

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

5D7 - Blagnac

Sommaire

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

5D – OAP par commune

5D7 - OAP Blagnac

- Bordebasse
- Grenade Riou
- L'Ourmette



Situation

65,3 ha

Le secteur de Bordebasse est situé sur la commune de Blagnac. Il est cerné par la concession aéroportuaire à l'ouest et, au-delà de la RM902, par le centre commercial au nord et les quartiers du Grand Noble et du Ritouret à l'est.

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

Affirmer la vocation de Bordebasse au sein du grand secteur économique du nord-ouest toulousain

Un écosystème unique

Le secteur Bordebasse s'inscrit au sein du grand secteur économique nord-ouest qui est le site « vitrine » de l'aéronautique mondiale. S'y concentrent des équipements métropolitains et des activités économiques d'excellence : l'Aéroport, le MEETT, le siège d'Airbus Group, de nombreux acteurs d'ingénierie, des sites d'assemblage, de maintenance de la compagnie Air France mais aussi deux musées dédiés à l'aéronautique, un des centres mondiaux de formation de l'avionneur.

Ces fonctions et la concentration des activités de fabrication, de recherches et le centre de décision de l'avionneur européen participent à la forte attractivité et à la visibilité de ce territoire économique. Plus de 1,6 million de m² construits sur l'ensemble du grand nord-ouest constituent la plus forte densité d'immobilier d'entreprise de l'agglomération : bureaux/ locaux d'activité et d'entrepôts.

Une situation privilégiée

Véritable porte d'entrée nationale et internationale de la métropole toulousaine, bien relié au centre-ville de Toulouse par un mode de transport collectif, le sud du secteur de Bordebasse est pleinement intégré à ce pôle économique majeur.

Le centre et le nord du secteur Bordebasse supportent également des fonctions associées à l'écosystème aéronautique et aéroportuaire. Une grande part du secteur reste néanmoins sujet au mitage urbain, où le logement s'entremêle aux implantations commerciales d'opportunités.

L'offre existante, d'environ 80 000 m², y est éclectique. Ceci est lié à la typologie même du parc construit avec des immeubles de bureaux, des locaux productifs, mais aussi des services et aménités urbaines (restauration, hôtellerie...) et d'importants fonciers destinés aux loueurs de véhicules. Ceci est également lié à la qualité de l'offre construite qui est inégale avec des immeubles neufs et récents, d'autres rénovés récemment et une partie de l'offre vieillissante.

L'OAP a pour objectif d'encadrer le renouvellement urbain du secteur pour consolider sa vocation économique et valoriser sa situation privilégiée.

L'ambition est de constituer un site pilote, un pôle d'excellence pour l'accueil d'activités économiques innovantes et mixtes dans un environnement apaisé, porteur de convivialité.

La traduction territoriale se concrétisera par des espaces publics et paysagers propices à la création d'une polarité vivante avec des cheminements qui seront favorables au développement de mobilités décarbonées.

La qualité des immeubles et les formes urbaines sont un enjeu pour faire de ce quartier un pôle économique vertueux polarisant des filières émergentes dans un cadre attractif et vivant. La production immobilière devra donc être diversifiée et se destiner principalement à des activités industrielles, de recherche et de services aux entreprises. Elle pourra accueillir des lieux de formation et d'enseignement, ainsi que l'hébergement associé.

Les objectifs attendus sont de construire des programmes denses, préférant la verticalité à l'étalement. Par ailleurs, la mixité au sein même des bâtiments avec des bureaux, des ateliers productifs, des espaces partagés sera privilégiée. À l'échelle de l'îlot, la mutualisation des espaces fonctionnels, notamment ceux dédiés aux circulations, au stationnement et à la gestion pluviale participera à cette nouvelle vision de la programmation urbaine de Bordebasse.

La création de nouvelles aménités urbaines contribuera à l'attractivité et à la qualité de vie du territoire avec une offre de services, de restauration, de loisirs éclectique destinée aux salariés et aux personnes qui fréquentent ce pôle économique.

Constituer un territoire économique vertueux

La trame paysagère comme valeur capitale

La renaturation des berges du Riou va initier la reconstitution d'une continuité écologique entre l'aéroport le parc du Grand Noble puis vers la Garonne. Les espaces privés devront participer à cette ambition.

Les arbres sains et la structure de haies héritée de la vocation agricole puis résidentielle du site devront être conservés tant que faire se peut. Ainsi les continuités et les densités végétales, sur rue ou en cœur d'îlot, persisteront. L'artificialisation sera compensée par des techniques alternatives de gestion des eaux, propice aux aménagements paysagers favorables à la biodiversité.

Des déplacements piétons-cycles facilités

L'implantation du réseau express vélo et le développement d'aménagements cyclables amélioreront la relation de Bordebasse aux autres communes comme aux autres quartiers blagnacais, notamment aux quartiers habités de l'est (Andromède, Grand Noble, Ritouret, centre-ville, mais aussi le secteur sud accueillant le métro ligne C).

De nouvelles liaisons piétonnes et de nouvelles épaisseurs d'espace public, faciliteront la desserte vers et depuis les stations de transport en commun existantes et futures.

Nouvelles infrastructures

Plusieurs éléments liés à la mobilité sont illustrés par l'OAP ou traduits dans le document graphique du règlement :

- Le principe de franchissement par une passerelle piéton-cycle de la RM902.
- Le prolongement de la ligne aéroport (LA), hypothèse de long terme pour assurer la liaison directe avec le MEETT).
- L'accessibilité du secteur aéroportuaire nord depuis les grands axes routiers (M1 et M902), par la réalisation d'un nouvel échangeur.

Des implantations économiques accompagnées

La collectivité pourra déterminer les actions foncières idoines pour optimiser l'accueil d'activités spécifiques, selon des besoins définis par les échanges entre acteurs publics et privés. Elle accompagnera les opérateurs et sera garante de l'évolution de long terme du quartier, selon le cap qu'elle aura défini.

Mixité fonctionnelle

Éléments de programmation du projet

Intensification et renouvellement à vocation économique

Le long des rues Raymond Grimaud, de Bordebasse, Ganelous et Roland Garros, une optimisation et un remembrement du foncier favoriseront :

- Une intensification des implantations économiques existantes, par valorisation des fonciers non bâtis (parkings, terrains nus résiduels), juxtaposition du bâti, superposition et mutualisation des accès, des cours...
- Un renouvellement par la mutation du logement individuel ou de locaux d'activité vétustes et par la migration de fonctions (stockage de véhicules de location, de cars...)

Ces évolutions auront lieux selon un schéma d'ensemble et un urbanisme négocié à l'échelle du secteur de Bordebasse pour assurer la réalisation des espaces publics et des équipements associés sans discontinuité due au mitage urbain et à la dureté foncière. Elles créeront les conditions de nouvelles implantations économiques accompagnées par la collectivité, selon un équilibre de programmation à l'échelle des sites économiques du nord-ouest toulousain.

Restructuration de grands sites tertiaires

Les grands sites tertiaires, de plusieurs hectares, sont des « pièces urbaines » avec leurs logiques internes en matière de déplacements, de desserte et d'adressage, de paysage. Ils peuvent être ouverts, accessibles ou plus étanches et sécurisés.

La restructuration de ces sites pourra être liée à une optimisation foncière, à une réhabilitation d'un parc vétuste, à une adaptation à de nouveaux besoins. A chaque fois, ces restructurations témoigneront d'une prise en compte des enjeux environnementaux à l'échelle de l'opération comme à l'échelle urbaine.

Traitement des espaces partagés

Le renouvellement urbain et économique du secteur s'accompagne d'une création et d'une requalification des espaces publics.

Sur l'îlot formé par l'avenue Escadrille Normandie Niemen, la route de Bordebasse et la rue Ganelous, un espace paysager public constituera un lieu de convivialité au cœur de Bordebasse, à la croisée des chemins.

Des cheminements piétons confortables assureront la desserte du secteur, notamment depuis et vers les stations de transport en commun. Des liaisons cyclables seront constituées en cohérence avec les grands parcours pendulaire, par l'implantation des réseaux express vélo 1 et 11. De nouveaux maillons, sur le modèle de la voie verte, assureront l'accessibilité piéton-cycle du territoire.

Sur le principe d'un campus, certains espaces privés pourront participer au maillage fin de voies piétons-cycles (espaces accessibles en journée). Le confort d'usage de ces espaces sera assuré par une charpente végétale mêlant alignements d'arbres sur les voies publiques et traitement paysager des espaces privés, notamment en limites.

Autour des voies dédiées aux « flux » piétons-cycles, de nouvelles épaisseurs d'espace publics seront définies pour accueillir les fonctions supports : assises, stationnement vélo et micro-mobilité et pour en limiter l'encombrement (borne de recyclage...).

Qualité de l'insertion architecturale, urbaine et paysagère

Principes d'insertion dans le tissu urbain environnant

Secteur d'intensification moyenne ; favorable aux opérations associant activité productive et fonctions tertiaires juxtaposés ou superposés.

Secteur d'intensification forte ; propice au (re)déploiement d'une offre structurée d'activité tertiaire, de haute qualité en matière d'architecture et d'intégration paysagère.

Composer une façade urbaine ; participer à une « vitrine » du secteur Bordebasse le long de la RM 902 en constituant, en fond de parcelle et depuis l'axe, un premier plan arboré qui soustrait au regard les éléments techniques, puis des façades nord de qualité.

Penser la manière dont chaque opération :

- Anime les grandes séquences urbaines, le long de l'entrée de ville et des avenues internes au quartier, comme le long des transports en commun.
- Intègre les perspectives depuis l'aéroport, porte d'entrée internationale pour la métropole toulousaine, et depuis la rive habitée de Blagnac : les quartiers du Ritouret et Grand Noble.

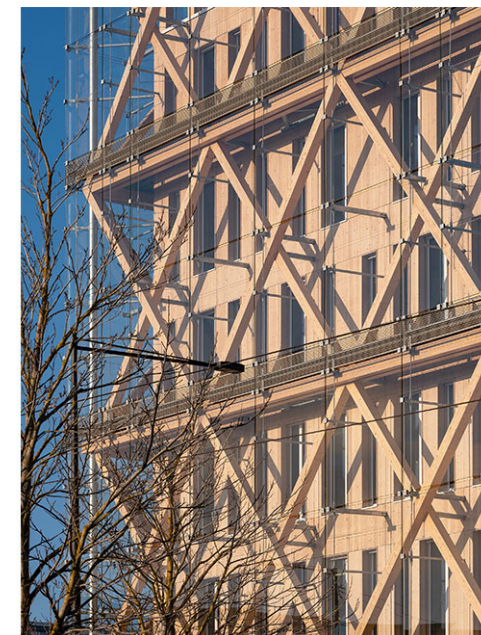
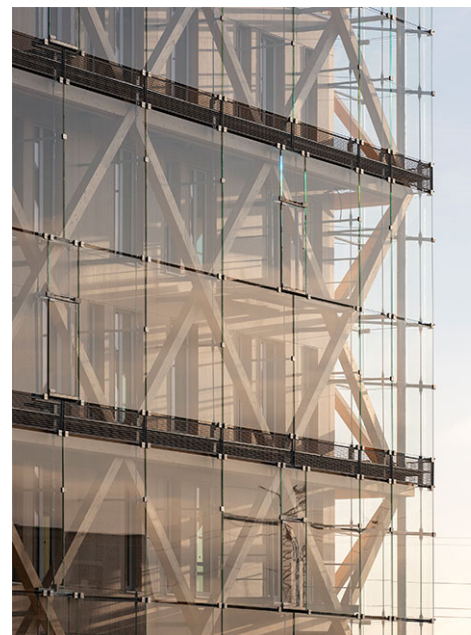
Proposer une organisation traversante plutôt qu'étanche (avec contrôle d'accès si nécessaire) afin de raccourcir les parcours modes actifs, en cohérence avec la trame d'espaces publics.

Principes de qualité architecturale

Tissu d'activité tertiaire

- ▶ Assurer la valeur d'usage par :
 - la qualité des espaces communs, en particulier de la séquence d'accès et de la relation à l'espace public,
 - des espaces de travail traversants, permettant l'éclairage et la ventilation naturelle,
 - des extérieurs végétalisés et appropriables.
- ▶ Penser la résilience du bâtiment par des dispositifs bioclimatiques limitant la dépendance aux systèmes, et par une évolutivité du plan.
- ▶ Objectiver la qualité de conception par la labellisation et la certification environnementale.

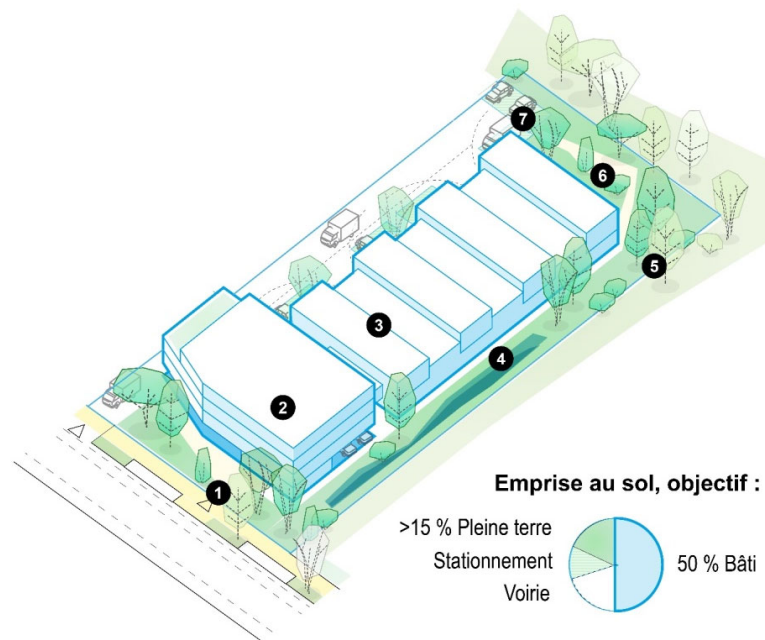
Double peau et filière bois, GRAAM architecture @Nicolas Waltefaugle



Tissu d'activité productive

Planter les espaces de bureaux côté rue, déployés sur plusieurs niveaux, et proposer une façade d'expression sobre et de composition équilibrée, notamment en matière de baies. Rythmer les volumes des locaux productifs : par exemple par un traitement différencié du socle, un dispositif d'éclairage naturel en toiture.

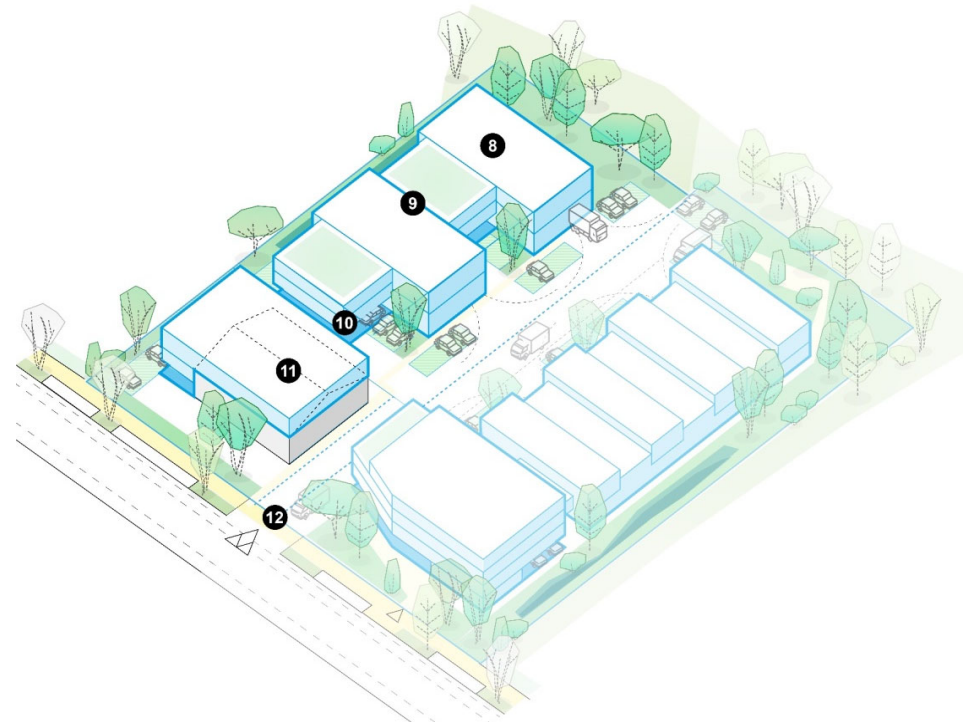
Pour les opérations d'envergure et/ou nécessitant un fonctionnement cloisonné, optimiser les emprises du bâti, des voies et du stationnement pour assurer la valeur environnementale et paysagère du projet.



Qualité des opérations

1. Adresse urbaine, confort des accès piéton/cycle
2. Traitement qualitatif des volumes et des façades
3. Lumière et ventilation naturelle, approche bioclimatique
4. Rétention / infiltration des eaux pluviales
5. Épaisseur et continuité paysagères
6. Diversité des strates végétales
7. Perméabilité des sols du stationnement en surface

Pour les cellules d'activité de faible surfaces (< 500 m²), favoriser les modèles mutualisant les accès, les voies et les espaces de manœuvre. Proposer la mitoyenneté ou le partage du bâti de manière à améliorer les performances énergétiques et optimiser les emprises.



Plusieurs réponses possibles pour une nouvelle densité, compatible avec une emprise au sol maîtrisée

1. Superposition bureaux/ateliers ou ateliers/ateliers
2. Juxtaposition des locaux
3. Part du stationnement dans l'emprise au sol du bâti
4. Surélévation ou structure indépendante
5. Mutualisation des accès et de la cour

Principes paysagers à valoriser ou à créer

Adapter l'implantation du bâti à la conservation du patrimoine végétal existant et associer le paysage à la qualité d'usage du lieu de travail.

Tissu d'activité tertiaire

Considérer le projet paysager dès les phases amont du projet, au même titre que le projet de construction, et associer la pleine terre aux aménagements paysagers communs (allées, parvis, grands patios...),

Proposer des dispositifs paysagers durables, sans complexité d'entretien, notamment pour les aménagements sur dalle ou sur terrasse.

Tissu d'activité productive

Traiter le recul sur voie par un aménagement paysager complémentaire de l'espace public, participant au paysage de la rue et identifiant les accès piétons.

Déployer plusieurs strates pour favoriser la biodiversité :

- Strate arborée : assurer de bonnes conditions de développement en privilégiant des fosses de plantation continues d'une largeur supérieure à 1,8 m pour un volume minimal souhaité de 8 m³ par arbre.
- Strate arbustive : maintenir et reconstituer les haies champêtres en limites.
- Strate herbacée.



Petites cellules autour d'une cour, ateliers de Valbonne, Comte & Vollenweider

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...

A proximité du Riou, accompagner le projet public de renaturation des berges par le maintien en pleine terre des espaces contigus et un choix d'essences adaptées.

Respecter la palette végétale annexée au PLUi-H.

Les risques et nuisances

Limiter l'artificialisation des sols par un déploiement minimal de voirie interne.

Assurer la perméabilité du stationnement de surface des véhicules légers et limiter les ruissellements sur de larges surfaces, sources de pollution.

Le confort climatique

Appliquer les principes de l'architecture bioclimatique : maîtrise des expositions et de l'ensoleillement avec des solutions différenciées selon les façades (double peau, brise-soleil), permettre la lumière et la ventilation naturelle (bâtiment traversant, larges ouvrants).

Affronter les causes de la surchauffe :

- Planter des arbres de haute tige à feuillage caduc pour ombrager les espaces de stationnement et les façades exposées en été.
- Choisir des matériaux clairs et à fort albédo (y compris les sols extérieurs)

Valoriser les surfaces de toitures : panneaux photovoltaïques, végétalisation, récupération des eaux de pluie...

Déplacements

Lignes et stations de transport en commun

Une ligne de bus (30) emprunte l'avenue Albert Durand, l'avenue de l'escadrille Normandie Niemen et la rue Roland Garros. Elle lie l'aéroport au MEETT.

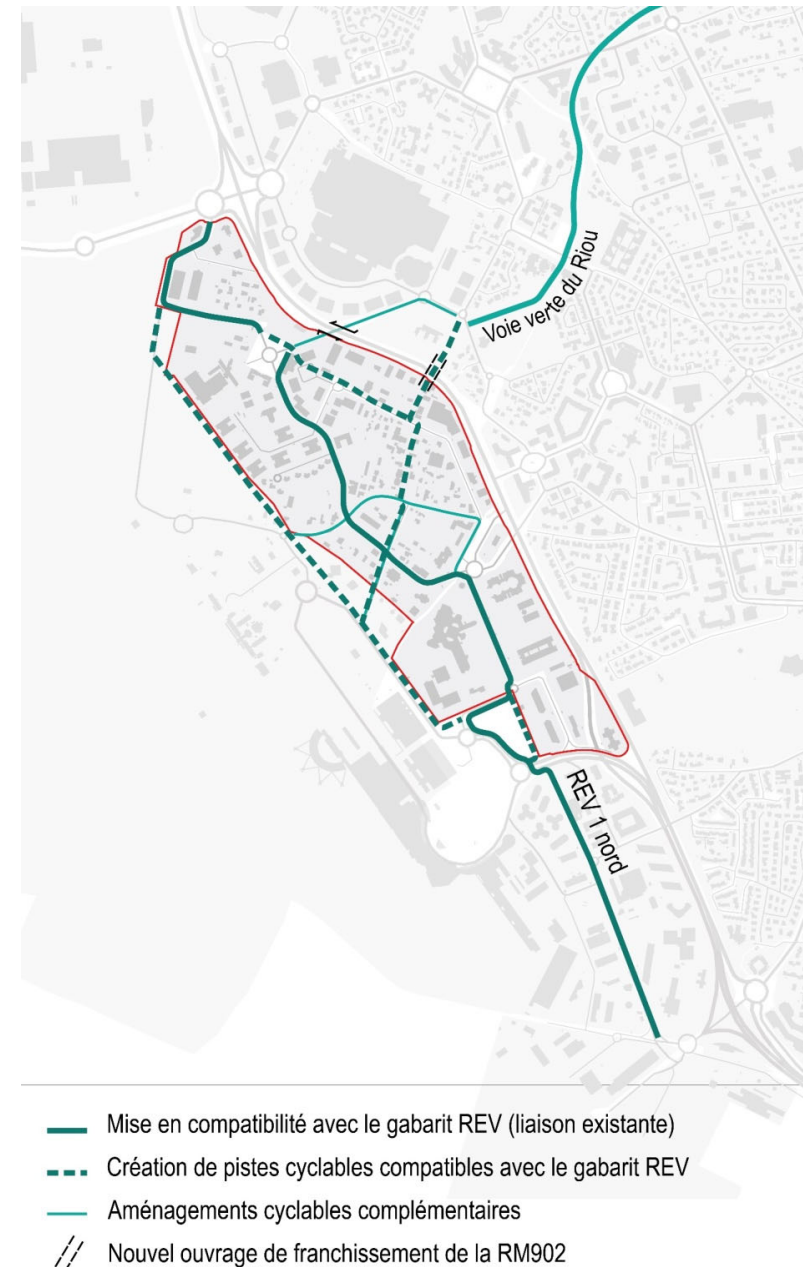
La station Aéroport, terminus de la ligne de tramway LA, se situe à moins de 600 m de la partie sud du secteur Bordebasse (le long de l'avenue Albert Durand). L'OAP illustre également l'hypothèse d'un prolongement de la ligne vers le MEETT.

- ▶ Aménager la desserte piétonne au sein des opérations selon les trajets les plus courts et les plus confortables depuis les stations de transport en commun.

Déplacements modes actifs

L'implantation des réseaux express vélo 1 (Toulouse-Seilh) et 11 (Toulouse-Mondonville) assure la continuité des aménagements le long de la zone aéronautique et aéroportuaire.

- ▶ Tenir compte des tracés précis et des nécessités d'aménagements et de connexions des REV lorsque ceux-ci auront été étudiés précisément.
- ▶ Adresser les accès cyclables sur ou vers le REV. Disposer les stationnements sécurisés de plain-pied et les adapter aux différentes tailles de vélos - de manière à inciter à leur usage quotidien.



Desserte des terrains par les voies

Favoriser la mutualisation des espaces liés aux usages routiers (accès, espaces de giration) afin de rationaliser leur nombre.

Stationnement

Pour le stationnement de surface :

- Constituer une aire de stationnement optimisée, avec un déploiement minimal de voie et sans cerner le bâti.
- Traiter le stationnement des véhicules légers avec des sols perméables.
- Assurer un paysagement de qualité et pérenne (cf. principes paysagers à valoriser ou à créer).

Tissu d'activité tertiaire

Concentrer le stationnement dans l'empreinte au sol du bâti et traiter l'excédent en silo, avec des solutions de réversibilité ou de désassemblage.

Tissu d'activité productive

Lorsque des fonctions peuvent être disposées en étage (bureaux, services), déployer une part du stationnement dans l'empreinte au sol du bâti, en rez-de chaussée ou en sous-sol.

Desserte des terrains par les réseaux

Eaux usées et eau potable

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

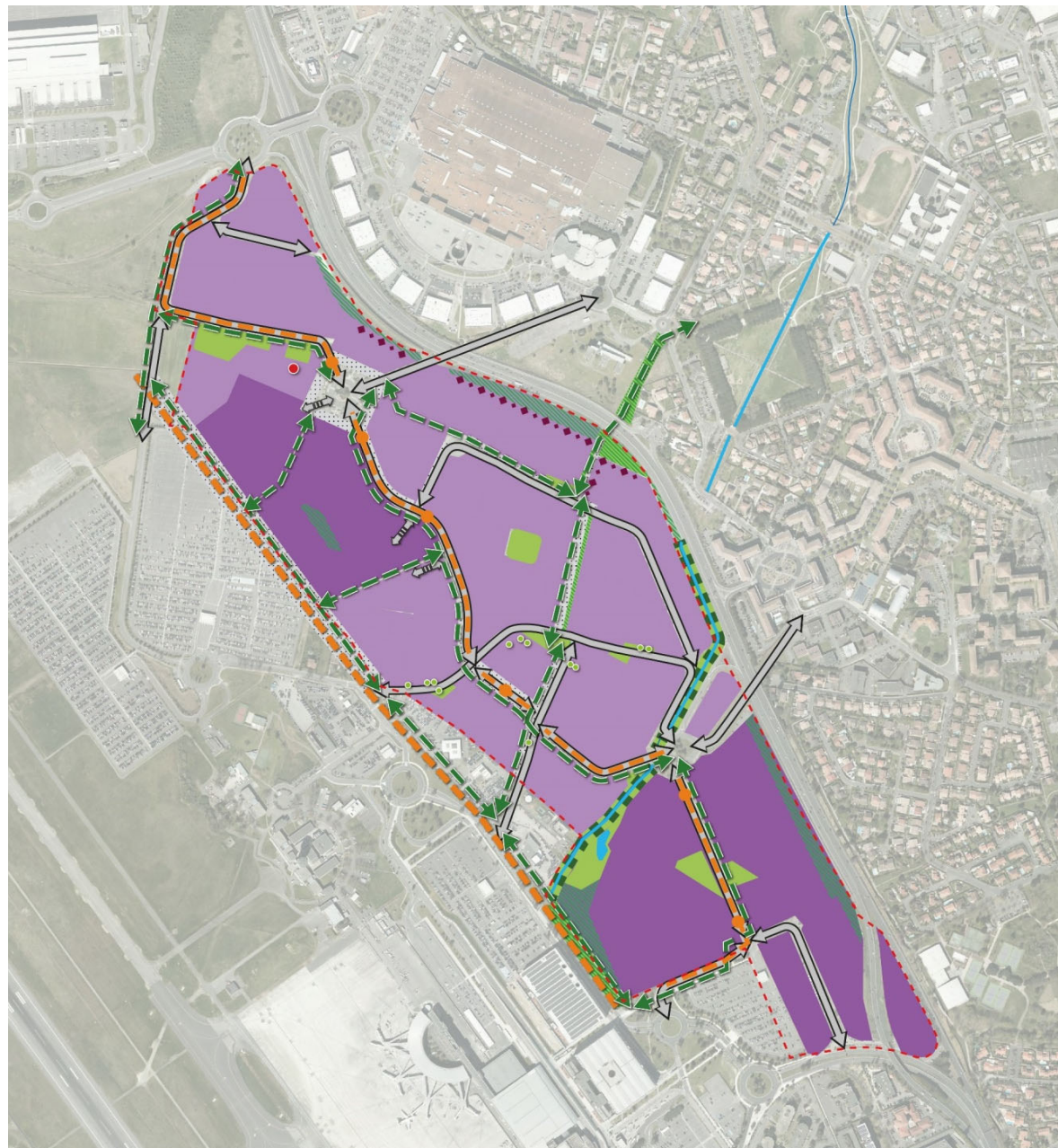
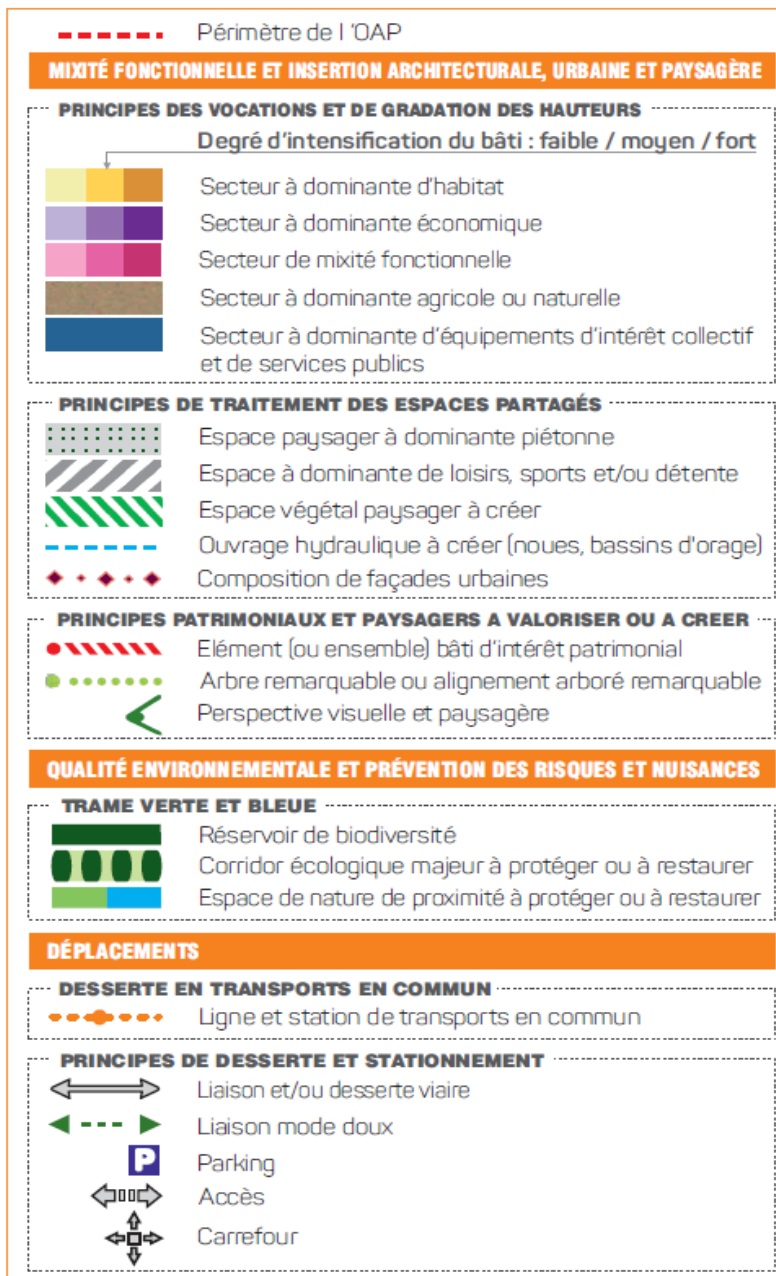
Prévoir une gestion intégrée des eaux de pluie, et privilégier des solutions qui profitent aux plantations et végétaux par des solutions directes ou indirectes.

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 et des dispositifs paysagers (bassin ou fossé filtrant, noue), avec une attention particulière liée à la proximité de la nappe phréatique.

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

1.26 ha

Le territoire de l'OA est situé le long de la route de Grenade, dans une séquence qui lie le quartier Andromède à la ville plus anciennement constituée. Ce secteur est sur une enclave d'habitat cernée par des espaces naturels et de grands équipements sportifs.

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

Intégrer la grande séquence paysagère et urbaine de la route de Grenade

Exemplarité du renouvellement urbain

Le projet consiste à permettre une recomposition foncière entière, où l'action des porteurs de projet sert l'ambition collective.

La programmation de logements participe à l'objectif de production de logement social de la commune et permet de constituer de nouveaux espaces publics au bénéfice de tous.

Valorisation de la trame verte et bleue

Le projet assure la perception et l'accessibilité publique du parc des berges du Riou depuis la route de Grenade.

Il préserve les boisements : la voie verte se déploie au-delà de la ripisylve du Riou, secteur de biodiversité protégé par un Espace Boisé Classé.

Mixité fonctionnelle et sociale

Éléments de programmation du projet

Une part sociale d'un minimum de 25% de logements locatifs social et 10% d'accession sociale est souhaitée à l'échelle des autorisations d'urbanisme. L'habitat

sera principalement collectif.

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

Capacité de programmation en rez-de-chaussée : services, profession libérale.

Traitement des espaces partagés

Préservation de la ripisylve, meilleure accessibilité et valorisation des aménagements paysagers de la continuité verte du Riou,

Esprit de parc habité : recherche systématique de pleine-terre et de plantation, déploiement minimal de voirie, éviter les voies échelle (habitations de 3ème familleB) sauf si elles font l'objet d'un traitement paysager sans usage de voirie ou de stationnement ,

Aménité des espaces collectifs, prise en compte des nouveaux usages notamment en matière de mobilité (vélos cargos, électriques, etc.)

Qualité de l'insertion architecturale, urbaine et paysagère

Principes de qualité architecturale

Variété typologique du bâti et du logement,

Suivi des préconisations du rapport Girometti-Leclerc en matière de qualité du logement, (favoriser les logements traversants, veiller à la qualité d'usage des logements, respecter les superficies minimales des logements fixés par délibération du Conseil Municipal, ...)

Matériaux alternatifs au béton, bio-sourcés,

Générosité des espaces extérieurs privatifs et partagés,

Traitement paysager des clôtures, principe de double limite (pub lic-collectif et collectif-privé) pour prévenir les vis-à-vis et recours aux occultations,

Principes d'insertion dans le tissu urbain environnant

Secteur d'intensification moyenne : H de 7 à 9 mètres, habitat intermédiaire

Secteur d'intensification forte : H de 9 à 18 mètres, habitat collectif

Permettre des formes en contraste avec tissu pavillonnaire voisin par une forte présence végétale.

Les commerces et services pourront se repositionner seulement en partie nord du périmètre de cette OA au droit de la route de Grenade afin d'en constituer un espace de vitrine qui contribuera à la qualité paysagère de par son traitement.

Principes patrimoniaux et paysagers à valoriser ou à créer

En partie sud, transparences piétonne, visuelle, paysagère entre la route de Grenade et le parc linéaire du Riou par une implantation en peigne des constructions, recherche de la pleine terre entre bâti,

En partie nord, « diffusion » du parc dans l'opération, mise à distance paysagère de la route de Grenade, pleine terre, strates arbustive et arborée.

Le long du Riou, la recherche du confortement de cette coulée verte au-delà de l'EBC existant, entraînera un recul suffisant des futures constructions pour conforter sa vocation d'espace de nature et de fraîcheur.

Dans la bande de mise à distance paysagère depuis la route de Grenade, des places de stationnements correspondant à des fonctions particulières (places dédiées aux commerces ou services, stationnement visiteurs et livraisons de la résidence, accès), pourront être aménagées sous réserves de ne pas altérer la perception végétale recherchée dans cet espace (traitement végétalisé des sols, haies, merlons plantés...).

Qualité environnementale et prévention des risques et nuisances

La trame verte et bleue

Bilan phytosanitaire des arbres, maintien des grands sujets et prise en compte de leurs ports et empreintes racinaires pour les implantations bâties, précaution en phase chantier,

Nouvelles plantations appropriées au climat et au corridor écologique du Riou.

Les risques et nuisances

Au-delà des prescriptions en matière de constructions qui permettent de prendre en compte cette nuisance du bruit générée par les infrastructures sonores liée à la route de Grenade et soumis à arrêté préfectoral, le projet veillera à intégrer la nécessité d'un recul suffisant et d'un agencement des constructions qui vise le meilleur confort d'usages pour les futurs occupants tout en participant à la constitution de l'espace paysager le long de cet axe.

Le confort climatique

Conception bioclimatique, privilégier les logements traversant,
Recherche de labellisation.

Déplacements

Lignes et stations de transport en commun

Accessibilité des stations de transport en commun, bus et tramway par la coulée verte du Riou et la route de Grenade

Déplacements modes actifs

Voie verte le long du Riou en traversée de la Route de Grenade. Les liaisons modes doux est-ouest seront uniquement piétonnes. Seul l'itinéraire situé au sud de cette OA, le long du Riou, pourra aussi intégrer les déplacements cycles à la condition que des aménagements puissent se connecter à la voie cycle bidirectionnelle inscrite au REV qui se situe de l'autre côté de la route de Grenade.

Desserte des terrains par les voies

Le nombre d'accès sur la route de Grenade seront limités à 1 à 2 accès maximum pour des questions de sécurité. Toutefois, si des activités de commerces et de services le nécessitent, un accès dédié pourra être nécessaire pour un meilleur fonctionnement du site.

Stationnement

Stationnement majoritairement souterrain, rampes et stationnement de surface dans l'empreinte bâtie (RdC). S'il y a lieu, traitement paysager des parkings d'usagers des services et professions libérales

Desserte des terrains par les réseaux

Eaux usées et eau potable

Le Schéma Directeur Assainissement et Eau Potable vise à répondre aux besoins dans les espaces déjà urbanisés.

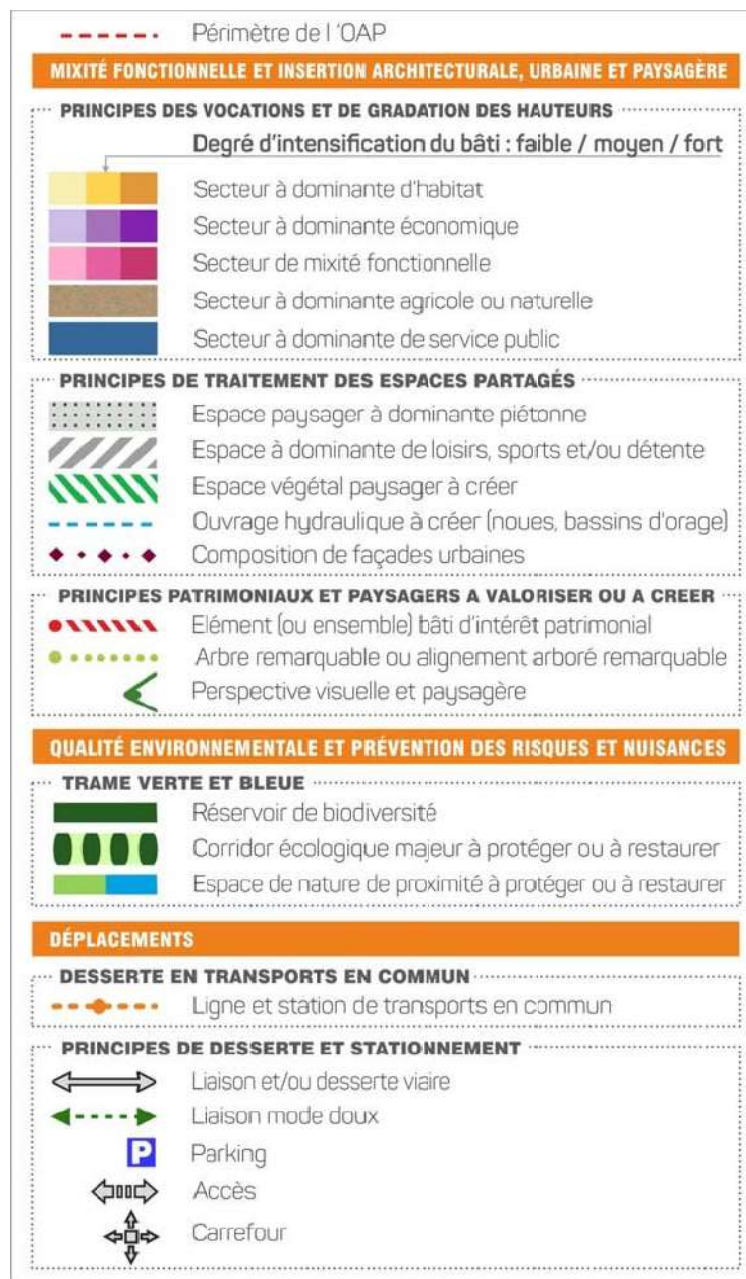
Les travaux sont en cours pour abandonner la station de Blagnac et transférer l'intégralité des effluents vers la station Ginestou à Toulouse.

Eaux pluviales

Prescriptions particulières de gestion des eaux pluviales conformément au règlement du Service Public de l'assainissement des Eaux Pluviales.

Phasage du projet

L'urbanisation se fera au fur et à mesure dans le respect des principes édictés par cette OA. Cependant, la mutualisation des fonciers de petites tailles notamment, pourra s'avérer nécessaire pour atteindre ces derniers.





Situation

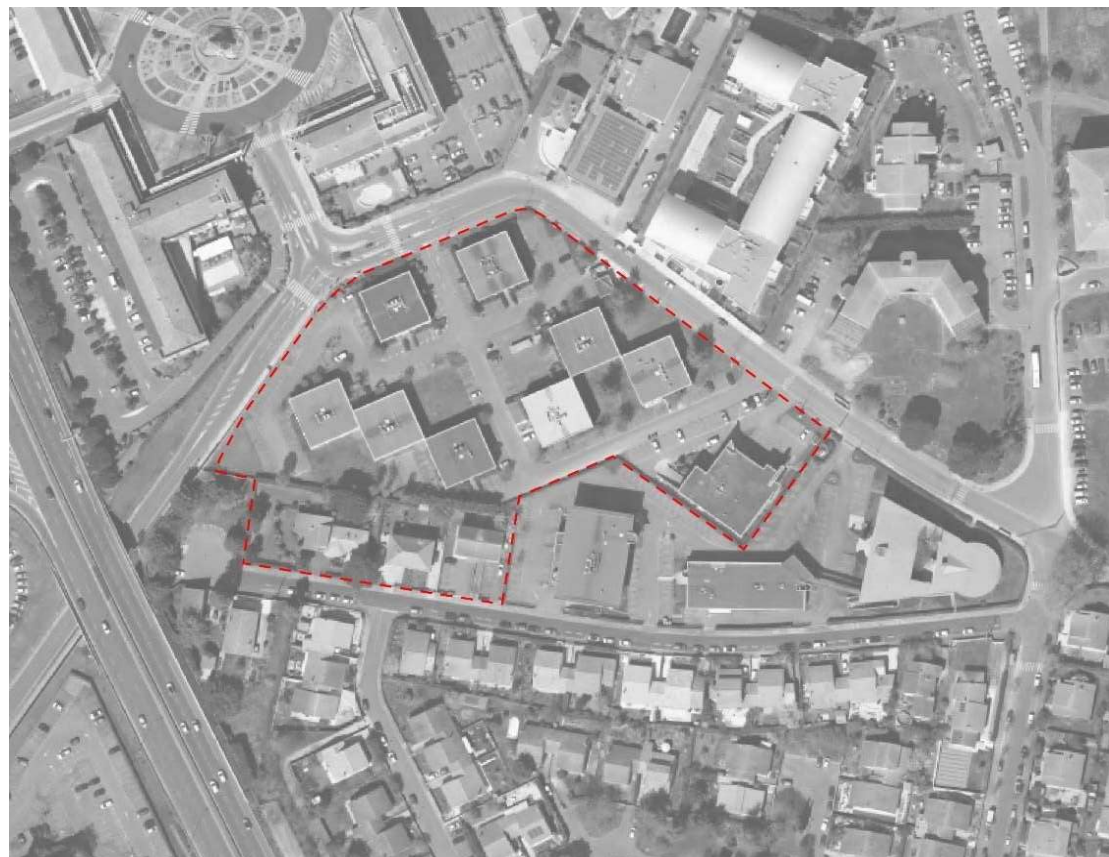
1.4 ha

Le territoire de l'OAP est situé sur l'îlot formé par l'avenue de Cornebarrieu au Nord et à l'Est, le passage de l'Ourmette à l'Ouest et la rue des oliviers au sud. En articulation entre le secteur Grand Noble via la place de la Révolution au nord, le quartier des Cèdres en rénovation urbaine à l'est, et un tissu pavillonnaire au sud.

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

Exemplarité du renouvellement urbain

Partiellement renouvelé, cet îlot présente un enjeu particulier au regard de son positionnement entre des espaces urbains déjà constitués et de son potentiel de renouvellement permettant à la fois de répondre au besoins en logements tout en améliorant le fonctionnement de ce secteur du centre ville déjà bien équipé.

Le projet consiste à permettre le changement effectif de vocation du Technoclub à dominante tertiaire vers une dominante d'habitat, et conforter ainsi, sur cette partie Est de la RM902 (voie Lactée), le développement de la ville sur elle – même, dédiant davantage la partie ouest de cet axe aux fonctions économiques.

Cette programmation d'habitat collectif participe à l'objectif de production de logement social de la commune et permet de constituer de nouveaux espaces publics au bénéfice de tous.

Mixité fonctionnelle et sociale

Eléments de programmation du projet

Une part sociale d'un minimum de 25% de logements locatifs sociaux et 10% d'accession sociale est souhaitée à l'échelle des autorisations d'urbanisme. L'habitat sera principalement collectif. L'OAP permettra de répondre à l'objectif de production de logement en encadré indiqué dans la feuille de route du POA pour la commune de Blagnac.

La typologie recherchée porte sur une part dominante de grands logements et répond aux principes posés en la matière par la commune. Les activités en petits équipements, commerces et seront privilégiés en rez-de-chaussée le long de l'Avenue de Cornebarrieu.

Traitement des espaces partagés

Aménité des espaces collectifs, halls traversants, à traiter de manière qualitative afin de permettre une appropriation par les habitants prise en compte des nouveaux usages, notamment, en matière de mobilité (vélos cargos, électriques, etc.)

Qualité de l'insertion architecturale, urbaine et paysagère

Principes de qualité architecturale

Produire des formes urbaines en transition entre les îlots fermés du Grand noble et le plan libre des Cèdres : composer le long de l'avenue de Cornebarrieu un rythme de pleins et vides, sur le principe de l'îlot ouvert, par un alignement de plots et la possibilité de faire filer des étages, ou un socle actif.

Suivi des préconisations du rapport Girometti-Leclerc en matière de qualité du logement (favoriser les logements traversants, veiller à la qualité d'usage des logements, respecter les superficies minimales des logements fixés par délibération du Conseil Municipal,...)

Générosité des espaces extérieurs privatifs et partagés, privilégier les loggias et façades lisse côté rues, les balcons sur cour.

En cas d'habitat en R+D, s'assurer d'une mise à distance par une bande paysagée d'entretien collectif, et d'une implantation en recul de rue supérieure à 6 m.

Principes d'insertion dans le tissu urbain environnant

Secteur d'intensification moyenne : de 7 à 9 mètres, habitat intermédiaire

Secteur d'intensification forte : de 9 à 18 mètres, habitat collectif

Un soin particulier sera apporté aux formes urbaines de manière à les intégrer au mieux à celles déjà existantes autour de ce cœur d'îlot.

Principes patrimoniaux et paysagers à valoriser ou à créer

Création d'un cœur d'îlot arboré avec un espace de pleine terre d'un seul tenant supérieur à 1800 m² et ouvert sur l'espace public,

Perception de ce cœur d'îlot depuis l'avenue de Cornebarrieu au travers de « vides » : rupture du bâti, hall traversant, liaison piétonne.

Qualité environnementale et prévention des risques et nuisances

La trame verte et bleue

Plantation d'arbres de haute-tige, constitution d'un îlot de fraîcheur.

Les risques et nuisances

Les futures constructions ne sont pas positionnées dans la zone de dépassement NO2 qui se situe au droit de la RM902. Le bruit généré par les infrastructures sonores impose des prescriptions en matière de constructions qui permettent de prendre en compte cette nuisance soumise à arrêté préfectoral.

Le confort climatique

Conception bioclimatique, privilégier les logements traversants, Recherche de labélisation

Déplacements

Lignes et stations de transport en commun

Accessibilité de la station de tramway Patinoire-Barradels via l'impasse des Orchidées et les jardins de Catalogne, ou la rue des Mimosas.

Déplacements modes actifs

Mise en place d'une voie cyclable bidirectionnelle sur l'AV. de Cornebarrieu. Les trottoirs situés autour de cette opération seront dimensionnés pour répondre aux nouveaux usages.

Desserte des terrains par les voies

Un seul accès sera privilégié pour cette opération. En cas de dissociation entre programme de promotion et programme de bailleur social mutualisé, celui-ci pourra être mutualisé. Il sera possible d'optimiser les accès actuels si le fonctionnement le nécessite à condition que la volonté de conserver un cœur d'îlot apaisé soit respectée. Les voies susceptibles d'être ouvertes à la circulation publique ne pourront être réalisées en impasse.

Eviter le déploiement de voirie dans l'opération, y compris voie échelle.

Stationnement

Le stationnement résidentiel sera proposé en souterrain.

Un stationnement « visiteur » pourra être demandé s'il ne dénature pas la qualité de l'opération de part un traitement paysager et fonctionnel garant de son intégration. S'il y a lieu, le stationnement dédié aux activités du socle actif sera à traiter de préférence en souterrain.

Desserte des terrains par les réseaux

Eaux usées et eau potable

Le Schéma Directeur Assainissement et Eau Potable vise à répondre aux besoins dans les espaces déjà urbanisés.

Les travaux sont en cours pour abandonner la station de Blagnac et transférer l'intégralité des effluents vers la station Ginestou à Toulouse.

Eaux pluviales

Prescriptions particulières de gestion des eaux pluviales conformément au règlement du Service Public de l'assainissement des Eaux Pluviales.

Phasage du projet

L'urbanisation se fera au fur et à mesure dans le respect des principes édictés par cette OAP. Cependant, la mutualisation des fonciers de petites tailles notamment, pourra s'avérer nécessaire pour atteindre ces derniers.

