

## 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**

**5D27 - Pibrac**



## **Sommaire**

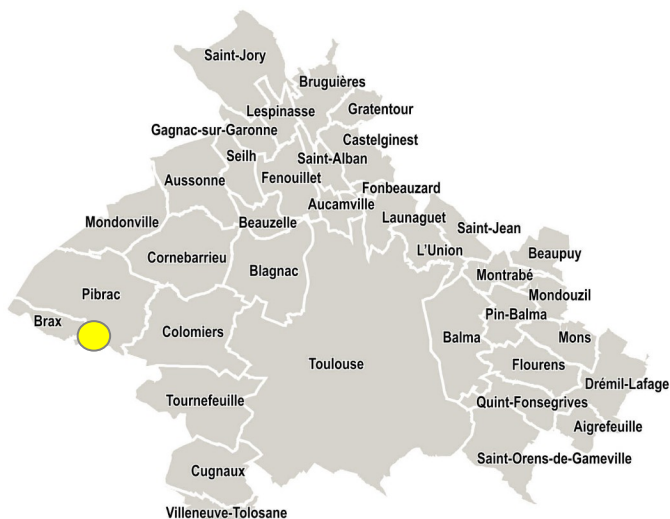
### **5 - Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP)**

#### **5D – OAP par commune**

#### **5D27 - OAP Pibrac**

- ZAC du Parc de l'Escalette
- Mesplès





## Situation

48,5 ha

De part et d'autre de la route de l'Escalette, avec au Nord le secteur de Ménesquil et au Sud le secteur de Langel Pandarme, la ZAC dite du Parc de l'Escalette se situe à l'Ouest de la Métropole Toulousaine.

Ce projet destiné à l'accueil d'activités de types petites industrie, artisanat, services, doit permettre à la commune de diversifier son territoire à dominante d'habitat résidentiel.

Toutefois, au Nord de la zone, des programmes de logements (380) seront réalisés afin d'assurer une transition réussie. Au sud, le projet prend en compte l'aménagement d'un secteur en développement sur la commune de Lègevin.

## 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**

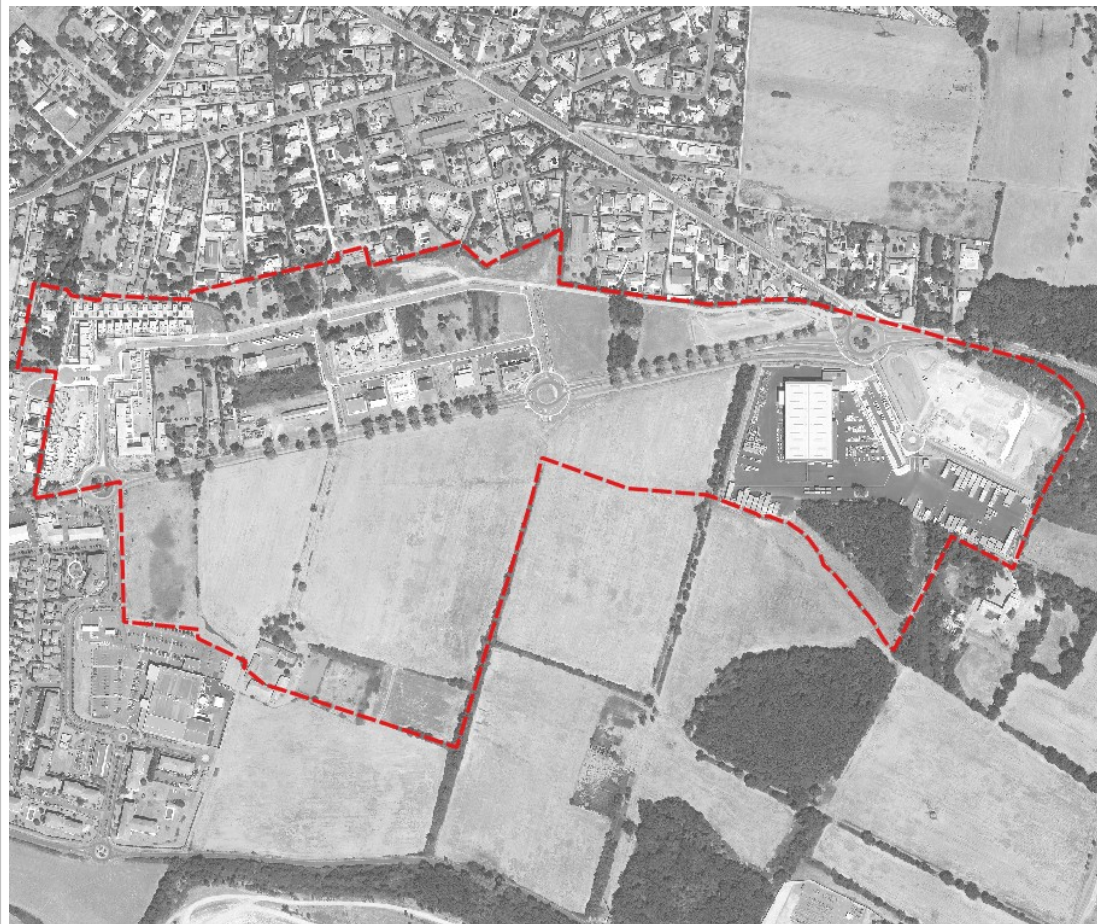




Planche 1 : Composition urbaine et continuités écologiques,

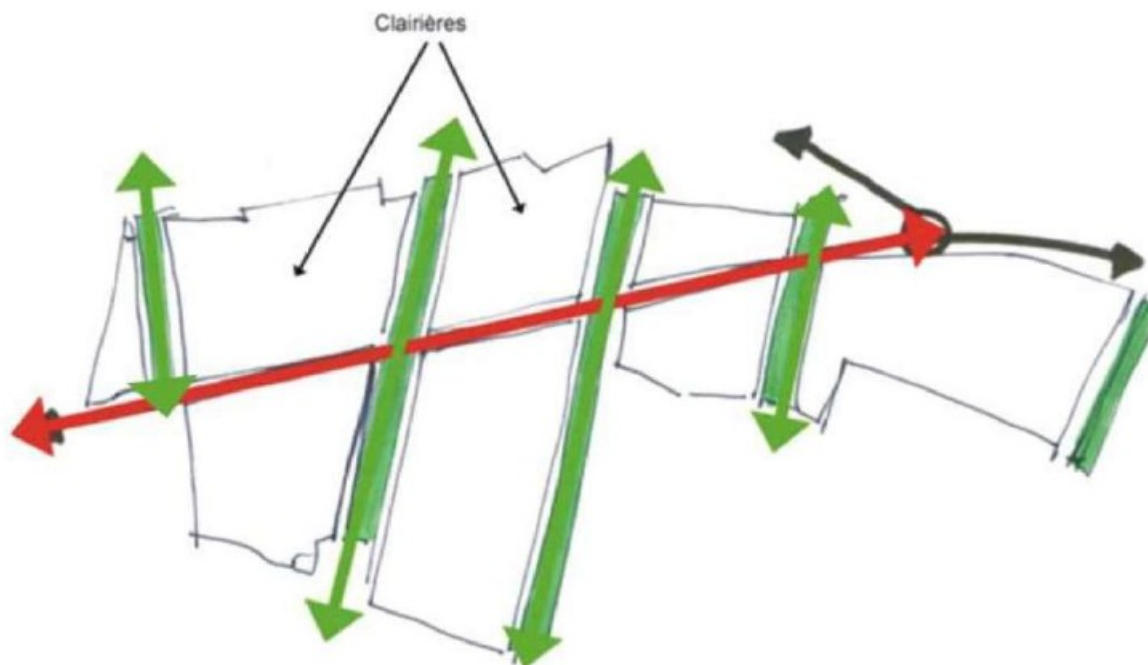
Planche 2 : Trame viaire, continuités douces et trame verte,

Planche 3 : Programmation et implantation du bâti,

Planche 4 : Phasage de l'opération,

Planche 5 : Orientation d'aménagement du Parc de l'Escalette.

# 1 Composition urbaine et continuités écologiques



**Le parti d'aménagement : Créer une trame boisée structurant le grand paysage**

**Une trame boisée qui:**

- Recoud le tissu urbain et casse l'effet barrière de la route nationale
- Rompt la linéarité de la route nationale en entrée de ville
- Génère de la cohérence dans l'aménagement des deux secteurs de Langel-Pandarme et de Mènesquill
- Compose des « clairières » qui accueilleront les opérations au fur et à mesure de l'urbanisation du site et permettront d'intégrer les occupations existantes

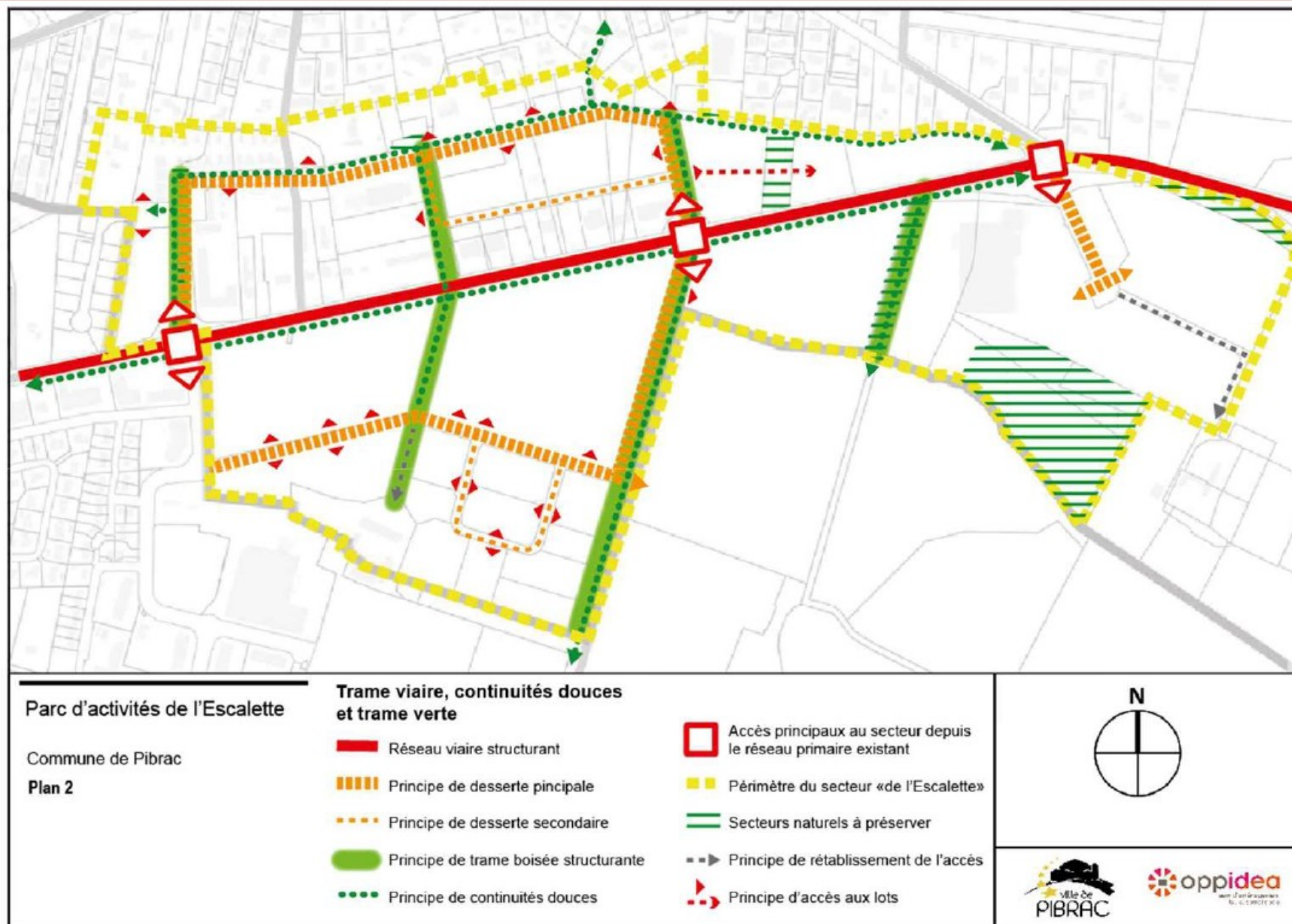
**Une structure végétale qui assure également :**

- Un écho à l'allée de pins parasols du site inscrit de l'Escalette, qui historiquement permettait de rejoindre le Château
- Un rôle de corridor écologique
- L'intégration du chemin d'accès à la ferme de Langel
- La composition d'un filtre visuel avec le territoire agricole adjacent
- L'intégration des portes d'accès et voies structurantes pour chacun des secteurs du parc d'activités.
- L'intégration des ouvrages de régulation des eaux pluviales
- Un support aux continuités piétonnes et cyclables

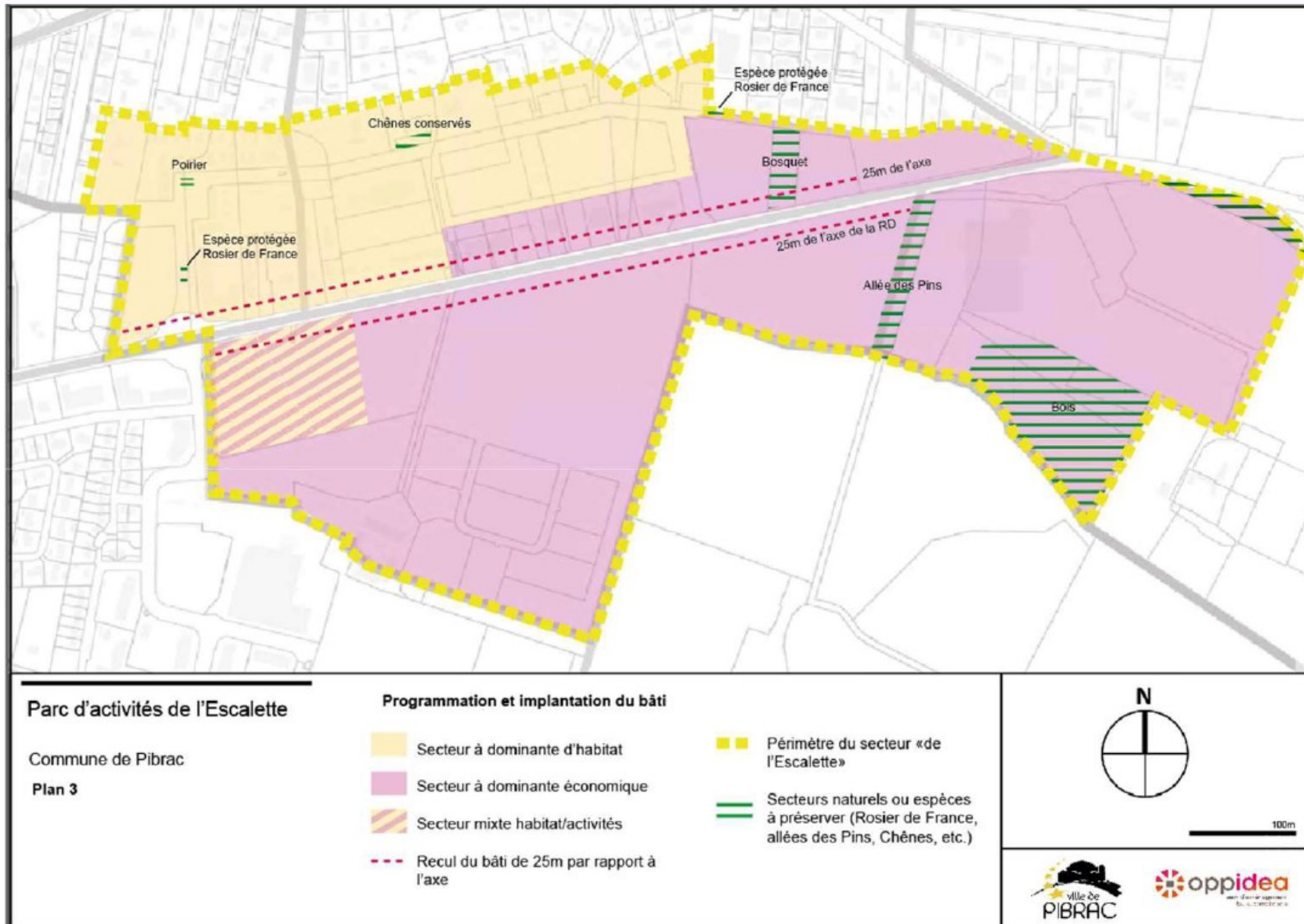
**Dans le cadre de l'étude d'impact, il est prévu :**

- La préservation des arbres remarquables, et des boisements existants avec leurs classements en EVP et en EBC
- Le reboisement de parcelles en dehors de la ZAC
- Le maintien et le renforcement de corridors existants dont le chemin d'accès à la ferme de Langel
- La préservation de la Rose de France par déplacement et transplantation des pieds de Rose en lisière de la parcelle AX0286, le long de la voie verte, ainsi que la gestion de la Rose de France sur le chemin de Crabie
- La reconstitution de l'allée des pins parasols du site inscrit de l'Escalette
- La création de corridors et de noues végétalisées avec des essences indigènes ainsi que la création de nouveaux habitats.
- Prises de mesures en faveur de la faune et de la flore durant les périodes de chantier
- Suivi de ces mesures durant 30 ans selon les prescriptions de l'arrêté préfectoral
- Une nouvelle autorisation environnementale portant sur les déboisements des ilots I et G sera sollicitée auprès de l'Etat en portant une nouvelle séquence Evitement - Réduction - Compensation

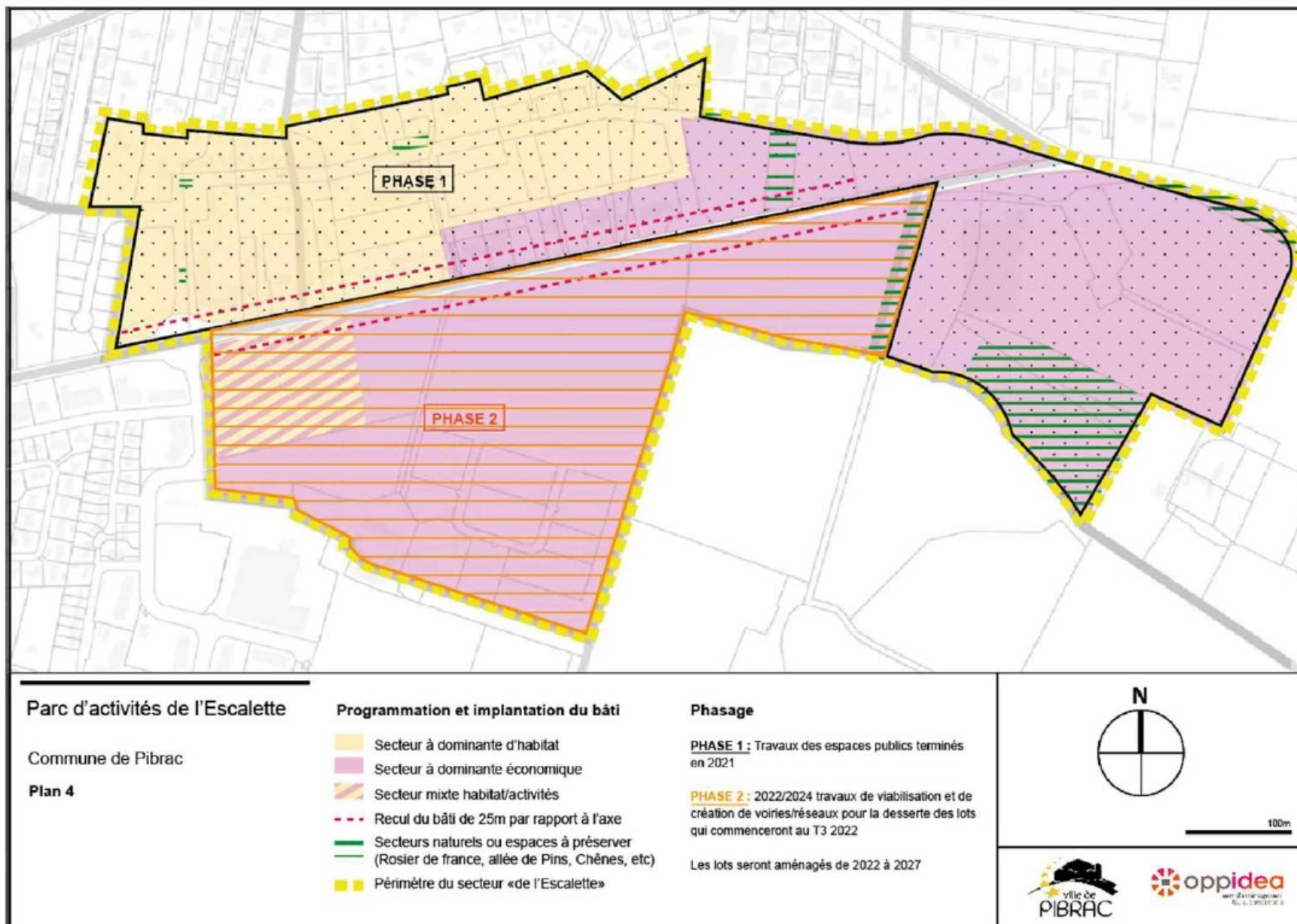
## 2 Trame viaire, continuités douces et trame verte



### 3 Programmation et implantation du bâti



## 4 Phasage de l'opération



## 5 Orientation d'aménagement de la ZAC du Parc de l'Escalette



### Parc d'activités de l'Escalette

Commune de Pibrac

### Orientation d'aménagement du Parc de l'Escalette

— Périimètre du Parc de l'Escalette

#### Occupation et utilisation du sol

- Recul des constructions
- Secteur à dominante d'habitat
- Secteur à dominante économique
- Secteur mixte habitat / activités
- Trame verte
- Espace vert
- Bassin de rétention + collecteur EP

#### Accès et voirie (tracé de principe)

- Voie primaire
- Voie secondaire
- Carrefour existant
- Carrefour à reconfigurer
- Principe de liaison douce (piéton cycle)
- Accès de principe
- Accès fermes à maintenir ou rétablir



100m 200m







## Situation

6,4 ha

Le territoire de l'OAP est situé au sud-ouest de la commune de Pibrac entre la route de Légnac et le ruisseau du Courbet dont sa ripisylve est protégée au titre des Espaces Boisés Classés. Le secteur est en continuité de l'enveloppe urbaine, notamment du lotissement « Le Bernet ». Le terrain est aujourd'hui principalement constitué de terres arables abandonnées récemment ou de prairies de fauches. Le terrain est très faiblement boisé.

## 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

### Création d'un lieu ouvert d'urbanité et de mixité

Les objectifs recherchés par l'aménagement du secteur de Mesplès sont multiples. Tout d'abord cet aménagement permettra de construire des logements sociaux pour lesquels il existe une forte demande aussi bien sur le territoire communal que sur l'ensemble du territoire métropolitain.

En effet, il s'agit ici de réaliser une opération de logements sur la durée du PLUi-H de Toulouse métropole de 2025 à 2035, dont une part sera constituée de logements locatifs sociaux. La commune n'ayant pas atteint aujourd'hui le taux légal SRU, ce projet permettra de contribuer au rattrapage de ce taux. L'offre de logements devra être cohérente au regard de la demande et des recommandations du POA de Toulouse-Métropole pour la commune de Pibrac (principalement des grands logements T4 et T5 notamment en ce qui concerne les logements sociaux ; le décompte est à retrouver en page 4) et devra permettre de participer aux parcours résidentiels des habitants.

Ensuite, il s'agit de créer ici un véritable nouveau quartier urbain et moderne où une place importante sera donnée aux espaces publics ouverts pour favoriser l'émergence d'une vraie vie de quartier. Par ailleurs, des cheminements doux et la possibilité de créer des locaux pour des services ou commerces de proximité permettront de faire de cet espace un véritable nouveau lieu de vie. Globalement, la place donnée à la nature sera importante sur l'ensemble du secteur et au moins un espace de pleine terre, planté et accessible aux habitants, devra être réalisé.

### Affirmation de l'entrée de ville

Le projet est lié à l'aménagement d'un giratoire sur la route de Légnac (M24). Cette route représente en effet une porte d'entrée sur le centre-ville depuis Brax et les communes situées au-delà de la forêt de Bouconne. Ainsi, pour permettre la création d'un accès au nouveau quartier de Mesplès depuis la M24, un giratoire sera construit dans le but d'apaiser et de fluidifier la circulation en prévision d'une augmentation du trafic.

De plus, un arrêt de bus de la ligne n°32 du réseau Tisséo sera positionné à l'entrée du quartier et permettra d'apporter une alternative à la voiture individuelle pour les habitants du quartier. Cette ligne est en effet raccordée aux gares de Brax/Légnac, Pibrac et Colomiers. Par ailleurs, un espace de stationnement paysagé et végétalisé, d'une trentaine de places, sera construit à l'entrée du quartier pour permettre aux habitants de laisser leur voiture à proximité de l'arrêt de bus et/ou aux visiteurs de se rendre dans le quartier. La qualité environnementale et paysagère de cet espace devra être particulièrement travaillée. Le but recherché est d'allier au mieux la fonctionnalité et l'utilité avec un esprit paysagé et arboré, pour participer pleinement à l'affirmation de l'entrée de ville et éviter ainsi que cet espace soit impersonnel, minéral et dénué de végétation.

Le nouveau quartier de Mesplès, conjugué au réaménagement de la route de Légnac, permettra d'affirmer l'entrée de ville dans un secteur où le tissu urbain est aujourd'hui disparate et monofonctionnel.

## Mixité fonctionnelle, sociale, densité et formes urbaines

Le projet a pour objectif de créer un quartier accueillant une mixité de fonctions. Il s'agit d'accueillir principalement de l'habitat et éventuellement quelques commerces de proximité et des services.

### Éléments de programmation du projet

L'OAP permettra de répondre à l'objectif de production de logement en encadré indiqué pour la zone de Mesplès dans la feuille de route du POA pour la commune de Pibrac.

Des logements de grandes tailles des T4 et T5 seront à produire en majorité, notamment pour les logements sociaux conformément au POA, mais des plus petits logements sont bien-entendu admis notamment dans la partie nord-ouest de l'opération et autour de l'espace public central où la densité est plus importante.

Un espace public central et ouvert sur le quartier devra être réalisé en cœur d'îlot comme identifié sur le schéma d'orientations.

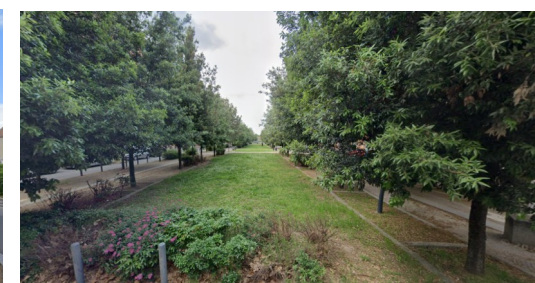
Le projet pourra accueillir des activités commerciales de taille limitée et des services de proximité en rez-de-chaussée des bâtiments situés autour de l'espace public central.

1000 m<sup>2</sup> d'espaces de pleine terre sont demandés sur l'ensemble de l'opération. Si ses dimensions le permettent, le mail central pourra également faire l'objet de cet espace de pleine terre.

Un espace de stationnement à la qualité environnementale et paysagère prononcée devra être réalisé en entrée de secteur.

Typologie de logements	Part de logements	Part de logements sociaux
T4 – T5	50 %	35 %
T3	30 %	
T1 – T2	20 %	
TOTAL		35%

Répartition programmatique des logements à produire



Exemples d'espace public central attendu : De haut en bas et de gauche à droite : Mail Gay Lussac, Neuville-sur-Oise (photos 1 et 2) – Mail Mendès France, Vauréal, ZAC des Ponts Jumeaux, Toulouse – Sources : SLG Paysage, Google maps

### Traitement des espaces partagés

Les espaces communs devront être pensés pour favoriser la convivialité. A ce titre une place importante sera donnée à la nature et les espaces communs seront très largement plantés. Du mobilier urbain permettant de rendre le cadre agréable et convivial pourra être mis en place.

Les espaces communs donneront une place importante aux modes actifs (piétons, vélos, ...)

Les espaces communs devront être sécurisants en limitant la possibilité d'excès de vitesse.

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

### Principes de qualité architecturale

En lien avec les objectifs de l'opération, une attention particulière devra être portée à l'implantation, la volumétrie, la qualité du bâti et la place donnée aux espaces ouverts et naturels ; l'objectif étant notamment de mieux apprécier la densité d'habitation par une forte qualité architecturale des bâtiments et un cadre de vie agréable.

#### Typologie du bâti :

Les typologies de bâtis attendues sont les suivantes :

- ▶ Bâtiments d'habitats collectifs à la densité plus élevée au nord-ouest du périmètre autour de l'espace public central ;
- ▶ Bâtiments d'habitats collectifs à la densité plus mesurée en second rideau de l'espace public central ;
- ▶ Petits collectifs et/ou bâtiments d'habitation en individuel groupé et/ou terrains à bâtir au sud-est du périmètre de l'OAP.

Pour les immeubles d'habitats collectifs, l'architecture devra être en cohérence avec l'architecture régionale, tout en marquant une rupture notamment vis-à-vis de la hauteur afin de souligner la fonction d'entrée de ville. Les bâtiments situés autour de l'espace public central, pourront ainsi être a gencés en R+2 + attique<sup>1</sup>, soit une hauteur maximale de 12 mètres ou 9 mètres sans attique. Les bâtiments situés en second rideau devront être moins denses ; cette densité moins importante se retrouvera notamment par une hauteur moins importante limitée en R+1 + attique. Les bâtiments qui se situeront au sud et sud-est du périmètre, identifiés sur le schéma d'aménagement par une densité plus faible, ne pourront pas s'élever au-delà du R+1 et/ou devront être principalement de l'habitat individuel groupé.

Par ailleurs, des locaux pour des commerces de proximité ou des services

pourront être créés en rez-de-chaussée des bâtiments situés autour de l'espace public central.

#### Matériaux, volumétrie et traitement des façades :

Les façades devront être variées entre les différents bâtiments en termes d'aspect et de hauteur, mais les caractéristiques suivantes devront être respectées :

- ▶ Toiture majoritairement en tuiles (les toitures terrasses sont autorisées mais ne doivent en aucun cas être l'élément dominant),
- ▶ Habillage de façade en brique de couleur terre-cuite sur au moins une partie des façades et utilisation majoritaire de la palette de couleurs du midi-toulousain,
- ▶ Présence d'attiques et variations de volume entre les différents bâtiments pour rendre l'ensemble harmonieux et varié et éviter la monotonie architecturale et les ambiances impersonnelles.

<sup>1</sup> Attique : Etage au sommet d'une construction, plus étroit et en retrait que l'étage inférieur.

## Principes d'insertion dans le tissu urbain environnant

### Contexte et situation:

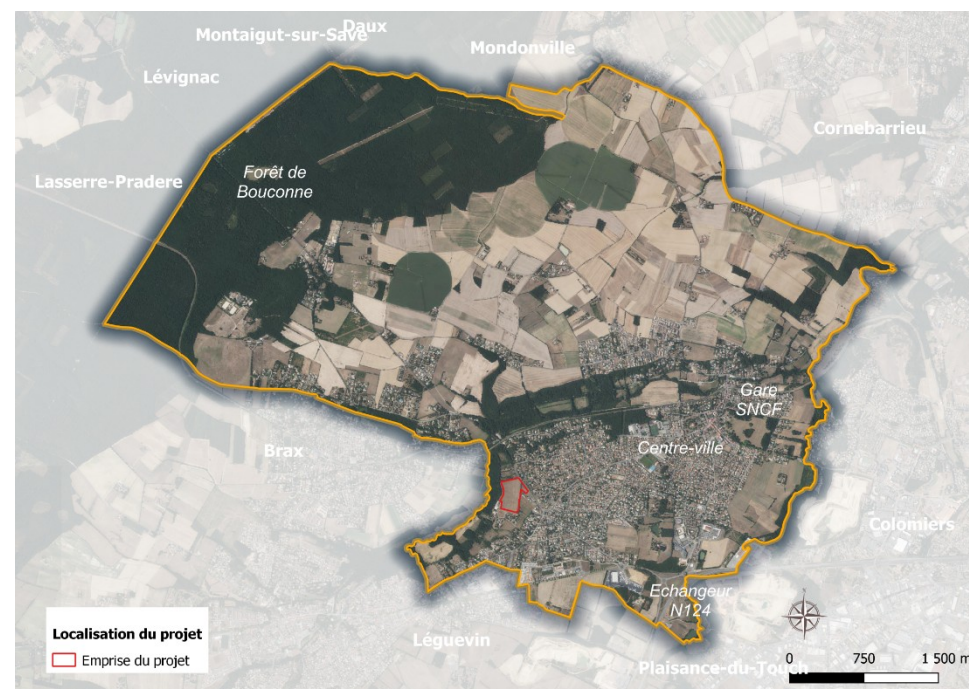
Le périmètre du projet se situe au sud-ouest de la commune de Pibrac en bordure de la Route de Lévigac, qui permet notamment de se rendre directement à l'échangeur de la route N124, en direction de Toulouse, à environ 1 500 mètres. Le centre-ville de Pibrac et les principaux équipements publics (école, stade, salle des fêtes, gare) se trouvent également à environ 1 500 mètres à l'est du site du projet. L'accessibilité du site se fait depuis la Route de Lévigac via un giratoire qui y sera prochainement aménagé. C'est sur cette route que l'on retrouve la ligne de bus n°32 permettant de relier d'une part la gare de Brax-Léguevin et d'autre part la gare de Pibrac et, dans un second temps, les gares de Colomiers.



Exemple de volumétrie des bâtiments attendue pour les bâtiments situés en deuxième rideau du cœur de l'opération – Source : Urbactis (photo prises à Tournefeuille (31) en mars 2024)



Exemple de bâtiments attendus pour l'individuel groupé – Source : Urbactis (photo prises à Tournefeuille (31) en mars 2024)



Localisation du site du projet à l'échelle communale



Localisation rapprochée du site du projet et des prises de vue



*Prise de vue n°1 – Google maps février 2021*



*Prise de vue n°2 – Google maps juin 2022*



*Prise de vue n°3 – Google maps juin 2022*

### **Implantations et retrait par rapport aux emprises publiques :**

Pour l'ensemble du secteur un recul minimum de 15 mètres devra être respecté entre les façades des bâtiments et l'axe de la route de Lévigac. De même, un retrait de 25 mètres est demandé par rapport à l'espace boisé classé.

Les espaces situés dans la bande de 25 mètres de retrait par rapport à l'EBC et en bordure de la route de Lévigac, identifiés sur le schéma d'orientations comme des espaces de nature à protéger, sont inconstructibles.

Conformément au schéma d'orientations, un aménagement paysagé est demandé au sud-ouest du périmètre en bordure avec le centre technique municipal.

### **Principe d'implantation des bâtiments et des espaces publics :**

Le projet devra s'articuler avec les habitations déjà existantes notamment par la mise en place d'une densité décroissante à leur approche. Il devra également s'articuler avec la présence du Courbet, par la création de cheminements doux et le maintien de trouées visuelles sur sa ripisylve.

Le projet s'articule autour d'un espace public central ouvert sur la route de Lévigac et accessible par tous. Cet espace public devra prendre la forme d'un mail arboré, large et piéton. C'est autour de cet espace public central que les bâtiments pourront atteindre la hauteur maximale autorisée de 12 mètres (ou 9 mètres pour les bâtiments sans attique).

En deuxième rideau de cet espace central dense, le gabarit des rues devra être plus réduit et les bâtiments desservis moins hauts.

Un espace de pleine terre devra être créé soit d'un seul tenant soit par plusieurs poches sur la totalité de l'ensemble de l'opération. Il est demandé au moins 1000 m<sup>2</sup> d'espace de pleine terre sur l'ensemble de l'opération. Il est également possible que l'espace public central, dessiné sous forme de mail dans le schéma d'orientations, si ses dimensions le permettent, fasse également l'objet de cet espace de pleine terre.

Enfin, il sera également possible de proposer quelques lots en terrains à bâtir.

Un espace de stationnement devra être réalisé en entrée du secteur.

Une noue paysagère et/ou un bassin d'orage pourra prendre place si nécessaire dans la partie nord-est du projet comme indiqué sur le schéma d'orientations, le but étant de préserver la petite zone humide identifiée dans le cadre du diagnostic environnemental en y alliant la gestion des eaux pluviales.

Globalement les espaces publics et les espaces de stationnement devront être très largement plantés et accompagnés de bandes arbustives d'essences locales et de hauteurs diverses.



*Exemple d'espaces de stationnements végétalisés*

## Qualité environnementale et prévention des risques et nuisances

### La trame verte et bleue

Les enjeux écologiques sont classés selon leur importance : faible, modéré, fort. Un enjeu écologique fort représente une contrainte élevée pour le projet tandis qu'un enjeu faible présentera un niveau de contrainte jugé peu impactant.

Le secteur de projet est principalement constitué d'espaces en friches ou de terres arables récemment abandonnées et de prairies de fauches possédant des enjeux écologiques modérés.

Des enjeux forts ont été identifiés dans la Trame Verte et Bleue en lien avec la ripisylve du Courbet. Cet espace a en effet été identifié en partie en réservoir d'intérêt majeur et en partie en partie en réservoir d'intérêt local avec un corridor à restaurer. C'est pourquoi le périmètre de l'opération s'arrête 25 mètres en amont de cet espace à enjeux forts.

Un enjeu modéré lié à un petit fossé drainant caractéristique d'une zone humide est identifié sur toute la partie est du périmètre de l'opération. Il devra être évité comme indiqué dans le schéma d'orientations. Une partie de cet espace devra être maintenue humide par la réalisation d'une noue paysagère ou d'un bassin d'orage, comme indiqué dans le schéma d'orientations.

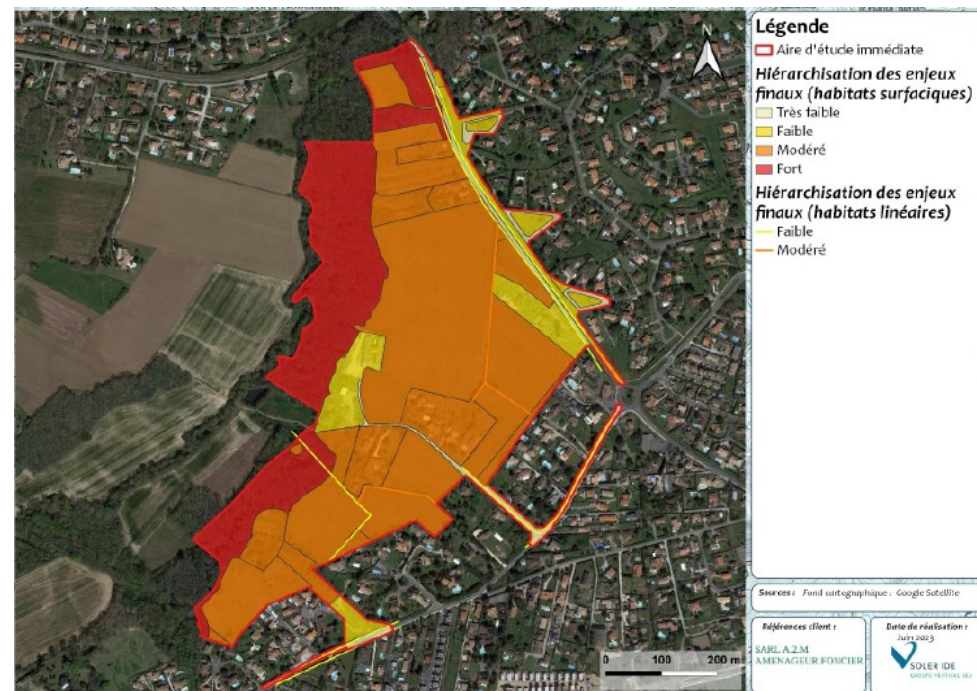
Par ailleurs, une zone humide est présente au sud-est de l'opération. Dans une logique d'évitement et pour que le projet ait le moins d'impacts possibles sur l'environnement, le périmètre a été revu pour sortir ces terrains du projet.

La ZNIEFF de type 2 « Terrasses de Bouconne et du Courbet » protégée notamment pour « l'intérêt marqué quelle représente pour des espèces de plantes acidophiles de milieux ouverts (prairies, haies et cultures), ainsi que pour les milieux humides constituant des habitats favorables à une certaine variété et densité d'amphibiens. » se trouve à environ 400 mètres au nord du projet. Il s'agit du principal réservoir de biodiversité de la commune.



Localisation des zones humides réglementaires et des milieux aquatiques sur le secteur

(Source : Soler IDE juin 2023)



Localisation des enjeux environnementaux identifiés sur le secteur

(Source : Soler IDE juin 2023)

## Les risques et nuisances

La route de Lévignac est une voie classée bruyante. A ce titre, l'isolation acoustique des bâtiments devra être conforme à la réglementation en vigueur.

Par ailleurs, pour limiter au maximum les nuisances de la route de Lévignac dans le quartier, des plantations sont demandées en bordure nord et bordure est, conformément au schéma d'orientations.

Les nouvelles voiries devront être réalisées et aménagées de telle sorte à limiter la vitesse des véhicules et les nuisances qui en découlent.

### La gestion de l'eau et le risque retrait-gonflement des argiles

L'imperméabilisation des sols doit être limitée. Il est recommandé pour les espaces communs, sauf pour les voiries, d'utiliser des matériaux poreux et perméables (le sable, graves, stabilisé, etc.).

Ainsi, il conviendra de :

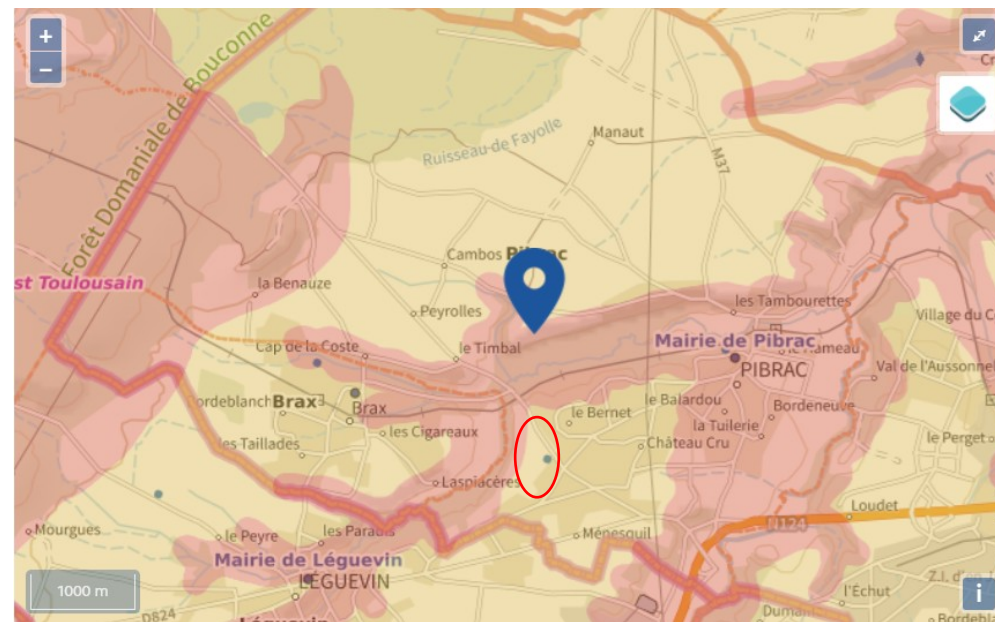
- ▶ Limiter l'imperméabilisation des surfaces par des dispositifs permettant de réduire au minimum les surfaces imperméabilisées, tels que les espaces de stationnement enherbés ou perméables.
- ▶ Réaliser une gestion des eaux pluviales par des noues paysagères, liées aux voiries, aux cheminements piétons et aux espaces paysagers.
- ▶ Laisser perméable les espaces libres, hors voiries, dans la mesure du possible, afin de favoriser l'infiltration naturelle et de limiter l'écoulement des eaux de pluie sur le domaine public et de répondre aux exigences du SDAGE en matière de limitation des surfaces imperméabilisées.



Illustrations de parking perméable et de noues paysagères d'infiltration  
(Sources : ussplus.fr et ecole Aurea)

La rétention pourra être réalisée de plusieurs manières : sous chaussée (structure réservoir ou dans des caissons) ou dans des espaces en écoulement superficiel (« à l'air libre ») comme des noues ou des fossés / canaux. L'évacuation de l'ensemble des eaux pluviales devra si possible se faire sur l'emprise du périmètre de l'opération mais en aucun cas un exutoire ne pourra être réalisé en direction du Courbet.

Afin de préserver les fossés traversant le quartier et de pallier la faible perméabilité du sol due à la typologie du sous-sol formée d'argiles, la gestion des eaux du secteur revêt une importance particulière. La partie ouest du site étant d'ailleurs située en zone d'aléa modéré pour le risque de retrait gonflement des argiles.



Risque retrait-gonflement des argiles par rapport au site du projet

(Source : Géorisques)

De manière générale les bâtiments devront respecter les principes de construction et de conception en vigueur pour résister au mouvement des sols lié au retrait-gonflement des argiles.

## **Le confort climatique**

Conformément au règlement écrit les systèmes de production d'énergies renouvelables sont demandés en toiture des bâtiments. Ces systèmes peuvent également prendre la forme d'ombrières photovoltaïques au niveau des espaces de stationnement.

De manière générale il est fortement recommandé l'utilisation de matériaux et de techniques de construction à faible impact carbone.

Dans tous les cas, le projet est soumis aux diverses pièces réglementaires du PLUi-H, à ce titre, une OAP qualité environnementale existe et cette dernière devra être respectée.

Enfin, les dernières réglementations en matière de techniques de constructions seront bien entendu à prendre en compte telles que la RE2020.

## Déplacements

### Ligne et station de transport en commun

La ligne de bus n°32 permettant de se rendre d'une part à la gare de Brax-Léguevin et d'autre part aux gares SNCF de Pibrac puis de Colomiers, et donc à la future station de métro de la Ligne C, passe aujourd'hui par la route de Lévigac. Un arrêt de bus sera mis en place à l'entrée du quartier par l'autorité organisatrice.

### Déplacements modes actifs

Des liaisons douces devront être réalisées sur l'ensemble de l'opération afin notamment de conserver un espace apaisé à l'intérieur du quartier. Ces liaisons douces devront être végétalisées pour participer à rendre l'ambiance du quartier agréable et plus « verte » mais également à des fins de gestion de l'eau pluviale.

Des emprises devront rester enherbées pour la réalisation de futures connexions piétonnes et cyclables vers les terrains situés à l'est et au sud du périmètre de l'opération.

### Desserte des terrains par les voies

Un unique nouvel accès sur la M24 sera créé. En effet, un giratoire sera réalisé à cet endroit dans le cadre d'un Projet Urbain Partenarial entre la collectivité et l'aménageur. Par ailleurs, un arrêt de bus de la ligne 32 sera déplacé à l'entrée de l'opération.

Le projet devra présenter un maillage hiérarchisé de voirie avec des profils adaptés aux usages avec :

- ▶ **Voirie principale** assurant la connexion et l'entrée et la sortie du quartier avec la route de Lévigac (M24) via le giratoire qui sera réalisé par ailleurs, constituant l'axe structurant du quartier.
- ▶ Des **voiries secondaires** permettant la connexion entre les différents secteurs du quartier. Cette voirie sera accompagnée d'espaces de stationnement longitudinaux, d'un seul côté de la chaussée et d'aménagements piétons.
- ▶ Des **voiries tertiaires** de desserte permettant la desserte à l'échelle des unités d'habitations. Les aménagements devront permettre de limiter la vitesse des automobiles.

- ▶ Des **liaisons douces** permettant de mailler le quartier entre les espaces d'habitation, les espaces de stationnement, les espaces verts et récréatifs. Elles veilleront à préserver et mettre en valeur les percées visuelles du quartier vers la ripisylve du Courbet notamment. Des bandes devront être maintenues enherbées au sud et à l'est du périmètre du projet de manière à pouvoir laisser la possibilité future d'aménager les liaisons douces vers ces espaces. Elles seront accompagnées de bandes arbustives de part et d'autre de l'aménagement piéton et cycle et auront une taille minimale de 2m.

### Stationnement

L'offre de stationnement devra être adaptée à la mixité fonctionnelle du secteur et respecter la réglementation du PLUi-H et les recommandations de la Charte de l'urbanisme et du Cadre de vie de Pibrac.

Les voiries de desserte secondaire présenteront un stationnement longitudinal ou par poches pour permettre du stationnement occasionnel.

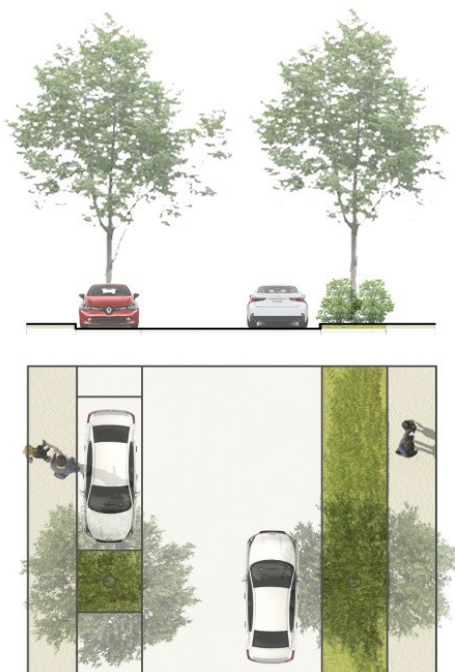
Dans les secteurs d'habitat individuel, deux ou plusieurs places de stationnement sur les terrains privés devront être réalisées.

Dans les secteurs d'habitat collectifs, des espaces de stationnement devront être réalisés de manière à minimiser les nuisances liées à la circulation dans le reste du quartier. Il conviendra d'éviter les garages individuels fermés constituant un front bâti sur l'espace public. De préférence ces espaces de stationnement devront être réalisés sous les bâtiments en sous-sol et, dans la mesure du possible, il est demandé que 50% des aires de stationnement soient enterrées ou semi-enterrées.

Des espaces de stationnement publics pour les visiteurs seront également à prévoir le long des voies de desserte secondaires et tertiaires.

Coupes de principes des profils de voiries attendues

## PROFIL DE RUE SECONDAIRE

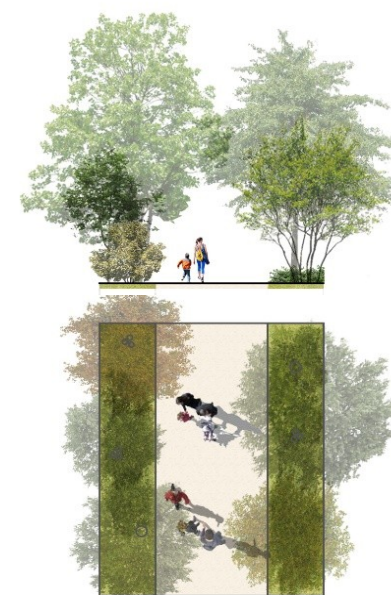


## PROFIL DE VOIE TERTIAIRE - SENS UNIQUE



Source : Compagnie du paysage

## PROFIL DE CHEMIN / VENELLE



## Desserte des terrains par les réseaux

### Par les réseaux

Les bâtiments devront être raccordés aux réseaux d'eau potable et d'assainissement. Ces réseaux devront être en capacité suffisante.

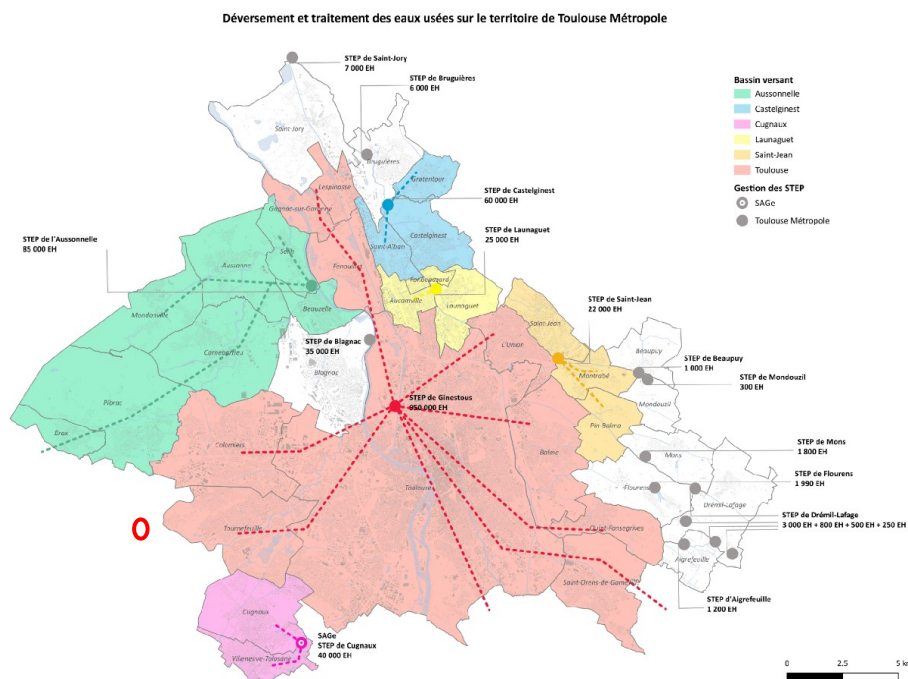
La gestion des eaux pluviales ne devra pas se faire par un système d'évacuation directe dans le ruisseau du Courbet.

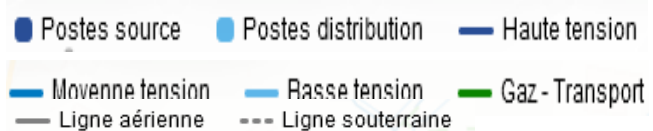
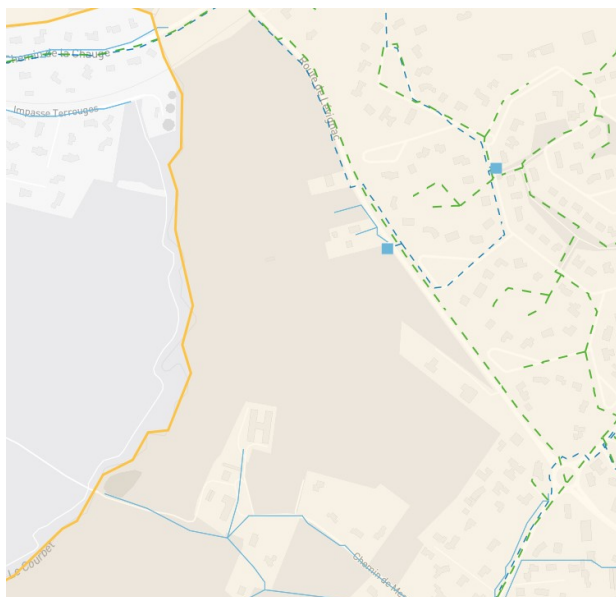
Le site est déjà desservi par le réseau numérique de fibre optique, les habitations devront donc pouvoir y être reliées.

Si des travaux d'augmentation de la capacité des réseaux, et notamment des postes de relevage, doivent être entrepris par la collectivité en préalable de l'opération, l'aménageur devra apporter une participation financière aux coûts des travaux.

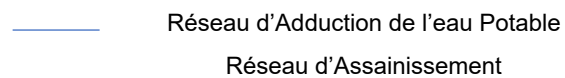
Le réseau d'assainissement de la commune évacue les eaux usées vers la station d'épuration de l'Aussonnelle sur la commune Seilh au nord de Pibrac.

Cette station d'une capacité de 85 000EH est en capacité suffisante pour permettre le raccordement du projet au réseau.





Localisation des réseaux électriques et de gaz sur le secteur



Localisation des réseaux d'assainissement et d'adduction de l'eau potable

## Collecte et gestion des déchets

**Mode de collecte** : les collectes peuvent être réalisées par la mise en place de bacs roulants ou de conteneurs enterrés. Le choix du mode de collecte se fait en concertation entre l'opérateur, la Commune et la Métropole. Le choix est soumis à la validation finale de la Direction Politique et Prévention des Déchets de Toulouse Métropole, seule habilitée à définir les modes de collecte des déchets sur son territoire.

► Contraintes à respecter en collecte en bacs roulants : le constructeur doit réaliser un local de stockage répondant aux normes prescrites par la réglementation en vigueur (Règlement sanitaire départemental) et situé sur la parcelle privée. Le point de présentation des bacs doit 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 doit être inférieure à 7 mètres.

► Contraintes à respecter en collecte en conteneurs enterrés : ces équipements sont réservés aux opérations de logements dont le nombre le justifie (70 logements minimum en habitat dit dense) et ne sont pas adaptés aux activités et producteurs de déchets non ménagers. Les conteneurs enterrés devront se situer sur le domaine privé.

**Collecte du verre et des textiles** : sur les opérations d'aménagement d'ensemble de logements, des emplacements pour les conteneurs verre et/ou textiles doivent être prévus en conformité avec les préconisations du RSPGD. Ils doivent être accessibles et pratiques sans gêner la circulation sur les voiries et trottoirs.






**Gestion des biodéchets** : le projet devra prévoir également les équipements nécessaires à la gestion des biodéchets selon les critères et contraintes inscrites au RSPGD.

--- Périmètre 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 de service public

#### 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    Giratoire

