

## 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**

**5D35 - Toulouse**



## Sommaire

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

#### 5D - OAP par commune

#### 5D35 – Toulouse

<b>Quartier</b>	<b>OAP</b>	<b>Quartier</b>	<b>OAP</b>
<b>1</b>	- Cité Administrative	<b>10</b>	- Plana
<b>2</b>	- Brouardel - Canal du Midi - Sébastopol	<b>12</b>	- Alalouf
<b>4</b>	- Grand Matabiau - quais d'Oc	<b>12</b>	- Campus Rangueil
<b>4</b>	- Lapujade	<b>12</b>	- Chemin de la Butte
<b>7</b>	- Job	<b>12</b>	- Faubourg Malepère
<b>7</b>	- La Cadène	<b>12</b>	- Montaudran
<b>7</b>	- Sarah Bernhardt	<b>14</b>	- Guilhermy
<b>8</b>	- Alfred Nobel	<b>15</b>	- Oasis
<b>8</b>	- Cazeneuve - Catellan	<b>18</b>	- Bordeblanche
<b>8</b>	- Cervantes	<b>19</b>	- Cartoucherie
<b>9</b>	- Albi Rostand	<b>19</b>	- Lombez
<b>9</b>	- Izards Trois Cocus	<b>19</b>	- Pierre Montané
<b>10</b>	- Guillaumet	<b>20</b>	- Purpan - Route de Bayonne



## Sommaire

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

#### **5D - OAP par commune**

##### **5D35 – Toulouse - Quartier 1**

- Cité Administrative





## Situation

**2,78 ha**

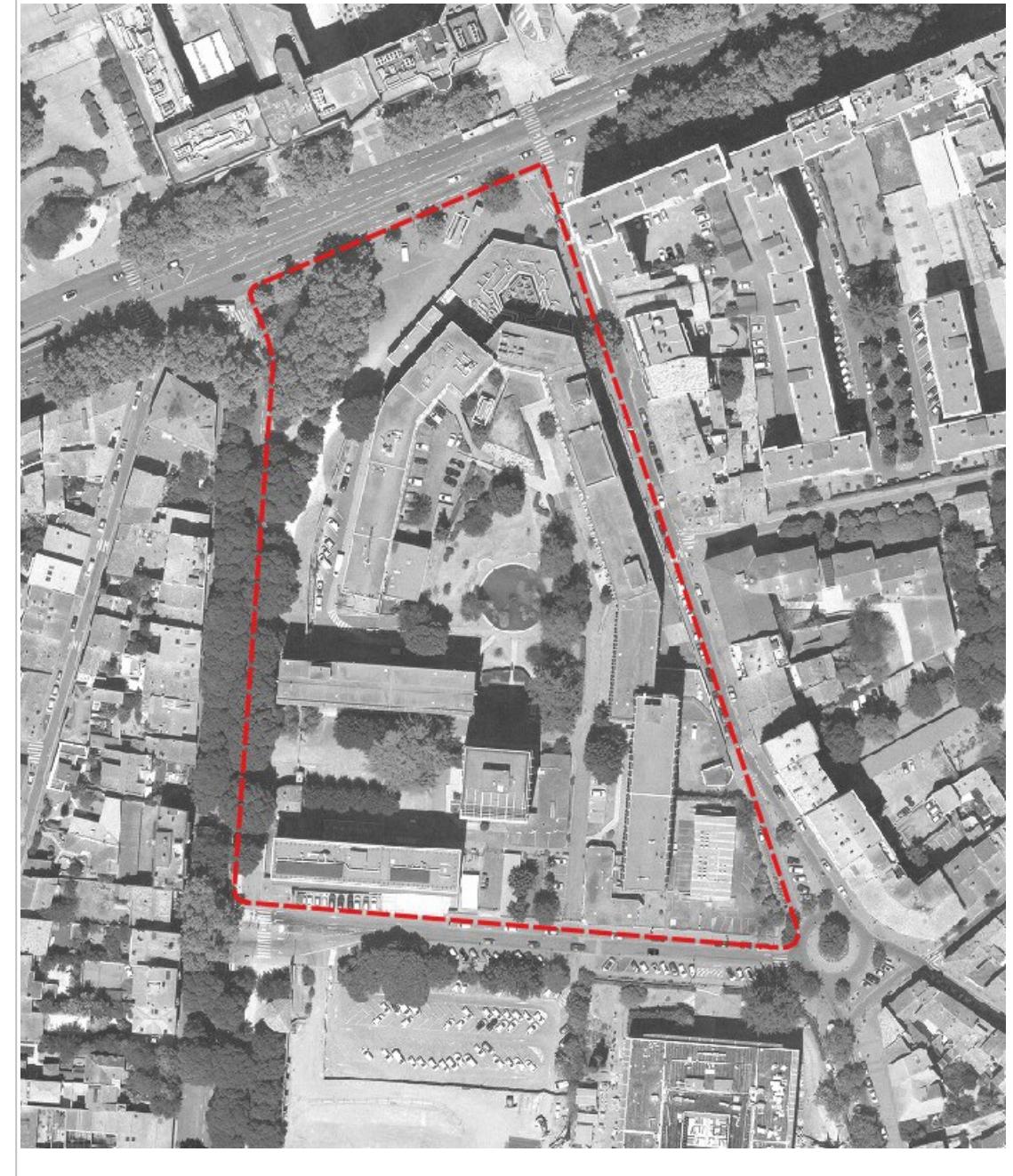
Le territoire de l'OAP est situé dans le Territoire Centre de Toulouse Métropole, au sein du quartier 1 Capitole / Arnaud Bernard / Carmes, et proche des quartiers Les Chalets et Compans-Caffarelli. Le site est situé entre le boulevard Lascrosses, la rue Lascrosses, la rue de la Cité Administrative et le boulevard Armand Duportal.

L'emprise correspond au périmètre de l'entité foncière de l'ancienne Cité Administrative ainsi que ses abords.

## 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

La Cité Administrative constitue un ensemble immobilier édifié entre 1958 et 1970, qui accueillait des services de l'Etat désormais amenés à déménager. La libération du site par l'Etat permet la mise en place d'un projet de renouvellement urbain offrant une meilleure intégration de l'ensemble immobilier dans le processus en cours de développement du centre-ville élargi.

Le site de la Cité Administrative représente un potentiel de développement d'une rare ampleur au sein du centre historique.

Les ambitions du projet sont :

### Ouvrir le site et relier des quartiers contrastés

La Cité Administrative, au même titre que l'Université, apparaît comme une pièce urbaine distincte, s'interposant entre des quartiers pluriels. Située à l'intérieur de Toulouse intra-muros, elle occupe un vaste espace entre les remparts médiévaux toujours existants et le cœur historique appartenant au Site Patrimonial Remarquable (SPR). Adjacent sur son côté Est à un tissu médiéval historique, et à un tissu de faubourg sur son côté Ouest, l'ensemble immobilier a une position singulière entre cœur historique et quartiers plus contemporains.

Le site se situe le long de grands itinéraires piétons, particulièrement Nord-Sud, reliant les grandes voies d'eau : il est positionné à mi-chemin entre le Canal du Midi au Nord et la jonction entre Canal de Brienne et berges de la Garonne au Sud.

### Donner de la visibilité au cœur d'îlot depuis l'espace public

La Cité Administrative est aujourd'hui une enclave refermée sur elle-même, ceinturée par un front bâti quasi-continu sur l'ensemble de son périmètre limitant les porosités. Le centre de l'îlot, avec près de 4.000 m<sup>2</sup> d'espaces verts, est non accessible et peu visible depuis les espaces publics environnants. Il est l'un des coeurs d'îlots plantés les plus importants du centre-ville de Toulouse.

### Conserver et valoriser une architecture remarquable

L'ensemble de la Cité Administrative présente une architecture moderne cohérente de grande qualité maniant équilibre volumétrique, composition de façade, réponse climatique et diversité des matériaux. Une majorité des façades ont été rénovées il y a une dizaine d'années, et sont de manière générale en très bon état de conservation. Seul le bâtiment Nord-Ouest (G) n'a pas été construit selon la même vision d'ensemble : il est plus récent et de moins bonne facture, tant dans la composition de ses façades que de ses volumétries.



*L'ensemble immobilier de la Cité Administrative en 2022  
Agence HDZ, étude pour la requalification de la Cité Administrative - Toulouse Métropole, 2022*

## Intégrer le site aux grandes relations entre quartiers

### Inscrire le projet dans la trame paysagère et des espaces publics

Le projet favorisera l'ouverture du site pour établir de nouvelles relations entre quartiers, entre espaces publics adjacents et plus lointains, tout en révélant au public le patrimoine végétal et architectural du site.

### Créer un grand cheminement du Capitole au Canal du Midi

Une continuité Nord-Sud traversera le site permettant de relier les places du Capitole et Saint-Sernin au Jardin Compans-Caffarelli et au Canal du Midi. Les espaces publics du site devront permettre de marquer ce grand cheminement. Le cœur d'îlot paysager trouvera pleinement sa place dans ce parcours.

### Favoriser des liens inter-quartiers entre Arnaud Bernard et la Garonne

Le projet permettra d'aménager une nouvelle liaison au travers du site pour établir une relation Est-Ouest plus évidente entre la place Arnaud Bernard et la promenade des remparts jusqu'aux berges de la Garonne.

### Repenser des espaces et interfaces stratégiques

La place Saint-Julien et ce qui est aujourd'hui le parvis de la Cité Administrative seront des points stratégiques de la trame des nouvelles connexions inter-quartiers. L'implantation, l'adressage et les rez-de-chaussée des bâtiments devront être conçus de sorte à prendre en compte ces relations stratégiques.

## Requalifier les abords, remanier la composition du site

### Déconstruire des bâtiments pour permettre une réorganisation du site

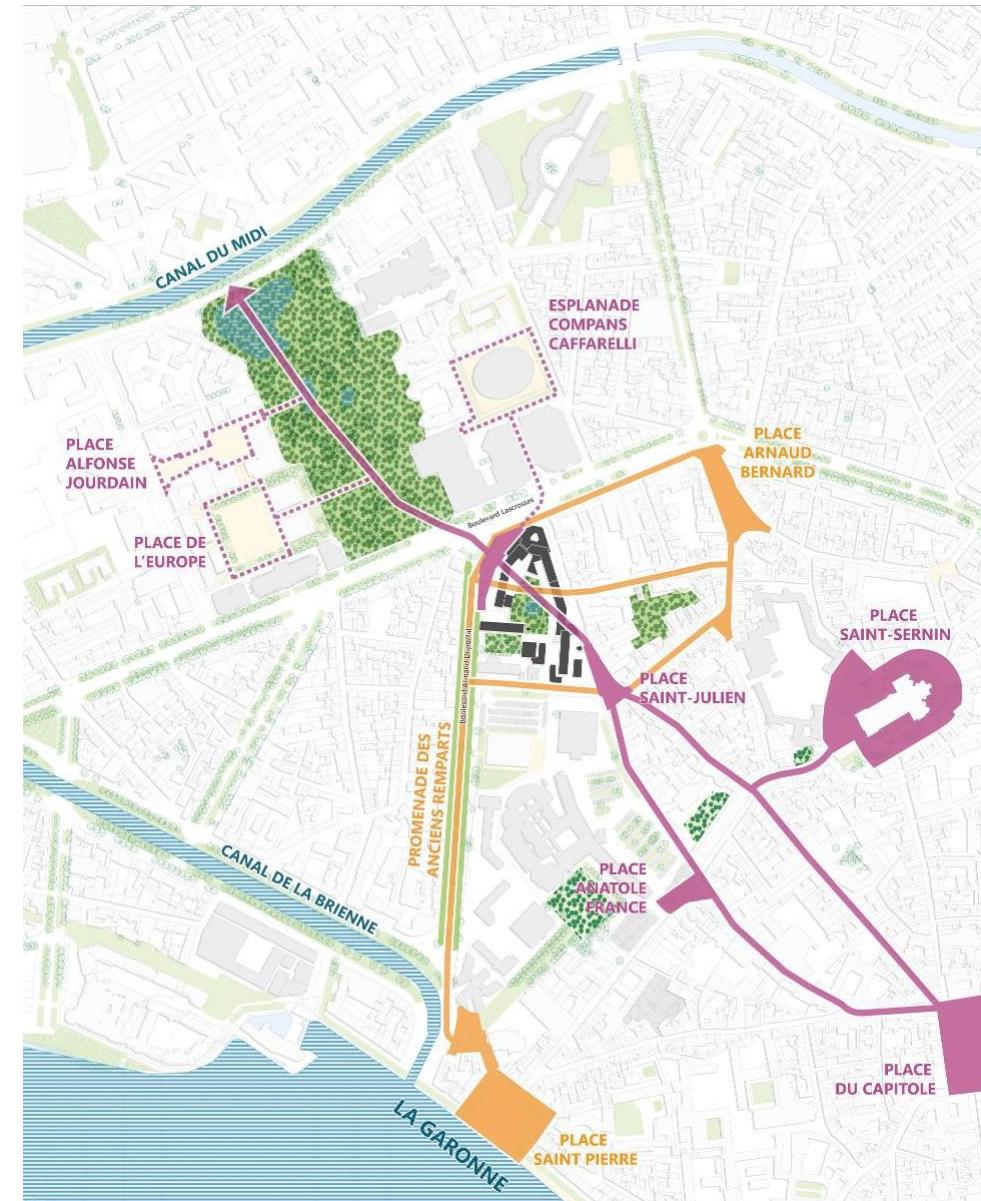
Le besoin d'ouverture du site nécessitera d'intervenir sur l'organisation et la continuité du bâti. Les bâtiments B et G pourraient être déconstruits.

### Recomposer les limites de site sur l'espace public

Les limites du site sont diverses et nécessiteront toutes des interventions spécifiques, qu'il s'agisse de valoriser l'interface avec les remparts ou de combler la rupture des cours anglaises techniques situées le long de la rue Lascrosses.

### Créer des espaces publics confortables

Le développement de la nature en ville, la présence végétale en cœur de site sont des enjeux majeurs pour préserver le cadre de vie et ainsi contribuer à la création d'îlots de fraîcheur. Il sera important de toujours chercher à végétaliser l'espace, à perméabiliser les sols, à accroître la place dédiée au piéton, à produire des aménagements cyclables plus confortables.



Un site au croisement de cheminements et de quartiers contrastés  
Agence HDZ, étude pour la requalification de la Cité Administrative, Toulouse Métropole, 2022

## Mixité fonctionnelle et sociale

### Éléments de programmation du projet

Les éléments de programmation seront essentiels pour répondre aux besoins du centre-ville historique et s'articuler avec les quartiers limitrophes. Une programmation majoritairement résidentielle sera privilégiée :

#### Logements :

- Les logements seront principalement organisés autour du jardin.
- Le site est parfaitement situé pour accueillir de l'habitat en privilégiant une programmation mixte conforme aux objectifs de production de logements du POA pour l'Habitat du PLUi-H. Il s'agira d'une programmation diversifiée d'environ 500 logements, tant dans les typologies (orientée vers l'habitat familial) que dans l'offre (libre, abordable, sociale).
- Il sera possible de concevoir des rez-de-chaussée habitables, pouvant éventuellement avoir un accès à un espace extérieur et dont la relation aux espaces publics adjacents sera traitée.

#### Commerces et services

- Les activités commerciales et de services seront situées de préférence en socle actif du secteur de mixité fonctionnelle, au Nord du site (en façade sur les boulevards) ou au Sud du site (autour de la place Saint-Julien).
- L'offre commerciale sera réfléchie en complémentarité du centre commercial Compans situé à proximité et nouvellement requalifié.
- Le projet pourra intégrer une offre de restauration de 450 m<sup>2</sup> SP (surface de plancher) maximum côté boulevard et devra être en mesure d'accueillir une Maison de Santé Pluridisciplinaire de 400 à 500 m<sup>2</sup> SP maximum côté place Saint-Julien.

#### Activités économiques

- Le projet pourra prévoir des bureaux concentrés sur la frange Nord du site face à la sortie de métro dans le secteur de mixité fonctionnelle.
- La programmation tertiaire sera ciblée, réfléchie dans une approche d'ensemble à l'échelle du pôle de Compans et des autres projets en cours à proximité.

#### Urbanisme transitoire

La vacance de bâtiments existants et/ou d'espaces extérieurs pourrait être valorisée par des usages temporaires en adéquation avec les potentialités du site.

## Traitement des espaces partagés

### Création d'un espace vert public : le Jardin des Remparts.

Un jardin de proximité orienté Est-Ouest permettra de mettre en valeur les remparts et de relier les différents espaces publics de la ville ainsi que de valoriser des pièces paysagères emblématiques existantes telles que le bassin et certains arbres remarquables. A l'Est, le jardin s'ouvrira en direction de la place Arnaud Bernard au travers de la rue des Quêteurs. Il communiquera aussi à l'Ouest en direction du jardin Compans-Caffarelli en englobant les remparts médiévaux, au croisement des boulevards Lacrosses et Duportal.

### Requalification des espaces publics stratégiques en continuité ou en interface directe avec le site

: le lien avec le boulevard Lacrosses, la Place Saint-Julien et la place des Quêteurs.

Le réaménagement des espaces publics pourra amener à interroger le plan de circulation dans le but de conforter la place du cycliste et du piéton. L'objectif sera aussi de compléter la trame arborée existante et ainsi conforter la place de la nature en ville .

### Des espaces verts privés localisés en cœur d'îlots

Des espaces de pleine terre seront privilégiés.

### Collecte des déchets

Le mode de collecte sera à préciser et les espaces de stockage (containers ou bacs roulants) devront être accessibles depuis les voiries existantes.

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

### Principes de qualité architecturale

#### Constructions neuves :

- Composition de façades urbaines qualitatives, au Nord à l'alignement sur le boulevard en relation avec les hauts immeubles de logements existants et sur l'angle Sud-Est en rapport avec le campus universitaire et le centre-ville historique.
- Harmonisation avec l'existant en termes de matérialité, de façade, de lignes de composition.

Restauration de bâtiments conservés :

Un langage architectural sera à respecter dans le cadre des évolutions des façades de bâtiments conservés : l'intervention sur les façades existantes, ainsi que l'introduction d'espaces extérieurs (balcons, claustras, etc.) devra se faire en respectant l'identité des façades.

Pour des raisons patrimoniales, les principes suivants seront à respecter :

- Les façades des bâtiments conservés le long de la rue Lascrosses et du boulevard Duportal doivent demeurer inchangées.
- Les façades des bâtiments conservés visibles depuis le cœur d'îlot peuvent être modifiées.
- Les façades de la tour peuvent être modifiées en s'inscrivant dans leur trame de composition verticale.

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

Restructuration du site en deux îlots articulés autour d'un jardin ouvert au public. Les volumétries des îlots composeront un bâti de centre-ville avec :

- secteur d'intensification moyenne : de 21 à 27 mètres (R+5 à R+7).
- secteur d'intensification forte : de 30 à 43 mètres (R+8 à R+12).

Pour ces références, la hauteur des rez-de-chaussée est estimée à 6 m. Les nouvelles émergences seront ponctuelles et devront respecter les « signaux » historiques. La hauteur maximum de référence pour le site correspondra à celle de la Tour existante (bâtiment E à 43 m hors étage technique), ainsi qu'à la hauteur des immeubles résidentiels situés sur le boulevard Lascrosses et directement adjacents au site.

Des reculs plantés permettront d'intimiser les rez-de-chaussée habités et de contribuer à l'ambiance végétalisée des espaces publics. Certains reculs serviront de mise à distance des espaces privés, intérieurs ou extérieurs, vis-à-vis des espaces pratiqués par le public.

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

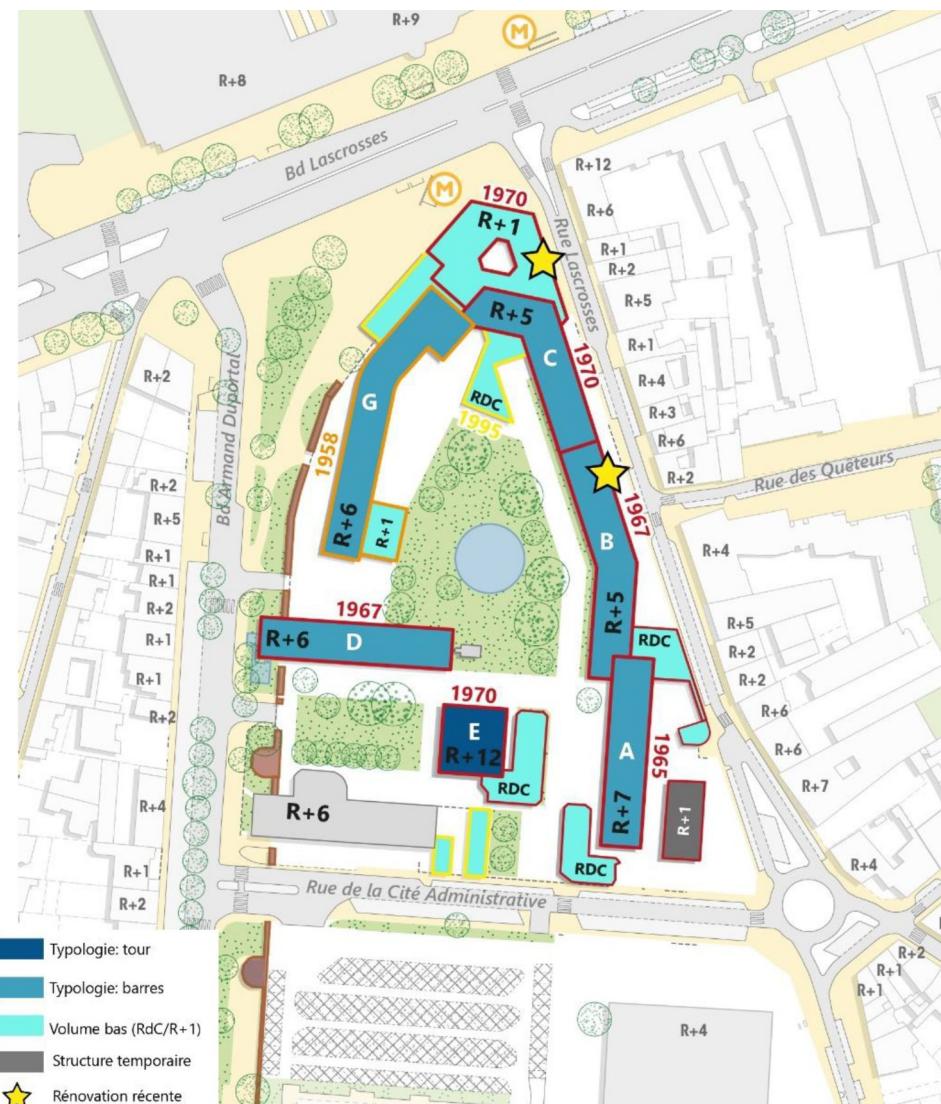
Situé à proximité de monuments historiques, le projet sur la Cité Administrative sera soumis à un avis de l'Architecte des Bâtiments de France.

Certains bâtis pourront être conservés et réhabilités en intégralité ou partiellement.

Des arbres et espaces paysagers remarquables existants, ponctuant l'actuel cœur d'îlot et la cour plantée, seront à conserver.

La mise en valeur des remparts médiévaux sera recherchée.

Des points de vue exposant la Cité Administrative seront à prendre en compte : depuis la rue des Quêteurs, le boulevard Lascrosses, ainsi que la place Saint-Julien.



*Nature, hauteur et qualité du bâti existant*

*Agence HDZ, étude pour la requalification de la Cité Administrative, Toulouse Métropole, 2022*

## Qualité environnementale et prévention des risques et nuisances

### La trame verte et bleue

Entre le Canal du Midi et le Jardin Compans Caffarelli au Nord et la Garonne au Sud, la création d'un jardin en cœur du site en continuité avec les espaces publics existants pourra contribuer à intensifier la trame verte Nord-Sud.

- Le renforcement des plantations du jardin existant et des espaces publics contigus viendra enrichir la trame verte existante.
- L'ambition sera de permettre de renforcer par l'aménagement de cet espace vert la continuité de la trame bleue grâce à la réflexion d'un système de traitement qui pourra participer aux ouvrages de gestion des eaux pluviales.

### Les risques et nuisances

Le positionnement du site, en centre-ville et en bordure de boulevard Lascrosses, l'expose à de forts niveaux de pollution de l'air et de nuisances sonores.

Ces constats seront à objectiver et à prendre en compte dans la conception des bâtiments nouveaux ou réhabilités, notamment ceux accueillant des logements.

### Le confort climatique

La création d'espaces plantés au sein des espaces bâties est au cœur des enjeux de construction de la ville résistante aux transformations climatiques, résiliente face aux îlots de chaleur et confortable pour tous.

### Espaces collectifs

Privilégier les mesures en faveur du confort d'été permettant de limiter les phénomènes d'îlots de chaleur urbain :

- Favoriser une végétalisation des espaces partagés, selon les orientations de la palette végétale de Toulouse Métropole.
- Limiter l'imperméabilisation des sols et réserver des zones pour la végétation en pleine terre.
- Conforter les espaces verts et de nature existants.
- Permettre la ventilation naturelle et la circulation de l'air entre les bâtiments.

- Privilégier les matériaux de revêtement de couleur claire (albédo élevé), à forte émissivité, « cool materials » en évitant les phénomènes d'éblouissement.
- Favoriser l'ombrage des espaces collectifs par la végétalisation ou autres structures construites en matériaux naturels biosourcés.

### Bâti

Le projet devra favoriser une conception climatique, voire bioclimatique, à l'échelle du bâtiment, à travers :

- La limitation de l'usage du chauffage, de climatisation mécanique pouvant mener à la création d'îlots de chaleurs.
- L'orientation des bâtiments et l'implantation du bâti, le positionnement des ouvertures, vitrage et baies prenant en compte l'exposition solaire.
- Des logements traversants : La quasi-totalité des logements sont traversants dans les bâtiments existants, étant donnée la largeur de 12 m des bâtiments A et B/C particulièrement propice à ces aménagements. Les bâtiments neufs seront aussi conçus pour accueillir essentiellement du logement traversant.
- La forme urbaine : espace d'aération naturelle, pieds de façades plantés,etc.
- La forme architecturale : assurer la protection solaire des bâtiments par des casquettes, débords de toiture, brise-soleil, pergolas, etc... et les matériaux des bâtiments : isolants naturels, pierre ponce, ...
- Favoriser l'emploi des énergies renouvelables (solaire, photovoltaïque et thermique), et encourager la création et la mise en valeur d'un habitat passif.
- Privilégier un éclairage naturel optimal des bâtiments et parties communes.
- Encourager et valoriser les démarches innovantes sur le plan environnemental (ex : HQE, LEED, ...).

## Déplacements

### Lignes et stations de transport en commun

La Cité Administrative se trouve sur les itinéraires de nombreuses lignes de bus.

Au pied du site se trouve l'arrêt « Compans-Caffarelli » de la ligne de métro B.

### Déplacements modes actifs

La requalification des espaces publics adjacents devra permettre de conforter la place du cycliste et du piéton. Les nouveaux cheminement créés devront être généreux pour permettre d'accueillir des flux importants.

Enjeu vélo : améliorer l'itinéraire par la rue Lascrosses.

Enjeux piéton :

- Rejoindre le métro, prioritairement par la rue Lascrosses.
- Traverser le Jardin des Remparts d'Est en Ouest et du Nord au Sud.
- Améliorer la traversée du boulevard Lascrosses pour une connexion plus directe vers le jardin Compans-Caffarelli et Canal du Midi.

### Desserte des terrains par les voies

Les possibilités d'élargissement des rues de la Cité Administrative et Lascrosses seront à étudier pour permettre le partage des usages de l'espace public par tous les modes et assurer des cheminements piétons et cycles qualitatifs et sécurisés.

Le positionnement des accès au stationnement enterré devra préserver les fonctions d'entrée et de sortie du centre-ville des voiries encadrantes en limitant au maximum les conflits. Ces accès ne devront pas non plus se situer trop près des intersections.

### Stationnement

Les besoins en place de stationnement (véhicules motorisés et vélos) seront estimés au regard de la programmation visée afin de répondre aux futurs usages.

L'optimisation des usages (mutualisation, foisonnement) et la réversibilité de la construction seront dans la mesure du possible à rechercher.

Les stationnements en surface seront proscrits.

Des stationnements sous-terrain pourraient être intégrés au niveau des nouveaux bâtiments qui seraient construits. Ils seront autant que possible inscrits à l'intérieur de l'emprise des bâtiments afin de ne pas obérer des espaces de pleine terre existants pour un usage de stationnement enterré.

Le stationnement pour les vélos et les mobilités actives sera accessible depuis l'espace public et directement relié aux cages d'escaliers et ascenseurs.



*Desserte en transports en commun et liaisons piétonnes aux abords du site  
Agence HDZ, étude pour la requalification de la Cité Administrative, Toulouse Métropole, 2022*

## Desserte des terrains par les réseaux

Le site dispose d'une desserte générale en réseaux eaux usées et eau potable, eaux pluviales et tous réseaux secs.

### Eaux usées et eau potable

Des réseaux structurants se situent sous le boulevard Armand Duportal, rue Lacrosses et sous le trottoir du boulevard Lacrosses côté opération.

Ces réseaux et leurs caractéristiques devront être pris en compte dans l'étude du réaménagement de la voie et des plantations. Il n'y a pas de réseau rue de la Cité Administrative.

Les rénovations, renforcements ou adaptations, nécessaires des réseaux, déposes ou dévoiements en lien avec la mutation des emprises du site seront étudiés et programmés en lien avec le phasage du projet.

Il est demandé un raccordement et un comptage pour chaque réseau humide par îlot.

La zone est actuellement couverte par une Défense Extérieure Contre l'Incendie (DECI) suffisante conformément aux prescriptions en vigueur. Pour tout complément pour cause de caractéristique de bâtiment (par exemple les établissements recevant du public), une DECI privée complémentaire sera à prévoir.

### Eaux pluviales

Les ouvrages de gestion des eaux de pluie des zones privées seront dissociés de ceux des zones publiques.

Indépendamment de la gestion pluviale mise en œuvre pour les espaces publics, le projet devra prévoir son propre système de gestion des eaux de pluie et de ruissellement dans son emprise.

Le projet se voulant vertueux sur le sujet environnement et se situant dans une zone à perméabilité très favorable, des techniques d'infiltrations de ces eaux sont à étudier et fortement recommandées.

Ces ouvrages devront répondre aux prescriptions et règlements qui s'appliquent sur le territoire en référence au Cahier des prescriptions Eau de Toulouse Métropole (EdTM), notamment un débit de fuite limité à 10 l/s.ha, avec un minima de 10l/s, pour des événements pluvieux de période de retour de 20 ans.

Il est possible d'étudier le « Zéro Rejet » en fonction de l'étude de sol. Dans ce cas, il sera pris en compte une pluie centenale.

### Réseaux secs

Une attention sera portée à la bonne desserte par les réseaux très haut débit adéquat au développement des programmes.

### Phasage du projet

La mise en œuvre de l'orientation d'aménagement pourra s'effectuer avec des temporalités de projet différentes.

Une partie des bâtiments de la Cité Administrative ont déjà été reconvertis. Le Centre Régional des Œuvres Universitaires et Scolaires (CROUS) de Toulouse-Occitanie a livré en 2021 une résidence étudiante de 161 hébergements située au 1 rue de la Cité Administrative dans le bâtiment F.

La réalisation de la programmation sera déterminée par la cession par les services d'État d'un ensemble bâti et foncier.

La réalisation du projet urbain est conditionnée par le déménagement des services d'État qui est projeté au premier trimestre 2025.

La réalisation, au fil du temps, d'équipements publics accompagnant le développement attendu sur ce secteur, sera possible.





## Sommaire

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

#### **5D - OAP par commune**

##### **5D35 – Toulouse - Quartier 2**

- Brouardel - Canal du Midi - Sébastopol





## Situation

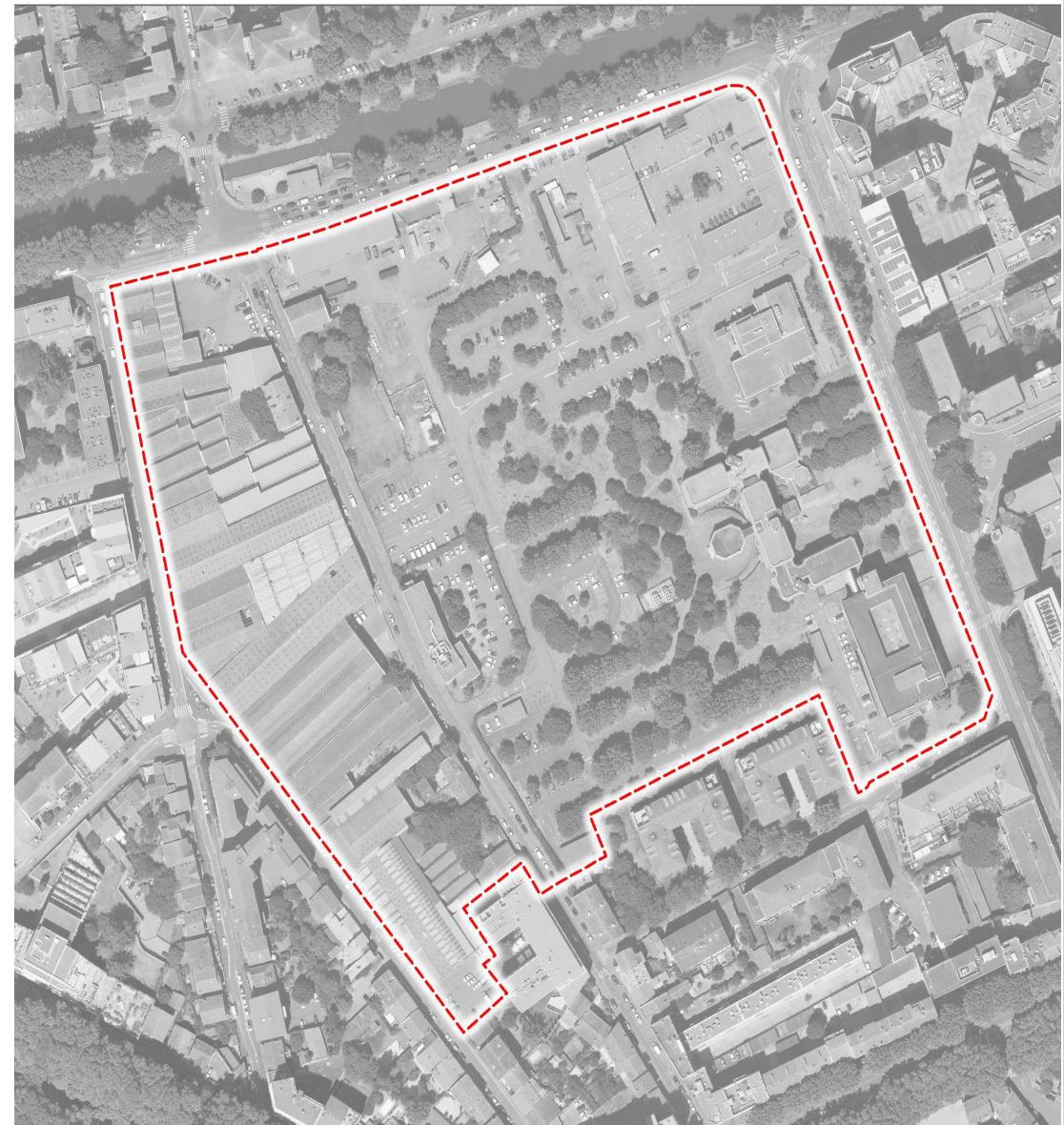
**9,4 ha**

L'OAP est située dans le Territoire Centre de Toulouse Métropole, au sein du quartier 2 Amidonniers / Compans-Caffarelli / Brouardel, sur la rive droite de la Garonne. Ses limites sont : au nord le Canal du Midi, au sud la rue Pierre Salies, à l'est la rue de Sébastopol/le parc Compans, à l'ouest la rue Brouardel.

## 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

Le projet de renouvellement urbain du quartier Brouardel - Canal du Midi - Sébastopol se situe au cœur des dynamiques urbaines, en connexion directe avec le Canal du Midi, aux abords du centre ancien, des boulevards, de la polarité tertiaire et commerciale de Compans-Caffarelli, des pôles universitaires et de l'actuelle Cité Administrative.

C'est un site exceptionnel, unique et stratégique pour le développement du quartier, de la ville mais aussi pour l'attractivité du Canal du Midi.

Ce site bénéficie du métro Compans, de lignes de bus et de la proximité de l'A620.

### Pour développer l'identité du futur quartier, le projet urbain s'articule autour d'intentions d'aménagement :

- ▶ un projet qui participe à l'élargissement du Canal du Midi,
- ▶ un paysage généreux (des espaces publics apaisés et végétalisés), un parc accessible à tous, une terrasse active, des porosités visuelles et physiques,
- ▶ une trame urbaine recomposée,
- ▶ un projet en couture urbaine avec l'existant,
- ▶ des espaces publics créant du lien,
- ▶ un patrimoine bâti et paysager conservé,
- ▶ une qualité urbaine, architecturale, paysagère et environnementale pour donner envie à tous d'habiter en ville,
- ▶ un équipement scolaire.

### Ouvrir le site sur les canaux

Le projet se développe dans un site classé patrimoine mondial de l'Unesco, entre deux canaux mais aussi dans le périmètre de la zone tampon du plan guide du Grand Parc Canal. A ce titre, il présente l'opportunité d'être un démonstrateur pour le plan guide du Grand Parc Canal avec ses 320 mètres de façade. Les enjeux seront de réussir les interfaces entre le centre ancien et le canal, de rétablir une relation de canal à canal.

Les rapports de covisibilité, les interfaces fonctionnelles et urbaines entre le canal et l'environnement immédiat sont des enjeux majeurs. En effet, ce front linéaire immédiat de canal devra être poreux afin de créer des liens avec le quartier ; l'objectif étant d'organiser une relation forte avec le paysage du canal.

### Renforcer le paysage, amplifier le rapport aux canaux et la nature en ville

La proportion des espaces plantés est au cœur des enjeux de la ville poreuse, résistante aux transformations climatiques, résiliente face aux îlots de chaleur, confortable pour tous.

Les éléments participant à la constitution de l'ambition de naturalité :

- L'espace public, vecteur de nature.
- Les coeurs d'îlot, frontage, cinquième façade, les espaces extérieurs des logements.
- Les grandes structures végétales existantes des canaux offrant des covisibilités et des vis-à-vis en façade du Canal du Midi, un horizon boisé continu et massif pour le Canal de Brienne, créent naturellement un cadre végétal d'une rare puissance. Leur maintien est essentiel pour composer le nouveau quartier.
- Le parc central, les compléments en front de canal avec une terrasse active arborée participent au bien-être en ville et à la mémoire du site. La terrasse active aura pour objectif de participer à une figure urbaine active à l'interface du Canal du Midi pour signaler le nouveau quartier et donner de l'épaisseur au Grand Parc Canal

Par ailleurs, la nature sera amplifiée par la connexion visuelle, paysagère et physique entre le « parc central circulaire » et le Canal du Midi par des axes visuels de large dimension.

Les espaces de pleine terre entre les îlots sont à mettre en avant sans entrecouper les logiques de grandes perméabilités paysagères, les stationnements seront majoritairement enterrés, aucun stationnement privé ne sera covisible du canal.

Ce dialogue avec la nature est un des outils pour réaliser un quartier de qualité.

## Desservir ce nouveau quartier apaisé en renforçant les connexions urbaines

Malgré sa situation privilégiée, le quartier présente de nombreuses barrières physiques qui enclavent le quartier. Les îlots développent des façades opaques depuis le domaine public. Les canaux et les grands boulevards constituent des éléments de coupure pour entrer au sein du quartier. A l'intérieur de celui-ci, la présence d'îlots imperméables liés à son occupation industrielle historique et à son tissu de faubourg limitent les déplacements de proximité. Pour y remédier, l'ouverture aux porosités (axe paysager, venelle) et mobilités douces constituent un élément clé. L'amélioration des liaisons entre Amidonniers jusqu'au quartier des Chalets passe par la transformation du site Brouardel et la création de cheminements transversaux.

Le maillage proposé vise à définir une nouvelle cohérence de la trame urbaine entre les différentes pièces urbaines à proximité et ainsi favoriser la couture urbaine. Il s'organise selon une trame viaire hiérarchisée se développant :

- d'est en ouest par deux axes larges parallèles à la rue Pierre Salies, dont les accès sont limités à la desserte locale, aux mobilités douces, aux services de sécurité ;
- le maillage d'est en ouest le plus au nord aura comme fonction la desserte de la terrasse active et de connecter le projet au Canal du Midi. Cet aménagement permettra d'offrir, aux usagers comme aux résidents, des espaces libres et paysagers appropriables et qualitatifs. Cette continuité douce proposera également de relier les rues du Béarnais et de Sébastopol afin d'ouvrir le quartier ;
- par le boulevard de la Marquette recherchant à l'échelle du Canal du Midi un apaisement de la circulation automobile tel que préconisé dans le plan guide du Grand Parc Canal ;
- du nord au sud par deux axes dédiés à la desserte fine du quartier pour les résidents, par les connexions existantes déjà constituées des rues du Béarnais et de Sébastopol ; ces axes, porosités visuelles, seront larges ;
- par un prolongement de la rue Lemercier pour relier l'îlot au Canal de Brienne.

En complément du maillage viaire, des espaces publics dédiés aux modes actifs contribueront à la qualité du cadre de vie des futurs habitants et usagers du site :

- une terrasse active à développer le long du Canal du Midi reliant le jardin japonais au port de l'embouchure,
- un parc central, interface entre les faubourgs et Compans.

## Intégrer le projet urbain vis-à-vis des quartiers existants

**Le contexte proche du site présente des typologies urbaines différentes et variées**, au travers de l'architecture, des usages, de la densité.

A l'est, le quartier Compans présente des formes urbaines denses (immeuble du R+6 au R+10) avec une mixité programmatique (tertiaire, enseignement, hôtellerie, logements).

Au sud-ouest, les formes urbaines sont moins denses, mélange entre du pavillonnaire discontinu et du petit collectif (vestige des faubourgs).

Entre les deux, un site avec des activités industrielles, des entrepôts en déprise (usine à gaz, ferronneries).

En résulte un quartier faubourien mais segmenté en raison de son inscription dans un tissu très hétérogène.

Le projet urbain considérera dans son insertion urbaine les formes urbaines avec les tissus urbains existants en contact avec le périmètre du projet à venir. Le projet sera en couture urbaine avec l'existant pour créer une continuité du faubourg et composer une morphologie urbaine épaulée.

Le projet devra :

- équilibrer la densité avec l'ouverture et la proportion des espaces publics et privés,
- tisser par un travail de couture fin des relations d'échelle avec le tissu urbain riverain pour ajuster le projet au sud-ouest.

Ces différentes coutures urbaines, avec un jeu de hauteurs selon le contexte proche, permettront une meilleure intégration :

- plus haute avec les façades Sébastopol et Canal du Midi (en retrait),
- plus faible avec les quartiers riverains à l'ouest.

### L'îlot dans le parc

La silhouette urbaine est marquée par des « repères hauteurs » autour des espaces publics (parc central, front de canal, abords de la rue de Sébastopol). Ces bâtiments plus hauts, avec une ambition architecturale forte, signaleront la densité, condition impérative pour créer des quartiers vivants, économies, résilients.

Les formes urbaines (système de plots, de lanières bâties, élargissement entre bâtiment ...) jouent aussi un rôle dans l'intégration de ce nouveau quartier.

## Greffez le projet dans la trame des espaces publics, aménager des parcours traversants

Afin de « retrouver du lien », la programmation des espaces publics est importante ; ils sont autant des lieux de mise en relation, spatiale et urbaine, que des lieux d'appropriation et d'usages pour les riverains.

Développer un nouveau quartier à Brouardel nécessite de rechercher ce qui fait l'originalité de la vie quotidienne en centre-ville à Toulouse, le long du Canal du Midi, afin de créer de nouvelles aménités et continuités entre le futur quartier et le tissu urbain existant.

Le projet organisera les espaces publics en lien avec la trame urbaine existante de sorte à rendre possibles les relations entre les espaces publics majeurs toulousains, emblématiques et structurants pour la cité : les deux canaux, le square Héraclès, le jardin japonais, le parc Compans, la place de l'Europe, le port de l'Embouchure...

- Définir de nouvelles façades urbaines sur les rues Brouardel, du Béarnais, de Sébastopol et le boulevard de la Marquette.
- Concevoir des bâtiments et des espaces qui offrent des relations qualitatives physiques et visuelles avec le canal.
- Retrouver des aménités complémentaires avec celles du centre-ville tout proche.
- Structurer et construire une centralité de projet autour d'un parc urbain largement planté et appréciable par les futurs habitants et ceux habitant les quartiers adjacents.
- Désimperméabiliser et reconstituer un sol vivant et planté participant aux adaptations climatiques.

Les futurs réaménagements des espaces de la place de l'Europe, de l'ancienne Cité Administrative et du Boulevard Lascrosses ont aussi un rôle à jouer dans la recomposition des espaces publics.

## Conserver des identités patrimoniales

Le site est imprégné d'une histoire urbaine et paysagère qu'il est nécessaire de préserver et de valoriser.

Les caractéristiques inhérentes de la composition architecturale, urbaine et paysagère existante en lien fort avec le Canal du Midi et le Canal de Brienne sont à révéler, redécouvrir pour bien fonder le projet.

### Le patrimoine des ensembles urbains est composé par :

- la maison éclusière en bord de Canal du Midi,
- la maison du directeur rue du Béarnais. Implantée à l'angle du site, elle marque une position clé à l'articulation avec le Canal du Midi,

- d'anciens bâtiments industriels en brique foraine/galet avec des formes de shed et une trame parcellaire en lanières comme sur l'îlot du Béarnais.

Le tissu de maisons toulousaines marque une identité très différente des autres îlots et rues historiques alentours.

**Le patrimoine végétal est composé par une végétation en place avec de grands arbres en alignement le long du canal**, dont la permanence peut accompagner les transformations urbaines par leur échelle et leur présence.

L'ensemble de ces éléments patrimoniaux sont des symboles, garants de la particularité du quartier et du Canal du Midi. Bien que perturbés par les évolutions, ils reflètent l'identité du quartier, méritent une conservation, une mise en valeur afin de révéler l'identité propre et permettre de raccorder harmonieusement les nouvelles constructions à l'existant.

## Bien habiter en ville, le canal et le parc central

**L'ambition de « bien habiter en ville »** interroge la qualité du tissu urbain existant et du projet, pour rendre attractive la situation de centre-ville.

Quelques leviers d'actions identifiés méritent d'être approfondis à toutes les échelles du projet :

- La définition de la programmation et l'occupation des rez-de-chaussée.  
Dans le cadre de ce projet, hormis sur les axes viaires principaux, la réversibilité des pieds d'immeubles doit être pensée dans le sens du logement vers d'autres programmations (concevoir des rez-de-chaussée habitables, réversibles en commerce).
- La formalisation des espaces publics : vues depuis et vers les espaces publics.  
Ce nouveau quartier a la responsabilité d'assurer la transition entre du collectif dense, du petit collectif et des rues de petites maisons à l'ouest.
- Un projet en couture urbaine avec l'existant.
- L'organisation des façades : frontages, façades sur rue et sur espaces publics, traitement des angles des bâtiments... La diversité de logements sera aussi un levier pour diversifier le traitement des façades.
- Une conception saine et durable : l'intégration du confort d'été pour toutes constructions (ventilation naturelle, doubles orientations, inertie, protections solaires, ombre positive, ...).
- Des îlots ouverts favorisant une ventilation naturelle et la perception des cœurs d'îlots plantés.

**L'implantation en recul le long du Canal du Midi** amplifie l'espace perçu du Grand Parc Canal, il fera l'objet d'un travail paysager. Dans la mesure du possible, ces espaces seront accessibles au public. Ce recul permet une augmentation de la place du paysage et de l'effet de fraîcheur, de créer une zone de transition entre le Parc Canal et les opérations privées, de créer des continuités écologiques, de renforcer l'effet parc. Ce retrait pourra accueillir de nouveaux usages et constituer à terme une terrasse active le long du canal.

**La mixité urbaine, au sens premier de diversité**, est aussi une des conditions préalables des nouveaux quartiers, pour mêler en étages, à la parcelle, dans le quartier, une richesse de programmation/de granulométrie/de taille des îlots.

**Pour bien « habiter le parc »,** il sera opportun de lui attribuer de nouveaux usages, il devra être pensé comme un support de rencontre et de convivialité, d'îlots de fraîcheur.

## Mixité fonctionnelle et sociale

### Éléments de programmation du projet

Le positionnement programmatique est essentiel, en termes de relation avec la centralité toulousaine et de contact rapproché avec les autres quartiers.

Une mise en récit pertinente pour un quartier « Grand Parc Canal et centre-ville » tirant parti de sa localisation, de son histoire et de l'époque s'accompagnera des éléments programmatiques ci-après :

#### Commerces et services

L'offre commerciale et de services de proximité sera dimensionnée au regard de l'existence de trois offres commerciales limitrophes (la polarité de la place de l'Europe et le centre commercial Reflets Compans, la polarité des Ponts Jumeaux et la polarité des boulevards Lascrosses et Leclerc), du potentiel commercial de la zone de chalandise et répondant aux besoins courants de la population.

Afin de créer les conditions d'un cœur de quartier lisible et attractif, l'offre commerciale et de services sera organisée autour d'un espace public fédérateur formant une place et/ou d'une à deux rues commerçantes, avec des vis-à-vis de rez-de-chaussée actifs, des commerces polarisés à proximité de la halle conservée, comme marqueur du quartier.

La halle pourrait accueillir un tiers lieu avec des activités artisanales de production en lien ou non avec l'Economie Sociale et Solidaire.

Une programmation de l'ordre de 2 700 à 3 500 m<sup>2</sup> comprenant :

- De 1600 à 2000 m<sup>2</sup> de commerces alimentaires et non alimentaires.
- De 650 à 1000 m<sup>2</sup> de services.
- De 450 à 500 m<sup>2</sup> de restauration, hors éventuel restaurant interentreprise.

Les rez-de-chaussée actifs pourront également accueillir une offre de santé structurée, regroupée en Maison de Santé Pluridisciplinaire de 400 à 600 m<sup>2</sup> (MSP au sens de l'article L6323-3 du Code de la santé publique et du décret n°2015-1783 du 28 décembre 2015).

L'offre commerciale et de services sera phasée en cohérence avec la livraison des différents programmes de l'opération d'aménagement. Le projet de reconversion du quartier portant sur une période de 10 ans, la programmation de commerces et de services pourra être réévaluée au regard de l'évolution du marché.

D'un point de vue technique, les socles actifs présenteront une hauteur sous plafond de 3,50m minimum. Ils veilleront également à intégrer des locaux techniques dimensionnés pour répondre aux besoins des activités identifiées.

Enfin, le projet intégrera le besoin en stationnement des salariés exerçant au sein des commerces selon les normes de stationnement reprises dans le PLUiH.

#### Logements

Le projet apportera une réponse :

- aux objectifs de production de logements du POA pour l'Habitat du PLUi-H. Il s'agira, selon les options de projet retenues, en lien avec la programmation de bureaux, de commerces, du niveau de desserte en transports en commun, d'une programmation diversifiée d'environ 2500 logements,
- aux besoins des familles, des seniors. Une pension de famille est à élaborer. Par ailleurs, pour l'occupation des rez-de-chaussée, il est nécessaire de les concevoir habitables et réversibles en commerce. Il s'agit ainsi d'anticiper une diversité d'usages et d'évolutions liée aux modes de vie et de travail. La conception du bâti favorisera des logiques d'évolutivité et de réversibilité. Ces aspects seront aussi bien liés au modes constructifs (structure porteuse, ouvertures en façade) qu'à la conception des espaces (hauteur d'étage importante, localisation des parties communes et des gaines techniques).



## Bureaux

La programmation de bureaux s'articule autour des axes suivants :

- La constitution de programmes tertiaires s'appuyant sur les volontés de restructuration de l'offre ou d'utilisateurs présents sur le site.
- Le maintien et l'accueil de petites et moyennes entreprises, tertiaires et d'activités en cœur de ville (avec un positionnement complémentaire du Grand Matabiau).
- Un lieu de partage avec les quartiers nord toulousains au cœur des enjeux de la cité contemporaine : l'histoire du site montre sa vocation productive (artisanat, activités spécifiques en relation avec la vie du canal). La préfiguration de nouveaux usages innovants pour permettre de tester des activités type économie sociale et solidaire (ESS) et besoins classiques (artisanat productif par exemple) pourraient s'y développer.

Ces opérations proposeront des surfaces limitées et très modulables, et devront être travaillées avec la Collectivité et cadencées dans le temps.

## Équipements publics

- Un équipement scolaire de proximité est nécessaire pour répondre principalement aux besoins des nouveaux habitants du quartier. Ce groupe scolaire sera complété par une crèche multi accueil. Cet équipement sera implanté sur la partie sud de la rue de Sébastopol afin de faciliter son accès.
- Un parc urbain au cœur de ce nouveau quartier et un parc en bord de Canal du Midi permettront de compléter l'offre de détente et de répondre aux enjeux de nature en ville et de résilience.
- La requalification de voies est nécessaire pour définir un espace public confortable et aux normes.

## Activités et logistique urbaine

Cette hypothèse est en lien avec la stratégie Mobilité de la Métropole, pour inscription éventuelle en rez-de-chaussée ou en utilisation temporaire. Cette activité devra être adaptée à la volonté d'apaisement du futur quartier.

L'implantation d'un programme logistique de proximité permettrait l'amélioration de la desserte commerciale du centre-ville (logistique et gestion du dernier kilomètre). Cette programmation pourra être complétée par le développement d'unités de production artisanale.

## Urbanisme transitoire

Le temps de la structuration urbaine de ce nouveau quartier, des projets d'urbanisme transitoire (programmation collective et active) pourront être mis en place avec la conservation d'entrepôts existants, la maison du directeur.

## Traitement des espaces partagés

### Fonctionnalité des espaces libres privés et publics

Sur l'ensemble du plan de composition urbain, l'objectif est de cultiver :

- l'esprit du jardin et des lieux à toutes les échelles des parcelles,
- la place du jardin avec les usages actifs et collectifs des rez-de-chaussée,
- la biodiversité en privilégiant la pleine terre, les essences locales, les matières brutes, la perméabilité,
- un espace tampon entre privé/public est recherché en installant une strate arbustive, des plantes grimpantes en appui sur les clôtures, murets... Les limites privé-public sont à explorer,
- les espaces de pleine terre pour intensifier la plantation d'arbres,
- les pieds de façade pourront être aussi plantés en utilisant des mélanges d'essences...

Pour répondre à ces fonctionnalités, il sera nécessaire de délimiter les parties publiques et privatives, notamment aux abords du parc, de la terrasse active et des traverses.

### Le parc central

Il pourrait proposer des espaces et des activités partagés. Il sera aussi attractif pour le quartier et les quartiers voisins.

## Cheminements piétons et cycles

Les cheminements piétons permettront de créer des connexions entre les quartiers avoisinants, les différents îlots et les différents lieux de polarités sur le secteur. Ils seront définis comme des promenades de loisirs dans le secteur, et conçus pour offrir des parcours confortables pour les piétons et cycles.

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

### Principes de qualité architecturale

#### Le traitement des façades répond à plusieurs exigences

- S'intégrer dans un contexte et une séquence urbaine identifiée.
- Affirmer une architecture visuellement sobre et soignée. Sur le canal il sera important de renforcer la qualité architecturale car les abords des canaux sont une vitrine pour Toulouse et la Métropole. Au sein des îlots le long du canal, les volumétries et l'écriture architecturale seront sobres. Un travail volumétrique spécifique permettra de différencier les volumes entre eux (attiques habités, loggia/duplex, redans, mise en œuvre de retraits spécifiques...) atténuant la perception des hauteurs bâties depuis les canaux ou les rues du projet.
- Rythmer la séquence bâtie par des épannelages variés, l'introduction de redans, de césures partielles ou totales et favorisant un apport généreux de lumière naturelle.
- Proscrire les façades aveugles, les ouvertures sont obligatoires sur toutes les façades du volume.

#### Les matérialités

Une attention particulière sera portée au choix des matériaux. Favoriser l'emploi de matériaux pérennes et respectueux de l'environnement (matériaux naturels et/ou recyclés). Il sera privilégié des matériaux locaux et biosourcés, ayant un bilan bas carbone.

Les matérialités et les modénatures de brique seront proposées. La recherche de modénatures « spécifiques » pourrait être un élément de différenciation entre bâtiment et/ou macrolots. Les parements de brique employés seront de qualité (par exemple, moulée main ou équivalent) afin d'éviter tout effet pastiche ou collage.

#### Les étages courants côté canal et sur l'ensemble du projet

Bien plus qu'une offre capacitaire, il s'agira d'affirmer une qualité d'usage. La conception des logements s'appuiera sur des fondamentaux simples et ambitieux : surfaces généreuses, logements traversants ou multi-orientés, espaces extérieurs pour tous et prise en compte du confort d'été. Un des enjeux sera, par exemple, de rendre les typologies adaptables pour le télétravail de chez soi.

#### Les rez en cœur de projet

- Les rez-de-chaussée présenteront une sur-hauteur plus importante que les étages courants pour permettre leur évolutivité.
- La création d'espaces extérieurs de vie en rez-de-chaussée sera recherchée et aménagée (terrasses, lieu de détente...).
- Les espaces libres seront plantés.

#### Les toitures

Un travail spécifique sur les toitures sera systématiquement proposé : attiques habités, usages en terrasses privées ou collectives, production énergétique...

Les toitures des immeubles feront systématiquement l'objet d'un traitement singulier et soigné. Les retraits (attiques en retrait) observés sur les derniers niveaux sont une manière d'atténuer la perception et la hauteur du bâti le long des rues ou des canaux. L'implantation des équipements techniques sera limitée, et fera l'objet d'un traitement architectural soigné.

Compte tenu du climat toulousain, la végétalisation en toiture sera adaptée et prioritairement pensée pour prolonger et agrémenter les ambiances des espaces extérieurs de la toiture : jardinières, treilles, potagers hors sol.

Les étages hauts étant les plus soumis à l'ensoleillement, la conception bioclimatique des étages hauts sera particulièrement affirmée : matériaux spécifiques, protection solaire, réflexion sur les notions d'albédo...

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

#### Monter en hauteur pour libérer les surfaces paysagères

La porosité côté Canal du Midi permet une ouverture sur celui-ci, en lien avec la mise en place d'une terrasse active et une qualité d'aménagement des espaces publics recherchée en front de canal. Le projet libérant le sol au bénéfice de la pleine terre et du paysage permet de créer un paysage en porosité avec le Canal du Midi et d'installer une densité verticale pouvant atteindre ponctuellement du R+16.

**secteur d'intensification faible : de RDC à R+5 (de 3,5 m à 17 m)**

**secteur d'intensification moyenne : de R+6 à R+12 (de 20 m à 39 m)**

**secteur d'intensification forte : de R+7 à R+16 (de 23 m à 49 m)**

## Principes patrimoniaux et paysagers à valoriser ou à créer

**Le projet Brouardel - Canal du Midi - Sébastopol offre la séquence de renouvellement urbain** la plus importante des prochaines années le long du Canal du Midi.

Il devra être exemplaire en termes de :

- Préservation et réinvention du patrimoine bâti existant : volumes et forme de shed des anciennes halles industrielles, maison du directeur.
- Réinvention d'une écriture architecturale qui tire parti du contexte faubourien des parcelles et de l' « esprit des halles ».

Cet assemblage urbain et nouvelle architecture devra s'inscrire dans :

- une morphologie « compatible » et un travail fin sur les épannelages avec les tissus urbain riverains, tissant des relations de bon voisinage et de faibles écarts de hauteur,
  - une matérialité qui évoque le passé industriel et les matières vernaculaires, de pleine masse.
- Programmation active et artisanale en rez-de-chaussée, confortant les centralités existantes et affirmant la vocation en centre-ville du quartier, offrant les services nécessaires à l'arrivée des nouveaux habitants.

## L'appui sur le grand paysage des canaux Unesco est fondamental.

En vis-à-vis de cette vitrine paysagère exceptionnelle, le projet promouvrà et cultivera l'esprit du jardin et/ou d'un grand parc naturel.

En cela, le nouveau quartier devra :

- Pérenniser les structures arborées adultes existantes, sous réserve de la possibilité de leur maintien sur site en raison des conditions de pollution du site.
- Etre le support d'amplification de la nature en ville dans le quartier, les paysages du canal se diffusant dans le nouveau quartier, par la plantation dense d'arbres de grande taille et la diversification des strates de plantation.
- Ouvrir le quartier sur le canal et réciproquement par des covisibilités les plus généreuses possibles, plantés, sans clôtures, de plain-pied.
- Offrir des espaces désimperméabilisés les plus généreux possibles, y compris pour les cheminements piétons, doux, dédiés aux services urbains, gérant l'eau de pluie de manière intégrée.
- Être le support de la transformation de la mobilité : plus apaisée, active, de plain-pied.

Les chartes Grand Parc Canal, Paysage et espaces publics/Architecture, définissent des niveaux de prescriptions avec lesquels le projet Brouardel - Canal du Midi - Sébastopol devra être cohérent.

## Qualité environnementale et prévention des risques et nuisances

Le projet devra s'inscrire dans un cadre réglementaire, en particulier dans l'ambition environnementale du territoire.

### La loi Climat et résilience publiée le 24 août 2021

Une loi issue de la Convention Citoyenne pour le climat qui intègre les enjeux de préservation et de qualité des sols dans l'adaptation et la lutte contre le réchauffement climatique.

Le projet Brouardel - Canal du Midi – Sébastopol s'inscrit dans cette loi avec, pour l'essentiel :

- un projet qui participe pleinement à l'élargissement du Grand Parc Canal ;
- un paysage généreux avec des rues apaisées et végétalisées, un parc accessible à tous avec une renaturation du sol existant ayant pour effet de transformer un sol artificialisé en un sol non artificialisé ;
- 40% d'espaces publics créés (parc central, terrasse active et traversées piétonnes) ;
- plus de 50% du projet en pleine terre.

Ces éléments de projet permettront de reconquérir de la biodiversité.

## La trame verte et bleue

### Les espaces publics

Les futurs espaces publics majeurs (parc central et terrasse active) s'intègrent au sein d'une séquence d'espaces paysagers en lien avec les rives du canal : d'est en ouest, Parc Compans, jardin japonais, parc central, terrasse active, mail des Ponts Jumeaux, Port de l'Embouchure, promenade du Bazacle. L'ambition, dans la mesure de la qualité des sols et du traitement qui en sera effectué, est de renforcer par ces nouveaux espaces la continuité dans la trame bleue par l'aménagement d'un système de noues ou de jardins filtrants qui pourra participer aux ouvrages de gestion des eaux pluviales.

### Le corridor écologique

Bien qu'il se situe en dehors du périmètre de l'OAP, le potentiel de corridor écologique du Canal du Midi est à considérer dans le lien physique qu'il créé entre les différentes pièces de nature. Son potentiel actuel est entravé par la faible dimension de ses rives et leurs qualités paysagères limitées. Leur restauration concomitamment à la réalisation d'un projet d'ensemble sur le boulevard de la Marquette permettrait de renforcer la qualité environnementale de l'ensemble du secteur.

Ces continuités écologiques doivent être valorisées.

## Les risques et nuisances

### L'historique industriel du site a conduit à intégrer la question de la qualité des sols au cœur des enjeux du projet et de sa mise en œuvre à venir.

Cette pollution sera caractérisée pour chacun des terrains et un plan de gestion viendra vérifier la compatibilité du sol avec l'usage futur. Il devra être étudié de manière anticipée par les propriétaires et maîtres d'ouvrage afin que la meilleure solution coût/avantage soit trouvée. Toutes les hypothèses seront étudiées : modification du projet, traitement des terres, excavation et évacuation hors site ou stockage sur place des pollutions, ou bien un mixe de toutes ces solutions. La prise en compte de la pollution en amont des projets permettra de définir un projet cohérent.

De même, une attention sera portée à la définition des principes et emplacements adéquats au tamponnement et à l'infiltration dès que possible des eaux pluviales.

**Le positionnement de l'OAP Brouardel - Canal du Midi - Sébastopol en entrée de ville** génère un trafic routier historique sur le boulevard de la Marquette et donc engendre la pollution sonore et de l'air.

Le retrait du bâti le long du canal est un élément pour mieux vivre aux abords de celui-ci et au sein des espaces publics tels que la terrasse active.

## Le confort climatique

Dans le cadre d'une conception bioclimatique générale, les opérateurs seront invités à élaborer :

- La végétalisation des coeurs d'îlots, en relation avec les objectifs de qualité des coeurs d'îlots et la recherche d'îlots de fraîcheur.
- L'implantation du bâti, le positionnement des ouvertures, vitrage et baies prenant en compte l'exposition solaire.
- Des moyens techniques innovants en matière d'apport en énergie, de chauffage, de gestion de l'eau.

**La conception générale des espaces publics**, et notamment la place importante laissée à la végétation, devra contribuer à la lutte contre les phénomènes d'îlot de chaleur. Une réflexion pourra être conduite sur l'implantation de la végétation quant aux effets de vent sur l'espace public. La terrasse active et le parc central contribueront au confort climatique du quartier.

## Déplacements

Le secteur de l'Embouchure, qui inclut l'échangeur des Ponts Jumeaux ainsi que la première section du Canal du Midi et le Canal de Brienne, est identifié dans le plan guide du Grand Parc Canal comme un secteur clé du projet pour la mise en valeur du patrimoine des canaux et l'apaisement des circulations. A terme, il devra également conserver la fonctionnalité d'entrée de ville pour les habitants du centre-ville via l'échangeur des Ponts Jumeaux.

L'OAP Brouardel - Canal du Midi - Sébastopol vient s'insérer sur ce périmètre stratégique, déjà fortement sollicité en termes de circulation. En conséquence, l'aménagement de l'espace public devra répondre à de multiples enjeux de mobilité à l'horizon de réalisation :

- assurer la desserte tous modes de ce nouveau quartier qui comprendra un groupe scolaire, tout en continuant d'assurer la fonctionnalité d'accès et de sortie pour les habitants du centre-ville toulousain,
- assurer les besoins de stationnement de ces nouveaux actifs et habitants dans des parkings en ouvrage, pour libérer l'espace public,
- permettre une bonne accessibilité aux services de répurgation et de défense incendie qui leur permette d'assurer leur mission.

Les opérations d'urbanisme menées dans le cadre du projet Grand Parc Canal ainsi que l'accueil de nouveaux habitants auront un impact sur les voiries encadrant le secteur de l'OAP (rue du Béarnais, rue Brouardel, rue de Sébastopol, boulevard de la Marquette) qui vont voir les flux augmenter de manière significative.

Pour répondre aux nouveaux enjeux de mobilité du secteur à terme, ces axes stratégiques pour le bon fonctionnement des lieux devront faire l'objet d'une requalification en cohérence avec les orientations de mobilité du Grand Parc Canal, visant à :

- permettre l'écoulement des flux générés par ce nouveau quartier et ceux qui pourraient se reporter sur ces axes identifiés comme structurants dans le plan guide du Grand Parc Canal,
- permettre la circulation des modes actifs selon les principes de la Loi d'Orientation des Mobilités,
- conforter la nature en ville en végétalisant dès que cela est possible.

## Lignes et stations de transport en commun

### Liaisons douces à créer vers les stations de transport en commun

Afin de favoriser l'usage des transports en commun par les nouveaux habitants du quartier, l'accessibilité aux stations de transports en commun environnantes devra être correctement pensée : itinéraires directs et continuité des cheminements piétons, accessibilité pour les PMR (Personne à Mobilité Réduite) dans le respect des préconisations de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) et des associations PMR, traversées piétonnes sécurisées...

### Quais bus

Il conviendra de tenir compte des besoins techniques concernant la régulation ou les déviations de bus. Il sera positionné sur la voie publique.

## Déplacements modes actifs

Le projet urbain Brouardel - Canal du Midi - Sébastopol encouragera les mobilités douces par des aménagements piétons et cyclables en cœur de quartier et des aménagements de stationnement vélos en rez-de-chaussée nombreux et facilement accessibles.

Les trottoirs et les pistes cyclables seront suffisamment larges sur les axes principaux (rues du Béarnais, de Brouardel et de Sébastopol) pour le confort de déplacement des piétons et des cycles. Ces axes pourront être réglementés en zone 30.

Conformément à la LOM, en cœur d'îlot, ces aménagements piétons/cycles pourront prendre la forme de trottoirs et de pistes cyclables, de voies vertes ou de zones de rencontre. Le quartier devra être un maximum ouvert pour les piétons et les vélos en privilégiant les transparences piétons/cycles aux impasses.

Les stationnements des cycles seront à rez-de-chaussée si possible et intégrés aux bâtiments, leur emplacement sera sécurisé et leur dimensionnement facilitera le stationnement et les manœuvres pour tous types de vélos. L'accès aux stationnements sera confortable et bien signalé. Les locaux seront équipés de prises pour recharger les vélos électriques.

Il sera prévu un stationnement des cycles sur domaine public pour desservir les commerces et les services.

## Desserte des terrains par les voies

### Principes d'accès, desserte, de hiérarchisation des voies

- Prévoir des largeurs suffisantes sur les voies encadrantes (rues Brouardel et du Béarnais) visant à garantir l'écoulement des flux et permettre les accès et sorties aux stationnements des différentes résidences (notamment aux heures de pointe).
- Eviter des sorties de parking trop près des intersections équipées de feux tricolores.
- Intégrer les modifications de circulations prévues dans le cadre du projet Grand Parc Canal et proposer des adaptations du plan de circulation cohérentes.

### Accès

La desserte des programmes de construction devra s'appuyer principalement sur les rues Brouardel et de Sébastopol afin de préserver la fonction de desserte inter-quartier de la rue du Béarnais.

Principe d'un secteur apaisé ouvert d'est en ouest pour les résidents et les services de secours et de maintenance :

- pas de borne pour contrôler les accès mais privilégier des aménagements visant à dissuader les shunts de véhicules à travers le quartier (chicanes, par exemple). Les voies internes pourront être proposées en zones de rencontres/aires piétonnes;
- veiller à l'accessibilité des véhicules de secours et de service ;
- proposer des liaisons piétonnes directes et assurer la continuité des cheminement piétons de part et d'autre des voies traversantes avec des largeurs de trottoirs réglementaires ;
- prohiber la mise en place d'impasses.

## Stationnement

Le projet devra être conforme aux règles du PLUi-H en ce qui concerne l'offre de stationnement privée à mettre en place. En effet, les opérations d'aménagement à venir sur le secteur, notamment le projet du Grand Parc Canal, mais aussi les besoins liés à l'insertion de pistes cyclables et du REV (Réseau Express Vélo), vont entraîner des suppressions multiples de places de stationnement sur voirie. Parallèlement, la demande devrait continuer d'augmenter avec l'arrivée de nouveaux habitants avec un risque, à terme, que le secteur soit en tension;

Par ailleurs, il faudra tenir compte des besoins pour les emplacements spécifiques :

- PMR,
- livraisons aux abords des commerces,
- deux roues motorisées,
- électromobilité : une vigilance est à porter sur la durée du service, le nombre de véhicules en autopartage et la location de la station qui ne doit pas uniquement être accessible aux habitants de l'immeuble mais bel et bien ouverte sur le quartier.

Il pourra être prévu sur la voie publique une station de recharge normale 22kW (extension du réseau Révéo de Toulouse Métropole) pour proposer un service de recharge de proximité aux abords des zones d'activité et de commerce, en complément des stations sur voirie Alizé rue de Brienne et allées de Barcelone.

Des stations d'autopartage en voirie permettront également d'assurer une bonne complémentarité avec les TC et modes actifs.

Les besoins de pose/dépose du groupe scolaire seront traités sur le domaine public pour éviter les arrêts en pleine voirie qui risquent de compliquer la circulation du quartier aux heures de pointe.

Il sera prévu un stationnement des cycles sur domaine public pour desservir les commerces et les services.

## Desserte des terrains par les réseaux

### Eaux usées et eau potable

Le site dispose d'une desserte générale en réseaux d'eau usée, eau potable et eaux pluviales.

Les rénovations, renforcements ou adaptations, nécessaires des réseaux, déposes ou dévoiements en lien avec la mutation des emprises du site seront étudiés et programmés en lien avec le phasage du projet.

Un seul branchement sera autorisé par parcelle pour chaque réseau humide.

### Eaux pluviales

Grands principes pluviaux :

- prévoir des ouvrages de gestion des eaux de pluie, en dissociant les zones privées et les zones publiques,
- penser le projet pluvial en adéquation avec les cibles et enjeux climatiques et environnementaux : alimenter les espaces verts et plantations pour réduire l'arrosage par de l'eau potable, participer à créer des îlots de fraîcheur, favoriser la réalimentation des nappes (si la qualité du sol le permet).

Concernant la gestion de l'eau pluviale, il est nécessaire de favoriser son infiltration dans le projet d'aménagement en respectant la règle de limitation de rejet qui s'applique sur Toulouse Métropole (limiter le rejet pluvial de l'opération à un débit de fuite correspondant au maximum à 2 l/s/ha pour les opérations supérieures à 1 ha ou 10l/s pour les opérations inférieures à 1ha et pour des événements pluvieux de période de retour de 20 ans). Par ailleurs, la mise en place d'ouvrages paysagers qui permettent de mutualiser les surfaces d'espaces verts et de gestion des eaux pluviales sera à rechercher. La démarche de gestion intégrée des eaux pluviales sera développée au plus près, au plus aérien, au plus naturel.

Les principes généraux et particuliers de gestion des eaux pluviales viseront donc à favoriser l'infiltration des eaux pluviales à la parcelle autant que possible, limitant la réalisation d'ouvrages publics de gestion des eaux pluviales et la charge nouvelle sur le réseau collectif.

## Réseaux secs

Le site dispose d'une desserte générale pour tous réseaux secs.

Les rénovations, renforcements ou adaptations, nécessaires des réseaux, déposes ou dévoiements en lien avec la mutation des emprises du site seront étudiés et programmés en lien avec le phasage du projet.

Le déploiement ou l'extension de réseaux de chaleur, de boucle d'eau basse température géothermique, etc. pourront être étudiés en lien avec le phasage et les besoins énergétiques du quartier et des utilisateurs environnants.

Une attention sera portée à une bonne desserte par les réseaux très hauts débit adéquat au développement des programmes.

## Gestion des ordures ménagères

Dans le cadre du projet Brouardel - Canal du Midi – Sébastopol, deux solutions majeures sont à envisager pour la réduction des déchets :

**La création de Points d'Apport Volontaire (PAV)**, au vu de la densité de l'habitat proposé, peut être une opportunité afin de réduire les temps de collecte et de dédensifier la circulation. Les conteneurs enterrés ne concernent que l'habitat et plus particulièrement l'habitat dense.

Pour tous les autres cas, ce type de collecte n'est pas adapté.

Un point de collecte (un conteneur pour ordures ménagères et un conteneur pour les recyclables minimum) doit concerner au minimum 70 logements. Les conteneurs doivent être implantés sur le domaine privé.

L'investissement est à la charge du bénéficiaire et les charges de fonctionnement se répartissent comme suit :

- lavage et maintenance : à la charge du propriétaire des équipements ;
- entretien des abords : à la charge du gestionnaire.

Les points de collecte pour ce type de PAV doivent répondre à des notions d'accessibilité et de proximité. Ils doivent être situés à une certaine distance des halls et des façades, et garantir l'accessibilité des PMR.

Des contraintes techniques sont à respecter pour les implantations du mobilier urbain (emprise au sol, distance, hauteur...). Leur implantation, le nombre, doivent être approuvés par le service ingénierie et avec pilotage de la Collectivité gestionnaire. Une convention d'utilisation devra être signée avec Toulouse Métropole.

Des hypothèses de besoins en conteneurs sont à définir. Tout projet d'installation de conteneurs devra au préalable faire l'objet d'une étude de faisabilité par les services de la Collectivité.

Réalisation obligatoire de locaux réservés pour les encombrants pour toute opération supérieure ou égale à 20 logements dont la superficie varie en fonction de la densité du collectif (10/12m<sup>2</sup>).

## La collecte en porte à porte

Dans le cas d'une collecte en porte à porte, tous les bâtiments devront être équipés de locaux de stockage (superficie calculée en fonction du nombre de logements et de bacs) avec ouverture programmable sur horloge valant aire de présentation et/ou de locaux de stockage et aire de présentation. Ils devront être placés à une distance minimale de 7 mètres entre la zone de stationnement du véhicule de collecte et la zone de stockage. Le cheminement doit être le plus direct possible et sans entrave, réaliser des bordures basses, des passages bateau afin que les équipes de collecte puissent tirer les bacs sans avoir à les soulever du sol.

La présence de locaux pour les encombrants sera nécessaire pour toute opération supérieure à 20 logements.

Quel que soit le mode de collecte choisi, il convient de veiller à ce que les véhicules de collecte puissent circuler et collecter sans entrave, pas d'impasse, toujours privilégier le maillage.

Eléments supplémentaires à prévoir :

- Un espace dédié dans les résidences disposant d'espace de pleine terre, la mise en œuvre d'équipements de compostage collectif répondant aux exigences d'accessibilité et de positionnement adaptés aux usages et cadre de vie des futurs habitants de la zone.
- La collecte en PAV n'étant pas adaptée aux activités tertiaires et équipements publics, ils devront être dotés d'un local de stockage pour les bacs roulants.

En raison de la forte densité de l'habitat et afin d'optimiser la collecte et fluidifier la circulation dans le futur quartier, des échanges sont nécessaires dans les deux solutions avec le service des déchets et moyens techniques de la Collectivité.

## Phasage du projet

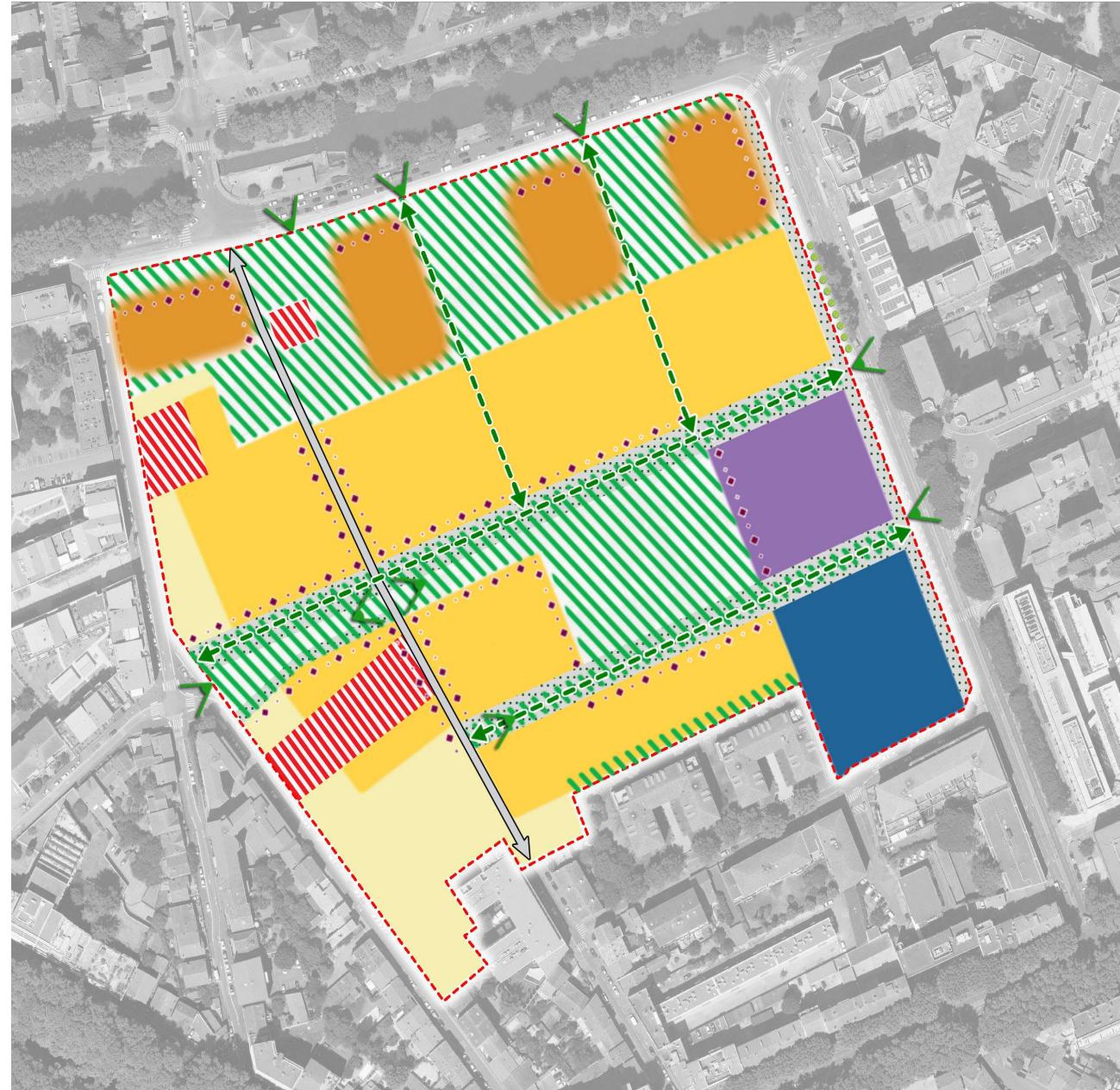
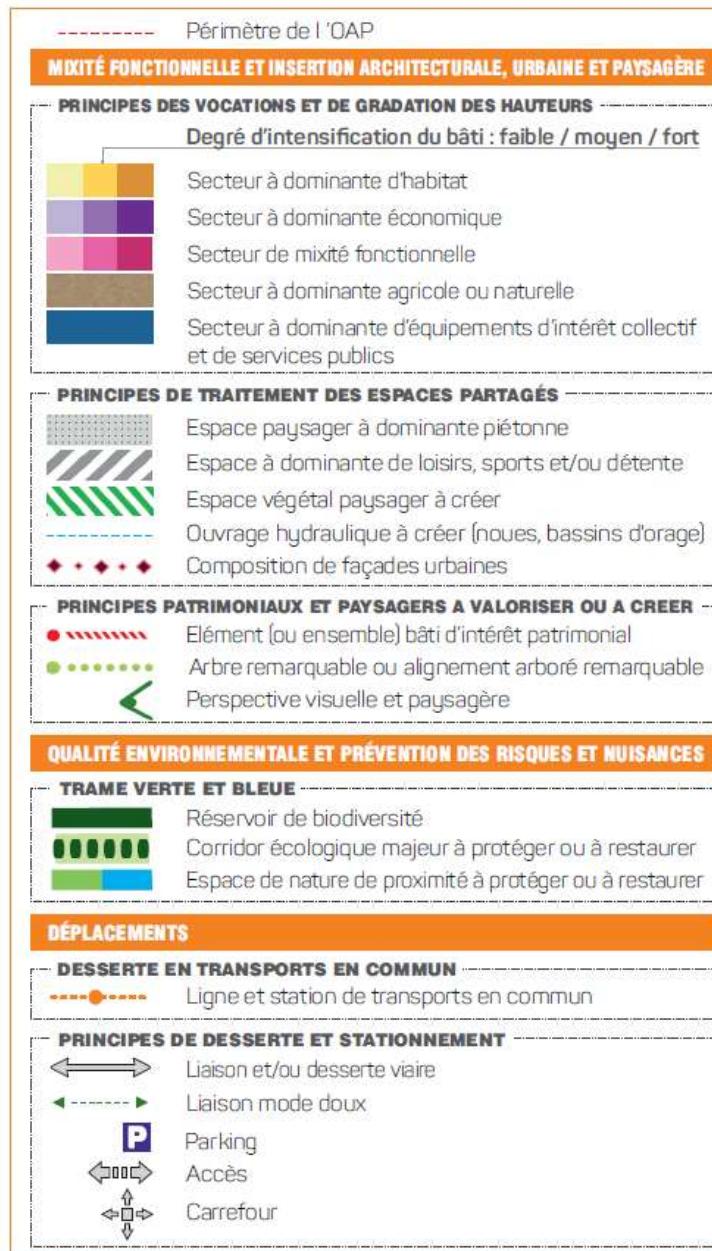
Dans ce projet urbain, il sera nécessaire de dissocier le court terme du moyen et du long terme. Les recommandations pourraient être différentes pour tenir compte du calendrier envisagé et des différentes temporalités.

Le développement des programmes de logements est conditionné à la programmation d'un groupe scolaire et de la crèche multi accueil en amont des programmes.

La condition nécessaire à la poursuite d'urbanisation sur ce secteur est d'avoir une visibilité sur le calendrier opérationnel du groupe scolaire.

L'objectif est de faciliter les projets de court terme sous conditions, et de poser les invariants communs entre grand parc Canal et projet urbain relatifs aux enjeux de moyens et long termes.

Les équipements publics d'infrastructures seront programmés et réalisés au fur et à mesure de la mutation du quartier.





## Sommaire

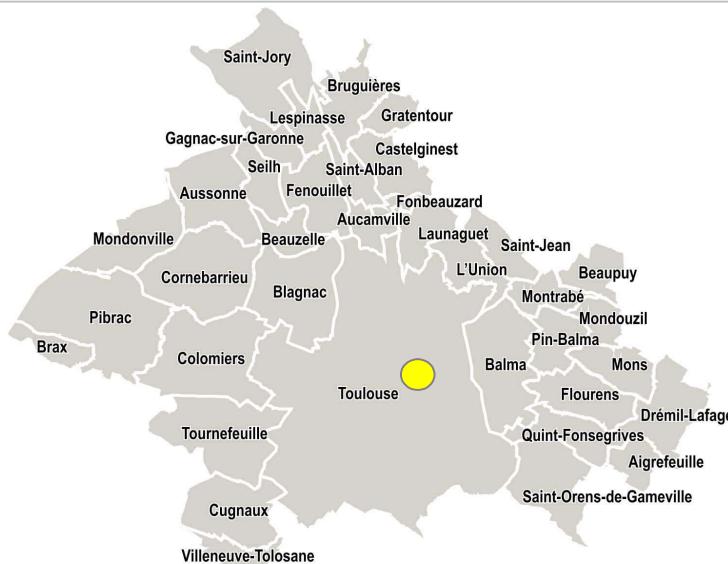
### **5 - Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP)**

#### **5D - OAP par commune**

##### **5D35 – Toulouse - Quartier 4**

- Grand Matabiau - quais d'Oc
- Lapujade





### Situation

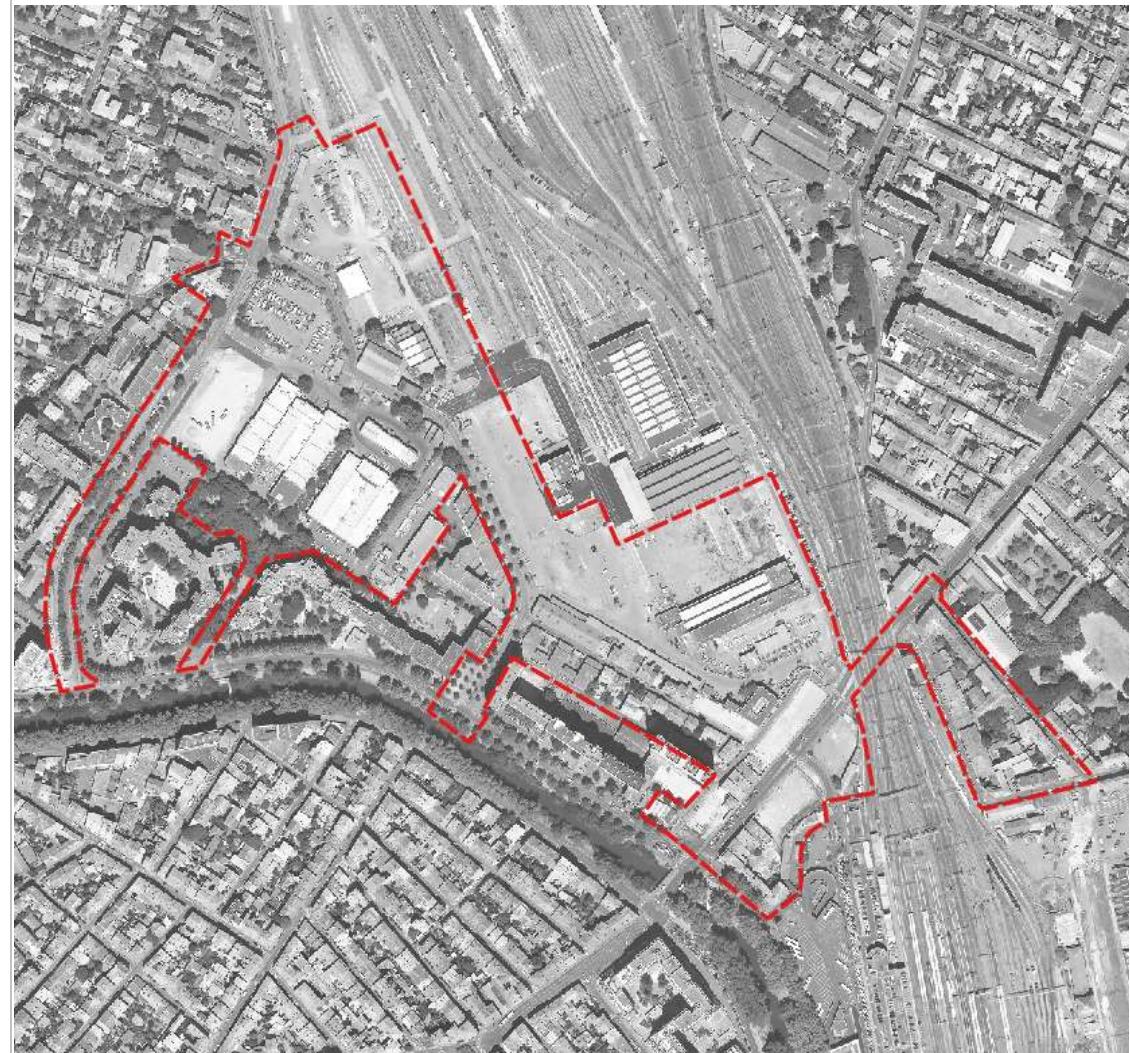
18 ha

Le territoire de l'OAP « Grand Matabiau, quais d'Oc, secteurs Lyon / Sernam / Saint-Laurent / Raisin » est situé à Toulouse, dans le prolongement du centre-ville et à proximité immédiate du pôle d'échanges multimodal de Toulouse-Matabiau, entre le canal du Midi et le jardin Michelet et entre l'avenue François Collignon et la rue du faubourg Bonnefoy.

### 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



## Préambule

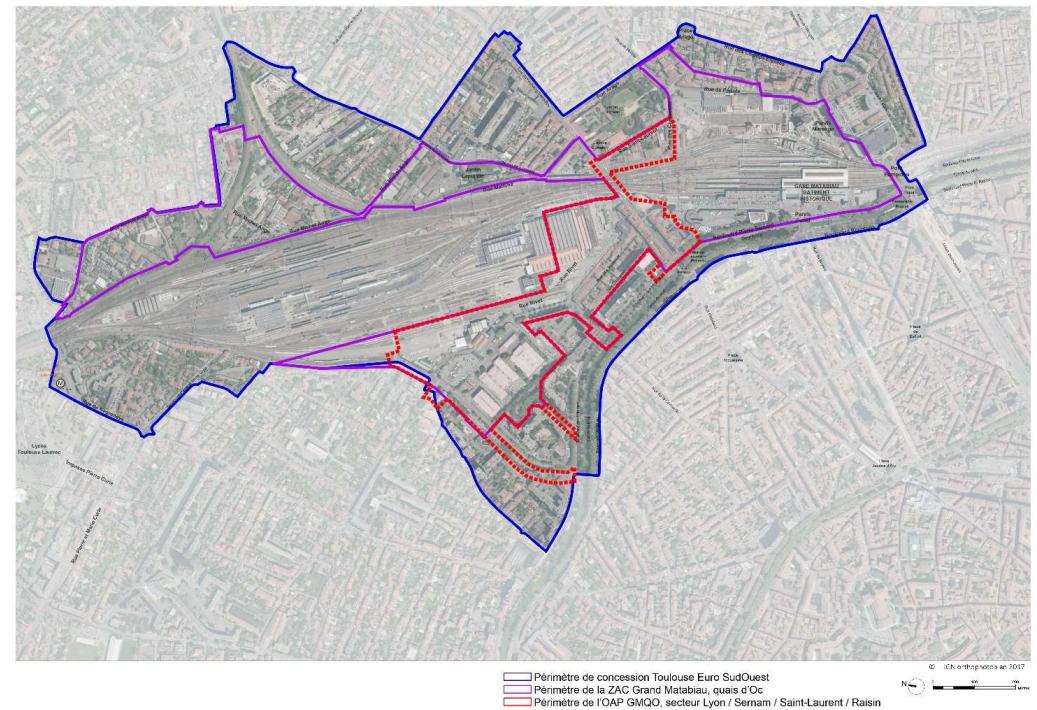
La présente OAP porte sur un périmètre d'environ 18 hectares correspondant au secteur Lyon / Sernam / Saint-Laurent / Raisin qui s'inscrit dans le projet de renouvellement urbain Grand Matabiau, quais d'Oc.

Cette OAP se décompose en 2 parties :

- La partie 1 présente l'ensemble des enjeux et des objectifs du projet Grand Matabiau, quais d'Oc ;
- La partie 2 précise le contenu et définit des orientations d'aménagement du projet Grand Matabiau, quais d'Oc sur les secteurs Lyon / Sernam / Saint-Laurent / Raisin.

Le projet Grand Matabiau, quais d'Oc porté par Toulouse Métropole est développé dans le cadre d'une Zone d'Aménagement Concerté dont le dossier de création/réalisation a été approuvé le 21 novembre 2019. Son aménageur est la société publique locale Europolia en vertu d'un traité de concession signé le 8 novembre 2017.

En complément de la présente OAP et du règlement du PLUi-H, les projets immobiliers développés dans ce cadre feront l'objet de cahiers de prescriptions et d'orientations architecturales, urbaines, paysagères et environnementales (CPAUPe et COUAPE) et de fiches de lots techniques, annexés aux cahiers des charges de cessions de terrains (CCCT) ou aux conventions définies dans le cadre des articles L311-4 et L311-5 du code de l'urbanisme.



## Enjeux et objectifs du projet Grand Matabiau – quai d’Oc

Grand Matabiau, quais d’Oc est une opération de renouvellement urbain structurante pour la métropole. Elle s’étend sur un périmètre de 135 ha, sur la façade Est du centre-ville, et couvre 8 secteurs :

- 4 secteurs opérationnels constituent la présente OAP et sont donc concernés par les orientations définies dans la 2e partie : Lyon, Sernam, Cheminots - Saint-Laurent et Raisin ;
- 4 autres secteurs situés en dehors de périmètre de l’OAP : Canal, Marengo, Périole, Michel Ange – Lapujade.

Cette opération de renouvellement urbain a été initiée autour d’un double objectif :

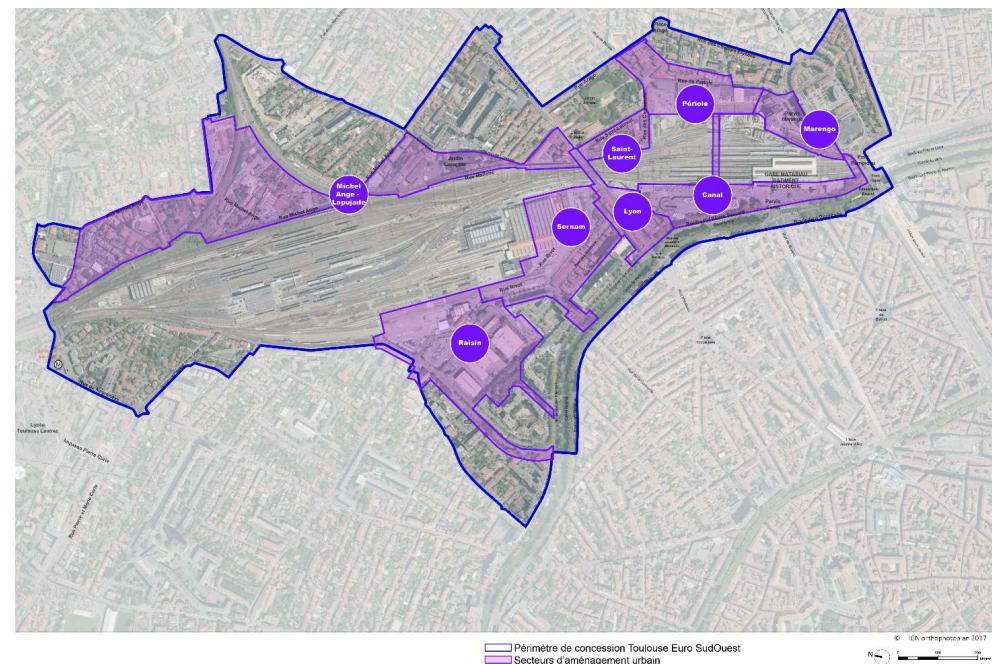
- Constituer le hub de transports moderne de la métropole toulousaine qui se trouve renforcé par les travaux de modernisation des infrastructures ferroviaires (Ligne à Grande Vitesse et trains régionaux) et la construction de la 3ème ligne de métro ;
- Retisser et faire ville autour de ce pôle d’échanges multimodal et du faisceau ferroviaire qui forment aujourd’hui une forte coupure entre le centre-ville et les quartiers de faubourg se trouvant à « l’arrière » des voies, en profitant des qualités intrinsèques du Canal du midi, élément structurant de la trame verte et bleue, qui insuffle et rayonne sur ce secteur.

Cette concomitance du projet de réouverture de la gare sur la ville et du déploiement des projets de quartier autour de celle-ci constitue l’ADN du projet urbain Grand Matabiau, quais d’Oc.

L’objectif consiste à fabriquer cette ville dense et intense, humaine et désirable, au cœur de la métropole toulousaine. Il s’agit de composer cette nouvelle pièce urbaine en soignant son expression architecturale et son insertion avec les franges des quartiers environnants, dans le respect de leurs singularités.

Cette ambition se décline autour de 4 axes :

1. Fabriquer une ville durable qui réduit son empreinte et atténue les effets du changement climatique ;
2. Réaliser un quartier et une ville mixte pour tous ;
3. Concevoir le quartier autour des usages, du quotidien et des nouvelles pratiques urbaines ;
4. Co-construire le quartier avec l’ensemble des parties prenantes et soutenir l’innovation.



## La programmation du projet

La programmation spatiale et fonctionnelle répond à un double enjeu :

- Un projet en cohérence avec le développement de l’offre de transport en commun dans le Pôle d’Echanges Multimodal (PEM) de Toulouse Matabiau (TER, LGV, TET, métro...), modernisé et mieux connecté au centre-ville élargi à l’échelle métropolitaine ;
- Une programmation mixte et équilibrée entre les logements, les équipements et services, les commerces, les activités et les bureaux afin de garantir la qualité de la ville active et articulée aux identités des quartiers existants (enjeu de proximité).

## La programmation de logements

La croissance démographique de Toulouse est toujours très soutenue : la ville-centre accueille chaque année plus de 5 000 habitants supplémentaires, soit les deux tiers des nouveaux habitants arrivant sur le territoire de Toulouse Métropole.

Le territoire de Grand Matabiau, quais d’Oc dispose :

- De nombreux atouts pour des opérations de logements : une bonne attractivité résidentielle liée à la proximité avec le centre-ville, à l’accessibilité aux transports en commun et au dynamisme économique global de la ville ;

- D'un potentiel global d'environ 2 800 logements à l'échelle du projet urbain et dans la temporalité du PLUi-H (2025-2035).

## La programmation en matière d'équipements publics

Afin d'accompagner le développement résidentiel du quartier, plusieurs équipements majeurs sont prévus dans le Programme des Equipements Publics de la ZAC : un groupe scolaire, un gymnase, une crèche. Ces trois équipements trouveront leur place dans la première phase opérationnelle et dans le périmètre de l'OAP, en particulier dans le secteur du Raisin.

## Le Pôle d'Innovation Sociale (PIS)

Le projet porte aussi l'ambition d'une ville inclusive et solidaire où les personnes en situation d'exclusion économique, sociale ou culturelle sont intégrées au projet urbain. C'est ainsi que dès la première phase opérationnelle est prévue l'implantation de services dédiés : restaurant solidaire, service intégré d'accueil et d'orientation (SIAO), résidence intergénérationnelle... dans le secteur Lyon.

## La programmation commerciale et de services

Le volet commerce et services du projet Grand Matabiau, quais d'Oc se décline de manière cohérente à 3 échelles : le Pôle d'Echanges Multimodal, les quartiers riverains de la gare, le centre-ville :

- Il doit en effet accompagner le développement de services et de commerces en gare en direction des usagers des transports en commun dont le nombre est amené à augmenter ;
- Il doit renforcer l'offre commerciale de proximité pour les usagers (habitants et travailleurs) et futurs usagers dans une logique de « socles actifs » et d'animation des rez-de-chaussée des futurs programmes immobiliers ;
- Il pourra enfin à plus long terme permettre le développement d'une offre commerciale complémentaire à celle du centre-ville sur des emplacements présentant une bonne visibilité et une bonne commercialité (secteur Canal par exemple).

## La programmation d'hébergement marchand

Avec plus de cinq millions de visiteurs chaque année, Toulouse est une destination touristique en pleine expansion. Depuis plusieurs années, le marché hôtelier de Toulouse connaît une croissance régulière.

Grand Matabiau, quais d'Oc, au carrefour de toutes les dynamiques métropolitaines, doit répondre aux besoins du tourisme de loisirs et d'affaires à court, moyen et long terme en complémentarité avec l'offre hôtelière existante.

Ainsi, l'offre hôtelière de Grand Matabiau, quais d'Oc sera structurée, en cohérence avec le Schéma de Développement de l'Hébergement Marchand (SDHM) de la métropole, autour de 2 produits :

- une offre hôtelière haut de gamme pour compléter l'offre disponible au centre-ville, à localiser dans un programme phare de l'opération ;
- une offre de nouvelle génération, de type hostel, destinée à une clientèle mixte, à la fois jeunes, familles et actifs, et permettant de pallier le manque de ce type d'hébergement en centre-ville.

## La programmation tertiaire et de formation

Toulouse est reconnue à l'échelle européenne pour son dynamisme économique même si celui-ci est encore très fortement associé à celui du secteur aéronautique. Les principaux secteurs tertiaires de l'agglomération sont localisés en périphérie. Totalisant 3,1 millions de m<sup>2</sup>, les pôles périphériques représentent 84% du parc tertiaire de l'agglomération contre 16% pour le centre-ville, soit 500 000 m<sup>2</sup>.

Une masse critique d'environ 200 000 m<sup>2</sup> de surfaces tertiaires, à proximité immédiate de l'offre de transport en commun, assurera au projet Grand Matabiau, quais d'Oc une bonne visibilité vis-à-vis des autres métropoles françaises et européennes. Par rapport aux autres polarités tertiaires toulousaines, elle représente environ sur 20 ans, 10% des surfaces placées tous les ans, ce qui n'est pas de nature à remettre en cause la structure du marché tertiaire toulousain. Surtout, cette nouvelle programmation viendra répondre aux besoins d'offre neuve de bureaux en centre-ville, et constituera une offre premium permettant notamment d'attirer les jeunes talents dans les domaines clefs.

La feuille de route Innovation Economie Emploi de Toulouse Métropole affirme l'ambition d'accélération du développement des filières stratégiques via la création de campus d'excellence. La centralité toulousaine et le site Grand Matabiau, quais d'Oc sont identifiés pour porter l'ambition de développement de la filière numérique, dans l'ensemble des composantes qui en constituent l'écosystème. Laboratoires, clubs d'entreprises et acteurs de l'animation économique, centres de formation et entreprises spécialisées sont amenées à se fédérer à l'échelle d'un quartier vivant et proposant l'ensemble des aménités nécessaires à son attractivité.

Pour accompagner cette stratégie, le projet Grand Matabiau, quais d'Oc entend développer une offre couvrant l'ensemble du parcours résidentiel des entreprises (pépinière, hôtel d'entreprises, bureau opéré, offre classique) et répondant à une diversité de besoins suivant les thématiques couvertes (IA, cybersécurité intégrant des espaces en ZRR, web, ICC). La programmation pourra également accueillir des établissement de formation et d'enseignement supérieur en lien avec le numérique et les industries créatives et culturelles, pour conforter l'écosystème du futur campus.

## Le phasage

Le phasage du projet de renouvellement urbain résulte de contraintes importantes. Les emprises foncières qui en constituent la matière première sont généralement occupées et leur mutation suit des processus réglementés et complexes. En outre, il s'inscrit dans un contexte urbain et ferroviaire très dense, où interviennent simultanément des travaux lourds d'infrastructure de transport (travaux ferrés et métro) qui mobilisent eux-mêmes des emprises foncières importantes et pour des durées longues.

Le phasage prévisionnel présenté ci-après, résultant de ces contraintes, est indicatif et volontairement simplifié.

### 2012 -2020

Cette première phase a été consacrée aux études préalables, à la mise en place des procédures réglementaires nécessaires et au montage de l'opération. Elle a été accompagnée des premiers travaux d'aménagements portant sur l'embellissement de la gare et ses abords (parvis Canal, place Arago, maison éclusière).

### 2020-2030

Cette première grande phase opérationnelle comprend des travaux d'ores et déjà engagés :

- La construction d'un premier immeuble de bureaux sur le site de l'ancien quai militaire ;
- Des travaux d'urbanisme tactique et transitoire visant à préfigurer :
  - Les futurs espaces publics sur l'avenue de Lyon : élargissement des circulations piétonnes et vélos, végétalisation des trottoirs, préfiguration du parvis et des emprises des futurs immeubles ;
  - L'aménagement de la friche rue des Jumeaux, support de préfiguration du Pôle d'Innovation Sociale, avec l'animation et l'organisation d'évènements participatifs et solidaires ;
- La reconversion des Ateliers Lapujade (travaux de dépollution, déconstruction-désamiantage et aménagement des espaces publics) et le lancement d'un programme de logements mixtes attribué dans le cadre de l'appel à projets Dessine-moi Toulouse ;
- Un premier tronçon du nouvel axe nord-sud de desserte des îlots de la ZAC, la rue Mère Elise Rivet, en lien avec la réalisation des programmes immobiliers Raynal Gare basse et SERNAM. Il comprend de nouveaux espaces publics végétalisés, la place jardinée des magasins généraux et la désimperméabilisation de la place des Magnolias chemin du Raisin ;
- L'engagement des programmes immobiliers de l'Avenue de Lyon et des îlots Chabanon – Jumeaux et SERNAM ;

- La modernisation du Pôle d'échanges multimodal (PEM) avec les travaux de réhabilitation de la gare historique (halls et passages souterrains) et sur le secteur Marengo le lancement de l'opération d'ensemble intégrant la Halle des Transports, la Vélostation ainsi qu'un programme tertiaire de 6 000 m<sup>2</sup>.

© Les Yeux Carrés



Parvis Valéry Giscard d'Estaing



Maison éclusière du pont Matabiau, après rénovation



Perspective sur la nouvelle Avenue de Lyon. De part et d'autres, des trottoirs élargis et végétalisés, une programmation en logements, commerces et services de proximité, un hostel et une partie du Pôle d'innovation sociale à destination des personnes en situation de handicap



Chantier participatif dans le cadre de l'aménagement de « Place Commune », espace d'urbanisme transitoire (préfiguration du Pôle d'innovation sociale et végétalisation des abords de l'Avenue de Lyon)

Le contenu et le périmètre de la présente OAP incluent ces opérations urbaines structurantes déjà réalisées ou en cours de réalisation. Elle comprend également deux secteurs supplémentaires dont la mutation sera enclenchée au cours de la période :

- L'îlot Cheminots - Saint Laurent dont la maîtrise foncière et la libération sont assurées par l'Établissement public foncier local pour le compte de la Métropole, pour accueillir un programme mixte d'activités, bureaux et logements bénéficiant d'espaces publics végétalisés prolongeant le jardin Michelet ;

- Le secteur du Raisin, avec la création d'un nouveau quartier en lieu et place du Centre technique municipal après son déménagement. Articulé autour d'une station de métro de la ligne C et d'un grand jardin, le programme mixte à vocation résidentielle comprendra de l'activité, des commerces et de nouveaux équipements publics (crèche, groupe scolaire, gymnase). Il bénéficiera également du prolongement de la rue Mère Elise Rivet vers le nord.

## Après 2030

A plus long terme, à l'issue des travaux de modernisation des infrastructures ferroviaires, le projet se déploiera enfin sur les secteurs Périole et Canal. Cette dernière phase, dans la continuité du centre-ville, à proximité de la gare Matabiau, face au canal du Midi, viendra conclure le projet Grand Matabiau, quais d'Oc.

## Les grands principes d'aménagement

### Les principes de composition urbaine

#### Ouvrir la gare à 360° par une nouvelle trame d'espaces publics

La gare historique de Matabiau organisait sa relation à la ville à travers un unique parvis orienté vers le centre-ville de Toulouse mais situé sur l'autre rive du canal du Midi. La première intervention majeure du projet Grand Matabiau en matière d'espaces publics a consisté dès 2019 à réintégrer la gare dans le système du centre-ville en permettant à son parvis de franchir le canal via la couverture partielle du canal et d'une écluse. Dans la continuité de la rue Bayard, cet aménagement a donné une nouvelle dimension à la gare et renforcé son lien au centre-ville.

Les étapes suivantes doivent permettre le renforcement et le desserrement du pôle d'échanges multimodal en structurant ses accès dans les autres directions et ses relations aux autres quartiers. Il vise l'ouverture de l'accès à la gare tous azimuts, pour les piétons et cyclistes autant que pour les usagers des transports en commun. C'est en particulier vrai côté Marengo où un nouveau parvis viendra orienter le Pôle d'Echanges Multimodal vers l'est et mettre en valeur la nouvelle Halle des transports assurant de façon lisible et confortable la connexion entre les différents modes : stations de métro de la ligne existante et nouvelle, bus, quais de la gare SNCF et vélostation. Ce parvis s'ouvrira également vers les futurs développements immobiliers du secteur Périole.

Plus au nord, la restructuration de l'avenue de Lyon va permettre de créer un autre parvis à l'articulation de l'accès au dépose minute et du débouché de la nouvelle voie desservant la gare depuis le nord (rue Mère Elise Rivet). Enfin, à plus long terme, la mutation des emprises ferroviaires de l'ancien technicentre de Périole permettra de compléter cette armature d'espaces publics.

Ces nouvelles accroches urbaines de la gare à 360° seront mises en réseau en priorisant la mobilité douce et reliant les parvis existants et futurs entre eux, aux entrées et sorties de la gare, et aux parcours d'accès aux quartiers voisins.

Cette « boucle piétonne » constitue un lieu de rencontre généreux et ouvert à tous, et forme la colonne vertébrale du système d'espaces publics du Grand Matabiau, quais d'Oc.

*Ambiance projetée pour le parvis Lyon en provenance de la gare (perspective d'intention, sans caractère opposable aux demandes d'autorisation d'urbanisme)*



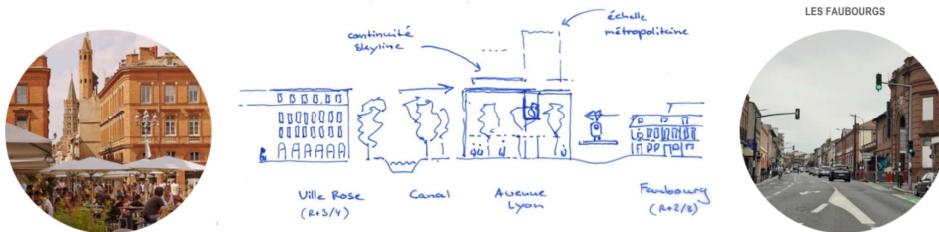
*Ambiance projetée pour le parvis Marengo (perspective d'intention, sans caractère opposable aux demandes d'autorisation d'urbanisme)*



## Développer la ville à partir du déjà-là

Le projet Grand Matabiau, quais d'Oc s'attache au déjà-là, autant concernant la vie dans les quartiers alentours et la population présente, que la prise en compte du patrimoine urbain. Il s'agit de « faire avec » l'existant, de composer avec les différentes échelles héritées des périodes précédentes pour s'insérer dans un système dynamique. L'hétérogénéité et les discontinuités résultantes des phases antérieures de construction de la ville sont constitutives d'un imaginaire partagé et sont perçues comme des caractéristiques et richesses fondamentales. Elles sont utilisées comme support du renouvellement, dans le respect de l'histoire et de l'identité des quartiers. Le travail de renouvellement urbain s'opère ainsi suivant des principes d'agrafes, de continuité et de « trait d'union ».

### Le principe d'un « trait d'union » entre centre-ville et faubourgs



La composition d'ensemble assurera la transition entre les typologies existantes et nouvelles contribuant ainsi à la création de quartiers durables et épanouissants. L'implantation des bâtiments plus élevés sera favorisée en second rang de sorte à mieux gérer les changements d'échelle et apaiser au maximum la vue depuis l'espace public.

## Les principes pour renforcer la nature en ville

Pour accompagner sa forte dynamique urbaine, le projet Grand Matabiau, quais d'Oc vise à augmenter la présence de la nature en ville. Dans un périmètre fortement marqué par les emprises ferroviaires et les axes routiers, espaces publics et coeurs d'îlots privés seront mis à contribution pour renforcer la biodiversité, lutter contre les îlots de chaleur urbain et améliorer le confort et la résilience climatiques des quartiers.

Sur la façade ouest du projet, en lien avec la démarche Grand Parc Canal, le canal du Midi sera le support et l'inspirateur de cette approche qui vise à étendre son rayonnement jusqu'au faisceau ferré.

### Amplifier le rayonnement du canal jusqu'au faisceau ferroviaire



### Diffuser l'ambiance Canal et faire participer les espaces verts privés au confort urbain et à la qualité des espaces publics

Le projet Grand Matabiau, quais d'Oc s'appuie sur le Canal du Midi, site patrimonial structurant inscrit au patrimoine mondial UNESCO, comme armature végétale et élément constitutif de la trame verte et bleue du secteur. Il s'agit donc de :

- Conforter le paysage du canal du Midi, avec des berges enherbées, longées par des cheminements piétons et bordées d'alignements d'arbres ;
- Diffuser l'ambiance Canal en profondeur au sein du périmètre du projet, à la fois sur les espaces publics et les espaces privés, notamment en cœur d'ilot, quelles que soient les échelles concernées.

Pour renforcer la présence de la nature en ville, l'ambition consiste donc à assurer la complémentarité entre les espaces publics et privés, à travers la composition d'une constellation de jardins en réseau et de radiales arborées.

La végétalisation des espaces privés doit donc participer au renforcement du confort urbain (lutte contre les îlots de chaleur notamment) et à la qualité des espaces publics.

### Le renforcement de la nature en ville sur les espaces publics

Ce renforcement passera notamment par :

- La création d'un nouveau jardin public au cœur du secteur du Raisin ;
- La création de nouveaux espaces verts de proximité (placettes jardinées, mails...) à l'échelle de chacun des quartiers, insérés dans la trame des espaces publics et des futurs développements immobiliers. Ces espaces verts de proximité constitueront des lieux d'animation et de rencontres privilégiés pour les habitants (place jardinée des magasins généraux, faille végétalisée dans le prolongement de la rue Chabanon, jardin inséré au sein de l'îlot Cheminots Saint Laurent, nouvel espace vert pour épaisser la trame verte du Canal du midi) ;
- Le renforcement des plantations d'arbres et arbustes ainsi que le dégagement de surfaces perméables et de pleine terre dans les espaces publics et privés créés ou réaménagés (rues, places, coeurs d'îlots), telle que l'avenue de Lyon, la rue Rivet et le jardin SERNAM.

### Complément de jardins : principes

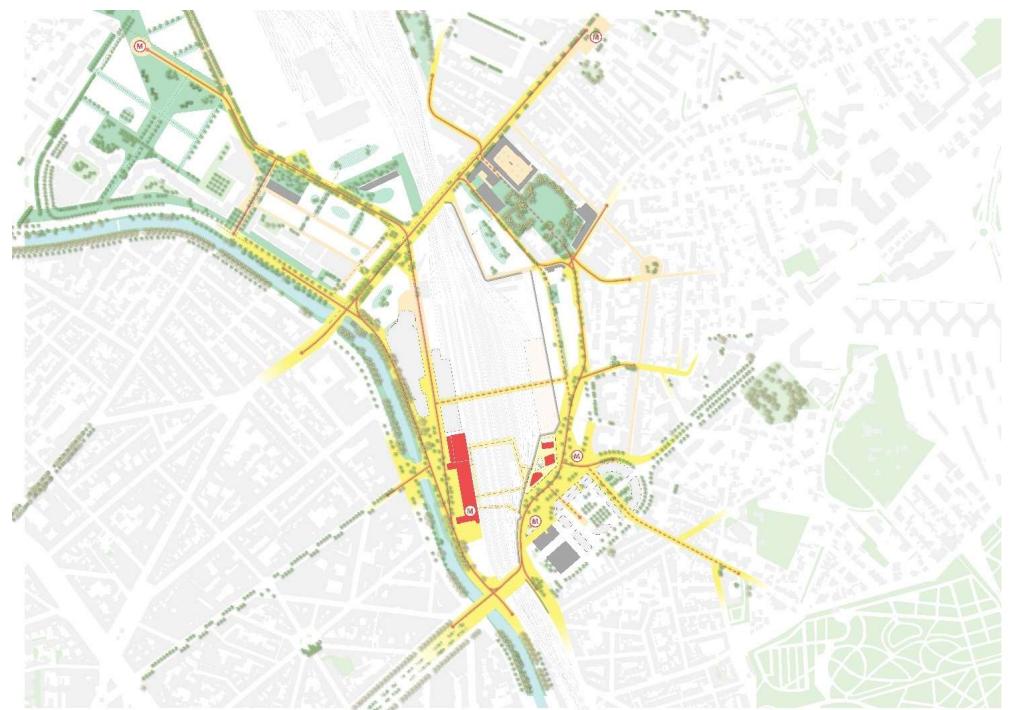


### Les principes de mobilité

Le développement d'une gare ouverte à 360 ° pour promouvoir une mobilité durable

Le projet Grand Matabiau, quais d'Oc, a pour ambition majeure d'améliorer et de renforcer le pôle d'échanges multimodal. L'objectif principal est de rendre la gare accessible tous modes, aussi bien pour les piétons et les cyclistes que pour les utilisateurs des transports en commun.

### La "boucle piétonne" autour la gare Matabiau



### Promouvoir une mobilité alternative, active et durable

La desserte du projet en transports en commun s'articule avec l'arrivée de la Ligne à Grande Vitesse, de l'amélioration de la desserte TER et de la construction de la ligne C du métro, qui irriguera la Métropole entre les pôles économiques de Labège au sud-est et la zone aéroportuaire de Colomiers à l'ouest.

Trois nouvelles stations prendront place dans le périmètre d'influence du projet : Matabiau Gare, Bonnefoy et Raisin. Le maillage constitué du réseau ferroviaire, le réseau interurbain et le réseau urbain permettra de maximiser les possibilités de déplacements en transports en commun dans l'ensemble de la métropole.

Les itinéraires structurants dédiés aux vélos seront organisés et connectés à ceux existants pour créer un réseau efficace, encourageant l'utilisation de ce moyen de transport durable, en lien avec le développement du Réseau Express Vélo (REV) à l'échelle de la Métropole.

Les piétons, quant à eux, bénéficieront d'une logique de « boucle piétonne » autour de la gare, favorisant la marche comme mode de déplacement privilégié. La boucle piétonne formera un grand diffuseur de mobilité douce, créant des espaces où les piétons se sentent en sécurité.

### Le maillage et l'accessibilité viaire

Le projet de renouvellement urbain s'inscrit dans un maillage viaire existant et doit anticiper à la fois l'accroissement des besoins de mobilités lié au développement de la zone (nouveaux habitants et salariés), à l'augmentation des voyageurs du pôle d'échange multimodal et à l'évolution des pratiques et des parts modales – notamment en lien avec l'arrivée de la troisième ligne de métro.

L'objectif central est d'assurer et d'améliorer l'accessibilité du pôle gare. La création de la rue Rivet, en cours de réalisation, s'inscrit dans cette logique de meilleure accessibilité du secteur depuis le nord de l'agglomération et de desserte des nouveaux îlots. L'ouverture de la gare sur le parvis Marengo vise à mieux répartir les flux en provenance de l'est de la métropole sans contrainte pénalisante de franchissement du faisceau ferré.

Pour répondre aux besoins de rabattement vers la gare en lien avec l'évolution du trafic voyageurs (grandes lignes notamment), une augmentation raisonnée de l'offre de parking public est programmée sur le site Périole. L'offre et la valorisation des parkings publics existants et projetés, répartis par grands quadrants géographiques, permettra d'optimiser leur utilisation et de contribuer à fluidifier l'accès à la gare.

## Les principes environnementaux

### Le confort climatique

Opération majeure, Grand Matabiau, quais d'Oc est un démonstrateur de la volonté de la Métropole d'adapter ses quartiers au changement climatique.

Les aménagements paysagers prévus dans le cadre du projet Grand Matabiau, quais d'Oc interviennent sur un périmètre fortement marqué par les emprises ferroviaires et les axes routiers, constitutif d'une ambiance très minérale. La désimperméabilisation projetée, la restauration d'espaces de pleine terre et les plantation généreuses, tant sur les espaces publics (jardins, noues, ...) que privés, constitueront des îlots de fraîcheur limitant les effets d'îlots de chaleur urbain. L'organisation des îlots et l'implantation des bâtiments sera pensée pour favoriser leur rafraîchissement naturel.

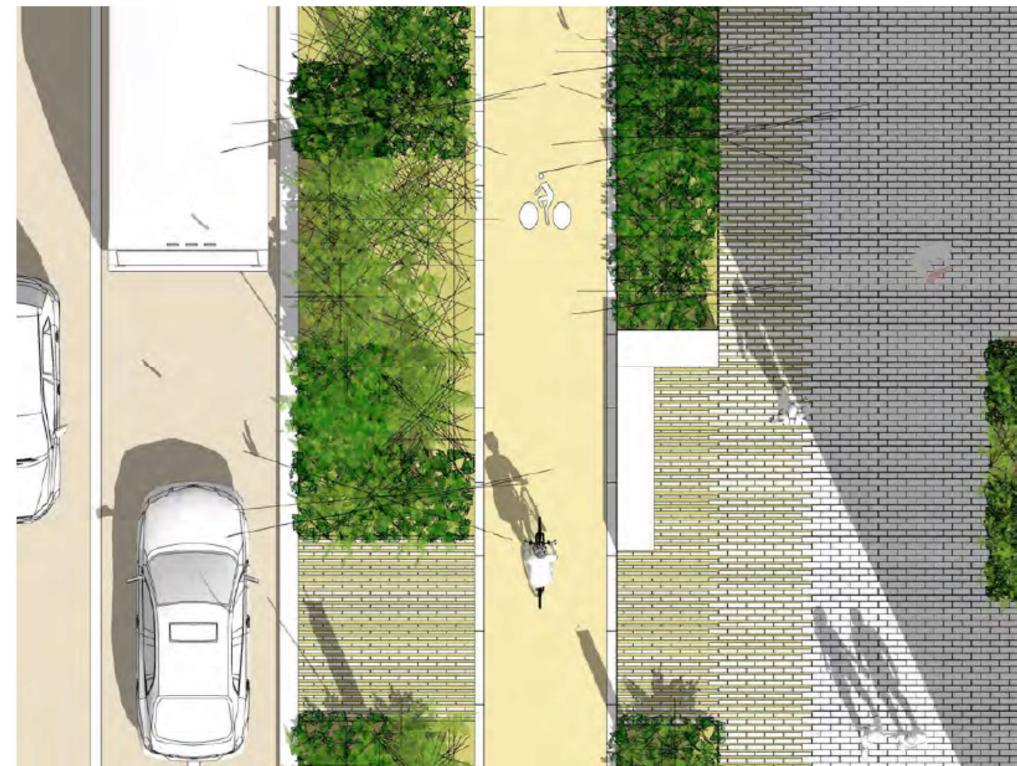
Cette démarche structurelle conçue à l'échelle du projet urbain s'accompagne d'une exigence forte à l'échelle de chaque bâtiment, en matière de conception bioclimatique, de maîtrise des dépenses énergétiques, de production d'énergies renouvelables ou encore de limitation des impacts carbone, dans la construction et le cycle de vie.

### La gestion des eaux pluviales

La désimperméabilisation des sols et le choix de nouveaux matériaux perméables favoriseront l'infiltration des eaux et la respiration du sol.

La récupération et le stockage des eaux de pluies seront favorisés sur les espaces publics et les coeurs d'îlots privés, au plus près de leurs points de chute, avec par exemple des systèmes hydrauliques aériens à faible profondeur, des cuves de stockage d'eau sur les espaces publics pour l'arrosage des espaces verts, des noues, des tranchées de Stockholm...

### *Des surfaces pavées perméables, des espaces de pleine terre plantés sur les espaces publics*



## Le confort acoustique

La principale nuisance présente dans le périmètre Grand Matabiau, quais d'Oc est celle du bruit généré par le trafic automobile et ferroviaire.

S'agissant du bruit ferroviaire, l'implantation de programmes d'activités à proximité des voies ferrées sera privilégiée pour constituer un écran acoustique pour des programmes de logements situés en deuxième plan. A défaut, la mise à distance via une voirie ou un espace public sera recommandée. Dans tous les cas, des dispositions architecturales devront réduire les nuisances générées.

S'agissant du bruit routier, la réalisation de cœurs d'îlot plantés ménagera des espaces apaisés vers lesquels seront orientées les pièces de nuit. La réduction de la vitesse des automobiles et l'apaisement des voies ainsi qu'un travail spécifique de conception des programmes immobiliers (mise en place de loggias aux premiers niveaux par exemple), permettront d'améliorer le confort acoustique.

## Les secteurs d'aménagement

### Secteurs compris dans le périmètre de l'OAP

#### Lyon

Le secteur Lyon est délimité par les voies ferrées à l'est et le canal du Midi à l'ouest, la gare routière au sud et le chemin du Raisin au nord.

C'est dans cette partie que se croisent la boucle piétonne, le canal du Midi, le réseau ferroviaire et l'avenue de Lyon. Ce secteur illustre aussi le principe de « trait d'union » entre le centre-ville et les faubourgs. Un travail important devra être réalisé en matière de voirie pour faire de ce « carrefour urbain » un quartier à la fois vivant et apaisé. Il s'agira pour cela de diversifier les accès à la gare depuis le nord et de favoriser les circulations douces vers et autour de la gare, au moyen de la boucle piétonne.

#### Sernam

Le secteur Sernam, qui s'étend entre le faisceau ferré et la future rue Rivet, est aujourd'hui occupé par des activités ferroviaires (quai militaire démolí, ateliers, bureaux et entrepôts). Destiné à accueillir l'essentiel de la programmation tertiaire de l'OAP, ce secteur en interface directe avec le faisceau ferré va connaître une transformation profonde. Il sera privilégié pour l'accueil d'activités du numérique.

#### Cheminots - Saint-Laurent

Le secteur Cheminots – Saint-Laurent se situe au nord de Périole, entre la rue du Faubourg Bonnefoy, la rue Saint-Laurent et la rue des Cheminots.

Il s'agit d'un tissu de faubourgs caractéristique dont les actions de renouvellement devront s'inspirer pour en respecter l'esprit et la volumétrie, en composant avec le déjà-là et avec la proximité immédiate du faisceau ferré.

#### Raisin

Ce secteur compris entre l'avenue François Collignon, la future rue Rivet et le Jardin Abadie est actuellement occupé par le centre technique municipal.

Ce secteur, desservi par une nouvelle station de métro et articulé autour d'un jardin d'un hectare accueillera une programmation mixte constituée de logements, d'équipements publics et d'activités accompagnée de commerces et services de proximité.

#### Secteurs hors OAP

##### Canal

Le secteur Canal correspond au parvis historique et ses abords. Il est délimité par les voies ferrées à l'est, le canal du Midi et ses boulevards à l'ouest, les allées Jean-Jaurès au sud et l'avenue de Lyon au nord.

Déjà partiellement requalifié, ce secteur a permis d'ouvrir la gare de Toulouse-Matabiau sur le centre-ville historique par des espaces agréables, principalement dédiés à l'accueil de modes actifs. Le parvis joue un rôle déterminant pour les liaisons inter-quartiers ainsi que pour l'implantation d'activités commerciales et tertiaires.

A plus long terme, le secteur est concerné par le devenir de la gare routière.

#### Marengo Périole

Le secteur Marengo Périole est délimité par le boulevard Marengo et la rue de Périole. Il s'étend depuis la rue des cheminots au nord jusqu'au pont Pompidou au sud, et est en partie situé sur des emprises ferroviaires destinées à muter.

Il est destiné à jouer un rôle majeur dans la modernisation du PEM en accueillant le nouveau bâtiment voyageur de la Halle des Transports ouvrant la gare sur la rive est du faisceau ferré et connectant trains, métros, bus et vélos avec la création d'une vélostation de 1 000 places environ.

Le nouveau parvis Marengo desservant cet ensemble constituera une pièce maîtresse de la trame des espaces publics et de la boucle piétonne.

L'emprise des anciens ateliers SNCF de Périole a vocation à devenir un quartier mixte composé de logements, d'équipements et de bureaux. La requalification des espaces publics permettra d'améliorer la qualité urbaine de ce secteur et d'établir les continuités vers la gare ainsi qu'entre le centre-ville et les faubourgs (boucle piétonne).

## Michel Ange - Lapujade

Ce secteur est traversé par la rue Michel-Ange. Il est notamment composé du triangle ferroviaire qui est constitué par le faisceau ferré principal et les voies de la ligne reliant Toulouse à Brive-la-Gaillarde via Capdenac et dans lequel se situent principalement des locaux à vocation économique, notamment artisanaux, ainsi que du logement. L'objectif consiste à conforter et valoriser la vocation économique existante de ce secteur.

Au-delà du triangle ferroviaire, les quartiers Lapujade et Michel-Ange (partie au nord des voies ferrées) garderont leur caractère majoritairement résidentiel, tout en bénéficiant de la dynamique générale suscitée par les divers aménagements de Grand Matabiau, quais d'Oc. Les porteurs de projets seront accompagnés dans leurs démarches pour garantir une qualité urbaine et une cohérence d'ensemble ainsi que l'intégration dans le tissu existant.

## Enjeux et objectifs pour les secteurs Lyon / Ser-nam / Saint-Laurent / Raisin

Les orientations pour les secteurs concernés par la présente OAP déclinent les ambitions et objectifs définis dans la partie 1.

### Désenclaver la gare et les quartiers

Le projet englobe deux infrastructures de transports majeures de la métropole toulousaine : la gare Matabiau et le métro, dont la nouvelle ligne C, et doit répondre à ce titre à l'enjeu d'articulation urbanisme-transport.

Le projet porte aussi des enjeux d'amélioration des déplacements de proximité, autour de la gare.

Plus particulièrement :

- Le nouvel espace public créé sur l'avenue de Lyon privilégiera les modes actifs vers la gare et les quartiers, la desserte par les transports en commun et une meilleure répartition des flux automobiles
- La nouvelle rue Mère Elise Rivet, connectée à l'avenue de Lyon, permettra de desservir les nouvelles constructions et de relier le secteur Raisin à la gare
- La recomposition urbaine veillera à améliorer la liaison, pour les modes actifs, entre la rue des Jumeaux, la rue Chabanon et l'avenue de Lyon

### Proposer une programmation mixte

La programmation mixte et équilibrée entre logements, bureaux et activités, services, commerces, doit garantir la qualité de cette ville active. La crise sanitaire traversée en 2020-2021 a montré combien il est important de maintenir une programmation diversifiée au cœur des métropoles.

L'intégration des premières briques du pôle d'innovation sociale au sein des programmes du secteur Lyon est garante de cette ambition de ville mixte et inclusive.

### Veiller à la qualité d'habiter

Le projet s'appuiera sur les atouts offerts par son environnement et sa situation géographique. Il s'agira notamment de profiter :

- De l'ambiance du canal, en la diffusant plus largement sur le territoire de Grand Matabiau, quais d'Oc ;
- De la proximité du centre-ville et des quartiers voisins, en travaillant par exemple sur les espaces publics et les mobilités ;
- De proximité immédiate de la gare et des dégagements offerts par le faisceau ferré.

En outre, le projet devra aussi proposer des solutions pour faire face aux contraintes du site et offrir des réponses adaptées aux enjeux environnementaux. Le projet devra garantir une qualité d'habiter dans cet espace déjà urbanisé : lutte contre les îlots de chaleur, amélioration du confort d'été, gestion des eaux pluviales, réduction de l'exposition des populations au bruit...

## Mixité fonctionnelle et sociale

### Éléments de programmation du projet

#### ▶ Logements

Le périmètre de la présente OAP comprendra environ deux tiers des logements prévus dans le cadre du projet urbain Grand Matabiau, quais d'Oc, soit environ 2 000 à 2 100 logements dans la temporalité du PLUi-H, hors densification « au fil de l'eau » des quartiers existants.

Conformément au POA du PLUi-H, il est prévu une répartition équilibrée des différentes catégories de logements à l'échelle globale de la ZAC.

En dehors du périmètre de ZAC, la diversité qui s'applique pour chaque PC est celle exigée par le Secteur à Pourcentage de Logements, tel que précisé dans le règlement écrit du PLUi H.

Une diversité dans la typologie des logements sera recherchée pour limiter la spécialisation du centre-ville et du périphérique de Toulouse sur des petits logements.

#### ▶ Bureaux et activités

L'offre tertiaire développée dans le périmètre de l'OAP représente environ 1/3 de la programmation de Grand Matabiau, quais d'Oc. La spécificité de chaque sous-secteur permettra de développer une diversité de produits, entre grands ensembles immobiliers majoritairement situés le long du faisceau ferroviaire (Raynal SERNAM) et produits de dimensions plus modestes insérés dans des îlots mixtes plus urbains (Cheminots Saint-Laurent).

La programmation devra permettre l'amorçage et le développement du campus numérique.

Au contact de l'espace public, le traitement des rez-de-chaussée devra s'inscrire dans une logique de « socles actifs » ou de transparence pour contribuer à l'animation de la rue.

#### ▶ Commerces et services

L'offre commerciale de cette première phase sera prioritairement une offre de proximité en rez-de-chaussée des nouveaux programmes immobiliers. Le secteur privilégié sera celui de l'avenue de Lyon pour conforter la logique de trait d'union entre la ville et le faubourg. C'est notamment dans ce cadre que prendra place une opération d'hôtellerie hybride entre offre traditionnelle et auberge de jeunesse (hôstel).

De plus, la flexibilité de l'usage des rez-de-chaussée dans le temps devra être garantie (disposer d'une grande modularité et réversibilité des rez-de-chaussée).

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

#### Principes de composition des espaces publics

▶ **La trame et la composition des espaces publics** doivent répondre aux enjeux environnementaux (changement climatique et place de la nature en ville) et sociaux (ville inclusive et usages au cœur des projets) généraux portés par le projet Grand Matabiau, quais d'Oc. Les intentions paysagères concilieront grande ambition de végétalisation et approche frugale, pour proposer des espaces publics répondants aux attentes des citoyens en matière de confort et d'usage et impliquant des modes de gestion soutenables pour la collectivité.

▶ **La trame des places et placettes** : les « placettes jardinées », de taille modeste (entre 200 et 1000m<sup>2</sup>), ponctuent les parcours et constituent des espaces de convivialité favorisant les liens sociaux et la vie de quartier. Elles constituent des espaces verts de proximité et s'inscrivent dans la trame verte en lien avec le Canal du Midi. Elles contribuent à l'objectif de restauration de pleine terre.

Elles peuvent accueillir, selon les contextes, des terrasses de café, des jeux pour enfants, du mobilier urbain varié (banc, pergola, fontaine, etc.). Lieux de respiration, dans un tissu urbain dense, elles sont l'occasion d'événements, et rendent possibles de futurs usages.

▶ **La place jardinée des magasins généraux** et la placette aux magnolias requalifiée bénéficient d'un aménagement très végétalisé (avec des plantations de fruitiers) de proximité, pour un usage familial (avec une aire de jeux) et à destination des salariés. Les espaces majoritairement en pleine terre rythmés par des cheminements permettront la gestion in situ des eaux pluviales.

▶ **La placette Chabanon** marque une respiration sur l'avenue de Lyon et offre une ouverture de la rue Chabanon vers la gare, à l'image d'une "alcôve verte". Elle sera l'opportunité de retrouver une présence végétale forte avec la plantation d'arbres remarquables.

▶ **Sur le secteur Cheminots Saint-Laurent**, la végétalisation généreuse des rues et des cœurs d'îlot est pensée comme l'extension du jardin Michelet vers le Faubourg Bonnefoy.

Les cœurs d'îlot privés, qui même s'ils ne sont pas accessibles, se donnent à voir depuis l'espace public et participent ainsi de cette même ambiance végétalisée (îlot Lyon au droit de la maison éclusière ou requalification des abords des programmes privés existants).

▶ **Jardin du Raisin** : le jardin du Raisin est une pièce maîtresse de cette nouvelle trame d'espaces publics, pendant du jardin Michelet à l'ouest du faisceau ferré. Imaginé comme un véritable morceau de nature en ville, sauvage et urbain, il est conçu comme une oasis attrayante à l'usage des riverains et pas seulement des résidents des nouveaux programmes immobiliers. Il s'inspire de l'armature verte du

Canal, des alignements d'arbres de haut jet de la rue Collignon et du jardin Abadie qu'il étend. Constitué sur un ancien site industriel, il contribue significativement à la restauration d'espaces de pleine terre précieux pour la biodiversité, l'infiltration des eaux et le rafraîchissement de la ville.

#### ► La requalification de l'avenue de Lyon et la création d'un nouveau parvis

Les principales ambitions sont :

- La valorisation de la place des modes actifs et des transports en commun dans un secteur clé de la boucle piétonne, par l'élargissement du gabarit de la voirie existante et transformation en avenue multimodale plantée ;
- La création du parvis nord de la gare au carrefour de l'avenue de Lyon et de la future rue Rivet, dans l'objectif de son ouverture sur les quartiers Matabiau/Chalet/Bonnefoy et les futurs quartiers Raynal/Raisin.
- La création d'un ensemble cohérent de l'avenue et du parvis pour la création d'une esplanade multifonctionnelle, verdoyante, confortable et vivante ;

#### ► La rue Mère Elise Rivet (partie sud)

La rue Mère Elise Rivet entre le chemin du Raisin et l'avenue de Lyon constitue le premier segment du nouvel axe nord-sud de desserte des emprises mutables des sites SNCF et du centre technique du Raisin. Elle sera :

- Aménagée de façon à faciliter la circulation des cyclistes, des piétons et des personnes à mobilité réduite ;
- Végétalisée par des plantations dans la continuité des aménagements de l'Avenue de Lyon et des différents jardins et accompagnée d'un espace vert public valorisant les anciens magasins généraux situés rue des Jumeaux.

#### ► La requalification de la rue Saint-Laurent

La rue Saint-Laurent élargie sera réaménagée pour constituer une liaison modes doux inter-quartiers entre le faubourg Bonnefoy et les secteurs Périole et Marengo. Son élargissement permettra des plantations généreuses pour affirmer l'extension du jardin Michelet dans le nouvel îlot (jardin des cheminots) et au-delà.

Elle permettra une desserte renforcée piétonne des équipements publics existants (Espace Bonnefoy, jardin Michelet, etc.) et garantira l'accès aux futurs développements immobiliers du secteur.

La desserte VP sera elle assurée par la rue des Cheminots, maintenue et rénovée.

## Principes de composition urbaine et architecturale

#### ► Implantations des constructions

De manière générale, les futures constructions seront à l'alignement des voiries existantes ou des futures voiries de manière à s'inscrire dans la logique de la ville constituée. Cela implique un traitement qualitatif des rez-de-chaussée, socles actifs comme locaux techniques visibles depuis l'espace public.

Cette implantation à l'alignement n'empêche pas pour autant de ménager des discontinuités pour donner à voir les coeurs d'îlots ou tout simplement introduire un espace de respiration (du vide) dans la structure bâtie (du plein).

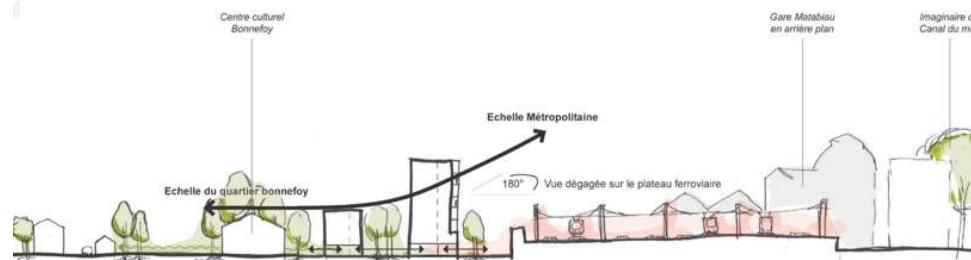
#### ► Volumétrie des constructions

Le gradient de hauteur repose sur des principes simples :

- Un front urbain continu de hauteur limitée dite « de référence », comme trait d'union entre la ville centre et le faubourg, les quartiers constitués et les nouvelles opérations. Sa hauteur de référence sera l'équivalent à un R+4, soit environ 16 mètres (environ 22 mètres avec attique), poursuivant le gabarit du tissu existant de la rue Matabiau et de la rue du faubourg Bonnefoy. Cet apaisement du premier plan bâti s'inscrit dans l'échelle humaine de la ville du piéton. Cette hauteur pourra être complétée par un attique en retrait.
- Un épappelage urbain positionnant en second rang les immeubles de plus grande hauteur. Cette hauteur limitée le long des espaces publics est accompagnée, dans la profondeur des lots, par un principe d'épappelage ascendant des constructions, positionnant, en second rang, les immeubles de plus grande hauteur, de 35 à 60 mètres maximum selon les secteurs. Ce profil transversal en « V » des espaces publics garantit l'accès au ciel, au soleil et à la lumière dans les bâtiments comme sur l'espace public. Un tel épappelage est garant d'une densité aimable.
- Les hauteurs les plus importantes peuvent aller jusqu'à 60 mètres, uniquement sous la forme d'émergences. Dans ce cas, la forme urbaine recherchée se traduira par des émergences ponctuelles, qui viseront à assurer un rapport de hauteur différent vis-à-vis de l'existant et des autres constructions neuves. D'une façon générale, il est essentiel d'éviter les effets de « masque » ou de « front » que généreraient des formes bâties continues trop massives.

- La forme urbaine produite dépendra étroitement du contexte dans lequel elle s'inscrit. À l'échelle d'un îlot, plusieurs niveaux de hauteur pourront cohabiter, de manière à privilégier une architecture diversifiée.

### Illustration de principe du gradient de hauteur recherché



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

- ▶ Sur le document graphique de l'OAP ci-dessous, la représentation des degrés d'intensification du bâti exprime un principe d'intensité urbaine d'ensemble, qui renvoie à une volumétrie globale moyenne des futurs programmes de constructions.
- ▶ Par conséquent, une forte intensité ne traduit pas nécessairement une hauteur importante ou supérieure à la densité moyenne, mais peut également renvoyer à une emprise au sol optimisée des futurs programmes de constructions, en lien direct avec l'aménagement des espaces publics et les principes de végétalisation du projet urbain.

### Principes de composition urbaine et architecturale, par sous-secteur

#### ▶ Secteur Lyon

Les principes de conception urbaine du secteur Lyon reposent sur la création d'un morceau de ville pensé comme trait d'union entre la ville centre et le faubourg Bonnefoy. Les caractéristiques sont :

- Un front urbain continu de hauteur limitée, comme trait d'union entre la ville centre et le faubourg ;
- Un épannelage urbain positionnant en second rang les immeubles de plus grande hauteur (35 m) ;
- Prise en compte des effets aérauliques et d'ensoleillement à l'échelle urbaine ;
- Des porosités séquençant les linéaires de façades et établissant des relations visuelles et physiques.

Le parvis Lyon est un point majeur de la boucle piétonne et participe à la mise en scène des flux piétons et cycles du Grand Matabiau, quais d'Oc.

#### ▶ Secteur Sernam

L'aménagement de ce secteur s'inscrit dans les « fondamentaux » du projet urbain :

- La desserte des futurs développements immobiliers par la nouvelle voirie nord-sud (rue Mère Elise Rivet) permettant ainsi un accès direct au futur Pôle d'échanges multimodal de Grand Matabiau, quais d'Oc ;
- Une accroche à l'avenue de Lyon et à son futur parvis, la réalisation de rez-de-chaussée commerciaux et/ou de services ;
- L'implantation de bureaux le long des voies ferrées, de manière à bénéficier de l'effet d'écran des bâtiments tertiaires. Ces bâtiments tertiaires accessibles depuis la nouvelle rue Rivet s'inscrivent dans le nouveau paysage urbain proposé par le projet Grand Matabiau, quais d'Oc. Une émergence en logements pourra faire exception à ce principe. Cette dernière bénéficiera d'une vue exceptionnelle sur le paysage et les logements seront mis à distance du faisceau ferré par une voirie de desserte ;
- La création d'un jardin accessible au public qui constituera un espace de détente et de confort paysager.

Le renouvellement urbain du secteur Sernam, majoritairement occupé par des fonctions de production ferroviaire, doit apporter de la qualité urbaine dans cette partie du territoire de Toulouse :

- En diversifiant les gabarits et les hauteurs construites et en alternant les parties bâties et non bâties, pour donner du rythme à la future rue Rivet ;
- En veillant à la gestion des transitions entre les futurs programmes immobiliers et les quartiers existants ;
- En organisant les futurs programmes immobiliers autour des coeurs d'ilots plantés ;
- En confortant, pour les programmes de logements, la présence des espaces verts résidentiels ;
- En renforçant la maille marchable, notamment par la mise en place de venelles, échelle piétonne et paysagère par excellence. Les venelles, comme typologie viaire, se caractérisent par leur gabarit « étroit », leurs irrégularités pour autant qualitatives, et une résonnance au tissu urbain de la ville ancienne.

### ► Secteur Cheminots – Saint-Laurent

Ce secteur accueille du logement et du tertiaire avec des locaux d’activités en rez-de-chaussée (principe de socles actifs) dans un souci de continuité de programmation faubourienne.

L’aménagement du secteur suit les grandes orientations d’épannelage, c'est-à-dire une implantation de bureaux le long des voies ferrées, de manière à bénéficier de l’effet d’écran des bâtiments tertiaires. Ces bâtiments tertiaires accessibles depuis la rue Saint-Laurent requalifiée s’inscrivent dans le nouveau paysage urbain proposé par le projet Grand Matabiau, quais d’Oc. Une exception à cette règle pourra être faite avec l’implantation d’une émergence logement orientée vers le secteur Périole. Cette émergence bénéficiera d’une vue exceptionnelle sur le paysage et d’un ensoleillement maximal.

### ► Secteur Raisin

Ce secteur va s’articuler autour d’un grand jardin d’1 hectare environ et de la nouvelle station de la ligne C du métro. Il accueillera des logements, du tertiaire, des commerces et services ainsi que des équipements scolaires et sportifs. Une attention particulière sera portée à :

- L’importance des liens est-ouest (quartier des Minimes / avenue de Lyon) ;
- L’importance des ouvertures vers le canal ;
- Un jardin au cœur du système urbain (articulation majeure) ;
- Un épannelage progressif avec les émergences placées en second rang ;
- La mise à distance des logements et le renforcement de la gradation public/intime.

## Qualité environnementale et prévention des risques et nuisances

L’ambiance paysagère recherchée apportera confort, agrément aux usagers et résidents. Le paysage et la renaturation de ce secteur doivent être appréhendés au regard des gains écosystémiques de la nature en ville : cycle de l’eau ménagé, confort thermique et bien être pour les usagers, santé environnementale, biodiversité. La qualité environnementale des espaces participe également de l’acceptabilité de l’intensification urbaine et du renouvellement urbain.

S’agissant pour partie d’emprises industrielles recyclées, la plus grande attention devra être apportée pour garantir la conformité sanitaire des sols avec les usages projetés.

### Désimperméabilisation des sols

- Les surfaces perméables, qui permettent de lutter contre les îlots de chaleur et d’améliorer la gestion des eaux pluviales, seront accentuées, notamment par :
  - La mutation des emprises ferroviaires de Sernam - Raynal qui sont aujourd’hui totalement imperméabilisées et qui accueilleront des projets intégrant des espaces végétalisés et perméables ;
  - La transformation du site du Raisin lui aussi très imperméabilisé en nouveau quartier résidentiel autour d’un jardin de pleine terre d’1 ha environ ;
  - L’intégration, sur les espaces publics, d’espaces d’infiltration et/ou de rétention des eaux de pluies ;
  - La réalisation de programmes immobiliers intégrant des coeurs d’îlots plantés et des jardins résidentiels qui devront privilégier des espaces de pleine terre ; ...

### Végétalisation

- Par ailleurs, les intentions paysagères prendront en compte une plus grande ambition de végétalisation et une forme de « frugalité » dans le traitement des espaces publics, pour qu’ils soient à la fois qualitatifs, pérennes et impliquent un mode de gestion soutenable pour la collectivité :
  - Diffusion de “l’ambiance Canal” ;
  - Principe de canopée la plus continue possible et sol perméable.
- Sur cet aspect aussi les constructions neuves et les programmes privés sont mis à contribution. Le caractère paysager des nouveaux aménagements se développe sur plusieurs strates : le sol bien sûr, des espaces publics et des coeurs d’îlot, les espaces extérieurs paysagers (balcons et terrasses) des niveaux intermédiaires des constructions et les toitures. Ces niveaux distincts répondent à des enjeux différents de paysage et de biodiversité. La conception de ces niveaux en trois dimensions permet d’obtenir un gain écosystémique optimal.

### Réduction des risques et nuisances

- Bruit
 

Le périmètre du projet est marqué par la présence d’infrastructures routières (le long du canal du Midi) et d’infrastructures ferroviaires. Le projet doit se donner pour objectif de :

  - Protéger les constructions nouvelles des nuisances sonores ;

- Préserver la qualité de l'environnement sonore lorsqu'elle est satisfaisante ;
- Limiter l'installation d'activités bruyantes.

Plus concrètement, il s'agira de développer des stratégies de réduction du bruit ou d'exposition au bruit qui pourraient se traduire notamment par :

- Une isolation acoustique des façades des nouvelles constructions ;
- Le maintien et le développement d'espaces de calme à l'intérieur des secteurs d'aménagement ;
- L'orientation des pièces de nuit vers les espaces de calme – coeurs d'îlots.

## Déplacements

### Lignes et stations de transport en commun

#### ▶ Installation de porosités

Dans l'objectif de concevoir un quartier de ville « marchable », il est proposé de créer une trame de voies ouvertes à la circulation des piétons (voies publiques ou voies privées avec servitude de passage), d'une maille d'environ 100 mètres de côté.

L'objectif est de limiter tant que faire se peut les détours imposés aux piétons (notamment pour le rabattement vers les stations de métro), et de multiplier les possibilités d'itinéraires. Les itinéraires illustrés dans le schéma de l'OAP sont des tracés de principe positionnés à titre indicatif.

La marchabilité urbaine reposera sur la toile piétonne constituée d'espace public et de traverses privées. La mise en place de venelles/ traverses dans les espaces privés permettra de compléter la maille marchable.

### Déplacements modes actifs :

#### ▶ Promouvoir l'utilisation des vélos

L'objectif du quartier de promouvoir l'usage quotidien de la marche à pied et du vélo et de réduire la dépendance à la voiture se traduira spatialement par des aménagements favorisant les piétons et l'usage du vélo, en lien avec l'aménagement de la "boucle piétonne" et la desserte du Réseau Express Vélo.

Les modalités d'accès et les conditions de stationnement pour les cyclistes seront donc lisibles et ergonomiques. Une quantité importante de places de stationnement vélo doit être proposée dont la grande majorité facile d'accès (idéalement au rez-de-chaussée), couverts et sécurisés. La mise en scène de la présence du vélo, par une visibilité des installations de stationnement vélo depuis l'espace urbain extérieur et l'intérieur du bâtiment est attendue.

Il est envisageable de mutualiser avec possible compartimentage les espaces de stationnement pour les vélos sur la même parcelle.

## Stationnement

#### ▶ Réduction de l'offre de stationnement voiture

Le secteur bénéficie d'une excellente desserte en transports publics. L'essentiel du site est inclus dans le périmètre des Zones d'Influence des Transports Collectifs (ZITC). Dans une perspective de développement urbain durable, axée sur la réduction du bilan carbone et l'augmentation des espaces de pleine terre, le nombre de place exigé dans le cadre des constructions nouvelles est délibérément plus limité que dans d'autres zones.

Cette approche stratégique vise à encourager l'utilisation des transports en commun et des modes de déplacement actifs, tout en minimisant l'empreinte carbone liée à la circulation automobile.

Le regroupement des places ailleurs que sur la parcelle d'assiette est possible, ainsi que la mutualisation dans le cas d'opérations comportant des destinations diverses utilisant des places de stationnement de manière non simultanée.

Une attention particulière sera portée à la mutabilité des surfaces de stationnement (voiture vers vélo par exemple) afin d'anticiper les évolutions des pratiques.

## Desserte des terrains par les réseaux

### 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.

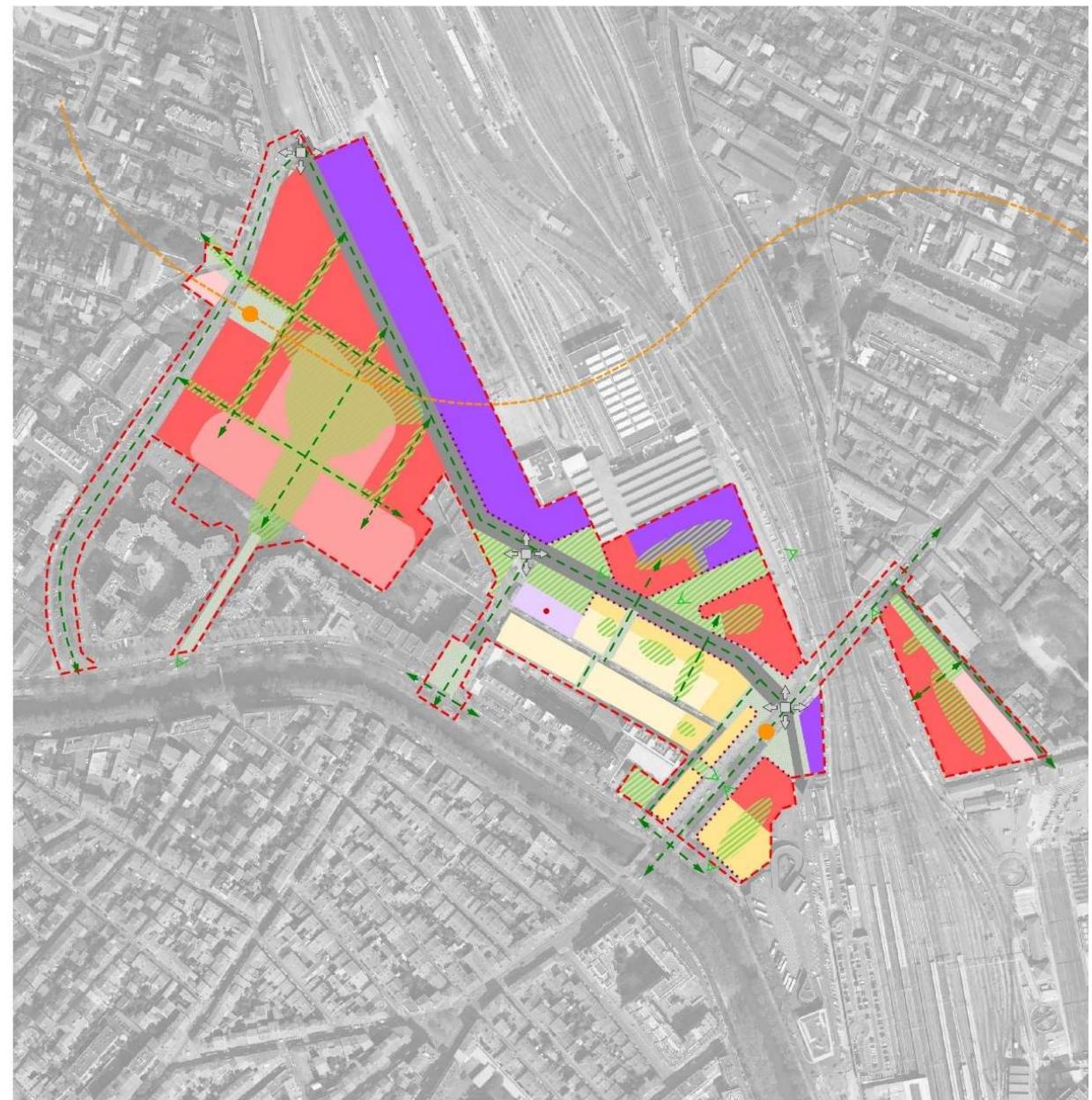
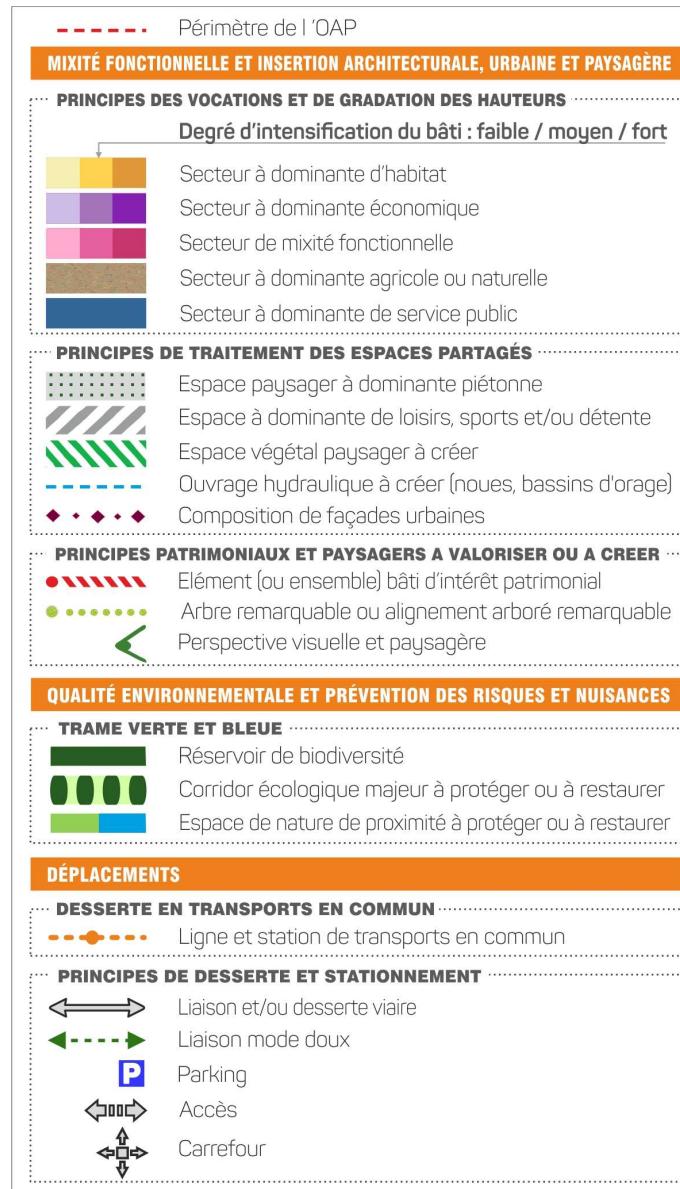
- **Collecte du verre et des textiles** : sur les opérations d'aménagement d'ensemble de logements, des emplacements pour les conteneurs verre et/ou textiles doivent être prévus en conformité avec les préconisations du Règlement du Service Public de Gestion des Déchets (RSPGD). Ils doivent être accessibles 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.

## Phasage du projet

Le périmètre de l'OAP se compose de quatre sous-ensembles :

- Les secteurs Lyon et Sernam, dont la phase opérationnelle est engagée ;
- Le secteur Saint-Laurent, dont la phase opérationnelle débutera à l'issue de la phase de maîtrise et libération foncières en cours ;
- Le secteur Raisin, dont la phase opérationnelle sera engagée après le déménagement du Centre technique et la fin des travaux de la nouvelle station de métro du Raisin.

Cet ordonnancement permettra au besoin d'ajuster la déclinaison des orientations des secteurs moins avancés avec le retour d'expérience des premières interventions. L'entrée dans la phase opérationnelle du secteur Raisin n'est pour autant pas dépendante de l'achèvement des opérations sur les secteurs Lyon, Sernam et Saint-Laurent. Un chevauchement des phases est donc possible.





### Situation

Le projet est situé dans le quartier 4 du Grand Toulouse entre la voie ferrée à l'Ouest, la rue du Docteur Bouvier au Nord et la rue du Faubourg Bonnefoy à l'Est.



### Enjeux

#### ESPACES PUBLICS

- ▶ **Compléter l'organisation actuelle des rues**, de manière à desservir les nouvelles constructions à partir de l'espace public et éviter la réalisation de résidences fermées,
- ▶ **Créer des espaces verts de proximité** (jardins partagés, jardin public), complémentaires aux espaces existants (jardin Lapujade en particulier),
- ▶ **Aménager les axes routiers** pour favoriser la sécurité routière et assurer des continuités pour les cycles et les piétons de manière à privilégier les modes doux,
- ▶ **Améliorer l'offre de stationnement** (stationnement existant et stationnement projeté),
- ▶ **Requalifier le chemin Lapujade** afin d'attribuer à cette voie, une vocation d'axe central de vie du quartier.

### Objectifs

article L.151-7 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 et conditions d'aménagement de la zone

Enjeux
<p><b>HABITAT</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>▶ <b>Densifier tout en préservant les caractéristiques urbaines et architecturales du quartier,</b></li><li>▶ <b>Développer des typologies de logements</b> et des prestations diversifiées permettant de répondre à l'ensemble des besoins de la population (personnes âgées notamment) et des parcours résidentiels,</li><li>▶ <b>Réaliser des logements de qualité</b> constituant une alternative à l'habitat péri-urbain,</li><li>▶ <b>Traiter les espaces verts privatifs</b>, de manière à conforter le maillage vert projeté pour le secteur.</li></ul>
<p><b>ACTIVITES / SERVICES</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>▶ <b>Favoriser l'implantation de services et d'activités</b> en rez-de-chaussée (équipement petite enfance en particulier),</li><li>▶ <b>Préserver la possibilité d'une implantation commerciale de proximité</b>, compatible avec les objectifs de maintien du commerce de proximité sur la rue du Faubourg Bonnefoy,</li><li>▶ <b>Maintenir des entreprises foncières pour de l'activité</b> afin garder la mixité entre emploi et habitat, caractéristique de l'urbanisme de faubourg.</li></ul>

# Principes et conditions d'aménagement de la zone

## Principes de composition urbaine

### VOIRIE - ESPACES PUBLICS

- ▶ **Requalification du chemin Lapujade**, en tant qu'axe central de vie du quartier
- ▶ **Aménagement de la rue Mazas**, pour favoriser les circulations piétons et cycles et préserver une offre de stationnement.
- ▶ **Création d'un cheminement modes doux entre la rue Bouvier et la rue Mazas** pour assurer la continuité entre les quartiers situés de part et d'autre de la rue Bouvier.
- ▶ **Aménagement de la rue du Docteur Bouvier**, du Faubourg Bonnefoy jusqu'au débouché de cette voie sur le chemin Lapujade, afin de traiter certains espaces de délaissé et desservir les opérations immobilières projetées rue Mazas et rue Bouvier.
- ▶ **Requalification de la rue Maltens** pour favoriser les circulations piétons et cycles et gérer les circulations automobiles en lien avec la mutation des ateliers Lapujade et du Jardin Lapujade.
- ▶ **Création de deux voiries publiques de desserte** des espaces mutables :
  - une voirie en impasse, en cœur d'îlot Lapujade,
  - une voirie, au sud, en lien avec la rue Maltens

### PAYSAGE

- ▶ **Aménagement d'une bande de verte de transition**, au nord de l'îlot, entre la zone d'activité et les programmes de logements.
- ▶ **Conforter le principe de continuité paysagère** par la préservation de l'alignement d'arbres, implanté le long de la voie ferrée, aux abords de l'impasse Fourcaran et par la présence d'arbres de haute tige, en cœur d'îlot.
- ▶ **Création d'un espace vert de proximité, de type square**, en cœur d'îlot Lapujade.
- ▶ **Création de jardins partagés**, au pied du talus situé au bout de l'impasse Fourcaran.

### LOGEMENTS

- ▶ **Développement du bâti sur la base des espaces publics existants ou aménagés**. Le bâti s'appuiera en priorité sur les espaces publics existants ou aménagés tant au niveau de son implantation, que de sa desserte et de son adressage. Ceci n'excluant pas la possibilité d'avoir un jardin de représentation à l'avant pour le bâti d'intensification urbaine faible.
- ▶ **Réaliser une architecture contemporaine** prolongeant l'histoire urbaine du faubourg Bonnefoy, intégrant et valorisant les éléments patrimoniaux typiques de l'urbanisation de Faubourg.

## Principes de composition urbaine

- ▶ **Mise en place de hauteurs différencierées (de 3 mètres à 14,50 mètres)**, pour les secteurs d'habitat, en lien avec l'urbanisation existante, conformément au document graphique :
  - sur les zones d'intensification faible, de 3 mètres à 6 mètres (R+1),
  - sur les zones d'intensification modérée, de 3 mètres à 8,50 mètres (R+2),
  - sur les zones d'intensification forte, de 3 mètres à 14,50 mètres (R+4).

Etant précisé que la hauteur des constructions implantées à proximité des habitations existantes ne pourra excéder 8,50 mètres (R+2).

Par ailleurs, deux zones mutables proposeront du R+1 maximum : une bande située le long de la rue Mazas et une bande située au sud de l'impasse Fourcaran, afin de proposer des typologies de logements diversifiés et de tenir compte des caractéristiques du site.

De même, il est précisé que la réalisation d'attique ne sera pas autorisée.

- ▶ **Implantation et composition des bâtiments** favorisant le développement d'une architecture bioclimatique.
- ▶ **Traitement architectural du bâti** proposant une diversité de formes urbaines, des façades et des matériaux depuis l'espace public, assurant au mieux les transitions avec l'existant.
  - Exemple de fractionnement : les matériaux, les usages, les vides...
  - Encouragement vers différentes équipes, maîtrise d'œuvre / maîtrise d'ouvrage, sur un même foncier pour exprimer le fractionnement, la diversité...
- ▶ **Recherche d'orientations** des balcons et terrasses visant à préserver l'intimité des jardins privés existants et créés, afin d'éviter, au mieux, les vis-à-vis avec le bâti existant et entre les logements créés.
- ▶ **Aménagement des rez-de-chaussée pour l'accueil possible de services et d'activités** à travers les hauteurs proposées et les procédés constructifs mis en œuvre.
- ▶ **Discontinuité bâtie sur la rue Maltens** compte tenu de la proximité immédiate avec le mur de soutènement de la voie ferrée, de manière à garantir la qualité des logements projetés (vue et bruit).

# Principes et conditions d'aménagement de la zone

## Principes de composition urbaine

- ▶ **Préservation des toulousaines** identifiées sur le chemin Lapujade, l'impasse Lapujade et la rue Mazas avec la possibilité de les intégrer dans un projet plus global préservant leur qualité architecturale et patrimoniale :
  - 49, chemin Lapujade
  - 51, chemin Lapujade
  - 65, chemin Lapujade
  - 67, chemin Lapujade
  - Alignement 12, 14, 16, 18, 22, 22 bis, 24 et 28 impasse Lapujade
  - Alignement 19, 21, 21 bis, 23 et 25 impasse Lapujade
  - 14, rue Mazas

## Vocations et typologies

- ▶ **Secteur d'intensification faible : de 3 à 6 mètres**
- ▶ **Secteur d'intensification moyenne : de 3 à 8,5 mètres**
- ▶ **Secteur d'intensification forte : de 3 à 14,5 mètres**
- ▶ **Développer une offre de logements diversifiée** dans sa typologie, ses formes et ses occupants :
- ▶ **Individuels denses, semi-collectifs, collectifs,**
  - Logement social, locatif libre, accession à la propriété dont primo-accédant
  - Logements adaptés : personnes âgées en particulier,
  - Diversité des typologies, des surfaces et des prestations à l'échelle des programmes.
- ▶ **Mixité fonctionnelle**, par l'implantation de locaux d'activités (services, commerces, artisanat) :
  - en rez-de-chaussée et à l'intérieur des futures constructions (pour les professions libérales), de manière compatible avec la qualité résidentielle des futures constructions et de leur environnement immédiat ainsi qu'avec les objectifs de développement commercial du Faubourg,
  - dans un programme dédié (pointe du nord du chemin Lapujade).
- ▶ **Typologies des programmes de logements :**
  - RC : habitat individuel (de type pavillonnaire) susceptible d'évoluer vers du R+1,
  - R+1 : habitat individuel dense (de type maisons de ville) et/ou semi-individuel,
  - R+2 : habitat collectif et/ou semi-collectif,
  - R+4 : habitat collectif

Ces diverses typologies et les prestations associées doivent permettre une réelle mixité sociale et fonctionnelle.

# Principes et conditions d'aménagement de la zone

## Orientations programmatiques

- ▶ **Production de 400 logements** sur les espaces mutables correspondant à une densité globale de 100 logements à l'hectare.  
Une attention particulière sera portée à la densité de chaque programme, au fur et à mesure de leur élaboration, en veillant à leur cohérence avec la densité globale de l'OAP et les zones d'intensification correspondantes à chaque programme.
- ▶ **Rechercher des réalisations exemplaires**, en matière énergétique.
- ▶ **Accueillir, en complément des équipements existants**, dans les programmes de logements (rez-de-chaussée) des activités et des services en lien avec la croissance de la population : services à la petite enfance, services à la personne.
- ▶ **Proposer des locaux d'activités** (services, commerces, artisanat) localisés en priorité en rez-de-chaussée sur le chemin Lapujade (adresse urbaine) et dans un programme dédié au niveau de la pointe du nord du chemin Lapujade (avec un traitement qualitatif de la façade donnant sur le chemin Lapujade).
- ▶ **Gestion du stationnement :**
  - ▶ Résidentiel : à l'échelle de chaque programme suivant la réglementation du PLU et ponctuellement sur le chemin Lapujade,
  - ▶ Activités/services : à l'échelle de chaque programme suivant la réglementation du PLUi-H
  - ▶ Stationnement public :
    - Crédit d'une nouvelle offre sur les voies nouvelles
    - Amélioration de l'existant, rues Mazas et Maltens
    - Amélioration de l'existant et création ponctuelle, rue Bouvier
    - Crédit de deux espaces de stationnement, au sud et en cœur d'îlot Lapujade.

## Principes de traitement des espaces partagés

- ▶ **Traiter de façon qualitative les espaces extérieurs**, tels que terrasse / balcons, jardins privés / jardins collectifs, arbres, expositions des jardins etc...
- ▶ **Aménager les espaces verts de proximité** permettant des usages de rencontres, d'agrément, de culture potagère (jardins partagés) et ludiques pour les enfants.
- ▶ **Liaison entre la rue Mazas et la rue du Docteur Bouvier :**
  - Liaison à usage exclusif des modes doux,
  - Largeur d'environ 5 mètres qui sera précisée en fonction du programme réalisé à proximité.
- ▶ **Rue du docteur Bouvier :**
  - Réaménagement ponctuel des places de stationnement afin d'améliorer l'offre actuelle,
  - Traitement des délaissés sous forme d'espaces verts de proximité,
  - Aménagement des accès aux programmes de logements, en favorisant les accès directs en tourné à gauche et tourné à droite.
- ▶ **Rue Mazas :**
  - Aménagement prioritaire pour les piétons et les cycles, traitement de la voie en zone de rencontre
  - Maintien d'une offre de stationnement compatible avec la priorité donnée aux piétons et aux cycles : une attention particulière sera portée à la préservation d'une offre de stationnement conciliable avec la situation résidentielle de ce secteur.
- ▶ **Chemin Lapujade :**
  - Limitation de la vitesse automobile et création de continuités piétonnes et cycles, par l'instauration d'une zone 30, dans sa partie comprise entre le rond-point nord de la rue Bouvier et le débouché sur le faubourg Bonnefoy,
  - Crédit d'une bande active paysagère, d'environ 7 mètres, sur les espaces mutables, pour des plantations, du mobilier urbain, du stationnement, des vélos en libre-service, de l'auto partage...
  - Mise en place d'équipements limitant la vitesse des automobiles (rétrécissement de la partie carrossable notamment)
  - Amélioration de la sécurité et de la qualité de circulation des piétons,
  - Crédit d'une continuité cyclable et piétonne
  - Amélioration des déplacements des PMR

# Principes et conditions d'aménagement de la zone

## Principes de traitement des espaces partagés

- ▶ **Rue Maltens :**
  - Traitement piéton et cyclable de la partie sud en lien avec le parc Lapujade,
  - Réaménagement de la partie nord (création d'un sens unique et d'une offre ponctuelle de stationnement) en lien avec la mutation des ateliers Lapujade.
- ▶ **Rues nouvelles – l'une en cœur d'îlot et l'autre au sud du chemin Lapujade :**
  - Traitement des voies projetées en zone de rencontre, intégrant du stationnement résidentiel,
  - Création d'espaces de stationnement, destinés aux usagers des jardins partagés, des espaces et équipements publics, d'une part et aux visiteurs, d'autre part. Le stationnement fera l'objet d'un traitement paysager,
  - Aménagement spécifique à proximité des espaces publics de proximité dont notamment le square projeté en cœur d'îlot Lapujade : priorité piétonne et stationnement ponctuel ; la voie située en interface de cet équipement, traitée en zone de rencontre, assurera la desserte des immeubles et disposera d'une offre de stationnement.
  - Voiries accessibles aux services urbains.
- ▶ **Impasse Fourcaran :**
  - Maintien d'une limite entre l'impasse Fourcaran et la zone mutable,
  - Communication visuelle avec les jardins partagés et le talus paysager.

## Orientations paysagères

- ▶ **Bande « active » paysagère déployée le long du chemin Lapujade** à partir de son élargissement sur les emprises mutables, s'appuyant sur des plantations (arbres etc...), la mise en valeur des propriétés riveraines et l'organisation des fonctions urbaines (stationnement, mobilier, ...).
- ▶ **Les espaces verts de proximité :**
  - Mise en valeur et ouverture du parc Lapujade ;
  - Création d'un nouvel espace vert, de type square, en cœur de l'îlot Lapujade ;
  - Aménagement d'une bande de transition entre la zone d'activité, au nord et les programmes de logements ;
  - Aménagement des coeurs d'îlots à l'intérieur des programmes de logements ;
  - Conforter la présence d'arbres de haute tige en cœur d'îlot et sur la pointe nord. A ce titre, le maintien des arbres existants devra être étudié.
- ▶ **Les espaces de transition avec les emprises ferroviaires :**
  - Aménagement des différents espaces (cheminement pour les modes doux, jardins partagés, jardins collectifs ou individuels...) permettant de créer un recul des habitations par rapport aux emprises ferroviaires et de générer des usages et des pratiques sur ces espaces interstitiels. Le pied du talus de la voie ferrée fera l'objet d'un traitement paysager, sous la forme de jardins partagés.
  - Un aménagement paysager sera recherché, au sein des différents programmes d'habitat, implantés à proximité de la voie ferrée, pour assurer une transition entre la voie ferrée et les bâties.

La composition paysagère de ces espaces permettra la mise en place d'ambiances végétales variées de manière à favoriser la biodiversité.

# Principes et conditions d'aménagement de la zone

## Réseaux

### Assainissement

- ▶ **Eaux usées**: assainissement collectif
- ▶ **Eaux pluviales**: rétention préalable avec rejet dans le collecteur

### Voirie

- ▶ **Requalification du chemin Lapujade** tenant compte de la nécessité de dégager sur les espaces mutables des espaces nécessaires à la « bande active paysagère prévue » et de la rue Mazas pour permettre une circulation aisée des piétons et des cycles.
- ▶ **Traitements des voiries avec les caractéristiques d'une zone 30** (chemin Lapujade) ou d'une zone de rencontre (rue Mazas, voies nouvelles)

## Déplacements

- ▶ **Développement prioritaire des modes doux** en lien avec la proximité du centre-ville et du Pôle d'Echanges Multimodal de Grand Matabiau.

# Principes et conditions d'aménagement de la zone



## PRINCIPES DES VOCATIONS À CONFORTER OU À CRÉER

- Secteur à dominante d'habitat
- Secteur à dominante économique
- Secteur à dominante agricole ou naturelle
- Secteur à dominante de service public
- Secteur de mixité fonctionnelle

## PRINCIPES DE QUALITÉ ARCHITECTURALE ET DES FORMES URBAINES

- Composition de façades urbaines
- Principe d'intensification différenciée

## PRINCIPES DES ESPACES À CONFORTER OU À CRÉER

### *principes de traitement des interfaces*

- Accès
- Continuité de liaison
- Carrefour

### *principes de desserte*

- Liaison et/ou desserte
- Liaison mode doux
- Ligne et station de transports en commun en site propre

### *principes de traitement des espaces partagés*

- Espace à dominante piétonne
- Espace à dominante de loisirs, de sports et/ou de détente
- Parking

## PRINCIPES PATRIMONIAUX ET PAYSAGERS À VALORISER OU À CRÉER

- Elément bâti d'intérêt patrimonial
- Espace bâti d'intérêt patrimonial
- Arbre remarquable
- Alignement d'arbres remarquables
- Espace naturel ou paysager
- Perspectives paysagères

## Sommaire

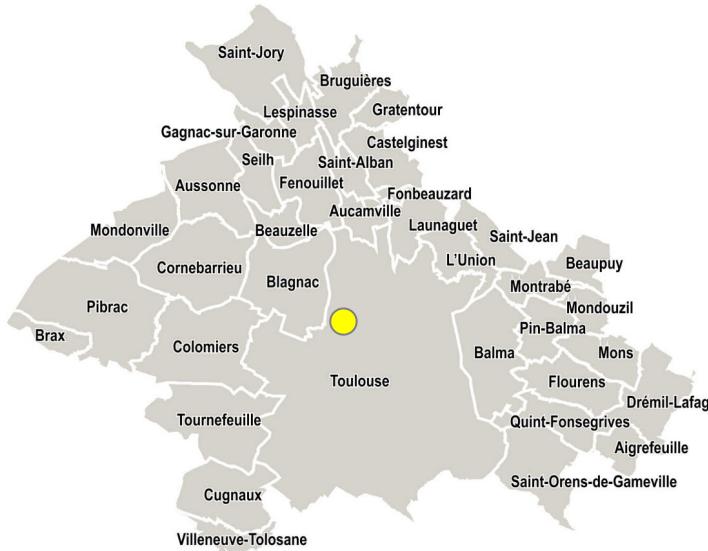
### **5 - Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP)**

#### **5D - OAP par commune**

##### **5D35 – Toulouse - Quartier 7**

- Job
- La Cadène
- Sarah Bernhardt





## Situation

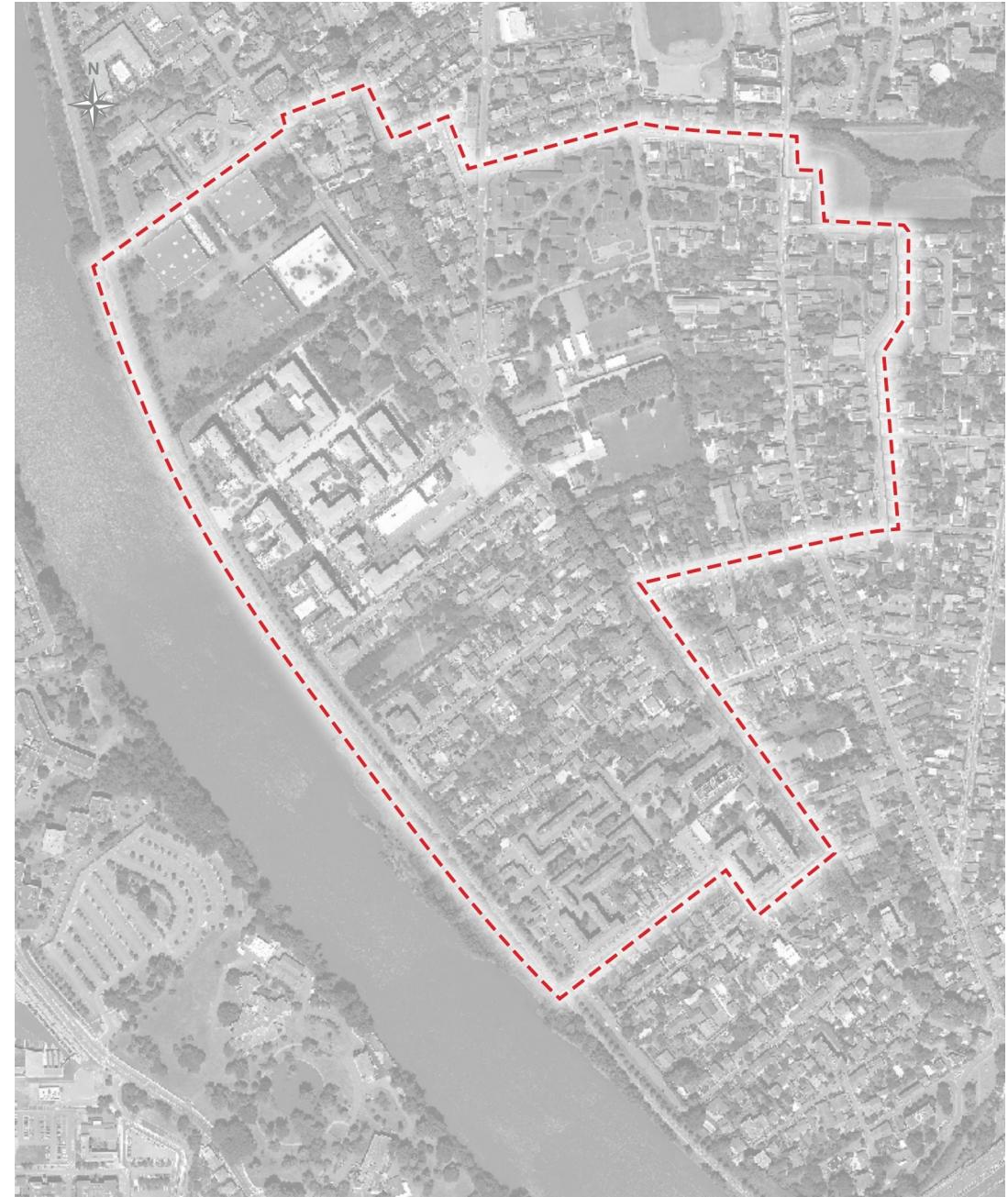
**43,5 ha**

Le projet est situé dans le territoire Nord de Toulouse Métropole, dans le quartier 7 « Sept-Deniers – Ginestous - Lalande » autour de l'opération Job et de l'intersection de la route de Blagnac et des chemins de Garonne et Garric, entre les berges de la Garonne, et le chemin des Sept-Deniers, en frange de la future station de Métro Sept Deniers Stade Toulousain.

## 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

Créer un espace de convivialité polyvalent au cœur du quartier qui puisse accueillir de nouveaux usages complémentaires.

Valoriser et optimiser les emprises foncières non bâties disponibles ou en renouvellement suite au confortement de la digue.

Valoriser l'identité et l'ambiance villageoise du quartier.

Étirer l'activité commerciale et l'animation jusqu'au cœur de quartier.

Valoriser l'image verte et mailler les espaces verts.

Restructurer, voire relocaliser, les équipements publics pour permettre leur extension et/ou création.

Gérer la desserte et le stationnement des équipements.

Conforter les trames viaires et paysagères existantes entre les berges de la Garonne et la Station de Métro Sept Deniers Stade Toulousain.

Encourager une intensification urbaine avec l'arrivée du métro (compatible avec les prescriptions du PPRNI), dans la continuité des constructions existantes et dans le respect du tissu pavillonnaire.

Maîtriser l'urbanisation des abords du chemin des Sept Deniers, pour assurer une cohérence du paysage urbain

Intégrer la Cité Madrid dans la réflexion sur la reconfiguration des espaces ouverts de part et d'autre de la route de Blagnac, en lien avec l'étude sur le cœur de quartier.

## Mixité fonctionnelle et sociale

### Éléments de programmation du projet

**Habitat** en renouvellement urbain, réparti en immeubles collectifs le long de la route de Blagnac, de la digue et autour du cœur de quartier, et en habitat individuel (voire habitat dense individualisé) ailleurs. Création d'environ 650 logements sur les fonciers non bâties et en intensification urbaine, le long de la Garonne.

**Activité commerciale** en rez-de-chaussée le long de la route de Blagnac et éventuellement autour de la future place publique.

**Autres activités économiques** possibles dans le secteur de mixité fonctionnelle, compatible, de par la forme urbaine et l'usage, avec le tissu urbain environnant.

**Service public et/ou d'intérêt collectif** : Confortement, restructuration et désenclavement du pôle d'équipements publics existant ; déplacement et extension de la crèche dans une nouvelle construction donnant sur la place, à l'angle de la route de Blagnac et de la rue Ticky Holgado ; anticiper le développement à terme de nouveaux services publics ou d'intérêt collectif à hauteur de l'intensification modérée du quartier.

**Secteurs à dominante de loisirs, sports et détente** constitués de plusieurs entités, aux usages variés et ouverts sur la centralité ou les berges de la Garonne.

## Traitement des espaces partagés

**Les liaisons et les espaces partagés, dans leur ensemble, favoriseront :**

- la convivialité et l'animation du cœur de quartier par le biais, notamment, d'un aménagement et d'un traitement paysager qualitatif,
- l'accessibilité des différents équipements ainsi que leurs connexions : la création d'une perméabilité modes actifs Est Ouest mettant en lien la Station de Métro Sept Deniers Stade Toulousain, le futur équipement public et les berges de la Garonne sera recherché.
- une conception et une implantation optimisées des espaces de stationnement,
- une minéralisation minimale en dehors des axes de liaisons et desserte tous modes

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

### Principes de qualité architecturale

Confortement de la route de Blagnac comme axe structurant du quartier, en termes notamment commercial et paysager et garante de la cohérence des liaisons sur l'ensemble du quartier.

Constitution d'un large espace à dominante piétonne ouvrant les secteurs à dominante de service public et/ou de loisirs sur la route de Blagnac, à partir de la valorisation du parvis du bâtiment Amiral, élément bâti d'intérêt patrimonial.

Affirmer la centralité et l'entrée nord autour du carrefour route de Blagnac, chemins de la Garonne et de Garric avec des façades urbaines structurantes et qualitatives.

Cette entrée nord du quartier sera reliée aux équipements publics par des liaisons modes doux.

Dans les secteurs à dominante d'habitat d'intensification faible, le renouvellement urbain doit préserver l'identité urbaine existante (ambiance pavillonnaire et villageoise):

- à l'ouest de la route de Blagnac : les logements individuels des années 30 aux abords des rues Louis Herold, Miramar et du Soleil d'Or ;
- à l'est de la route de Blagnac : aux abords du chemin des Sept Deniers, de la rue Pablo Casals, des rues Victor Duruy et Jean Gayral.

Préservation des éléments bâtis d'intérêt patrimonial au 127 route de Blagnac, 23 rue Jean Gayral, les ensembles du 24 au 34 et du 40 au 48 chemin des Sept Deniers, 75 route de Blagnac, 7 chemin de la Garonne et le bâtiment Amiral.

Dans les secteurs à dominante d'habitat d'intensification moyenne et forte, le renouvellement urbain, en lien avec l'arrivée du métro, doit permettre la production de nouveaux logements tout en assurant la transition urbaine avec le tissu pavillonnaire existant et environnant.

Développement des liaisons modes doux, à partir des trames viaires et paysagères existantes afin d'assurer les cheminements piétons et cycles entre les équipements publics, la centralité commerciale, les secteurs d'habitat, les bords de la Garonne et la Station de Métro Sept Deniers Stade Toulousain.

## Principes d'insertion dans le tissu urbain environnant

Secteur d'intensification faible : de 6 à 9 mètres,

Secteur d'intensification moyenne : de 6.5 à 15 m (\*)

Secteur d'intensification forte : jusqu'à 24 m (\*)

(\*) le long de la digue, hauteurs comptées au-dessus des PHEC – Plus Hautes Eaux Connues – afin de garantir le confortement de celle-ci et assurer une transition de formes urbaines cohérente avec le lotissement JOB

## Principes patrimoniaux et paysagers à valoriser ou à créer

**Revalorisation de la trame verte en bordure de la Garonne,**

Mise en valeur des perspectives paysagères depuis la digue,

Traitement paysager des liaisons modes doux,

**Renforcement, valorisation et mise en continuité des espaces naturels et paysagers avec une attention particulière à la préservation et mise en valeur du patrimoine environnemental et arboré existant : boisements, alignements d'arbres remarquables, fossés et haies, ...**

**Affirmation d'îlots de fraîcheur** au cœur des ensembles bâtis existants et à créer,

**Utilisation d'espèces locales** pour les plantations végétales le long de la route de Blagnac et dans les espaces naturels, de loisirs, sports et détente.

Limiter l'usage de la voiture par le développement des déplacements modes doux, en facilitant la connexion piétons/cycles vers la future station de métro.

Améliorer l'accessibilité aux transports en commun, et notamment, l'accès à la Station de Métro Sept Deniers Stade Toulousain et les arrêts de bus du quartier.

## Desserte des terrains par les réseaux

La capacité des réseaux devra être adaptée en fonction du rythme du renouvellement et de l'intensification urbaine. Certaines opérations pourront être différées si les réseaux n'apparaissent pas suffisants.

## 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.

## Eaux pluviales

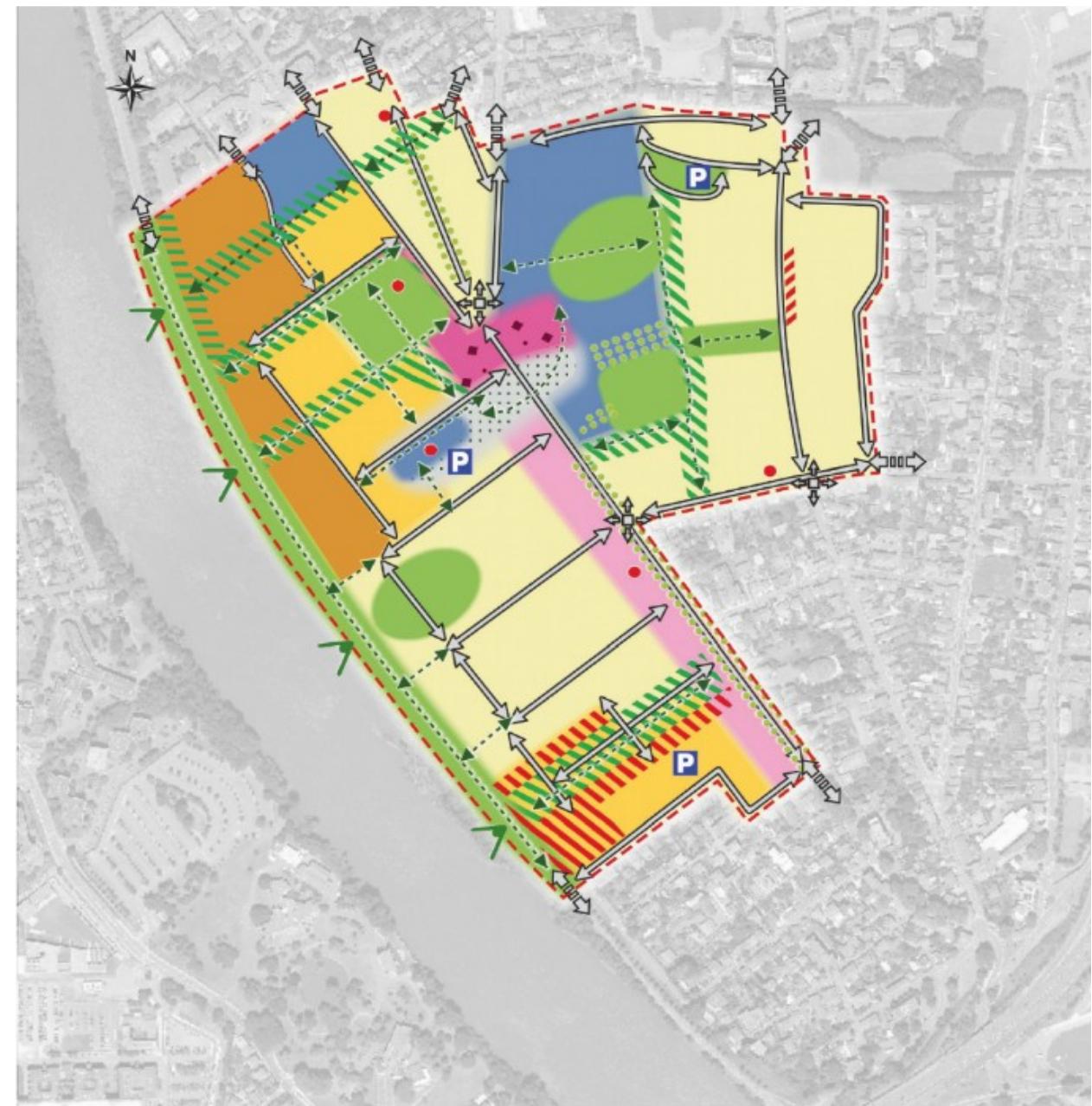
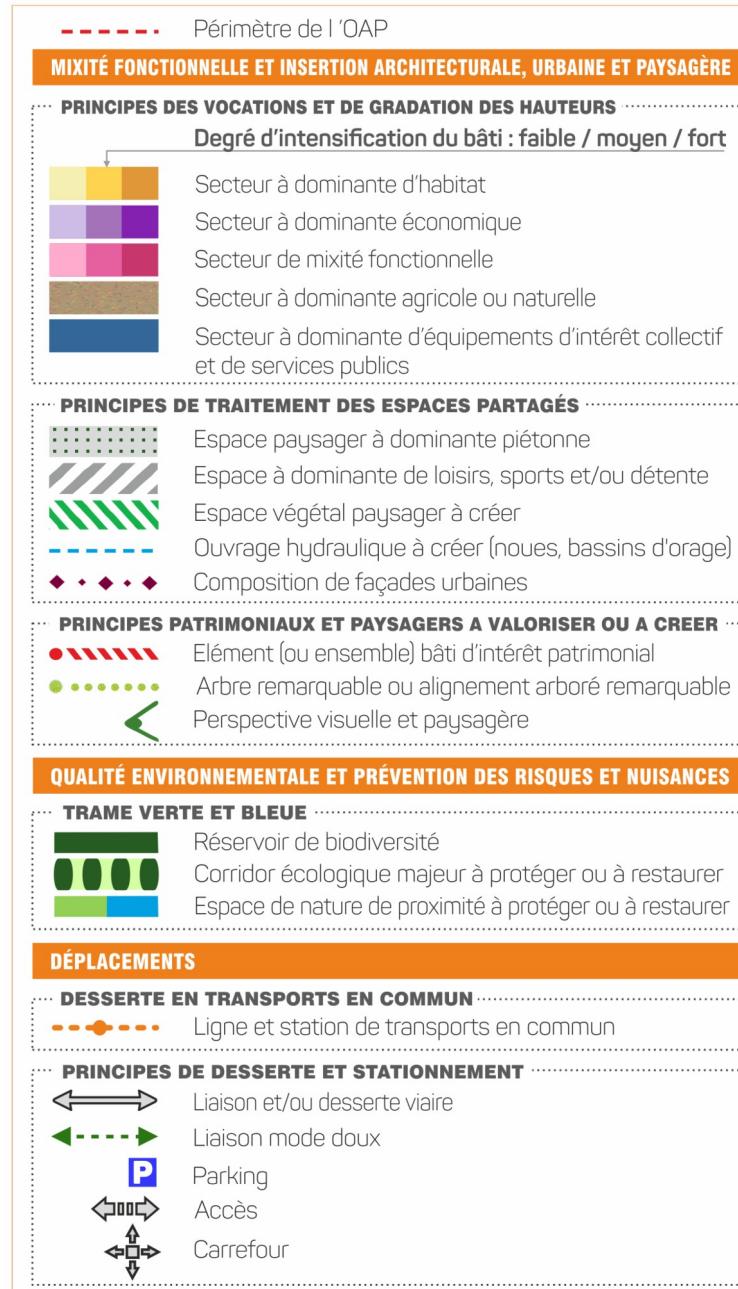
Prévoir une gestion intégrée des eaux de pluie, et privilégier des solutions qui profitent aux plantations et végétaux par des solutions directes ou indirectes,

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.





## Situation

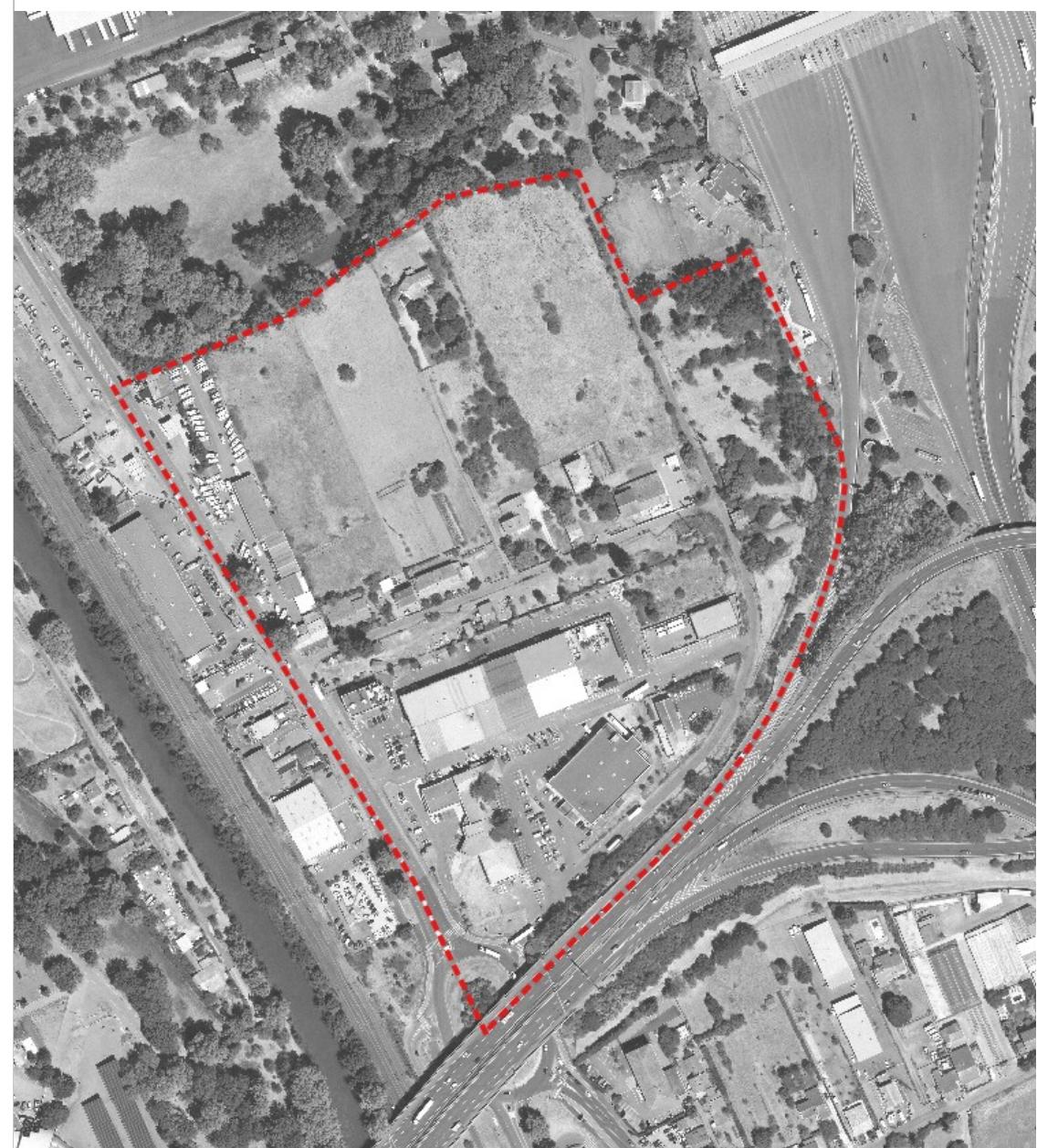
**10 ha**

Le territoire de l'OAP est situé en secteur 7 (Toulouse Nord), à proximité du canal latéral à la Garonne, entre la route métropolitaine 820 et une partie du tracé de l'autoroute A62, à proximité de la future halte des AFNT dénommée « Lacourtensourt ».

## 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

### Un territoire morcelé mais desservi en infrastructures de transport majeures

Le territoire de l'OAP se situe à proximité de l'une des principales infrastructures de transport en commun prévue à moyen terme sur le territoire : les Aménagements Ferroviaires du Nord de Toulouse (AFNT). La Cadène est située à environ 500m de la future halte des AFNT dénommée « Lacourtensourt ».

Cette infrastructure de transport, dont la mise en service est prévue à horizon 2031, va améliorer la desserte et l'accessibilité d'un territoire allant de Toulouse Matabiau à Saint-Jory et traversant les quartiers toulousains de La Vache, Fondeyre, Toulouse Lautrec et Lalande, ainsi que les communes d'Aucamville, Saint-Alban, Fenouillet et Lespinasse.

Ce territoire Nord de Toulouse très dynamique et attractif au niveau économique, s'est structuré autour de quelques grandes infrastructures. Chronologiquement, ce sont la voie ferrée, le canal de Garonne, la route nationale 20 – désormais M820, et l'autoroute A62 qui ont progressivement constitué la trame très dense de ce secteur toulousain. Ces radiales à fortes capacité, héritage des 19ème et 20ème siècle, ont généré le développement économique des communes concernées, et constituent une armature intéressante pour faire émerger un nouveau projet de territoire, plus en adéquation avec les enjeux de notre temps.

Le territoire concerné par cette OAP offre aujourd'hui une image très peu lisible : un territoire entrecoupé d'infrastructures de desserte à grande échelle (canal de Garonne, voie ferrée, A62), qui semble sans armature urbaine interne, sans repères. L'urbanisation, profitant de la platitude de l'espace, paraît se diluer le long des axes de transit – la M820, la voie ferrée, le canal, l'autoroute - qui semblent le traverser sans vraiment l'irriguer, fabriquant des lanières urbaines elles-mêmes très émiettées.

Par ailleurs, l'urbanisation diffuse ne s'accompagne pas systématiquement d'une amélioration équivalente des espaces publics, de la trame viaire et de l'offre d'équipements.

### Restructurer et valoriser l'entrée de ville

Le site concerné par cette OAP est situé dans le secteur d'entrée de ville Nord de Toulouse M820. L'enjeu de cette entrée de ville est d'adapter et d'améliorer la qualité paysagère en accord avec le développement des transports collectifs et des déplacements doux, tout en accompagnant les projets d'urbanisation et d'infrastructures en cours.

Ce territoire semble aujourd'hui fait uniquement pour la voiture. Il s'agira de réorganiser le secteur par de nouveaux maillages publics et par le paysage afin d'offrir de nouvelles pratiques de déplacements et d'expériences plus vertueuses : apporter du confort, de la sécurité et de la fraîcheur sur l'espace public.

La requalification attendue de la RM820 en boulevard urbain (aménagement de trottoirs et pistes cyclables, plantations complémentaires, suppression de la voie partagée de tourne à gauche, limitation à 50km/h sur tout le linéaire... etc.) constitue une opportunité de susciter des dynamiques de renouvellement urbain tout au long des 14 kilomètres de cet axe.

Il est proposé de travailler une trame urbaine plus fine qui permettra de proposer les conditions d'une intensification tant du maillage viaire que des constructions à venir, respectant au maximum une stratégie de désimperméabilisation des sols et de plantation.

Cette OAP doit être un démonstrateur de mixité et superposition des fonctions. Ce site pourra notamment accueillir des locaux d'activités de petite et moyenne surface, de la petite production, du tertiaire dans une certaine mesure. L'objectif est de favoriser sur ce site l'accueil et le développement de TPE/PME.

### Les principaux enjeux de l'OAP

- Réorganiser le secteur par de nouveaux maillages et requalifier les voies existantes ;
- Apaiser la rue de la Cadène ;
- Favoriser les déplacements doux pour les trajets depuis et vers la future halte AFNT « Lacourtensourt » ;
- Faire émerger des morphologies et des combinaisons programmatiques ambitieuses ;
- Mettre en valeur le patrimoine bâti et végétal existant.

## Mixité fonctionnelle et sociale

### Eléments de programmation du projet

Le secteur aura pour vocation principale les activités économiques.

Sur ce secteur il est envisagé de maintenir et d'intensifier les activités artisanales ou commerciales existantes qualitatives et de renouveler les activités devenues obsolètes.

Il est également envisagé de valoriser la diversification de nouvelles activités économiques et d'encourager une mixité et superposition des fonctions (artisanat, petite production, commerce, bureaux etc.).

L'enjeu est également de favoriser les activités économiques créatrices d'emplois.

Et de favoriser une intensité, une compacité dans l'aménagement des terrains libres.

### Traitement des espaces partagés

Le renouvellement et le développement du secteur devra s'accompagner d'une création et d'une requalification des espaces publics.

La desserte de la partie nord de l'OAP devra se faire via une nouvelle voie tous modes au Nord de la rue de la Cadène, afin que ce nouveau barreau de desserte logistique Est/Ouest permette de desservir les nouvelles parcelles et de décharger la rue de la Cadène de la circulation logistique (notamment PL). Son débouché sur l'avenue des Etats-Unis sera à étudier.

La rue de la Cadène pourrait alors devenir un mail mettant en avant l'espace public apaisé en accord avec une programmation développant les aménités dans cette zone d'emplois. Il est préconisé de préserver les sujets plantés remarquables situés le long de la rue de la Cadène.

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

### Principes de qualité architecturale

La morphologie globale et la qualité architecturale seront le reflet des options de programmes retenues.

Une implantation des espaces non bâties et du stationnement sera privilégiée en cœur d'îlot par une implantation des bâtiments à l'alignement ou en léger retrait des voiries de manière à atténuer le caractère de « zone industrielle » de la zone.

Une implantation discontinue de bâtiments ponctuels (de type plots) sera favorisée de manière à permettre des continuités visuelles et paysagères

Des façades animées seront travaillées sur la rue de la Cadène offrant des ouvertures et des vues sur l'espace de rencontre.

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

secteur d'intensification moyenne : de 9 à 12 mètres,

secteur d'intensification forte : de 12 à 20 mètres,

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

Il est préconisé de préserver les maisons de type toulousaines de la rue de la Cadène qui présentent un intérêt patrimonial.

Sauf impossibilité technique ou sanitaire justifiée, les sujets plantés remarquables devront être préservés et intégrés dans un espace public planté.

La mise en place de cheminements modes doux Nord/Sud et Est/Ouest le long du parc de la Cadène permettra d'offrir des vues en direction du parc arboré.

Il est souhaité de valoriser les constructions et façades ouvertes en bordure du parc de La Cadène.

Une attention particulière sera portée à la qualité du traitement paysager des espaces non bâties (espaces verts, stationnement, etc).



Patrimoine paysager et arboré existant – rue de la Cadène

## Qualité environnementale et prévention des risques et nuisances

### La trame verte et bleue

Composer les aménagements paysagers en cohérence avec le déjà-là et la trame arborée publique et privée à l'échelle du quartier pour préserver et intensifier les îlots de fraîcheur : continuité paysagère, effet de masse...

### Les risques et nuisances

- Une ligne à haute tension RTE traverse le périmètre de l'OAP



L'implantation des bâtiments devra tenir compte de cette contrainte. Il est préconisé de positionner la nouvelle desserte sous l'emprise de cette ligne à haute tension, zone non constructible.

Dans le périmètre de l'OAP, une station essence est existante. Son maintien en l'état n'est pas préconisé. L'éventuelle pollution du site devra être traitée.



Station essence située avenue des Etats-Unis

La conception des bâtis devra prendre en compte l'objectif de limitation des nuisances sonores. Les dispositions suivantes seront à privilégier en fonction de la programmation retenue :

- Orientation des façades ouvertes en opposition avec les voies principales de dessertes et de transit (A62, M820).
- Intégration harmonieuse des locaux techniques dans les bâtiments avec un traitement acoustique performant.

### Le confort climatique

Il convient de protéger les espaces occupés, les entrées, les façades exposées en les positionnant de manière adéquate par rapport à la pluie et aux vents dominants.

Il est souhaitable de créer des espaces extérieurs lumineux, tempérés, ensoleillés ou ombragés, en tenant compte du bâti pour exploiter ou se protéger des effets de masque. Une multitude de dispositifs sont possibles pour travailler sur ces ambiances climatiques.

L'alimentation électrique privilégiera l'autoconsommation de production d'EnR et en particulier du photovoltaïque.

## Déplacements

### Lignes et stations de transport en commun

- En termes de transports en commun, le secteur est desservi :
  - Par le bus n°59,
- Et sera desservi par la future halte AFNT « Lacourtensourt » située à environ 500m.

### Déplacements modes actifs

La requalification de la RM820 en boulevard urbain permettra l'aménagement de trottoirs et pistes cyclables.

La création de liaisons douces vers les stations de transport en commun est préconisée.

Les déplacements en modes actifs sont incités par la qualité des espaces publics (rue de la Cadène notamment), et le confort climatique des espaces extérieurs proposés.

### Desserte des terrains par les voies

La création d'une nouvelle voie tous modes au Nord de la rue de la Cadène est préconisée, afin que ce nouveau barreau de desserte logistique Est/Ouest permette de desservir les nouvelles parcelles et de décharger la rue de la Cadène de la circulation logistique (notamment poids lourds).

La rue de la Cadène pourrait alors devenir un mail mettant en avant l'espace public apaisé en accord avec une programmation développant les aménités dans cette zone d'emplois.

### Stationnement

Le nombre de place de stationnement devra répondre à un ratio fonctionnel par rapport à la surface de plancher construite pour assurer un bon fonctionnement des activités et éviter les stationnements sauvages en dehors des îlots, selon les règles fixées par le règlement ;

Les aires de stationnement mutualisées seront à privilégiées ;

Les programmes devront privilégier l'implantation d'espaces de stationnement dans le volume de la construction en superstructure ;

Les aires de stationnement ne pouvant pas répondre au point précédent devront être traitées de manière paysagère en limitant l'imperméabilisation des sols.

## 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.

Les aménagements paysagers doivent être conçus pour être économies en eau et adaptés à l'évolution climatique, et ne pas nécessiter de système d'arrosage raccordé sur le réseau d'eau potable.

Ainsi, l'objectif est de limiter les consommations en eau potable par la mise en œuvre de systèmes de récupération des eaux pluviales et/ou des eaux grises.

Les projets doivent être raccordés aux réseaux publics d'assainissement des eaux usées.

### Eaux pluviales

Prescriptions particulières de gestion des eaux pluviales :

- Les noues et bassins paysagers sur espaces privés ainsi que les fossés ouverts doivent être privilégiés.
- D'autres solutions alternatives de stockage peuvent être envisagées (stockage en toitures terrasses, chaussées réservoirs, surdimensionnement de réseaux...), en maintenant la conception exclusivement gravitaire du schéma général de gestion des eaux pluviales (éviter les systèmes de relevage mécanique).

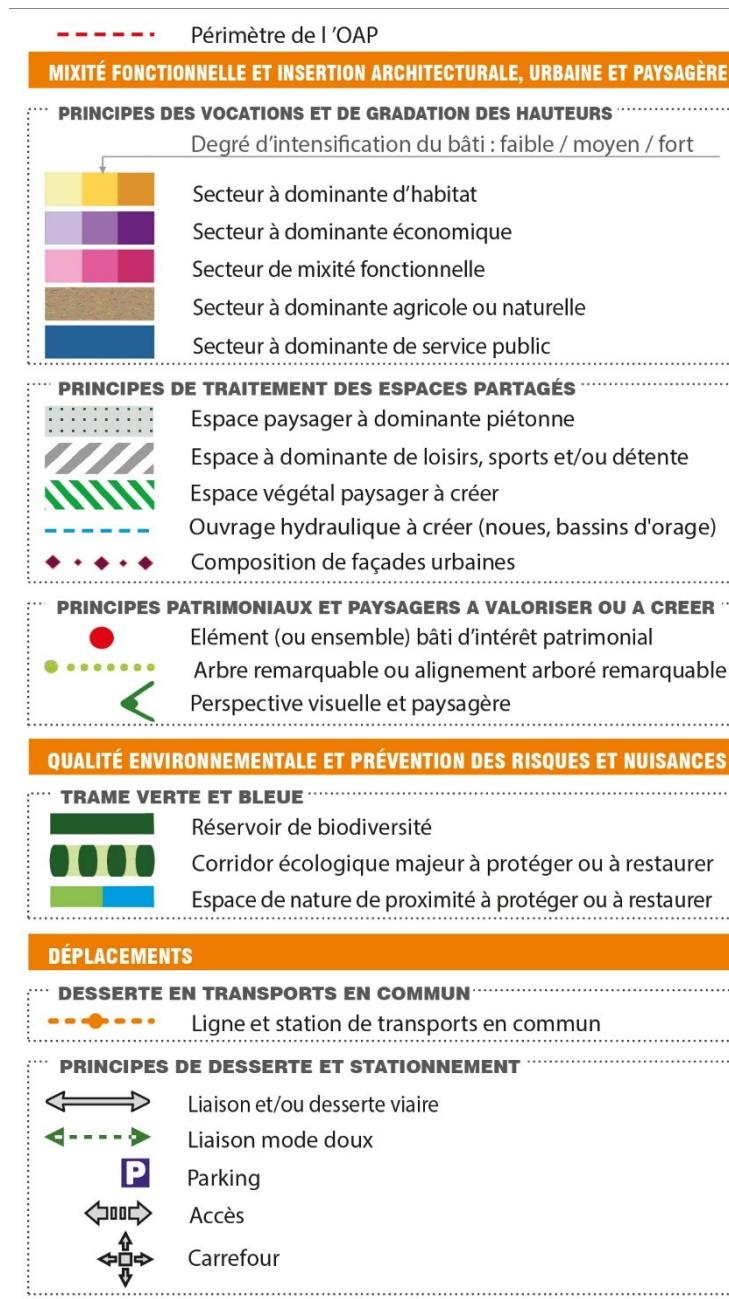
Prévoir une gestion intégrée des eaux de pluie, et privilégier des solutions qui profitent aux plantations et végétaux par des solutions directes ou indirectes,

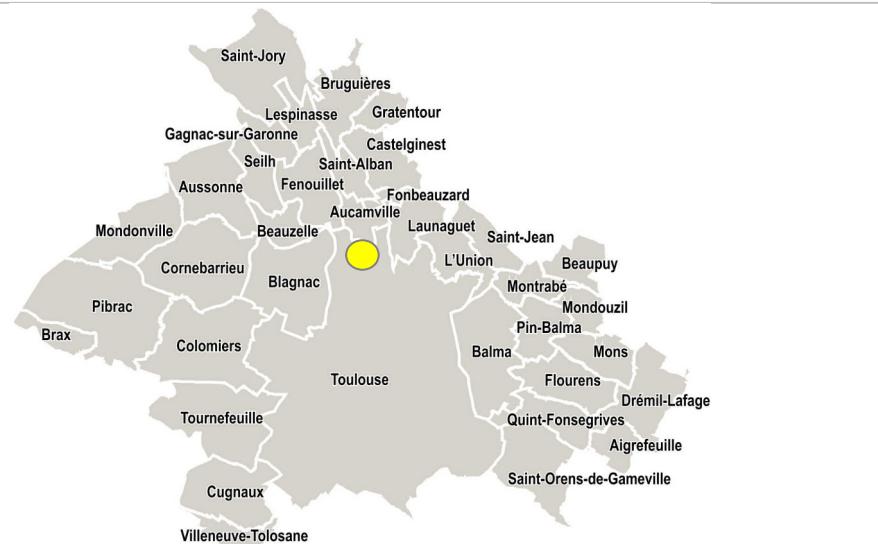
Prendre en compte le principe de gestion des eaux à la parcelle.

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.





## Situation

**6,7 ha**

Le territoire de l'OAP est situé dans le secteur Lalande Nord de la ville de Toulouse et limité par la route de Launaguet à l'est (limite communale avec la commune de Launaguet), la rue Sarah Bernhardt au nord et l'autoroute A62 au sud. Il est situé en entrée de ville et dans un secteur d'habitat moyennement dense.

## 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

Situé en entrée de ville de Toulouse, le long d'une radiale historique, la route de Launaguet, et le long de la rocade ouest mise en service dans les années 1990, le secteur de Sarah Bernhardt s'inscrit au cœur d'un territoire périurbain qui cherche son identité. Il a longtemps été caractérisé par une histoire maraîchère dont témoignent les corps de ferme encore présents sur le site.

Le secteur de l'OAP constitue un espace interstitiel entre divers secteurs urbanisés qui subissent depuis plusieurs années une pression immobilière et foncière.

Il se caractérise aujourd'hui par des contraintes environnementales modérées à fortes (nappe affleurante, bruit lié aux infrastructures routières, qualité de l'air, etc.) et présente une part d'espaces naturels, agricoles et forestiers (ENAF) identifiée au titre de l'OCSGE.

Le site est aujourd'hui occupé sur trois de ses quatre franges par des fronts bâties de faible intensité offrant des perspectives notamment depuis de la route de Launaguet.

Il a vocation à être urbanisé tout en conservant ses principaux marqueurs paysagers et patrimoniaux qui constituent des éléments de la mémoire du site.

L'enjeu principal de cette OAP est d'accompagner le long de la route de Launaguet un projet de renouvellement urbain qui réponde au besoin de valoriser cette entrée de ville en s'insérant au mieux dans le tissu urbain existant.

Cette OAP poursuit donc quatre objectifs :

- Poser les conditions d'une urbanisation nouvelle en veillant à une bonne transition vers ses franges et en valorisant cette entrée de ville grâce à la constitution d'un front bâti sur la route de Launaguet,
- Mettre en valeur certains éléments patrimoniaux (bâtis ou naturels) ou paysagers, facteurs d'identité et d'appropriation,
- Développer les modes de transport alternatifs à la voiture dans le quartier, notamment les modes actifs supports de futurs liens inter-quartiers,
- Favoriser le vivre ensemble avec notamment l'accueil d'un espace ouvert au public : petit équipement ou service de proximité.

## Mettre en valeur les éléments patrimoniaux

### Patrimoine bâti

Plusieurs bâtis patrimoniaux remarquables sont présents sur le site.

Construits au 19ème siècle, ils sont le témoin de l'activité de maraîchage présente sur le site avant son urbanisation :

- **Une maison de maître et ferme**, situé au cœur de l'espace boisé au 14 bis impasse de Fronton



- **Une ferme de type maraîchère**, appelée la « maison Bouloc », située au 14 bis impasse de Fronton



- **Plusieurs fermes maraîchères situées le long de la route de Launaguet (n°261, 269 et 277).** Ces fermes présentent une composition typique : elles se développent perpendiculairement à la rue.



Ces bâtis ont vocation à être préservés et mis en valeur dans l'aménagement du secteur Sarah Bernhardt.

## Patrimoine naturel et paysage

L'ambiance paysagère du site est marqué par la présence d'un **espace boisé** auquel la ferme dite « maison Bouloc » et la maison de maître situées impasse de Fronton se raccrochent. Il conviendra de préserver et de valoriser cet espace, notamment en le rendant accessible par l'aménagement de liaisons douces.

**Il contraste notamment avec un paysage champêtre** marqué par la présence d'une ancienne haie potagère longeant un **ancien ruisseau orienté nord sud** coupant le site en deux.



Un **chemin carrossable traverse le site d'est en ouest**. La qualité paysagère de sa section centrale est remarquable. Elle devra être préservée et renforcée.

## Développer les modes de transports alternatifs à la voiture dans le quartier, en veillant à la qualité de la desserte locale

La création d'un nouveau maillage en cœur de site devra prendre en compte :

- La structure parcellaire, paysagère et hydraulique du site (cf. ancien ru) ;
- La capacité des voies périphériques à accueillir de nouveaux carrefours : la route de Launaguet ne peut accueillir qu'un nombre limité de nouveaux raccordements viaires. Le nouveau maillage pourra donc s'envisager depuis la rue Sarah Bernhardt et la route de Launaguet, cette dernière étant limitée à une entrée et une sortie, en tourne à droite uniquement.

Le site est aujourd'hui desservi par un maillage est-ouest de chemins de terre débouchant sur la route de Launaguet d'une part, et sur l'avenue de Fronton via l'impasse de Fronton d'autre part. Le renforcement et la mobilisation de ce maillage par les modes doux, permettra de mettre en valeur ces chemins aujourd'hui invisibles depuis les voies publiques ceinturant le site.

En particulier, le maillage modes doux vers l'avenue de Fronton, via l'impasse de Fronton, est identifié comme particulièrement important car il permet de connecter le secteur à la ligne de bus Lineo 10, qui dessert la station de métro La Vache.

## Valoriser la situation d'entrée de ville en s'inscrivant dans la cohérence avec les hauteurs existantes

Des zones à dominante résidentielle entourent le site Sarah Bernhardt. Elles se caractérisent par des épannelages bas allant du rez-de-chaussée au R+1+combles.

Toutefois, sur la route de Launaguet, la pression foncière fait petit à petit évoluer les gabarits, et face au site, la présence de collectifs en R+4 a fait son apparition.

Afin de préserver les ambiances et la cohérence des formes urbaines, la transition des épannelages est un enjeu fort pour le développement du secteur. L'intégration architecturale des futures constructions devra permettre une transition en douceur entre un front urbain sur la route de Launaguet et des ambiances plus intimes à l'approche des constructions existantes préservées impasse de Fronton et rue Sarah Bernhardt.

## Mixité fonctionnelle et sociale

### Éléments de programmation du projet

Logements : le schéma d'aménagement prévoit une capacité de 500 logements maximum, avec des produits adaptés à l'accueil de populations diverses : logements libres, logements locatifs sociaux, logements en accession à la propriété, résidence dédiée, etc.

Les logements créés seront variés, tant en termes de taille que de formes d'habitat. Les logements en T1 seront proscrits, à l'exception des résidences dédiées qui pourront présenter une part de T1.

Commerces et services : Une offre commerciale, limitée à une surface d'environ 200m<sup>2</sup> maximum et complémentaire à l'offre proposée dans les centralités existantes à proximité, pourra être développée sur le front urbain face à la route de Launaguet.

quipement d'intérêt collectif de proximité : La ferme dite « maison Bouloc » sera conservée et reconvertie pour accueillir un espace ouvert au public : petit équipement d'intérêt collectif ou service de proximité.

### Traitement des espaces partagés

Les espaces boisés au sud du secteur seront valorisés et constitueront des espaces de nature accessibles dans le quartier. Les aménagements d'impact modéré seront admis (cheminements piétons et cycles, aménagements liés à l'accessibilité des personnes à mobilité réduite, éléments décoratifs, ...).

Le long de la route de Launaguet, un large parvis sera aménagé. Cet espace commun ouvert au public assurera un recul du front bâti par rapport à la route, structurera cette entrée de ville et permettra de créer un espace convivial et qualitatif.

Les espaces minéralisés devront privilégier des teintes claires pour en améliorer l'albédo. Pour cette même raison, le traitement des voiries devra privilégier les teintes claires.

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

### Principes de qualité architecturale

#### Principes généraux

##### Orientation

Les logements T2 et supérieurs seront systématiquement traversant ou bi-orientés. Les logements individuels et intermédiaires, systématiquement traversants, devront être implantés suivant une orientation Nord-Sud permettant de bénéficier d'un maximum de lumière naturelle.

##### Façades

Les façades proposeront de grandes ouvertures pour favoriser la lumière naturelle dans les logements.

Les ouvertures devront être privilégiées en faade plutôt qu'en toiture, en particulier dans le cas des toitures mono-pentes.

Les bâtiments collectifs développeront un jeu d'épannelage passant par des variations de hauteurs, l'utilisation des attiques, etc. afin de rompre la monotonie d'un linéaire trop important de façade. Les façades seront en outre rythmées par des percées (percées visuelles vers le cœur d'îlot ou sentes modes actifs).

##### Parties communes

Les parties communes de bâtiments collectifs devront être traversantes, à minimum visuellement.

Les locaux vélos seront de manière privilégiée intégrés au bâtiment, en rez-de-chaussée.

Les boîtes aux lettres seront de manière privilégiée installées dans les parties communes intérieures au bâtiment.

##### Espaces extérieurs privés

Les logements bénéficieront d'espaces extérieurs. En maison ou en rez-de-chaussée de collectifs ou d'intermédiaires, les logements à partir du T2 posséderont préférentiellement des jardins.

En étage, les appartements à partir du T2 s'ouvriront de manière préférentielle sur des grands balcons, terrasses ou loggias orientées de préférence plein sud, sud-est ou sud-ouest.

Des espaces paysagers plantés privés seront aménagés pour offrir une transition entre les espaces collectifs ou accessibles au public et les espaces privés.

Les plantations d'arbres devront veiller à éviter les réseaux, et devront bénéficier de suffisamment d'espace pour permettre leur bon développement.

## La composition de façades urbaines sur l'axe de route de Launaguet

Les façades situées le long de la route de Launaguet nécessitent un traitement architectural de qualité au regard de leur localisation et de leur rôle de marqueurs de l'entrée de ville de Toulouse.

Elles seront rythmées par des percées visuelles donnant à voir vers le cœur de quartier, et par des jeux de hauteurs allant jusqu'au R+4 maximum.

Elles devront également intégrer les contraintes environnementales liées au bruit et à la qualité de l'air.

Afin de limiter les impacts du bruit et la dispersion des polluants liés au trafic routier, le traitement des façades portera sur une architecture qui tiendra compte des éléments suivants dans la composition des bâtis :

- Recul, forme et orientation du bâti ;
- Choix des entrées d'air dans les logements ;
- Implantation de végétaux, etc.

## Principes d'insertion dans le tissu urbain environnant

### Secteur d'intensification faible : hauteurs limitées à 9 mètres.

Sur les franges Nord et Ouest du secteur, les formes urbaines et les hauteurs déployées auront pour objectif d'assurer une transition urbaine cohérente avec le bâti existant le long de la rue Sarah Bernhardt et de l'impasse de Fronton. Les nouvelles constructions prendront la forme de maisons individuelles, de logements intermédiaires et de petits collectifs, dont la hauteur sera limitée à 9 mètres.

### Secteur d'intensification moyenne : hauteurs limitées à 16 mètres.

Dans ce secteur, les logements s'inscriront dans des collectifs dont la hauteur répondra aux épannelages existants de l'autre côté de la route de Launaguet. La composition des façades sera rythmée par des percées visuelles et des jeux de hauteurs allant jusqu'au R+4 maximum. L'attention particulière apportée à ces façades permettra de créer un véritable front urbain qualitatif et cohérent, marquant l'entrée de ville. Le positionnement des bâtiments dans ce secteur permettra de mettre en valeur les maraîchères historiques préservées.

### Secteur d'intensification forte : hauteurs limitées à 19 mètres.

En cœur du site, les logements s'inscriront dans des collectifs d'une hauteur maximale de 19 mètres (R+5) qui permettront de valoriser ce secteur délimité au sud et à l'ouest par des espaces verts.

Les bâtiments seront implantés en conservant l'organisation spatiale générale en lanière perpendiculaire à la route de Launaguet, liée au parcellaire agricole historique du site. Cette organisation spatiale permettra de créer des transparences visuelles vers le cœur du quartier depuis la route de Launaguet.

## Principes patrimoniaux et paysagers à valoriser ou à créer

La ferme dite « maison de Bouloc » a vocation à être conservée. Sa reconversion en un équipement d'intérêt collectif intégrera son caractère patrimonial.

Les maraîchères protégées le long de la route de Launaguet seront mises en valeur par l'espace paysager à dominante de modes actifs le long de la route de Launaguet (voir partie «Déplacements modes actifs»). Leur préservation, qu'elle passe soit par la conservation de leur vocation actuelle d'habitat, soit par un changement de destination, devra intégrer le caractère patrimonial de ces bâtis.

Le noyau champêtre et boisé identifié au sud du site sera préservé et valorisé afin de constituer un espace de nature accessible au sein du quartier. Cet espace sera également le support d'une liaison douce structurante à l'échelle du quartier, orientée Est-Ouest, permettant de le relier aux quartiers voisins et aux axes d'entrée de ville que sont la route de Launaguet et l'avenue de Fronton.

Le fossé au centre du secteur fera partie intégrante de l'aménagement paysager de la voie nord-sud et sa fonction naturelle sera préservée.

Les arbres remarquables seront protégés.

## Qualité environnementale et prévention des risques et nuisances

### La trame verte et bleue

Il s'agira de :

Préserver le patrimoine naturel présent sur le site et le valoriser dans le cadre des projets d'aménagements : nouvelles constructions, zone de nature accessible au public en partie sud ;

Relier les espaces naturels existants à la trame verte présente limitrophe au secteur ;

Permettre la diffusion de la trame verte depuis le cœur d'îlot par des aménagements paysagers supports de biodiversité qui accompagnent les liaisons douces ;

Limiter au maximum l'imperméabilisation des sols et privilégier les espaces végétalisés de pleine terre sur l'ensemble du périmètre ;

Conserver les sujets arborés dans la mesure du possible, après avoir réalisé une expertise arboricole pour évaluer l'état phytosanitaire des arbres.

## Les risques et nuisances

Il s'agira de :

- ▶ Prendre en compte le risque très élevé de remontée de nappe. Dans les zones sensibles, il est recommandé de ne pas réaliser de sous-sol et de ne pas prévoir d'aménagements susceptibles de polluer la nappe affleurante \* ;
- ▶ Prendre en compte l'aléa moyen de retrait-gonflement des argiles \* ;
- ▶ Préserver le secteur des nuisances sonores et visuelles des infrastructures de transport (A62, route de Launaguet) à travers :
  - un traitement acoustique des façades à travers l'utilisation de matériaux adaptés ;
  - la mise en place de reculs paysagers ;
  - la préservation de l'espace arboré au sud.
- ▶ Prendre en compte la pollution de l'air NO<sub>2</sub>.

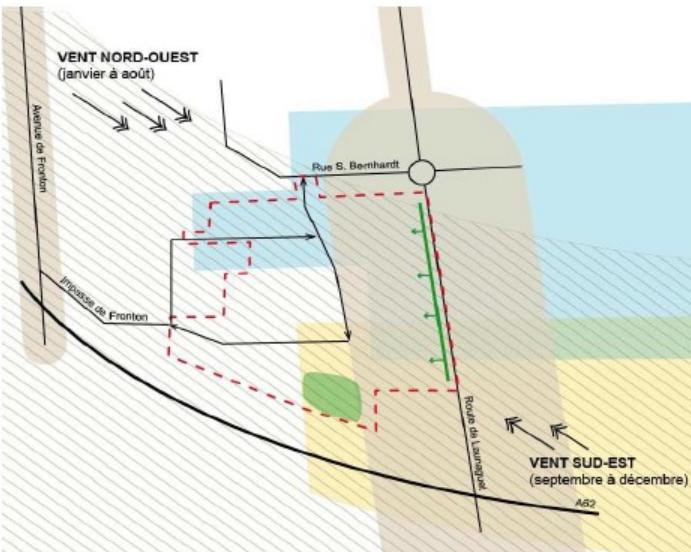
\* Le risque de remontée de nappe et le phénomène de retrait-gonflement des argiles ont été évalués à grande échelle. La réalisation d'un suivi piézométrique pour identifier la profondeur de la nappe et le lancement d'une étude géotechnique seront nécessaires.

## Le confort climatique

Dans le cadre d'une conception bioclimatique des constructions, les morphologies du bâtiment créant des espaces d'aération et de fraîcheur seront privilégiées et les coeurs d'ilots seront végétalisés pour limiter l'effet de l'ilot 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 naturelles 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 et l'exposition nord-sud.



### RISQUES ET NUISANCES

Aléa de remontée de nappe très élevé, nappe affleurante\* (BRGM) à prendre en compte

Aléa moyen de retrait-gonflement des argiles lié au risque de sécheresse \* (BRGM) à prendre en compte

Secteurs affectés par le bruit des infrastructures autoroutières (A62 : voie de catégorie 1 - bande de 300 m)  
Traité acoustique des futures constructions à mettre en œuvre

Secteurs affectés par le bruit des infrastructures routières (voies de catégorie 4 - bande de 30 m)  
voies de catégorie 3 - bande de 100 m)

Espace arboré à densifier afin de faire écran aux nuisances sonores et visuelles

### CONFORT CLIMATIQUE

Vents dominants à prendre en compte dans l'implantation des constructions

## Déplacements

### Lignes et stations de transport en commun

Liaisons douces à créer vers les stations de transport en commun :

- Vers le Lineo 10 sur l'avenue de Fronton
- Vers les stations des lignes de bus 60 (route de Launaguet), 29 et 69 (avenue de Fronton).

### Déplacements modes doux

Une liaison douce principale sera développée : orientée est-ouest, elle s'appuiera sur les alignements d'arbres existants le long du chemin desservant aujourd'hui la « ferme Bouloc » depuis la route de Launaguet. Afin d'assurer la qualité paysagère et d'ombrager cet aménagement, les alignements d'arbres seront renforcés par des spécimens de même essence. Cette liaison douce centrale permettra d'offrir au quartier un débouché modes actifs sur la route de Launaguet d'une part et sur l'avenue de Fronton, via l'impasse de Fronton, d'autre part.

L'aménagement de l'ensemble des voies nouvelles intégrera les déplacements modes actifs dans un souci de sécurité, de confort d'usage et de qualité paysagère.

Le long de la route de Launaguet sera aménagé un espace paysager à dominante modes actifs orienté Nord-Sud. Cet espace assurera un recul paysager du projet par rapport à cette voie structurante d'entrée de ville et permettra de mettre en valeur les maraîchères protégées.

Il s'agira de hiérarchiser la trame viaire à travers :

- Une **voie principale**, globalement orientée nord-sud, pour :
  - Assurer la desserte locale du site. Cette voie principale bénéficiera d'une entrée en sens unique via la route de Launaguet au Nord-Est du site, ainsi que de deux sorties en sens unique : l'une sur la route de Launaguet au Sud-Est du secteur, l'autre sur la rue Sarah Bernhardt au nord.
  - Valoriser la trame verte et le fossé paysager.
- Des **voies secondaires de desserte**, permettront l'accès aux logements en particulier au centre du site. Ces voies seront réalisées sans principe d'impasse et se raccorderont à la voie principale nord-sud.

Le traitement de l'ensemble des voies doit permettre de pacifier les usages.

En partie ouest du secteur de projet, une zone de retournement sera réalisée à l'extrême de l'impasse de Fronton, afin de permettre le retournement en bout d'impasse.

Au regard de son positionnement à l'extrême de l'impasse et dans la continuité des aménagements pour les modes actifs à l'intérieur du périmètre de l'OAP, la zone de retournement devra permettre d'assurer la sécurité et la priorité des modes actifs.

### Stationnement

Lorsque la nature des sols le permet, le stationnement en sous-sol sera privilégié pour les logements collectifs. Le stationnement au pied des façades sera proscrit afin de permettre la création des bandes de jardin en pied de faade.

Lorsque que le stationnement en surface est inévitable, un traitement paysager des ces espaces devra être assuré afin de ne pas nuire à l'ambiance et au caractère paysager du quartier. Le stationnement de surface devra également être traité prioritairement de manière semi-perméable.

Le secteur intégrera des emplacements de stationnement public réservés aux véhicules en autopartage.

## Desserte des terrains par les réseaux

### Eaux usées et eau potable

#### Assainissement

Les réseaux en eaux pluviales et en eaux usées devront être en conformité avec le règlement d'assainissement de Toulouse Métropole.

Systématiquement, les nouvelles architectures de réseaux en eaux usées et en eaux pluviales devront être de type séparatif, aussi bien sur les espaces privés que sur les espaces publics.

#### Eaux usées

Les projets doivent être raccordés aux réseaux publics d'assainissement des eaux usées

Les principes de gestion autonome des eaux usées seront systématiquement proscrits.

Les effluents eaux usées et eaux vannes provenant des projets devront être systématiquement raccordée aux réseaux métropolitains.

#### Eaux potables

La gestion des eaux potables devra être en conformité avec le règlement eaux potables de Toulouse Métropole.

Les projets peuvent être alimentés par les réseaux publics de distribution d'eau potable.

## Eaux pluviales

Compte tenu des contraintes du site, la gestion hydraulique devra être étudiée et traitée dans son ensemble.

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

La gestion des eaux pluviales devra être en conformité avec le règlement d'assainissement pluvial de Toulouse Métropole et les rejets des eaux de ruissellement sur le domaine public devront être limités à 10l/s/ha.

Des modes doux et alternatifs de gestion des eaux pluviales devront systématiquement être étudiés et appliqués sur les espaces publics et privés (noue paysagère, prairie en creux, tranchée ou fossé drainant,...). Le rejet au réseau métropolitain doit être considéré comme dernier recours à une incapacité technique des sols à assumer l'infiltration. Cette infaisabilité devra être appuyée d'un dossier technique démontrant l'incapacité du zéro rejet.

## 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.

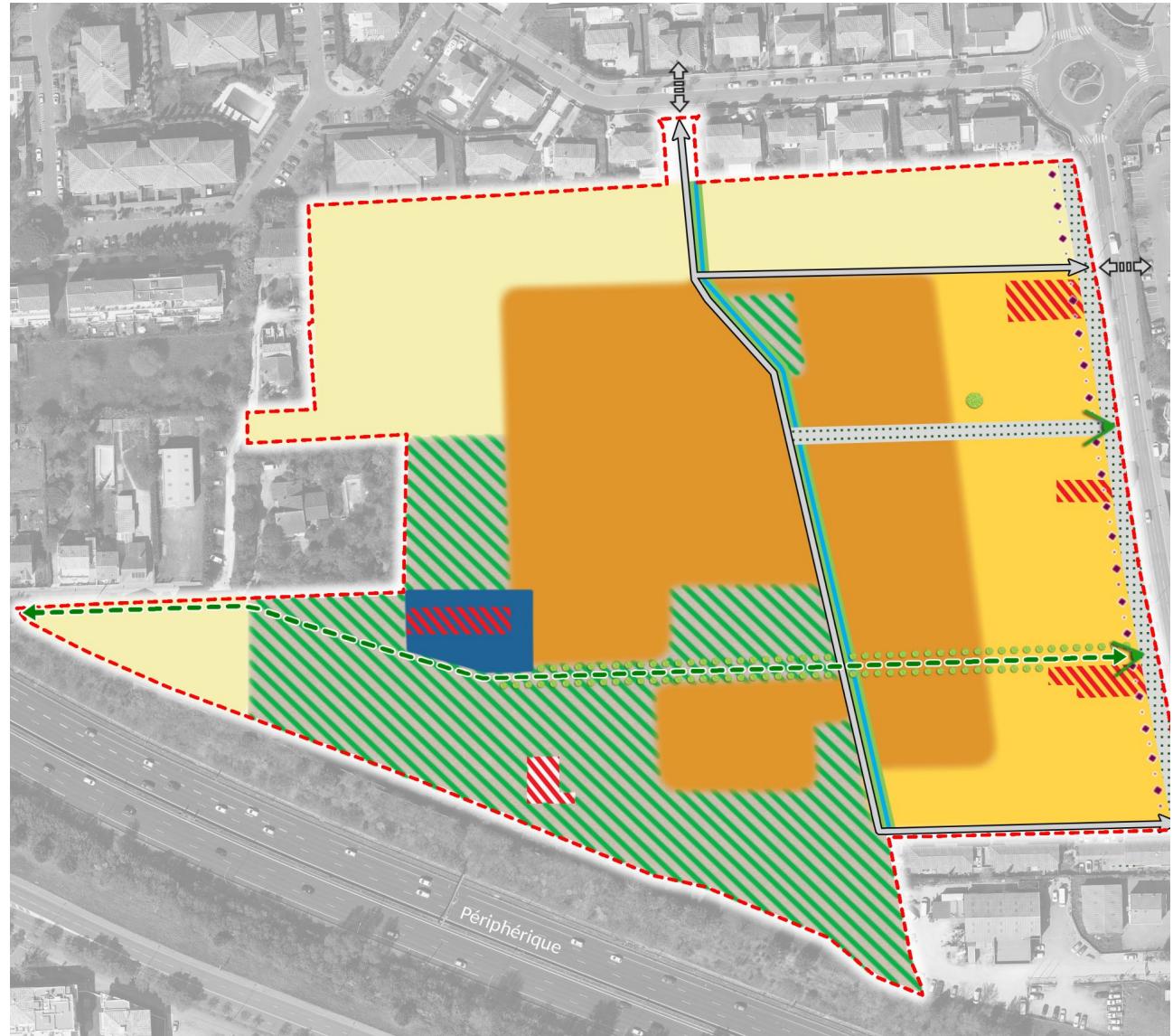
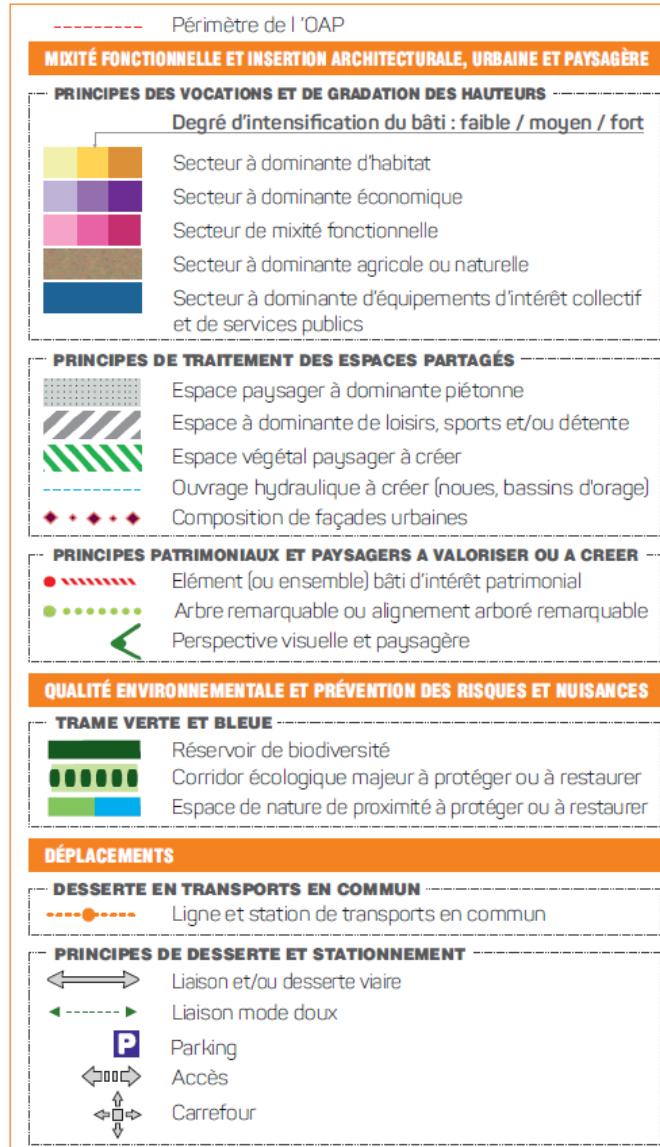
Gestion des biodéchets : le projet devra prévoir également les équipements nécessaires à la gestion des biodéchets selon les critères et contraintes inscrites au RSPGD.

## Phasage du projet

Le projet sera réalisé en 2 phases :

- La première phase concernera principalement des opérations de renouvellement urbain au droit de la route de Launaguet, ainsi que l'urbanisation de la partie Est du secteur jusqu'au fossé.
- La seconde phase permettra le renouvellement urbain au sud de l'impasse de Fronton et permettra de compléter l'urbanisation du secteur de l'OAP Sarah Bernhardt. Cette phase de construction sera autorisée dès lors que :
  - La voie de maillage principale aura été réalisée,
  - Les travaux de requalification de l'impasse de Fronton seront définis techniquement et/ou inscrit financièrement, afin d'offrir un débouché piéton cycle.





## Sommaire

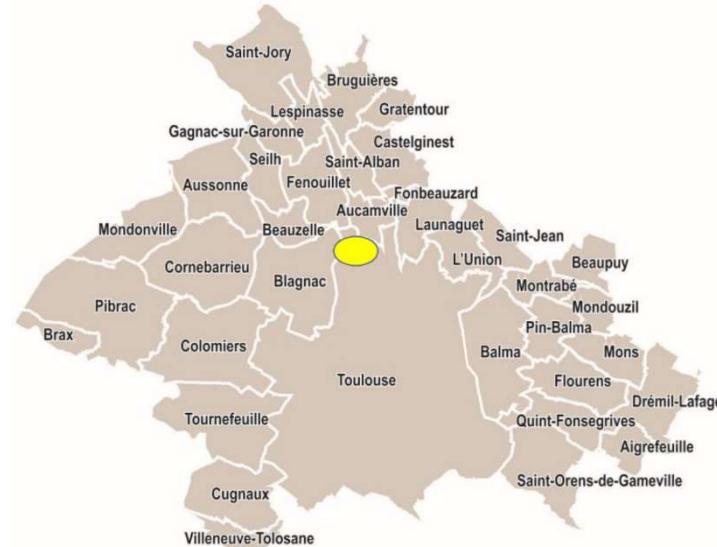
### **5 - Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP)**

#### **5D - OAP par commune**

##### **5D35 – Toulouse - Quartier 8**

- Alfred Nobel
- Cazeneuve - Catellan
- Cervantes





## Situation

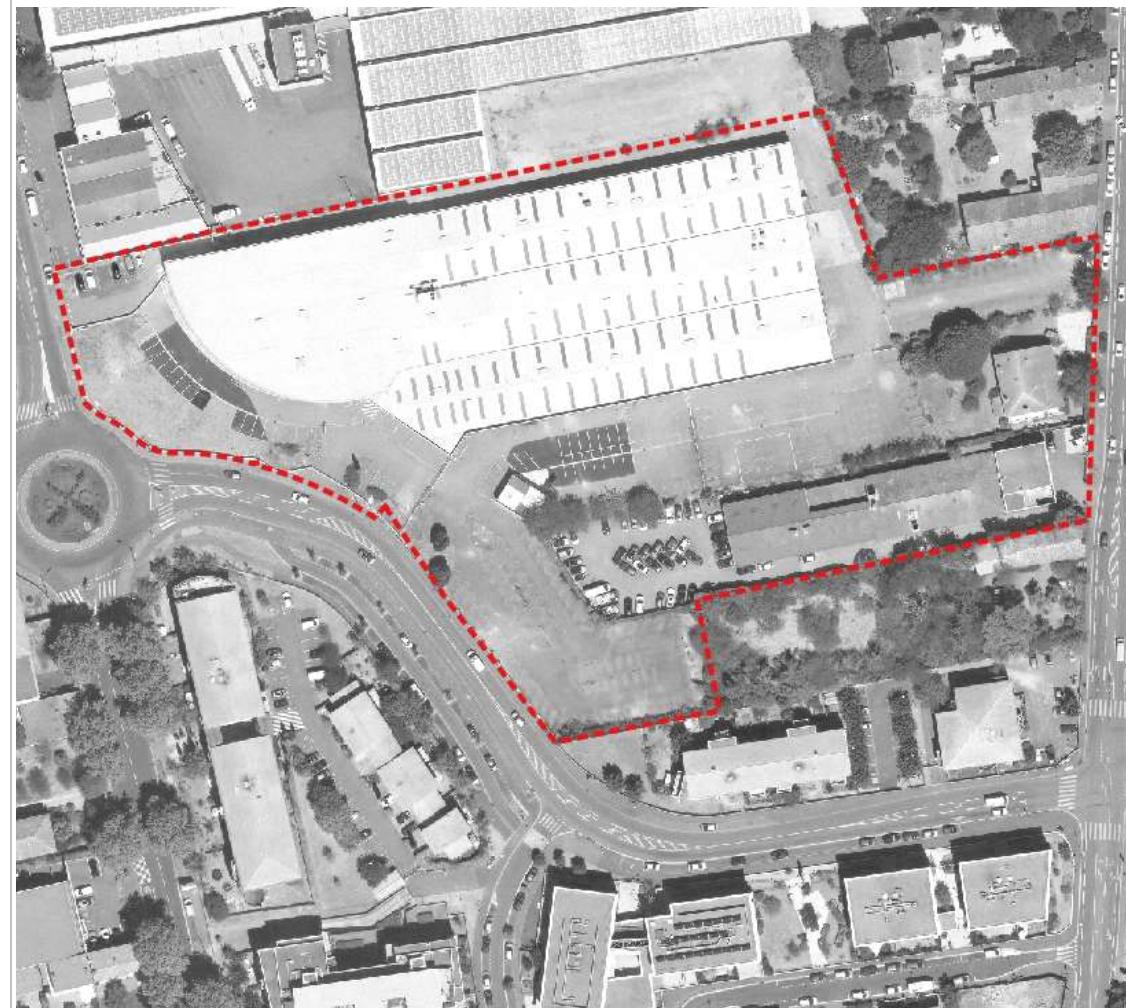
**2,2 ha**

Le territoire de l'OAP est situé dans le nord de la Ville de Toulouse, dans le secteur de la Barrière de Paris. Entre l'avenue des Etats-Unis à l'Est, l'avenue de Fronton à l'Ouest et la rue Alfred Nobel au Sud. Sur l'unité foncière libérée de toute occupation, par le concessionnaire Citroën. En transition entre une zone économique et une zone d'habitat

## Objectifs généraux

### Article L151-7 du Code de l'Urbanisme

- **Mettre en valeur l'environnement**
- Mettre en valeur les paysages
- **Mettre en valeur des 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

### Valoriser l'entrée de ville

Le site est localisé dans le tissu urbain hétérogène de l'entrée Nord de Toulouse, environné d'activités au Nord, à l'Ouest et à l'Est, et d'un secteur résidentiel d'habitat collectif au Sud. La transformation de cette unité foncière, occupée précédemment par un concessionnaire et entièrement minéralisée, participera au renouvellement de l'image de l'entrée de ville Nord de Toulouse et amorcera une requalification plus large du secteur.

Il est compris entre deux axes historiques de Toulouse : l'avenue de Fronton à l'Est et l'avenue des Etats-Unis à l'Ouest. L'avenue des Etats-Unis, voie structurante à l'échelle de l'agglomération toulousaine, permet notamment l'accès au centre-ville depuis l'autoroute A62.



Figure 1 Parcille occupée par le concessionnaire Citroën (2022) vue depuis l'ouest



3. Avenue des Etats-Unis à l'entrée du site



2. Avenue de Fronton



1. Rue Alfred Nobel

La bonne desserte du secteur, par le métro existant ligne B et le futur métro de la 3ème ligne, ainsi que par les axes routiers structurants menant au centre-ville permettent de caractériser ce site comme un lieu approprié à l'accueil de nouvelle population (habitat et emploi).

Le site Citroën bénéficie également d'une grande proximité aux équipements scolaires existants et à venir, ainsi qu'aux espaces verts de proximité.

L'opération permettra la transition entre une zone d'habitat et une zone d'activité.



Figure 2 La desserte du site en métro

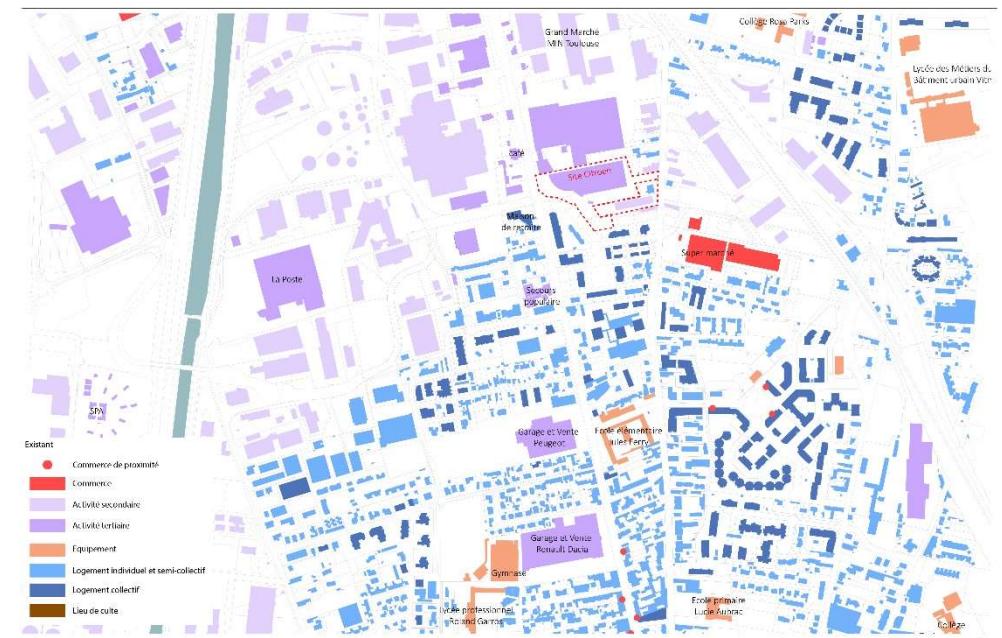


Figure 3 Le site Citroën, à l'interface entre un secteur d'activités et un secteur habité et équipé

## Une haute qualité environnementale

La reconversion de friches industrielles abandonnées telles que le site anciennement occupé par le concessionnaire Citroën permet de répondre aux enjeux environnementaux actuels en renouvelant la ville sur elle-même.

La mutation de poches urbaines inoccupées et perméables s'inscrit dans la démarche vertueuse engagée par Toulouse Métropole.

La transformation de ce site artificialisé et imperméable, contribuant à l'effet d'îlot de chaleur en un quartier habité et renaturé répond à l'objectif de végétalisation des sols et à la création d'îlots de fraîcheur au sein de la ville.

L'aménagement du site permettra de traiter la pollution causée par les usages passés (hydrocarbures) et de retrouver une biodiversité dans ce quartier très minéral.

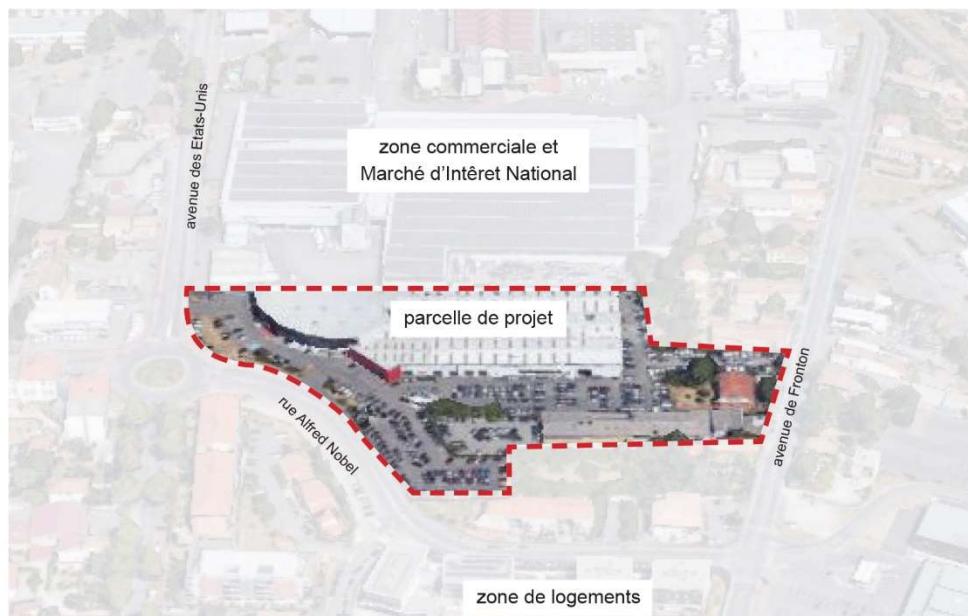


Figure 4 Unité foncière concernée par l'OAP

## Maillage Est / Ouest

Afin de faciliter les déplacements à pied et à vélo dans le secteur, une traversée centrale du site reliera l'avenue des Etats-Unis à l'avenue de Fronton. Cette section complète le maillage cyclable du quartier, aujourd'hui discontinu.

A l'échelle du quartier, ce maillage doux permet de connecter la station de La Vache et ses parcs. Il établit un lien, une accroche vers le canal.

A l'échelle du projet, il permet une desserte structurante pour cette opération de logement et activité.

Une traversée paysagère du site Citroën sera réalisée pour apporter du confort aux déplacements et contribuera à l'effet d'îlot de fraîcheur urbain.

Ce nouveau maillage créera également des traversées visuelles fortes.



Figure 5 Une nouvelle continuité paysagère à travers le site Citroën

- Jardin public
- Jardin privé
- Friche
- Terrains de sport
- Arbre d'alignement sur voie publique



Figure 6 Compléter le maillage cyclable du quartier

- Voie cyclable existante
- Maillage cyclable à créer

## Composer une nouvelle façade urbaine

Les bâtiments seront implantés en partie Ouest, ils constitueront un signal d'entrée de ville et permettront de renouveler l'image du secteur en apportant une densité métropolitaine au quartier.

Des émergences visibles depuis l'avenue de Fondeyre et l'avenue des Etats-Unis définiront une nouvelle façade urbaine structurant l'espace public et mettant en valeur l'amorce de la traversée paysagère.

## Mixité fonctionnelle et sociale

### Éléments de programmation du projet

Le projet prévoit la création d'environ 430 logements +/- 10%.

Une résidence gérée

Commerce, services et activités en pied d'immeuble.

Il respectera la diversité sociale définie dans le règlement du document d'urbanisme sur ce territoire

Le projet pourra être réalisé au fur et à mesure des aménagements.

## Traitement des espaces partagés

Les espaces extérieurs sont de trois natures :

- ▶ Communs (la traversée paysagère et les coeurs d'ilots), accessibles à l'ensemble des habitants et reliés par des venelles
- ▶ Privés (jardins), dans le prolongement des logements au rez-de-chaussée
- ▶ Inaccessibles et densément plantés (franges boisées), permettant une mise à distance par rapport aux parcelles voisines.

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

### Principes de qualité architecturale

Les bâtiments collectifs et intermédiaires sont pensés pour apporter une grande qualité d'usage aux habitants. L'orientation et la volumétrie des bâtiments favorisent :

- ▶ L'ensoleillement
- ▶ Les vues dégagées
- ▶ Des espaces extérieurs privatifs généreux et bien orientés sous forme de jardins, terrasses ou loggias
- ▶ L'accès visuel et physique aux coeurs d'ilots paysagers

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

**secteur d'intensification moyenne : hauteur absolue 25 m maximum**

**secteur d'intensification forte : hauteur absolue 40 m maximum**

Les bâtiments implantés le long de la sente paysagère centrale sont alternativement des immeubles à gradins orientés Nord/Sud et des bâtiments intermédiaires.

Les bâtiments situés au Sud de la sente proposent une dégressivité des hauteurs bâties vers le Sud afin d'assurer une transition avec le tissu urbain avoisinant et une intégration cohérente du projet, tout en favorisant l'accès à la lumière pour les logements.

### Principes paysagers à créer

Le projet s'organise autour de la sente paysagère centrale, large espace public planté et végétalisé, sur lequel se connectent des venelles donnant accès aux coeurs d'ilots paysagers.

## Qualité environnementale et prévention des risques et nuisances

### Reconversion d'une friche industrielle

Diminution des surfaces imperméabilisées

Traitement des pollutions, dépollution des terrains

Lutte contre l'étalement urbain

### La trame verte et bleue

La végétation est conçue pour améliorer le confort climatique des espaces extérieurs et la biodiversité en milieu urbain.

Création de failles visuelles régulières le long de la voie créée.

Pour le choix des essences dans les espaces verts à aménager, se référer aux essences locales.

### Les risques et nuisances

L'adressage des bâtiments le long d'une sente piétonne favorise le calme et la mise à distance des habitants vis-à-vis des axes routiers alentours très circulés et générateurs de bruit et de pollution.

### Le confort climatique

L'organisation de la parcelle est pensée pour favoriser l'ensoleillement des logements tout en apportant ombre et fraîcheur en été.

Les logements sont au maximum traversants ou bi-orientés pour faciliter la ventilation et le rafraîchissement naturel.

## Déplacements

### Lignes et stations de transport en commun

Le site Citroën est localisé à moins de 10 minutes à pied de la station de métro La Vache.

La traversée du site facilite l'accès aux arrêts de bus implantés sur l'avenue de Fronton et l'avenue des Etats-Unis.

### Déplacements modes actifs

La sente paysagère centrale permet de faciliter les traversées Est-Ouest pour les piétons et vélos.

### Desserte des terrains par les voies

Les accès aux parkings se font depuis la rue Alfred Nobel et l'avenue de Fronton. Les véhicules particuliers n'accèdent pas à l'intérieur du site.

### Stationnement

Le stationnement sera défini selon les règles du PLUiH.

## Desserte des terrains par les réseaux

### Eaux usées et eau potable

Le site dispose d'une desserte générale en réseaux d'eaux usées et eau potable. Si nécessaire, d'éventuelles extensions ou renforcements seront étudiés et programmés en lien avec le phasage du projet.

### Eaux pluviales

Le site est desservi par le réseau d'eaux pluviales, le projet d'aménagement devra respecter la règle de limitation de rejet qui s'applique sur Toulouse Métropole les principes de gestion des eaux pluviales viseront à favoriser dès que possible l'infiltration à la parcelle, ils pourront être multifonctionnels et/ou mutualisés avec les espaces verts.







## Situation

**1,93 ha**

Le territoire de l'OAP est situé en Quartier 8, dans le périmètre Grand Matabiau, entre les rues Cazeneuve et Marie-Claire de Catellan et le chemin du Cordeau. Enne se trouve à proximité directe de la future station ligne C « Toulouse Lautrec » et du lycée du même nom

## 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

### Un site situé au pied de la future station « Toulouse Lautrec »

Le territoire de l'OAP se situe le long des voies ferrées, face au futur pôle d'échange multimodal Toulouse Lautrec, à la croisée d'équipements scolaires et sportifs métropolitains. Il se situe également dans le périmètre de la concession d'aménagement du projet urbain Grand Matabiau Quais d'Oc.

Le secteur de l'OAP est actuellement desservi en transports en commun par les lignes de bus 27 et 41.

Cette desserte en transport en commun va être renforcée par la création de la nouvelle station de la 3<sup>ème</sup> ligne de métro « Toulouse Lautrec » et une augmentation de l'offre de bus à moyen terme.

La future station ligne C Toulouse Lautrec sera située sur le parvis identifié dans l'OAP.

Le site est également concerné par le Réseau Express Vélo n°5 dont le tracé est prévu rue Marie-Claire de Catellan.

### Permettre le renouvellement urbain d'un site en dévalorisation

Le tissu urbain du secteur Toulouse Lautrec est hétérogène et composé de maisons individuelles, de logements collectifs et d'équipements implantés sur de larges emprises.

La rue de Catellan qui borde le secteur de l'OAP permet de rejoindre la partie Est des voies ferrées vers le quartier Borderouge.

L'ensemble de bâtiments collectifs situé sur la rue de Catellan a connu de nombreuses difficultés de sécurité, le site est aujourd'hui sécurisé (murage, gardiennage). Inoccupé, son renouvellement participera à la requalification du quartier. L'implantation de nouvelles constructions en façade du futur pôle d'échange multimodal Toulouse Lautrec permettra d'animer qualitativement le futur parvis.

### Intensifier le tissu urbain en façade du futur PEM et préserver les séquences de maisons

L'objectif de cette OAP est d'accompagner le renouvellement urbain d'une première partie de ce secteur en lien avec l'arrivée du métro. Cette intensité verticale doit s'accompagner d'une épaisseur limitée des bâtiments permettant la création de logements traversants qui profitent d'une double orientation.

L'objectif est d'organiser une transition des hauteurs afin de maintenir des hauteurs plus basses vers le sud du site, en direction du secteur du Raisin (Projet Grand Matabiau Quais d'Oc). L'enjeu est de préserver et de consolider la séquence de maisons en accompagnant et en encourageant les projets de réhabilitation et surélévation mesurée ou de constructions nouvelles en chartreuse dans le prolongement du parcellaire, afin de préserver la diversité des formes d'habiter.



Séquence de maisons situées rue Cazeneuve

## Mettre en valeur le patrimoine végétal existant et créer des porosités vers les cœurs d'îlots



Vue aérienne du secteur

La bande végétalisée située le long de voie ferrée sera maintenue afin de créer une barrière végétale entre le site et la voie ferrée. Non constructible, elle permet de mettre les constructions à distance des emprises SNCF.

L'enjeu sera également de créer des porosités visuelles depuis l'espace public vers les cœurs d'îlots végétalisés en créant des ruptures espaces bâties/ non bâties.

## Mixité fonctionnelle et sociale

### Éléments de programmation du projet

Le secteur aura pour vocation principale l'habitat.

Sur ce secteur il est envisagé d'accueillir de 40 à 70 logements supplémentaires (par rapport au nombre de logements déjà existants) dont du logement social.

Le projet porté sur la partie en renouvellement urbain, à l'angle des rues Catellan et Cazeneuve, devra participer à la démarche engagée par la collectivité consistant à proposer une résidence spécifique sur la part sociale à l'échelle de chacune des stations de la troisième ligne de métro.

Les bâtiments situés sur le Parvis de la future station pourront comporter un socle actif à usage de commerce ou de bureaux afin d'animer le futur parvis.

La séquence de maisons plus au sud sera conservée de part et d'autre de la rue Cazeneuve. Les projets de réhabilitation et surélévation mesurée ou de constructions nouvelles en chartreuse dans le prolongement du parcellaire seront encouragés.

### Traitements des espaces partagés

Le parvis du métro, sera à la fois un pôle d'échange multimodal mais également un lieu de rencontre et de convivialité en lien avec le lycée Toulouse Lautrec.

Les cœurs d'îlots privatifs seront paysagers et comporteront des espaces de peine terre. Ils devront permettre de favoriser les rencontres en proposant une mutualisation des usages tout en garantissant l'intimité des logements.

Des porosités visuelles seront créées afin de rendre lisible ces cœurs d'îlot depuis l'espace public

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

### Principes de qualité architecturale

Les bâtiments collectifs situés à l'intersection des rues Catellan et Cazeneuve sont désormais inoccupés et murés. Leur démolition permettra l'implantation de nouvelles constructions qui viendront structurer la composition de la façade urbaine et animer le parvis du futur pôle d'échange multimodale Toulouse Lautrec.

L'intensité verticale sera localisée en façade du parvis ce qui permettra de dégager des espaces libres et de pleine terre en cœur d'îlot, et de créer des logements traversants qui profitent d'une double orientation.

L'architecture proposée devra participer à la définition des espaces publics : principe d'alignement, vue sur les coeurs d'îlots végétalisés depuis la rue, etc.

Ces bâtiments s'implanteront dans la continuité des constructions déjà existantes rue Marie-Claire de Catellan.

Les logements collectifs bénéficieront d'espaces extérieurs privatifs généreux de pleine terre.

Le long de la rue Cazeneuve, des volumes épannelés permettront d'assurer une transition des hauteurs afin de maintenir des hauteurs plus basses vers le sud du site. Il s'agira de consolider la séquence de maisons existantes et de maintenir des hauteurs relativement basses de part et d'autre de la rue Cazeneuve.

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

Secteur d'intensification faible : de 0 à 9 mètres

Secteur d'intensification moyenne : de 9 à 20 mètres

Secteur d'intensification forte : de 20 à 30 mètres

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

L'objectif est de végétaliser les espaces publics et privés dans un périmètre aujourd'hui fortement marqué par les emprises ferroviaires et les axes routiers.

La plantation des espaces publics et privés participera à la création d'une armature verte le long des voies ferrées. La préservation de coeurs d'îlot végétalisés et de pleine terre permettra de limiter les îlots de chaleur urbain.

Les coeurs d'îlots en pleine terre et végétalisés existants seront préservés et renforcés.

Les principaux principes paysagers sont les suivants :

- ▶ Maintien de la bande végétale entre le site et la voie ferrée,
- ▶ Coeurs d'îlots végétalisés à créer ou à préserver et renforcer,
- ▶ Maintien des espaces privés verts des maisons et arbres de qualité.

## Qualité environnementale et prévention des risques et nuisances

### La trame verte et bleue

Les dispositions suivantes seront à privilégier :

Composer les aménagements paysagers en cohérence avec le déjà-là et la trame arborée publique et privée à l'échelle du quartier pour préserver et intensifier les îlots de fraîcheur : continuité paysagère, effet de masse...

### Les risques et nuisances

La conception des bâtiments devra prendre en compte l'objectif de limitation des nuisances sonores.

Les dispositions suivantes seront à privilégier :

- Orientation des façades ouvertes en opposition avec la voie ferrée,
- Ouverture des logements vers le cœur d'îlot paysager,
- Traitement acoustique performant de la façade située à proximité de la voie ferrée.

### Le confort climatique

L'amélioration du confort climatique et la réduction des consommations d'énergie pourront aussi être favorisées par des réponses architecturales adaptées : conception de logements traversants, réalisation de césures, travail d'épannelage...

Il convient de protéger les espaces occupés, les entrées, les façades exposées en les positionnant de manière adéquate par rapport à la pluie et aux vents dominants.

Il est souhaitable de créer des espaces extérieurs lumineux, tempérés, ensoleillés ou ombragés, en tenant compte du bâti pour exploiter ou se protéger des effets de masque. Une multitude de dispositifs sont possibles pour travailler sur ces ambiances climatiques.

## Déplacements

### Lignes et stations de transport en commun

En termes de transports en commun, le secteur est desservi :

- ▶ Par les bus n°27 et 41 (une augmentation de l'offre est envisagée à moyen terme),
- ▶ Et sera desservi par la future station ligne C Toulouse Lautrec.

### Déplacements modes actifs

Le site est également concerné par le Réseau Express Vélo n°5 dont le tracé est prévu rue Marie-Claire de Catellan.

### Desserte des terrains par les voies

Le site est desservi par les rues Cazeneuve, Catellan et le chemin du Cordeau.

### Stationnement

Pour les bâtiments de logements collectifs, le stationnement devra être couvert et intégré aux espaces bâtis.

## Desserte des terrains par les réseaux

### Eaux usées et eau potable

Le site dispose d'une desserte générale en réseaux d'eaux usées et potable. Si nécessaire d'éventuelles extensions ou renforcements seront étudiés et programmés.

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

### Eaux pluviales

Le site est desservi par le réseau d'eaux pluviales, le projet d'aménagement devra respecter la règle de limitation de rejet qui s'applique sur Toulouse Métropole. Les principes de gestion d'eaux pluviales viseront à favoriser dès que possible l'infiltration à la parcelle, ils pourront être multifonctionnels et/ou mutualisés avec les espaces verts.

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.

### 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.

**Secteur Toulouse Lautrec****OAP Cazeneuve - Catellan****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

**PRINCIPE DE TRAITEMENT DES ESPACES PARTAGÉS**

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

**PRINCIPES PATRIMONIAUX ET PAYSAGERS À VALORISER OU À CRÉER**

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

**QUALITÉ ENVIRONNEMENTALE ET PRÉVENTION DES RISQUES ET NUISANCES**

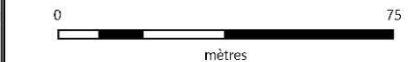
	TRAME Verte ET Bleue
	Réservoir de biodiversité
	Corridor écologique majeur à protéger ou à restaurer
	Espace de nature de proximité à protéger ou à restaurer

**DÉPLACEMENTS****DESSERTE EN TRANSPORTS EN COMMUN**

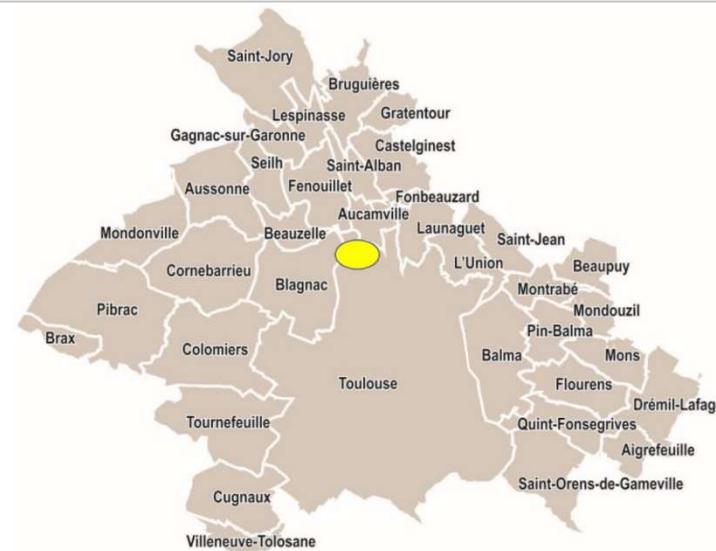
	Ligne et station de transports en commun
--	--

**PRINCIPES DE DESSERTE ET DE STATIONNEMENT**

	Liaison et / ou desserte viaire
	Liaison mode actif
	Parking
	Accès
	Carrefour







## Situation

3,1 ha

Le territoire de l'OAP est situé :

- Dans le nord de la Ville de Toulouse, secteur de la Barrière de Paris
- Entre l'Avenue des Etats-Unis à l'Est et la rue Cervantes à l'Ouest
- Sur l'unité foncière libérée par l'ancien concessionnaire Peugeot

## Objectifs généraux

Article L151-7 du Code de l'Urbanisme

- **Mettre en valeur l'environnement**

- Mettre en valeur les paysages
  - Mettre en valeur des 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

### Une haute qualité environnementale

Au regard des enjeux environnementaux, la reconversion des friches industrielles abandonnées (comme ce terrain anciennement occupé par le concessionnaire Peugeot) apparaît comme une urgence environnementale dans le développement des métropoles.

Ce site entièrement artificialisé et sans végétation, est intégralement composé d'un bâtiment et d'une nappe de parking imperméable.

Cette composition participe à l'effet d'îlot de chaleur urbain de ce quartier.

Sa transformation est l'occasion de créer un quartier habité et renaturé, ainsi que de redonner sa place à la végétation, la reconstitution du sol et l'infiltration naturelle afin de participer plus largement au confort climatique en ville.

Ainsi, ce nouvel aménagement du site permettra :

- De traiter la pollution causée par les usages passés.
- De retrouver des continuités écologiques entre le parc Cervantes à l'ouest et l'Avenue des Etats-Unis à l'Est.
- De créer de nouvelles continuités végétales avec les parcelles situées au nord et au sud, qui comportent des jardins privatisés plantés accueillant une plus grande biodiversité.



Figure 1 Le site occupé par le concessionnaire Peugeot – 2018

## **Enjeux et objectifs du projet**

## **Création d'une centralité**

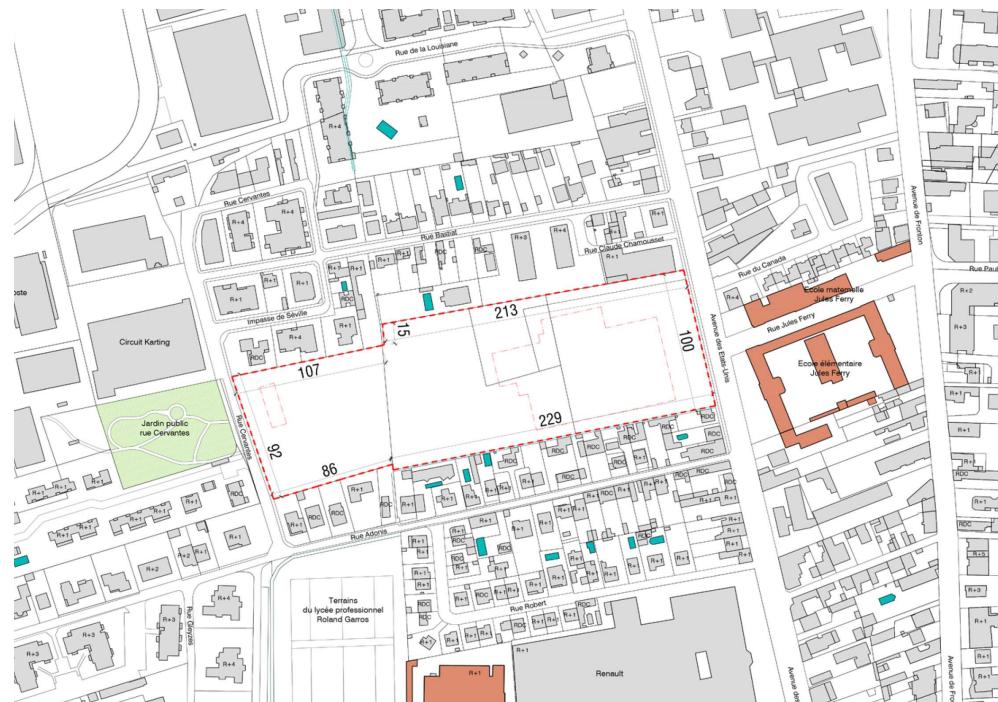
Le tissu urbain compris entre l’Avenue des Etats-Unis et la rue Cervantes est hétérogène, composé de maisons individuelles, d’immeubles de logements, d’activités et d’équipements implantés sur des grandes emprises.

L'Avenue des Etats-Unis est un axe historique de Toulouse. Il s'agit d'une voie structurante à échelle de l'agglomération toulousaine, circulée, permettant notamment l'accès au centre-ville depuis l'autoroute A62.

La reconversion de cette unité foncière participera au renouvellement de l'image du Nord de Toulouse et amorcera une requalification de ce secteur.

L'implantation de nouvelles constructions le long de cet axe apportera une animation nouvelle au secteur.

Une bande végétalisée le long de la frange Est du terrain apportera une respiration le long de cette Avenue au caractère routier.



A photograph of a street scene. On the left, there's a building with a sign that partially reads "Cochon". A white car is parked in front of it. The road has a green bike lane on the left and a white dashed line down the center. On the right, there's a bus stop with a shelter and a bench. Several cars are parked along the curb. In the background, there's a modern building with large glass windows and a tall antenna tower. The sky is clear and blue.

## **Vue de l'avenue des Etats-Unis au droit du site**



#### *Vue du site dans l'axe de la rue Jules Ferry*



### *Rue Cervantès à l'Ouest du site*

## Création d'une centralité

Cette unité foncière est actuellement desservie :

- A l'Est par la station de métro La Vache (ligne B), le site est situé en zone d'influence des stations TCSP (rayon de 600m autour de la station de métro).
- Par les lignes de bus 15 et 29.

Cette desserte en transport en commun va être renforcée par la création de la nouvelle station de la 3ème ligne de métro, « Fondeyre », qui verra le jour à l'intérieur du périmètre de l'OAP en partie Ouest du site.

Afin de répondre aux besoins du secteur, ce nouveau quartier accueillera également un groupe scolaire.

Au regard des équipements existants et futurs, la programmation à dominante d'habitat ainsi que la composition urbaine mettront en scène ce nouveau lieu de vie au cœur de la métropole.

D'autre part, un espace public sera aménagé autour de la nouvelle station de métro « Fondeyre » avec une animation à définir en rez-de-chaussée. Cet espace public sera prolongé autour du Groupe Scolaire et reliera les tissus habités alentours.

De plus, des commerces, cohérents avec l'offre commerciale existante sur le secteur, viendront compléter cette nouvelle centralité.

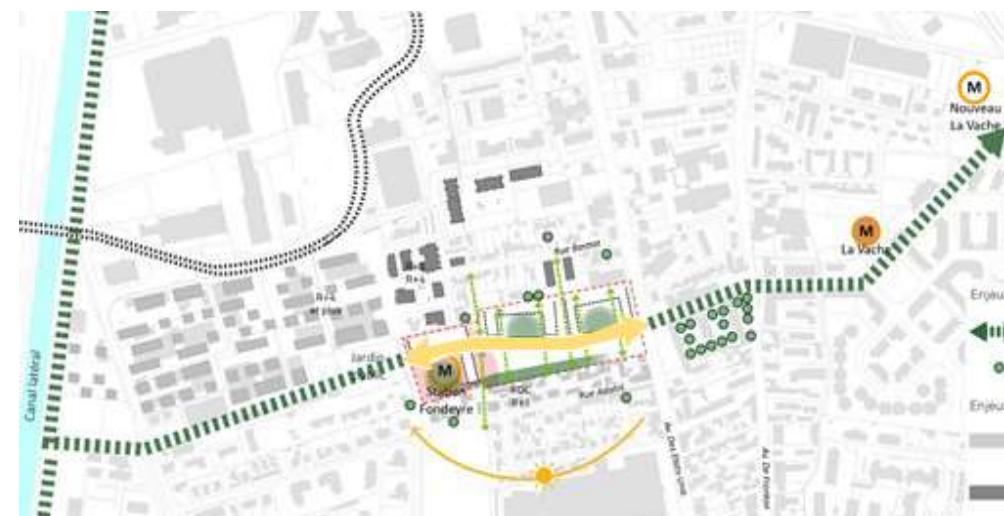


Figure 2 Enjeux urbains : une nouvelle connexion Est-Ouest

## Maillage Est / Ouest

Dans l'aménagement du site, la végétalisation des espaces extérieurs permet de restaurer des **continuités végétales à grande échelle**, et d'apporter de la fraîcheur au quartier et des espaces d'usage qualitatifs pour les habitants. Il renforcera la qualité du cadre de vie pour les futurs habitants.

Le maillage Est/Ouest créé dans le cadre du projet permettra de mettre en réseau les parcs de proximité que sont :

- Le parc Cervantes qui participe aux espaces verts du quartier
- Le canal latéral à la Garonne
- Le jardin public du quartier de la Vache

Ainsi l'aménagement du site permettra de créer une continuité de la trame verte entre le canal latéral à la Garonne et le jardin public du quartier de la Vache, à travers ce futur quartier qui sera végétalisé et accueillera différents modes de déplacement.

Le parc Cervantes situé à proximité directe, participe aux espaces verts du quartier et sera raccroché à la trame végétale qui sera créée.

Le parvis de la station de métro sera quant à lui support de nouveaux usages et pôle de mobilités. Il sera végétalisé et s'inscrira en complémentarité de ce parc existant.

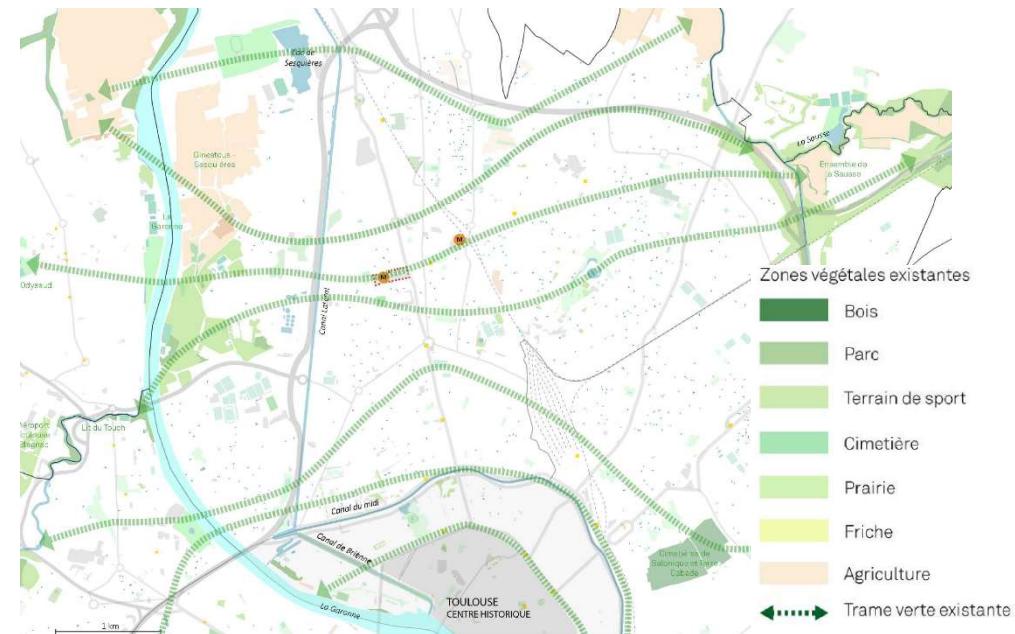


Figure 4 Trame paysagère à créer à l'échelle métropolitaine

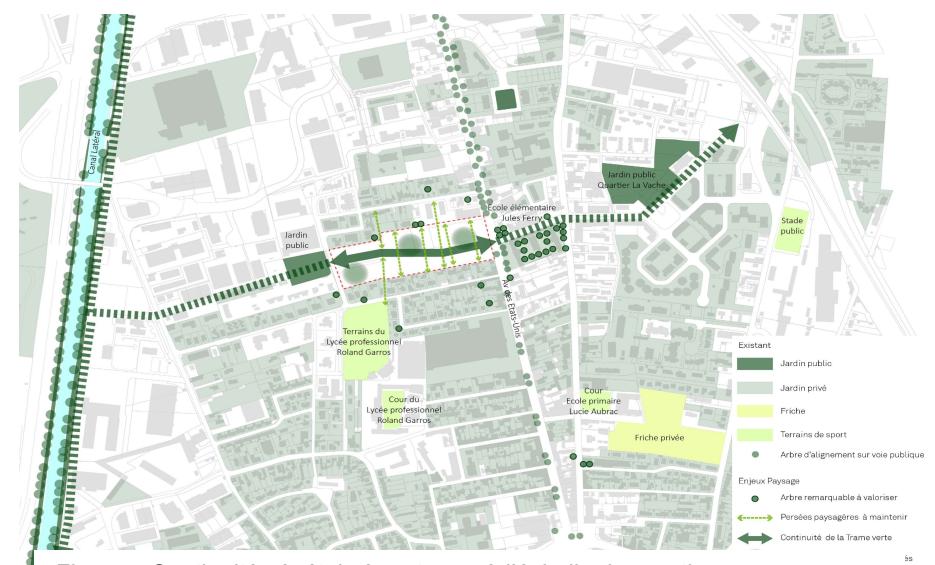


Figure 5 Continuité végétale à restaurer à l'échelle du quartier

## Maillage Est / Ouest

La trame viaire et l'hétérogénéité du tissu urbain du secteur de la Porte de Paris contraignent les déplacements en mode actif.

A l'échelle de ce nouveau quartier, il est nécessaire de retrouver un maillage interne permettant la desserte des nouveaux usages.

Cette nouvelle voie centrale sera support de modes doux piétons/cycles pour les habitants et usagers. Ainsi, une piste cyclable bidirectionnelle au nord, une bande plantée et un large trottoir de part et d'autre de la chaussée composent cette voie.

Elle assurera la desserte locale des nouvelles habitations et l'accès au Groupe Scolaire.

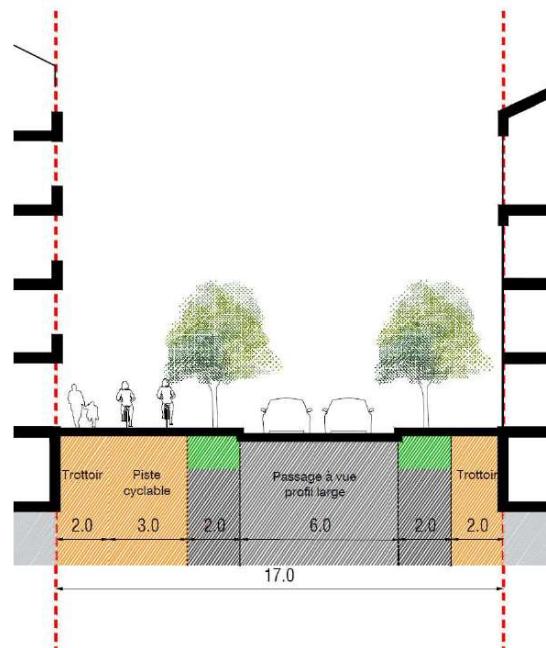


Figure 6 Coupe de principe sur la voie centrale – gabarit 17 m



## Mixité fonctionnelle et sociale

### Eléments de programmation du projet

- ▶ Le projet prévoit la création d'environ 370 logements (+/- 10%) :
- ▶ Une station de la 3<sup>ème</sup> ligne de métro
- ▶ Des commerces et activités
- ▶ Un groupe scolaire
- ▶ Une résidence gérée
- ▶ Les typologies de logements sont variées :
  - des immeubles plus hauts s'implantent aux abords des espaces publics structurants (parvis et avenue des Etats-Unis)
  - des immeubles s'implantent de part et d'autre du groupe scolaire
  - en partie sud du site, à proximité du tissu résidentiel de maisons individuelles, le bâti prend la forme d'habitat intermédiaire de 3 étages au plus.
  - de grands logements privilégiant les familles
- ▶ Il respectera la diversité sociale définie dans le règlement du document d'urbanisme sur ce territoire
- ▶ Le projet participe à la démarche engagée par la collectivité consistant à proposer une résidence spécifique sur la part sociale à l'échelle de chacune des stations de la troisième ligne de métro. Ce sujet sera porté par les services de la Métropole et de la ville.
- ▶ Le projet pourra être réalisé au fur et à mesure des aménagements.

### Traitement des espaces partagés

Les espaces extérieurs sont hiérarchisés, des espaces collectifs aux espaces intimes et privés :

- ▶ Les espaces partagés sont constitués par le parvis du métro et la voie centrale. La voie centrale, en double sens, favorise les mobilités douces par la présence de pistes cyclables séparées et de larges trottoirs arborés.
- ▶ Le parvis du métro en lien avec le groupe scolaire apparaît comme un lieu de convivialité. Il rassemble commerces, services et activités autour de la station de métro.
- ▶ Les jardins communs accessibles aux habitants des logements collectifs, traversés par des venelles, densément plantés et support d'usages
- ▶ Les jardins à usage privatifs, en continuité des rez-de-chaussée

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

### Principes de qualité architecturale

- ▶ Les logements bénéficieront d'espaces extérieurs privatifs généreux
- ▶ Une architecture à échelle humaine sera proposée : dominante verticale des façades, différentes séquences au sein des bâtiments, toitures habitées, variation de l'épannelage
- ▶ L'architecture créée doit participer à la définition des espaces publics : implantation en limite d'espace public, vue sur les coeurs d'ilots végétalisés depuis la rue...

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

- ▶ secteur d'intensification faible : hauteur absolue 12m maximum
- ▶ secteur d'intensification moyenne : hauteur absolue 18m maximum
- ▶ secteur d'intensification forte : hauteur absolue 24 à 30m maximum

## Qualité environnementale et prévention des risques et nuisances

### Reconversion d'une friche industrielle

- ▶ Diminution des surfaces imperméabilisées
- ▶ Traitement des pollutions, dépollutions des terrains
- ▶ Lutte contre l'étalement urbain

### La trame verte et bleue

- ▶ La végétalisation est conçue pour améliorer le confort climatique des espaces extérieurs et la biodiversité en milieu urbain.
- ▶ Création de failles visuelles régulières le long de la voie créée.
- ▶ Pour le choix des essences dans les espaces verts à aménager, se référer aux essences locales.

### Les risques et nuisances

- ▶ La voie centrale sera une voie de desserte multi-modale.
- ▶ Les pistes cyclables séparées de la voirie et les larges trottoirs sécurisent et rendent confortables les déplacements au sein du quartier
- ▶ L'élargissement de l'espace public au droit de l'école constitue un espace d'attente protégé des circulations

### Le confort climatique

- ▶ La composition des bâtiments au sein d'espaces végétalisés et plantés apporte la fraîcheur et l'ombre nécessaire au confort climatique
- ▶ Le gabarit et l'orientation des bâtiments sont prévus pour proposer des logements traversants ou bi-orientés favorisant le confort d'été et bénéficiant d'un apport naturel de chaleur et de lumière l'hiver.

## Déplacements

### Lignes et stations de transport en commun

- ▶ Accueil de la future gare de métro de la ligne 3
- ▶ Une piste cyclable bi-directionnelle est implantée le long de la voie centrale, au Nord.
- ▶ Les piétons bénéficient de larges trottoirs ombragés.

### Déplacements modes actifs

- ▶ Les déplacements en modes actifs sont incités par la qualité des espaces publics, et le confort climatique des espaces extérieurs

### Desserte des terrains par les voies

- ▶ L'axe central est une voie de desserte des logements et la desserte locale du groupe scolaire

### Stationnement

- ▶ Le stationnement sera défini selon les règles du PLUi-H.

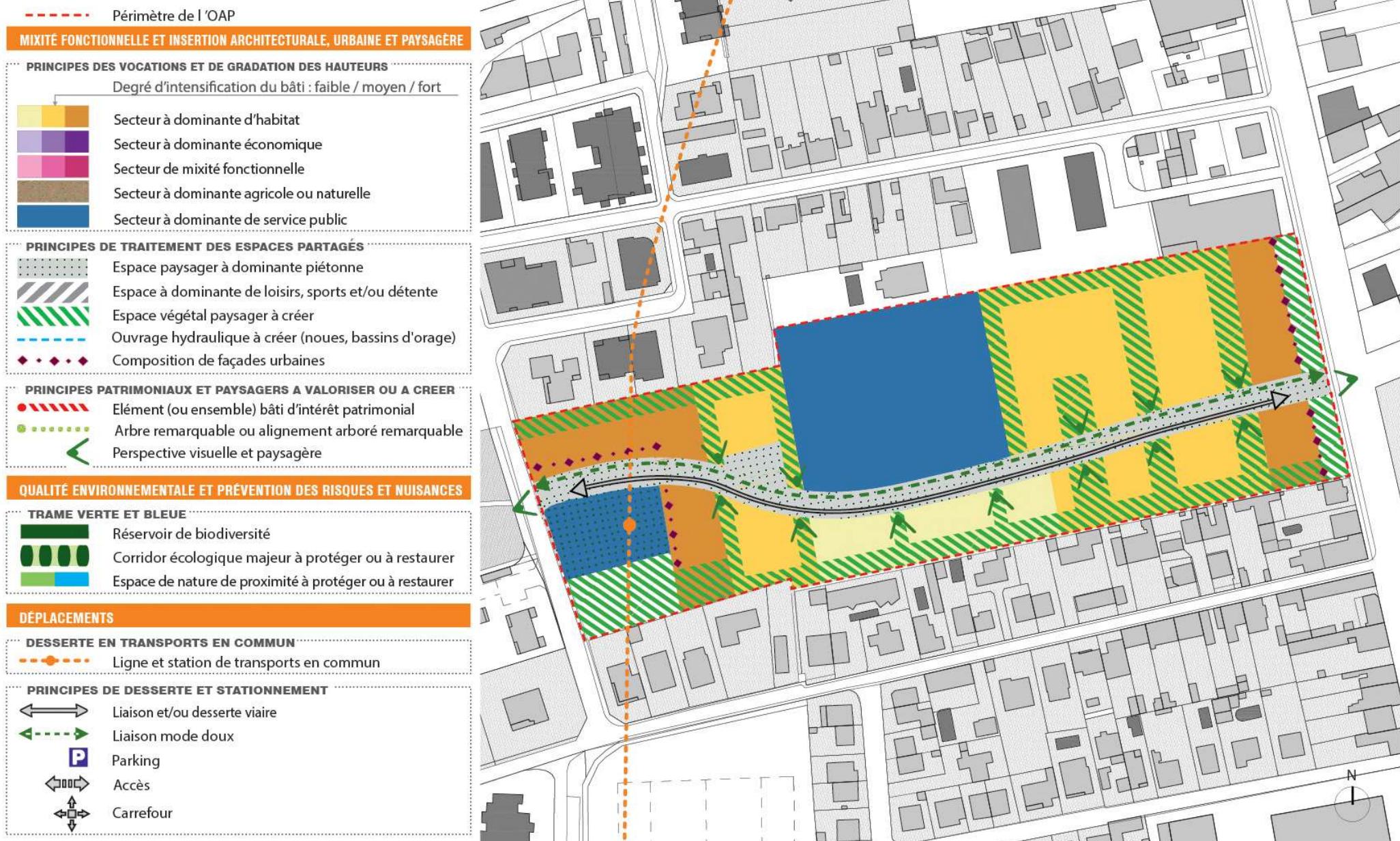
## Desserte des terrains par les réseaux

### Eaux usées et eau potable

- ▶ Le site dispose d'une desserte générale en réseaux d'eaux usées et eau potable. Si nécessaire, d'éventuelles extensions ou renforcements seront étudiés et programmés en lien avec le phasage du projet.

### Eaux pluviales

- ▶ Le site est desservi par le réseau d'eaux pluviales, le projet d'aménagement devra respecter la règle de rejet qui s'applique sur Toulouse Métropole les principes de gestion des eaux pluviales viseront à favoriser dès que possible l'infiltration à la parcelle, ils pourront être multifonctionnels et/ou mutualisés avec les espaces verts.



## Sommaire

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

#### **5D - OAP par commune**

##### **5D35 – Toulouse - Quartier 9**

- Albi Rostand
- Izards Trois Cocus





## Situation

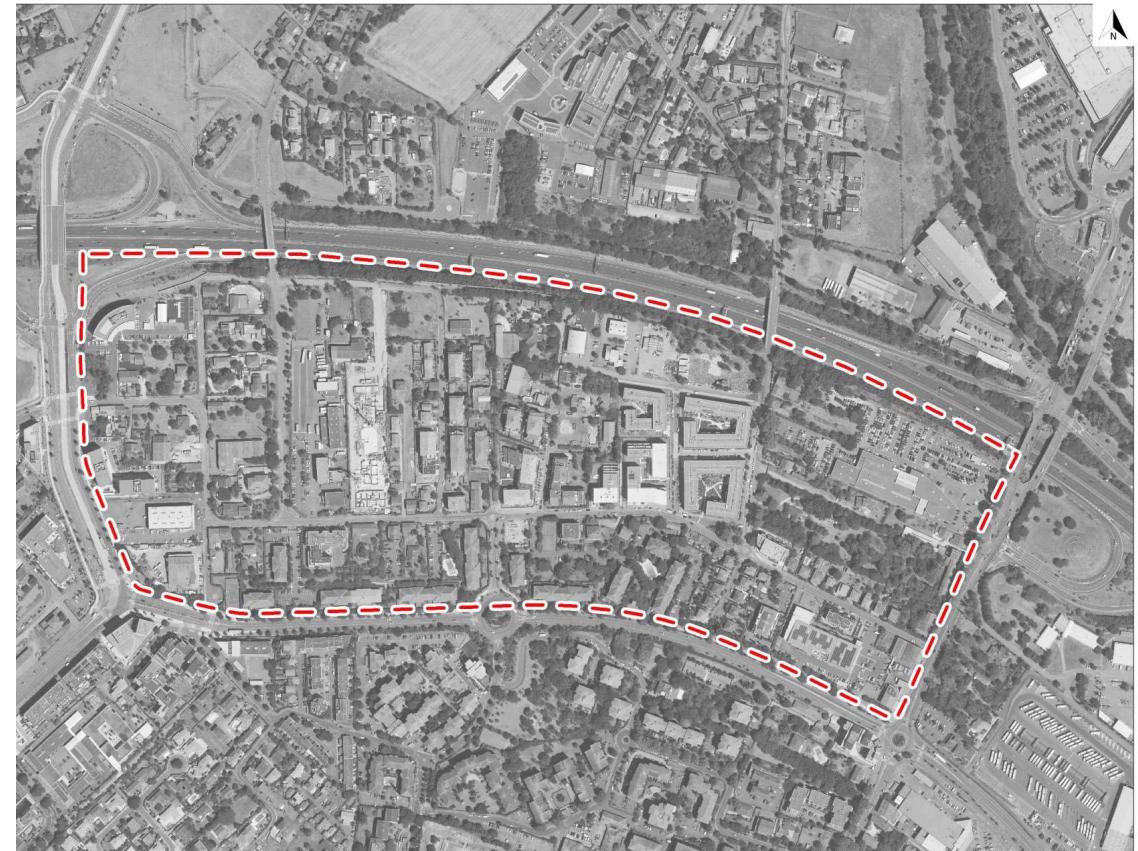
**37 ha**

Le territoire de l'OAP est situé dans le Territoire Nord de Toulouse Métropole, dans le quartier 9 de Toulouse. Ses limites sont : au nord le périphérique au sud le boulevard Netwiller; à l'est la Route d'Albi (D 188); à l'ouest le Boulevard Florence Arthaud. Il est composé de secteurs à vocation d'activité économique et d'habitat.

## 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

### Une occupation actuelle variée...

Un périmètre qui s'étend au sud du périphérique et comprend des sous-secteurs aux caractéristiques d'occupation très différentes. Le secteur Albi Rostand, avec des typologies variées associant maisons individuelles, collectifs et activités économiques, est un quartier de ville relativement bien desservi et qui continue à se développer.

### ...caractérisée par une desserte hétérogène et incomplète

Le réseau de desserte est bien structuré mais le maillage, bien qu'étendu, reste ponctuellement interrompu. Un réseau technique assez bien dimensionné (eaux pluviales, eaux usées, eaux potable...).

### Un territoire en évolution ...

Un territoire en évolution directement connecté désormais par une infrastructure de desserte importante (le Boulevard Florence Arthaud) reliant la ville de Toulouse aux communes nord de l'agglomération et qui vient compléter l'«axe Virebent». Il est le support d'un axe de transport collectif en site propre.

### ... caractérisé par un potentiel de renouvellement urbain important

Le territoire Nord se caractérise par une pression foncière particulièrement importante sur le secteur « Albi Rostand ».

Ce fort potentiel de renouvellement urbain n'est pas en adéquation avec les équipements actuellement présents sur le site, équipements d'infrastructures et de superstructures. Il doit donc être encadré et s'accompagner d'un maillage de voiries et modes doux complémentaires à ceux existants.

**Au regard de cet état des lieux, les enjeux identifiés pour ce secteur sont les suivants :**

Développement d'un pôle d'activité économique au nord de l'OAP

Encadrement et maîtrise du développement urbain

Création d'espaces de mixité fonctionnelle et d'un espace à vocation d'équipement public comme interface entre logements et activités

Mise en place d'un maillage viaire et complété par les modes doux pour favoriser l'accès aux équipements et aux activités économiques et pour préserver les voiries existantes

Ces enjeux se déclinent selon différents items développés ci-après.

## Enjeux et objectifs du projet

### Permettre la mixité des fonctions et la réalisation des équipements en accompagnement du développement urbain

Accompagner le développement urbain du quartier passe par la préservation des possibilités de réaliser les équipements publics nécessaires à ce développement. Cette préservation passe notamment par l'identification de fonciers dédiés à une vocation à dominante de services et équipements publics et/ou services collectifs.

### Adapter et moduler la densité des constructions nouvelles en tenant compte du contexte (paysager et bâti) et en anticipant sur les évolutions futures qui concernent ce territoire

L'adaptation des formes urbaines au contexte (bâti existant, patrimonial, paysager et environnemental) constitue un enjeu fort. Le choix de ces formes urbaines s'appuiera donc sur une adaptation de ces densités. Cette prise en compte du contexte concerne également le choix de typologies bâties, leur organisation spatiale, l'importance des structures végétales existantes conservées.

### Identifier les entités paysagères majeures existantes (couloirs biologiques / autres...), ainsi que les infrastructures de gestions des eaux de pluie (fossés...) pour les préserver, les conforter et les renforcer dans leurs fonctions

De façon générale, il conviendra d'identifier, sur l'ensemble du territoire, les entités paysagères afin de les préserver et de les conforter pour en faire des éléments structurants des futurs aménagements. Cette identification portera également sur les emprises privées. Leur patrimoine végétal pourra participer à la continuité des trames principales.

### Assurer la desserte des secteurs de renouvellement urbain et d'extension urbaine. Compléter le maillage en s'appuyant sur le réseaux viaire existant

Sur un secteur en mutation où la pression foncière est particulièrement forte, la maîtrise de cette évolution constitue le principal enjeu. Elle passe par l'organisation d'une desserte efficace. L'organisation de cette desserte s'appuiera sur le réseau viaire existant qui sera redimensionné et complété en tenant compte des particularités de ce site : une mixité fonctionnelle regroupant activités économiques, équipement public et logements ; des usages absents et/ou réduits sur la plupart

des axes; une problématique de gestion du stationnement qui ne fera que s'accroître à cause de l'évolution de l'urbanisation.

### Traiter les rapports et les limites entre secteurs d'habitation et secteurs d'activités

La présence d'activités économiques en continuité avec les programmes de logements existants et à venir et le maintien de cette activité en limite du périphérique, obligent à mieux considérer et gérer la cohabitation des fonctions. La réorganisation de la desserte tiendra compte de cet objectif en privilégiant une desserte efficace des activités d'une part, et en favorisant une desserte locale apaisée, dissociée de la première et des flux de transit inter-quartiers.

### Produire une offre en stationnement sur l'espace public (voies et poches de stationnement)

L'augmentation importante de la population s'accompagnera, y compris sur un secteur bien desservi par les transports collectifs, d'un besoin en stationnement augmenté. Les programmes de constructions seront accompagnés d'une offre de stationnement complémentaire sur l'espace public. La réhabilitation des voies existantes et la création des prolongements venant compléter le maillage seront l'occasion de produire et d'organiser cette offre au mieux. Cela se fera sous forme de stationnement longitudinal mono ou bilatéral. Cette production pourra être complétée par l'identification d'emprise(s) pouvant donner lieu à une offre supplémentaire si la vocation de certains fonciers et/ou rez-de-chaussée le nécessite.

### Développer le réseau des déplacements actifs: pistes cyclables et trottoirs confortables

Les objectifs de maillage concerneront également le réseau des déplacements actifs, pour les cycles et pour les piétons. Le recalibrage des voies existantes devra permettre d'intégrer, sur l'ensemble du réseau traité, des trottoirs confortables, incitant à la marche et sans rétrécissements contraignants et sur certains axes identifiés, dans un objectif de continuité avec le réseau existant, des pistes et/ou voies cyclables. Des sentes et/ou voies vertes devront également être préservées. Elles peuvent être de statut public ou privé (au sens de la propriété) mais leur vocation est publique au sens où elles doivent permettre le passage de tous. Elles, devront permettre un maillage fin du territoire pour les habitants et usagers du territoire.

## Trouver des « espaces de respiration » (élargissement ponctuel de l'espace public, s'appuyant notamment sur des entités paysagères existantes)

Dans un tissu déjà occupé et où les emprises publiques restent essentiellement réservées à la fonction des déplacements, il semble important d'identifier sur des fonciers mutables, des possibilités d'élargissement de l'espace public afin de créer des « respirations » ponctuelles pouvant devenir, une fois aménagées, le support de points de rencontre, de lieux de convivialité, voire de centralité. Ces élargissements pourront s'appuyer sur des éléments patrimoniaux existants et notamment le patrimoine végétal (pour ses qualités paysagères et/ou environnementales)

## Développer une nouvelle offre territoriale à destination des entreprises par la création d'un nouveau quartier économique

Le schéma d'organisation des territoires de l'économie pointe deux enjeux majeurs en matière de structuration de l'offre d'accueil et de développement de projets économiques :

- ▶ un risque de sur-offre tertiaire d'ici 2030 : au regard de l'offre existante, des projets programmés et du potentiel de renouvellement, Toulouse Métropole se doit d'optimiser le développement de solutions tertiaires par un travail sur le positionnement et le phasage des produits (parc tertiaire urbain, parcs d'affaires et parcs technologiques)
- ▶ un manque crucial d'ici 2030 estimé entre 16 ha et 19 ha par an pour l'accueil d'activités productives (artisanat, industrie et logistique) auquel Toulouse Métropole se doit de remédier avec un triple objectif :
  - assurer une offre adaptée à toutes les familles d'entreprises, notamment les TPE/TPI et PME/PMI
  - favoriser la densification, la réorganisation et le réinvestissement des potentiels fonciers mobilisables au sein des sites existants
  - identifier et structurer des nouveaux sites d'accueil économique

Les orientations inscrites dans l'OAP ont donc vocation à répondre à cet enjeu métropolitain.

## Préserver la trame verte et bleue et les composantes patrimoniales paysagères et environnementale du site en les intégrant à la démarche de projet

Les projets devront être attentifs à la présence de ces composantes sur l'unité foncière concernée ; ils devront les identifier, les caractériser et proposer un projet qui en tienne compte. Elles pourront ainsi devenir support d'espaces de respiration, d'ilots de fraîcheur, de cheminements actifs, de coeurs d'ilots collectifs et/ou privatisés, ..etc.

Leur préservation, valorisation et/ou renforcement seront privilégiés. En cas d'impossibilité, générant un impact sur des composantes patrimoniales, paysagères et/ou environnementales existantes, le choix retenu devra impérativement être expliqué et argumenté. La pérennité de ces composantes devra également être anticipée : leur entretien et la préservation de leur bon état sanitaire devront notamment être pris en compte.

## Mixité fonctionnelle et sociale

### Éléments de programmation du projet

Dans son occupation actuelle, le territoire de l'OAP se caractérise par une mixité des fonctions entre logement, activité économique, équipement public et par une mixité des typologies bâties entre collectifs et maisons individuelles. Même si les fonciers les plus proches du périphérique, se sont plus « spécialisés » dans le domaine économique et les plus éloignés dans le domaine de l'habitat ; les implantations se sont principalement faites selon les opportunités foncières au fil du temps. Il en résulte une mixité non maîtrisée générant des conflits d'usage et des difficultés d'accessibilité et de lisibilité du territoire.

L'objet de l'OAP est donc de permettre un développement harmonieux et maîtrisé du territoire où chaque composante trouve sa place (habitat, activité, équipements publics et collectifs, ...etc) ; où les composantes naturelles et patrimoniales puissent être préservées et devenir pour certaines supports de lien et d'identité (mobilités douces, espaces partagés, espaces publics, cœur d'îlots collectifs, ...etc.).

#### Secteurs à dominante d'habitat

Le secteur à dominante d'habitat est conforté au sud de la rocade sur Albi Rostand, sur les fonciers plus éloignés de la rocade, proche de Borderouge et principalement le long du Boulevard Netwiller et de la rue Edmond Rostand. Sur la période du PLUi-H, la programmation est d'environ 320 logements.

#### Secteurs à dominante économique

L'activité économique est quant à elle confortée et développée au sud de la rocade.

Sur Albi Rostand il s'agit de conforter la vocation existante permettant de doter la métropole d'une offre qualitative en locaux artisanaux et industriels, très recherchés.

Il s'agit de concevoir un site économique s'intégrant dans le paysage de manière optimale, innovante dans son fonctionnement, dans son architecture et dans sa morphologie. Les programmes économiques qui pourront trouver place sur ces secteurs seront des activités de petite production (artisanat, industrie) et de services (artisanat et commerce de détail), de la restauration, des activités tertiaires, en vue de la création d'un nouveau lieu de vie utile aux entreprises et à leurs salariés.

#### Secteurs à dominante de mixité fonctionnelle

Sur un secteur à l'interface entre habitat et activité économique est introduite une possibilité de mixité fonctionnelle. Elle n'a pas vocation à devenir une nouvelle centralité de proximité. Les commerces ne sont pas souhaités, sauf le long de la route d'Albi, car ils sont à privilégier hors OAP, sur le Carré de la Maourine à Borderouge et le long du BUN à moyen long terme.

Le long de la rue Chopin cette mixité fonctionnelle doit permettre d"élargir ici le secteur dédié à l'habitat sur des fonciers en retrait de la rocade et du Boulevard Florence Arthaud, proches du Carré de la Maourine et de l'habitat actuel. La mixité urbaine peut être envisagée à l'échelle du secteur ou à l'échelle de chaque projet. Les activités envisagées devront impérativement être compatibles avec de l'habitat. Il peut s'agir par exemple d'activités de bureaux, de services, d'équipements collectifs et/ou de restauration répondant aux besoins des entreprises et des habitants du quartier.

Au regard de cette caractéristique, certaines entreprises ne pourront pas s'implanter sur les secteurs de mixité urbaine :

- Les entreprises polluantes : pollution atmosphérique liée à des rejets, pollution sonore liée au processus de production,
- Les entreprises de logistique (générant des flux importants de véhicules),
- Les entreprises de stockage utilisant les emprises extérieures,
- Les entreprises nécessitant des emprises supérieures à 1 000 m<sup>2</sup> de foncier,
- Toutes entreprises dont l'activité rend impossible une insertion urbaine de qualité avec les typologies bâties qui leur sont proches.

#### Secteurs à dominante de services publics

Pour accompagner le développement du quartier, des besoins en équipements publics sont d'ores et déjà pressentis.

La réalisation de ces équipements nécessite de préserver des fonciers dédiés, ils sont identifiés en bleu dans le schéma de l'OAP avec la dénomination « Secteur à dominante de Service Public ». Selon les besoins, leur implantation pourra être associée à d'autres destinations.

## Traitement des espaces partagés

### Le traitement des espaces partagés

Il conviendra de préserver et de favoriser le maintien d'entités paysagères et espaces de nature sur l'espace public et dans les îlots privés : espace de respiration, îlots de fraîcheur...

C'est en s'appuyant sur ces entités que pourra se développer un maillage fin pour les déplacements doux. Cette trame sera complétée par des créations nouvelles et sentes de lieux pouvant favoriser les rencontres et de nouveaux usages. Ces itinéraires seront toutefois ponctués de poses (dont la localisation s'appuiera sur la présence d'éléments forts du patrimoine végétal ou la mise à profit d'ouvertures visuelles, (naturelles ou organisées).

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

### Principes de qualité architecturale et urbaine

#### Du point de vue de la qualité architecturale

Les principes qui devront être respectés pour atteindre cette qualité architecturale s'appliqueront à la totalité du site et vaudront pour les différentes intensités définies par secteur.

La volumétrie des constructions sera adaptée à leur situation urbaine et se caractérisera par une modularité qui concerne à la fois les hauteurs des bâtiments et le traitement des façades (il s'agira des façades principales sur rue, mais également des retournements de celles-ci sur les voies de desserte perpendiculaires ou les espaces publics depuis lesquels ces façades seront visibles).

#### Dans les secteurs à dominante de mixité fonctionnelle et à dominante d'habitat :

- Secteur d'intensification faible : 9m maximum
- Secteur d'intensification moyenne : 12m maximum

Une modularité de hauteur et de traitement de façade est demandée afin de :

- rompre la monotonie d'un linéaire trop important de façade,
- conserver ou créer un rythme de façades sur rues,
- conserver ou créer une vue sur un cœur d'îlot et/ou un espace naturel (ou paysager) majeur situé au-delà de l'emprise bâtie,
- pour marquer une entrée d'immeuble,

- pour traiter de façon originale les angles d'îlots,
- pour mieux aménager l'espace devant toutes activités intégrées à l'habitat et situées en rez-de-chaussée (bureaux, commerces, etc...).

Les principes qui s'appliqueront pour répondre à ces objectifs de modularité :

- Lorsqu'un linéaire de façade sera supérieur à 30 m, des décrochements ou retraits seront imposés de même qu'un épannelage varié du dernier niveau afin d'introduire des variations dans la silhouette générale de la construction (variation topologique ou variation de hauteur, schéma d'occupations bâties).
- Cet épannelage sera également à mettre en œuvre dans la profondeur de la parcelle (variation de prospect ou schéma d'occupations bâties), vers le cœur d'îlot afin que cette diversité de formes permette de réaliser des terrasses s'ouvrant sur les espaces paysagers et non imperméabilisés du cœur d'îlot.
- Le dessin de la façade pourra s'appuyer, indépendamment ou concomitamment, sur le marquage de rythmes verticaux, l'usage de différents registres horizontaux ou la mise en œuvre de jeux d'échelles.
- Différentes variations sur le rapport corps du bâti et attiques participeront également de cet objectif de modularité.
- Mise en scène des coeurs d'îlot : une transparence visuelle vers les coeurs d'îlot est souhaitée lorsque c'est possible. Elle sera créée, par fractionnement des éléments bâties et/ou la mise en œuvre de différents schémas d'occupations bâties.

Privilégier la production d'un maximum de logements traversants, en tenant compte des précédents principes ci-dessus cités, des objectifs de bioclimatique (orientation optimale du bâti) et des enjeux relatifs à la qualité urbaine (ci-dessous décrits).

### Du point de vue de la qualité urbaine

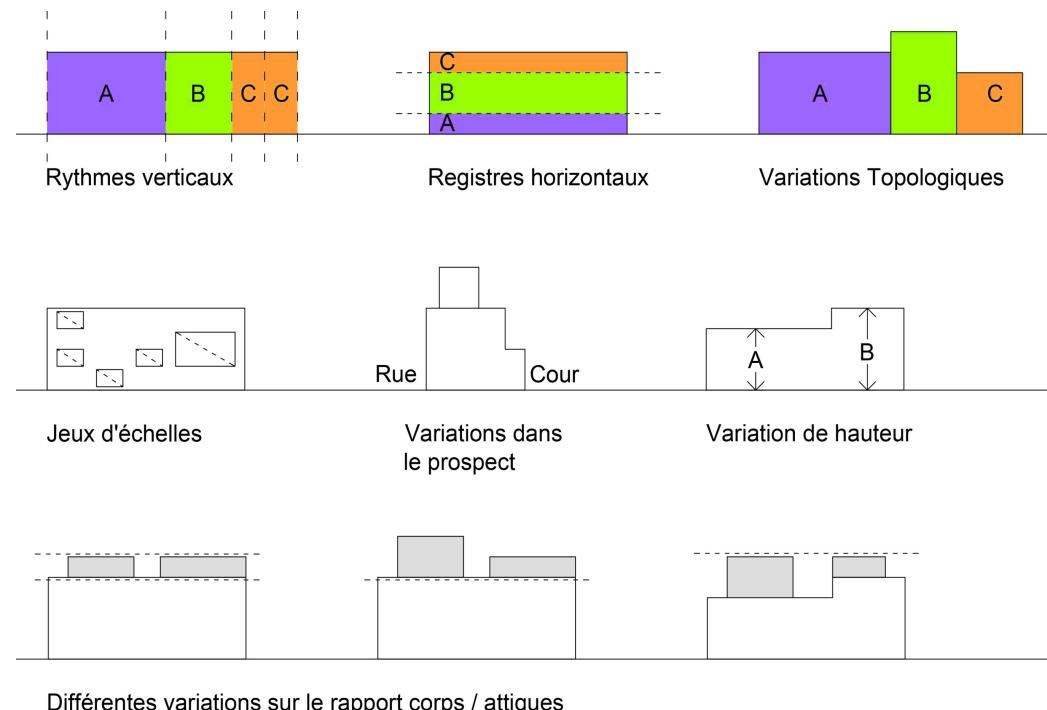
Mixité typologique des opérations de logements et diversification des formes urbaines et architecturales : cet objectif sera systématiquement visé ; il s'appliquera impérativement sur les emprises importantes donnant lieu à la création de plusieurs unités d'habitations (différents schémas d'occupations bâties).

Valorisation des perspectives et ouvertures visuelles. Il conviendra de tenir compte, lorsque les parcelles s'ouvrent sur des entités paysagères remarquables de :

- Maintenir, par fractionnement des éléments bâtis, des ouvertures visuelles vers ces entités paysagères.
- S'assurer que, grâce à un épannelage dégressif dans la profondeur de la parcelle, la création de terrasses favorise les vues vers cet espace paysager.
- S'assurer que le traitement des façades donnant sur cet espace paysager ainsi que sur les cheminements /espaces publics permettant d'y accéder soit de qualité.

D'une manière générale, s'assurer que les ouvrages techniques des logements (ou autres programmes) ne soient pas perceptibles depuis la rue, les espaces paysagers du cœur d'îlot, et depuis les grandes entités paysagères.

S'assurer que les rez-de-chaussée des bâtiments soient directement accessibles sur tout le linéaire donnant sur des espaces publics (pas de surélévation du RDC dans ces cas là), sauf contraintes hydrologiques. A ce titre, à proximité des fossés, le seuil de premier plancher devra être au moins à 25 cm au-dessus du TN actuel.



Schémas illustratifs

## Principes d'insertion dans le tissu urbain environnant

Les éléments de contexte urbain dont il faut tenir compte relèvent du futur projet d'extension urbaine dont la colonne vertébrale est constituée par le Boulevard Florence Arthaud ; de la plus ou moins grande proximité du tissu diffus existant (potentiellement renouvelable), avec cet axe, de la localisation géographique de la centralité à créer à proximité du château de Paleficat ; de la hiérarchie des voies qui permet d'identifier des axes principaux constituant des espaces publics structurants.

Dans chacun des secteurs les hauteurs de construction devront être modulées en fonction de la présence éventuelle des bâtiments existants identifiés comme présentant un réel intérêt patrimonial.

Sur les axes principaux de desserte, l'implantation des bâtiments participera de l'organisation qualitative des espaces publics: alignement du bâti; hauteur du bâti pour définir les meilleures proportions des espaces ouverts; accessibilité directe des RDC depuis l'espace public; possibilité d'évolution des RDC (pour permettre d'accueillir des commerces par exemple, ...)

Les programmes d'activité économique s'inscrivent dans la continuité des secteurs d'habitation et doivent répondre autant que possible à des exigences qualitatives en termes d'insertion urbaine :

- Principe d'alignement du bâti cohérent avec les règles d'implantation des autres programmes (logements),
- Retrait permettant un traitement paysager des emprises sur rue,
- Emprises de stationnement de préférence en cœur d'îlot et non en façade, sauf besoins spécifiques,
- Traitement paysager des aires de stationnement (ombrières, végétalisation),
- Les aires de stockage et locaux techniques seront positionnés de façon à ce que leur impact visuel depuis les voies et les espaces publics principaux soit minimisé,
- Prise en compte du contexte paysager dans l'organisation de la parcelle,
- Maintien éventuel de sujets végétaux présents sur la parcelle,
- L'organisation de la parcelle et l'implantation des bâtiments tiendront compte de la présence éventuelle des bâtiments existants identifiés comme présentant un réel intérêt patrimonial.

## Principes patrimoniaux et paysagers à valoriser ou à créer

A l'intérieur du périmètre de l'OAP et dans une logique de continuité avec la totalité du territoire de projet (et des orientations paysagères définies dans le cadre de la future extension urbaine), les entités paysagères majeures appartenant à la trame verte et bleue seront préservées et confortées, pour en faire des éléments structurants des futurs aménagements, sous forme d'espaces appropriables et partagés et/ou d'éléments participant d'une perception d'ensemble).

La confortation de la TVB (épaississement de son emprise et mise en continuité de l'existant) nécessitera la création d'espaces nouveaux (compacts ou linéaires). Le choix des sujets végétaux plantés, de leur organisation, de leur densité, s'appuiera sur les éléments existants (et notamment sur leurs caractéristiques environnementales)

L'identification de ce patrimoine végétal porte également sur les emprises privées. Pour chaque opération nouvelle portant sur une emprise privée, ce travail d'identification sera précisé et les enjeux adaptés. Leur patrimoine végétal pourra participer à la continuité des trames principales. Elles pourront à ce titre relever d'enjeux de préservation et de valorisation qui pourront les inclure dans un projet d'ensemble.

Les éléments bâtis présentant un intérêt patrimonial ont été identifiés et protégés au PLUiH. Ils devront faire l'objet d'un examen attentif, au cas par cas. Le choix du maintien de certains d'entre eux devra donner lieu à des principes d'occupation de la parcelle adaptés, préservant son intégrité, sa perception et donc la relation des futures constructions avec celui-ci.

Favoriser les aménagements et implantations qui privilégient et mettent en valeur les composantes naturelles et écologiques existantes (fossés, végétations, norias, puits, ...etc) et préservent autant que possible les vues sur le grand paysage et les composantes paysagères et patrimoniales (espaces végétalisés, espaces verts protégés, maison préservés, ..etc).

## Qualité environnementale et prévention des risques et nuisances

### La trame verte et bleue

Préservation des espaces boisés existants identifiés dans le règlement (EBC, EVP, ...) et dans l'OAP. A l'intérieur du périmètre de l'OAP, ces éléments constituent des séquences d'entités qui s'inscrivent dans un territoire plus large et dont on doit assurer la continuité.

S'appuyer sur toute étude (phytosanitaire...) pour aménager le site au regard de l'état des arbres présents.

Rechercher autant que possible un aménagement qui soit compatible avec la préservation d'un maximum d'arbres sains et d'espaces de pleine terre.

En cas de création de nouveaux espaces verts ou d'aménagement des espaces verts existants, privilégier les essences végétales locales et diversifiées nécessitant un arrosage et un ensoleillement cohérent avec leur implantation en s'appuyant sur les végétaux recommandés dans la palette végétale en annexée au PLUiH.

Réserver des zones pour la végétalisation de pleine terre conformément au minimum du règlement PLUiH.

Protéger les **espèces, essences et éléments remarquables** en préservant leur milieu naturel et en assurant le lien avec des sites naturels voisins. Les valoriser (aménagements "légers", parcours et supports pédagogiques...) quand cela est compatible avec leur bon développement.

### Les risques et nuisances

La création de voies nouvelles (prolongement de la rue Guillaume Rigal) permet de desservir de façon spécifique les secteurs dédiés à de l'activité économique. Cette organisation permet de limiter fortement les nuisances (sonores, olfactives, pollution) liées à ce trafic spécifique.

La fonction économique du foncier proche du périphérique : les secteurs proches du périphérique seront dédiés à l'activité économique. La fonction logement occupera une position en retrait. Autant faire se peut, en s'appuyant sur les éléments paysagers existants, des bandes vertes, support éventuel de déplacements doux, mettront en retrait respectivement secteurs de logements et secteurs d'activités.

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

### Le confort climatique

Plantation d'arbres d'alignement sur les espaces publics principaux et la préservation des espaces boisés existants ( EBC, EVP)

#### Dans le cadre des constructions futures :

Choix optimal de l'implantation du bâti (orientation N/S) positionnement des ouvertures, choix de vitrage prenant en compte l'orientation solaire. favoriser la ventilation naturelle des bâtiments en privilégiant les logements traversants.

Les morphologies du bâtiment devront créer des espaces d'aération et de fraîcheur. Les coeurs d'îlots seront végétalisés pour limiter l'effet d'îlot de chaleur urbain (ils peuvent accueillir les systèmes de gestion EP à la parcelle). 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 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.

#### Dans le cadre des espaces publics et/ou collectifs :

Privilégier les mesures en faveur du confort d'été permettant de limiter les phénomènes d'îlots de chaleur urbain :

- Rechercher l'équilibre minéral/végétal des espaces publics, (voies, places, placettes, bouleodromes... / squares, jardins, parcs...) notamment en végétalisant et en réduisant les espaces minéralisés existants
- Limiter l'imperméabilisation des sols et réservé des zones pour la végétation en pleine terre
- Conforter les espaces verts et de nature existants notamment en cœur d'îlots
- Privilégier les matériaux pour le revêtement urbain de couleur claire (albédo élevé), à forte émissivité, « cool materials » en évitant les phénomènes d'éblouissement
- Favoriser l'ombrage des espaces publics par la végétalisation et le choix du mobilier urbain (ex : parking, abribus...)

## Déplacements

### Lignes et stations de transport en commun

Liaisons douces à créer vers les stations de transport en commun : les stations de bus positionnées sur le Boulevard Florence Arthaud et sur le chemin Virebent seront facilement accessibles depuis les différents secteurs du quartier, grâce à un maillage de liaisons actives piétons et/ou cycles (voir schéma).

### Déplacements modes actifs

Création d'un maillage actif qui favorise les mobilités alternatives :

- ▶ Permettre un maillage fin du territoire en modes actifs pour faire le lien avec les quartiers voisins, les espaces paysagers majeurs et les arrêts TC (bus, métro)
- ▶ Permettre une diversité d'aménagements : le long des corridors écologiques et fossés, sur sentes, sur voies, espaces partagés ... et favoriser la continuité des déplacements doux sur l'espace public, comme sur les îlots privés. S'appuyer sur la trame verte et bleue existante et la compléter.
- ▶ La traversée du périphérique : sur les deux axes traversant (en plus du Boulevard Florence Arthaud) le périphérique, chemin de Virebent et rue Frédéric Chopin, s'assurer de la continuité des déplacements actifs.
- ▶ Toute création de voies nouvelles, tout réaménagement /requalification de voies existantes devra permettre d'assurer la continuité des déplacements (piétons et cycles) grâce à l'intégration, dans leur nouveau profil de trottoirs de 2m de large minimum, de pistes et/ou bandes cyclables conforme à la réglementation en vigueur.

Ce maillage sera complété par des itinéraires de proximité sur voirie en site propre ou sur sente ou voirie de desserte locale. Quel que soit leur statut, les sentes et/ou voies vertes identifiées dans l'OAP ont vocation à être publique au sens où elles doivent permettre au maximum le passage de tous. Elles permettront ainsi un maillage fin du territoire pour les habitants et usagers du territoire.



Principes d'itinéraires cyclables

- - -	Périmètre de l'OAP
■	Grands itinéraires sur voirie en site propre
—	Itinéraires de proximité et inter-quarter sur voirie en site propre
■	Itinéraires de proximité sur sentes ou voirie de desserte locale

## Desserte des terrains par les voies

### L'organisation de la desserte et la hiérarchie des voies :

Le maillage viaire est complété pour assurer la connexion entre secteurs déjà bâties et secteurs de développement et préserver le caractère paysager de certaines voies existantes

Cette organisation participe aux principes d'insertion urbaine

En effet, c'est dans le cadre d'une occupation évolutive de ce secteur combinant projet d'extension et projet de renouvellement urbain, que le réseau des voies distribuant l'ensemble du secteur doit trouver sa cohérence et sa hiérarchie. De nouveaux axes structurants vont venir compléter les infrastructures existantes. Ils devront tenir compte du caractère mixte de l'occupation de ce territoire (logements et activités économiques), de la nécessité de maîtriser les risques et les nuisances relatifs à cette cohabitation et d'assurer la connexion entre secteurs déjà bâties et secteurs de développement. Les mutations urbaines seront donc accompagnées par une desserte locale adaptée qui ne surcharge pas les voiries existantes.

Ce maillage viaire complété assurera des déplacements sécurisés et efficaces notamment vers le pôle d'équipements et le secteur d'activités économiques.

La hiérarchie des voies sera adaptée à leur localisation et leur usage et leurs profils définis en conséquence. Il conviendra d'offrir des emprises suffisantes pour intégrer des usages piétons confortables et offrir du stationnement : en linéaire et/ou en poches selon les usages. Toutes les voies, recevant une urbanisation devront être équipées de trottoirs, aux normes Toulouse métropole, y compris les voies existantes qui devront être réaménagées si besoin.

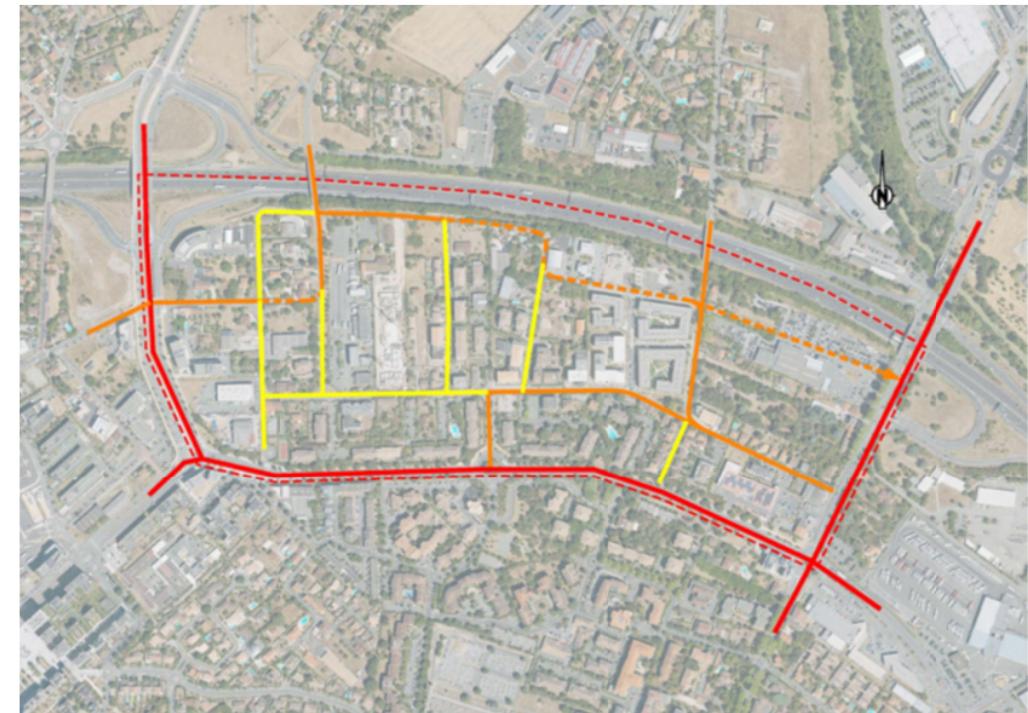
### Adaptation des voies existantes :

Dans le cadre de mutations urbaines, entraînant par exemple la transformation d'une ou plusieurs maisons individuelles en logements collectifs les interfaces domaine public/domaine privé seront étudiées au cas par cas et au fur et à mesure des mutations.

Des dispositions spécifiques pourront être demandées de manière à garantir la mise en sécurité et en accessibilité du domaine public conformément aux chartes Toulouse métropole en vigueur. Il peut s'agir notamment de mise en conformité des trottoirs et/ou voiries existants, mise en sécurité accès, carrefour et dessertes, ...etc.

Des dispositions spécifiques pourront également être demandées de manière à permettre les principes de maillages et dessertes locales envisagés dans le cadre du schéma de l'OAP.

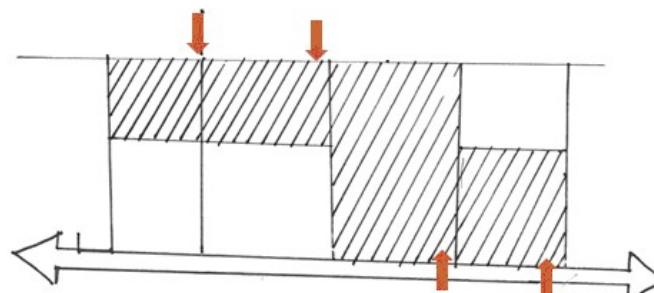
### Schéma de principe de hiérarchisation des voies



- - - Périmètre de l'OAP
- Voie structurante existante
- Voie interquartier existante
- - - Voie interquartier à prévoir
- Desserte locale existante

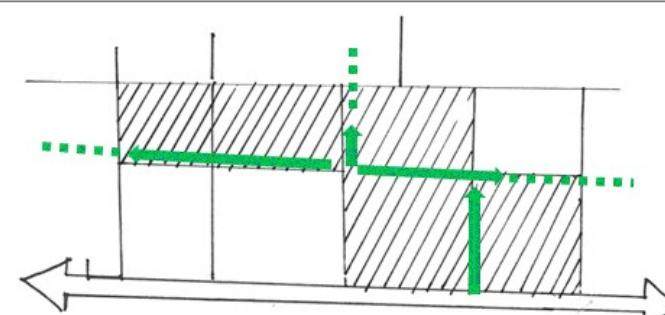
## Desserte des opérations

Lorsque plusieurs opérations se développent sur plusieurs parcelles, contiguës ou non, l'organisation de la desserte devra tenir compte de cet ensemble afin de minimiser le nombre de points d'accès depuis la (es) voie(s) en définissant un principe d'accessibilité commun. Au regard de cette exigence, un travail collaboratif entre opérateurs, supervisé par l'aménageur ou l'entité publique sera systématiquement mis en place.



///, Parcelles mutables faisant l'objet d'un projet d'aménagement

### Principe d'accessibilité à éviter



///, Parcelles mutables faisant l'objet d'un projet d'aménagement

### Principe d'accessibilité à privilégier

## Stationnement

Chaque création/requalification de voie donnera lieu à la mise en place de stationnement longitudinal sous forme mono ou bilatérale.

Dans les secteurs denses, regroupant logements, équipements, commerces, la possibilité de créer des parkings en superstructure devra être envisagée (centralité «Paleficat»)

Identification d'emprises susceptibles de développer une offre en stationnement public de surface, complémentaire à l'offre privée, pour accompagner notamment le développement de nouveaux logements, entreprises, équipements et services. Leurs localisations ne sont pas prédefinies, elles seront à étudier en fonction des projets et dans un objectif de mutualisation.

Les parkings identifiés dans le schéma précédent « Principes de hiérarchie du réseau de voirie » sont des localisations à privilégier ; mais elles restent à confirmer par une étude au cas par cas en fonction des besoins en stationnements publics et de la vocation des rez-de-chaussée des opérations associées.

La réalisation de parkings semi enterrés qui conduisent à une surélévation du RDC seront à éviter (voir principe édicté dans le paragraphe «Principes de qualité architecturale et urbaine»: «les RDC devront être directement accessibles sur la totalité de leur linéaire, depuis les principaux espaces publics»).

## Desserte des terrains par les réseaux

### Eaux usées et eau potable

Dimensionner la desserte du quartier avec une perspective d'évolution.

Assurer la desserte du quartier en assainissement des eaux usées et en alimentation en eau potable depuis les réseaux existants ; par raccordement aux réseaux existants

Assurer un maillage et un dimensionnement de réseau d'eau potable suffisant pour répondre aux besoins futurs sanitaires et en défense incendie. Le cas échéant, prévoir une défense incendie propre à l'ilot.

## Eaux pluviales

Une gestion des eaux pluviales à la parcelle pour les opérations de constructions ainsi que pour les aménagements publics (voirie, pistes, ...) sera obligatoire: le débit de fuite sera limité à 10 l/s.ha et le volume de rétention dimensionné pour une pluie d'occurrence vicinale

Pour les opérations de constructions, il conviendra de varier les solutions de rétention en mettant en œuvre des techniques alternatives (traitement par phytorémédiation, stockage en toiture, réutilisation de l'eau pour l'arrosage, etc...) privilégiant les solutions qui permettront un raccordement au réseau de collecte superficiel (la TVB) et celles qui, même minime, favoriseront l'infiltration dans le sol.

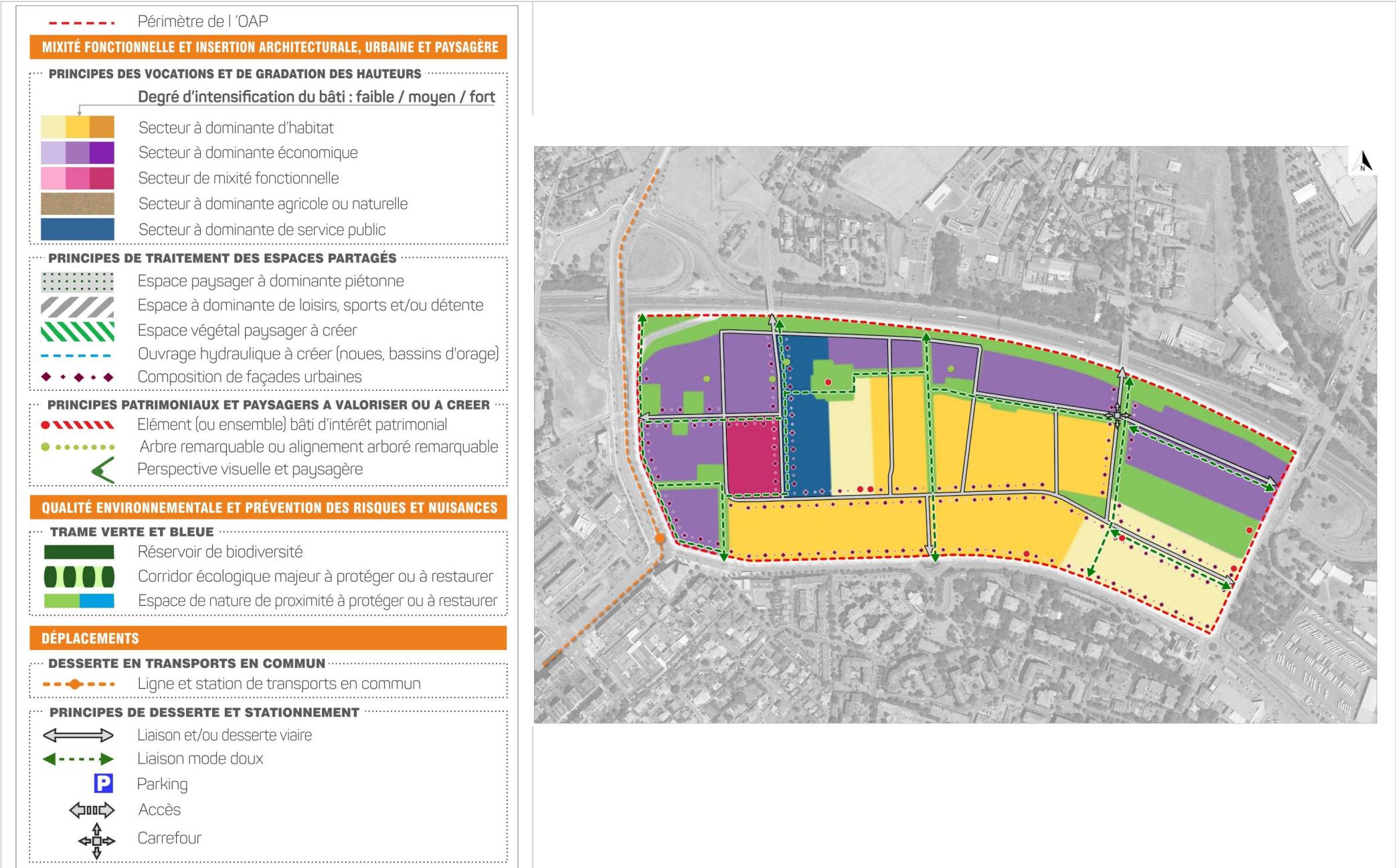
Il est à noter qu'un réseau d'eau pluviale (cadre 250 x150 ) traverse la zone du Sud vers le Nord, depuis la rocade, parallèlement à la rue Chopin et notamment à travers le secteur à vocation d'équipements et d'activité, jusqu'au chemin de Paléficat. Le réseau rejoint ensuite le chemin de Virebent et l'Hers. La présence de ce réseau (conditions d'exploitation et d'interventions) génère des servitudes qui doivent être prise en compte dans l'aménagement des zones, selon les prescriptions de la Direction du Cycle de l'Eau qui devra être consulté.

## Réseaux secs

Dimensionner la desserte du quartier avec une perspective d'évolution (en tenant compte notamment du projet d'ensemble) et en anticipant sur les besoins futurs (développement de la fibre optique notamment, besoins en puissance électrique évolutifs, diverses solutions de chauffage possible, etc...),

Assurer la desserte du quartier en électricité, gaz, téléphone, éclairage, fibre optique depuis les réseaux existants

Penser une bonne intégration des éléments techniques dans la conception du quartier pour la qualité architecturale générale (ex : postes de transformation, armoires de commande d'éclairage, armoire de sous-répartition télécom, coffrets techniques, niches, etc...).



# IZARDS TROIS COCUS

84 hectares



## Situation

Le projet est situé dans le pôle territorial Nord de Toulouse Métropole, dans le quartier 9 « Trois-Cocus – Borderouge – Croix-Daurade – Paleficat », entre le périphérique (A62) ; au Nord, le quartier de la Vache et la voie ferrée Toulouse-Bordeaux ; au Sud, le quartier de Lalande à l'Ouest et le quartier de Borderouge ; à l'Est, desservi par la station de métro ligne B « Trois Cocus », à proximité des stations « La Vache » et « Borderouge ».



## Enjeux

- ▶ **Mener le renouvellement urbain** de la Cité des Izards, de la Cité Blanche et de la Cité des Violettes et accompagner la réhabilitation des résidences Chamois et Micouleau, pour unir ces différents ensembles dans un même quartier cohérent créant ainsi une nouvelle mixité sociale.
- ▶ **Maintenir et développer une activité agricole urbaine** dans la commune de Toulouse.
- ▶ **Relier le quartier et les quartiers avoisinants** : Constituer sur les franges de Borderouge et de Lalande une transition construite pour, d'une manière générale, offrir plus de liens avec les quartiers voisins et intégrer le tissu urbain existant.
- ▶ **Constituer des continuités urbaines** dans les différentes parties du quartier : chaque composante n'est plus une entité distincte des autres mais trouve des continuités dans la forme, l'espace public et le paysage au sein du quartier.

## Objectifs

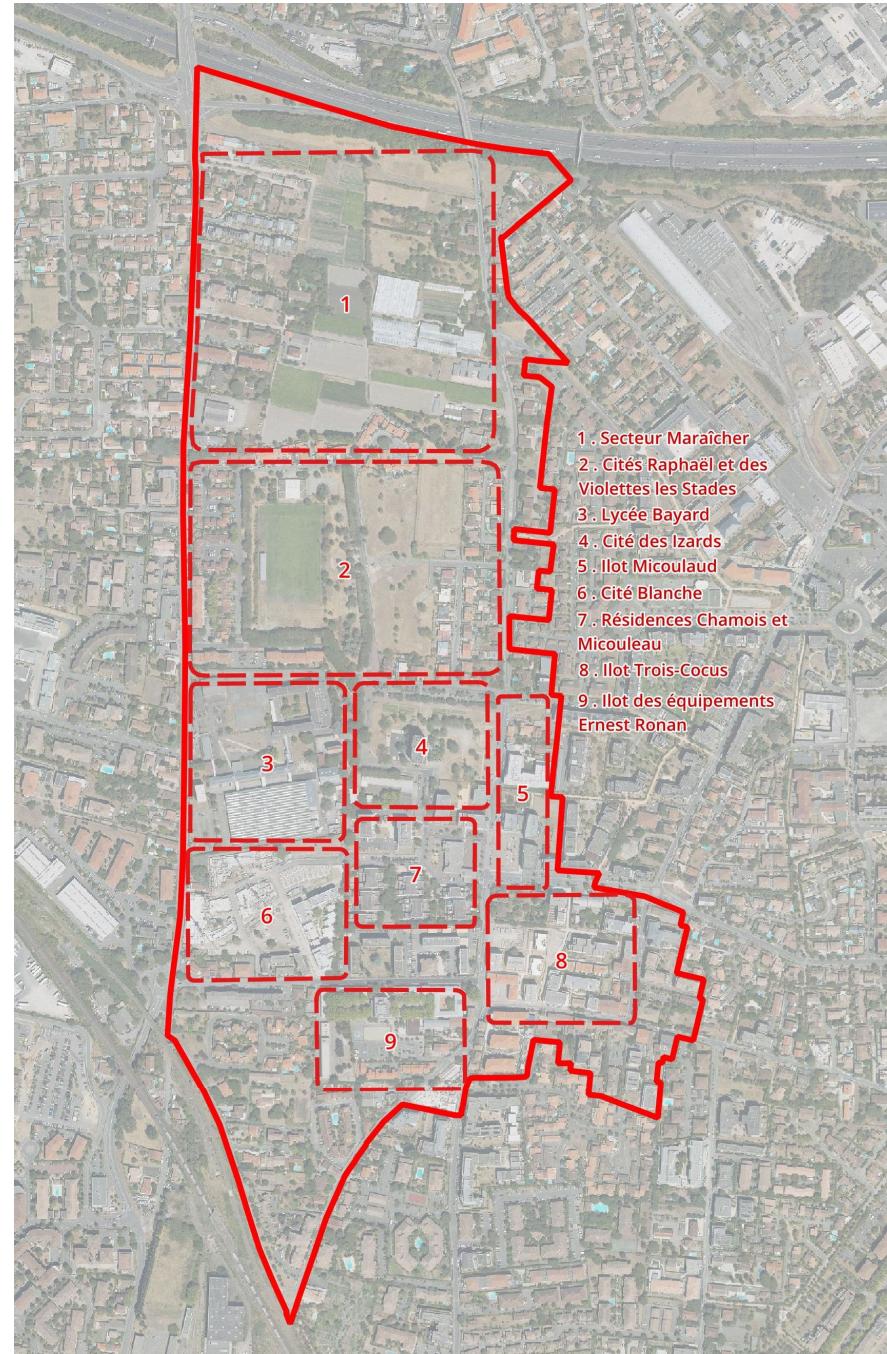
*article L.151-7 du Code de l'urbanisme*

- ◆ 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 et conditions d'aménagement de la zone

## Enjeux

- ▶ **Habiter l'ossature verte** : Compléter les espaces publics de l'ossature verte du quartier par des constructions (dans l'axe nord-sud structurant) s'intégrant dans un schéma plus large à l'échelle métropolitaine.
- ▶ **Réaménager un cœur de quartier** : Elargir la place Micoulaud et intensifier ses abords pour créer un centre de quartier animé tout en conservant le caractère villageois. La place se re-fabrique par ses nouvelles façades et trouve des prolongements à l'ouest de la bibliothèque vers la résidence des Chamois et la Cité des Izards, et vers le quartier de Borderouge (espace public fortement revalorisé dans son caractère et son périmètre).
- ▶ **Fabriquer un réseau équilibré d'espaces publics passants** (places, placettes, parvis, plateaux, cours, jardins, allées...).
- ▶ **Répartir les types de logements** : les constructions seront généralement de type collectif sur les limites bordant l'espace public pour retrouver un caractère intermédiaire (habitat dense individualisé) sur les arrières des parcelles.



# Principes et conditions d'aménagement de la zone

## Principes de composition urbaine

- ▶ **Renforcement de l'intensité urbaine autour du métro, tout en maintenant le caractère villageois du quartier**, le quartier dit « Izards - Trois Cocus » étant un quartier populaire, multiculturel qui, depuis le XIXe siècle et l'urbanisation des faubourgs de Toulouse, s'est intensifié de manière importante en lieu et place de nombreuses exploitations maraîchères.
- ▶ **Maintien et réhabilitation d'une partie du patrimoine social existant**
- ▶ **Valorisation du patrimoine agricole et bâti** (fermes maraîchères, Toulousaines...) en protégeant un grand nombre de constructions de caractère\* au sein du projet (par exemple le renouvellement urbain le long du chemin des Izards, sur l'îlot « Trois Cocus », pourra intégrer la maison « Fondecave », au 2 chemin des Izards, à des constructions neuves).
- ▶ **Constitution d'une ossature verte**
  - structurant le quartier à l'échelle métropolitaine et fabriquant localement un milieu habité, fait de continuités douces, d'espaces de proximités tant publics que privés
  - confortant la richesse paysagère existante du quartier : les exploitations agricoles au nord, les terrains de sport, l'axe planté nord-sud existant accompagnant la voirie, l'histoire des jardins individuels domestiques tels que ceux de l'ancienne « cité jardin » de la Cité Blanche.... Transversalement à cette ossature, le réseau des cheminements sera conforté pour reconnecter le quartier à Borderouge Lalande et La Vache.
- ▶ **Renouvellement et intensification du cœur du quartier autour du métro** pour une ville intense au centre et au sud : le commerce sera maintenu et renforcé pendant que l'offre d'habitat sera régénérée avec plus de mixité.
- ▶ **Développement d'une ville nature au nord** par l'ouverture des espaces agricoles sur le quartier tout en confortant et développant l'activité maraîchère existante en compatibilité avec un développement mesuré d'habitat sur ses franges.
- ▶ **Affirmation de l'ensemble de la voirie comme un espace public riche d'usages** qui structure et relie les nouveaux espaces publics créés sur l'ensemble du quartier, du Nord au Sud et d'Est en Ouest. Le cœur du quartier autour de la station de métro Trois Cocus et ses espaces publics ponctués de cheminements piétons-cycles offriront des liaisons avec la Cité blanche au sud ouest, avec la Cité des Violettes et le secteur maraîcher au nord et enfin avec les franges de Borderouge à l'Est. Il deviendra ainsi une centralité articulant les différentes entités du quartier aujourd'hui sectorisées. Chacune des parties de l'espace public, de la place majeure à la venelle de desserte, participera au même ensemble.

## Principes de composition urbaine

- ▶ **Création de plusieurs nouvelles voies transversales de desserte locale** : au nord contre la rocade, au sud de la zone maraîchère ainsi qu'au nord de la Cité Blanche. La liaison à créer entre la place Micoulaud et la route de Launaguet, à travers les résidences Chamois et Micouleau et la Cité Blanche, permettra de désenclaver et apaiser le cœur du quartier, en améliorant la circulation automobile et favorisant les déplacements des piétons et des cyclistes.
- ▶ **Equipement du quartier et réinvestissement ou réutilisation des lieux et équipements délaissés**.
- ▶ **Amélioration du quotidien** au travers d'actions réalisées à court terme (espaces publics, équipements, mobilités...) s'inscrivant dans une première transformation du quartier et une forte démarche sociale.
- ▶ **Répartition des dominantes d'habitat collectif au Sud et au centre** créant un cœur de quartier attractif. Au nord construire des logements intermédiaires et ponctuellement des collectifs profitant des vues dégagées sur le cœur des espaces agricoles.
- ▶ **Développement d'une diversité de formes urbaines** conjuguant caractère villageois et intensité d'un quartier attractif, et fabriquant des continuités entre chacun des fragments du quartier
- ▶ **Recherche des formes urbaines et architecturales diversifiées sur l'ensemble du périmètre de l'OAP** :
  - des **bâtiments formant des cours ouvertes** sur un paysage proche, par exemple sur des secteurs s'ouvrant sur un paysage plus ouvert le long des stades ;
  - des **bâtiments en lanières** offrant des venelles et des cours de dessertes, en liaison notamment avec le tissu individuel existant ;
  - des **bâtiments formant des groupes (séries, peignes, plots groupés, redents...)** sur des parcelles offrant un paysage immédiat en continuité avec celui de l'espace public,
  - des **bâtiments mixtes associant des formes différentes** issues de ce vocabulaire commun avec, par exemple, un bâtiment pouvant présenter une émergence formant un plot et sur ses ailes, avoir des caractéristiques de lanières de type intermédiaire) ;
  - des **bâtiments repères ou jalons plus remarquables**, caractérisant un lieu particulier dans le quartier tel qu'un angle de rue, un espace public emblématique (entrée de quartier, parvis, placette), une perspective...

# Principes et conditions d'aménagement de la zone

## Principes de composition urbaine

- ▶ Variation, mesure et équilibre des formes urbaines, en fonction des secteurs de l'OAP :
  - ▶ des formes d'îlots ouverts et tramés au caractère urbain (Cité des Izards) fabriquant des coeurs d'îlots plus intimes ;
  - ▶ des formes d'îlots de type « parc habité » offrant des continuités paysagères (Cité Blanche, Cité des Violettes...)
  - ▶ des formes d'îlots qui associent des alignements batis sur rue ponctuellement discontinus et des constructions en bandes dans le cœur d'îlot. Variation des volumes bâtis à l'échelle des îlots de construction : à l'intérieur d'un même îlot des hauteurs diverses cohabiteront au même titre que le collectif et l'individuel. **Sur les opérations de reconstruction de la Cité Blanche par exemple, les retraits du bâti par rapport à l'espace public seront compris entre 0 et 2 mètres.** Cela permettra, notamment de redécouper le linéaire des façades pour atténuer le caractère collectif des bâtiments, de créer des redents pour offrir plus de vues depuis les logements et profiter de doubles orientations, de créer des accès plus intimes aux logements individuels, d'installer des protections végétales pour les logements en-rez-de-chaussée et/ou de mettre à distance de la rue sans réduire l'espace extérieur au cœur des îlots, qui resteront ainsi ouverts et aérés.

**Au sein des îlots de la Cité Blanche, l'emprise au sol sera globalement limitée à 55%,** afin de mieux optimiser la disposition des constructions en tenant compte de la géométrie complexe des parcelles ou des contraintes de constructibilité techniques ou réglementaires, de mieux contraster les hauteurs des bâtiments d'un îlot et limiter les ombres portées, d'offrir plus de diversité typologique (mixité entre des logements collectifs, intermédiaires et individuels groupés) et architecturale, de dégager en cœur d'îlot des espaces extérieurs ouverts ou jardins individuels plus généreux et ensolleillés. **L'emprise au sol pourra être portée à 60%** dans les cas où les débords de façade (balcons, bandeaux ...) ou toitures des stationnements semi-enterrés, limitées à une hauteur de 1.5 mètres par rapport au terrain naturel, seront végétalisées.

\* 15 rue des Chamois / 3 et 5 chemin d'Audibert / 192, 195, 199, 201, 206, 217 route de Launaguet / 2, 70, 76, 79, 82, 89, 97 chemin des Izards /177, 198 rue Edmond Rostand / 150, 164, du 165 au 171 chemin de Lanusse

# Principes et conditions d'aménagement de la zone

## Vocations et typologies

- ▶ **Secteurs d'intensification faible : de 6 à 8,5 mètres**
- ▶ **Secteurs d'intensification moyenne : de 6,5 à 14,5 mètres**
- ▶ **Secteurs d'intensification forte : de 6,5 à 25 mètres**
  
- ▶ **Les secteurs d'intensification forte** au cœur du quartier, autour du métro le long du chemin des Izards, sur la Cité des Izards, les résidences Chamois/Micouleau, les copropriétés du chemin d'Audibert et la Cité Blanche.
  - **La Cité des Izards** : Les constructions nouvelles permettront de retrouver des hauteurs intermédiaires par rapport à l'existant avec des émergences ponctuelles en R+6 et très ponctuellement en R+7
  - **Le Chemin de Izards** sur les franges de Borderouge : Des alignements seront recherchés en bordure de voirie pour structurer la traversée du quartier.
  - **La Cité Blanche** : le niveau d'intensification proposé permettra d'exploiter au mieux et de façon homogène la variation des hauteurs. Une grande diversité de situations sera présente au sein de chaque îlot, accordant ainsi une offre de logement diversifiée (collectif/intermédiaire/individuel) adaptée à la recherche de mixité et aux besoins des habitants.
  
- Sur les opérations de reconstruction de la Cité Blanche par exemple, les hauteurs des bâtiments seront comprises entre 6.5 mètres (R+1) et 14.5 mètres (R+5) avec des émergences ponctuelles à 17.5 mètres (R+6).** Cela permettra notamment de créer des stationnements semi-enterrés, de surélever les logements par rapport à l'espace public pour les protéger des vues, de limiter les vis-à-vis entre les logements, de ménager des perspectives à travers les bâtiments entre l'espace public et les coeurs d'îlot, de dégager en cœur d'îlot des espaces extérieurs ouverts ou jardins individuels plus généreux et ensoleillés. Une seule émergence ponctuelle en R+6 sera permise sur chaque îlot, soit un seul bâtiment, à raison de 30% maximum de l'emprise au sol totale, et à condition qu'il ne porte ombre sur le cœur d'îlot que pour une seule orientation (cela ne pourra donc pas concerter les bâtiments au Sud des lots donnant sur la « boucle verte »). Cette émergence ponctuelle ne pourra être envisagée qu'au profit d'une réduction de la hauteur sur une autre partie du lot ou du bâtiment.

## Vocations et typologies

- De manière générale, le fond des parcelles présentera une décroissance des hauteurs permettant de retrouver la moyenne des hauteurs correspondant aux secteurs d'intensification moyenne qui bordent les secteurs d'intensification forte.
  
- ▶ **Les secteurs d'intensification moyenne** dans la périphérie élargie des secteurs d'intensification forte profiteront d'un réseau d'espace public renforcé.
- **La Cité des Violettes** : le niveau d'intensification proposé permettra d'exploiter au mieux et de façon homogène la variation des hauteurs sur l'ensemble de ces secteurs. Une grande diversité de situations sera présente au sein de l'îlot accordant ainsi une offre de logement diversifiée (collectif/intermédiaire/individuel) adaptée à une mixité et aux divers besoins des habitants.
- **Rue Rostand** : le niveau d'intensification proposé permettra de pondérer les transformations de ces dernières années en privilégiant des formes qui assurent des transitions entre les hauteurs déjà construites. Il s'appuiera sur le réseau des cheminement piétons-cycles et les percées visuelles entre les différents lots de ce secteur en respectant le principe de hauteurs variées.
- **Route de Launaguet** : le niveau d'intensification moyenne se répartira de part et d'autre du futur pôle multimodal de La Vache pour permettre la correction du front bâti de la route de Launaguet.
  
- ▶ **Les secteurs d'intensification faible** dans la périphérie élargie du secteur d'intensification moyenne et permettront d'assurer des transitions avec l'habitat individuel déjà présent. Ils assureront une diversité et une attractivité de l'offre de logements au sein de la ville de Toulouse en développant par exemple des formes d'habitat dense individualisé. Les secteurs d'intensification faible devront permettre de retrouver, par le biais des opérations, des circulations manquantes dans le tissu constitué.
- D'une manière générale, **les collectifs les plus hauts** prendront façade sur l'espace public. Ce sera notamment le cas sur les îlots bordant la place Micoulaud et le Chemin des Izards, les espaces publics majeurs du quartier.
- **Les logements individuels** groupés denses ou intermédiaires prolongeront les collectifs dans la profondeur de la parcelle ou en cœur d'îlot (le long du chemin des Izards par exemple).

# Principes et conditions d'aménagement de la zone

## Vocations et typologies

- **Les logements collectifs** limiteront les vis-à-vis et seront orientés de façon à s'ouvrir sur un paysage proche et ouvert. Ils offriront des espaces intermédiaires propres aux appropriations diverses, donnant une plus-value à la qualité des logements.
- **Les logements intermédiaires** favoriseront des superpositions permettant, pour certains, d'avoir un jardin en RDC, et pour d'autres, des terrasses généreuses. Les logements groupés à caractère plus individuels permettront de développer une offre à l'accession (sociale ou privée), de bénéficier d'un jardin dans un cadre urbain et de mettre à distance les bâtiments de plus grande hauteur.
- Les projets de logement devront présenter des réponses pour de nouveaux modes d'habiter, en intégrant notamment l'expansion du numérique, le vieillissement de la population, la modularité des logements tout en préservant des espaces à vivre tels que terrasses, jardin d'hiver et toitures « habitées ».

## Habitat :

- ▶ A l'échelle du quartier, une mixité de forme entre collectif et petit collectif et/ou dense individualisé sera recherchée. Il s'agit d'apporter un nouvel élan au quartier via des opérations de renouvellement urbain majeures, tout en préservant son identité populaire.
- ▶ Elles comprendront la démolition et le renouvellement de 370 logements existant pour un solde positif de 1000 à 1500 logements sur le périmètre d'intervention ; des opérations de réhabilitation et résidentialisation accompagneront ces opérations (ex : Résidences Micouleau et des Chamois, initiatives privées, OPAH...).

## Les principes généraux :

- ▶ **Abaissier à moins de 50% la part de logements locatifs sociaux à terme** sur le cœur du quartier prioritaire de la politique de la ville (secteur Izards, Violettes, Cité Blanche), en adaptant la programmation des nouvelles opérations de reconstruction à cet objectif.
- ▶ L'accession, dont sociale, priorisée : produire des logements avec des prix de commercialisation compétitifs sur le marché local de l'immobilier
- ▶ Produire des logements de grande qualité d'usage et de conception afin de conforter l'occupation par des propriétaires occupants
- ▶ Programmation spatiale et temporelle cohérente pour optimiser la commercialisation des logements, en articulation avec les projets de réhabilitation et de requalification des copropriétés.

## Vocations et typologies

**Assurer une transition entre l'habitat collectif et l'habitat pavillonnaire existant. Proposer des projets d'habitat spécifique, tel que habitat coopératif, pour les seniors.. Par exemple, dans la Cité Blanche, une offre de logements adaptés permettra l'accueil des personnes âgées en leur proposant des lieux de rencontre.**

Par ailleurs, de nouvelles zones d'habitat seront développées sur la partie Nord « les champs habités » avec notamment des produits innovants et attractifs de type habitat dense individualisé.

## Activités économiques :

- ▶ **Maintenir et développer l'activité agricole** dans le secteur Nord avec un principe d'ouverture aux habitants du quartier (promenade, usages...) en associant cette dynamique agricole dans une dimension sociale, récréative et éducative au sein du périmètre de l'OAP.
- ▶ **Permettre l'implantation d'activités au nord** contre la rocade : travailler au sein du quartier, produire, protéger du bruit en s'intégrant et cohabitant avec le paysage agricole et l'ossature verte créée.
- ▶ **Maintenir et développer le commerce** dans le Cœur de Quartier « Micoulaud-Trois Cocus » en lien avec Borderouge à l'Est et la Cité des Izards à l'ouest, pouvant, dans le cas de son agrandissement, se diffuser à proximité de la place.
- ▶ Dans le cadre de la **reconstruction de la Cité Blanche, de nouvelles activités résidentielles** (services, bureaux, artisanat, petites entreprises...) pourront s'implanter en rez-de-chaussée des bâtiments de la rue Claude Bernard, la route de Launaguet et la nouvelle liaison Est-Ouest.

## Mixité fonctionnelle :

- ▶ Considérer à l'échelle du quartier et des constructions, l'habitat, les activités et les services publics ou d'intérêt collectif : cette diversité s'exprimera à l'intérieur de chacune des opérations.
- ▶ Concentrer l'activité commerciale autour de l'espace à dominante piétonne, en liaison avec les transports collectifs et principalement en rez-de-chaussée.
- ▶ Rechercher une grande variété d'usages et de fonctions attachés à cette centralité: restauration, terrasse extérieure, jardins partagés, jeux d'enfants,

# Principes et conditions d'aménagement de la zone

## Vocations et typologies

### Services Publics :

- ▶ **Renforcer les équipements existant au sud et au centre** en valorisant les espaces publics attenants. Créer, au nord, de nouveaux équipements pour répondre aux besoins de la population présente en tirant parti du paysage agricole valorisé.
- ▶ **Accompagner le renouvellement urbain** par la prise en compte des services existants pour les conforter ou les développer.
  - Structure éducative, groupe scolaire (au nord à proximité de la zone maraîchère pouvant absorber les besoins d'augmentation de population).
  - Crèche en renforcement de l'équipement de l'îlot d'équipements Renan.
  - Sport : dans la proximité des terrains d'entraînement au niveau du lycée Bayard.
  - Médico-social : intégré au centre du quartier à proximité du métro.
  - Les autres services, culturel, accueil jeune, associatifs, vie des personnes âgées... à intégrer au sein des différentes opérations.

Par exemple, dans la reconstruction de la Cité Blanche on proposera des services favorisant la convivialité et la mixité inter-générationnelle, en leur associant des lieux de rencontre : création d'un Espace Seniors, relocalisation du boulodrome des Chamois, aménagement d'aires de jeux pour les enfants et les adolescents...

## Orientations programmatiques

### Stationnement :

- ▶ **Maîtriser l'impact du stationnement** sur les espaces publics et privés.
- ▶ **Proposer une offre de stationnement publique et privée adaptée** aux besoins des habitants, travailleurs, visiteurs et usagers des logements, activités économiques , services et équipements publics.
- ▶ **Equilibrer l'offre de stationnement** public entre les «poches» dédiées et le long des voies, espaces qui seront au maximum plantées d'arbres.
- ▶ **Favoriser la mutualisation du stationnement résidentiel enterré ou semi-enterré entre les différentes opérations de logements**, afin de limiter l'imperméabilisation du sol.
- ▶ Développer le stationnement résidentiel semi-enterré pour limiter l'impact sur la nappe phréatique, diminuer les coûts de construction et améliorer la qualité de vie des logements en rehaussant les rez-de- chaussée par rapport aux espaces publics.
- ▶ **Offrir un stationnement paysager en surface** : Le stationnement aérien dans l'espace public et privé sera traité de façon à limiter l'imperméabilisation du sol. Il constituera un espace paysager de qualité, offrant de l'ombre et un cadre de vie valorisé.

# Principes et conditions d'aménagement de la zone

## Principes de traitement des espaces partagés

- ▶ **Organiser les espaces partagés** dans la trame des rues existante en les intégrant complètement dans le système général de circulation et en les jalonnant de séquences qui accompagnent et ponctuent les parcours de tous.
- ▶ **Mutualisation des usages à l'intérieur de chaque espace partagé** ; leur traitement n'en reste pas moins simple et unitaire
- ▶ **Mise en relation des espaces partagés**, associés aux cheminements doux afin de permettre le renforcement de la continuité des parcours piétons dans le quartier,
- ▶ **Limitation de l'effet routier de la voirie** : avec les voies intégrées aux places qu'elles traversent, les rues à faibles trafics devenant des cours aux usages variés et les parvis des bâtiments le long des rues faisant office de surlargeurs dont le piéton bénéficiera. A titre d'exemple la place Micoulaud sera un espace partagé toujours traversé par la voiture sur son axe Nord Sud.
- ▶ **L'axe paysager nord sud** qui s'étend des espaces agricoles jusqu'à l'ilôt des équipements Ernest Renan sera renforcé en profitant :
  - des qualités paysagères des espaces agricoles pour offrir un chemin de promenade au nord.
  - des grandes largeurs ponctuelles qu'il offre en bordure du stade Rigal pour former une grande promenade au caractère de « parc habité ».
  - du réseau des cheminements piétons et cycles qui irriguent le quartier et seront complétés (Sentier des trois Cocus...), des jardins des nouvelles opérations immobilières (cœur et franges plantées des îlots) et des respirations existantes (parvis de l'église).
- ▶ **La place Micoulaud** sera agrandie et composée d'un plateau piéton qui s'étendra plus largement sur ses franges, sur le chemin des Izards et la rue du Colonel Paillole. Des liaisons douces la connecteront, dans toutes les directions, aux parties qui la bordent (Résidence des Chamois, îlot Micoulaud). Elle permettra de reconsiderer « l'arrière » de la bibliothèque.
- ▶ **L'ouverture de la voie de liaison transversale Est-Ouest entre la place Micoulaud et la route de Launaguet**, existante mais, aujourd'hui discontinue, se structurera autour de :
  - la place Micoulaud et l'articulation Bus Métro depuis la rue du Colonel Paillole
  - l'ouverture d'une voie de desserte locale à sens unique, favorisant les déplacements des piétons et cycles à travers les résidences Chamois et Micouleau, en parallèle de leur résidentialisation et de la réorganisation du stationnement résidentiel et public ;

## Principes de traitement des espaces partagés

- une nouvelle organisation de l'espace public dans le cadre du réaménagement de la Cité Blanche notamment le long de la nouvelle voie débouchant sur la route de Launaguet, d'une aire de stationnement paysagé public à l'interface avec le lycée Urbain Vitry et, de cheminements piétons et cycles confortables vers le futur pôle d'échange multimodal de la Vache.
- ▶ **Le mail nord-sud dans la cité des Izards**, traversée plantée nord-sud, structurera le renouvellement urbain de la cité des Izards.
- ▶ **Le nouveau réseau de la Cité Blanche** sera traversé par la nouvelle voie est-ouest formant une partie de la grande transversale de la place Micoulaud à la route de Launaguet; une promenade paysagée traversera la Cité Blanche renouvelée, en s'appuyant sur la partie inconstructible du métro et se connectera aux chemins piétons et cycles qui la bordent (Sentier des Trois Cocus, venelles sud de la résidence des Chamois).
- ▶ **Les sentes et les petits espaces, au cœur et entre les îlots de construction**, dans tout le périmètre, auront un aspect qualitatif et viendront ponctuer ou renforcer le réseau général des espaces partagés (sentes de Borderouge prolongées dans le quartier, micro-jardins de proximité...).
- ▶ **Les carrefours** seront traités comme des espaces publics structurants, animés et riches d'usages, nécessitant, en accompagnement, des aménagements modérateurs de vitesse sur la route de Launaguet, le chemin des Izards, le chemin des Chamois, le chemin d'Audibert.

# Principes et conditions d'aménagement de la zone

## Orientations paysagères

- ▶ **Définition de la structure paysagère du quartier** à partir de quatre entités complémentaires :
  - un **grand axe paysager Nord / Sud**.
  - des **alignements Nord / Sud** sur les axes existants ou à créer.
  - des **sentes et parcs transversaux** permettant les liens Est-Ouest.
  - de nombreuses **poches jardinées** réparties dans tout le périmètre.
- ▶ **Constitution d'une trame verte nord-sud** en un milieu riche qui innervera le quartier du nord agricole vers le sud intense
- ▶ **Renforcement de l'ossature végétale existante** par des transversales venant ce connecter à la structure, alimentant ainsi le quartier en lieux de promenades et de loisirs
- ▶ **Affirmation d'un caractère paysager du quartier**, formé de continuités diverses, entre les espaces publics, les différentes parties habitées du quartier, les espaces extérieurs de chacun des lots construits et le secteur maraîcher : continuités écologiques, percées visuelles, alignements d'arbres, sol perméable, maintien et continuité des fossés.
- ▶ **Aménagements paysagers des espaces partagés**, y compris ceux inhérents aux îlots de construction,
- ▶ **Mise en valeur des caractéristiques paysagères du quartier**, fortement liées à la géographie et à l'histoire du site :
  - **maintien de la ressource en eau** dans le sous-sol en permettant son cheminement en surface y compris sur les espaces publics majeurs du projet,
  - **préservation du patrimoine bâti des Toulousaines** souvent accompagné de jardins de qualité et intégration au système paysager global,
  - **Au nord** : le paysage se calquera sur l'existant dans le secteur maraîcher en s'appuyant sur le fossé mère dans l'axe Nord-Sud. Des transversales structurées sur les chemins agricoles deviendront des lieux de promenade pour les piétons et les cycles. Au nord, la frange de la rocade sera mise en relation avec ce corridor.
  - **Le long du stade, l'ossature verte** s'appuiera sur les opérations qui y seront construites et la structure existante de l'alignement de Micocouliers. Les voies transversales renforceront ce paysage ainsi que la structure paysagère des lots construits (Cité des Violettes par exemple).

## Orientations paysagères

- **Autour du métro, le maillage public des cheminements piétons-cycles** du quartier sera renforcé par le maillage interne privé des îlots. Dans certains lots un travail spécifique pourra être fait pour garder la possibilité d'ouvrir ces sentes sur l'espace public. L'intention générale est de rendre visible le cœur des lots privés et de le faire participer au paysage général.
- **La Cité Blanche dans son renouvellement** permettra de retrouver le caractère des différents espaces paysagers qui existent déjà : espaces ouverts, cours, venelles, jardins privatisés et lieux mutualisés en ajoutant un parc ouvert au quartier et connecté à l'ossature verte en direction du futur pôle multimodal de La Vache. Certains arbres, conservés lors des démolitions pour leur intérêt paysager et/ou écologique, seront mis en valeur dans l'aménagement des espaces publics ou privés.
- **Les franges de Borderouge** : l'ensemble des constructions sur le chemin des Izards (sur les îlots Micoulaud et Trois Cocus) permettra de trouver des prolongements au réseau des sentes de Borderouge. Ce système se prolongera vers l'ouest au sein des opérations de renouvellement (nord de la Cité des Izards, venelle sud de la résidence des Chamois par exemple).
- **Traitements des limites paysagères entre les espaces publics et les espaces privés** : Le long de l'axe paysager Nord-Sud, on cherchera à créer une relation de continuité entre le paysage de l'espace public (houes, haies, alignements d'arbres ou cépées...) et la limite des espaces privés qui le bordent. Les clôtures devront être plantées et rester transparentes, pour ne pas créer des fronts « aveugles » tout en constituant une épaisseur végétale. Les rez-de-chaussée des bâtiments pourront s'ouvrir directement sur le paysage de l'espace public, tout en étant mis à distance par l'épaisseur de ce dernier (par exemple, le long du Sentier des Trois Cocus).
- ▶ **Accompagnement de la biodiversité locale** :
  - **Maintien des espèces floristiques et faunistiques existantes** en respectant dans les aménagements et les constructions les besoins et contraintes inhérentes à celles-ci,
  - **Prise en compte les corridors écologiques existants** en les prolongeant et les renforçant via la connexion entre la grande ossature paysagère du quartier et les corridors écologiques appuyés sur les fossés-mère et les infrastructures,
  - **Préservation d'une certaine perméabilité entre les délaissés de la rocade Nord et des zones maraîchères** et maintien de leur rôle d'espaces refuge de la Faune et de la Flore (continuum à l'échelle du secteur nord toulousain).

# Principes et conditions d'aménagement de la zone

## Orientations paysagères

- ▶ **Implantation de petits aménagements propices au développement de la biodiversité :** encorbellement sur le bâti favorable aux Hirondelles Fenêtres (espèces protégées présentes sur site), conservation des vieux sujets boisés, replantation de bosquets...
- ▶ **Choix d'essences, de matériaux, de clôtures permettant les continuités :** le caractère maraîcher et agricole se retrouvera notamment dans le choix des essences.

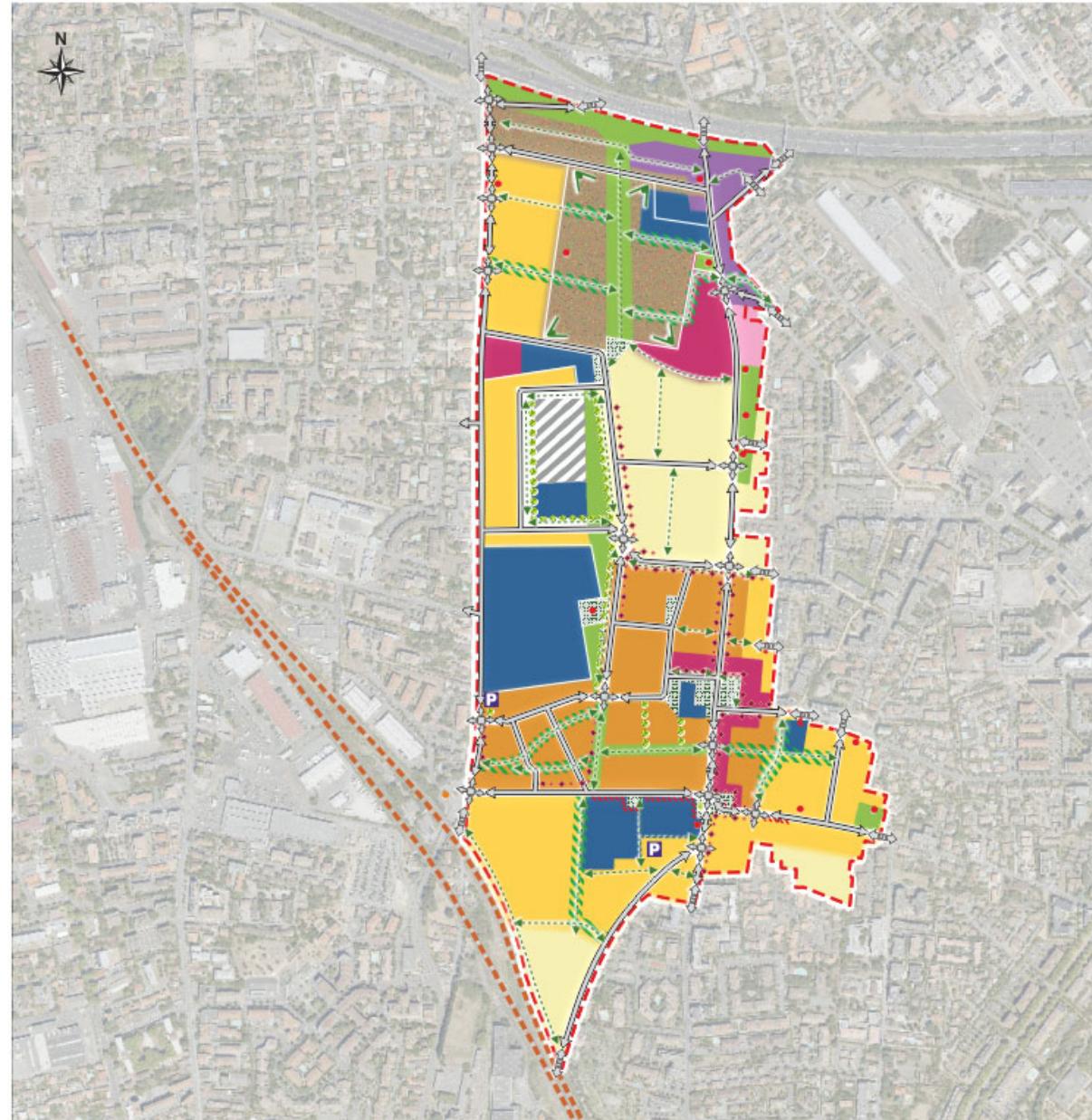
## Réseaux

- ▶ **Eaux pluviales :**
  - Réutiliser les emprises de voiries pour impacter à minima les réseaux existants (ex : Cité Blanche).
  - Limiter l'imperméabilisation du sol.
  - Privilégier l'évacuation gravitaire. La nature des aménagements et des matériaux sera en cohérence avec ce principe.
  - Favoriser l'écoulement naturel des eaux pluviales, avec notamment l'usage de noues .
  - Préserver la ressource en eau à l'ilot : les constructions de logements devront contribuer à optimiser la gestion de l'eau sur l'ensemble du site.
- ▶ **Eaux usées :**
  - Raccordement sur assainissement collectif
- ▶ **Réseaux électriques et communication :**
  - Les réseaux électriques et téléphoniques seront enterrés.
  - Les raccordements numériques devront prendre en compte le raccordement haut débit de l'ensemble des logements et équipements.

## Déplacements

- ▶ **La liaison transversale avec le quartier de Borderouge** sera renforcée par l'ouverture du cœur de la Cité des Izards sur la Cité Blanche.
  - ▶ **La Route de Launaguet et le chemin des Izards** seront considérés comme des axes structurants Nord-Sud de desserte des véhicules. La Route de Launaguet doit trouver à terme un caractère d'axe urbain constitué et aménagé pour permettre une bonne desserte routière tout en redonnant une place aux piétons et aux cyclistes, en particulier le long des nouvelles façades de la Cité Blanche entre le futur pôle d'échange multimodal de la Vache et le lycée Urbain Vitry.
  - ▶ **Chemin des Izards**, un traitement en zone à vitesse modérée sera recherché afin de favoriser un meilleur partage de l'espace public.
  - ▶ **La place Micoulaud** sera traversée par le Chemin des Izards et l'ensemble des places et parvis créés dans le quartier constituant des zones partagées dans lesquelles la place du piéton sera valorisée.
  - ▶ **Un axe nord sud** (ossature verte paysagère) entre ces deux voies structurera les déplacements doux au cœur du quartier.
  - ▶ **Les modes doux** s'articuleront transversalement a ceux de l'ossature verte Nord-Sud et constitueront un renforcement du maillage existant et ceux des quartiers attenants :
    - **Au sud**, la liaison entre la station de métro « Trois Cocus » et le futur pôle d'échange multimodal de la Vache structurera une liaison piétonne affirmée dans le quartier tout en organisant de nouvelles voiries de desserte.
    - **Au nord**, les cheminement agricoles seront conservés en cohérence avec le fonctionnement des activités maraîchères et pourront devenir le support de promenades.
  - ▶ Les accès automobiles aux parcelles construites devront limiter les distances de déplacement de celles-ci en les ramenant au plus près des voies de dessertes (limitant la création de voirie).
  - ▶ **Transversalement (Est-Ouest)** les modes doux seront privilégiés sur le site en connexion avec les quartiers attenants. Ces nouvelles liaisons supporteront également des modes doux et leurs raccordements aux voies existantes nécessiteront un traitement adapté des carrefours.
- L'attractivité du futur pôle d'échange multimodal de la Vache demandera une réflexion particulière à ses abords pour réorganiser son accessibilité (tous modes) et son ouverture sur les quartiers existants.

# Principes et conditions d'aménagement de la zone





## Sommaire

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

#### **5D - OAP par commune**

##### **5D35 – Toulouse - Quartier 10**

- Guillaumet
- Plana





## Situation

**13,3 ha**

Le territoire de l'OAP est situé dans le Territorial Toulouse-Est de Toulouse Métropole, dans le quartier 4 Jolimont, Soupetard, Roseraie, Gloire, Gramont et Amouroux ; au nord-est du centre-ville, en direction de Balma-Gramont, entre la colline de Jolimont et la Plaine des Argoulets, entre l'avenue Yves Brunaud, la rue de la Chaumière, l'avenue Guillaumet et la rue Louis Plana.

De plus, il se situe sur l'entité foncière d'un ancien site militaire : le Centre d'Essais Aéronautiques de Toulouse (CEAT).

## 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

### Réaliser un quartier de qualité à proximité du centre-ville, relié aux quartiers avoisinants

- ▶ Le projet de requalification urbaine de l'ensemble ex-CEAT se situe au nord-est du centre-ville de Toulouse, à 1 km de la gare Matabiau et à proximité de deux stations de métro de la ligne A : arrêts Jolimont et Roseraie.
- ▶ Il est localisé dans un secteur composé de 5 quartiers : Jolimont, Soupetard, Roseraie, Juncasse et Argoulets, au cœur d'un environnement urbain composé de quartiers sociologiquement et typologiquement très différents, du pavillonnaire aux grands ensembles.
- ▶ Ouverture du site et création de continuités spatiales, paysagères et écologiques avec les quartiers avoisinants, création de logements, commerces et de bureaux, d'équipements, d'espaces publics, de parcs et d'espaces sportifs à l'usage du nouveau quartier et ouverts au voisinage. L'aménagement projeté permet de restaurer un bel ensemble paysager en remettant en continuité la place de Jolimont et le jardin de l'Observatoire, les espaces verts du site Guillaumet, la place de la Roseraie et la plaine des Argoulets, vaste espace naturel inondable comportant de nombreux terrains de sport.
- ▶ A l'échelle des quartiers environnant, le projet propose une opération ouverte qui permet la mise en relation des quartiers Jolimont, Roseraie et Soupetard, car aujourd'hui le site interdit toute communication entre l'avenue Guillaumet au sud et l'avenue Yves Brunaud au nord.

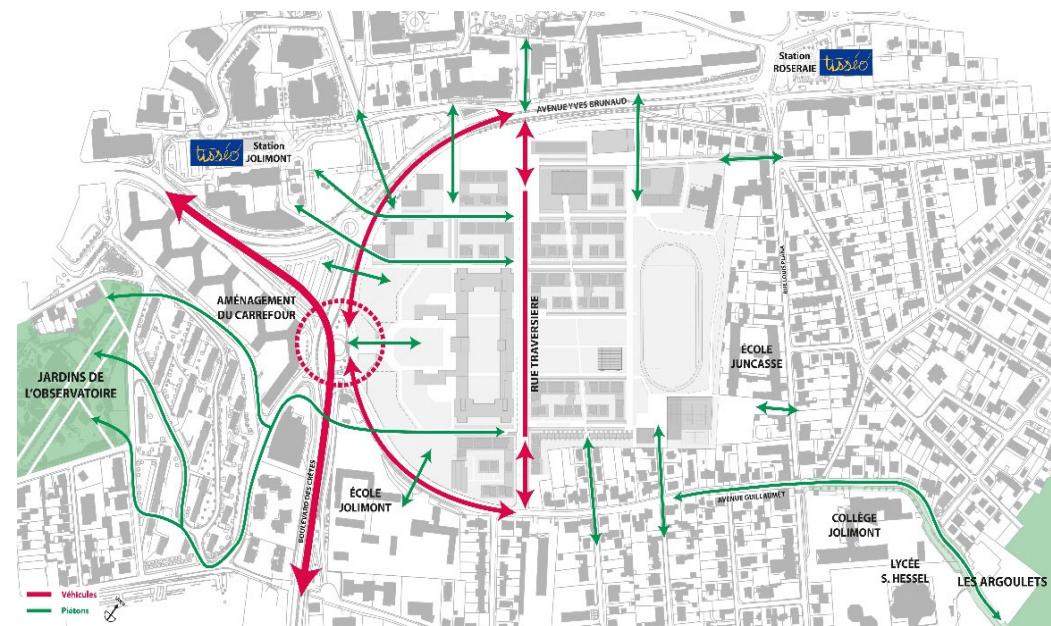
Tous les accès sont aménagés pour permettre aux habitants du quartier d'accéder aux espaces publics (stade, jardin central) et aux aménités du nouveau quartier (bâtiment Lemaresquier, ex-Ecole Nationale Supérieure d'Ingénieurs et de Constructions Aéronautiques (ex-ENSICA), commerces, services).

L'accès principal ouvert aux véhicules, est la rue Traversière reliant l'avenue Yves Brunaud à l'avenue Henri Guillaumet et longeant l'arrière du bâtiment Lemaresquier. Tous les autres accès sont principalement réservés aux piétons et vélos. La trame des rues du quartier prolonge les rues des quartiers alentours. La place traversée par l'avenue Y. Brunaud est un espace public central pour les quartiers de part et d'autre de l'avenue.

- ▶ Situé à proximité de deux stations de métro et bien desservi par les itinéraires mode actifs, cette mutation urbaine présente des atouts certains pour répondre aux exigences d'un éco-quartier et de qualité urbaine pour donner à tous envie d'y habiter.



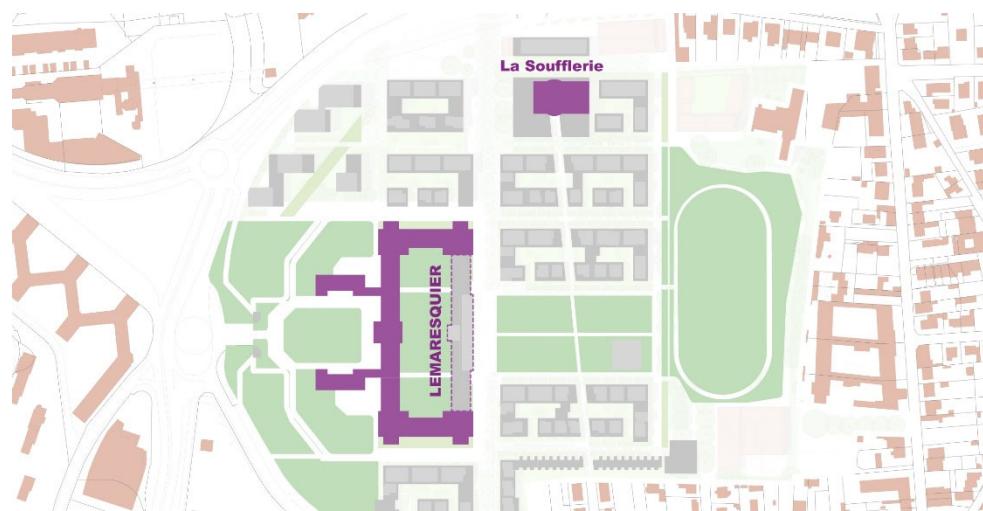
Centre historique, Matabiau, CEAT, Gramont



Accès et continuité entre les quartiers

## Mise en valeur du patrimoine

1. Architectural : Le bâtiment construit par l'architecte Lemaresquier dans les années 1930
2. Végétal : Le patrimoine végétal composé du parc devant le bâtiment Lemaresquier, le stade et les grands arbres existants sur ces espaces alentours sont des éléments qui participent à l'histoire du site. Ils sont à préserver majoritairement et à mettre en valeur.
3. Industriel et aéronautique :
  - o Reconversion et évolution des usages du bâtiment « la Soufflerie ».
  - o Articulation du projet avec son environnement proche, notamment le bâtiment Lemaresquier et son parc. Toulouse Métropole sera très attentif à la bonne articulation du projet Lemaresquier avec le nouveau quartier.



La Soufflerie, le bâtiment Lemaresquier

L'intégration du bâtiment Lemaresquier dans son environnement immédiat sera recherchée. Côté rue traversière, la façade arrière du bâtiment Lemaresquier s'organisera en cohérence avec le fonctionnement de la rue.

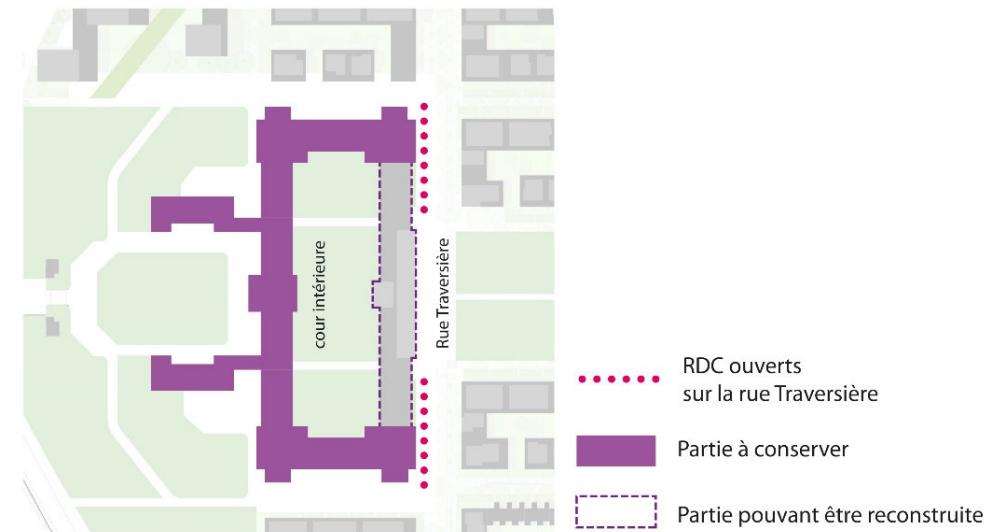


Schéma de principe d'aménagement

## Limiter/reduire la place de la voiture

- ▶ Limiter l'accès des voitures à une rue de desserte (voie 30), les autres voies étant en zone de rencontre (20 km/h, priorité aux piétons, pas de stationnement).
- ▶ Limiter le stationnement en surface.
- ▶ Encourager les modes alternatifs de déplacements
- ▶ Faciliter l'accès au métro par des cheminements piétons au travers du site et en lien avec les quartiers voisins.
- ▶ Création de commerces de proximité pour les habitants du nouveau quartier et des alentours.

## Maintenir la vocation et les équipements sportifs de ce site

- ▶ Maintenir une identité sportive forte avec conservation du stade/terrain et du gymnase existant.
- ▶ Amélioration de la lisibilité et de l'accessibilité en mode actifs des installations sportives

## Réhabiliter une des entrées majeures du centre de Toulouse, l'axe Jaurès-Balma Gramont

Le site Guillaumet se trouve à égale distance du canal du Midi et de l'Hers, au pied de la colline de Jolimont, point haut qui marque le seuil de la ville dense et d'où l'on découvre le grand paysage au nord-est de la ville. Son aménagement donne l'opportunité de réhabiliter une entrée majeure de Toulouse marquée par les aménagements routiers qui ont accompagné la création du métro, en revalorisant l'axe majeur de Toulouse (de Wilson aux argoulets en passant par les ramblas de J.Busquets et la future tour Teso). Dans son traitement, la « Place de l'Ombrière » pourra constituer un signal « d'entrée de ville ».

## Encourager une forme urbaine et architecturale innovante et de qualité, s'insérant aux mieux dans le site et intégrant les composantes environnementales

- ▶ Promouvoir un urbanisme d'îlots bioclimatiques dont le côté Sud-Est est plus bas que le côté Nord-Ouest, divisibles en plusieurs opérations de logements afin d'améliorer sa résilience à long terme.
- ▶ Réaliser des espaces publics délimités, fortement qualifiés et bien hiérarchisés. Ces espaces devront réaliser la plus grande continuité possible avec ceux des quartiers existants et leur apporter de nouvelles aménités : espaces verts et sportifs, accès au métro, aux équipements et aux commerces.
- ▶ Réaliser des logements de grande qualité bien adaptés au climat toulousain avec un souci particulier du confort d'été : orientation principale au Sud-Est, prolongements extérieurs : balcons, terrasses, jardins privés.

- ▶ Traiter la rétention des eaux pluviales en surface : noues, toitures-réservoir, jardins.
- ▶ Utiliser les énergies renouvelables pour le chauffage, l'eau chaude sanitaire, et potentiellement une partie de la fourniture d'électricité.
- ▶ Reculer par rapport à l'alignement des façades les derniers niveaux d'habitation (attique) afin d'en diminuer l'impact visuel.
- ▶ Privilégier en façade les tonalités Toulousaine, ainsi que l'emploi de la brique.

## Habiter, travailler, se divertir favorisant le bien vivre ensemble

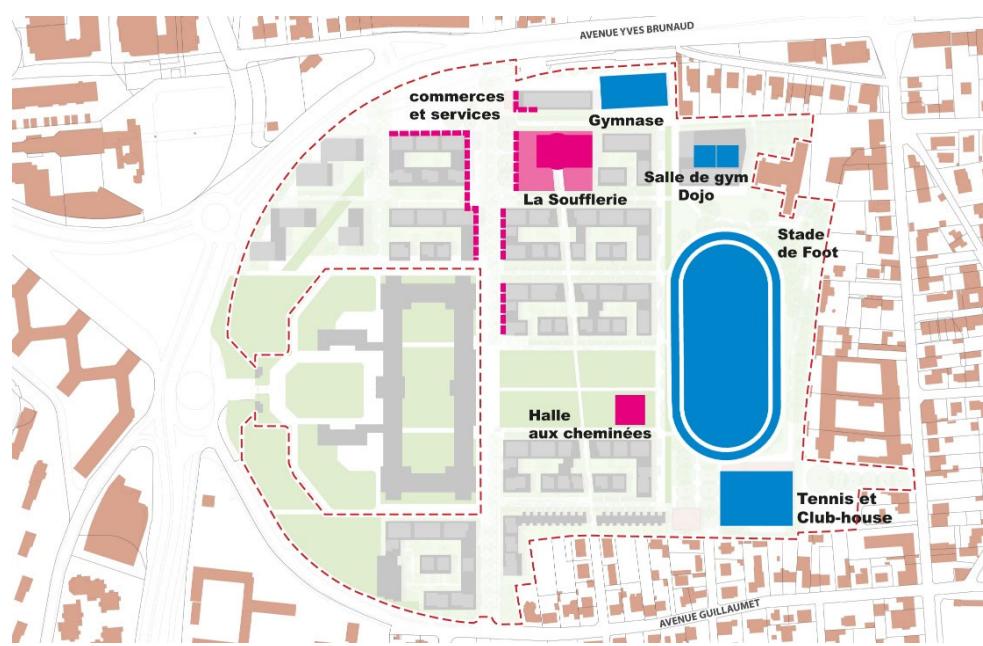
- ▶ Développer dans le projet des lieux favorisant la cohésion sociale autour de principes de fonctionnement sur la modularité des espaces, le partage des lieux, l'ouverture aux initiatives des usagers et l'accueil d'activités diverses. (coworking, éco-responsabilité...).
- ▶ Favoriser le vivre ensemble par la mixité sociale et intergénérationnelle,
- ▶ Créer différentes centralités

## Mixité fonctionnelle et sociale

### Éléments de programmation du projet

En vue de bénéficier de la décode prévue par la loi « Duflot » pour acquérir le site Guillaumet à l'exception du bâtiment LEMARESQUIER, une programmation a été arrêtée. Totalisant au global environ 104 300 m<sup>2</sup> de surface de plancher, la programmation est à dominante de logements :

- ▶ Logements : 81 000m<sup>2</sup> soit environ 1 250 logements qui respectent un objectif de mixité sociale conformément à la répartition prévue par le Traité de Concession de la ZAC Guillaumet.
- ▶ Programme tertiaire, services, commerces et équipements : 23 300 m<sup>2</sup>



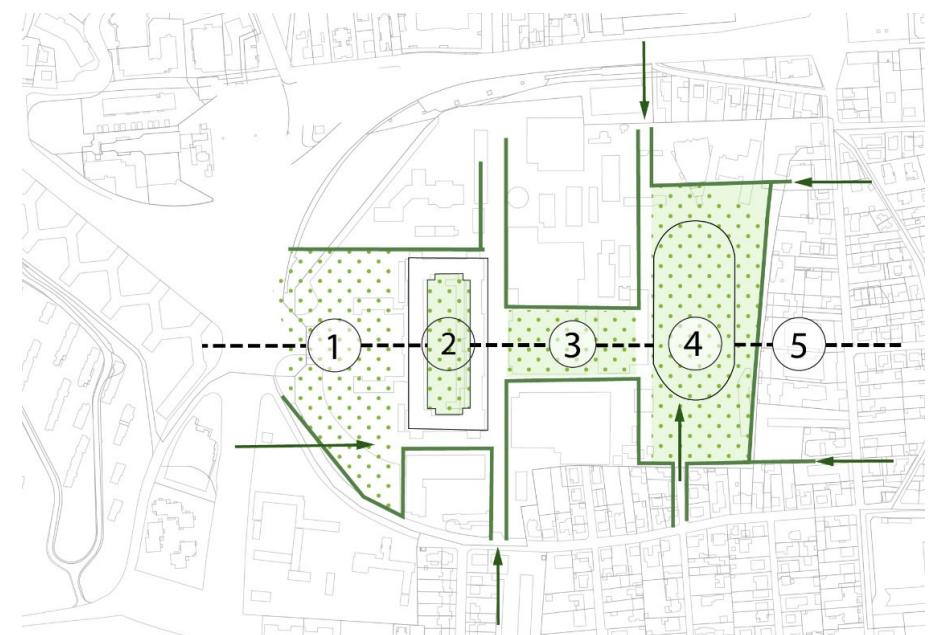
Localisation de principe des équipements

### Traitement des espaces partagés

- ▶ **L'Axe monumental, trois « terrasses »** : La composition académique que le bâtiment Lemaresquier n'est pas parvenu à réaliser complètement, s'inspire des grands modèles du classicisme français : Vaux-le-Vicomte et Versailles. Le château précédé d'une cour d'honneur qui le met à distance de la ville domine une série de terrasses descendant vers le paysage.

Ici la première plateforme (1) est la cour d'honneur, la deuxième plateforme s'étend de la cour intérieure jusqu'au stade (2 & 3), la troisième (4) est constituée par le stade qui lui-même domine les parcelles de la rue Louis Plana (5). Ce dispositif organise très fortement le site et la structure classique auquel il se réfère est présente dans l'imaginaire collectif.

Cette mise en continuité des espaces permet une lecture globale du site dans sa plus grande dimension.



L'Axe monumental et les trois terrasses : 9ha d'espace vert et sportif

- ▶ **Le parc central « actif »** (3) propose des espaces partagés (jeux, repos...) et des activités agricoles partagées (jardins, serre...). Il est aussi attractif pour le quartier et les quartiers voisins. Il accueille le jardin des senteurs (damier d'espaces calmes et de parterres de plantes odoriférantes), l'espace de jeux des petits, l'espace de jeux des grands (pelouse, jeux de ballons ...), le verger et le potager en continuité avec la serre.
- ▶ **Le parc paysager** devant le bâtiment Lemaresquier (1) : La rue Traversière et la grande terrasse surplombe la plate-forme du stade.
- ▶ **Une accroche métropolitaine** : située à l'extrémité nord de la rue traversière côté avenue Y Brunaud, la « place de l'Ombrière » met en valeur la polarité commerciale qui regroupe les commerces, les services, l'équipement de la Soufflerie et un bâtiment de bureaux. Elle bénéficie du flux de l'avenue Y Brunaud et dessert le quartier. Elle est marquée par une ombrière, évènement métropolitain qui fait également office de « signal » d'entrée de ville.
- ▶ **Le pôle sportif (4)** : un élément de centralité pour les quartiers. Les habitants du quartier sont très attachés aux équipements sportifs existants. Le stade est conservé et les équipements actuels sont reconstitués. Le gymnase de l'ex-ENSICA, aujourd'hui fermé, est remis en usage. Ces équipements sportifs sont à proximité immédiate des nouveaux logements et forment un ensemble distinct facilitant sa gestion. L'ensemble des espaces consacrés au sport est un espace public ouvert à tous en continuité avec les espaces verts récréatifs.
- ▶ **Cheminements** piétons et cycles : les cheminements piétons permettront de créer des connexions entre les quartiers avoisinants, les différents îlots et les différents lieux de polarités sur le secteur. Ils seront définis comme des promenades de loisirs dans le secteur, et conçus pour offrir un mode alternatif à la voiture.

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

### Du point de vue de la qualité architecturale

- ▶ **Composition de façades urbaines.** Les façades situées le long de la rue Traversière, de part et d'autre du jardin central ainsi que celles architecturant la « place de l'Ombrière » nécessiteront un traitement architectural de qualité, et une cohérence urbaine.

- ▶ Le traitement portera essentiellement sur une architecture globale, innovante et variée en tenant compte de :
  - grande ouverture des baies des logements pour augmenter la lumière naturelle,
  - espaces extérieurs généreux à valoriser avec vues sur les nombreux espaces paysagers,
  - séparatifs, gardes corps, éléments de composition de façades,...,
  - espaces communs de qualité au sein des opérations, ces espaces seront plantés.
- ▶ Un enjeu général concerne l'étude des parkings en sous-sol afin de limiter le stationnement de surface.

### Du point de vue de la qualité urbaine

Le tissu urbain sera adapté au site et au climat toulousain et non pas une juxtaposition d'objets architecturaux avec la mise en place d'une trame de venelles perpendiculaire à la rue Traversière délimitant les îlots.

Les voies environnantes sont prolongées par des circulations douces à l'intérieur du quartier.

Réinterprétation contemporaine d'une forme urbaine traditionnelle (l'îlot), le projet distingue clairement l'espace public (rue, venelles, parcs) dont chaque espace a une ambiance et des usages clairement identifiés et complémentaires des autres.

L'espace privé des îlots peut accueillir diverses typologies, diverses architectures et évoluer dans le temps par substitution des constructions. Cette possibilité de renouvellement rend l'îlot résilient.

L'espace public assure la permanence dans le temps et la qualité d'image et d'usage du quartier. Sa forme sera très lisible et son traitement qualitatif. L'espace privé, plus flexible, accueille des différences d'usage (ex : commerces, bureaux, logements...) et des expressions architecturales variées.

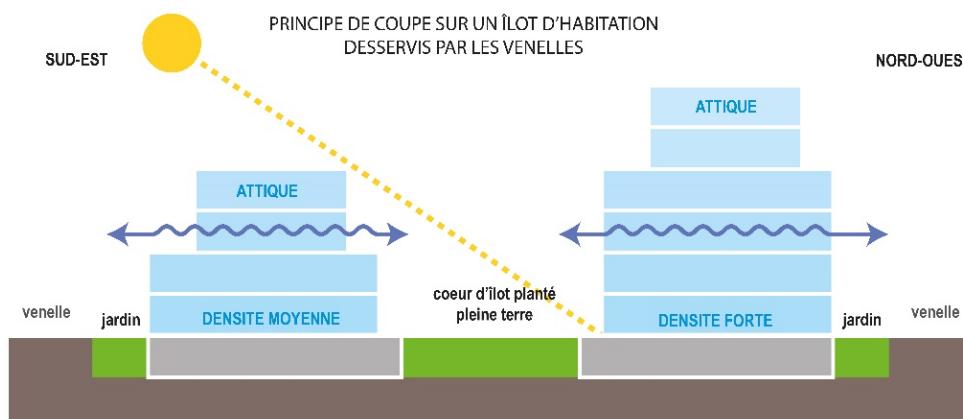


Principes d'aménagement à l'échelle des îlots d'habitation desservis par les venelles

1. venelle
2. noue plantée
3. jardins privés périphériques
4. bâtiments
5. attique en retrait
6. jardin en cœur d'ilot

Chaque îlot sera découpé en plusieurs lots architecturaux afin d'assurer cette diversité. Les îlots peuvent être fermés ou partiellement ouverts. Ainsi, les linéaires entourant les îlots ne sont pas des « barres » mais des séries de bâtiments mitoyens offrant des variations volumétriques et disposant chacun de leur entrée sur la venelle, comme dans une ville traditionnelle, assurant ainsi une diversité architecturale dans une harmonie urbaine

L'îlot est occupé par deux rangées de bâtiments orientés NO-SE. Les appartements ayant plus de 2 pièces sont, pour la plupart, traversants ou en angle de façon à bénéficier d'une ventilation naturelle traversante pour tenir compte de la chaleur. L'orientation de tous les logements dans le même sens permet d'adoucir les vis-à-vis entre immeubles.



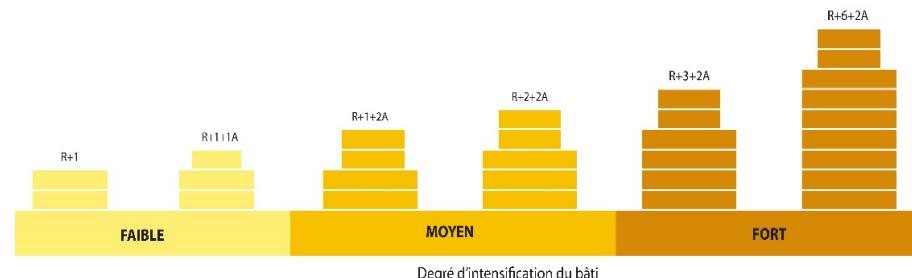
La façade S-E est très ouverte (grandes baies vitrées) alors que la façade N-O est plus protégée. La rangée d'immeubles située au N-O est plus haute que celle située au S-E pour dégager la vue de tous et pour créer une diversité. La dernière rangée au S-E est composée de maisons individuelles dont les jardins assurent la transition avec les pavillons de l'avenue Guillaumet.

Au niveau des venelles, les rez-de-chaussée habités sont protégés par des jardins privatifs, ainsi que sur la rue Traversière (hors zone de commerces et d'activités).

Les cours intérieures aux logements sont aménagées en jardins privatifs ou collectifs. Ces jardins privés ainsi que les noues dans les venelles sont majoritairement constitués de pleine terre et plantées d'arbres afin de lutter contre la canicule par des « îlots de fraîcheur ».

- ▶ Mixité typologique des opérations avec une dominante de logements.
- ▶ Qualité dans le traitement des limites séparatives ; la composition des éléments de transition d'un espace à un autre fera partie du paysage et de la qualité urbaine.
- ▶ Valorisation des percées et perspectives visuelles existantes et nouvelles
- ▶ L'échelle des bâtiments est modérée sur la majeure partie du site :

- secteur d'intensité faible, hauteurs maximales : 7 m (R+1) à 10 m (R+1+1 attique) avec un épappelage des constructions en cohérence avec les bâtis existants du côté de l'avenue Guillaumet (R+1)
- secteur d'intensité moyenne, hauteurs maximales : 12 m (R+1+2 attiques) à 15 m (R+2+2 attiques)
- secteur de densité forte, hauteurs maximales : 20 m (R+3+2 attiques) à 27 m (R+6+2 attiques)



## Du point de vue de la qualité paysagère

L'eau sera présente grâce aux venelles et à certains espaces publics qui ont pour fonction de recueillir l'eau pluviale des espaces publics et de la stocker lors des épisodes pluvieux en cas de précipitations exceptionnelles. Ces venelles plantées d'arbres à haute tige et de végétation plus basses participent fortement à la biodiversité.

La recherche d'un vocabulaire paysager simple adapté aux différents espaces publics. Suivant la nature des lieux de projet, de leurs usages, selon qu'il s'agisse d'une rue, d'une promenade paysagère, d'un cheminement piéton, le vocabulaire paysager utilisé pourra changer et ainsi permettre de se repérer facilement dans les déplacements et dans les différents lieux.

Les limites avec l'environnement existant doivent être travaillées afin d'éviter tout effet de coupure ou de juxtaposition : continuité des cheminements, des espaces publics, des trames végétales, des revêtements de sol...

## Principes patrimoniaux et paysagers à valoriser ou à créer

**La mémoire du site :** un élément significatif de l'histoire du site est préservé au travers de l'équipement « la Soufflerie » qui deviendra un tiers-lieu accueillant diverses animations et activités événementielles.

La mémoire du site est également préservée au niveau de l'organisation spatiale du site en trois terrasses. Enfin, les arbres sont majoritairement préservés autour du stade et en front du bâtiment Lemaresquier dans une logique d'Ecoquartier.

Une des fonctions du projet est de rendre à nouveau lisible ce site et sa composition pour qu'il puisse être réapproprié par le quartier et qu'il devienne un lieu de destination pour la métropole.

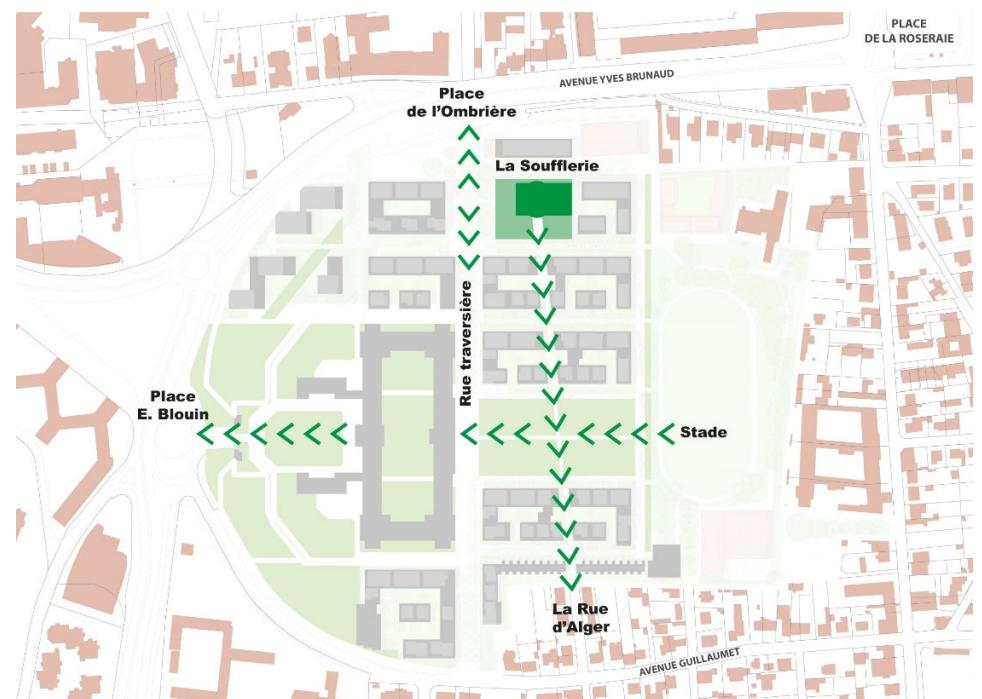
- ▶ Conservation ou remplacement des alignements d'arbres de part et d'autre de la rue Traversière.
- ▶ Certaines perspectives et percées visuelles urbaines et paysagères existantes ou en projet sont à valoriser :

Pour les perspectives visuelles existantes,

- depuis la place E Blouin vers le bâtiment Lemaresquier.

Pour les perspectives et percées visuelles en projet

- depuis le jardin central vers le bâtiment Lemaresquier
- depuis le jardin central vers le stade,
- entre la rue Traversière et la « place de l'Ombrière »,
- Percée visuelle depuis la rue d'Alger vers le bâtiment « la Soufflerie ».



Les perspectives du projet

## Qualité environnementale et prévention des risques et nuisances

### Les risques et nuisances

L'utilisation de la voiture sera limitée mais possible dans le quartier Guillaumet. L'accès aux transports en commun se verra facilité par l'ouverture du site et sa perméabilité.

L'historique des activités du site (pollution des sols) a conduit à intégrer la question de la qualité des sols au cœur des enjeux du projet, et de sa mise en œuvre à venir.

Prise en compte du bien-être acoustique des constructions limitrophes à l'avenue Yves Brunaud.

### Le confort climatique

Il sera pris en compte dans le cadre d'une conception bioclimatique générale :

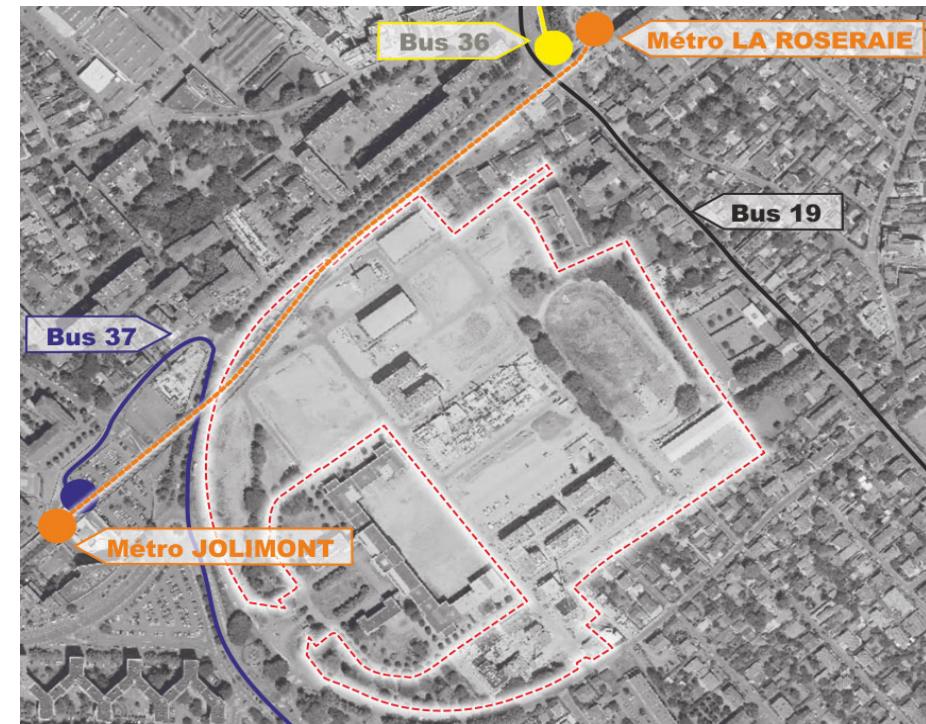
- ▶ Une implantation du bâti, un positionnement d'ouvertures, de vitrage et baies prenant en compte l'exposition solaire, et permettant une ventilation naturelle dans des appartements traversant pour le confort d'été.
- ▶ des moyens techniques innovants en termes d'apport en énergie et de chauffage.
- ▶ La lutte contre les phénomènes d'îlot de chaleur, au travers :
  - des espaces publics majeurs paysagers (jardin central, stade, parc paysager à proximité du bâtiment Lemaresquier) qui contribueront au confort climatique du quartier.
  - de la conception générale des espaces publics, notamment des venelles et à la place importante laissée à la végétation ;
  - au traitement des coeurs d'îlots végétalisés.

## Déplacements

### Lignes et stations de transport en commun

- ▶ Le secteur bénéficie d'une excellente desserte en transports en commun notamment de par la proximité de deux arrêts de la ligne A du métro (Jolimont et Roseraie) (avec le doublement des rames en cours).
- ▶ Deux lignes de bus desservent le site : la ligne 19 (future Linéo) rue Plana et la ligne 37 coté boulevard des Crêtes. Le terminus de la ligne 36 situé Place de la Roseraie se situe également à proximité du site.

Le Syndicat Mixte des Transports en Commun (SMTC) définit un schéma directeur Linéo : lignes de bus performantes dont l'amplitude est calée sur les horaires du métro. Des réflexions sont engagées pour que la rue Plana puisse être desservi par ce type de ligne dans le schéma Linéo 2020-25.



## Déplacements modes actifs

Ce projet, implanté à proximité de deux stations de métro de la ligne A doit faciliter les déplacements alternatifs à la voiture en favorisant les cheminements piétons et les voies cyclables.

Ainsi, les liaisons « modes actifs » vers les stations de métro, les différents équipements, bâtiment de services, de bureaux, les commerces, les logements, le jardin central, le stade et les quartiers avoisinants seront nombreuses

Le traitement des aménagements doit concilier les différents usages « modes actifs », alliant des caractéristiques en faveur des déplacements domicile-travail, lesquels nécessitent des itinéraires directs et lisibles, aux promenades de loisirs.

En tant qu'axe majeur du projet, la rue Traversière doit bénéficier de trottoirs confortables et sera végétalisée pour assurer une ambiance paysagère agréable aux circulations piétonnes et cyclistes.

Les venelles sont des zones de rencontre aménagées pour inciter les déplacements des modes actifs.

Les déplacements doux seront en outre encouragés par un positionnement judicieux des locaux vélos

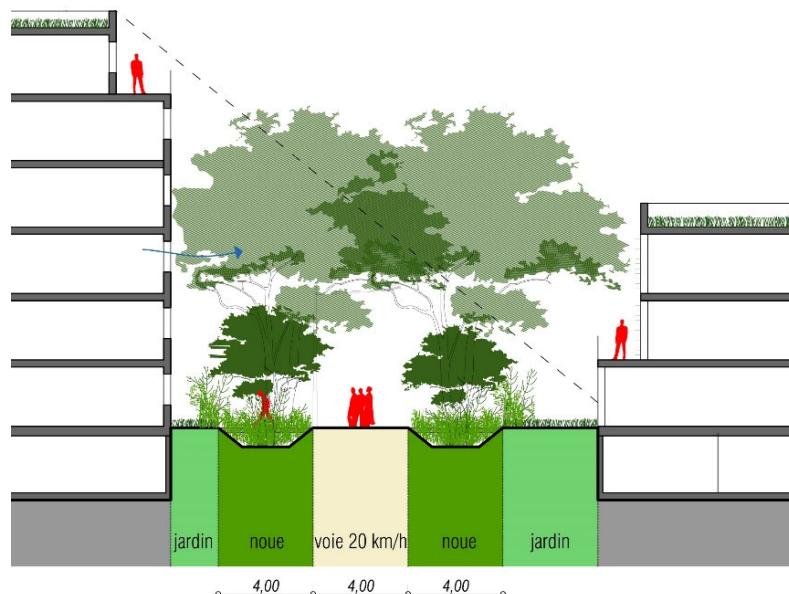
## Accès, continuité viaire, desserte des terrains par les voies

La rue Traversière est accessible aux véhicules et permet de relier l'avenue Guillaumet à l'avenue Y Brunaud. Elle permet de desservir le site et est une zone 30 (ralentisseurs ou plateau surélevé, stationnement latéral).

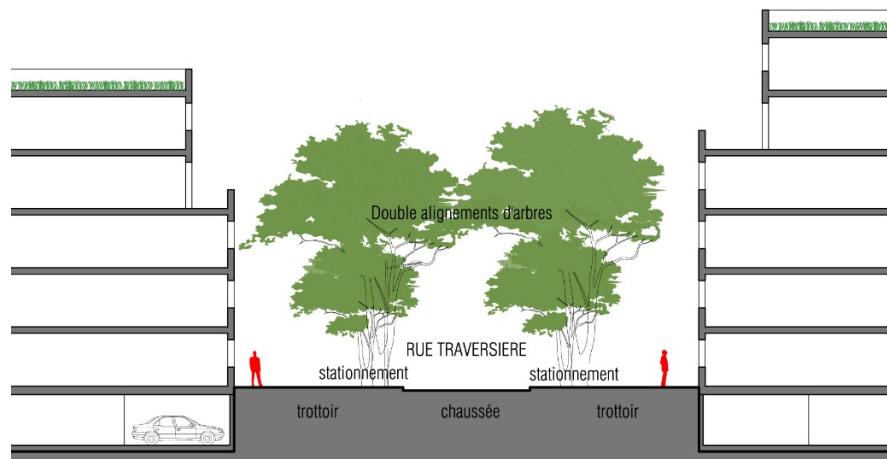
Dans sa partie ouest, elle comporte des commerces et services qui mènent à la station de métro Jolimont sous le Viaduc.

Le maillage viaire du quartier sera réalisé principalement depuis la rue Traversière. Certaines voies seront des venelles, perpendiculaires à la rue traversière, en zones de rencontre 20km/h, priorité modes actifs, les venelles sont constituées d'une allée centrale permettant le passage des engins de secours, de collecte des ordures ménagères, etc.

De part et d'autre de l'allée, des noues permettent le stockage et l'écoulement de l'eau pluviale. Les noues sont plantées.



Coupe de principe sur les venelles et les noues



Coupe de principe sur le haut de la Rue Traversière

## Stationnement

Les stationnements privés sont majoritairement situés sous l'emprise des bâtiments.

Quelques places de stationnement sur la rue Traversière permettent de répondre aux besoins des usages visiteurs.

Des stationnements extérieurs sont maintenus à proximité des terrains de tennis, du gymnase existant.

La question du stationnement des vélos au sein des bâtiments est également centrale. La plupart de ces stationnements ou locaux seront facilement accessibles depuis le domaine public et depuis les logements.

Les places de stationnement dédiées aux bâtiments tertiaire et aux commerces sont prévus en sous-sol des îlots à proximité de la « Place de l'Ombrrière » à l'extrême nord de la rue traversière, en complément des places extérieures le long de la rue traversière.

## Réseaux secs

Le développement, le renforcement et le maillage des réseaux existants sont une condition de la réalisation du projet de requalification urbaine.

L'ensemble des réseaux sont soumis au règlement de Toulouse Métropole en vigueur

## Desserte des terrains par les réseaux

### Eaux usées et eau potable

Le développement, le renforcement et le maillage des réseaux existants sont une condition de la réalisation du projet de requalification urbaine.

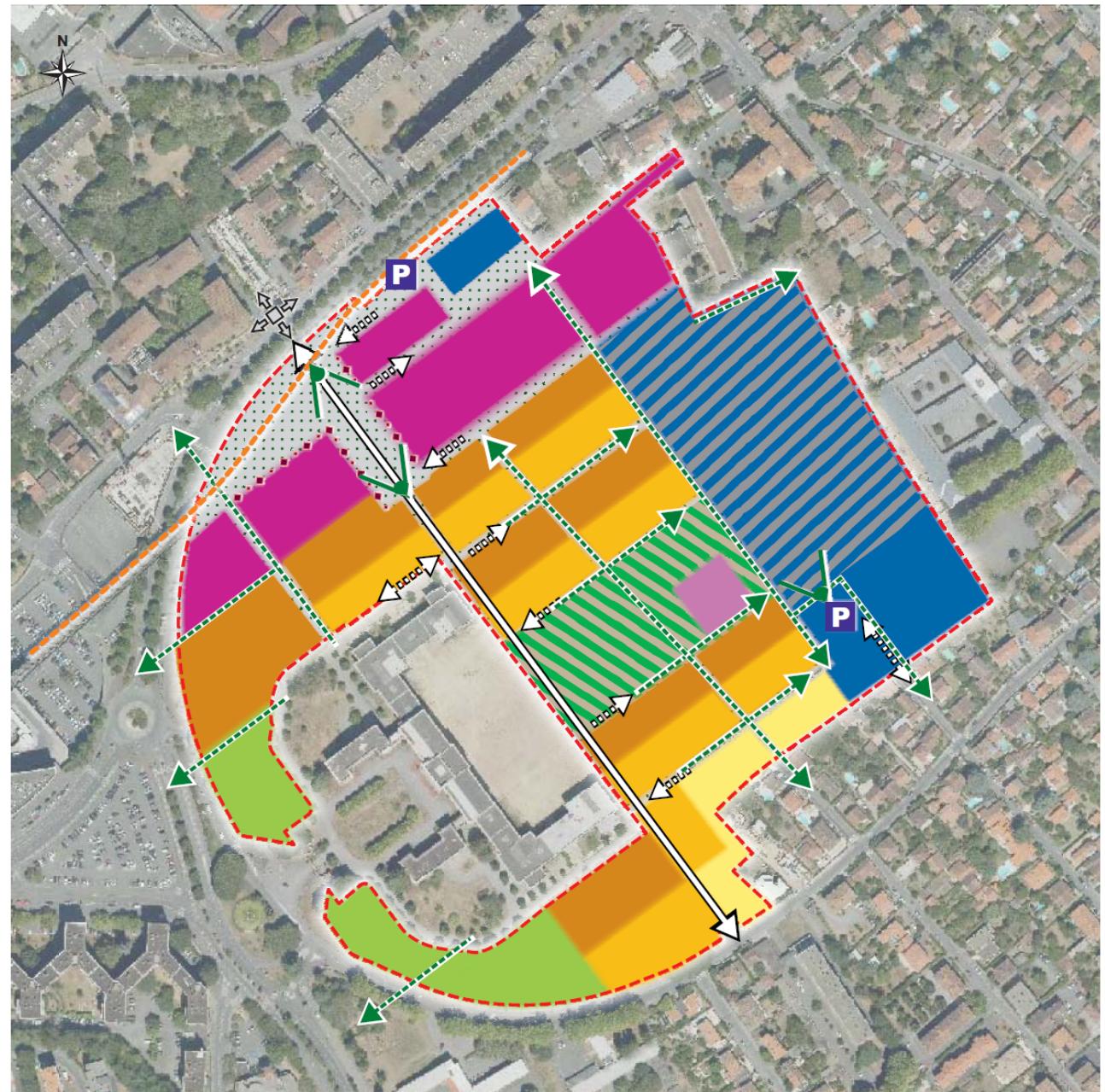
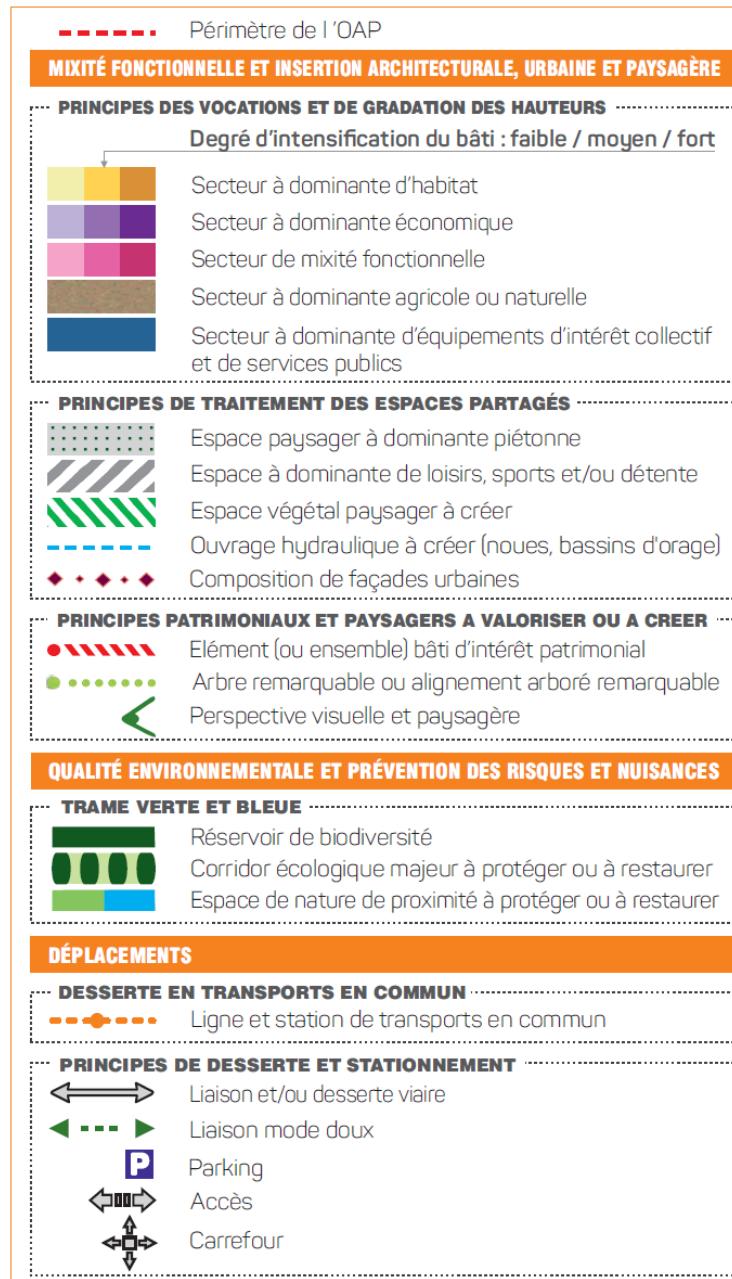
L'ensemble des réseaux sont soumis au règlement de Toulouse Métropole en vigueur.

### Eaux pluviales

Le développement, le renforcement et le maillage des réseaux existants sont une condition de la réalisation du projet de requalification urbaine.

L'ensemble des réseaux sont soumis au règlement de Toulouse Métropole en vigueur.

Chaque lot privé devra assurer sa propre gestion des eaux pluviales selon un règlement qui lui sera imposé par l'aménageur.





### Situation

Le projet est situé dans le quartier 10 de Toulouse, entre la rue Louis Plana à l'Ouest, la zone verte des Argoulets à l'Est.



### Enjeux

- ▶ **Créer une véritable centralité** en maintenant et encourageant l'implantation de commerces et services de proximité, pour une meilleure vie sociale au sein du quartier.
- ▶ **Conserver une mixité des formes urbaines**, en maintenant l'image de faubourg urbain.
- ▶ **Adapter l'intensité urbaine à la capacité de desserte du secteur.**
- ▶ **Renforcer les liens urbains, sociaux et visuels** entre la zone verte des Argoulets et le quartier de Soupetard, pour une meilleure accessibilité de la zone verte des Argoulets notamment par l'avenue de l'Hers.
- ▶ **Faciliter l'usage des modes de déplacements alternatifs à la voiture**, notamment en facilitant le lien au métro.
- ▶ **Développer la mixité sociale** en assurant une diversité des logements entre secteur libre et social.
- ▶ **Accompagner les secteurs de renouvellement urbain** (cité Georges Hyon) et de mutation urbaine (ancienne piscine / patinoire).
- ▶ **Requalifier les espaces publics** aux abords des secteurs en mutation (avenue de l'Hers, rue Dinetard et place Soupetard).
- ▶ **Renforcer le maillage de voirie**, en créant des liaisons de desserte nord/sud parallèle à la rue Louis Plana.
- ▶ **Faire perdurer la vitalité du quartier** en rééquilibrant la démographie

### Objectifs

article L.151-7 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 et conditions d'aménagement de la zone

## Principes de composition urbaine

- ▶ **Affirmation d'une véritable centralité de quartier** en prolongement de la place Soupetard au nord de l'avenue de l'Hers et **accueillir de la mixité fonctionnelle** (commerces, terrasses de café, services et équipements de proximités, marché de plein vent...).
- ▶ **Composition des façades urbaines permettant d'ordonnancer le rythme des façades** (R+3), par le principe de l'alignement sur voie ou le retrait de façon à structurer l'espace public urbain. Ces règles veilleront à sécuriser les débouchés sur la rue Louis Plana
- ▶ **Renforcement de la place des modes doux**, par une circulation apaisée en zone 30 et un système de **voies partagées**.
- ▶ **Création d'un espace public urbain de qualité** à l'angle de l'avenue de l'Hers et de la rue Louis Plana, permettant notamment, l'accueil d'un marché de plein vent.
- ▶ **Maintien d'une mixité des formes urbaines et développement de formes urbaines variées à l'échelle de l'OAP**.
- ▶ **Identification des espaces naturels et paysagers** assurant une végétalisation en cœur d'îlot, pour une forme d'habitat aéré.
- ▶ **Création d'une transition paysagère** notamment au abord du secteur d'habitat pavillonnaire et en limite du secteur d'urbanisation intense en R+4.
- ▶ **Maintien de la vocation à dominante habitat** du quartier, tout en valorisant les services d'intérêt collectifs et les équipements sportifs existants.
- ▶ **Création d'une liaison entre la rue Dinetard et l'avenue de l'Hers**, afin d'assurer une perméabilité urbaine sur l'ensemble de l'îlot urbain
- ▶ **Requalification des rues Dinetard, Louis Plana, Mauries et l'avenue de l'Hers et de la Juncasse en valorisant les liaisons modes doux**, en améliorant les connexions avec la zone verte des Argoulets, et en organisant le stationnement.
- ▶ **Adaptation du plan de circulation du quartier** aux évolutions urbaines du quartier.
- ▶ **Valorisation de l'accès à la zone verte des Argoulets**, en améliorant sa visibilité depuis de la rue Louis Plana. La composition urbaine de l'avenue de l'Hers et de la rue Dinetard devra s'inscrire dans cet objectif.
- ▶ **Structuration des perspectives visuelles et paysagères** renforçant la relation du parc des Argoulets avec l'urbanisation.
- ▶ Chaque projet sera étudié au regard de la faisabilité et de la sécurité des accès, de la forme urbaine proposée, du nombre de logement, de la date de mise en service et de la capacité d'absorption des flux de circulation générés.

## Vocations et typologies

- ▶ **secteur d'intensification faible : de 6 à 8,5 mètres**
- ▶ **secteur d'intensification moyenne : de 11,5 à 12,5 mètres**
- ▶ **secteur d'intensification forte : de 11,5 à 14,5 mètres**

## Habitat

- ▶ Secteur de mixité fonctionnelle : habitat, commerce, services et activités en pied d'immeuble pour affirmer une véritable centralité aux abords de la place Soupetard et le long de la rue Louis Plana. Hauteurs fixées à du R+3 (12.50 mètres) pour organiser la centralité.
- ▶ Secteur à dominante d'habitat : habitat pavillonnaire, maison de ville, logements semi collectifs et collectifs avec une intensité différenciée.

## Orientations programmatiques

### Habitat :

#### Objectif de production de logements 2025-2035 : 160

- ▶ Soutenir le développement de l'accession à la propriété, dont sociale.
- ▶ Diversifier l'offre de logements.

### Équipements publics :

- ▶ Secteur propice à l'accueil d'équipements d'intérêt collectif, en lien avec la centralité de quartier recherchée et en complément des équipements présents : le centre culturel, la maison des seniors, le gymnase.
- ▶ Activités économiques : bureaux, commerces et services de proximité
- ▶ Permettre l'implantation de commerces, services de proximité en rez-de-chaussée des constructions de la place Soupetard et le long de la rue Louis Plana.

### Stationnement :

- ▶ Organiser le stationnement public (zone bleue) aux abords de la place Soupetard en encourageant la rotation des véhicules pour les usagers des activités commerciales et services de proximité.
- ▶ Placer du stationnement public sur les voies.

# Principes et conditions d'aménagement de la zone

## Principes de traitement des espaces partagés

- Le principe général est la zone 30, avec un partage de la chaussée cycles / voitures, afin d'assurer la sécurisation et le confort des piétons. L'ensemble du secteur sera maillé par des cheminements doux afin d'inciter à l'utilisation notamment du métro. Il peut être envisagé de renforcer en zone de rencontre à 20 km/h la place Soupetard, la rue Louis Plana, Mauries, Dinetard, avec la constitution d'un espace partagé piétons / cycles / voitures où la priorité est donnée aux piétons.

### Espaces partagés ouverts à la circulation automobile :

- l'avenue de l'Hers : traitement paysager et urbain, intégration et sécurisation des modes doux, stationnement latéral en lien avec la centralité, les commerces, les services recherchés.
- la nouvelle voie de liaison Hers-Dinetard : création d'une voie assurant la sécurisation des modes doux et permettant la desserte des constructions avoisinantes. Assurer une composition urbaine en forme d'îlot.
- la rue Dinetard : sécurisation des modes doux et traitement paysager, notamment l'effacement des réseaux aériens.
- l'avenue de la Juncasse : maintien d'une voie de bouclage de l'îlot avec la possibilité à la fois d'instaurer un sens unique débouchant sur l'avenue de l'Hers, et éventuellement changer le statut de l'accès sur la rue Louis Plana selon l'organisation de l'îlot urbain délimitant la nouvelle place,
- la rue Louis Plana : requalifier un espace partagé et apaisé, en repositionnant des arrêts de bus sur voirie en fonction des évolutions urbaines.
- conforter les débouchés au droit de la centralité rue Louis Plana, notamment celui de l'avenue de l'Hers, en sécurisant les liaisons modes doux.
- proscrire l'accès direct sur la rue Louis Plana pour les terrains restant à bâtir, sauf impossibilité fonctionnelle.

### Espaces à dominante piétonne :

- la place Soupetard à l'angle de la rue Dinetard sur la rue Louis Plana : dominante piétonne avec une circulation apaisée et organisation de l'espace public de façon à faciliter notamment l'implantation d'un marché de plein vent. Prolongement de la place au nord de l'avenue de l'Hers, dans le cadre de la mutation urbaine de la cité Georges Hyon.
- améliorer le traitement urbain de l'accès au parc des Argoulets au débouché de l'avenue de l'Hers.
- l'aménagement des espaces publics en introduisant, du mobilier urbain et des matériaux de qualités.

## Orientations paysagères

- Détachement d'espaces végétalisés dans les espaces communs ou partagés des coeurs d'îlots, pour marquer le développement d'une végétation suffisamment importante pour lutter contre les phénomènes d'îlots de chaleur.
- Préservation d'un cœur d'îlot vert et de loisirs au sud de l'avenue de l'Hers en relation avec le Parc des Argoulets
- Préservation de l'alignement d'arbres remarquables au sud de la rue Louis Plana face à la rue Robert Surcouf et à la fin de l'avenue de l'Hers.
- Création d'un espace paysager marquant la transition douce entre l'habitat pavillonnaire en R+1 et l'habitat semi collectif en R+2.
- Valorisation d'un espace naturel composé d'un alignement d'arbre, en parallèle à la rue Louis Plana, marquant une temporalité entre un secteur d'intensité élevée et un secteur moins dense.
- Préservation des perspectives paysagères de la rue Louis Plana vers les Argoulets.

# Principes et conditions d'aménagement de la zone

## Réseaux

- Le principe d'enfouissement des réseaux aériens devra être respecté sur tout le périmètre de l'OAP.

## Déplacements

- Une réflexion est actuellement menée en parallèle sur les déplacements dans le quartier dans l'objectif d'adapter le plan de circulation.
- La présence du métro à proximité, de la station Vélo Toulouse, des équipements publics et des commerces de proximité aux abords de la rue Louis Plana constitue des atouts pour la pratique des déplacements doux, notamment le recours au vélo.
- A ce titre, les nouveaux programmes de construction devront faciliter l'accès et le stationnement des deux roues afin d'encourager cette pratique.
- Les projets de construction chercheront à limiter les rejets d'eaux pluviales en assurant leur stockage / filtration dans les espaces paysagers.
- L'aménagement des espaces publics recherchera la modération des flux et de la vitesse surtout de la rue Louis Plana à la place Soupetard, pour un meilleur partage de l'espace public avec les modes doux.
- Les accès sur l'avenue de l'Hers et la rue Louis Plana seront limités et adaptées de manière à ne pas perturber les liaisons douces prioritaires.

# Principes et conditions d'aménagement de la zone





## Sommaire

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

#### **5D - OAP par commune**

##### **5D35 – Toulouse - Quartier 12**

- Alalouf
- Campus Rangueil
- Chemin de la Butte
- Faubourg Malepère
- Montaudran





## Situation

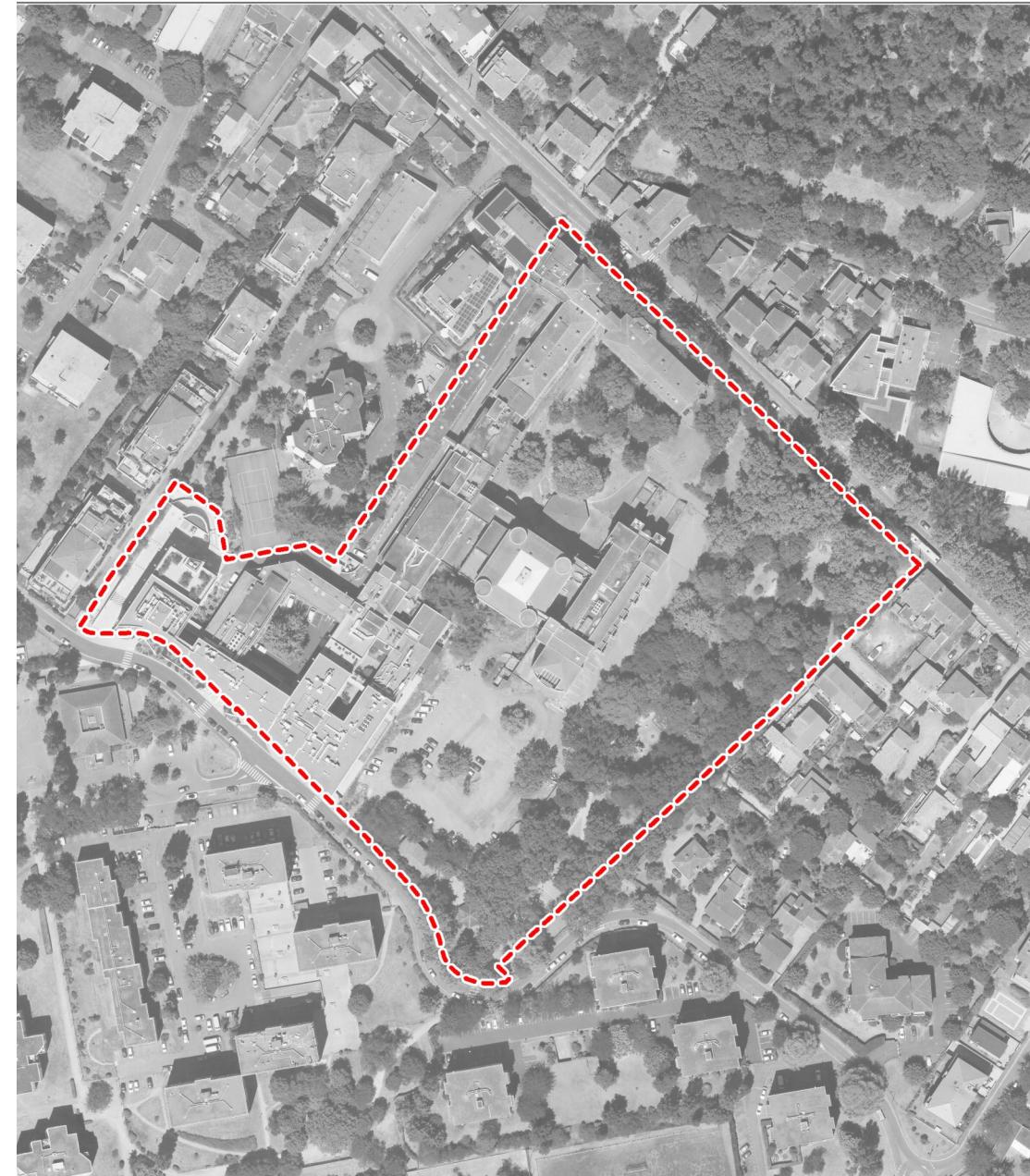
**4,5 ha**

Le territoire de l'OAP est situé dans le quartier 12 de Toulouse « Pont des Demoiselles – Ormeau - Montaudran – La Terrasse - Malepère », entre la route de Revel et la rue Emile Lécrivain, à proximité de la future station de métro de l'Orneau.

## 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

### Organiser le renouvellement urbain

Permettre un renouvellement urbain en renforçant la desserte de voirie et en assurant une urbanisation de projet maîtrisée.

Favoriser l'urbanisation sur un axe structurant bien desservi en transports en commun

Accompagner le maintien d'une offre de santé sur le quartier.

Favoriser l'emploi et l'activité dans un secteur à dominante habitat.

### Structurer un arc sud paysager et développer les itinéraires des modes doux

Organiser un arc vert paysager qui met en relation d'ouest en est plusieurs espaces verts d'intérêt majeur (Pech David, Campus, Canal, Creps - Lespinet, Jardin de la ligne, Parc Alalouf, Bois de Limayrac...).

Protéger une structure verte à l'échelle de Toulouse mais également jouer le rôle de support à des parcours de mobilité douce entre les différents quartiers.

Valoriser les espaces verts de proximité.

Maintenir, développer et qualifier l'offre en espaces verts de proximité.

Valoriser le parc Alalouf et concevoir des îlots de reconstruction en cohérence.

### Activer les grands vecteurs historiques

Le secteur de projet est situé sur la route de Revel qui constitue un axe majeur de la commune en terme de mobilité et à proximité de la place de l'Ormeau, polarité commerciale et de vie de quartier, identifiée dans le cadre de la démarche « cœurs de quartiers ».

### Favoriser les rabattements piétons vers les transports en commun et assurer une meilleure desserte

Favoriser l'accessibilité des modes actifs vers et depuis la station de métro de l'Ormeau.

Faciliter les liens piétons sud-nord vers la place de l'Ormeau, les équipements de quartier et la desserte transport en commun ainsi que est-ouest vers la nouvelle voie de desserte.

Organiser une voirie de desserte pour les futurs usages et plus adaptée au fonctionnement d'un équipement médical.

## Mixité fonctionnelle et sociale

### Éléments de programmation du projet

Programmer une opération mixte d'environ 300 logements en renouvellement urbain, suite au départ de la clinique St Jean du Languedoc, à proximité de moyens de transports structurants, d'équipements et de services et d'espaces publics attractifs.

Intégrer la restructuration / extension de la clinique St Exupéry, permettant le maintien d'une offre de santé spécialisée et de proximité.

Accueillir des logements, avec une majorité de grands logements familiaux.

Créer une desserte nouvelle entre les 2 fonciers à usage médical et d'habitat assurant les accès des futures constructions et organisant le stationnement public, indépendamment des besoins propres de la clinique.

### Traitements des espaces partagés

Redéfinir et qualifier les limites publiques / privées avec le parc.

Renforcer les itinéraires modes de doux sur le quartier et à l'échelle inter-quartier.

Valoriser le parc pour constituer un véritable lieu partagé dans le quartier.

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

### Principes de qualité architecturale et d'insertion dans le tissu urbain environnant

Proposer un concept architectural fort, capable de valoriser la situation de lisière du parc Alalouf.

Prévoir des bâtis en adéquation avec :

- les besoins et contraintes d'un équipement médical,
- les formes urbaines favorisant l'habitabilité et la relation avec le parc en particulier.
- une gestion des vues vers et depuis le parc. Inscrir les opérations dans une logique de composition de façade continue / discontinue, porosité visuelle

Proposer un concept architectural permettant d'affirmer la notion de « bois habité »

## Principes paysagers à valoriser ou à créer

Assurer des liaisons piétonnes paysagères en lien avec les îlots de construction entre la nouvelle voie créée et le parc Alalouf. Ces liens devront apparaître dans leur position, leur dimension et leur traitement comme des prolongements naturels du système d'allées piétonnes du parc.

Favoriser des traitements de limites parcellaires paysagers et qualitatifs. Travailler l'intégration des rez de chaussée des bâtiments situés en limite du parc public.

Conforter les façades nord et sud du parc Alalouf pour améliorer sa visibilité : affirmation d'une large façade végétale, ouverture visuelle, débouché des liens piétons nord-sud et est-ouest.

Implanter, dès que possible, les bâtiments et les sous-sols de manière à préserver le patrimoine végétal de la parcelle.

## Qualité environnementale et prévention des risques et nuisances

### La trame verte et bleue

Affirmer le rôle du parc Alalouf comme pièce maîtresse de l'arc vert sud en veillant à la préservation du patrimoine arboré.

S'assurer de la pérennité du boisement en lien avec l'impact des constructions notamment en sous sol.

Renforcer la lisibilité de la continuité paysagère du parc avec l'arc vert.

Renforcer la trame paysagère en aménageant des espaces paysagers en prolongement du parc, au sein du programme immobilier.

## Les risques et nuisances

S'assurer de la préservation du fonctionnement de la nappe phréatique superficielle et de l'alimentation des végétaux du parc.

Limiter l'imperméabilisation des sols par des aménagements permettant l'infiltration des eaux et la limitation des apports au réseau public pluvial.

## Le confort climatique

Tendre à 100 % de logements traversants ou double-orientés au-delà du T2.

Favoriser l'éclairement naturel des parties communes.

Favoriser la ventilation naturelle des logements.

Implanter les bâtiments pour tendre, dans la mesure du possible, au maintien des arbres présents sur ces fonciers.

## Déplacements

### Lignes et stations de transport en commun

Le secteur est situé sur des voiries desservies par des LINEO et dans le périmètre d'une station de métro qui sera implantée sur la place de l'Ormeau.

Faciliter les liens piétons /cycles vers les coeurs de quartier, les lignes de bus et les projets en cours de métro, ainsi que vers la gare Montaudran.

Déplacements modes actifs : faciliter les liens, notamment est-ouest et participer à la création de grands parcours mobilité active à l'échelle du sud de la commune (arc vert sud).

### Déplacements modes doux

Permettre la création de nouvelles porosités entre le parc et la voie nouvellement créée

Assurer les connexions avec le Réseau Express Vélo programmé sur la Route de Revel

Favoriser les cheminements vers et depuis les transports en commun

Assurer une nouvelle connexion entre la Route de Revel et la Rue Emile Lécrivain par la nouvelle voie

## Desserte des terrains par les voies

Prévoir la création d'une voie de desserte permettant :

- les accès pour les futurs bâtiments,
- l'organisation du foncier entre la clinique et les nouvelles opérations de logement

La nouvelle voie sera implantée en limite séparative entre les programmes de logements et de la clinique.

Son gabarit devra assurer une circulation à double sens, des cheminements piétons, le stationnement public et la végétalisation en lien avec les orientations paysagères de l'OAP.

## Stationnement

Au regard de la position du quartier dans l'offre en transports en commun et conformément au règlement de la zone, il est souhaité :

- d'adapter l'offre de stationnement selon les prescriptions du PLUiH,
- de privilégier le stationnement souterrain afin de garantir l'insertion paysagère avec le parc Alalouf tout en préservant son alimentation par la nappe phréatique.

La clinique assurera la création de stationnements en souterrain pour son personnel et ses clients ainsi que pour la logistique afin de limiter l'impact de stationnement sur l'espace public.

## Desserte des terrains par les réseaux

### Eaux usées et eau potable

Le site dispose d'une desserte générale en réseaux d'eaux usées et eau potable. Si nécessaire, d'éventuelles extensions ou renforcements seront étudiés et programmés en lien avec le phasage du projet.

Les projets doivent être raccordés aux réseaux publics d'assainissement des eaux usées.

Les projets peuvent être alimentés par les réseaux publics de distribution d'eau potable.

### 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.

### Réseau de chaleur urbain

Le projet sera raccordé au réseau de chaleur urbain.



# CAMPUS RANGUEIL

330 hectares



## Situation

Le projet est situé à cheval sur le quartier 12 « Pont des Demoiselles – Ormeau – Montaudran – la Terrasses – Malepère » et le quartier 13 « Rangueil – Sauzelong – Jules Julien - Pech David – Poumourville » ; entre la rue Henri Sahuque, le chemin de la Pélude et le périphérique au Nord, les limites communales au Sud, la route de Narbonne à l'Ouest et le périphérique à l'Est.



## Enjeux

- ▶ **Mettre en valeur un cadre de vie de qualité** du complexe scientifique existant notamment par la requalification des espaces publics et leurs aménagements,
- ▶ **Renforcer les liaisons** entre le Campus, la ville, le Canal du Midi et le Grand Parc de l'Hers,
- ▶ **Faciliter l'intermodalité et l'usage des modes de déplacements alternatifs à la voiture** (usage des transports en commun, modes doux) par des aménagements en faveur des piétons et des cyclistes,
- ▶ **Intervenir sur le paysage** en prenant en compte la gestion des eaux, biodiversité, qualité de vie ainsi que les grandes perspectives,
- ▶ **Révéler la présence du canal du Midi et tous les espaces de nature.**

## Objectifs

article L.151-7 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 de composition urbaine

- ▶ **Réalisation d'un grand « Parc universitaire métropolitain » ouvert sur la Ville,**
- ▶ **Programmation des espaces publics et des opérations de construction** en redonnant du sens à la trame orthogonale du plan masse originel,
- ▶ **Encouragement du lien Est-Ouest**, support de représentation institutionnel, et de la connexion avec :
  - ▲ le Canal du Midi, « cœur vert » du projet
  - ▲ l'opération Toulouse Aerospace
  - ▲ l'ensemble des infrastructures de transports en commun.
- ▶ **Confortement de l'axe nord-Sud**, support des liens entre université et entreprises,
- ▶ **Aménagement des franges d'interface avec les quartiers les environnements**
- ▶ **Préservation et mise en valeur d'éléments et espaces bâties d'intérêt patrimonial :**
  - ▲ le château présent sur le site du CREPS (XVIII et XIX<sup>ème</sup> siècle), visible depuis l'avenue Belin et le giratoire Lagasse et situé au coeur du parc de l'établissement, accueille l'administration et diverses activités de cet organisme,
  - ▲ édifice, constitué par le bâtiment accueillant des salles de travaux dirigés de l'UPS, datant des années 60 (XX<sup>ème</sup> siècle),
  - ▲ élément bâti est de type mobilier urbain - sculpture, au sein d'un espace vert,
  - ▲ édifice, majeur pour le site, constitué par le bâtiment accueillant l'administration de l'UPS, des années 60, (XX<sup>ème</sup> siècle) qui offre une perspective depuis l'entrée principale au Campus depuis la Route de Narbonne,
  - ▲ un bâtiment d'enseignement au coeur de l'INSA des années 60 (XX<sup>ème</sup> siècle)
  - ▲ au centre du campus, un ensemble de 3 bâtiments à usage de salles de travaux dirigés de l'UPS (années 60- 20<sup>ème</sup> siècle)
  - ▲ un ensemble de plusieurs îlots construits, au contact du boulevard périphérique interne au campus et perpendiculairement au mail principal du bâtiment Administratif, datant des années 60 (XX<sup>ème</sup> siècle) accueille des activités d'enseignement.

#### Vocations et typologies

- ▶ **Secteur à dominante de service public** : zone à vocation universitaire, d'activités économiques, de recherche et d'enseignement et sportive et de logements qui y sont liés.
- ▶ **Secteur à dominante agricole ou naturelle** : emprise du bois de Pouciquot, espace de compensation de la rocade, abords de l'avenue de Latécoère et le long du Canal du Midi.
- ▶ **Secteur à dominante économique** : zone dédiée au développement de l'activité aérospatiale.

#### Orientations programmatiques

- ▶ Accompagner et coordonner les programmations des opérations immobilières du Plan Campus avec les aménagements d'espaces publics.
- ▶ Renforcer les interfaces avec la Ville : avec le quartier de Rangueil existant (avenue de Rangueil, chemin des maraîchers, RN 113) et le quartier de Montaudran et Toulouse Aerospace.
- ▶ Renforcer la programmation et la qualité environnementale.

#### Principes de traitement des espaces partagés

- ▶ **Espace à dominante piétonne :**

Cet espace dans l'axe de l'entrée principale aujourd'hui partiellement paysagé (alignement d'arbres, bassin) doit être conforté et revalorisé.  
Il se développe dans l'axe de la perspective principale depuis la route de Narbonne jusqu'au bâtiment administratif existant de l'UPS, puis de celui-ci jusqu'au Canal à l'Est.  
Il s'inscrit selon la double perspective du bâtiment de l'administration de l'UPS et met en relation différents équipements du Campus (Restaurant Universitaire, bâtiment administratif, Forum L. Lareng) et offre des accès aux dessertes en TCSP ( métro ligne B, 7 lignes de bus, Téléo).
- ▶ **Espace à dominante de loisirs, sportifs et de détente :**

Un espace est présent au nord-est du site : il s'agit du parc du CREPS (Centres de Ressources, d'Expertise et de Performance Sportives).

# Principes et conditions d'aménagement de la zone

## Principes de traitement des espaces partagés

### ▶ Accès :

Deux accès principaux existent, l'un depuis l'échangeur de Lespinet et la voie rapide vers l'avenue E. BELIN et l'autre depuis l'avenue Rangueil et le chemin des Maraîchers vers le cœur du complexe scientifique.

D'autres accès automobiles cependant existent néanmoins, à l'instar des accès depuis la route de Narbonne : l'accès officiel à l'Université Paul Sabatier et l'accès au sud du campus où se trouvent notamment les logements étudiants.

Des accès automobiles réglementés sont présents aussi depuis le chemin des Maraîchers, au droit de la station de métro Pharmacie, ainsi que depuis le chemin du Canal au campus de l'INSA et à ses résidences universitaires, sises allées des sciences appliquées.

Enfin des accès automobiles à divers établissements participant au complexe scientifique existent comme à l'INSA depuis l'avenue de Rangueil, aux facultés de Pharmacie et de Chirurgie Dentaire depuis le chemin des Maraîchers, à la faculté de Médecine depuis la route de Narbonne et à l'IUT Ponsan-Bellevue depuis la rue Bécane.

### ▶ Liaisons modes doux :

Les pistes cyclables et les cheminements piétonniers aménagés le long du Canal du Midi constituent l'armature principale des itinéraires et liaisons modes doux du sud de l'agglomération.

Au cœur du complexe scientifique, la Liaison Multimodale Sud Est est dotée de liaisons mode doux assurant un lien avec la partie sud de Toulouse Montaudran Aerospace et ses équipements d'enseignement supérieur et de recherche.

Pour relier le Campus au cœur de quartier Montaudran, une passerelle modes doux surplombera l'A620 entre le rond-point Guy Merle et l'avenue de l'Aérodome de Montaudran.

### ▶ Des liaisons existent ou sont également projetées le long des voies principales, en particulier le long des avenues Belin et de Rangueil, de la route de Narbonne, du chemin des Maraîchers.

### ▶ Un réseau de liaisons internes au campus existe et doit être conforté notamment par les liaisons suivantes :

- au nord, reliant le chemin du canal à l'avenue de Rangueil, traversant l'INSA,
- au nord, reliant la rue des Frênes au chemin des Maraîchers, en traversant le site jusque-là occupé par le bâtiment de la Faculté e Pharmacie,
- perpendiculairement à l'avenue de Rangueil et depuis celle-ci vers le Canal du Midi, traversant l'INSA,

## Principes de traitement des espaces partagés

- au dessus du Canal du Midi, entre le cours Rosalind Franklin et le rond-point du Professeur Francis Cambou,
- à l'ouest, longeant le Boulevard périphérique du Campus, de l'avenue de Rangueil vers la route de Narbonne,
- au nord-est du site, depuis l'avenue E.Belin et le rond point G. du Merle, longeant le CREPS et l'ENAC et se prolongeant au dessus du périphérique toulousain (A 620) vers la ZAC Toulouse Aerospace.
- du Canal du Midi vers le boulevard périphérique interne au Campus,
- de la LMSE vers la Route de Narbonne et la station de métro UPS ligne B.
- plus au sud, 2 liaisons cyclables reliant l'anneau du boulevard périphérique du Campus au travers d'un ensemble de constructions, répertorié comme élément bâti d'intérêt patrimonial. Une de ces 2 pistes se prolonge vers la route Narbonne.
- Enfin en limite sud du Campus, depuis la LMSE, une piste cyclable rejoignant puis longeant l'allée du Lieutenant L. Lafay.

### ▶ Liaisons et/ou dessertes

Les voies structurantes comprennent du Nord au Sud :

- l'avenue de Rangueil, au nord ouest, offrant plusieurs accès au complexe scientifique
- l'avenue Belin, au nord est, constituant la porte d'entrée au Campus depuis la voie rapide via l'échangeur de Lespinet,

Ces deux avenues se connectent via l'avenue du Colonel Roche et forment le seul élément traversant de jour comme de nuit le Complexe scientifique.

- le chemin des Maraîchers, à l'ouest,
- au sud ouest longeant le Campus la route de Narbonne, comprenant l'entrée principale à l'UPS.

Un réseau de voies secondaires assurant des liaisons et des dessertes, interne au Campus, comprenant en particulier un boulevard périphérique, complète la maille de circulation automobile.

# Principes et conditions d'aménagement de la zone

Orientations paysagères	Risques et nuisances
<ul style="list-style-type: none"><li>▶ <b>Renforcement du lien vert</b> renforcé avec le Canal du Midi, élément majeur du site, ainsi qu'avec le Grand Parc de l'Hers à l'est</li><li>▶ <b>Implantation des édifices</b> vis-à-vis du site paysager</li><li>▶ <b>Maintien et préservation de la biodiversité</b></li><li>▶ <b>Mise en valeur des éléments et espaces d'intérêt patrimonial</b></li><li>▶ <b>Préservation d'arbres remarquables, y compris d'alignements :</b><ul style="list-style-type: none"><li>▲ un alignement d'arbres longeant un bâtiment d'enseignement au cœur de l'INSA répertorié comme espace bâti d'intérêt patrimonial</li><li>▲ 2 arbres à l'ouest du site, proches d'un alignement d'arbres remarquables et de l'avenue des Maraîchers</li><li>▲ au cœur du Campus, un arbre remarquable dans l'alignement de la perspective centrale du bâtiment de l'administration de l'UPS</li><li>▲ à l'ouest, 2 alignements d'arbres le long de l'avenue du Colonel Roche et de l'avenue Edouard Belin</li><li>▲ au sud-ouest, un arbre ainsi qu'un alignement d'arbres remarquables est situé depuis le carrefour de la route de Narbonne et de l'avenue des Maraîchers vers l'espace de détente des étudiants et le boulevard interne</li></ul></li><li>▶ <b>Espace naturel ou paysager</b><ul style="list-style-type: none"><li>▲ Le Canal du Midi avec ses doubles alignements d'arbres et la présence de l'eau constitue l'armature principale des <b>espaces naturels ou paysagers</b> du sud de l'agglomération. Il traverse l'intégralité du Campus du nord au sud et représente un lien vert et paysager, permettant en outre les liaisons en modes doux vers tous les établissements et équipements.</li><li>▲ Au Sud du Campus, le bois de Pouciquot est un espace largement arboré qui se développe au contact du Canal du Midi.</li><li>▲ Au Sud-Ouest du Campus, un espace paysager est présent au contact d'un espace bâti d'intérêt patrimonial.</li><li>▲ Enfin, au Sud Est du Campus, une bande paysagère sera créée le long de l'avenue Latécoère.</li></ul></li><li>▶ <b>Perspectives paysagères</b><ul style="list-style-type: none"><li>▲ Une série de <b>perspectives paysagères</b>, d'axe sud-ouest / nord-est se développent sur l'ensemble du Campus. Elles permettent de percevoir le Canal et de situer l'ensemble du territoire au regard de ce patrimoine.</li><li>▲ Inversement, certaines d'entre elles permettent depuis le Canal de percevoir et comprendre l'organisation du Campus et inscrire ses constructions dans une relation paysagère qui se prolonge vers les coteaux de Pech-David, ses bâtisses imposantes et ses espaces paysagers.</li></ul></li></ul>	<p>Dans sa partie sud-est, le périmètre de l'OAP est impacté à la marge par une zone inondable HACHUREE GRIS (zone de crue historique de l'Hers).</p> <p>Tout projet dans la zone inondable devra appliquer les prescriptions du zonage réglementaire du Plan de Prévention des Risques naturels prévisibles liés aux inondations (PPRI) dans laquelle il se trouve.</p> <p>De plus, il est recommandé de :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▶ <b>réaliser une notice spécifique sur le volet inondation</b> en accompagnement du permis de construire pour expliquer la gestion intégrée du risque inondation. Cette note devra démontrer :<ul style="list-style-type: none"><li>▲ <b>que l'aménagement a été conçu de sorte à être le plus transparent possible vis-à-vis de l'écoulement</b>, tant dans une optique de <b>limitation du risque pour l'aménagement lui-même</b> que pour <b>limiter les incidences négatives sur les enjeux situés à l'aval</b> (en conservant les zones d'expansion de crue et le volume de stockage associé) <b>et sur les enjeux situés à proximité immédiate</b> (en positionnant et orientant les bâtiments de sorte à limiter l'effet d'obstacle à l'écoulement, notamment au droit des axes d'écoulement préférentiels) ;</li><li>▲ <b>que la vulnérabilité de l'aménagement et des futurs utilisateurs a été réduite au maximum</b>, que ce soit par des <b>mesures structurelles</b> (adaptation des hauteurs de planchers, adaptation des usages et matériaux prévus sous la côte des Plus Hautes Eaux Connues, adaptation de l'ancrage en cas de fortes vitesses, ...) <b>ou non-structurelles</b> (élaboration d'un plan de gestion de crise adapté, information des usagers, notamment au droit des parkings et sous-sols, ...)</li></ul></li><li>▶ <b>respecter les mesures de prévention, de protection et de sauvegarde du PPRI notamment pour les réseaux publics</b></li><li>▶ <b>limiter autant que possible l'imperméabilisation des sols</b> et privilégier les techniques de gestion intégrée des eaux pluviales pour éviter d'aggraver le risque inondation</li><li>▶ <b>limiter autant que possible l'implantation d'équipements et établissements sensibles</b> afin de ne pas compliquer la gestion de crise.</li></ul>

# Principes et conditions d'aménagement de la zone

## Déplacements

- ▶ **Maillage piéton** complété et optimisé en fonction des relations aux stations de métro ligne B
- ▶ **Principe de continuité maximale des parcours piétons et 2 roues**
- ▶ **Prise en compte de la LMSE et du lien vers Toulouse Aerospace**
- ▶ **Ligne et station de transport en commun en site propre**
  - ▲ En sus des multiples lignes de bus desservant le site, 3 lignes majeures de TCSP sont présentes ou à venir :
    - ▲ La ligne principale de transport en commun du secteur est formée par la ligne B de métro. Les stations desservant le complexe du nord au sud sont celles de Rangueil, Pharmacie, Université Paul Sabatier et Ramonville.
    - ▲ Certaines de ces stations sont aussi des pôles d'échanges où convergent d'autres infrastructures et services de transports urbains comme à Rangueil, où fait terminus le site propre des Herbettes.
    - ▲ La station Paul Sabatier constitue un pôle où s'arrêtent en plus du métro, le futur site propre bus provenant de Ramonville, le futur transport urbain téléporté en provenance de l'Oncopole ainsi que de nombreuses lignes de bus.
    - ▲ La station Ramonville est le terminus de deux sites propres de bus, celui de la Liaison Multimodale Sud Est et celui provenant des communes de Castanet, Auzerville et Ramonville. Au cœur du complexe scientifique, le TCSP empruntant la Liaison Multimodale Sud Est devant être mis en service prochainement, qui relie le terminus de la ligne B de métro – station Ramonville au site de Toulouse Montaudran Aerospace, en traversant le Campus.
  - ▲ Le transport urbain téléporté reliant l'Oncopole au pôle d'échanges multimodaux constitué par la station Paul Sabatier de la ligne B de métro.

# Principes et conditions d'aménagement de la zone

## PRINCIPES DES VOCATIONS À CONFORTER OU À CRÉER

- Secteur à dominante d'habitat
- Secteur à dominante économique
- Secteur à dominante agricole ou naturelle
- Secteur à dominante de service public
- Secteur de mixité fonctionnelle

## PRINCIPES DE QUALITÉ ARCHITECTURALE ET DES FORMES URBAINES

- Composition de façades urbaines
- Principe d'intensification différenciée

## PRINCIPES DES ESPACES À CONFORTER OU À CRÉER *principes de traitement des interfaces*

- Accès
- Continuité de liaison
- Carrefour

### *principes de dessertes*

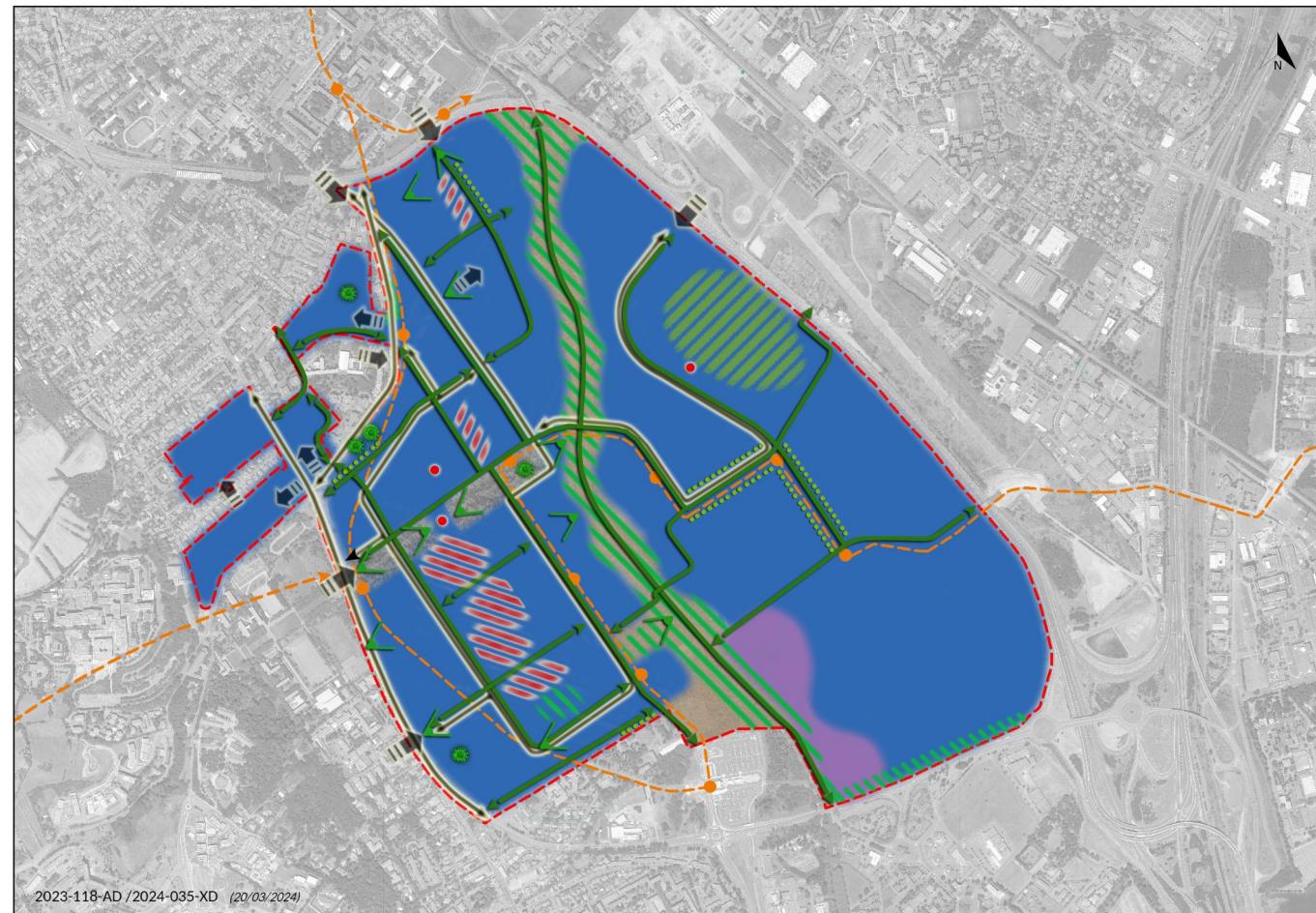
- Liaison et/ou desserte
- Liaison mode doux
- Ligne et station de transports en commun en site propre

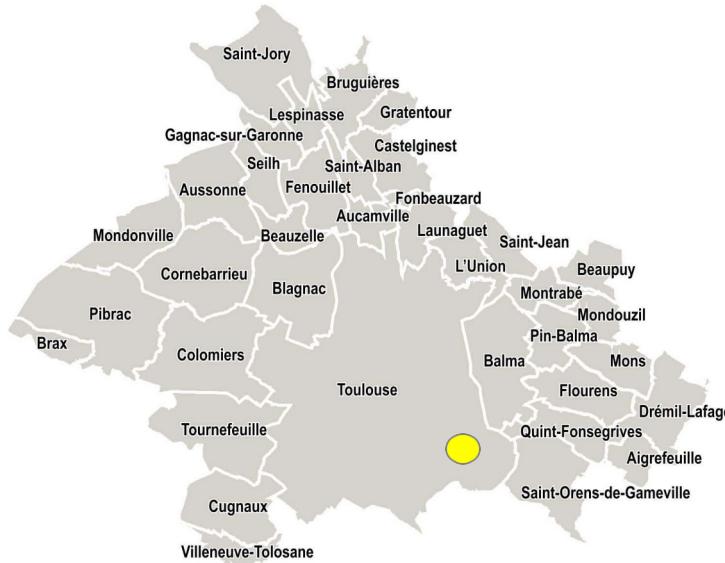
### *principes de traitement des espaces partagés*

- Espace à dominante piétonne
- Espace à dominante de loisirs, de sports et/ou de détente
- Parking

## PRINCIPES PATRIMONIAUX ET PAYSAGERS À VALORISER OU À CRÉER

- Elément bâti d'intérêt patrimonial
- Espace bâti d'intérêt patrimonial
- Arbre remarquable
- Alignement d'arbres remarquables
- Espace naturel ou paysager
- Perspectives paysagères





## Situation

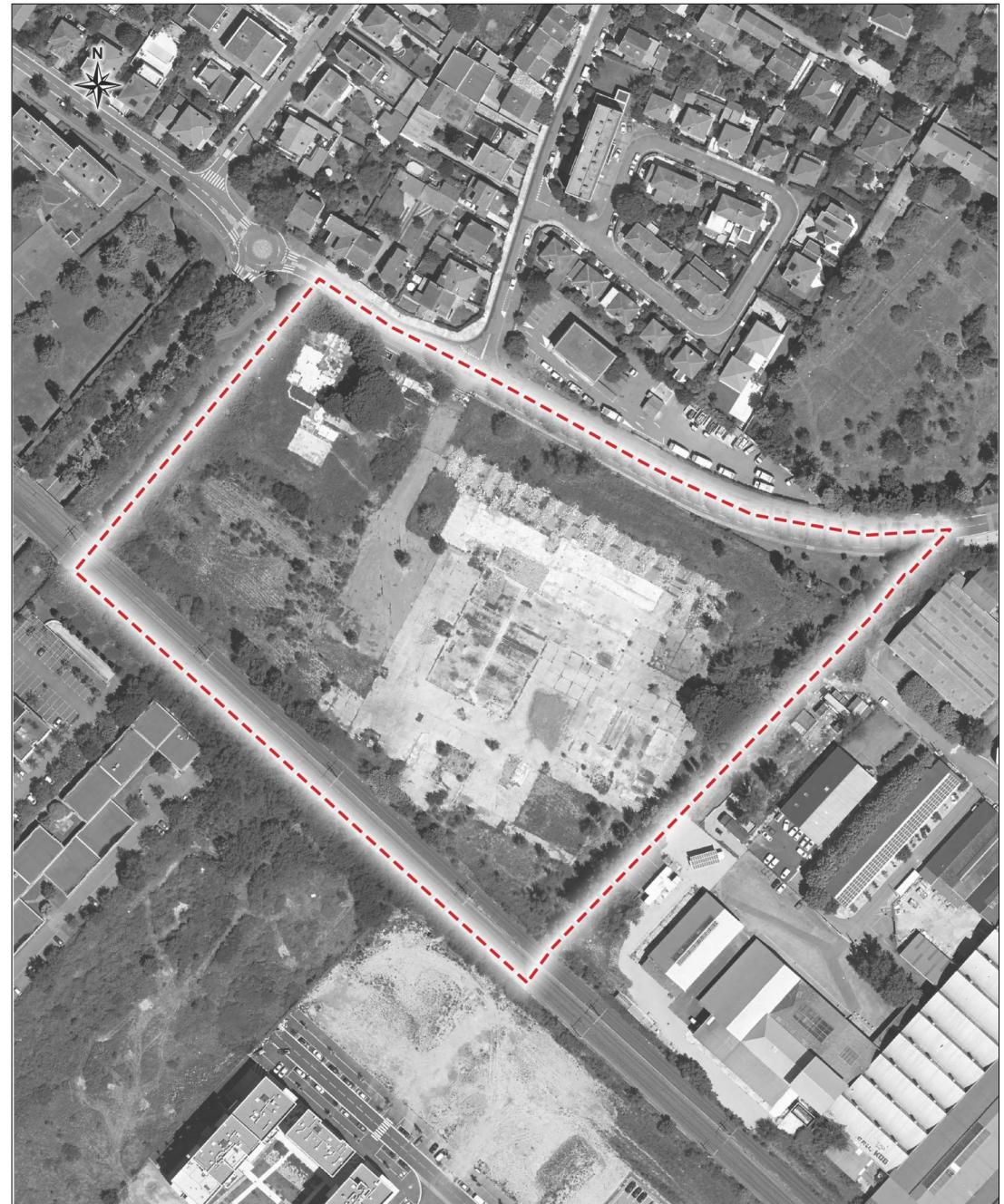
**3,6 ha**

Le territoire de l'OAP est situé dans le pôle territorial Est de Toulouse Métropole, dans le quartier 12 de la ville de Toulouse, entre l'avenue des Herbettes à l'ouest, et le chemin de la Butte et la rue de Vénasque au nord sur les terrains de l'entreprise Bergerat-Monnoyeur, au nord de Montaudran

## 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

L'objectif est d'accompagner la mutation urbaine de la friche anciennement occupée par l'entreprise Bergerat-Monnoyeur afin d'accueillir un nouveau quartier d'habitat connecté au tissu urbain environnant (espaces verts, voirie, cheminement piétons, locaux d'activités...).

L'enjeu prépondérant est d'assurer la bonne insertion du projet, dans toutes ses dimensions, dans l'environnement urbain et social existant à l'échelle du quartier élargi.

Les présentes orientations sont issues d'un travail de concertation mené avec des habitants riverains et associations locales. Deux séances plénières et deux séries d'ateliers de concertation aux stades « diagnostic » et « orientations du projet » ont permis de travailler sur 5 thématiques et de résumer les enjeux et objectifs du projet en 5 axes principaux :

### Développer la vie de quartier et le « vivre ensemble »

Un des enjeux de l'opération sera d'aménager des espaces d'animation, de convivialité et de mixité sociale et inter-générationnelle qui, à l'échelle du quartier, gagnent à être développés,

Dans le même temps, le caractère calme et sécurisant du quartier devra être préservé,

Le développement de la vie de quartier et la programmation de l'opération devront assurer la préservation des équilibres de mixité sociale et générationnels existants aux franges du projet,

L'identité de quartier, marquée par l'histoire industrielle aéronautique, pourra guider les différents principes d'aménagements et design proposés.

### Une intégration urbaine forte avec l'environnement existant

La composition urbaine du projet devra être adaptée aux typologies de bâtis existantes à proximité du site. Ainsi la zone située face au Chemin de la Butte et rue de Vénasque sera réservée à des constructions de faible hauteur (R+1 et R+2 maximum). La zone située en fond de parcelle côté voie ferrée verra des constructions limitées à R+5 maximum.

En tout état de cause, le projet devra éviter de développer des densités et formes urbaines en rupture avec le tissu environnant.

### Développer une offre en équipements publics et services pour les riverains :

Le renforcement du lien et de la cohésion sociale à l'échelle du quartier sera favorisée par la création de locaux partagés, lieux d'activités associatives et d'échanges pour les riverains,

Selon les besoins locaux, le projet pourra également être support de nouveaux services pour les habitants et les usagers du quartier.

### Réguler les problématiques de circulation et de stationnement des véhicules, et développer de nouvelles liaisons en mode doux pour le quartier

Un enjeu est présent d'éviter les nouveaux flux de circulation générés par l'opération vers le Chemin de la Butte.

Le stationnement en sous-sol devra prioritairement être développé pour les logements créés sur le site. Une offre de stationnement visiteurs devra également être favorisée à l'intérieur du site.

Le développement des modes doux (piétons et cycles) devra permettre le désenclavement par rapport à la zone du 55, avenue Louis Bréguet et du Chemin Carrosse et rue Gonin à l'Est.

L'accessibilité en mode doux aux transports en commun devra également être facilitée notamment au Sud du site vers l'avenue des Herbettes.

### Offrir des espaces verts et espaces publics ouverts au quartier

Dans un premier temps, les arbres existants sont à préserver dans la mesure où leur qualité et leur état sanitaire le permet.

Dans un second temps, la création de nouveaux espaces verts devra être réalisée à deux niveaux :

- un nouvel espace vert limitrophe à la rue de Vénasque, nouvel espace de respiration pour le site et le quartier ;
- aux pourtours de la zone d'habitation située en partie ouest du site de manière à créer un urbanisme paysager.

Un espace public à dominante piétonne devra être créé en entrée du site permettant de desservir une zone mixte de logements, équipement(s) et services.

## Mixité fonctionnelle et sociale

### Éléments de programmation du projet

#### Habitat

Le périmètre de l'OAP pourrait accueillir **370 logements** ( $\pm 10\%$ ), dont une centaine en résidence pour personnes âgées et logements intergénérationnels. Les logements intergénérationnels ne sauront excéder 45 logements.

#### Équipements d'intérêt collectif

Afin de conforter la mixité urbaine, fonctionnelle et le lien social, pourront s'installer aux abords de la future centralité des services et équipements d'intérêts collectifs de type salle polyvalente d'activités associatives et conciergerie solidaire offrant des services aux habitants pour faciliter leur quotidien.

#### Traitements des espaces partagés

Créer une véritable centralité ouverte sur le quartier le long de la rue de Vénasque via la création d'une place et d'un espace vert public d'une superficie totale de 2700 m<sup>2</sup> supports d'aménagements urbains vecteurs de lien social (aires de jeux pour enfants, bancs,...).

Les dispositifs de délimitation des différents espaces devront être pensés dans une optique de sécurisation passive et un objectif de tranquillité publique.

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

#### Secteur d'intensification faible : 9 mètres maximum (R+2)

A l'entrée du quartier, un secteur d'habitat en bande de petits collectifs de moyenne densité.

#### Secteur d'intensification moyenne : 18 mètres maximum (R+5)

Entre l'habitat en bande et la voie ferrée, une architecture préservant des espaces paysagers généreux.

Les rez-de-chaussée accueilleront préférentiellement des services adaptés à la vie de la copropriété.

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

Le nouvel espace vert créé à l'entrée du quartier devra ménager des vues depuis et vers le quartier. Le principe d'accessibilité piétonne de cet espace vert devra être rendu effectif depuis la rue de Vénasque.

Les constructions situées en fond de parcelle vers la voie ferrée devront s'intégrer dans un nouvel espace vert arboré.

#### Trame verte et bleue

Les espaces verts et notamment les arbres existants à grand développement seront conservés, en particulier sur les franges du périmètre.

Pour le choix des essences dans les espaces verts à aménager, se référer à la palette végétale Toulouse Métropole annexée au PLUi-H.

Rechercher un aménagement compatible avec la préservation d'un maximum d'arbres qualitatifs et sains.

#### Les risques et nuisances

Une partie du site est impacté par un bruit ferroviaire dépassant le seuil réglementaire de 73 Décibels, la construction d'un mur anti-bruit est donc nécessaire le long de la voie ferrée. La hauteur de l'écran sera fonction de la position et de la hauteur des logements. A cet écran pourra être adossé un parking SILO.

#### 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 privilégiées et les coeurs d'ilots seront végétalisés pour limiter l'effet d'ilot 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 naturelles 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

### Lignes et stations de transport en commun

Le secteur bénéficie aujourd'hui d'une desserte par les lignes de bus n°10 (avenue de Saint-Exupéry), n°22 (arrêts Bréguet et Portillon), n°23, n°27 et n°80 (arrêt Herbettes). Les lignes n°10 et 22 seront remplacées par les lignes à haute performance Linéo 7 et 8 à compter de septembre 2017.

Plus loin, la zone est desservie par la Halte ferroviaire SNCF de Montaudran.

Deux stations de la ligne C du métro sont prévues à l'est et au sud-est : Ormeau et Montaudran-Gare.

L'accès des modes actifs à l'ensemble de ces dessertes en transports en commun devra être favorisé.

### Déplacements modes actifs

Des liaisons douces seront aménagées au sein de l'opération afin de faciliter les circulations des piétons et des cycles.

Deux liaisons vers le Sud-Est seront notamment à réaliser permettant d'accéder à la zone du 55, avenue Louis Bréguet et au Chemin Carrosse / rue Gonin en privilégiant les modes de déplacements actifs.

Une liaison douce devra être créée vers la station Velô Toulouse située dans l'angle entre l'avenue des Herbettes et le chemin de la Butte.

### Desserte des terrains par les voies

une voie de desserte des logements sera réalisée et nécessitera l'aménagement de deux carrefours pour l'accès au quartier :

- un carrefour au droit de du chemin de la Butte. Il sera aménagé de manière à dissuader les flux résidentiels générés par l'opération vers le chemin de la Butte au nord
- un carrefour sur la rue de Vénasque.

### Stationnement

La nouvelle voie de desserte devra comporter des places de stationnement longitudinales.

Les voies de desserte seront harmonieusement intégrées dans l'espace vert paysager.

Le stationnement pour les logements sera réalisé en souterrain.

## Desserte des terrains par les réseaux

### Eaux pluviales

Une gestion pluviale de type noues ou bassins devra être mise en place afin de limiter le débit de rejet vers les réseaux publics au maximum de 10l/s/ha sur une période de retour de 20 ans.







## Situation

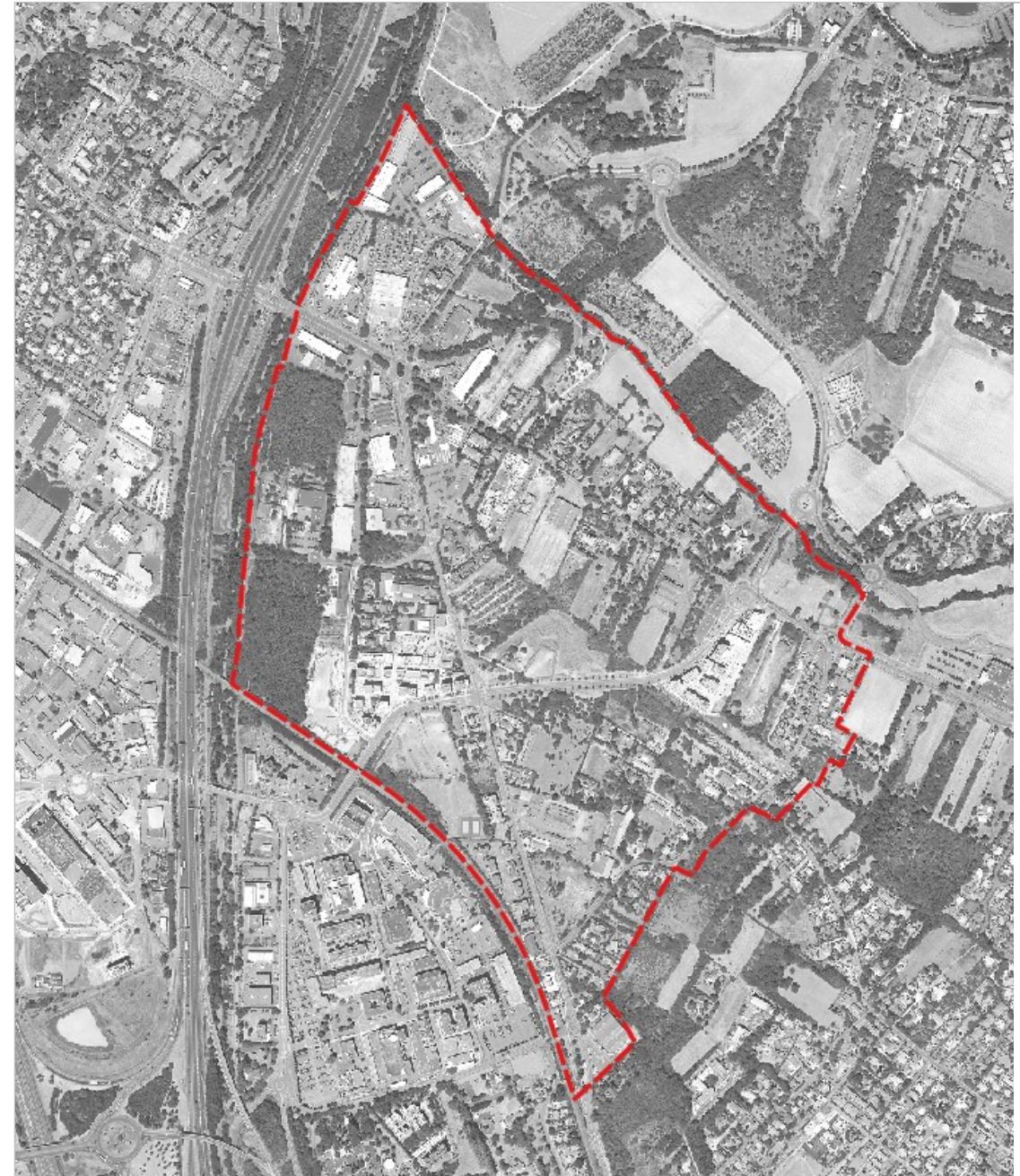
**113 ha**

Le territoire de l'OAP est situé au Sud-Est de la commune de Toulouse, en entrée de ville, dans le secteur de transition avec Saint-Orens-de-Gameville ; dans le quartier 12 de Toulouse « Pont des Demoiselles - Montaudran - La Terrasse - Malepère », entre les cours d'eau de la Marcaisonne et de L'Hers ; et au Nord-Est de la rencontre entre les autoroutes A620 et A61.

## 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 l'agglomération



## Enjeux et objectifs du projet

### Faire émerger les qualités du faubourg Malepère

Partiellement urbanisé, en contact avec des zones pavillonnaires et des pôles économiques d'agglomération, le faubourg Malepère présente toutes les qualités pour participer à la transformation urbaine de l'agglomération en affirmant un quartier à dominante résidentielle qui laisse place à des activités localisées autour de centralités.

La forme actuelle de ce secteur présente une grande hétérogénéité, une faible densité propre à sa situation périphérique mais avec un potentiel de qualités qu'il s'agit de révéler à travers la mise en valeur de son paysage riche pour établir une véritable vie de quartier.

Ses qualités sont celles d'un tissu permettant :

- de développer un habitat contrasté, à partir de typologies diversifiées : habitat collectif, intermédiaires, maisons en bande et/ou groupées, maisons individuelles ;
- de profiter de grands espaces naturels;
- de disposer d'espaces publics favorables aux mobilités douces, cycles et piétons ;
- de doter ce quartier des services et équipements inhérents à un quartier résidentiel ;
- de conserver et d'accueillir plus confortablement des activités, commerciales et d'artisanat.

### Développer un réseau viaire s'appuyant sur le parcellaire existant

La dominante résidentielle du programme et le développement volontaire des transports en commun invite à construire une trame viaire apaisée donnant une place affirmée aux modes doux (en privilégiant la création de voies partagées).

S'appuyant sur une topographie singulière et surtout afin de mettre en valeur les deux espaces naturels de l'Hers et de la Marcaissonne, il s'agit d'amplifier les relations est-ouest à travers des voies de dessertes en lien avec le parcellaire et le paysage, déployant un maillage à l'échelle des modes de déplacements piétons.

### Un quartier de vie quotidienne

La richesse des contextes urbains ainsi que les objectifs de mixités appellent à des réponses multiples permettant de construire des «relations actives» entre logement et paysage :

- avoir un jardin de plain-pied,
- s'occuper de la vision depuis sa fenêtre,
- rendre perceptibles les vues lointaines,
- favoriser la double orientation, le logement traversant
- traiter le pied d'immeuble,
- favoriser l'appropriation par les habitants des espaces communs résidentiels,
- pérenniser les usages collectifs.

Pour favoriser l'apparition d'une vie de quartier, les programmes se mélangent et permettent :

- les logements peuvent accueillir activités, commerces et stationnements, par exemple dans des rez-de-chaussée d'immeubles évolutifs ;
- les activités existantes (au nord du site ou au sud) s'intègrent dans la trame générale, en revoyant leurs emprises consommatrices d'espace et leurs destinations ;
- la mixité programmatique s'applique aussi aux équipements publics afin d'en optimiser leurs utilisations au gré des rythmes scolaires par exemple.
-

## Mixité fonctionnelle et sociale

### Élément de programmation du projet

#### Habitats

L'OAP Malepère est une « OAP spécifique », sa diversité de logements sociaux est définie au sein de l'OAP en substitution aux orientations des Secteurs à Pourcentage de Logements. Cela afin de permettre une cohérence d'application des orientations du logement social inscrites dans les prescriptions de la ZAC Malepère. En effet ces orientations doivent pouvoir s'appliquer sur les fonciers maîtrisés et aussi sur les fonciers non maîtrisés par l'aménageur.

Une diversité dans la typologie des constructions sera recherchée : immeuble collectif petit ou grand, habitat intermédiaire, maisons groupées ou individuelles. Les typologies de logements destinés aux familles seront privilégiées (T3 et plus). Les nouvelles opérations devront développer une offre diversifiée permettant d'atteindre à l'échelle de chaque îlot la répartition suivante : 55% d'accès libre, 30% de locatif social et 15% d'accès sociale. A terme, le quartier sera doté d'environ 6700 nouveaux logements.

#### Commerces / services / bureaux

Les activités tertiaires, de services et commerciales seront disposées autour de la place centrale. Elles seront également installées autour de trois centralités situées aux carrefours formés par la route de Labège et la rue Nouadhibou, la route de Revel et la rue Nouadhibou. Ces activités seront intégrées aux rez-de-chaussée des bâtiments qui devront présenter une grande modularité avec la possibilité d'une transformation de certaines de leurs fonctions, et s'adresser à l'espace public.

#### Équipements publics

Les équipements pourront se répartir sur le Faubourg Malepère. Equipements scolaires, sportifs, culturels et de services publics de proximité sont programmés, afin de créer le cadre nécessaire au développement d'une véritable vie de quartier. A l'ouest, le long de l'Hers, le groupe scolaire Georges Mailhos a été livré en 2019. Un second groupe scolaire, ainsi qu'un équipement petite enfance sont programmés en cœur de quartier sur le lot A19.

Sur ce même lot, un équipement socio-culturel sera implanté. Cet équipement mutualisé rassemblera différents services publics tel que par exemple une médiathèque, un centre culturel, un restaurant senior ou un point d'accueil administratif de la Mairie de Toulouse.

### Activités

Des activités sont déjà présentes sur le site, notamment le long de l'A620 au nord et à l'ouest. Cette zone sur laquelle l'intervention est prévue à plus long terme doit pouvoir évoluer vers une plus grande mixité urbaine. Cette mutation pourra s'appuyer sur l'évolution de l'intégration des concessionnaires automobiles et des activités ludiques présents aujourd'hui sur le site, à partir de la rationalisation de l'occupation de leur emprise foncière. Cette évolution doit pouvoir cohabiter avec d'autres programmes (logements, équipements, commerces de proximité) pour s'intégrer au quartier.

#### Nature, détente et loisirs

Deux secteurs naturels sont identifiés aux abords des cours d'eau longeant le site au Nord-Est et à l'ouest : la Marcaissonne et l'Hers. Ces lieux existants seront renforcés dans leurs caractéristiques premières pour devenir les espaces de loisirs et de détente privilégiés des habitants du quartier. Ils seront notamment les supports de cheminements piétons et cycles permettant de relier Malepère aux quartiers avoisinants, mais aussi d'aménagements de confort, dans le respect de la végétation présente. Reliés grâce au réseau de voies de desserte est-ouest, ayant pour vocation d'être partagé en zone 30, ces espaces de nature seront en interaction complète avec le quartier Malepère.

#### Traitement des espaces partagés

Transformer en polarités urbaines pouvant accueillir services, activités et commerces de proximité les trois carrefours situés route de Revel / route de Labège / Nouadhibou / avenue de la Marcaissonne, aujourd'hui à caractère routier.

Aménager une place végétalisée en cœur du quartier, reliée aux espaces de nature enserrant le projet (Bois de l'Hers et Parc de la Marcaissonne) par une « allée est-ouest » : elle constitue avec les équipements de proximité une polarité nécessaire à ce nouveau quartier.

Renforcer les liens entre la peupleraie du bois de l'Hers et le nouveau faubourg par le maintien de la piste cyclable qui la traverse mais aussi y renforcer un paysage en cohérence avec les équipements et activités qui l'habitent et la bordent.

Mettre en valeur l'espace naturel de la Marcaissonne par un aménagement futur permettant de cheminer le long du cours d'eau tout en amplifiant la biodiversité et les occasions d'appropriation des rives par les futurs habitants. Cette ambition

pourra éventuellement s'étendre au-delà du cours d'eau de la Marcaisonne et des limites de la ZAC.

Créer un réseau de petits espaces publics, en identifiant des lieux de convivialités singuliers à aménager.

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

### Principes de qualité architecturale

Limiter les vis-à-vis et orienter les immeubles collectifs de façon à s'ouvrir sur un paysage proche et ouvert. Organiser les gabarits des bâtiments afin de produire une diversité et des contrastes tenant compte des typologies, du contexte, des apports solaires, des vues, allant du R+1 jusqu'au R+7, en privilégiant ces émergences à proximité des parcs, et de manière non contigus à des résidences pavillonnaires. Créer des prolongements extérieurs de logements généreux, déclinés sous forme de terrasses, balcons, loggias, jardins d'hivers selon les orientations.

Utiliser les terrasses ou toitures pour développer des conditions d'habitabilité spécifique, profitant de cette situation singulière du haut de l'immeuble, de la vue, offrant des prolongements extérieurs confortables ou des volumes singuliers.

Pour les logements à rez-de-chaussée, développer des qualités spécifiques à cette situation grâce à des espaces extérieurs, notamment jardins ou terrasses privatives.

Ménager un espace de transition planté avec l'espace public d'au minimum 2 m (5m conseillé) le long des rez-de-chaussée accueillant du logement.

Dans le cadre d'une démarche de développement durable, intégrer dès la conception la question de la mutation des bâtiments, notamment par une réflexion sur la structure, plus particulièrement à rez-de-chaussée et dans les parkings souterrains.

Intégrer de préférence les enseignes dans les façades des bâtiments et respecter le Cahier des prescriptions vitrines et enseignes du Faubourg Malepère qui a été développé par Toulouse Métropole et OPPIDEA.

Prendre en compte la dominante résidentielle de ce futur faubourg dans les opérations de maintien et/ou de développement des activités existantes, en renforçant fortement les éléments de paysage. Le traitement des limites entre

espaces publics et privés devra participer directement de l'ambiance du quartier. Sans restreindre la palette des dispositifs de clôtures, il s'agit de maintenir une certaine porosité et de limiter les hauteurs. Seront ainsi privilégiés les haies paysagères, de préférence non taillées et les dispositifs ajourés comme les claustres en bois ou les clôtures.

Privilégier les teintes de matériaux naturels pour l'aspect extérieur des bâtiments.

Tenir compte de l'albédo pour les îlots de chaleur urbains (ICU).

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

Autour des « polarités » situées aux carrefours des axes existants : des rez-de-chaussée actifs, des densités plus importantes, avec une diversité d'habitat collectif et d'habitat intermédiaire en favorisant un épappelage des hauteurs. Des gabarits allant de R+2 à R+6 seront disposés.

En cœur de quartier : « la ville contrastée », privilégiant la mixité des typologies avec plus de contrastes. Des gabarits allant de R+1 à R+6 seront disposés en cœur de quartier.

Au sud, au contact avec le chemin de Malepère : conserver un caractère pavillonnaire, « la densité horizontale », en favorisant l'implantation d'habitat individuel et d'habitat intermédiaire. Des gabarits cohérents avec le tissu « horizontal » en R+1, R+2 y seront implantés.

Toute nouvelle construction s'implantant dans le tissu existant devra en respecter la nature et le gabarit, tout en maintenant la diversité déjà présente qui fait le caractère du faubourg. Une attention particulière sera portée à l'insertion des projets dans l'environnement urbain actuel et projeté, en particulier au droit des logements individuels existants ou à venir.

Les gabarits supérieurs à R+4 seront disposés de façon ponctuelle et dans des surfaces suffisamment limitées pour constituer des émergences qui soient cohérentes avec les gabarits et échelles développées dans le Faubourg Malepère.

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

A l'échelle de l'îlot, maintenir la végétation existante autant que possible dès lors que les conditions phytosanitaires le permettent.

Préserver dans les projets 50% d'espaces libres avec un objectif de 30% de pleine terre, afin de protéger le paysage du faubourg Malepère.

Maintenir et préserver les alignements existants le long des axes structurants existants Revel et Labège.

Aussi bien dans l'espace naturel de la Marcaisonne qu'au niveau des trois carrefours principaux du faubourg, des vues lointaines vers le paysage des coteaux du Lauragais ou plus proches vers le Bois de l'Hers devront être ménagées.

A l'échelle du quartier, la trame paysagère s'appuiera sur le patrimoine végétal existant en priorisant la préservation des espaces présentant une valeur environnementale et participant à l'armature paysagère du secteur.



*Plan des îlots à titre indicatif*

## Qualité environnementale et prévention des risques et nuisances (TVB)

### La trame verte et bleue

Réduire l'impact des actions nécessaires à la réalisation du quartier en étudiant avec exactitude l'implantation des constructions par rapport à la végétation existante à recenser pour chaque opération.

Protéger et intensifier les espaces de natures existants de l'Hers et de la Marcaissonne, puis les prolonger le long des cours d'eau. Renforcer leur rôle de corridors écologiques. Poursuivre la renaturation des berges en épaisissant les ripisylves. Respecter l'identité marquée de ces lieux : le bois de l'Hers est une peupleraie, tandis que le parc de la Marcaissonne est formé par un ensemble de prairies.

Observer un retrait des futures constructions de la pointe Nord du projet et disposées le long du ruisseau de la Marcaissonne en vue de restaurer le corridor écologique et assurer un meilleur liaisonnement avec l'Hers.

Préserver les alignements d'arbres remarquables, comme par exemple ceux situés le long de la rue bordant les bois de l'Hers, les platanes de la route de Revel, ou encore les groupes d'arbres et sujets isolés disséminés sur les lieux en friche.

Préserver les masses boisées formant un axe central Nord-Sud en cœur de quartier afin, de l'inclure dans le paysage, et de respecter la reconstitution d'un corridor souligné dans la trame Verte et Bleue entre l'Hers et les réservoirs d'intérêt local recensés entre Toulouse et Saint-Orens. Cette préservation se réalisera dans l'espace public par la réalisation d'une allée centrale longeant le corridor et dont les larges trottoirs incorporeront dans leur profil la végétation existante. Dans les parcelles privées adjacentes à cette allée, un état des lieux fidèle, ainsi qu'une préservation au maximum des masses boisées seront demandée.

Traiter de manière végétalisée la rue H reliant l'espace naturel de la Marcaissonne au bois de l'Hers en passant par la place végétalisée du centre, afin de renforcer les liens entre ensembles bâtis et zones naturelles de grandes dimensions, situées sur le pourtour du Faubourg Malepère notamment avec la mise en place de noues paysagères.

Porter une attention particulière au traitement des limites et des clôtures (sur l'espace public comme entre deux propriétés privées), ainsi qu'à la préservation des haies existantes. Ces éléments choisis devront favoriser la circulation des espèces

et s'inscrire dans ce paysage qui conservera le caractère rural préexistant. Les éléments de grille accompagnés d'une haie végétale sont ainsi à privilégier.

Les plantations, tant dans les parcelles privées que sur l'espace public, s'appuieront sur une palette végétale locale préconisant des essences adaptées à différentes configurations.

### Les risques et nuisances

Conforter la vocation naturelle des abords de l'Hers et de la Marcaissonne soumis au risque inondable (pointe Nord du secteur soumise à un aléa moyen, Ouest du secteur situé dans le lit majeur de l'Hers soumis à un aléa faible). En cas d'impact des projets sur la zone inondable, la perte de volume en lit majeur devra être compensée par le constructeur à la parcelle pour préserver le champ d'expansion des crues de la Marcaissonne.

La perméabilité étant considérée comme faible, le projet envisage la réalisation de trois bassins de rétention à ciel ouvert. Le dimensionnement est évalué pour une pluie de retour 20 ans afin de compenser l'imperméabilisation des parties publiques. Ils permettront le stockage des eaux avant rejet au milieu naturel (l'Hers et la Marcaissonne). Ces bassins de rétention seront intégrés d'un point de vue paysager aux espaces de nature de l'Hers et de la Marcaissonne.

Prendre en compte la problématique de la pollution des sols en suivant les prescriptions décrites dans la Servitude d'Utilité Publique prise par arrêté préfectoral et relative au panache de pollution de l'ancien site « Carnaud Metal Box ».

Prendre en compte la problématique des nuisances sonores le long des infrastructures (ligne de chemin de fer, les routes de Revel et de Labège), notamment en marquant un recul par rapport à la voie de chemin de fer d'au minimum 3 à 6 m.

Maintenir un espace à dominante économique entre la rocade Est et le nouveau quartier du Faubourg Malepère, afin de préserver les logements des nuisances causées par celle-ci.

## Déplacements

### Lignes et stations de transport en commun

L'accès au transport en commun en site propre (deux stations de la LMSE sur la rue de Nouadhibou et Linéo 9 sur la route de Revel) sera facilité par un maillage piétons/cycles qui connecte le cœur du site.

Mettre en œuvre des itinéraires confortables vers les pôles de transport.

Valoriser les gares routières, arrêts de bus et itinéraires pour s'y rendre.

Améliorer le confort d'été des stations.

### Déplacements modes doux

Développer un plan vélo : un maillage complet et hiérarchisé, comprenant, des itinéraires rapides pour aller vers le centre-ville, des itinéraires à travers les parcs pour le confort des cyclistes, des pistes cyclables sécurisées le long des principaux espaces publics, en développant les voies partagées, en intégrant des stations de vélos en libre service au sein des espaces publics, en mettant rapidement en place les itinéraires principaux à travers les parcs, en direction du métro, du centre-ville, en proposant de nombreux systèmes d'accroche sur l'espace public.

Les voies de desserte seront traitées afin de modérer et apaiser le trafic pour permettre un déplacement sécurisé de tous les modes de déplacement y compris des cycles. Ces voies seront prolongées par des cheminements cycles et piétons, afin d'atteindre les quartiers ou communes voisines : Quint-Fonsegrives (jardins familiaux), St-Orens, Labège, Montaudran.

Les déplacements doux seront encouragés par un positionnement judicieux des locaux vélos. Ces derniers seront de très grande qualité au sein des copropriétés, avec des usages complémentaires (casiers, matériel de réparation et de gonflage). Le but est d'inciter à d'autres modes de déplacement que simplement l'automobile, ce qui participera activement à l'ambiance générale du Faubourg Malepère.

Réduire la taille des îlots avec un maillage piéton complémentaire grâce à des venelles publiques ouvertes 24h / 24h et sécurisées, prenant en compte « l'urbanisme d'itinéraire ».

### Accès, continuité viaire, desserte des terrains par les voies



La mise en œuvre d'une politique vis-à-vis de l'auto-partage et de tous les modes de déplacement alternatif par les acteurs (promoteurs, bailleurs, propriétaires, etc.) est vivement encouragée. Le but est d'inciter à d'autres modes de déplacement que simplement l'automobile, ce qui participera activement à l'ambiance générale du Faubourg Malepère.

Une transformation hiérarchisée et progressive des axes majeurs Revel, Labège est mise en place. Les tracés historiques des routes de Revel et de Labège, autour desquelles s'organise le parcellaire, ont vocation à évoluer pour passer du statut de route à ceux de rues et d'avenues, supports de nouveaux usages. Ces évolutions devront permettre de préserver leurs caractères identitaires (platanes, adressages bâtis, variété de formes...).

La rue de Nouadhibou occupe une position centrale, en cœur de quartier : support de la LMSE, son urbanisation lui confèrera un caractère plus urbain.

La LMSE sera reprise au niveau des franchissements piétons, en renforçant dans la mesure du possible les plantations, en définissant son profil à terme, avec des séquences. Ces franchissements pour les modes actifs seront assurer en cohérence avec le débouché des nouvelles voies et en lien avec le développement du quartier.

Une « allée centrale » sera créée à partir d'une importante trame végétale qui s'étend, du Nord au Sud, entre la route de Revel et de Labège. Cette voie est destinée à une circulation automobile modérée.

Le chemin de Malepère sera réaménagé en tenant compte du maintien du caractère pavillonnaire de ce secteur.

Une trame transversale plus fine de desserte sera installée pour retrouver des continuités manquantes d'Est en Ouest. Celle-ci reposera sur le foncier (et notamment certaines impasses existantes) et s'installera en complément de l'existant, afin d'irriguer les îlots. La présence de la voiture y sera modérée et la vitesse réduite.

Le développement du maillage viaire autour des îlots compris entre la Route de Labège, du Chemin de Malepère est à conforter au regard des projets qui seront mis en œuvre.

## Stationnement

Afin de préserver des sols perméables et de privilégier des implantations compactes, le stationnement en sous-sol des immeubles sera privilégié. Toutefois le stationnement en rez-de-chaussée sous les immeubles pourra être autorisé au cas par cas, après analyse des contraintes particulières du site (terres polluées, niveau de la nappe). Dans ce cas, ceux-ci ne seront pas alignés aux voiries de façon à permettre l'ajout d'un filtre végétal.

La conception des parkings devra prendre en considération, dans la trame constructive, l'évolution des véhicules (taille, mode de conduite), mais aussi la mutation possible des rez-de-chaussée.

Le stationnement en aérien sera toléré au cas par cas et notamment pour faciliter le développement des activités. Ces parkings de surface devront être réalisés en matériaux poreux (pavés, « Evergreen », stabilisé, etc.) et accompagnés d'un traitement paysagé généreux formé de haies et d'arbres.

Les profils des voies de desserte et de la route de Labège requalifiée comprendront des places de parking en long alternées avec d'épaisses bandes de plantations. Celles-ci créeront une mise à distance sécurisante entre les modes doux et la chaussée.

Le parking P+R existant situé au carrefour Revel/Nouadhibou pourra évoluer dans la même temporalité que la gare de bus adjacente.

Une mutualisation du stationnement pourra être envisagée pour limiter l'impact sur le foncier et pour favoriser la pleine terre au sein des îlots.

## Desserte des terrains par les réseaux

### Eaux usées et eau potable

Le développement, le renforcement et le maillage des réseaux existants sont une condition de la réalisation du projet urbain pour lequel une ZAC a été créée (voir phasage ci-après).

L'ensemble des réseaux sont soumis au règlement de Toulouse Métropole en vigueur.

## 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 dans les espaces verts qui infiltreront et/ou stockeront les eaux pluviales et tendre vers un projet d'espace publics sans tuyau.

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).

Faire apparaître l'eau dans l'espace public en fonction des spécificités urbaines et paysagères. Créer des ouvrages de rétention ou d'infiltration intégrés au projet paysager.

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

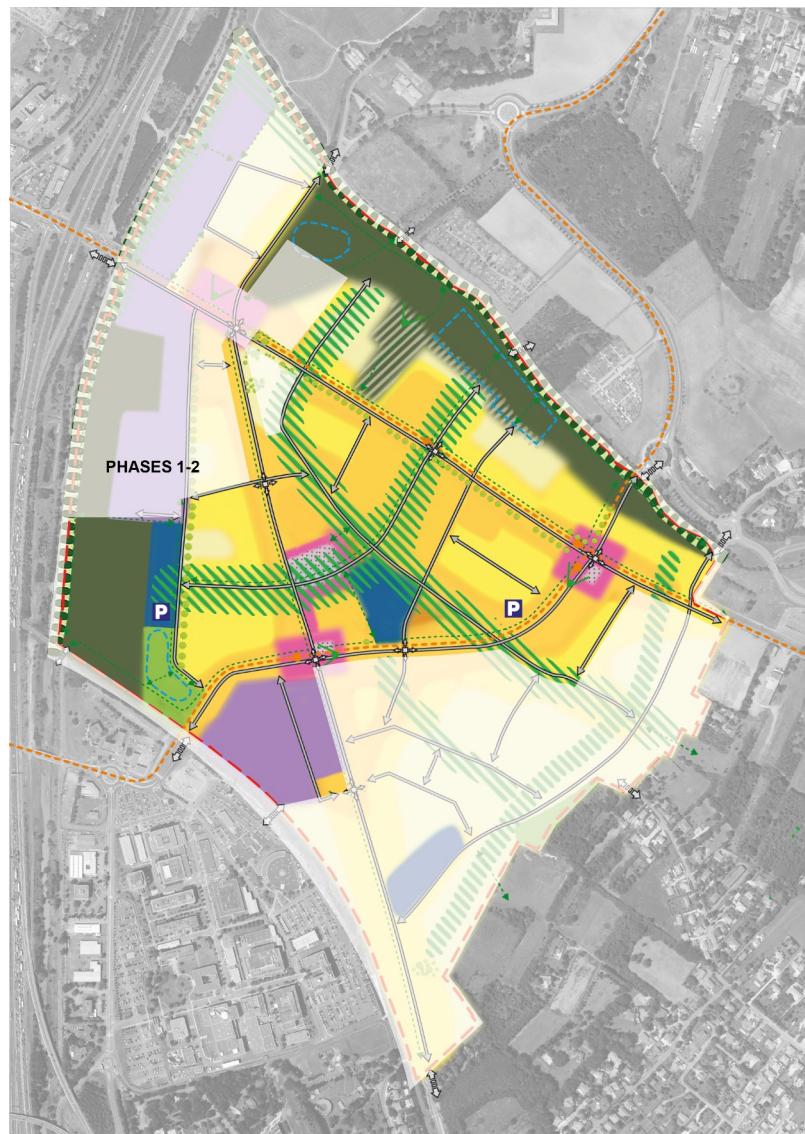
Le développement, le renforcement et le maillage des réseaux existants sont une condition de la réalisation du projet urbain pour lequel une ZAC a été créée (voir phasage ci-après).

L'ensemble des réseaux sont soumis au règlement de Toulouse Métropole en vigueur.

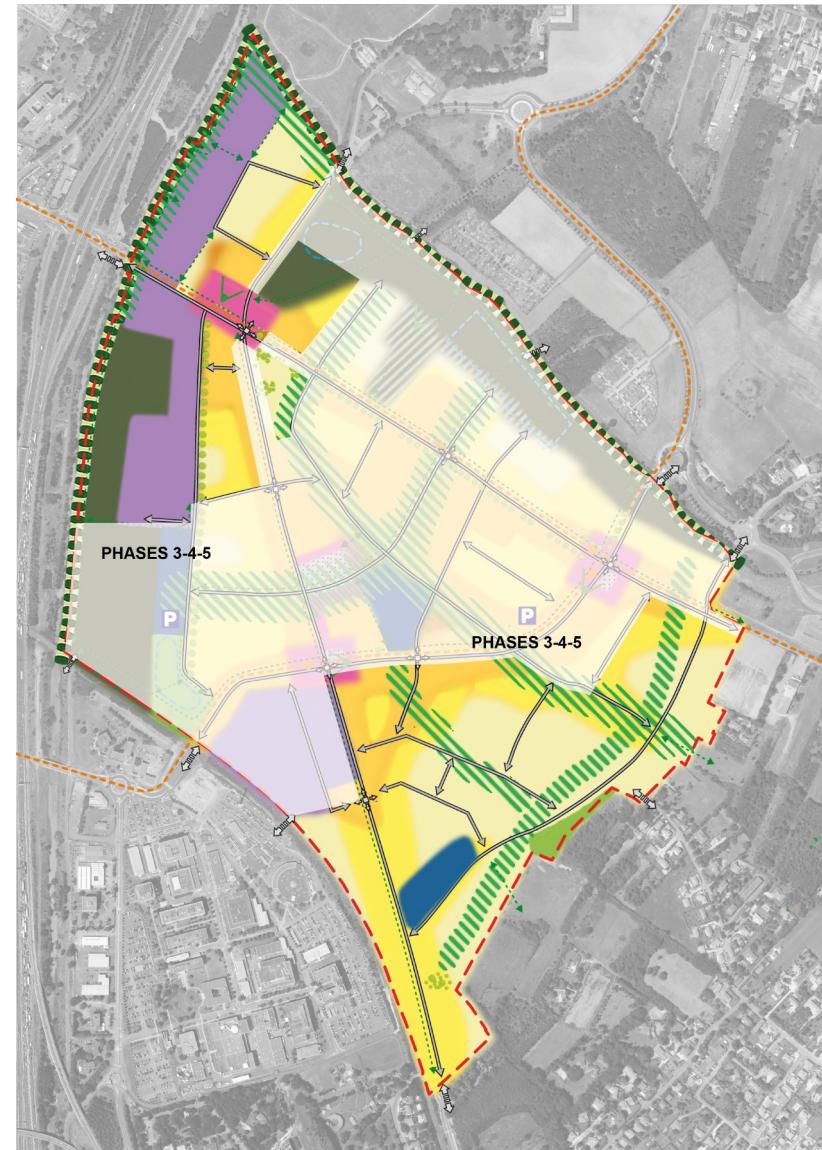
Le quartier sera raccordé au réseau de chaleur, l'implantation des sous stations sera définie par un plan au préalable.

## Phasage de l'orientation d'aménagement

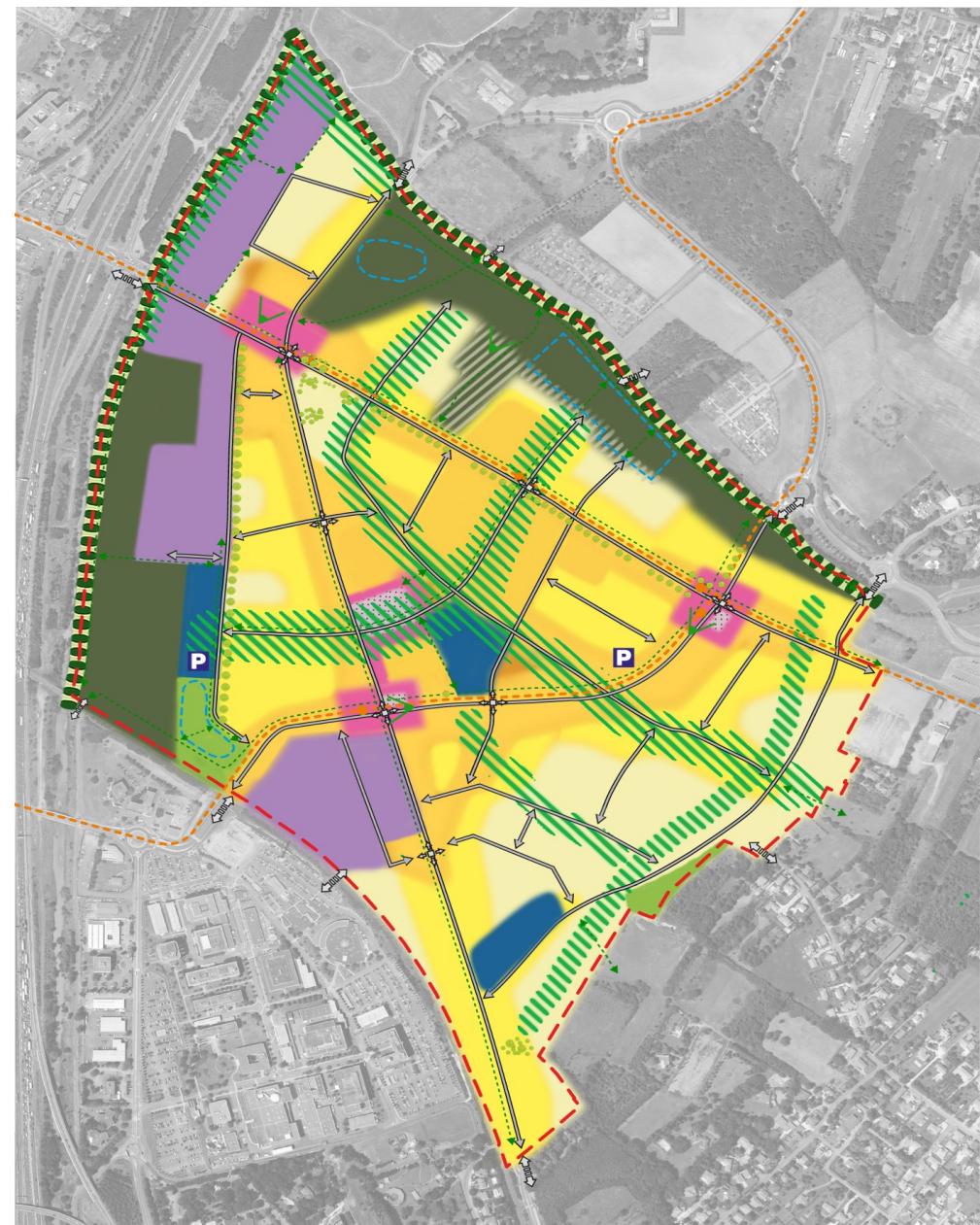
Le phasage de l'opération prend en compte la capacité des réseaux existants à absorber les nouvelles constructions.



Les zones englobées dans les phases 3, 4, 5 nécessitent une restructuration des réseaux.



## Principes et conditions d'aménagement





# MONTAUDRAN

**132 hectares**



## Situation

Le territoire de l'OAP de Montaudran est situé dans le quartier 12 « Pont des Demoiselles – Ormeau - Montaudran – La Terrasse - Malepère », au Sud-Est de Toulouse, sur le site l'ancien aérodrome technique de Montaudran.



## Enjeux

### Enjeux urbains :

- ▶ Participer à la transformation urbaine de l'agglomération en affirmant un campus urbain européen
- ▶ Renforcer la cohérence urbanisme / déplacements

### Enjeux sociaux :

- ▶ Développer le lien et la mixité sociale
- ▶ Diversifier les fonctions urbaines
- ▶ Développer de nouveaux secteurs d'emploi

### Enjeux environnementaux :

- ▶ Développer la valeur paysagère tout en intégrant la préservation de la biodiversité
- ▶ Limiter l'impact carbone et climatique
- ▶ Gérer l'environnement acoustique
- ▶ Améliorer la gestion du cycle de l'eau

### Enjeux économiques :

- ▶ Vouer une part conséquente à l'implantation économique en favorisant une mixité équilibrée entre bureaux et ateliers productifs
- ▶ Développer un campus économique et scientifique européen autour du spatial

## Objectifs

article .123-1-4 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 et conditions d'aménagement de la zone

## Principes de composition urbaine

- ▶ **Le projet conçu par David MANGIN**, Grand Prix de l'Urbanisme 2008, **s'inscrit dans un objectif de ville réunifiée et décloisonnée**, où les espaces d'un ancien aérodrome technique d'Air France seront restitués à l'ensemble des citoyens.
- ▶ **Projet urbain et paysager**, zone d'activités et d'habitation, plateforme de recherche et campus universitaire, Toulouse Aérospace sera aussi un éco-quartier moderne, relié et ouvert, un espace de vie, de loisirs et de promenade doté d'équipements sportifs, culturels et commerciaux intégrés.
- ▶ **Les constructions seront disposées en quinconces** afin de libérer la vue vers le parc et les espaces verts disposés le long de l'opération. Ceci permettra de limiter le sentiment de promiscuité et les vis-à-vis entre les immeubles, qu'ils soient de logements ou d'activités.

## Composition de façades urbaines

- ▶ **En entrée de la métropole toulousaine**, le projet urbain Toulouse Aérospace propose le long du périphérique une composition de façade urbaine formée par des immeubles tertiaires dont la qualité architecturale fera l'objet de prescriptions dans le cadre de la ZAC Toulouse Aérospace. L'ordonnancement propose des volumes et des épannelages variés permettant de constituer grâce aux constructions une protection acoustique des espaces publics centraux de la ZAC et des futurs logements.

## Principe d'Intensification différenciée

- ▶ Ce futur quartier au sein de la porte métropolitaine du SCoT bénéficiera d'une intensité urbaine générale de cœur d'agglomération. Les principes d'intensification différenciée se traduisent par une hauteur moyenne variant de 20 à 35 mètres. Certains territoires emblématiques bénéficieront de constructions en nombre limité d'une hauteur supérieure. Au nord de la ZAC Toulouse Aérospace, au contact de la place commerciale, une seule construction sera autorisée à atteindre 60 m. Elle marque l'entrée nord de l'opération d'urbanisme. A l'est de la piste, elle pourra comprendre du commerce et des services au rez de chaussée, du bureau et du logement dans les étages.

## Principes de composition urbaine

- ▶ Concernant le secteur de mixité fonctionnelle de la ZAC Toulouse Aerospace à l'Est de la piste, les constructions se développeront avec une hauteur maximale de :
  - ▲ 25 m entre l'avenue de l'Aérodrome (ancien Chemin Carrosse) et le parc sportif, avec une zone d'intensification plus modérée où les constructions pourront atteindre 15 m (zone d'intensification faible),
  - ▲ 35 m entre le parc sportif et l'avenue de Tarfaya.

## Vocations et typologies

### Secteur à dominante économique :

- ▶ Cette vocation présente sur une partie de la zone (zone d'activités existante de Montaudran) est appelée à s'intensifier le long de la voie rapide dans la ZAC Toulouse Aerospace. Cette vocation s'inscrit dans une logique de campus d'excellence et de développement des filières aéronautique et spatiale renforçant l'écosystème présent sur l'OAP Campus Rangueil. Une logique de mixité équilibré entre bureaux et ateliers productifs sous-tendra l'implantation d'activités de type tertiaire, services, commerce, recherche, enseignement supérieur et activité productive.
- ▶ Le développement économique sur l'OAP devra s'inscrire en soutien et en complémentarité de la programmation de la ZAC Toulouse Aerospace afin de ne pas affaiblir la stratégie campus d'excellence porté par celle-ci. La programmation sur les fonciers au sud-est et à proximité immédiate de la future station de métro Aerospace Campus comportera en ce sens une part d'activité productive. Aussi, une part significative d'activité productive est attendue sur la zone à dominante économique en bordure de l'avenue de Lespinet.

*L'habitat est interdit dans le secteur à dominante économique, en raison de la proximité des infrastructures bruyantes (périphérique, voie ferrée...).*

*Les bâtiments présents dans le secteur à dominante économique permettent de constituer une protection acoustique des espaces publics centraux de la ZAC et des futurs logements situés dans les secteurs de mixité fonctionnelle.*

# Principes et conditions d'aménagement de la zone

## Vocations et typologies

### Secteur à dominante de service public

- ▶ Ce secteur se développe :
  - au nord de la zone : établissement d'enseignement (collège-lycée Les Maristes)
  - au niveau du projet Piste des Géants, entre la rue Jacqueline Auriol et l'ancien Chemin Carrosse. Celui-ci valorisera l'histoire des pionniers de l'aéronautique civile et l'esprit d'invention. Il comprend la réhabilitation du château Espinet Raynal, des halles attenantes et de la maison de la radio, la création des Jardins de la Ligne et la Halle des Machines.
  - Entre l'avenue de l'Aérodome de Montaudran, la voie ferrée et la rue Pranville-Negrin : accueil d'un groupe scolaire, d'une crèche, d'équipements sportifs et des ateliers du Théâtre du Capitole.
  - au sud de la zone : accueil d'établissements de recherche et d'enseignement supérieur (construction de l'Espace Clément Ader et l'Institut de Recherche Technologique Saint-Exupéry).

### Secteur de mixité fonctionnelle

- ▶ Il se développe au Nord et au centre de la zone et comprend des programmes de logements collectifs. Il comprend aussi des activités tertiaires, des activités productives, de services, des commerces et des équipements répartis sur plusieurs centralités. Ce secteur englobe au nord de l'OAP la ZAC St-Exupéry-Montaudran ainsi que des résidences existantes le long de l'avenue de Lespinet, des Herbettes ainsi que les territoires de renouvellement urbain. Cette vocation se développera sur la ZAC Toulouse Aerospace, à l'Est de l'ancienne piste aéronautique.

En matière de circulations « tous modes », le maillage des réseaux de circulation est prévu avec les quartiers existants, générant de nouveaux carrefours et favorisant les continuités de liaisons.

### Espace à dominante de loisirs, sportifs et de détente

- ▶ Au Nord de l'OAP Montaudran, les espaces des complexes sportifs de Struxiano et de Rangueil constituent des espaces ouverts au contact du Canal du Midi. Ils s'inscrivent sur une possible mise en relation des espaces verts à plus grande échelle.
- ▶ Au cœur de l'opération Toulouse Aerospace, un parc sportif ouvert prolonge selon un axe Sud Ouest – Nord Est les espaces plantés du complexe scientifique dont le parc du CREPS vers les quartiers existants, leur équipement de proximité, ainsi que leurs itinéraires doux passant au cœur des quartiers habités.
- ▶ Au Sud, le parc Jacques Maziol constituera le cœur d'un îlot de fraîcheur, au contact de la centralité urbaine du forum.

## Orientations programmatiques

### Espaces et équipements publics :

#### Les ZAC St Exupéry Montaudran et Toulouse Aerospace comprennent :

- ▶ Espaces verts de détente et terrains de sport
- ▶ Équipements culturels
- ▶ Crèche, et groupe scolaire qui accueille des activités périscolaires
- ▶ Etablissement Hospitalier pour Personnes Agées Dépendantes (EHPAD)

A l'extérieur de ces 2 ZAC, les équipements sportifs de Struxiano et des Herbettes sont maintenus. Ils comprennent notamment des terrains de grands jeux.

### Programmation scientifique et économique :

- ▶ Institut de Recherche Technologique Saint-Exupéry (Aéronautique – Espace - Systèmes embarqués) ; Espace Clément Ader (mécanique des structures, des systèmes, des procédés et calcul intensif) ; Maison de la Formation Jacqueline Auriol (génie mécanique et productique pour l'aéronautique et le spatial) ; ANITI (Institut de recherche sur l'Intelligence Artificielle) ; ESSP (fournisseur de navigation aérienne, opérateur et fournisseur des services EGNOS pour l'Union Européenne) ; Aerospace Valley (1er pôle de compétitivité européen de la filière aérospatiale) ; U-Space (construction de nanosatellites) ; B612 (centre d'innovation porté par Toulouse Métropole dans le secteur de l'aéronautique, de l'espace et des systèmes embarqués) ; pépinière et hôtel d'entreprise ; activité tertiaire diversifiée

### Programmation culturelle :

- ▶ Espace Mémoire Aéro dédié à l'Aéropostale et au passé industriel et aéronautique du site et à l'esprit d'innovation

### Programmation commerces et loisirs :

- ▶ Commerces et services de proximité, terrains et salles de sport et de loisirs

### Programmation habitat :

Elle comprend notamment :

- ▶ ZAC Toulouse Aerospace
- ▶ ZAC St Exupéry- territoire de suivi du Contrat de Ville au titre de la politique des quartiers prioritaires.
- ▶ Le territoire de l'OAP comprend une partie de l'îlot Bréguet et jouxte le reste de ce quartier prioritaire de la Ville.

Sur la période PLUi-H, environ 1190 logements seront livrés à l'échelle de l'OAP.

# Principes et conditions d'aménagement de la zone

## Principes de traitement des espaces partagés

L'ancienne piste joue le rôle d'épine dorsale du projet, reliant le sud et le nord du site de la ZAC Toulouse Aerospace par un transport en commun en site propre. La piste ne sera pas ouverte à la circulation, seul le transport en commun et les piétons / cycles pourront y circuler.

La place culturelle et commerçante au Nord de la ZAC Toulouse Aerospace et le forum au Sud de celle-ci constitueront deux centralités sous forme de parvis ouvert et traversant qui feront le lien entre les habitants et les différentes activités présentes et programmées sur l'opération et ses abords.

Entre l'avenue de l'Aérodrome de Montaudran (ancien chemin Carrosse) et la rue Jacqueline Auriol, plus de 5 ha vont être plantés. Les Jardins de la Ligne, sur plus de 3.5 ha, évoquent les ambiances rencontrées par les pionniers de l'aviation civile. Les surfaces arborées entre la Halle des Machines et la voie ferrée seront étendues. Des arbres de haute tige seront plantés.

Le long de l'avenue de l'Aérodrome de Montaudran, la trame paysagère accompagnera l'itinéraire piéton depuis le projet Piste des Géants vers le cœur du quartier Bréguet à Montaudran et ces équipements de proximité tels que les jeux d'enfants et le centre multi-accueil. La trame paysagère à valoriser se poursuit selon plusieurs itinéraires piétons et converge au nord-est pour se connecter au parc Alalouf, en dehors de l'OAP Montaudran. L'itinéraire piéton se poursuit dans un cadre paysager de grande qualité jusqu'à la route de Revel (hors OAP Montaudran).

Le long de l'avenue de l'Aérodrome de Montaudran, un itinéraire pour les modes doux est proposé depuis les espaces sportifs de Toulouse Aerospace jusqu'au château Espinet Raynal réhabilité.

## Principes de traitement des espaces partagés

### Continuité de liaison automobile

- ▶ La rue Jean Rodier (en dehors du périmètre de l'OAP Montaudran) constitue une continuité de liaison existante et préservée par le projet qui permet de connecter la ZAC Toulouse Aerospace à l'avenue Didier Daurat. Cette voie au fonctionnement aujourd'hui en impasse sera directement connectée au réseau de voie à venir dans le cadre du projet.

### Carrefours

- ▶ Au nord-ouest, deux carrefours permettront de connecter les territoires en développement au réseau de voies rapides et interquartiers. L'échangeur de Lespinet connaîtra un recalibrage important de manière à fluidifier les échanges entre les voies rapides et les quartiers existants et à venir. Un deuxième carrefour au sud de l'échangeur de Lespinet participera au bon fonctionnement de l'échangeur. Il connecte la boucle de voirie de la ZAC Toulouse Aerospace à l'échangeur.
- ▶ Au centre est de l'opération, une connexion importante est créée avec la trémie Carrosse passant sous la voie ferrée au niveau de la halte TER Montaudran. Elle met en relation les quartiers existants de Toulouse au nord-est de la voie ferrée avec la ZAC Toulouse Aerospace, par le cœur du nouveau quartier Montaudran.
- ▶ Au sud, les 3 carrefours concernent les connexions de l'avenue Didier Daurat avec les différentes voies desservant la ZAC Toulouse Aerospace. Le giratoire le plus au sud organise la connexion entre la LMSE et l'avenue Didier Daurat. Plus au Nord, l'entrée principale en matière de circulation générale connecte l'anneau de voirie à l'avenue existante précitée. Le troisième carrefour concerne la rue Jean Rodier et l'avenue Didier Daurat.

# Principes et conditions d'aménagement de la zone

## Orientations paysagères

### Espace naturel ou paysager

- ▶ Au sud du périmètre de l'OAP, le bassin de rétention du Palays constitue selon les études de biodiversité un réservoir faunistique.
- ▶ La création d'un parc humide au cœur du Campus crée un îlot de fraîcheur.
- ▶ Les Jardins de la Ligne apporte de la fraîcheur aux espaces du coeur du quartier Montaudran.
- ▶ Les plantations accompagnant le parc sportif renforcent la trame verte entre le Complexe scientifique de Rangueil, le nouveau quartier Toulouse Aerospace et les quartiers existants à l'Est de la voie ferrée.
- ▶ Les aménagements urbains autour de la piste avec une disposition du bâti en quinconce limitent les vis-à-vis et le sentiment de promiscuité.
- ▶ La végétation entre l'avenue Bernard Maris et l'A620 est significative.
- ▶ Au nord le projet Piste des géants propose entre l'avenue de l'Aérodrome de Montaudran (ancien Chemin Carrosse) et la rue Jacqueline Auriol plus de 5 ha paysagés valorisant les plantations existantes et renforçant fortement leur présence.
- ▶ La transformation de l'ancienne Piste d'aviation en un grand parc arboré, dans lequel les piétons seront libres de circuler au milieu des arbres, apportera fraîcheur et espaces de détente sur un linéaire de 1 100m.

## Risques et nuisances

Dans sa partie sud-est, le périmètre de l'OAP est impacté par une zone ROUGE inondation (correspondant aux zones dites non urbanisées vouées à l'expansion des crues) et une zone HACHUREE GRIS (zone de crue historique de l'Hers).

Tout projet dans la zone inondable devra appliquer les prescriptions du zonage réglementaire du Plan de Prévention des Risques naturels prévisibles liés aux inondations (PPRI) dans laquelle il se trouve.

De plus, il est recommandé de :

- ▶ **réaliser une notice spécifique sur le volet inondation** en accompagnement du permis de construire pour expliquer la gestion intégrée du risque inondation. Cette note devra démontrer :
  - ▲ que l'aménagement a été conçu de sorte à être le plus transparent possible vis-à-vis de l'écoulement, tant dans une optique de limitation du risque pour l'aménagement lui-même que pour limiter les incidences négatives sur les enjeux situés à l'aval (en conservant les zones d'expansion de crue et le volume de stockage associé) **et sur les enjeux situés à proximité immédiate** (en positionnant et orientant les bâtiments de sorte à limiter l'effet d'obstacle à l'écoulement, notamment au droit des axes d'écoulement préférentiels) ;
  - ▲ que la vulnérabilité de l'aménagement et des futurs utilisateurs a été réduite au maximum, que ce soit par des mesures structurelles (adaptation des hauteurs de planchers, adaptation des usages et matériaux prévus sous la côte des Plus Hautes Eaux Connues, adaptation de l'ancrage en cas de fortes vitesses, ...) ou non-structurelles (élaboration d'un plan de gestion de crise adapté, information des usagers, notamment au droit des parkings et sous-sols, ...)
- ▶ respecter les mesures de prévention, de protection et de sauvegarde du PPRI notamment pour les réseaux publics
- ▶ limiter autant que possible l'imperméabilisation des sols et privilégier les techniques de gestion intégrée des eaux pluviales pour éviter d'aggraver le risque inondation
- ▶ limiter autant que possible l'implantation d'équipements et établissements sensibles afin de ne pas compliquer la gestion de crise.

# Principes et conditions d'aménagement de la zone

## Réseaux

### Liaison et/ou desserte

Les voies structurantes comprennent du Nord au Sud :

- ▶ La liaison entre l'avenue de Lespinet et le boulevard de la Méditerranée qui permet une connexion des quartiers au nord du périmètre de la présente OAP avec la voie rapide et le complexe scientifique,
- ▶ l'avenue de Lespinet qui constitue un espace public urbain majeur et dont la requalification se fait au profit du quartier,
- ▶ l'avenue des Herbettes qui participe aux liaisons d'axe nord-est/sud-ouest du secteur et qui sera le support sur un de ses segments d'un site propre pour connecter les quartiers en développement au métro ligne B, via la passerelle chemin des Herbettes,
- ▶ le réseau de voies qui dessert les logements de la ZAC Saint-Exupéry Montaudran est connecté à l'avenue de Lespinet à l'ouest et se connectera à l'avenue des Herbettes au nord par une création de voirie.
- ▶ La liaison entre les rues Védrines et Gonin d'une part et la ZAC Toulouse Aerospace d'autre part constitue une liaison interquartier importante. Elle fait l'objet d'un passage inférieur sous la voie ferrée dans le prolongement du chemin Payssat en impasse. Celle-ci doit être dotée d'un site propre dans les 2 sens, de pistes cyclables, d'itinéraires piétons et d'un traitement paysager qualitatif pour limiter l'effet de rupture de la trémie.
- ▶ Le prolongement de la rue Jean Rodier le long de la voie ferrée pour relier la halte TER et le projet Piste des Géants au nord,
- ▶ L'avenue Didier Daurat au sud-est du site qui permet la connexion à la sortie 18 et 19 du périphérique.

## Réseaux

### Ligne et station de transport en commun en site propre

4 sites propres de transport en commun sont projetés :

- ▶ la LMSE dessert le site au sud et a été mise en service en 2013,
- ▶ le site propre sur l'ancienne piste d'Air France connectant les lignes desservant la commune de Saint-Orens, les quartiers d'Hers-Malepère-Marcassonne, l'intégralité des quartiers en développement de Montaudran à la station Rangueil de la ligne B. Ce site propre emprunte la piste et dessert la halte TER. Plus au nord, il emprunte l'avenue des Herbettes recalibrée et le site propre existant.
- ▶ le site propre sur le chemin Payssat permettra à moyen terme d'améliorer la fluidité d'accès des bus reliant les quartiers à l'est de la voie ferrée vers Toulouse Aerospace et le complexe scientifique existant,
- ▶ la troisième ligne de métro qui traversera la zone de Montaudran et desservira le quartier par deux stations : Montaudran Gare et Aerospace Campus. La ligne C du métro permettra une connexion avec 5 gares SNCF et 5 stations des lignes A et B du métro. Elle permettra notamment des liaisons directes avec Colomiers, Blagnac et Labège.

La halte ferroviaire fera l'objet d'une restructuration permettant à moyen terme une meilleure lisibilité urbaine de cet équipement et une meilleure accessibilité en transport en commun et en modes doux.

### Liaisons modes doux

Les pistes cyclables et les cheminements piétonniers aménagés le long du Canal du Midi constituent l'armature principale des itinéraires modes doux du sud de l'agglomération.

4 aménagements représentés sur l'OAP de Montaudran constituent des connexions des quartiers existants et en développement aux aménagements des rives du canal :

- ▶ au nord, la requalification de l'avenue des Herbettes,
- ▶ au cœur de la ZAC Toulouse Aerospace, un cheminement piéton-cycle relie les quartiers existants de Montaudran, Bréguet et Gonin au cœur de la ZAC par le biais d'un ouvrage de franchissement de la voie ferrée. L'ouvrage sous la voie ferrée est apte à recevoir la circulation automobile. Cette liaison s'inscrit dans un itinéraire paysager plus global permettant de cheminer de la rue de Revel, au travers du parc Alalouf, des sentes rejoignent le quartier Bréguet et le chemin Carrosse. Cette liaison se poursuivra jusqu'à l'esplanade plantée longeant les boisements du projet Piste des Géants. Cet itinéraire se prolongera vers le Canal du Midi, via une passerelle au-dessus de la voie rapide, l'A620.
- ▶ au sud, la Liaison Multimodale Sud-Est est, elle aussi, dotée d'une piste cyclable assurant un lien transversalement aux infrastructures des voies rapide et ferrée.
- ▶ à l'extrême sud du site, une piste cyclable existe et franchit la voie rapide par un passage inférieur permettant une connexion de Montaudran avec le Canal du Midi et la station de métro Ramonville.

# Principes et conditions d'aménagement de la zone

## Réseaux

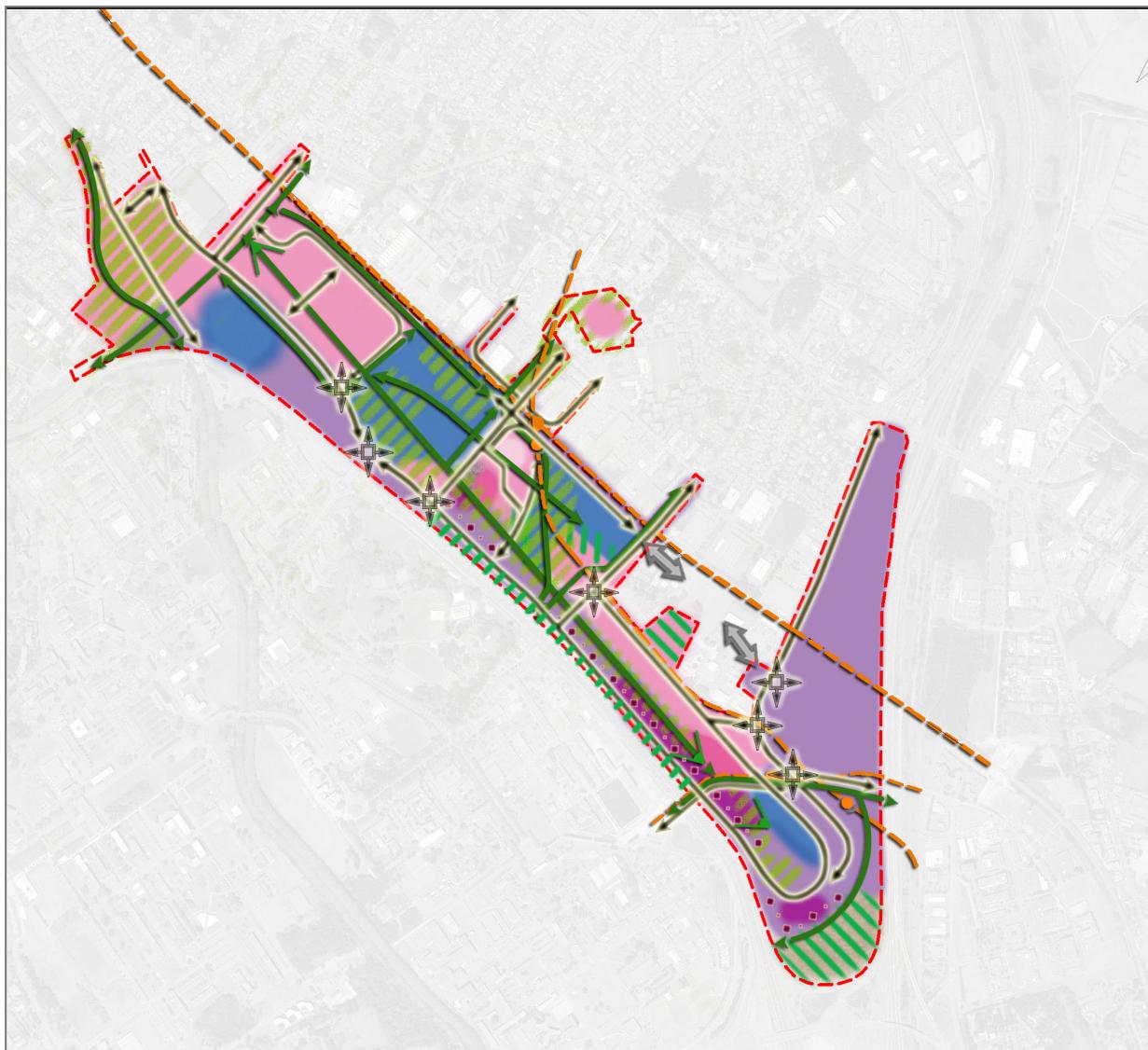
L'axe principal du site nord-ouest/sud-est est doté de plusieurs pistes. La principale se trouve sur l'ancienne piste aéronautique. Les autres se trouvent le long de l'avenue principale qui relie la place commerçante et culturelle au nord au forum au sud.

Des itinéraires complètent ce réseau sur les voies transversales interquartiers et de desserte comme le chemin Carrosse ou les voies permettant d'accéder à la halte ferroviaire.

## Déplacements

- ▶ Une véritable vie de quartier va s'organiser autour d'un grand plateau central de déplacements doux, formé par l'ancienne piste aérienne.
- ▶ Un transport en commun en site propre desservira l'opération et aboutira à terme au métro de Rangueil et à la LMSE mise en service depuis 2013.
- ▶ Deux nouvelles stations de métro arriveront au sud (Aerospace Campus) et au nord (Montaudran Gare) du site avec la mise en service de la troisième ligne de métro prévue en 2028.
- ▶ Un maillage de pistes dédiées aux déplacements doux sera mis en place afin de favoriser l'utilisation de modes alternatifs à la voiture pour les déplacements quotidiens et inter quartier. Le REV 12 passera notamment sur une portion de l'ancienne Piste d'aviation et de part et d'autre de l'ancienne ZAC Saint-Exupéry.

# Principes et conditions d'aménagement de la zone



## PRINCIPES DES VOCATIONS À CONFORTER OU À CRÉER

- Secteur à dominante d'habitat
- Secteur à dominante économique
- Secteur à dominante agricole ou naturelle
- Secteur à dominante de service public
- Secteur de mixité fonctionnelle

## PRINCIPES DE QUALITÉ ARCHITECTURALE ET DES FORMES URBAINES

- Composition de façades urbaines
- Principe d'intensification différenciée

## PRINCIPES DES ESPACES À CONFORTER OU À CRÉER *principes de traitement des interfaces*

- Accès
- ↔ Continuité de liaison
- ↗ Carrefour

## principes de desserte

- ↔ Liaison et/ou desserte
- Liaison mode doux
- Ligne et station de transports en commun en site propre

## principes de traitement des espaces partagés

- Espace à dominante piétonne
  - Espace à dominante de loisirs, de sports et/ou de détente
  - Parking
- ## PRINCIPES PATRIMONIAUX ET PAYSAGERS À VALORISER OU À CRÉER
- Elément bâti d'intérêt patrimonial
  - Espace bâti d'intérêt patrimonial
  - Arbre remarquable
  - Alignement d'arbres remarquables
  - Espace naturel ou paysager
  - < Perspectives paysagères

## Sommaire

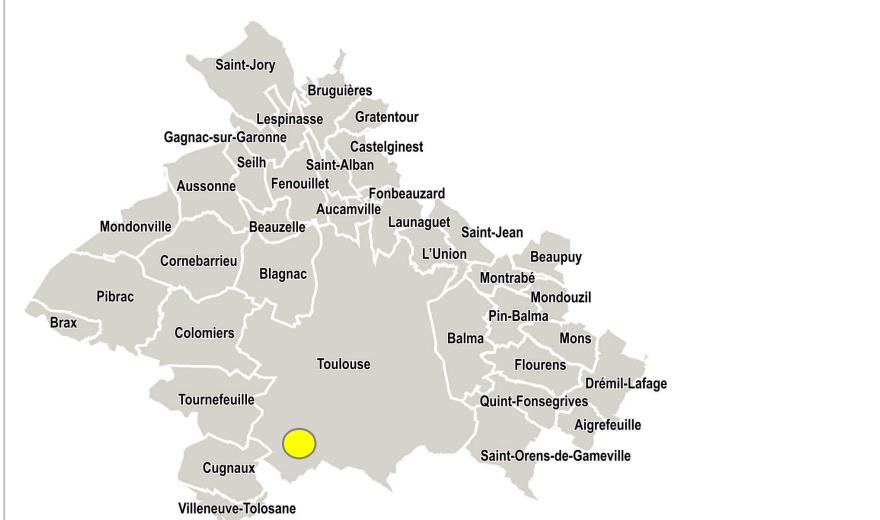
### **5 - Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP)**

#### **5D - OAP par commune**

##### **5D35 – Toulouse - Quartier 14**

- Guilhermy





## Situation

**107 ha**

Le territoire de l'OAP est situé dans le Territoire Sud de Toulouse Métropole ; à l'interface des quartiers de 18 « Lardenne – Pradettes – Basso Cambo » et 14 « Saint-Simon – Lafourguette – Oncopole » de Toulouse. Plus précisément, il se situe dans le périmètre d'influence du transport en commun en site propre « Boulevard Urbain du Canal Saint-Martory » (BUCSM) ; à proximité du quartier Saint-Simon et des communes de Tounefeuille et Cugnaux.

## 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

### Encadrer les conditions de développement et les vocations du secteur

L'OAP doit accompagner la création d'un quartier mixte et contribuer à la réalisation d'une offre de logements plus diversifiée. Il s'agit tout d'abord de conforter la vocation résidentielle du secteur de Guilhermy. Dans le périmètre proche du futur transport en commun en site propre, il est privilégié une logique de renouvellement urbain et de diversification des formes urbaines, en particulier autour de la nouvelle centralité de quartier formée aux abords du groupe scolaire et de la voie de desserte qui lui est liée. A dominante habitat, ce secteur doit également accueillir au moins un équipement public, des commerces de proximité et des services. Ces derniers s'implanteront prioritairement sur la polarité commerciale existante au nord du secteur entre chemin de Guilhermy et voie du canal Saint Martory. Par ailleurs, il convient de pouvoir conforter la mixité fonctionnelle et l'accueil d'activités économiques en proximité de la rocade Arc en ciel en proximité du rond-point Firmin Pons.

### Répondre aux besoins de renforcement des équipements

Équipements publics, activités : le projet devra permettre l'implantation d'équipements publics rendus nécessaires pour l'accueil de futurs habitants mais aussi pour satisfaire les besoins des populations actuelles du quartier Guilhermy et Saint Simon. L'OAP identifie les secteurs pour la réalisation de plusieurs équipement publics dont au moins un groupe scolaire supplémentaire. Un gymnase sera également implanté à côté du collège en proximité de rocade en partie Nord de l'OAP.

Équipements existants : Il s'agit aussi de définir des orientations concernant la desserte de la base de loisirs de la Ramée depuis l'avenue du Général Eisenhower. L'accessibilité de cet équipement communautaire structurant à l'échelle de l'agglomération doit être confortée et qualifiée.

### Définir des principes de composition urbaine en cohérence avec la préservation du patrimoine bâti et paysager

Sur un territoire qui connaît une dynamique de développement et d'urbanisation soutenue, il s'agit de proposer une alternative à la densification urbaine à travers la mise en place d'une structure paysagère pérenne qui définit des principes de développement et de composition urbaine de Guilhermy. Les pourtours de

l'infrastructure de transports en commun sont le support de la création d'une nouvelle trame paysagère. Cet espace ouvert peut être le support d'aménagements légers. L'ensemble de ces programmations doit permettre de maintenir l'identité de faubourg le long du chemin de Guilhermy. Enfin le long de la rocade Arc en ciel, il convient de préserver des terrains afin d'y encadrer la constructibilité, notamment autour de la future infrastructure BUCSM, et d'éviter un front urbain bâti continu. Un schéma directeur réalisé par Toulouse Métropole précise ces principes d'aménagement, leur qualification gabarits et nature (publics, privés...).

### Améliorer le maillage viaire au service du désenclavement du quartier

Le maillage ainsi que les conditions de desserte doivent être confortés préalablement à l'engagement ou à la poursuite de l'urbanisation du secteur Guilhermy. Les voies à conforter ou à créer sont repérées dans le présent schéma de l'OAP et traduites au plan réglementaire par des « emplacements réservés ».

Le désenclavement du secteur représente une composante majeure du projet et constitue un préalable à la poursuite de l'urbanisation de ce territoire. La création de voiries et réseaux est rendue nécessaire pour le développement urbain du secteur, pour répondre au déficit d'équipements existants et favoriser l'accès modes doux aux équipements publics et aux transports en commun.

Afin de ne pas augmenter les conflits d'usages sur la route de Saint-Simon, certains accès identifiés initialement sont supprimés. Le chemin de Licard et surtout Guilhermy ont vocation à assurer la desserte du secteur.

### Renforcer les espaces publics

La création d'espaces publics est un enjeu important de l'OAP. L'identification de trames vertes au sein de l'OAP constitue un des éléments de composition du projet. Elles permettent l'implantation d'aménagements publics à l'échelle du quartier. Elles sont associées à la requalification de voies anciennes ou nouvelles pour caractériser les espaces publics.

## Mixité fonctionnelle et sociale

### Eléments de programmation du projet

- ▶ 400 logements environ, au moins un groupe scolaire, un gymnase, et un ou plusieurs autres équipements à terme.
- ▶ Une diversité de logements (privés, sociaux, location, accession) et de typologies sera recherchée.
- ▶ Un confortement de la vocation d'habitat dans le secteur compris entre l'impasse de Guilhermy et le chemin de Guilhermy devra permettre d'éviter le développement et l'implantation d'activités devant trouver une localisation préférentielle autour de l'avenue du Général Eisenhower.

### Traitement des espaces partagés

**La création d'espaces publics est un enjeu important de l'OAP.** L'identification de trames vertes au sein de l'OAP constitue un des éléments de composition du projet. Elles constituent un support pour développer des aménagements publics à l'échelle du quartier ayant pour vocation à être des lieux de vie destinés majoritairement aux riverains et participant pleinement à la qualité paysagère du secteur. Elles sont associées à la requalification de voies anciennes ou nouvelles pour caractériser les espaces publics.

**Le traitement des espaces partagés s'inscrira dans un objectif d'aménagement vertueux** (sobriété de conception, matériaux perméables...) et assurera confort et polyvalence.

**La placette réalisée au niveau de la rue Las Brugues**, aux abords du nouveau groupe scolaire Guilhermy, a vocation à constituer une micro-centralité de quartier.

**La création d'un nouvel espace à dominante piétonne en lien avec le groupe scolaire** est à réaliser depuis le chemin de Guilhermy, l'impasse de Las Brugues étant insuffisante dans son dimensionnement actuel.

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

### Principes de qualité architecturale

**Les constructions devront s'intégrer dans le tissu environnant** et prendre en compte les caractéristiques des séquences urbaines dans lesquelles elles s'implantent.

**Le traitement architectural des constructions fera l'objet d'une attention particulière dans une optique de diversité des typologies développées.**

**Une grande valeur résidentielle est attendue** ; elle s'illustre notamment par la qualité des espaces communs, le confort d'usage des logements, une générosité des extérieurs privatifs et notamment un confort climatique des logements (ventilation efficace : logements traversants, ventilation double flux, climatisation passive, et mise en place de protections solaires intégrées dès la conception des projets - végétalisation, ombrières, brise-soleil...), mais également d'une qualité du rapport à l'espace extérieur,

**La proximité d'éléments bâtis d'intérêt patrimonial suppose des réponses architecturales judicieuses** en matière de matériaux et de gabarits.

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

- ▶ Secteurs d'intensification faible : de 0 à 6m
- ▶ Secteurs d'intensification moyenne : de 9 à 12m
- ▶ Principe d'intensification forte : de 14 à 18m

**Dans le cadre d'une démarche de développement durable et de qualité urbaine**, des formes urbaines plus diverses et plus compactes sont à privilégier. L'offre de logement sera diversifiée. Le logement intermédiaire et les petits collectifs constitueront la typologie dominante. La réalisation d'habitat groupé ou en bandes est rendue possible et souhaitée sur certains secteurs. A Las Brugues, à proximité du TCSP, des logements collectifs sont privilégiés.

**Dans une logique de projet d'éco-quartier**, des dispositifs techniques liés à cette démarche pourront être réalisés dès lors qu'ils participent d'une démarche de labellisation à l'échelle du bâtiment ou éventuellement pour des opérations à l'échelle du quartier. Les hauteurs de ce cœur de projet seront comprises entre 0 mètre et 18 mètres, la hauteur de 18m étant limitée au secteur en entrée de l'OAP proche de l'avenue du Général Eisenhower et de la desserte en transport en commun en site propre.

**Sur le secteur à dominante de mixité fonctionnelle**, les hauteurs pourront varier de 0 mètre à 18 mètres environ pour permettre notamment la réalisation d'un linéaire bâti le long de l'avenue du Général Eisenhower.

**Sur le secteur de la porte d'entrée de la Ramée et/ou de l'espace à dominante de service public**, un équipement structurant dépassant le rayonnement et l'influence du quartier peut être admis dès lors qu'il est compatible avec les autres principes et conditions d'aménagement de la zone.

## Principes patrimoniaux et paysagers à valoriser ou à créer

**Les formes urbaines, à proximité du chemin de Guilhermy, devront participer au maintien d'une trame de faubourg**, caractéristique de ce secteur et de son identité. Dans cette perspective, la constructibilité sera encadrée sur ce secteur et le maintien des espaces verts privilégié.

**Un projet d'ensemble « plan paysager » devra être réalisé sur l'ensemble des terrains destinés à être urbanisés** afin d'en souligner la cohérence d'ensemble. Les alignements d'arbres remarquables intégrés au projet d'ensemble seront préservés.

**Les éléments de bâti d'intérêt patrimonial** identifiés au plan de zonage doivent être préservés dans leur aspect architectural pour conserver l'identité qualitative du site. Les démolitions de ces bâtiments ne sont donc pas envisageables, seules les réhabilitations ayant pour objet de valoriser ce patrimoine sont acceptées.

## Qualité environnementale et prévention des risques et nuisances

### La trame verte et bleue

**Le canal Saint-Martory sera préservé et mis en valeur** en limitant toute possibilité de construction de bâtiments ou d'aménagements entraînant une forte imperméabilisation des sols ou impactant des espaces de pleine terre. Des interventions visant à conforter la trame paysagère par des plantations sont à privilégier dans le cadre du plan d'aménagement d'ensemble.

**Le canalet du ruisseau le long du chemin de Guilhermy doit être protégé** : il peut faire uniquement l'objet d'aménagements ponctuels visant à conforter les espaces publics et/ou les plantations. Sa fonction hydraulique est à maintenir.

**La porte d'entrée de la base de loisirs de la Ramée est qualifiée en maintenant une trame verte où seule sera admise la réalisation d'aménagements rendus nécessaires à la réalisation d'un équipement public.** Des perméabilités visuelles sont à maintenir dans tous les cas.

**La trame bocagère identifiée (secteur de Las Brugues) est à maintenir ou à reconstituer.** Tout impact direct ou indirect devra faire l'objet d'un plan paysager de détail précisant l'impact éventuel et les mesures compensatoires prévues.

Une zone naturelle arborée accueillant des jardins partagés pourra être aménagée au Nord de la résidence hôtelière. Elle permettra de valoriser l'entrée du secteur de Guilhermy, et sera accessible aux habitants du quartier.

### Les risques et nuisances

Préalablement au démarrage des travaux, le maître d'ouvrage devra s'assurer, à sa charge, de la réalisation d'un "chantier propre" et ainsi envisager de :

- ▶ Réaliser un état des lieux de l'environnement immédiat du chantier voire de l'état des ouvrages avoisinants,
- ▶ Réduire les impacts du chantier pour les riverains,
- ▶ Informer les riverains,
- ▶ Limiter et gérer la production de déchets de chantier,
- ▶ Mettre en place une gestion des déchets

### Le confort climatique

**Les opérations et constructions devront valoriser les démarches innovantes sur le plan de la performance énergétique des bâtiments.**

**Elles feront l'objet d'une conception bioclimatique.** Elles s'inscriront en cohérence avec les principes développés dans l'OAP Qualité Environnementale afin de garantir le confort climatique des espaces extérieurs (ombrage, matériaux, essences végétales...) et des logements (implantations, ventilation, protections solaires...) et de favoriser les économies d'énergie (orientations, ouvertures...).

## Déplacements

### Lignes et stations de transport en commun

L'OAP intègre le projet de réalisation du Boulevard Urbain BUCSM, anciennement compétence du Conseil Général et dorénavant de Toulouse Métropole. Ainsi, la réalisation d'une infrastructure à terme en tant que liaison entre Cugnaux et Toulouse doit être préservée mais les modalités restent à définir.

Ce BUCSM, longeant le secteur Guilhermy, ne constitue pas nécessairement une voirie de desserte du quartier.

L'accès modes actifs vers la plateforme bus et les arrêts de transport en commun est privilégié, notamment pour atteindre les trois arrêts de bus en site propre et la voie cyclable qui fait partie intégrante de cette infrastructure.

### Déplacements modes doux

Au sein du périmètre de l'OAP, les voies modes actifs viennent compléter et faciliter les circulations entre les différents secteurs de l'OAP, en particulier pour assurer une meilleure desserte du groupe scolaire.

Les voies de liaisons spécifiques aux modes de déplacement actifs, piétons et cycles, devront être qualitatives.

Les principales liaisons sont les suivantes :

- ▶ d'est en ouest : depuis la route de Saint-Simon, via le groupe scolaire, la place puis vers la Base de la Ramée ; le long du chemin de Guilhermy
- ▶ du sud au nord : de la rue Las Bruges et l'arrêt de bus vers l'avenue du Général Monsabert ; de la rue Las Bruges à l'embranchement de la route de Saint-Simon ; le long de la voie de bus en site propre et/ou le long de la rue Harchenko et impasse Guilhermy ; le passage par l'impasse de Diane vers le chemin de Licard

Une liaison entre le chemin de Licard, l'arrêt de bus, et le chemin du Grillou est réalisée.

### Desserte des terrains par les voies

Dans un souci de **cohérence de forme urbaine et de fonctionnement**, il est envisagé de réaménager ponctuellement certaines voiries existantes afin de répondre aux besoins de déplacement et d'accessibilité. De plus, le maillage actuel doit être complété par la réalisation de nouvelles voies afin de permettre la desserte des secteurs résidentiels existants et de ceux à venir.

De façon générale, **les voies en impasse seront évitées** de façon à limiter les enclavements. Le positionnement de ces voies impactera le moins possible les parcelles privées limitrophes ainsi que les bâtiments d'activités économiques existants. Leur gabarit sera adapté à leur fonction de desserte et non pas de transit.

Les principaux aménagements prévus en corrélation avec le **phasage du développement urbain** sont les suivants :

- ▶ **Phase A** : prolongement de la rue Las Bruges et création d'un carrefour (C1) au droit de la SA La Garonne ; élargissement du chemin de Guilhermy ; création d'une voie de desserte et maillage réseaux vers l'embranchement route de Saint-Simon.
- ▶ **Phase B** : création d'un carrefour chemin de Guilhermy permettant la création d'une voie de desserte interne du secteur de mixité fonctionnelle ; les caractéristiques d'implantation et de configuration de cette voirie restent à réaliser. Les projets de développement ponctuel, définis comme la reconstruction du même nombre de logements après démolition, une extension de maison individuelle sans création de plus d'un logement ou un projet unique de maison individuelle pourront être autorisés, dans la limite des capacités des infrastructures et voies de desserte existantes.
- ▶ **Phase C** : création d'un carrefour permettant la desserte des équipements publics et création d'un maillage modes actifs.
- ▶ **Phase D** : requalification complète de l'impasse de Guilhermy et de la rue Harchenko ; à terme, requalification de l'impasse de Diane. Les projets de développement ponctuel, définis comme la reconstruction du même nombre de logements après démolition, une extension de maison individuelle sans création de plus d'un logement ou un projet unique de maison individuelle pourront être autorisés, dans la limite des capacités des infrastructures et voies de desserte existantes.
- ▶ **Phase E** : requalification du chemin de Licard ; création d'un maillage entre les rues Simone Signoret, Tino Rossi et en prolongeant de l'impasse Deloume ; aménagement de l'accès chemin de Licard vers le nouvel arrêt de bus. Les projets de développement ponctuel, définis comme la reconstruction du même nombre de logements après démolition, une extension de maison individuelle sans création de plus d'un logement ou un projet unique de maison individuelle pourront être autorisés, dans la limite des capacités des infrastructures et voies de desserte existantes.

### Stationnement

Le stationnement sera majoritairement souterrain. Les stationnements en surface seront minimisés autant que possible et seront végétalisés et ombragés de manière effective.

Les opérations contribueront à éviter tout report de stationnement sur l'espace public.

## Desserte des terrains par les réseaux

### Eaux usées et eau potable

Le développement et le maillage des réseaux existants constituent un des éléments nécessaires à la réalisation d'un projet urbain sur ce secteur.

Des équipements spécifiques sont envisagés en accompagnement du développement urbain. Les réseaux participant d'une démarche écoquartier (cycle de l'eau, énergie) peuvent être admis dès lors qu'ils participent du développement des besoins du secteur.

### Eaux pluviales

Les eaux pluviales sont traitées à la parcelle par des dispositifs paysagers de rétention et d'infiltration.

### Réseaux secs

Les réseaux liés aux technologies de l'information et de la communication devront être confortés, en particulier sur le secteur de mixité fonctionnelle.

### 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 (Règlement du service public de gestion des déchets).

## Phasage du projet

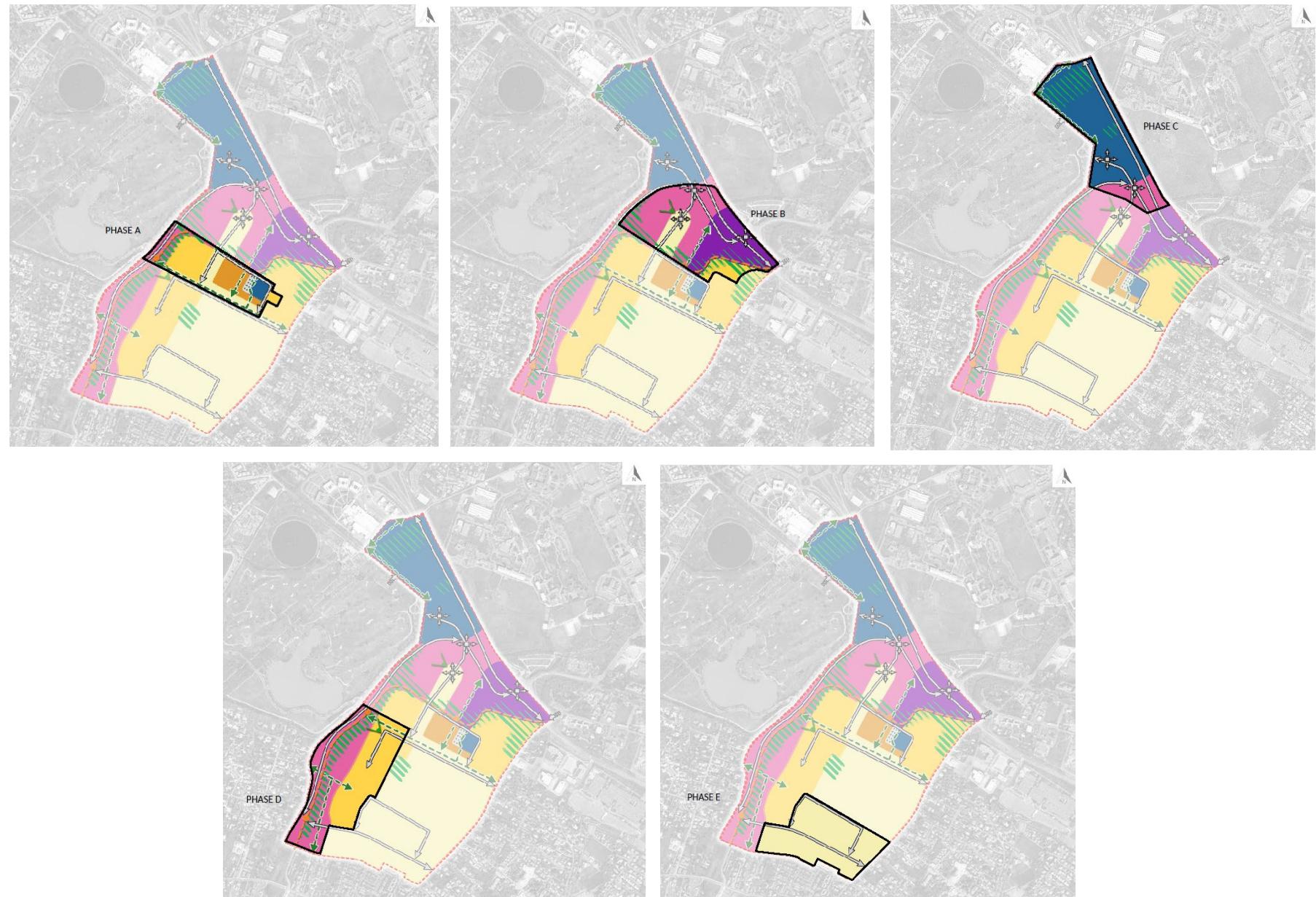
Pour garantir un développement urbain progressif et cohérent du quartier, des principes de phasage des opérations d'aménagements sont mis en œuvre pour permettre la réalisation des équipements publics d'infrastructure adéquats.

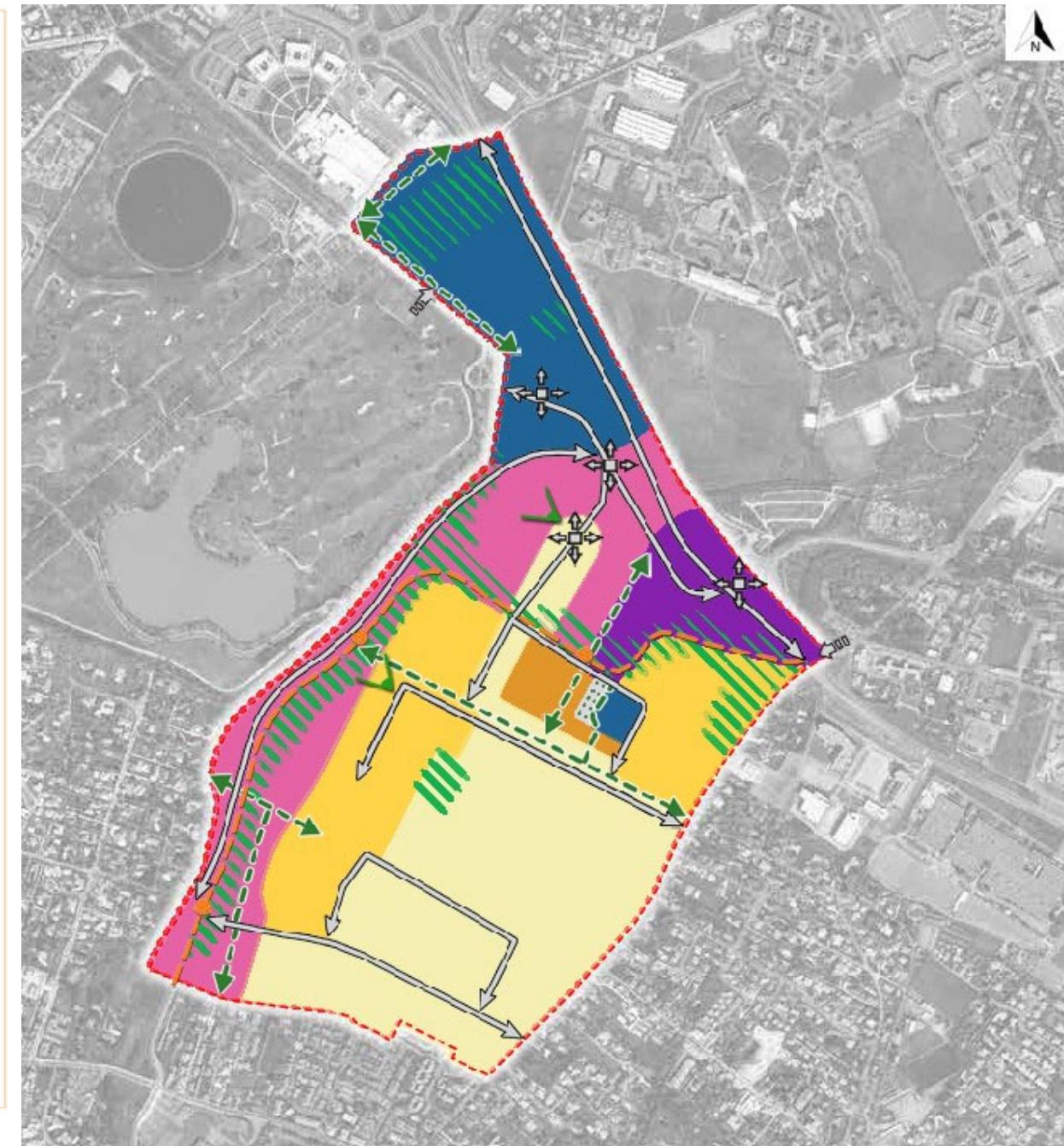
Ainsi, l'urbanisation des phases pourra être effective dès lors que les voiries principales et structurantes de la phase sont définies techniquement et inscrites financièrement. La phase D est conditionnée à la mise en œuvre de la BUCSM.

Les phases identifiées sont les suivantes :

- ▶ **Phase A** : développement autour de la nouvelle centralité
- ▶ **Phase B** : développement au nord de la voie de bus en site propre
- ▶ **Phase C** : développement sur le secteur Rocade
- ▶ **Phase D** : développement le long du BUCSM
- ▶ **Phase E** : développement aux abords du chemin de Licart

Les équipements publics prévus sur la partie nord de l'OAP, dont le gymnase, peuvent être réalisés en avance de phase.

**Illustration des principes de phasage**



## Sommaire

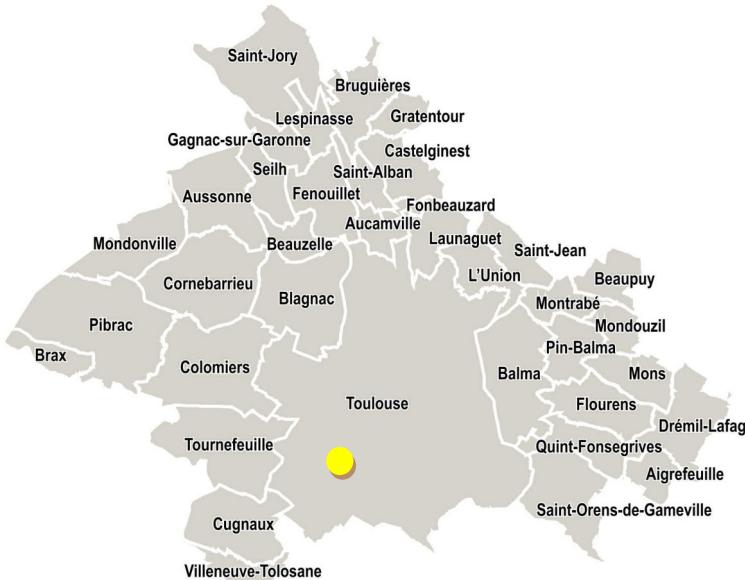
### **5 - Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP)**

#### **5D - OAP par commune**

##### **5D35 – Toulouse - Quartier 15**

- Oasis





## Situation

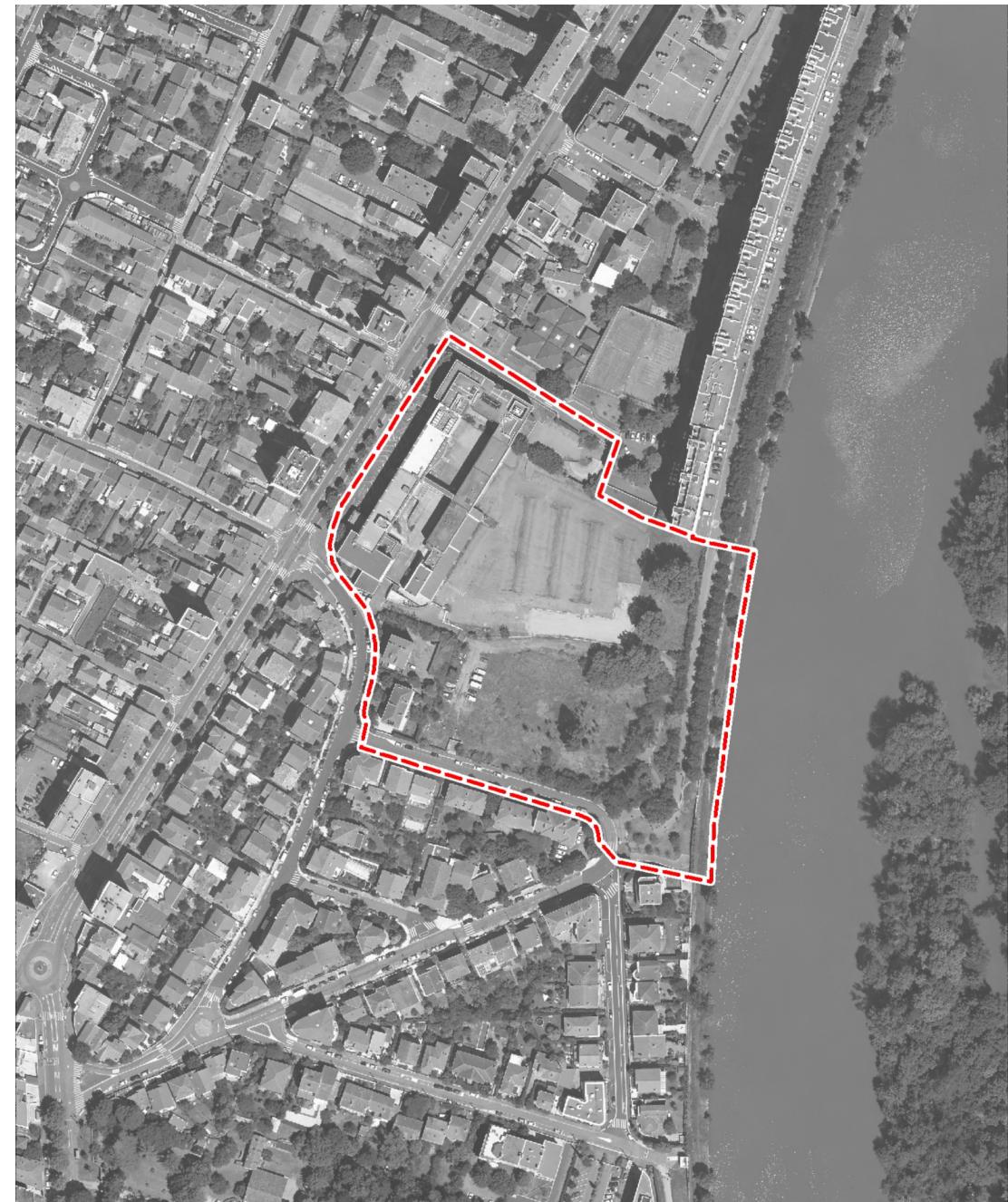
**4,5 ha**

Le territoire de l'OAP est situé dans le quartier 15, entre la Croix de Pierre et le lycée Galliéni, entre la Garonne et l'avenue de Muret, bordé par la rue de l'Oasis.

## 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

**Intensifier en zone urbaine :** accueillir sur la friche anciennement occupée par EDF-RTE et Lindt Gaze, de nouveaux habitants en cœur de zone urbaine bien desservie (à moins de 500m du tramway et moins de 900m du métro) et développer la vie de quartier grâce notamment aux commerces, bureaux, services et équipements divers.

**Transition avec les quartiers environnants :** organiser une transition architecturale qui permettra la greffe avec les secteurs alentours ; organiser une transition des hauteurs de bâtiments et dégager des espaces au sol, privés et publics ; conserver une fenêtre de vue vers les Pyrénées depuis le Pont des Recollets.

**Valorisation et d'intégration des espaces naturels liés à la Garonne :** rendre le fleuve accessible par des liaisons douces ; aménager les abords du fleuve dans le respect de son écosystème ; protéger le quartier des périodes de crue.

## Principes de composition urbaine

### Au cœur du site :

Le secteur à dominante d'habitat est une zone de contact :

- entre les espaces de Garonne, naturels et ouverts au public, et les parcelles urbaines et privées de l'avenue de Muret,
- entre les secteurs exposés aux crues et les secteurs où l'aléa est moins important,
- entre de grandes copropriétés le long de la digue et des maisons d'habitat individuel.

Il s'agit d'organiser cette transition avec les orientations paysagères suivantes :

- les zones de construction se feront en retrait de l'espace dit « stratégique » du PPRNI, afin de préserver la vue vers les Pyrénées et favoriser l'écoulement des eaux vers l'aval en cas de crue exceptionnelle ;
- la hauteur des bâtiments organisera une transition avec les secteurs environnants. Le projet ménagera une gradation générale des hauteurs entre la rue de l'Oasis et les copropriétés de la rue de la digue, tout en ménageant une certaine diversité afin d'éviter un épannelage trop marqué de type « marina ».

Le long de la rue de l'Oasis, les bâtiments auront une hauteur jusqu'à 20 m environ (R+5 maximum), proche des hauteurs des petits collectifs de la rue de l'Oasis et de l'avenue Henri Barbusse. Les bâtiments les plus hauts auront une hauteur maximale de R+13, comparable à la hauteur des résidences de la rue de la digue. Des bâtiments de hauteur intermédiaire (R+5/R+8 par exemple), d'une hauteur comprise entre 20 et 30 m environ, compléteront cette transition.

- L'ensemble du site pourra accueillir un maximum de neuf nouveaux bâtiments principaux à dominante d'habitation.
- L'infiltration des eaux de pluies dans le sol et à la nappe sera favorisée

## Principes de composition urbaine

Une grande qualité architecturale sera recherchée. Le site, ouvert aux regards et aux passages, aura une dimension publique. Il s'agit de rechercher un geste audacieux qui puisse être fédérateur, dont l'écriture architecturale soit pérenne et qui constitue un élément d'identification pour les Toulousains.

### Au contact de l'avenue de Muret :

Le bâtiment tertiaire situé le long de l'avenue de Muret est dorénavant inoccupé, il s'agit aujourd'hui de lui trouver une nouvelle affectation. Au contact de l'avenue de Muret, ce secteur constitue la porte d'entrée du site et a vocation à être une zone d'accueil et d'interfaces :

- à travers la programmation, les équipements, commerces, services et service public pouvant recevoir du public en rez-de-chaussée, la mixité des fonctions créant une zone propice aux rencontres ;
- l'architecture reflétera la mixité du programme et constituera un élément d'appel et de reconnaissance pour le quartier, le bâtiment ne constituera pas une barrière avec le cœur du quartier et une liaison est-ouest sera organisée pour accéder à la Garonne. L'ouverture du bâtiment permettrait de créer une fenêtre sur le fleuve.
- un bâtiment, à dominante d'habitat, constituera le signal de cet ensemble et créera une façade urbaine à l'angle de l'avenue Henri Barbusse et de l'avenue de Muret. Il constituera une proue du bâtiment et sa hauteur, comprise entre 25 et 35 m environ (R+10 maximum), marquera cette fonction.
- Les rez-de-chaussée auront une hauteur généreuse, afin de permettre l'implantation de commerces, d'équipements, de services ou d'activités.
- au sol, l'opération dégagera des espaces ouverts au public sur l'avenue de Muret, afin de rendre les cheminements confortables et créer des espaces de convivialité.
- le bâtiment étant entouré par les espaces publics, toutes les façades seront des « façades avant » : elles devront être soignées et les fonctions logistiques (livraisons, aire de présentation des ordures, ...) seront intégrées au projet.

## Vocations et typologies

Dans un quartier où les formes d'habitat sont variées entre le grand collectif, la maison de ville et l'habitat individuel, le site a vocation à être un endroit fédérateur. Une mixité générationnelle sera recherchée, en s'appuyant notamment sur l'école Maurice Bécanne et le centre petite enfance, afin de susciter des rencontres avec les seniors.

## Orientations programmatiques

Trois secteurs coexistent en fonction de leur proximité à la Garonne et à l'avenue de Muret :

- la frange au contact de la Garonne a une vocation naturelle et de détente, ainsi qu'un rôle d'écoulement des eaux en cas de forte crue.
- le cœur du site a une dominante principale d'habitat, en lien avec la vocation résidentielle des abords. Des équipements, services et commerces pourront compléter éventuellement cette vocation. Les bâtiments seront exemplaires sur le plan environnemental.
- au contact de l'avenue de Muret, l'immeuble existant pourrait accueillir des logements spécifiques et des équipements, des services publics, dont un équipement de proximité, comme par exemple une maison de quartier.

En ce qui concerne la programmation de logements, le périmètre de l'OAP pourrait accueillir environ 350 nouveaux logements +/-10% neufs et en réhabilitation. Pour la part en réhabilitation, les logements seront voués à un public ciblé (par exemple des jeunes actifs).

Les espaces non bâties constituent un enjeu important : il s'agit de dégager des espaces au sol et d'en ouvrir au public, pour des cheminements ou des activités de détente, afin d'en faire des espaces fédérateurs qui contribuent activement à la vie de quartier.

## Principes de traitement des espaces partagés

Des liaisons publiques seront créées afin de favoriser les circulations douces et de faciliter les déplacements au sein du quartier.

Les liaisons est-ouest favoriseront l'accès à la Garonne depuis les quartiers avoisinants. L'ouverture de l'îlot sur l'avenue de Muret permettra un accès facile depuis des quartiers environnants, notamment ceux situés au-delà de la ligne de chemin de fer Toulouse-Auch, La Faourette et Bagatelle notamment.

Les liaisons nord-sud permettront d'accéder au bâtiment de commerces et d'équipements sans être obligé de passer par l'avenue ; elles permettront également d'accéder à l'école Maurice Bécanne de l'impasse Boutinon.

Le stationnement pour les nouveaux bâtiments pourrait être aménagé sous dalle et du stationnement en surface pourrait compléter ce dispositif essentiellement pour les commerces et services. Cette dalle pourrait constituer un espace commun partagé pour l'ensemble des résidents. Un traitement végétal particulièrement soigné sera apporté à cet espace commun privatif pour limiter la minéralisation de la dalle.

## Orientations paysagères

### En bord de Garonne :

Le site est actuellement composé de deux interfaces avec la Garonne :

- la berge en bord du fleuve, qui est étroite, et dont les points d'accès – à Croix de Pierre et Langlade - sont assez éloignés du site
- la liaison piétons-cycles en haut de digue, qui descend vers la place Curvale et offre un panorama qui permet d'embrasser le grand paysage en surplombant le fleuve et en offrant des vues lointaines.

Ces deux liaisons constituent des atouts et ont vocation à être confortées. Il s'agit de créer un nouveau rapport avec le fleuve :

- le paysage fluvial a vocation à s'élargir en haut de digue, par une zone naturelle inspirée par l'écosystème des berges et de l'île du Ramier (choix des essences végétales, par exemple), afin de desserrer l'étreinte actuelle imposée par la digue.
- Un espace vert ouvert au public pourrait être aménagé le long de la digue.

## Réseaux

Les accès à la Garonne seront renforcés.

A long terme, une passerelle piétonnière pourrait permettre l'accès à l'île du Ramier : les ouvrages seraient intégrés au paysage fluvial, par des lignes respectueuses et un choix de matériaux appropriés.

## Déplacements

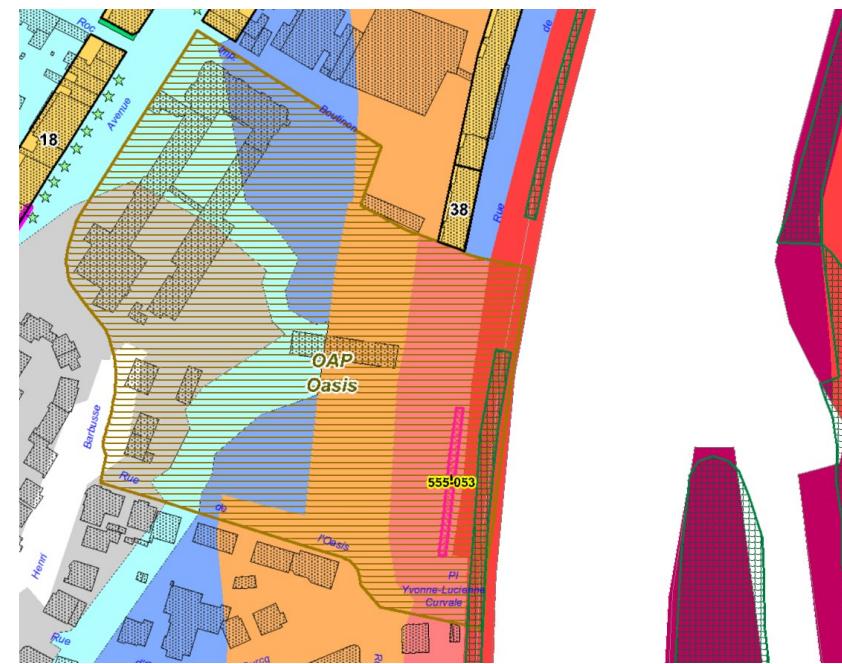
Les flux seront répartis en quatre secteurs distincts, dans la mesure où plusieurs accès, à double sens, seront créés, afin de bien distribuer le trafic autour de l'îlot. De plus, du stationnement pour les visiteurs, usagers et livraison sera aménagé le long de l'avenue de Muret. L'impasse Boutinon sera restructuré pour faciliter les flux avec une placette de dépose minute ; créant ainsi les conditions pour faire demi-tour de façon plus aisée.

## Qualité environnementale et prévention des risques et nuisances

### Les risques et nuisances

Le secteur, situé en zone inondable de la Garonne, est soumis aux prescriptions du PPRI de la Ville de Toulouse. Sa particularité est d'être exposé au risque fort de rupture des digues de Garonne. Celui-ci comprend des zones non constructibles et d'autres soumises à des prescriptions et à des mesures de réduction de la vulnérabilité.

Il est recommandé de réaliser une notice spécifique sur le volet inondation en accompagnement du permis de construire 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...



Extrait du PPRI (approuvé le 20/12/2011) sur le secteur de l'OAP OASIS.

#### PRINCIPES DES VOCATIONS À CONFORTER OU À CRÉER

-  Secteur à dominante d'habitat
  -  Secteur à dominante économique
  -  Secteur à dominante agricole ou naturelle
  -  Secteur à dominante de service public
  -  Secteur de mixité fonctionnelle

#### PRINCIPES DE QUALITÉ ARCHITECTURALE ET DES FORMES URBAINES

- ## Composition de façades urbaines

### PRINCIPES DES ESPACES À CONFORTER OU À CRÉER

#### *principes de traitement des interfaces*

- Accès
  - ↔ Continuité de liaison
  - ↗ Carrefour

principes de dessertes

- Liaison et/ou desserte
  - Liaison mode doux
  - Ligne et station de transports en commun en site propre

## principes de traitement des espaces partagés

-  Espace à dominante piétonne
  -  Espace à dominante de loisirs, de sports et/ou de détente
  -  Parking

#### PRINCIPES PATRIMONIAUX ET PAYSAGERS À VALORISER OU À CRÉER

-  Élément bâti d'intérêt patrimonial
  -  Espace bâti d'intérêt patrimonial
  -  Arbre remarquable
  -  Alignement d'arbres remarquables
  -  Espace naturel ou paysager
  -  Perspectives paysagères



## Sommaire

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

#### **5D - OAP par commune**

##### **5D35 – Toulouse - Quartier 18**

- Bordeblanche



# BORDEBLANCHE

**15 hectares**



## Situation

Le projet est situé dans le quartier 18 « Pradettes – Lardenne – Basso Cambo », entre les quartiers des Pradettes et de Lardenne ; de part et d'autre de La Dépêche du Midi.



## Enjeux

- ▶ Relier les noyaux centraux de Lardenne et des Pradettes grâce à un réseau de pistes cyclables tout en implantant une nouvelle zone d'habitation assurant une transition douce avec le bâti existant
- ▶ Mise en valeur d'un élément de patrimoine industriel identitaire pour le quartier (l'ex Tri Postal)
- ▶ Renforcer les équipements publics autour de la bibliothèque existante, d'un nouvel espace public et d'un nouveau groupe scolaire
- ▶ Proposer une offre de logements diversifiés, d'architecture contemporaine et à faible consommation énergétique

## Objectifs

article L.151-7 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 et conditions d'aménagement de la zone

B  
O  
R  
D  
E  
B  
A  
N  
C  
H  
E

## Principes de composition urbaine

- ▶ **La volonté d'urbaniser le tissu existant** pourra se réaliser grâce à un travail fin de couture urbaine entre le tissu pavillonnaire de Lardenne et les collectifs des Pradettes.
- ▶ **Le développement d'un maillage dense de pistes cyclables Nord-Sud** qui fait défaut actuellement permettrait de créer un trait d'union entre deux quartiers sociologiquement et morphologiquement contrastés. Un mail paysager transversal sera recherché, pour dessiner une liaison douce en diagonale, permettant ainsi aux piétons-cycles de rejoindre par le chemin le plus court le chemin Ramelet Moundi à la place des Pradettes.
- ▶ **Une variété de forme architecturale** pourra être proposée le long de la voirie secondaire du Chemin Bordeblanche pour apporter de l'urbanité à ce secteur.
- ▶ **La réalisation de la liaison entre le futur programme d'habitat et la centralité** de la place des Pradettes est importante pour créer de l'attractivité autour des nouvelles aménités et éviter ainsi que les immeubles de la place des Pradettes tournent le dos au nouveau quartier.

## Vocations et typologies

- ▶ **Ce secteur est dédié majoritairement à de l'habitat.** La hauteur des constructions sera faible au contact du tissu pavillonnaire individuel, puis une transition douce sera amenée progressivement afin que la hauteur soit la plus élevée en cœur d'opération. De part et d'autre de La Dépêche du Midi, l'ensemble du panel de hauteurs pourra être utilisé.
- ▶ **Les nuisances sonores générées par l'activité existante de la Dépêche du Midi sont prises en compte** pour l'implantation des programmes d'habitat afin de faire cohabiter activités et logements.
- ▶ **La vocation du site sera consacrée à du logement, dont une résidence seniors, et des équipements** publics de proximité. Il y a une volonté à ne pas concurrencer les commerces existants de la place des Pradettes, néanmoins l'objectif est de trouver un continuum entre le nouveau quartier et la place des Pradettes pour créer une symbiose et une dynamique entre ces deux entités. Une nouvelle artère piétonne pourrait accueillir des locaux commerciaux en complémentarité de ceux existants, des locaux pour professions libérales et des bureaux (en faible proportion).
- ▶ **Les projets devront veiller à favoriser les grands logements** (T4-T5) compte-tenu de l'intense concentration de petits logements (T1-T2) aux Pradettes.

## Orientations programmatiques

- ▶ Le principe d'urbanisation dans ce secteur est encadré par un **objectif de 100 logements environ à l'hectare** sur les emprises foncières mutables de l'OAP. L'OAP permettra de répondre à l'objectif de production de logement en encadré indiqué dans la feuille de route du POA.
- ▶ **Pour assurer cette urbanisation, plusieurs principes sont retenus :**
  - △ développer un réseau de voies vertes (piétons-cycles)
  - △ compléter des équipements publics de proximité (centre culturel et social, aire de stationnement) pour conforter l'offre actuelle déjà créée dans le cadre de l'aménagement du secteur (crèche, groupe scolaire, bibliothèque, centre d'animation, école, jardins partagés, aire de jeux) et accompagner le programme de logements
  - △ intégrer le principe d'épannelage de hauteurs pour l'habitat à l'ensemble des programmes
- ▶ **En terme de programmation de logements sociaux**, la priorité sur ce secteur sera donnée à l'accession sociale, au regard du fort ratio de logements sociaux locatifs aux Pradettes.
- ▶ Afin d'accueillir dans de bonnes conditions les nouveaux enfants du quartier, dans la partie Nord du terrain situé avenue Jean Baylet **la construction d'un groupe scolaire** participe à l'augmentation de l'offre du bassin scolaire.

## Principes de traitement des espaces partagés

- ▶ **Des espaces publics seront aménagés** pour favoriser le lien social dans ce nouveau « morceau de ville ». Un parc paysagé et arboré, ainsi qu'une place centrale autour du centre culturel et social, permettront de déployer des lieux de rencontre et de convivialité. Le bois sera préservé.
- ▶ **La bibliothèque actuelle des Pradettes**, située dans un écrin végétal, est un équipement public fréquenté et apprécié du public. C'est pourquoi, il est proposé de renforcer les équipements publics le long de la piste cyclable existante : de la bibliothèque, avenue Jean Baylet, jusqu'au chemin Bordeblanche, lieu d'implantation de la crèche, par la construction d'un centre culturel et social.
- ▶ **Un parking paysager de petite taille pourrait être implanté** à proximité de la bibliothèque, du centre culturel et social pour permettre aux usagers motorisés de s'y rendre.
- ▶ **Les aménagements des espaces publics** prendront en compte les enjeux environnementaux,

# Principes et conditions d'aménagement de la zone

## Orientations paysagères

- ▶ **Les éléments présentant un intérêt environnemental et patrimonial sont conservés dans la définition du projet urbain :**
  - le bâtiment du Tri Postal a été partiellement conservé et réhabilité pour accueillir majoritairement de l'habitat
  - la valorisation d'un bosquet et du fossé planté contribuera à renforcer la trame verte
  - les cèdres centenaires au nord du périmètre sont préservés
- ▶ **Un aménagement paysager sera créé** entre l'activité économique de La Dépêche du Midi et le nouveau secteur d'habitat. Cet espace pourrait accueillir, si besoin, des équipements nécessaires à la bonne gestion de l'assainissement pluvial, et des places de stationnement arborées.
- ▶ **Un faisceau pourrait être mis en perspective entre l'ex Tri Postal et La Dépêche** afin de mettre en valeur les bâtiments industriels. Il s'agirait de créer un axe transversal entre ces deux éléments identitaires en proposant une animation paysagère, tout en le complétant, si possible par une animation de façades.

## Réseaux

- ▶ **La requalification du chemin Bordeblanche a été engagée** pour créer une voirie secondaire entre Les Pradettes et le chemin Ramelet Moundi. L'agrandissement de la voie a permis la création de pistes cyclables, de trottoirs accessibles aux personnes en situation d'handicap, des stationnements latéraux, les accès aux nouvelles zones dédiées à l'habitat, ainsi que l'effacement des réseaux.
- ▶ **La création d'une nouvelle voie entre La Dépêche du Midi et la bibliothèque a été réalisée** pour améliorer le maillage viaire vers l'avenue Jean Baylet, et éviter que tous les flux soient concentrés sur le chemin Bordeblanche. Cette voirie permet en effet le désenclavement de la parcelle à l'ouest de La Dépêche, tout en empêchant les flux de transit.
- ▶ **Le traitement du carrefour, avenue Jean Baylet**, complétera le schéma d'organisation viaire pour réduire la dangerosité de la courbe existante.
- ▶ **Le cœur de la parcelle à l'Ouest de La Dépêche sera desservi par une voirie aménagée de façon à limiter la vitesse et prioriser les modes actifs.** Les futurs habitants bénéficieront d'un espace apaisé à dominante piétonne, dans lequel les stationnements des résidents seront en majorité enterrés ou semi enterrés afin d'effacer la voiture du paysage.
- ▶ **Les liaisons douces dans les franges du périmètre de l'OAP permettant de mailler davantage le tissu** seront systématiquement recherchées, et mises en œuvre au gré des opportunités.
- ▶ L'implantation d'un groupe scolaire à l'extrême Est de l'OAP a nécessité **une desserte viaire par une voie à double sens avec raquette de retournement**, la parcelle d'assise du projet n'étant pas traversante.

## 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.

## 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

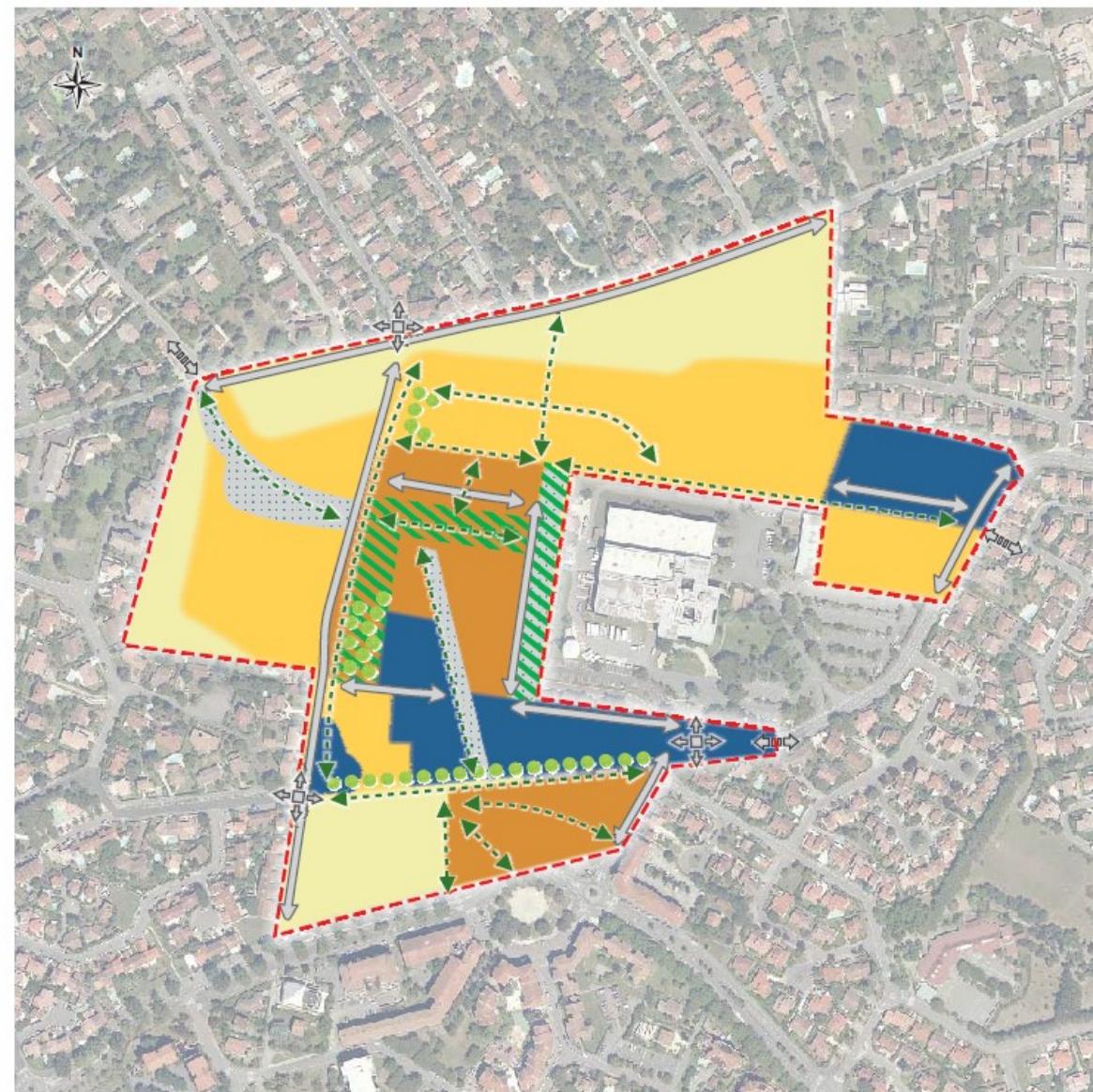
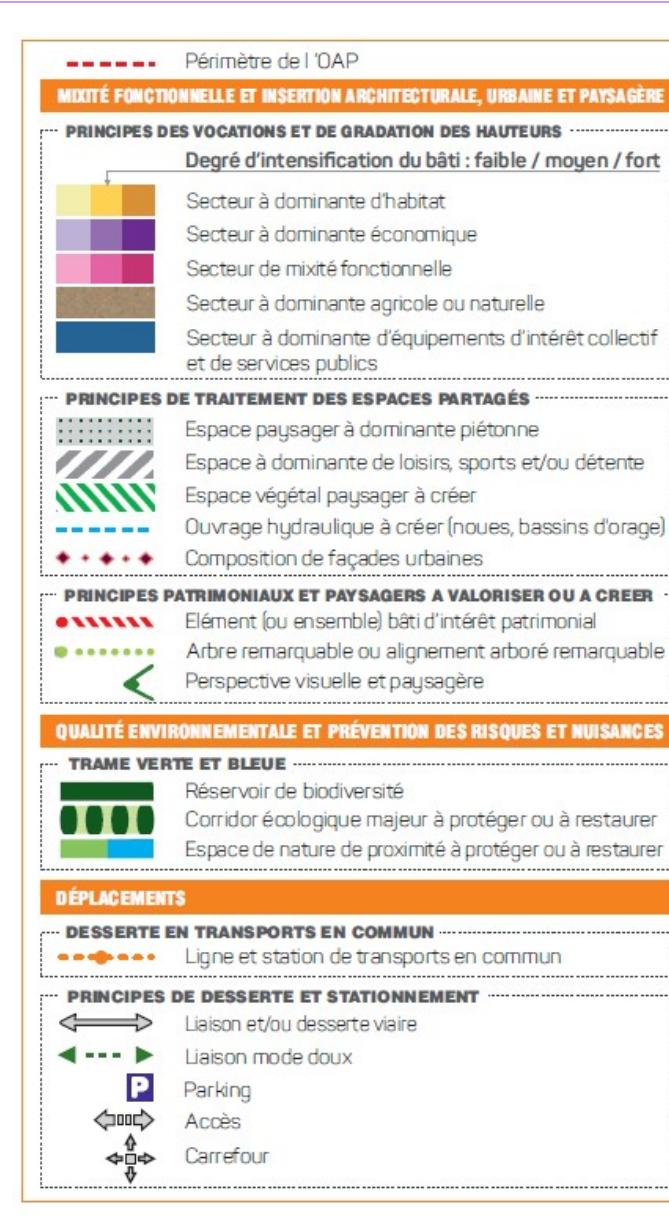
# Principes et conditions d'aménagement de la zone

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.

## Déplacements

- ▶ **L'accès aux arrêts de bus sera privilégié** par la création de cheminements piétonniers. Le projet intègre les perméabilités vers les arrêts de bus pour favoriser les déplacements en transports en commun. Les deux arrêts de bus de la ligne 67, situés sur le chemin Ramelet Moundi, sont accessibles à pied, grâce à une continuité piétonne.
- ▶ **La liaison piétonne vers la place des Pradettes** permettra de rejoindre aisément l'arrêt de bus de la ligne 8.
- ▶ **L'aménagement sécuritaire du carrefour chemin Ramelet Moundi et chemin Catala** prend tout son sens, lorsque l'on met en relation le futur TCSP de l'avenue de Lardenne (RD632), accessible par le chemin Catala (à 800 m de l'ex Tri Postal).
- ▶ **La création de pistes cyclables**, connectées au réseau vert existant, permettra de favoriser les déplacements en 2 roues.

# Principes et conditions d'aménagement de la zone





## Sommaire

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

#### **5D - OAP par commune**

##### **5D35 – Toulouse - Quartier 19**

- Cartoucherie
- Lombez
- Pierre Montané



# CARTOUCHERIE

**30 hectares**



## Situation

Le projet est situé dans le quartier 19 de Toulouse, sur la rive gauche de la Garonne, dans le Quadrant Cépière-Garonne entre l'avenue de Grande-Bretagne (Nord), la voie du TOEC (Ouest), et l'avenue Raymond Badiou (Sud et Est).



## Enjeux

- ▶ **Créer un écoquartier multifonctionnel à dominante habitat**
- ▶ **Intégrer cet écoquartier à ses abords** grâce à une logique d'ensemble
- ▶ **Rendre perméable et ouvrir le secteur sur le reste du quartier :** création de liaisons Nord-Sud (Garonne Cépière) et Est-Ouest (ICAM-Barry)
- ▶ **Utiliser l'espace de manière économe** dans un site de la ville bien desservi par les transports en commun
- ▶ **Assurer la mixité et la diversité des fonctions** par l'implantation des services et équipements nécessaires aux populations à proximité des habitations
- ▶ **Développer la nature en ville par la création d'un parc urbain**

## Objectifs

article L.151-7 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**
- ◆ **Assurer le développement de la commune**
- ◆ **Permettre le renouvellement urbain**
- ◆ **Lutter contre l'insalubrité**

# Principes et conditions d'aménagement de la zone

## Principes de composition urbaine

- ▶ **La Cartoucherie**, ancien site industriel de plusieurs dizaines d'hectares, constitue une enclave au sein du Quadrant Cépière-Garonne. Son aménagement est l'occasion de désenclaver le secteur et d'installer une trame d'espaces publics permettant le développement futur d'un urbanisme harmonieux et cohérent à l'échelle de l'ouest Toulousain.
- ▶ Le quartier sera structuré autour des Halles conservées de manière à **relier, du Nord au Sud et de l'Est à l'Ouest, les différents secteurs du quadrant Cépière-Garonne**.
- ▶ **Les éléments patrimoniaux seront valorisés** : les Halles témoignent du passé industriel du site et véhiculent l'identité du quartier. Elles constituent l'ancrage du projet urbain, en définissant le tracé régulateur du quartier, et le dessin de la place support de la centralité, par l'affichage des deux façades principales emblématiques.
- ▶ **L'intensité urbaine et l'usage du sol seront accrus, en particulier, à proximité des stations de Tram** Cartoucherie et Zenith, structurant l'espace en protection des vents dominants, au profit d'espaces paysagers publics et privés.
- ▶ **La façade sur l'avenue de Grande-Bretagne** sera découpée, alternant bâtiments hauts et bas, permettant des transparencies et la réduction de l'impact de frontalité depuis le quartier Casselardit. Elle sera agrémentée d'une séquence verte dans la partie Est du tram.
- ▶ **La place des Halles**, en lien avec la station de tram Cartoucherie, constituera la polarité du quartier, regroupant commerces et services ainsi qu'un programme spécifique au sein des Halles, devenant un lieu identitaire et de destination à l'échelle de la ville. Les rez-de-chaussée autour de la place des Halles, ainsi que ses accroches sur l'avenue de Grande Bretagne, accueilleront des programmes de commerces et de services.

## Principes de composition urbaine

- ▶ **Le parc en lien avec la station Zenith**, constituera un espace propice au développement de la nature en ville et à l'agrément des habitants et usagers du quartier. Le parc a vocation d'intégrer des espaces de loisirs, de sports, de détente ou encore de restauration ; sa programmation définitive fera l'objet d'une concertation avec les habitants.
- ▶ **La place des modes doux sera affirmée de par l'aménagement de l'espace public** qui donnera une place prioritaire aux piétons et cycles sur l'ensemble du quartier. Les voies accessibles à l'automobile seront des espaces de circulation apaisée, partagés par tous les modes. La vie de quartier sera favorisée grâce à l'application de la réglementation zone 30 ou zone de rencontre.
- ▶ **La composition bâtie s'appuiera sur les principes suivant :**
  - La modération énergétique, par la promotion d'une architecture bioclimatique, l'installation d'un réseau de chaleur vertueux, et la constitution d'ilots de fraîcheur (intensité végétale).
  - La préservation des ressources, en organisant l'infiltration des eaux pluviales (100%), et le développement de corridors écologiques.
  - Une répartition des masses bâties en fonction des contraintes climatiques et acoustiques.
  - Des implantations et des orientations bâties favorisant les apports solaires, la qualité des vues et la gestion des vis-à-vis.
- ▶ Autour du pôle de centralité et du parc, les îlots seront multifonctionnels, accueillant avec les programmes de logements des équipements ou ouvrages d'intérêts collectifs. Dans les autres composantes du quartier, les îlots accueilleront majoritairement des logements et seront conçus sous la forme d'ilots ouverts. Le cœur d'îlot, généreusement dimensionné, permettra le développement d'espaces paysagés.

# CARTOUCHERIE

**30 hectares**

## Vocations et typologies

### VOCATIONS

#### Secteur à dominante habitat :

- ▶ Le projet sera à dominante habitat et proposera une offre diversifiée de logements, à l'architecture contemporaine et à faible consommation énergétique, essentiellement implantés à l'Est et au centre du quartier.

#### Secteur de mixité fonctionnelle :

- ▶ Les secteurs de mixité fonctionnelle sont situés autour des lieux principaux. Ils associeront notamment de l'habitat avec des locaux d'activité et/ou commerciaux ou encore des services publics.
- ▶ Les commerces et services autour de la place des Halles et se prolongeant en bordure de l'avenue de Grande-Bretagne (partie centrale du projet) accueilleront des programmes de commerces et services de proximité pour les habitants du quartier, et des équipements et commerces d'échelle communale, voire d'agglomération. Il s'agira de l'unique pôle commercial du projet.
- ▶ Le secteur de mixité fonctionnelle situé en bordure de l'avenue de Grande-Bretagne – sur la partie est du projet – comportera une programmation mixte composée d'un socle qui accueillera un équipement public ou d'intérêt collectif ou bien des services, ainsi que, majoritairement, des logements aux étages supérieurs. Ce secteur de mixité fonctionnelle présente une diversité de fonctions sans être une polarité commerciale.

#### Secteur à dominante économique :

- ▶ La Halle, bâtiment d'intérêt patrimonial, accueillera un programme à dominante économique. La place Agnès Varda accueillera un équipement culturel.
- ▶ Le sud-ouest, impacté par le cône de bruit de l'aéroport de Blagnac, accueillera des programmes à dominante économique (bureaux/enseignement/formation), avec une intensification le long de la voie du TOEC et de la rue Badiou.

#### Secteur à dominante de service public :

- ▶ Il est prévu l'implantation d'un pôle régional d'enseignement et de formation aux métiers de la santé, d'un groupe scolaire et d'un espace enfance/famille au sud-ouest de la ZAC.
- ▶ Sur la partie Est de la ZAC, à proximité immédiate du parc, sera implanté un équipement public mutualisé à vocation culturelle et socio-culturelle. Cet équipement pourra être implanté dans un bâtiment mixte, en pied d'immeuble de logement par exemple.

## Vocations et typologies

### TYPOLOGIES

#### La diversité typologique participera à la composition d'ensemble :

- L'intensité sera répartie, au sein de chaque îlot, dans une composition volumétrique privilégiant les apports solaires par de fortes ruptures d'épannelage.
- L'intensité forte sera traduite par des bâtiments hauts (hauteur maximale environ 48m) : Ils jalonnent le quartier en constituant des éléments d'accroche urbaine. Ils pourront être implantés également de telle manière à ce que leurs ombres portées balayantes se développent préférentiellement sur des espaces publics. Leur composition devra favoriser l'élancement et la légèreté, en présentant des pans de façade dont la longueur sera significativement inférieure à leur hauteur. A l'Est du tram, les principes d'intensité forte exprimée ci-dessus devront être respectés et sont complétés par les éléments suivants :
  - La généralisation de l'intensité forte dans ce secteur sera traduite par quelques bâtiments pouvant atteindre la hauteur maximale d'environ 48m. Ces points haut devront être accompagnés de volume marquant les ruptures d'épannelage appartenant plus aux intensités moyenne voir faible.
  - L'ensemble devant permettre une gestion raisonnée de la densité respectant des exigences avec notamment des distances suffisantes entre bâtiments garantissant une bonne gestion des vis-à-vis.
- L'intensité moyenne sera traduite par des bâtiments dont la hauteur ne dépassera pas 29m environ pour les logements et 35 pour le bureau/enseignement/ formation. Ils participeront à constituer l'armature urbaine sur les axes principaux et secondaires du quartier. Leur composition devra intégrer des fractionnements suffisants pour éviter la monotonie d'un alignement dense et continu.
- L'intensité faible sera traduite par des bâtiments bas et intermédiaires (hauteur maximale environ 20m et 13m pour la partie à l'angle de la rue Badiou, de la rue Thomas Dupuy et de la promenade jardinée) : ils seront principalement localisés dans les secteurs de cœur de quartier. Leurs implantations et volumétries favoriseront les percées visuelles vers les coeurs d'îlot.

# Principes et conditions d'aménagement de la zone

Orientations programmatiques	Principes de traitement des espaces partagés
<ul style="list-style-type: none"><li>▶ <b>Habitat :</b><ul style="list-style-type: none"><li>- Création d'environ 3 100 logements, mixant de l'habitat collectif / semi-collectif / intermédiaire. Les nouveaux logements seront du locatif privé, de l'accession à la propriété et du logement social.</li><li>- La part de logement social s'inscrira dans les objectifs du Programme Local de l'Habitat (PLH).</li></ul></li><li>▶ <b>Équipements publics :</b><ul style="list-style-type: none"><li>- Groupe scolaire et espace enfance/famille</li><li>- Équipement de proximité. Cet équipement pourra s'installer, à proximité immédiate du parc, dans un bâtiment mixte, dans le socle d'un immeuble de logements par exemple.</li><li>- Équipement culturel en face des halles.</li></ul></li><li>▶ <b>Enseignement supérieur :</b><ul style="list-style-type: none"><li>- Écoles d'enseignement supérieur et de recherche</li></ul></li><li>▶ <b>Activités économiques :</b><ul style="list-style-type: none"><li>- Création d'environ 75 000m<sup>2</sup> de bureaux</li><li>- Création d'environ 13 000m<sup>2</sup> de surfaces commerciales ou de services</li></ul></li><li>▶ <b>Stationnement :</b><ul style="list-style-type: none"><li>- Les espaces publics ne sont pas destinés au stationnement de surface, à l'exception de places PMR et d'aires de livraisons.</li><li>- Le stationnement des automobiles pourra être réparti au sein des îlots et, complémentairement, au sein d'ouvrages mutualisés (type silo).</li></ul></li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>▶ Les espaces partagés seront aménagés de manière à prioriser les circulations douces au sein du quartier. La place de l'automobile sera réduite au minimum nécessaire permettant la desserte des îlots.</li></ul> <p>Ils pourront être composés :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- d'une bande active qui contiendra l'ensemble des équipements nécessaires au bon fonctionnement urbain du quartier (éclairage, arceaux vélos, colonnes enterrées de collecte des déchets, stationnements PMR et aires de livraison).</li><li>- d'une bande fertile perméable qui accueillera des noues d'infiltration chargées d'assurer la collecte et la régulation des eaux pluviales en aérien.</li><li>- Au nord de la Halle, en lien avec la station de tram Cartoucherie, une place piétonne permettra aux activités économiques de se déployer et d'assurer le rôle d'espace public majeur à l'échelle du quartier.</li></ul>

# CARTOUCHERIE

**30 hectares**

## Orientations paysagères

- ▶ **La structuration du quartier s'appuie sur une trame paysagère hiérarchisée :** les trois promenades est-ouest en constituent l'armature, inscrite en prolongement du parc du Barry qui forme un réservoir de biodiversité, jusqu'au parc de la Cartoucherie.
- ▶ **Toutes les voies de desserte seront plantées d'arbres** qui assureront les continuités écologiques et paysagères sur l'ensemble des espaces publics.
- ▶ **Les plantations assureront des fonctions environnementales essentielles :**
  - Limitation des effets d'ilots de chaleur urbains
  - Amélioration de la qualité de l'air
- ▶ **La palette végétale privilégiera les essences locales** adaptées au contexte climatique toulousain.
- ▶ **Les cœurs d'îlot seront paysagés** et accueilleront des arbres de haute tige qui prolongeront les continuités végétales au sein des espaces privés.
- ▶ **La mise en valeur du cycle de l'eau** se réalisera grâce à la collecte et à l'infiltration des eaux pluviales par les noues et par les bassins constituant les promenades.

## Réseaux

- ▶ Le réseau viaire sera maillé afin d'assurer une bonne desserte des différents îlots de l'écoquartier. Il est organisé selon la hiérarchie suivante : voie structurante (avenue de Grande-Bretagne et voie du TOEC), voie de distribution (avenue Badiou), voie de desserte (permettant la circulation à l'intérieur du quartier) puis les venelles qui n'autorisent pas d'accès au stationnement privé des résidences.
- ▶ Les modes doux sont prioritaires sur l'ensemble des espaces publics. Sur les voies périphériques (TOEC – Badiou – Grande Bretagne), des pistes cycles renforceront des itinéraires privilégiés à l'échelle de l'agglomération.
- ▶ Les réseaux numériques devront assurer un raccordement haut débit de l'ensemble des logements, équipements et activités.

## Déplacements

- ▶ L'organisation des déplacements est hiérarchisée par l'aménagement des espaces publics (voir paragraphe « traitement des espaces partagés » et paragraphe « réseaux »).
- ▶ L'accès aux transports en communs (tramway et bus) sera facilité par le maillage d'espace piétons /cycle, qui les connecte aux différents secteurs du quartier.
- ▶ L'ensemble des voies circulables par les véhicules motorisés sera réglementé en zone 30 ou zone de rencontre (espace partagé entre piétons, cycles et véhicules avec une vitesse limitée à 20 Km/h).
- ▶ Le stationnement des automobiles, pour partie, sera assuré au sein de parkings silo dont l'implantation reste à déterminer.

# Principes et conditions d'aménagement de la zone



# LOMBEZ

9 hectares



## Situation

Le projet est situé dans le quartier 19 de Toulouse, dans le Quadrant Cépière-Garonne entre les rues Roquemaurel (Nord), Ella Maillart (Ouest), l'avenue de Lombez (Sud) et le passage Roquemaurel (Est) sur la rive gauche de la Garonne.



## Enjeux

- ▶ **Intégrer ce secteur à ses abords** grâce à une logique d'ensemble
- ▶ **Rendre perméable ce secteur :** création de liaisons Nord-Sud et de liaisons douces Est-Ouest
- ▶ **Renforcer la coulée verte** le long du fossé Roquemaurel
- ▶ **Favoriser l'accès aux transports en commun**
- ▶ **Assurer une cohérence urbaine** le long de l'avenue de Lombez

## Objectifs

*article L.151-7 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 et conditions d'aménagement de la zone

## Principes de composition urbaine

### Trame des espaces publics

- ▶ Le projet prévoit **trois liaisons Nord/Sud** entre l'avenue de Lombez et la rue Roquemaurel, afin de permettre une meilleure desserte du quartier. Elles préfigurent des prolongements à venir vers l'avenue de Grand Bretagne, afin d'améliorer la perméabilité au sein du Quadrant Cépière-Garonne.
- ▶ **Une venelle centrale**, allant de l'Est à l'Ouest, permettra une desserte en modes doux à l'intérieur du secteur. Elle sera prolongée jusqu'à la station de tramway Zenith, facilitant et incitant l'usage du Tramway dans les environs.
- ▶ **Une placette**, à hauteur de la cheminée des Tricotages de l'Ariège, constituera un lieu de rencontre à l'intersection de la venelle et d'une voirie.
- ▶ **La vocation paysagère et écologique de la coulée verte de Roquemaurel** sera renforcée, ainsi que son rôle de liaison douce. La séquence Est de la coulée verte sera élargie, permettant d'améliorer le lien avec le jardin du Polygone et de réutiliser un délaissé foncier privé.

### Composition bâtie

- ▶ **Le long de l'avenue de Lombez et autour de la place de la cheminée**, une intensité urbaine sera recherchée. Ainsi, une composition de façade urbaine sera créée, permettant de tenir et mettre en valeur l'espace urbain (voirie et place), tout en évitant un « effet de barre ». Des interruptions seront autorisées pour rythmer l'architecture et l'espace urbain, en conservant l'harmonie d'ensemble. L'implantation par rapport à l'avenue de Lombez conservera une cohérence d'ensemble. Les hauteurs maximales des constructions seront d'environ 30 m.
- ▶ **Le cœur du quartier** aura une intensité moindre : des transparences seront ménagées au sein des opérations depuis les voiries vers les coeurs d'îlot, qui auront une vocation paysagère affirmée. Les façades le long de la coulée verte seront traitées comme des façades « avant » notamment avec des accès piétons. Les hauteurs maximales seront comprises de 22 m environ, avec des émergences possibles à environ 28 m en angle de voie. Sur la séquence Est de la venelle, des formes urbaines de type « maisons de ville » seront recherchées.
- ▶ **Une architecture contemporaine** est possible et encouragée.
- ▶ La recherche de **performance énergétique** passera également par la recherche de solutions bioclimatiques (implantation, architecture...).

## Vocations et typologies

- ▶ **Le secteur aura une vocation principale d'habitat.** L'habitat sera principalement collectif. Quelques maisons de ville pourront venir s'implanter dans le secteur, le long des venelles en cœur de quartier.
- ▶ **Principalement le long de la coulée verte, des modes d'habiter, inspirés de l'habitat individuel, seront à favoriser** au sein des immeubles collectifs, notamment pour les besoins des familles, des seniors et des Personnes à Mobilité Réduite.
- ▶ **Une diversité des modes d'habiter sera recherchée** (location, accession, social, privé).
- ▶ **Des services et des commerces pourront s'installer sur l'avenue de Lombez et à l'entrée sud-ouest du quartier**, dans la voie menant à la future place de la cheminée des Tricotages de l'Ariège.

## Orientations programmatiques

- ▶ Un équipement Petite Enfance se situera à proximité de la cheminée des Tricotages de l'Ariège.
- ▶ La propriété arborée située à l'est de la voie centrale pourra accueillir un équipement de quartier à l'occasion d'une mutation foncière sur ce terrain.
- ▶ Trois voiries nord-sud sont prévues : un axe central structurant à l'échelle du quadrant Cépière-Garonne, ainsi que deux voies structurantes à l'échelle du quartier.
- ▶ Une liaison douce est-ouest et l'aménagement du fossé Roquemaurel sont également prévus.
- ▶ Le stationnement sera limité en raison de la desserte en bus et de la proximité du tramway et du métro.

# Principes et conditions d'aménagement de la zone

## Principes de traitement des espaces partagés

- ▶ **Un espace public collectif sera aménagé autour de l'ancienne cheminée** des Tricotages de l'Ariège. La cheminée, bâtiment d'intérêt patrimonial, sera mise en valeur par l'espace public aménagé ainsi que par la composition de façade urbaine construite autour de ce espace.
- ▶ Cette cheminée pourra être intégrée à la façade urbaine.
- ▶ Cette place et cette cheminée serviront de point de repère dans le quartier ainsi que d'espace convivial agréable à partager. Une mise en lumière particulière pourra être envisagée.

## Orientations paysagères

- ▶ **Le fossé de Roquemaurel, servant de noue, sera mis en valeur** par la composition végétale. Les plantations le long du fossé Roquemaurel constitueront une coulée verte participant à la trame végétale.
- ▶ **A l'est de la voie centrale, la propriété arborée sera préservée**, afin de protéger son bâtiment et son patrimoine végétal remarquables. Elle constituera un « poumon vert » au sein du quartier et pourra accueillir un équipement de quartier à l'occasion d'une mutation foncière.
- ▶ **Deux perspectives visuelles seront préservées vers la cheminée des Tricotages** de l'Ariège, à partir de l'avenue de Lombez (à l'entrée de la future voie) et de la rue Ella Maillart (à proximité de la station de tramway).

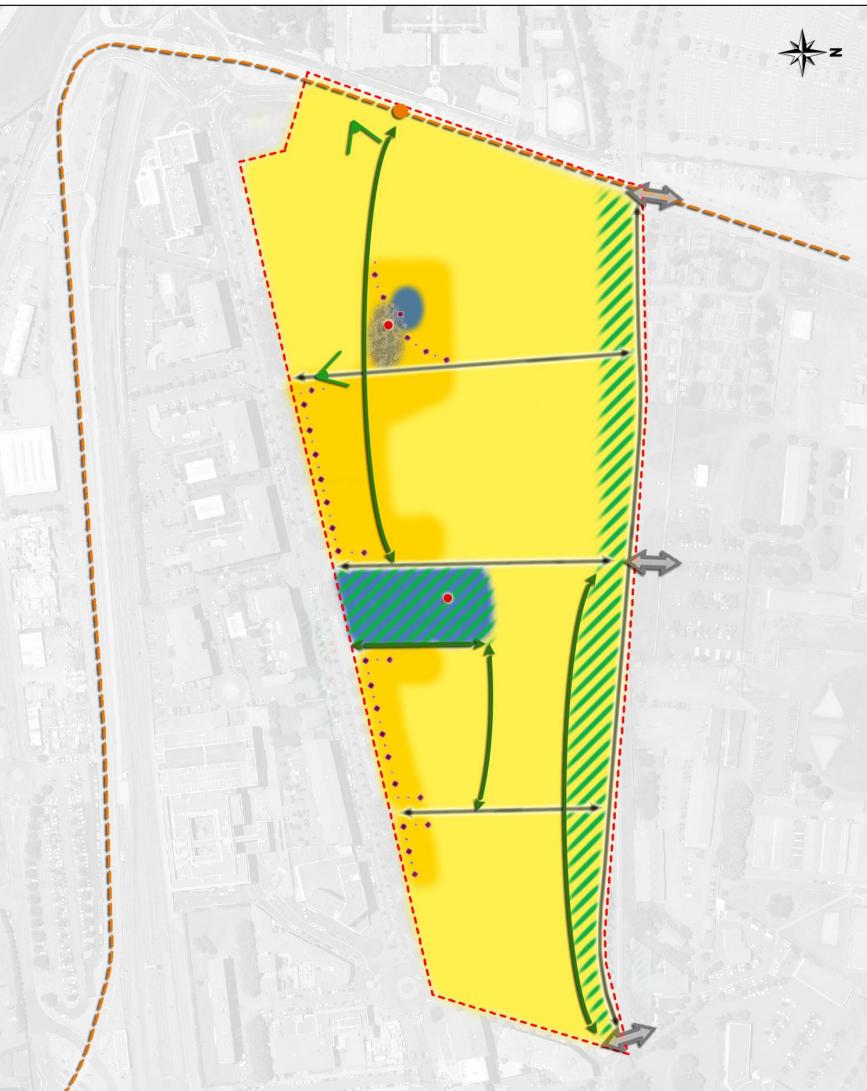
## Réseaux

- ▶ **L'axe central de déplacement**, avec une fonction de liaison inter quartiers, pourra accueillir tous les usages et modes de transport (piéton, cycle, véhicule, transport en commun). Les deux autres axes permettront la circulation des piétons, cycles et véhicules particuliers à l'intérieur du quartier. L'axe central sera plus large que les deux autres.
- ▶ **La venelle** sera réservée aux différents modes de déplacements doux et éventuellement aux services de secours. Elle a vocation à être prolongée jusqu'à la station de tramway.
- ▶ **Sur la partie Est du secteur**, un cheminement pour les modes de déplacement doux complétera la coulée verte au Sud du fossé Roquemaurel

## Déplacements

- ▶ L'accès du tramway sera privilégié grâce à la venelle centrale.
- ▶ L'accès au métro sera privilégié par les liaisons nord/sud

# Principes et conditions d'aménagement de la zone



## PRINCIPES DES VOCATIONS À CONFORTER OU À CRÉER

- Secteur à dominante d'habitat
- Secteur à dominante économique
- Secteur à dominante agricole ou naturelle
- Secteur à dominante de service public
- Secteur de mixité fonctionnelle

## PRINCIPES DE QUALITÉ ARCHITECTURALE ET DES FORMES URBAINES

- Composition de façades urbaines
- Principe d'intensification différenciée

## PRINCIPES DES ESPACES À CONFORTER OU À CRÉER

### *principes de traitement des interfaces*

- Accès
  - Continuité de liaison
  - Carrefour
- principes de desserte*
- Liaison et/ou desserte
  - Liaison mode doux
  - Ligne et station de transports en commun en site propre
- principes de traitement des espaces partagés*

- Espace à dominante piétonne
- Espace à dominante de loisirs, de sports et/ou de détente
- Parking

## PRINCIPES PATRIMONIAUX ET PAYSAGERS À VALORISER OU À CRÉER

- Elément bâti d'intérêt patrimonial
- Espace bâti d'intérêt patrimonial
- Arbre remarquable
- Alignement d'arbres remarquables
- Espace naturel ou paysager
- Perspectives paysagères

# PIERRE MONTANÉ

**15 hectares**



## Situation

Le projet est situé dans le quartier 19 de Toulouse, dans le Quadrant Cépière-Garonne, entre les avenues Raymond Badiou et Grande-Bretagne au nord, le tramway à l'ouest et la rue Roquemaurel au sud, sur la rive gauche de la Garonne.



## Enjeux

- ▶ **Intégrer ce secteur à ses abords,** dans une logique d'ensemble
- ▶ **Rendre perméable et ouvrir le secteur sur le reste du quartier :** création de liaisons nord-sud et est-ouest
- ▶ **Densifier la ville aux abords du tramway**
- ▶ **Créer un quartier et une forme urbaine qui encourage l'usage alternatif à la voiture** (transport en commun, vélo, marche)
- ▶ **Renforcer l'utilisation et l'attractivité de l'équipement sportif** (gymnase et stade)

## Objectifs

article L.151-7 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 et conditions d'aménagement de la zone

## Principes de composition urbaine

### Trame urbaine

- ▶ **Le secteur sera maillé de liaisons nord-sud**, afin de renforcer les liens entre les quartiers au nord de l'avenue de Grande-Bretagne et le secteur de l'avenue de Lombez. Trois voies sont prévues : l'une à l'est entre le parking de l'Institut Catholique d'Arts et Métiers (ICAM) et le passage Roquemaurel, et deux autres en cœur de quartier. Une liaison douce à l'ouest suivra la ligne de tramway et une autre longera le stade et l'ICAM.
- ▶ **Les liaisons est-ouest seront également développées**, tout en conservant l'emprise centrale du stade Pierre Montané. La liaison piétonnière au sein de l'ICAM, qui prolonge l'avenue Raymond Badiou, sera confortée.
- ▶ **Ces liaisons auront notamment pour objet de désenclaver le stade et le gymnase Pierre Montané.**

### Composition urbaine

- ▶ **L'Institut Catholique d'Arts et Métiers (ICAM)** est actuellement orienté vers son entrée intérieure. A terme, une façade tournée vers l'espace public sera recherchée, prioritairement sur l'avenue de Grande Bretagne.
- ▶ **Le long du tramway, les façades auront vocation à structurer l'espace** par une composition cohérente (harmonisation des hauteurs et des distances à l'espace public, composition architecturale). Des interruptions seront acceptées si elles restent en accord avec le principe de cohérence d'ensemble et permettent des transparences.
- ▶ **L'implantation des bâtiments d'habitation permettra une vie en cœur d'îlot** en offrant des transparencies sur l'espace public.
- ▶ **Une architecture moderne** est encouragée.

## Vocations et typologies

- ▶ **À l'est, le secteur** - intégrant les sites de l'Institut Catholique d'Arts et Métiers (ICAM), du service des Espaces Verts de la Ville de Toulouse et du Parc Automobile de la Gendarmerie - **conserve une vocation centrée sur les services publics et d'intérêt collectif**.
- ▶ La restructuration immobilière de l'ICAM doit amener à une moindre consommation d'espace et à libérer des emprises. Le sud de l'emprise de l'ICAM est une réserve foncière prioritairement destinée à recevoir un équipement

scolaire. L'emprise de l'ancien restaurant universitaire a vocation à recevoir un équipement public ou d'intérêt collectif. Une programmation en cohérence avec l'ICAM sera privilégiée. Des opérations de logement pourront éventuellement être envisagées, sous condition d'être de taille modeste ou d'être en lien avec l'ICAM.

- ▶ **Au centre, la zone est principalement destinée aux équipements sportifs et de loisirs.** L'urbanisation alentour aura pour effet de renforcer leur vocation d'équipement de proximité et leur fréquentation. Les équipements actuels pourront être renforcés par des équipements annexes (vestiaires) ou de nouveaux équipements.
- ▶ **A l'ouest, le site de la Base de Défense** (ex Centre d'Essais en Vol) a une vocation à dominante d'habitat, en prolongement de la Cartoucherie et de Roquemaurel. A l'angle sud-ouest de la zone, un espace naturel ou paysager sera conservé.

## Orientations programmatiques

- ▶ **Une intensification de l'usage des terrains sera recherchée** par rapport à l'usage actuel, en cohérence avec les abords et les projets alentours.

## Principes de traitement des espaces partagés

- ▶ **Les voiries feront une place importante aux circulations douces.** Le stationnement sur voirie sera limité.
- ▶ **Aux abords des équipements sportifs, l'espace public pourra comprendre des espaces de repos ou de détente pour les promeneurs,** afin de créer un secteur récréatif au-delà de l'activité sportive.
- ▶ **Une attention particulière sera portée sur le secteur au croisement de la rue Vincent Scotto et de l'avenue de Grande-Bretagne.** Cet espace a vocation à être reconfiguré, en s'articulant avec la future voie vers la rue Roquemaurel et avec le cheminement qui traverse l'ICAM.

# Principes et conditions d'aménagement de la zone

## Orientations paysagères

- ▶ **Le désenclavement du stade aura également vocation à créer un espace de respiration dans le paysage urbain.** Les liaisons douces qui y mènent auront vocation à prolonger les espaces apaisés et végétalisés au sein du tissu urbain environnant.
- ▶ **La composition paysagère sur l'ensemble du secteur sera fait en tenant compte des objectifs de biodiversité avec des espèces végétales variées,** adaptées à la région (résistantes à la sécheresse, peu consommatrices en eau...).
- ▶ **L'avenir des jardins ouvriers sur le site sera d'abord lié à la qualité des sols** et à leur compatibilité pour ce type d'activité.

vigueur.

## Déplacements

- ▶ L'accès au tramway sera privilégié grâce au maillage est-ouest.
- ▶ Les nouvelles voies permettront la desserte automobile.
- ▶ Les espaces publics encourageront les modes de déplacement doux.

## Réseaux

### Voies

- ▶ **Le secteur sera raccordé aux réseaux existants.**

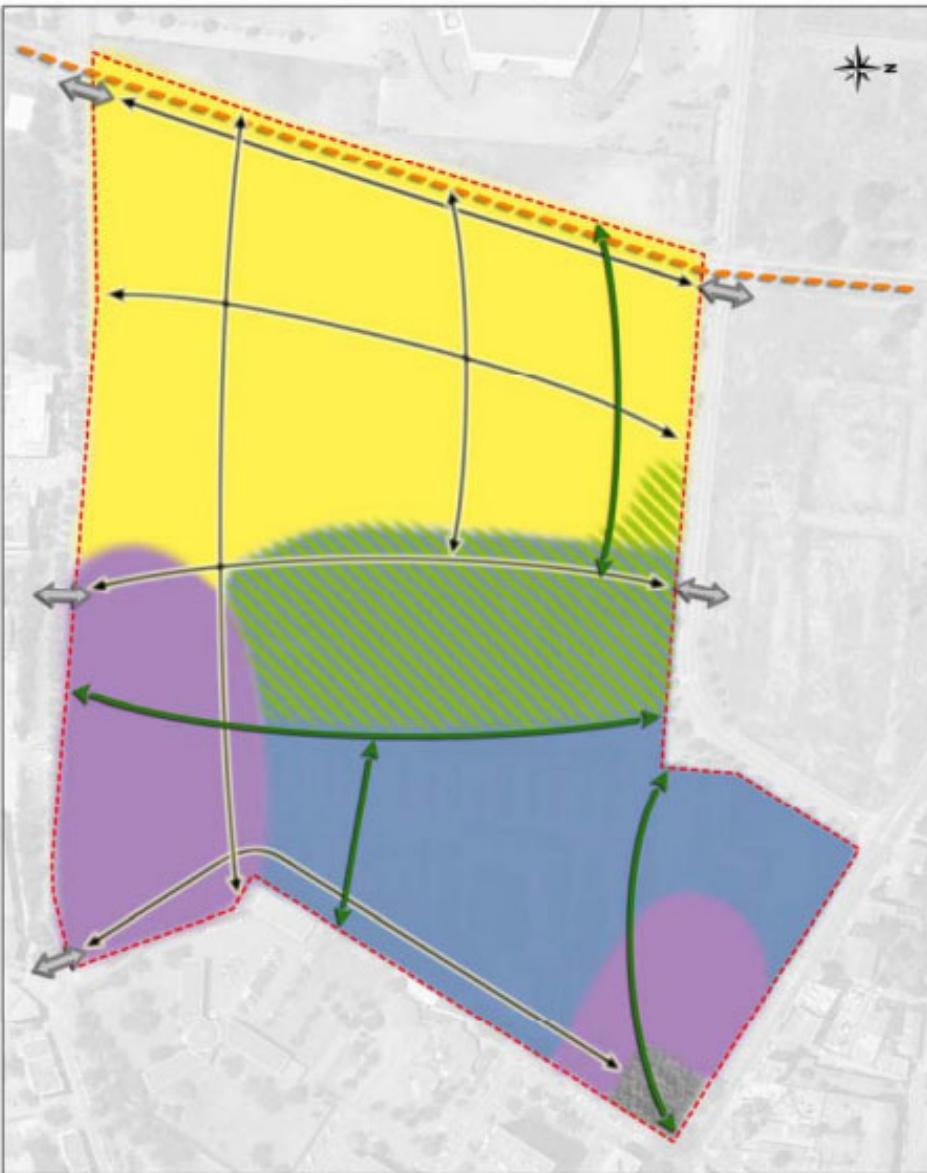
### Eaux usées et Alimentation en Eau Potable

- ▶ **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.**

### 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

# Principes et conditions d'aménagement de la zone



## Sommaire

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

#### **5D - OAP par commune**

##### **5D35 – Toulouse - Quartier 20**

- Purpan - Route de Bayonne





## Situation

70 ha

Le territoire de l'OAP est situé : sur Purpan le Haut dans un secteur à dominante commerciale et d'activité limitrophe au Touch délimitée à l'ouest par le Touch puis le chemin de la Flambère; à l'est par le CHU Purpan et l'avenue des Arènes romaines; au sud par le périphérique A 624; au nord par les rues Jauffre Rudel et Bernard Ventadour.

## 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

### Accompagner une recomposition urbaine

Il s'agit de requalifier l'entrée de ville correspondant à une entrée métropolitaine importante par une requalification des principales voiries existantes. Requalifier les espaces publics, l'accès au Touch. Définir les orientations concernant principalement le renouvellement urbain de l'activité commerciale et économique.

### Affirmer une centralité

Un pôle commercial majeur inscrit au SCOT situé dans un secteur de développement entre la plateforme aéroportuaire et le CHU Purpan qui doit faire l'objet d'orientations de développement plus structurées, notamment en terme d'activités commerciales, afin d'éviter une perte d'attractivité sur ce secteur.

### Développer des liens structurants

Le projet de requalification des infrastructures vise tout à la fois à mieux organiser la desserte des secteurs d'activités commerciales mais aussi de diversifier les possibilités de desserte du site autour de la desserte transport en commun (Linéo) et en favorisant la desserte tous modes, notamment en favorisant la desserte piétonne entre les différents secteurs autour de l'OAP, l'accès au Touch et aux transports en commun. Maintenir la halte bus dans son emprise et ses fonctions.

### Requalifier les principales infrastructures et le stationnement

Une rationalisation et simplification des accès aux voies principales est à rechercher au regard de l'OAP graphique. De nouvelles possibilités d'accès sont possibles si elles correspondent à un principe de maillage global et de diffusion de la circulation au niveau du périmètre d'ensemble de l'OAP. Les accès nouveaux sur les voies principales liées à un besoin ponctuel d'une enseigne sont proscrits, certains accès existant pourront être supprimés dans une logique de fonctionnalité et de sécurisation des voies principales.

### Permettre une réorganisation et une diversification de l'offre économique

Cela passe par une diversification de l'offre commerciale et une qualification de celle-ci en rapport avec l'espace urbain dans laquelle elle se situe et en particulier autour des voies principales que sont la route de Bayonne et la rue Georges Vedel.

La création d'une offre économique plus attractive répondant aussi aux besoins de proximité au regard des grands équipements existants.

Une requalification de l'offre existante (entrepôts commerces) notamment en définissant de nouvelles orientations et recommandations quand à leur implantation.

### Préserver la trame verte du Touch

Définir le périmètre de la trame verte et bleue et limiter les possibilités constructives au sein de cette emprise.

Poursuivre la mise en oeuvre au sein de cette trame de la possibilité de renforcer des liens modes doux inter-quartiers.



## Mixité fonctionnelle et sociale

### Éléments de programmation du projet

Commerces et services :

Renforcer le pôle commercial en précisant les conditions de développement,  
Réorganisation de l'offre commerciale visant à éviter l'éclatement physique de  
l'offre commerciale, des enseignes (multiplications des enseignes dédiées sur les  
parkings).

Activités économiques :

Préserver et qualifier les possibilités d'activités et d'occupation des entrepôts sur  
la partie est de l'OAP,

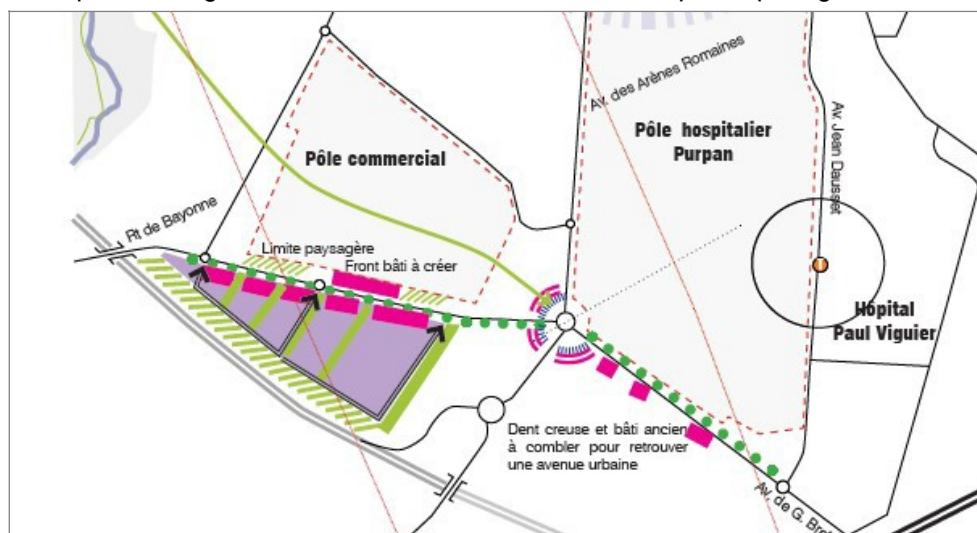
Créer une offre urbaine sur les flux le long des voies primaires,

### Traitement des espaces partagés

Réorganisation phasée du stationnement dans une logique de mutualisation et de  
fisionnement des petites unités commerciales,

Diversification des usages sur le pôle commercial dédié uniquement à du  
stationnement,

Exemple de réorganisation de la trame urbaine et des espaces partagés à terme,



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

### Principes de qualité architecturale

Les façades principales sont traitées architecturalement, les alignements de façades sur les voies principales à intégrer,  
Compléter références architecturales dont parking,

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

**Secteur d'intensification moyenne : de 0 à 12 mètres,**

**Secteur d'intensification forte : de 0 à 16 mètres,**

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

Un enjeu systématique de qualification des espaces publics et privés,

## Qualité environnementale et prévention des risques et nuisances

### La trame verte et bleue

Il s'agit de préserver les rives du Touch en évitant toute construction nouvelle dans la trame verte existante de la métropole,

### Les risques et nuisances

les principales nuisances sont liées à l'activité aéroportuaire. Sur les secteurs où la réalisation de logements est possible elle sera initiée dans une logique de renouvellement urbain. Chaque projet de création de logement devra intégrer un descriptif sur l'intégration du bruit dans le processus constructif.

## Le confort climatique

Réorganisation de l'offre de stationnement par une intégration de dispositifs supplémentaires des stationnements. Des plantations supplémentaires sont à réaliser au regard de l'OAP. La réalisation d'ombrière ou d'équipement d'intégration du stationnement sont à prévoir au sein des emprises de stationnement que ce soit dans les surfaces existantes ou projetées.

L'OAP précise le confortement et la qualification des voies publiques et privées en terme de plantation.

## Déplacements

### Lignes et stations de transport en commun

Liaisons actives à créer vers les stations de transport en commun :

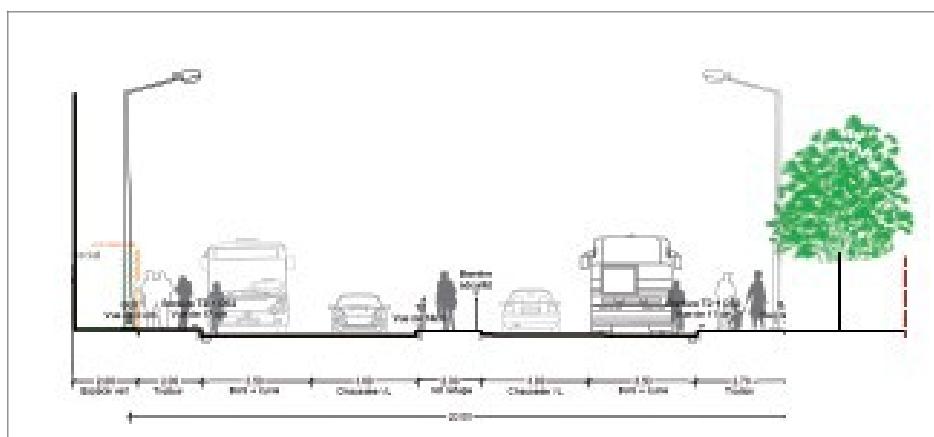
Insertion de la ILNéo prioritaire sur la route de Bayonne. Qualification de la halte bus dans son emprise actuel rue Georges Vedel.

Déplacements modes actifs :

Développer toutes les liaisons interquartiers spécifiées dans l'OAP graphique.

### Desserte des terrains par les voies

Principes d'accès, desserte, de hiérarchisation des voies requalification des voies principales. Développer les plantations le long des infrastructures existantes publique et privées.



## Stationnement

Création, à terme, d'un parking silo, éviter les zones de stationnement dédiées et spécifiques à chaque enseigne,

## Desserte des terrains par les réseaux

Principes d'accès, desserte, voies nouvelles font l'objet de confortement de réseaux, d'effacement et de mise aux normes des réseaux existants.

### 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.

### 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.

## Phasage du projet

Aucune implantation nouvelle ne devra être de nature à obéir les principes de mise en œuvre de l'OAP. L'organisation du développement ne pouvant être que progressive, il est indiqué des principes de localisation de développement et de renouvellement urbain en lien avec le développement sur le pôle commercial, économique existant. :

- 1/ localisation préférentielle au droit de la route de Bayonne
- 2/ Qualifier les abords de l'extension commerciale.
- 3/ localisation à l'alignement des projets.
- 4/ requalification de l'entrée en lien avec la place Baylac et les 2 entrées du CHU, les échanges inter quartiers. Principes de désimperméabilisation à intégrer au projet en accompagnements des circulations piétonnes, renforcement des plantations le long de la route de Bayonne.
- 5/ renouvellement création d'un pôle de restauration, services de part et d'autre de la route de Bayonne. Réorganisation et densification à l'angle de la route de Bayonne et de Georges Vedel.
- 6/ phasage libre : au sud de la route de Bayonne, ensemble commercial en frontalité avec la rocade

