

## 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**

**5D32 – Saint-Jory**



## Sommaire

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

#### **5D – OAP par commune**

#### **5D32 - OAP Saint-Jory**

- Entrée Nord
- Les Cabanes
- La Gare





### Situation

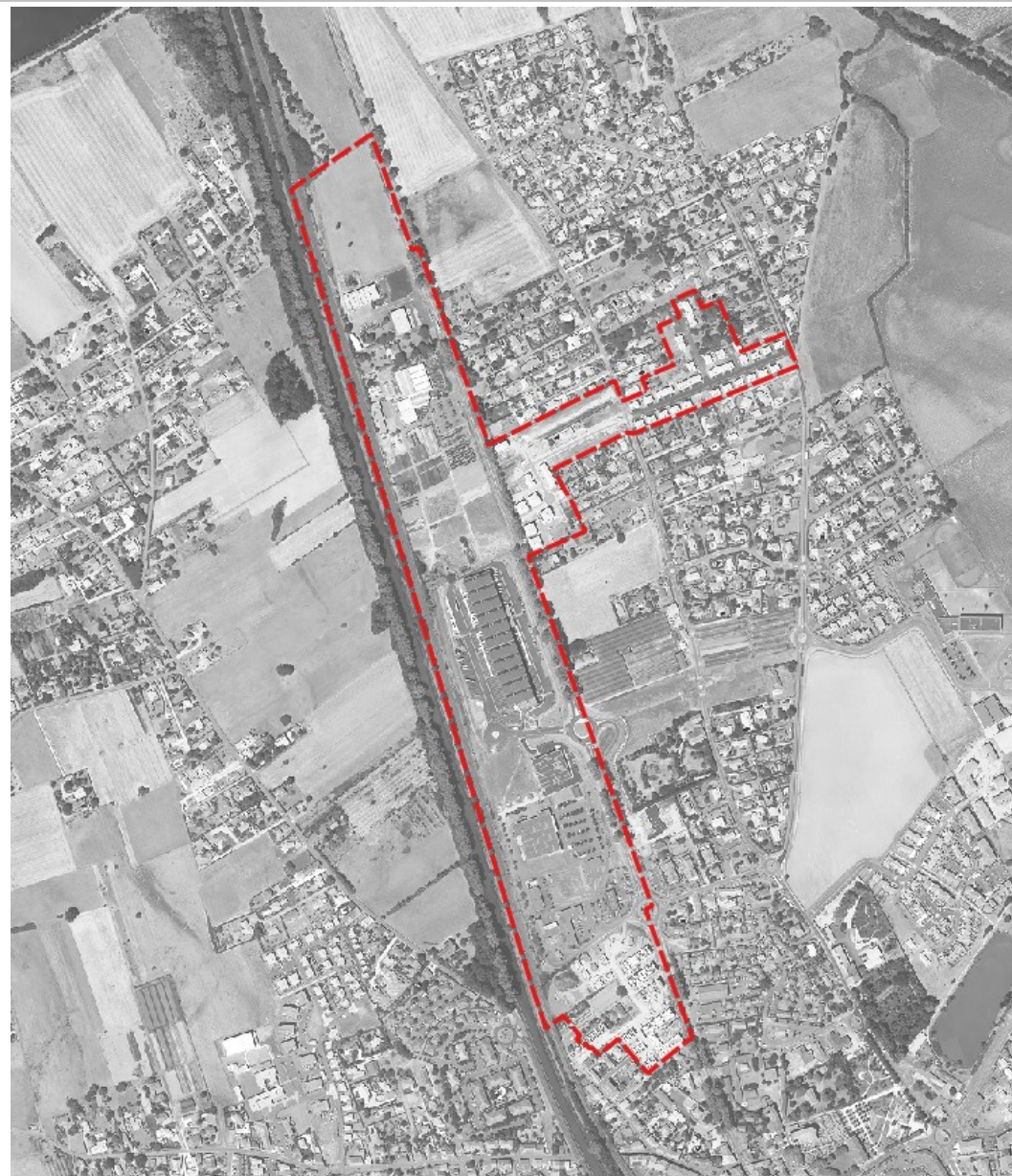
31,2 ha

Le territoire de l'OAP est situé sur la commune de Saint-Jory., au nord de la commune, entre le Canal 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**



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

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

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

### Accessibilité

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

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

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

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

### Programmation

Programme mixte d'habitat sur la zone reliant la RD820 au chemin du Tucol via le chemin de la Plaine, accueillant du logement individuel, groupé et collectif. Programme mixte mêlant activité commerciale et implantation d'équipements publics notamment un projet de salle des fêtes.

### Cadre de vie et environnement

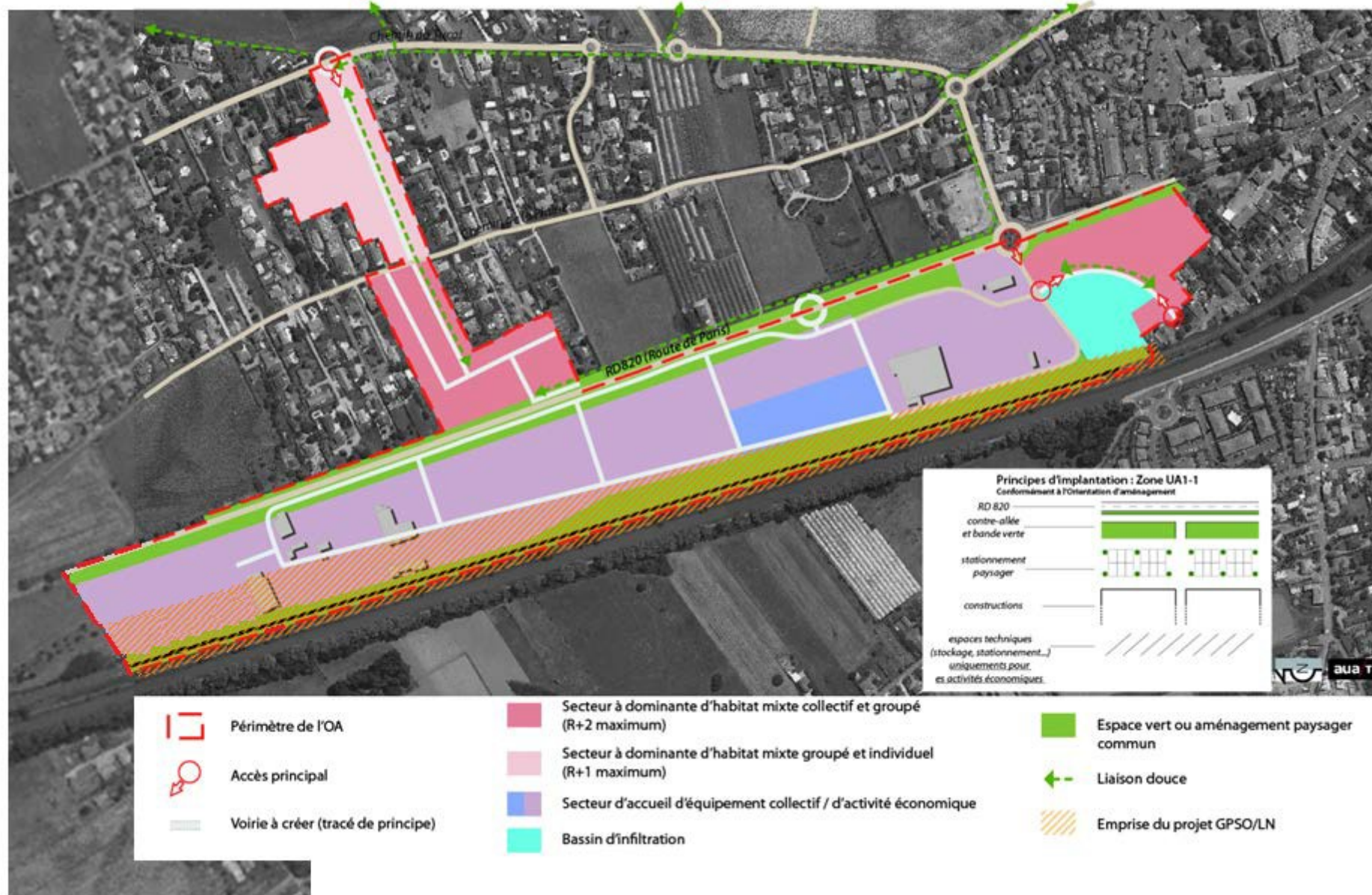
Aménagement d'espaces paysagers entre les contre-allées et l'espace

à urbaniser, ménageant des espaces de transition à proximité des infrastructures sources de nuisances (RD820 et voie ferrée).

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



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









## Situation

**22,3 ha**

Le territoire de l'OAP se situe au sud de la commune de Saint-Jory, en limite de commune avec Lespinasse et Bruguères, proche des bords de l'Hers et de l'autoroute des Deux Mers (partie A62).

## 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**



## Principes d'aménagement urbain pour le secteur « Les Cabanes »

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

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

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

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

### Accessibilité

Sur l'entrée Euronord : pôle de service et d'animation en cœur de site, signalétique, aménagements paysagers le long de la RD63G, création d'une impasse.

Sur secteur Parc de la Pointe/Chemin de Novital : pôle de services et pôle de vie en lien avec le parc à valoriser pour du multi-usage, requalification du chemin du Parc et du Chemin des Cabanes, avec possibilité de raccordement à l'avenue de l'Euro, déploiement économique avec desserte via le chemin de Capdejouan, et cheminements piétons avec bandes plantées.

### Programmation :

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

### Cadre de vie et environnement

Cheminements piétons avec bandes plantées sur le chemin de Capdejouan, aménagements paysagers et modes doux sur le chemin de Novital, aménagement paysagers au sud-ouest de la zone permettant l'intégration paysagère des constructions et la transition avec les zones d'habitations.

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

### Les risques et nuisances

Prise en compte spécifique de la proximité de la zone inondable et du PPRI.

**Risque inondation :** Une partie de ce secteur se situe dans le bassin de Risque Garonne Nord, dans la zone jaune du PPRI. La zone jaune est une zone vouée à l'expansion des crues, correspondant à des zones non urbanisées, exposées à des aléas d'inondation moyens ou faibles et qu'il convient de préserver car leur suppression ou leur urbanisation reviendrait par effet cumulatif à aggraver les risques à l'amont ou à l'aval.

Il est recommandé de réaliser une notice spécifique sur le volet inondation en accompagnement du permis de construire (par sous-ensemble) pour expliquer la gestion intégrée du risque inondation permettant le maintien de la fonction hydraulique du champs d'expansion de crue : définir le cheminement de l'eau, orienter les constructions pour éviter au maximum les ombres hydrauliques, assurer la transparence hydraulique...

Respecter les mesures de prévention, de protection et de sauvegarde du PPRI notamment pour les réseaux publics.

Limiter l'imperméabilisation des sols et privilégier les techniques alternatives de la gestion des eaux pluviales pour éviter d'aggraver le risque inondation.

Favoriser le traitement qualitatif des eaux pluviales pour éviter d'aggraver la qualité de l'eau par les rejets.





Périmètre de l'OAP



Secteur à dominante d'activité économique



Espace vert ou aménagement paysager commun



Accès principal



Respect des prescriptions du PPRI



Liaison douce



Voirie à créer (tracé de principe)



Limite communale



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







## Situation

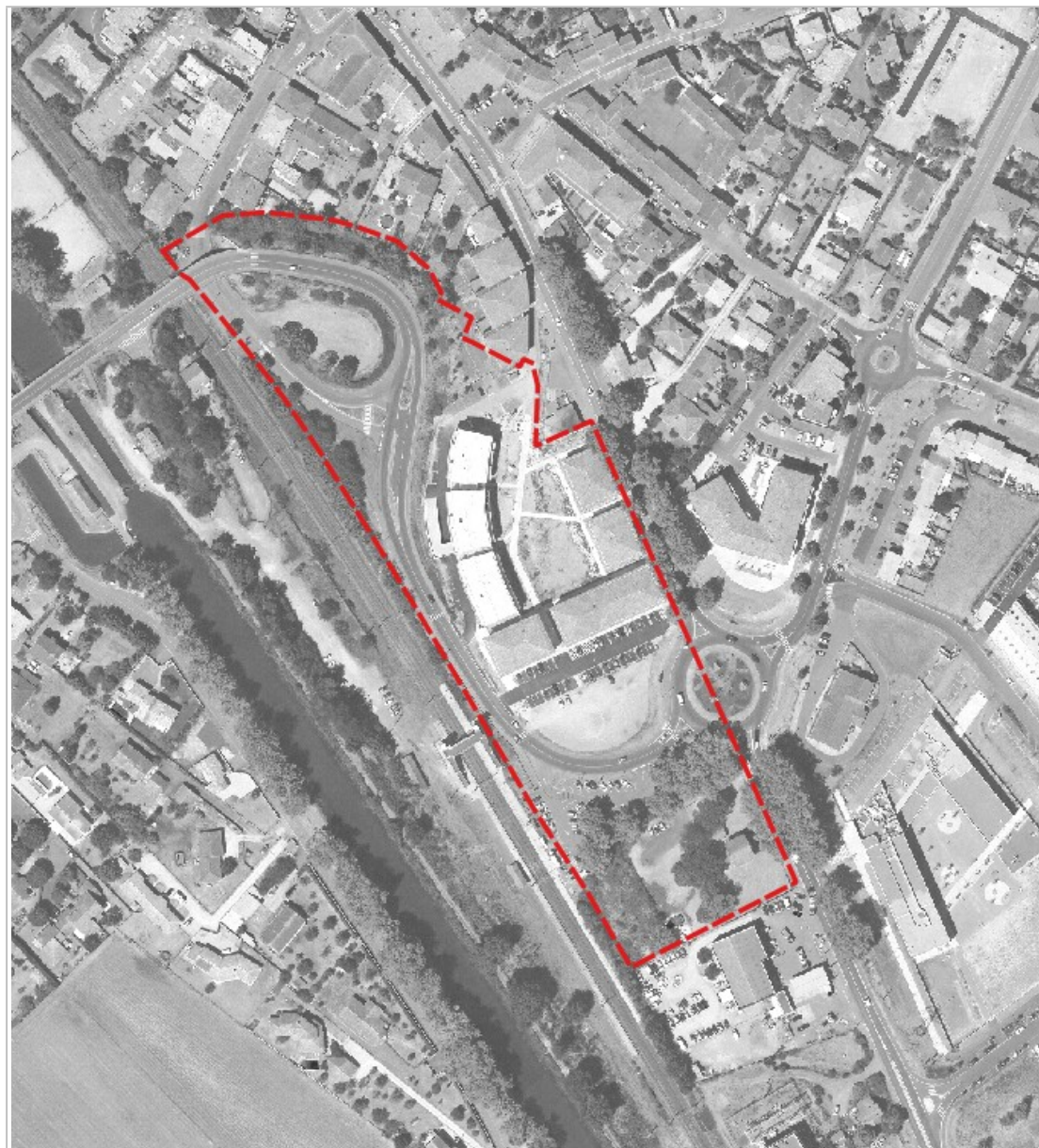
3,6 ha

Le territoire de l'OAP se situe au sud de la commune de Saint-Jory, entre les voies ferrées longeant le canal 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**





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

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

### Accessibilité

Organisation des accès à la gare, aux programmes de logements depuis le parvis aménagé devant la gare de Saint-Jory.

Accès direct à la RM820 depuis le rond-point existant.

Création d'un parking au sud de la gare, avec un parking à niveau pouvant évoluer vers un ouvrage en structure en fonction des besoins de stationnement.

### Programmation

Programme mixte d'habitat collectif avec l'implantation de commerces et de services en rez-de-chaussée des bâtiments implantés le long du parvis de la gare.

Discontinuité dans l'implantation et la hauteur des bâtiments avec une attention particulière portée sur la gestion des transitions avec l'existant :

- R+4 maximum (15 mètres) pour les bâtiments donnant sur le parvis de la gare ;
- R+3 maximum (12 mètres) pour les bâtiments donnant sur la route de Paris (RM820) ;
- R+3 maximum (12 mètres) pour les bâtiments donnant sur la RM20 (accès à la place de la Résistance).

Aménagement d'un espace de stationnement évolutif pour les usagers du TER au sud du parvis

### Cadre de vie et environnement

Amélioration des accès à la gare pour les modes doux depuis la RM820.

Amélioration des cheminements piétons depuis la place de la Résistance vers la gare.

Continuité paysagère entre l'espace public et les espaces résidentiels.



Périmètre de l'OA

Accès principal

Liaison douce

TCSP et station

Secteur à dominante d'habitat collectif (R+4 maximum)

Secteur à dominante d'habitat collectif (R+3 maximum)

Services et commerces (implantation préférentielle)

Espace vert ou aménagement paysager commun

Boisements à préserver et à valoriser

Parvis de la gare

Parking