

PLAN LOCAL D'URBANISME COMMUNE DE BRESSOLS

ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

Pièce 3

UrbaDoc

Chef de projet : Tony PERRONE

56, avenue des Minimes

31200 TOULOUSE

Tél. : 05 34 42 02 91

contact@be-urbadoc.fr

Tampon de la Mairie	Tampon de la Préfecture
PRESCRIPTION DU PLU	27 février 2013
DEBAT SUR LE PADD	14 décembre 2015
ARRET DU PLU	6 octobre 2016
ENQUETE PUBLIQUE	Du 11 janvier 2017 au 10 février 2017 inclus
APPROBATION DU PLU	

LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION.....	2
1. AUX GRANGES (AUA1).....	4
2. L'ANGLAIS EN MARGE SUD DU LOTISSEMENT CLAUDE NOUGARO (AUA2).....	8
3. L'ANGLAIS EN MARGE SUD DU CIMETIERE (AUA3).....	11
4. BELVEZE (AUA4)	14
5. VINIE (AUA1 ET AUA5)	16
6. PERAYROLS / FAROUNE – MARGE VC N°1 (AUB1)	19
7. L'ABEILLE EST (AUB1).....	21
8. MARSAL – ILOT OUEST (UC)	23
9. PEGAS / GANDAL (AUB1)	25
10. BRIAL – VALEZE OUEST (AUB1 ET AUB2).....	27
11. BRIAL – MARGE EGLISE (UC).....	30
12. RD 930 A LA HAUTEUR DE L'IMPASSE DES CAMPAGNOLS (UB).....	34
13. CHEMIN DE TAILLEFER (UB)	36
14. MOULIS – ZONE AUX.....	38
15. LAPLANE – ZONE AUX.....	38
GRANDS PRINCIPES VALABLES POUR L'ENSEMBLE DES ZONES A URBANISER	40
SYNTHESE	50

Les orientations d'aménagement et de programmation

Les orientations d'aménagement sont des outils créés par la loi SRU et précisés par la loi UH. Initialement intégrées au PADD, elles constituent désormais une partie à part entière du dossier du PLU selon l'article L.123-1 du Code de l'Urbanisme. Depuis la loi portant Engagement National pour l'Environnement, les orientations d'aménagement permettent aussi de préciser la programmation des équipements et des réseaux aux travers de la définition des "orientations d'aménagement et de programmation".

Les orientations d'aménagement et de programmation permettent à la commune de préciser les conditions d'aménagement de certains secteurs qui vont connaître un développement ou une restructuration particulière. Elles n'ont d'intérêt que sur les zones qui sont amenées à connaître une évolution significative. En ce sens, la municipalité a souhaité détailler dans le Plan Local d'Urbanisme plusieurs orientations d'aménagement portant d'une part sur la frange Sud du village et d'autre part sur les hameaux de Brial et Perayrols. D'autres écarts ont également été appréhendés, cela dans une logique de compensation suite aux expropriations inhérentes au projet de LGV.

Il s'agit de secteurs que le conseil municipal souhaite mettre en valeur par un aménagement cohérent pour l'ensemble des sites identifiés. Les orientations d'aménagements portent sur des secteurs établis au sein ou en continuité de la partie actuellement urbanisée.

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable met en exergue, dans l'un de ses objectifs, la volonté du Conseil Municipal de rechercher pour chaque projet, une cohérence avec l'environnement bâti au sein de chaque secteur appréhendé, cela en confortant en premier lieu l'urbanisation sur le bourg en lien avec les possibilités de raccordement au réseau d'assainissement collectif et en favorisant une forme urbaine davantage aérée sur les hameaux et les écarts.

Ces orientations d'aménagement mettent en exergue les actions à mettre en œuvre, afin de favoriser une intégration des constructions respectueuse du cadre paysager tout en assurant la cohérence des aménagements

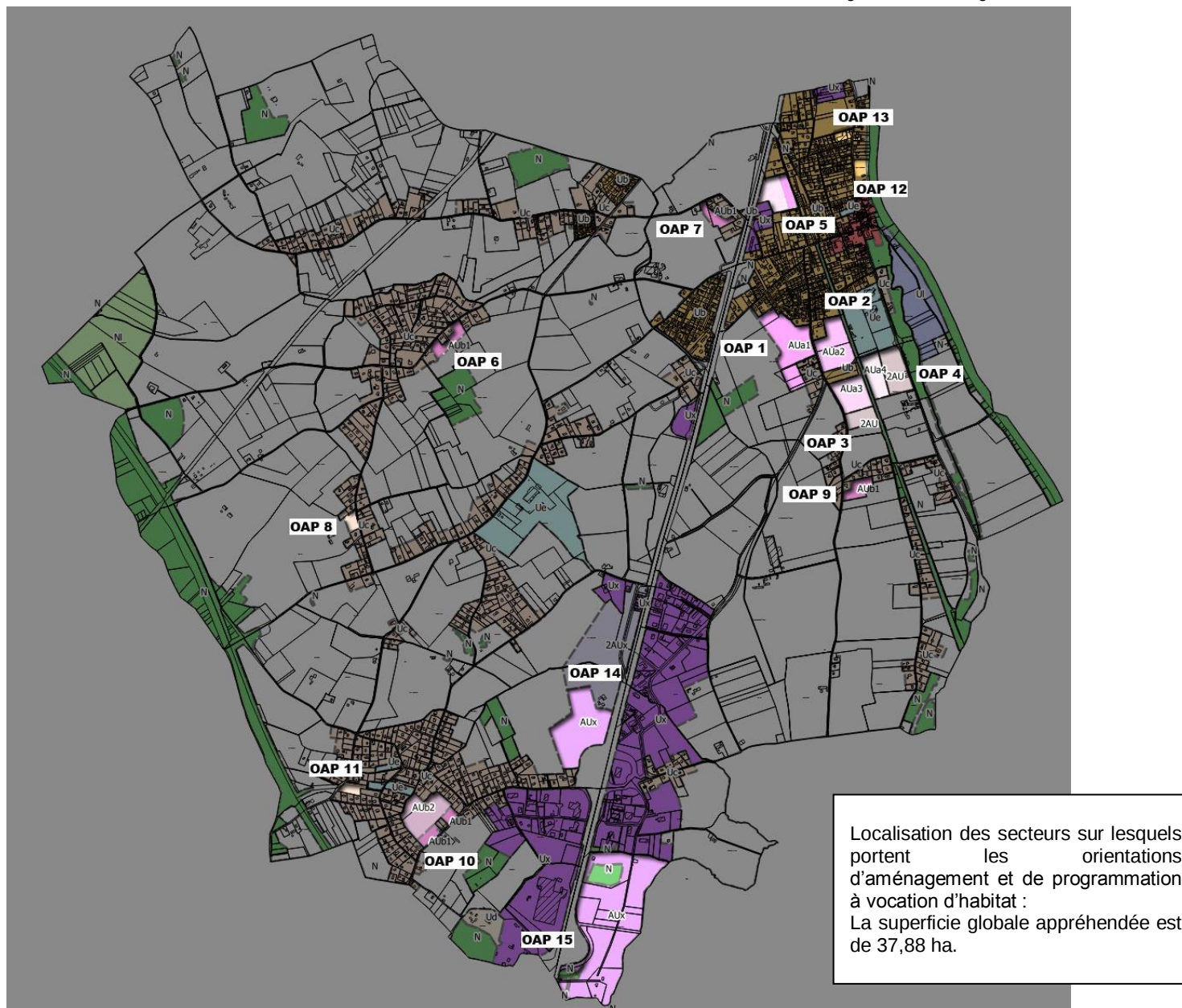
voiries et des traitements paysagers à établir, en vue de satisfaire à une densification raisonnée du centre-bourg et de ses marges. Les objectifs d'aménagement poursuivis se déclinent comme il suit :

- Rechercher des formes urbaines et bâties cohérentes avec les secteurs urbanisés environnants
- Aménager les secteurs à urbaniser dans une logique d'ensemble en optimisant les conditions d'accessibilité et de desserte

Les préconisations détaillées ci-dessous sont présentées sous la forme de schémas couvrant les secteurs destinés à l'urbanisation.

Sont notamment mis en exergue les principes d'accessibilité et de création de voirie, l'intégration des constructions dans l'environnement bâti, le maintien des éléments paysagers de qualité, la gestion des eaux de ruissellement et les espaces communs de vie et de rencontre.

Il convient ainsi de proposer une forme urbaine permettant de gérer de manière économe le foncier disponible tout en limitant l'impact sur la trame paysagère.



1. Aux Granges (AUa1)

1.1 Etat initial du site

- Accessibilité / Réseaux

Accès possible à partir d'un chemin d'exploitation prenant appui sur la route de Grenade en marge Est de la zone et sur l'impasse des Colombes en marge Nord.

Réseau d'assainissement collectif établi en linéaire de l'impasse des Colombe et à proximité immédiate à partir de la route de Grenade (VC n°6).

1.2 Les principes d'aménagement

Densité recherchée et modalités d'aménagement	Principe de desserte	Intégration paysagère
Densité minimale de 15 logements à l'hectare Nombre de logements envisagés : 94 Le nombre de lots se calcule après l'abattement des surfaces liées à l'aménagement des VRD. Foncier appartenant à 4 propriétaires distincts Décomposition préconisée de la zone en quatre îlots afin de conférer davantage de souplesse dans l'aménagement de la zone et de veiller à sa faisabilité économique. Ilot A : 2,47 ha Ilot B : 1,80 ha Ilot C : 2,14 ha Ilot D : 1,44 ha	Création d'une voie structurante (type A) desservant l'ensemble de la zone latitudinalement Tracé partitionné en quatre et scindé par une aire de retournement conformément au découpage de ce secteur en quatre îlots Ilot A, B et C : Principe de desserte en appui du chemin d'exploitation existant : gabarit à recalibrer et voie à carrosser (type A); Ilot D : Prolongement de la voie structurante créée pour la desserte des îlots B et C Maintien d'un accès aux parcelles arrière	Implantation d'une partie du bâti à au moins 4 m de l'emprise de la voie communale n°6 et de la voie structurante à créer. Maintien des motifs végétalisés comme indiqués sur l'esquisse ci-dessous Traitement des lisières agro-urbaines par la mise en place de paysagement au contact du foncier agricole Au sein de chaque îlot, création d'un dispositif de gestion des eaux pluviales respectant l'article 9 du règlement écrit « Desserte par les réseaux »

La numérotation des îlots n'est pas liée à un ordre priorisant leur aménagement excepté pour l'îlot D dont l'aménagement est conditionné par celui de l'îlot C. Permis d'aménager pour l'ensemble de la zone ou pour chacun des quatre îlots.	Création de voies secondaires (type B ou C) en appui de la voie structurante Accessibilité opérée exclusivement à partir des voies de desserte interne Stationnement : 1 place ouverture au public à créer par tranche de deux lots aménagés Option 2 : Deuxième maillage à rechercher en appui de la voie communale n°6 : Création d'une voie structurante (type A).	Création d'un espace partagé d'une superficie au moins égale à 5% de la superficie de l'îlot
---	---	---

Attention : le découpage en lots est donné à titre indicatif et s'applique dans un rapport de compatibilité et non de conformité. Par ailleurs, une autre programmation peut être envisagée tout en respectant les principes d'aménagement.

2.3 Bilan prévisionnel (coûts approchés)

La viabilisation de ce secteur engendre des coûts en matière de desserte. L'équipement en voirie et adduction réseau est chiffré à minima selon les éléments détaillés ci-dessous. Pour la création des voiries, seuls sont pris en compte les coûts pour la création d'une voie de desserte structurante au sein des îlots A et C et la mise en place de liaisons douce favorisant les perméabilités avec la voie verte.

Equipement îlot A	Coût au m.l	Total
-------------------	-------------	-------

VOIRIE		
Chaussée primaire (type A) (L = 215 m)	400 € / m.l	86 000 €

RESEAU avec branchements inclus (L = 215 m)		
Adduction eau potable	80 € / m.l	17 200 €
Alimentation électrique	75 € / m.l	16 125 €
Assainissement	100 € / m.l	21 500 €
Télécommunications	75 € / m.l	16 125 €

Coût total VRD – îlot A	156 950 €
--------------------------------	------------------

Equipement îlot B	Coût au m.l	Total
-------------------	-------------	-------

VOIRIE		
Chaussée primaire (type A) (L = 100 m) (dans la continuité de la voie de desserte de l'îlot A)	400 € / m.l	40 000 €

RESEAU avec branchements inclus (L = 100 m)		
Adduction eau potable	80 € / m.l	8 000 €
Alimentation électrique	75 € / m.l	7 500 €
Assainissement	100 € / m.l	10 000 €
Télécommunications	75 € / m.l	7 500 €

Coût total VRD – îlot B	73 000 €
--------------------------------	-----------------

Equipement îlot C	Coût au m.l	Total
-------------------	-------------	-------

VOIRIE		
Chaussée primaire (type A) (L = 100 m) (dans la continuité de la voie de desserte de l'îlot B)	400 € / m.l	40 000 €

RESEAU avec branchements inclus (L = 100 m)		
Adduction eau potable	80 € / m.l	8 000 €
Alimentation électrique	75 € / m.l	7 500 €
Assainissement	100 € / m.l	10 000 €
Télécommunications	75 € / m.l	7 500 €

Coût total VRD – îlot C	73 000 €
--------------------------------	-----------------

Equipement îlot D	Coût au m.l	Total
-------------------	-------------	-------

VOIRIE		
Chaussée primaire (type A) (L = 130 m)	400 € / m.l	52 000 €

RESEAU avec branchements inclus (L = 130 m)		
Adduction eau potable	80 € / m.l	10 400 €
Alimentation électrique	75 € / m.l	9 750 €
Assainissement	100 € / m.l	13 000 €
Télécommunications	75 € / m.l	9 750 €

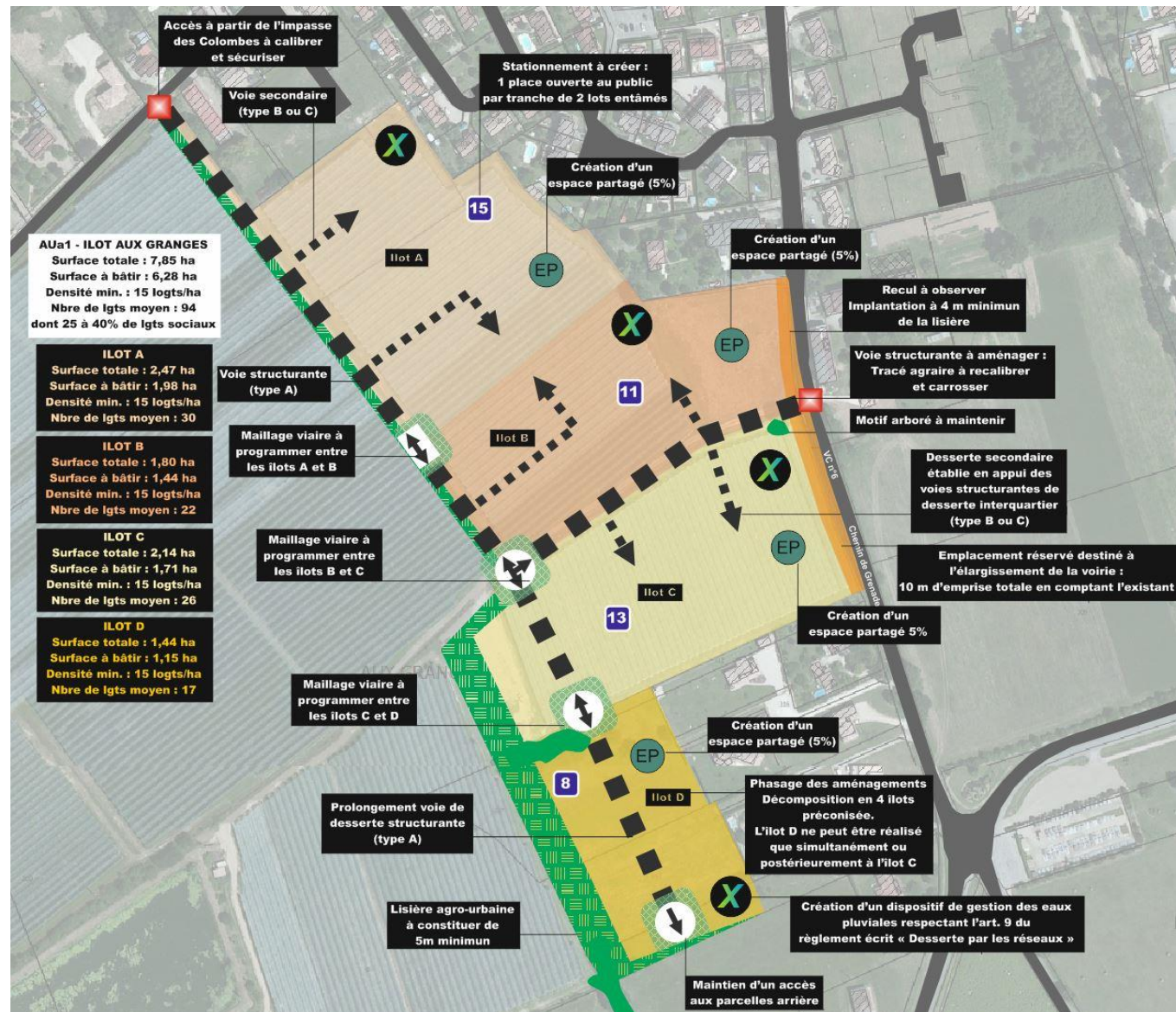
Coût total VRD – îlot D	94 900 €
--------------------------------	-----------------

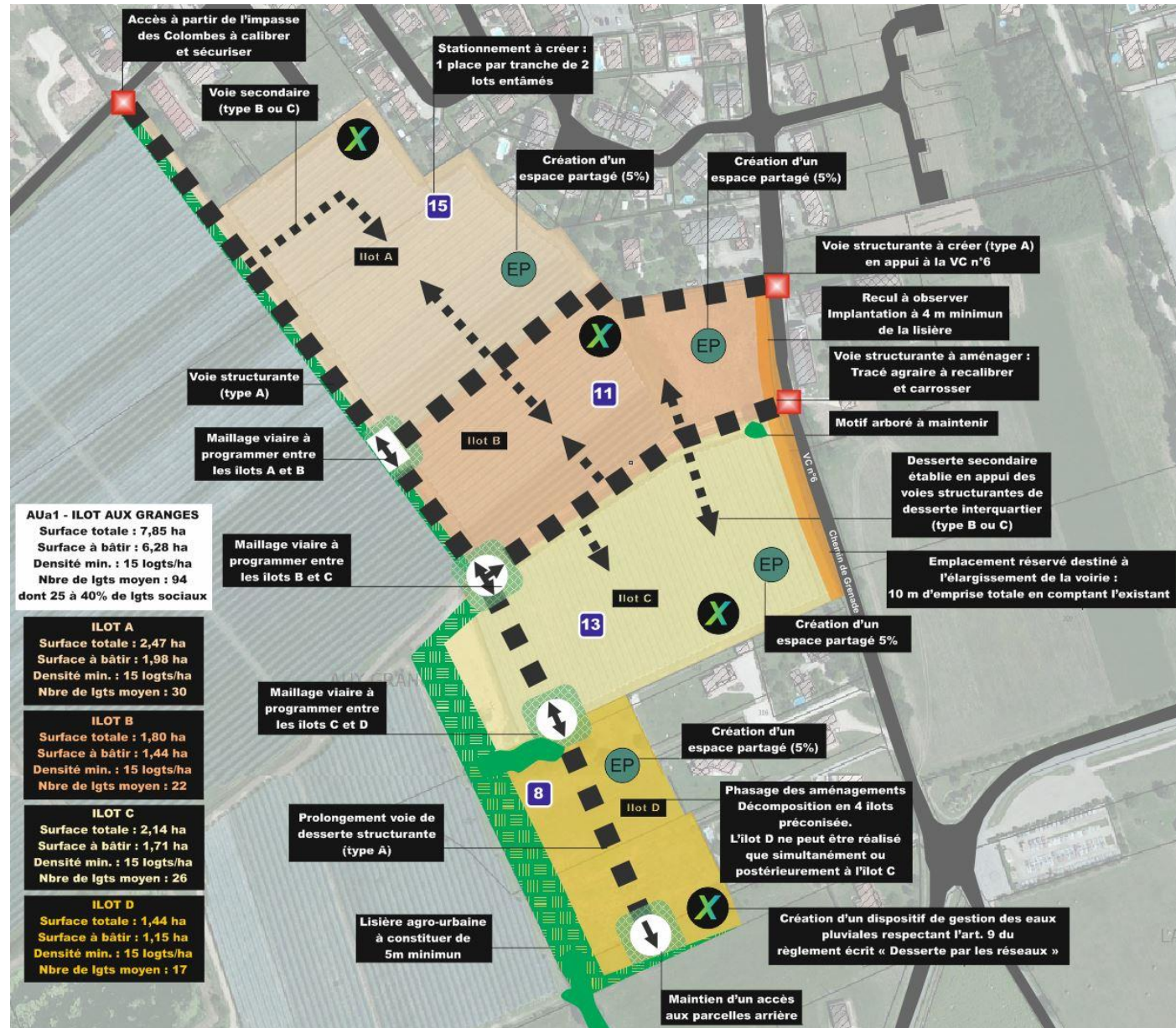
Aménagement chemin en appui VC6	Coût au m.l	Total
---------------------------------	-------------	-------

VOIRIE Option 1		
Recalibrage Chaussée primaire (type A) (L = 200 m)	400 € / m.l	80 000 €

VOIRIE Option 2		
Création d'un nouveau barreau de liaison (type A) (250 m)	400 € / m.l	100 000 €

Coût total VRD – îlots A, B, C et D Option 1	477 850 €
Coût total VRD – îlots A, B, C et D Option 2	497 850 €

Option 1

Option 2

2. L'Anglais en marge Sud du lotissement Claude Nougaro (AUa2)

2.1 Etat initial du site

- Accessibilité / Réseaux

Un accès est rendu possible à partir de l'impasse Claude Nougaro au sein du lotissement éponyme.

Une amorce sera positionnée en marge Sud à partir de la route de Belvèze dans le prolongement de l'axe structurant en provenance du secteur des Chalets.

Le chemin de Grenade circonscrit la zone sur partie Ouest sur une distance de 195 m et permet d'imaginer un troisième point d'accès.

Réseau EDF installé en limite linéaire du chemin de Grenade

Site raccordé au réseau d'assainissement collectif

Poteau incendie n°54 présent en marge de la route de Grenade : débit à 1 bar : 7 m³ / h

Poteau incendie installé au sein du lotissement Claude Nougaro :

2.2 Superficie

Parcelle	Superficie		
	(ha, a, ca)		
308	2	54	30
309	2	54	10
TOTAL	5	08	40
Sup. à bâtir*	4	06	72

** Déduction faite de 20% de la surface globale pour l'aménagement des VRD*

2.3 Les principes d'aménagement

Densité recherchée et modalités d'aménagement	Principe de desserte	Intégration paysagère
Densité minimale de 15 logements à l'hectare Nombre de lots envisagés : 60 Le nombre de lot se calcule après l'abattement des surfaces liées à l'aménagement des VRD. Décomposition préconisée de la zone en deux îlots conforme aux parcelles cadastrales, afin de conférer davantage de souplesse dans l'aménagement de la zone et de veiller à sa faisabilité économique. Ilot A : 2,54 ha Ilot B : 2,54 ha Permis d'aménager pour l'ensemble de la zone ou pour chacun des deux îlots.	Création d'une voie de desserte structurante (type A) en appui de l'amorce existante à partir de l'impasse Claude Nougaro au Nord et de l'amorce à créer sur la route de Belvèze au Sud. Tracé partitionné en deux et coupé par une aire de retournement conformément au découpage de ce secteur en deux îlots. Création d'une liaison douce permettant de rejoindre la voie verte et les équipements ludo-sportifs : L = 1,5 m min. Ilots A et B : Création de voie de desserte (type B ou C) en appui de la voie structurante Possibilité de créer au maximum pour chaque îlot un point d'accès à partir de la VC n°6 Accessibilité opérée exclusivement à partir des voies de desserte interne Stationnement : 1 place à créer par tranche de deux lots aménagés	Maintien des sujets arborés et élément paysager linéaire repérés sur l'esquisse suivante. Implantation d'une partie du bâti à au moins 4 m de l'emprise des voies communales n°6 et de la route de Belvèze. Création d'un espace partagé : superficie au moins égale à 5% de la surface globale des deux îlots. Traitement des lisières agro-urbaines par la mise en place de paysagement au contact du foncier agricole Au sein de chaque îlot, création d'un dispositif de gestion des eaux pluviales respectant l'article 9 du règlement écrit « Desserte par les réseaux »

Attention : le découpage en lots est donné à titre indicatif et s'applique dans un rapport de compatibilité et non de conformité. Par ailleurs, une autre programmation peut être envisagée tout en respectant les principes d'aménagement.

2.4 Bilan prévisionnel (coûts approchés)

La viabilisation de ce secteur engendre des coûts en matière de desserte routière et d'équipement réseau. Ces équipements sont chiffrés à minima selon les éléments détaillés ci-dessous. Pour la création des voiries, seule sont pris en compte les coûts pour la création d'une voie de desserte structurante au sein des îlots A et B.

Equipement îlot A	Coût au m.l	Total
-------------------	-------------	-------

VOIRIE

Chaussée structurante (type A) (L = 175 m)	400 € / m.l	70 000 €
Cheminement piétonnier (L = 90 m)	50 € / m.l	4 500 €

RESEAU avec branchements inclus (L = 175 m)

Adduction eau potable	80 € / m.l	14 000 €
Alimentation électrique	75 € / m.l	13 125 €
Assainissement	100 € / m.l	17 500 €
Télécommunications	75 € / m.l	13 125 €

Coût total VRD – îlot A	132 250 €
--------------------------------	------------------

Equipement îlot B	Coût au m.l	Total
-------------------	-------------	-------

VOIRIE

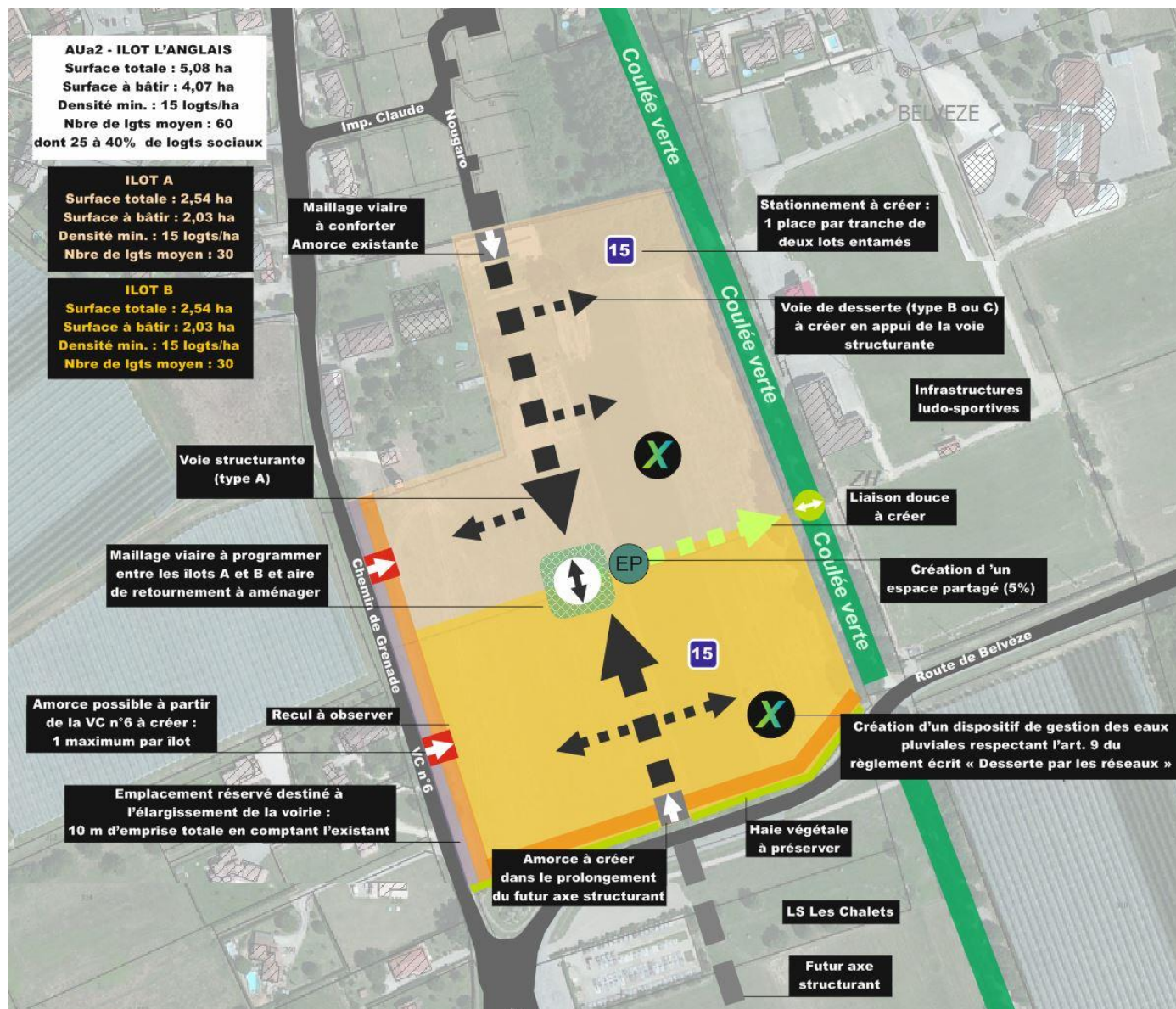
Chaussée structurante (type B) (L = 125 m)	300 € / m.l	37 500 €
--	-------------	----------

RESEAU avec branchements inclus (L = 125 m)

Adduction eau potable	80 € / m.l	10 000 €
Alimentation électrique	75 € / m.l	9 375 €
Assainissement	100 € / m.l	12 500 €
Télécommunications	75 € / m.l	9 375 €

Coût total VRD – îlot B	78 750 €
--------------------------------	-----------------

Coût total VRD – îlot A et B	211 000 €
-------------------------------------	------------------



3. L'Anglais en marge Sud du cimetière (AUa3)

3.1 Etat initial du site

- Accessibilité / Réseaux

Accès possible au Nord en appui de la route de Belvèze.

Site circonscrit sur sa marge Ouest par le chemin de Grenade sur une distance de 300 m.

Réseau AEP dimensionné en 110 mm en marge du chemin de Grenade.

3.2 Les principes d'aménagement

Densité recherchée et modalités d'aménagement	Principe de desserte	Intégration paysagère
Densité minimale de 15 logements à l'hectare Nombre de logements envisagés : 46 Le nombre de lots se calcule après l'abattement des surfaces liées à l'aménagement des VRD. Décomposition préconisée de la zone en deux îlots d'emprise sensiblement égale, afin de conférer davantage de souplesse dans l'aménagement de la zone et de veiller à sa faisabilité économique. Foncier communal sur l'ensemble de la zone.	Création d'une voie de desserte structurante (type A) desservant l'ensemble de la zone latitudinalement. Tracé partitionné en deux et scindé par une aire de retournement conformément au découpage de ce secteur en deux îlots Ilot A : amorce à aménager à partir de la route de Belvèze, à l'arrière du cimetière et de son extension. Ilot B : Maintien d'un accès aux parcelles arrière, en direction de la zone 2AU Création de liaisons douces	Implantation d'une partie du bâti à au moins 4 m de l'emprise de la voie communale n°6. Volonté de ne pas sanctuariser les motifs arborés au Nord de la zone afin de ne pas compromettre les possibilités d'accessibilité. Création d'un espace partagé : superficie au moins égale à 5% de la superficie de l'îlot Traitement des lisières agro-urbaines par la mise en place de paysagement au contact du foncier agricole

Ilot A : 1,90 ha Ilot B : 1,90 ha Permis d'aménager pour l'ensemble de la zone ou pour chacun des deux îlots.	à l'échelle de chaque îlot permettant de rejoindre la voie verte : L = 1,5 m min. Ilots A et B : Création de voies de desserte secondaire (type B ou C) en appui de la voie structurante Possibilité de créer au maximum pour chaque îlot un point d'accès à partir du chemin de Grenade. Accessibilité opérée exclusivement à partir des voies de desserte interne. Stationnement : 1 place à créer par tranche de deux lots aménagés	Au sein de chaque îlot, création d'un dispositif de gestion des eaux pluviales respectant l'article 9 du règlement écrit « Desserte par les réseaux »
---	--	--

Attention : le découpage en lots est donné à titre indicatif et s'applique dans un rapport de compatibilité et non de conformité. Par ailleurs, une autre programmation peut être envisagée tout en respectant les principes d'aménagement.

3.3 Bilan prévisionnel (coûts approchés)

La viabilisation de ce secteur engendre des coûts en matière de desserte. L'équipement en voirie et adduction réseau est chiffré à minima selon les éléments détaillés ci-dessous. Pour la création des voiries, seuls sont pris en compte les coûts pour la création d'une voie de desserte structurante au sein des îlots A et C et la mise en place de liaisons douce favorisant les perméabilités avec la voie verte.

Equipement îlot A	Coût au m.l	Total
-------------------	-------------	-------

VOIRIE		
Chaussée structurante (type A) (L = 100 m)	400 € / m.l	40 000 €
Cheminement piétonnier (L = 90 m)	50 € / m.l	4 500 €

RESEAU avec branchements inclus (L = 100 m)		
Adduction eau potable	80 € / m.l	8 000 €
Alimentation électrique	75 € / m.l	7 500 €
Assainissement	100 € / m.l	10 000 €
Télécommunications	75 € / m.l	75 00 €

Coût total VRD – îlot A	77 500 €
--------------------------------	-----------------

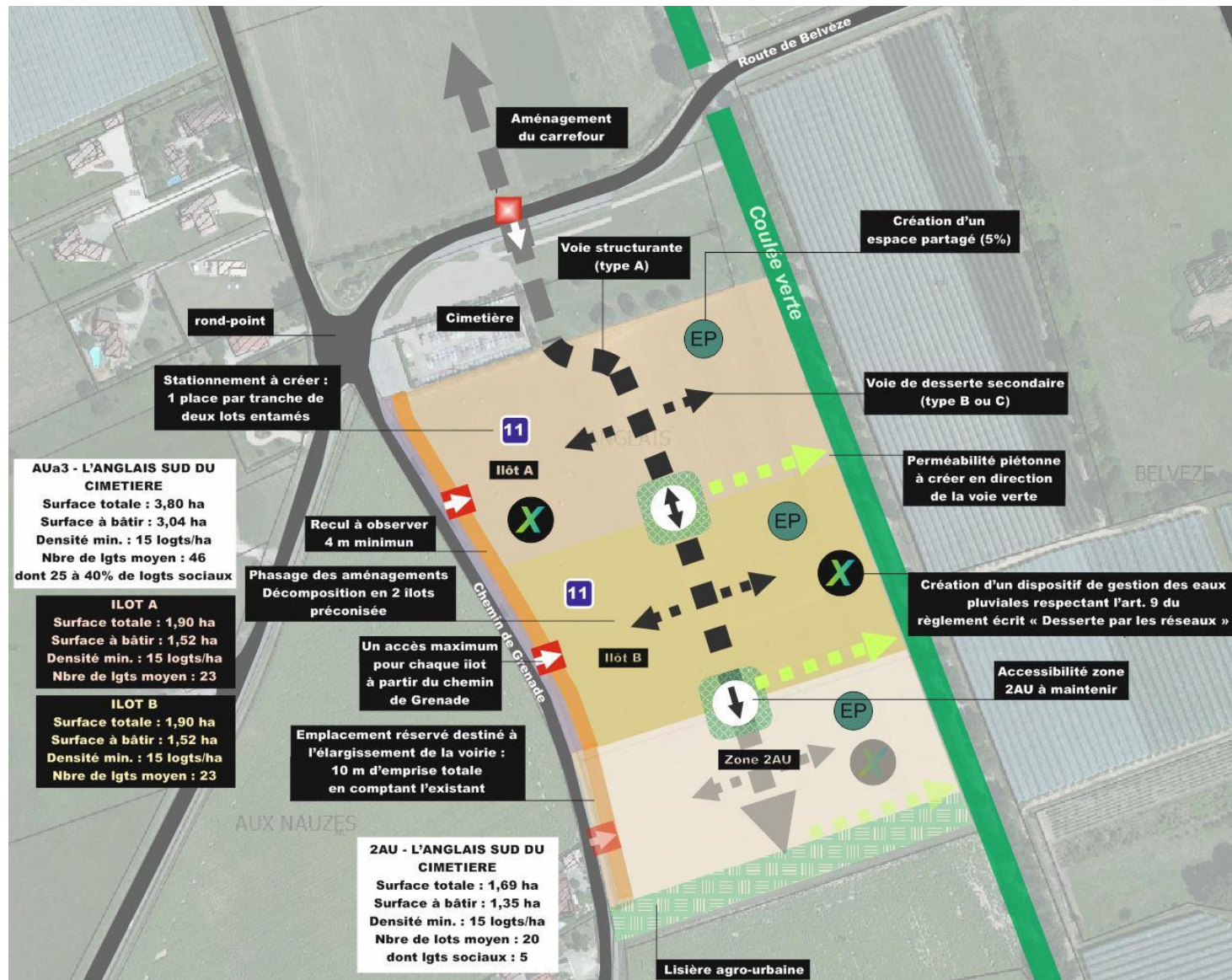
Equipement îlot B	Coût au m.l	Total
-------------------	-------------	-------

VOIRIE		
Chaussée structurante (L = 100 m)	400 € / m.l	40 000 €
Cheminement piétonnier (L = 90 m)	50 € / m.l	4 500 €

RESEAU avec branchements inclus (L = 100 m)		
Adduction eau potable	80 € / m.l	8 000 €
Alimentation électrique	75 € / m.l	7 500 €
Assainissement	100 € / m.l	10 000 €
Télécommunications	75 € / m.l	7 500 €

Coût total VRD – îlot B	77 500 €
--------------------------------	-----------------

Coût total VR – îlots A et B	155 000 €
-------------------------------------	------------------



4. Belvèze (AUa4)

4.1 Superficie

Parcelle	Superficie		
	(ha, a, ca)		
310	2	82	60
Total	2	82	60
Sup. à bâtir*	2	26	08

* Déduction faite de 20% de la surface globale pour l'aménagement des VRD

4.2 Les principes d'aménagement

Densité recherchée et modalités d'aménagement	Principe de desserte	Intégration paysagère
Densité minimale de 15 logements à l'hectare Nombre de logements envisagés : 34 Le nombre de lot se calcule après l'abattement des surfaces liées à l'aménagement des VRD. Permis d'aménager pour l'ensemble de la zone ou par tranche	Création d'une voie de desserte structurante (type A) en appui de la route de Belvèze : Principe de desserte en appui du chemin d'exploitation existant : gabarit à recalibrer et voie à carrosser. Maintien d'un accès aux parcelles arrière situées au Sud de la zone et maillage viaire à anticiper pour desservir la zone 2AU. Création d'une liaison douce permettant de rejoindre la voie verte : L = 1,5 m min. Accessibilité opérée exclusivement à partir des voies de desserte internes	Implantation d'une partie du bâti à au moins 4 m de la limite d'emprise de la route de Belvèze Maintien des éléments paysagers linéaires repérés sur l'esquisse ci-dessous Traitement des lisières agro-urbaines par la mise en place de paysagement au contact du foncier agricole Au sein de chaque îlot, création d'un dispositif de gestion des eaux pluviales respectant l'article 9 du règlement écrit « Desserte par les réseaux »

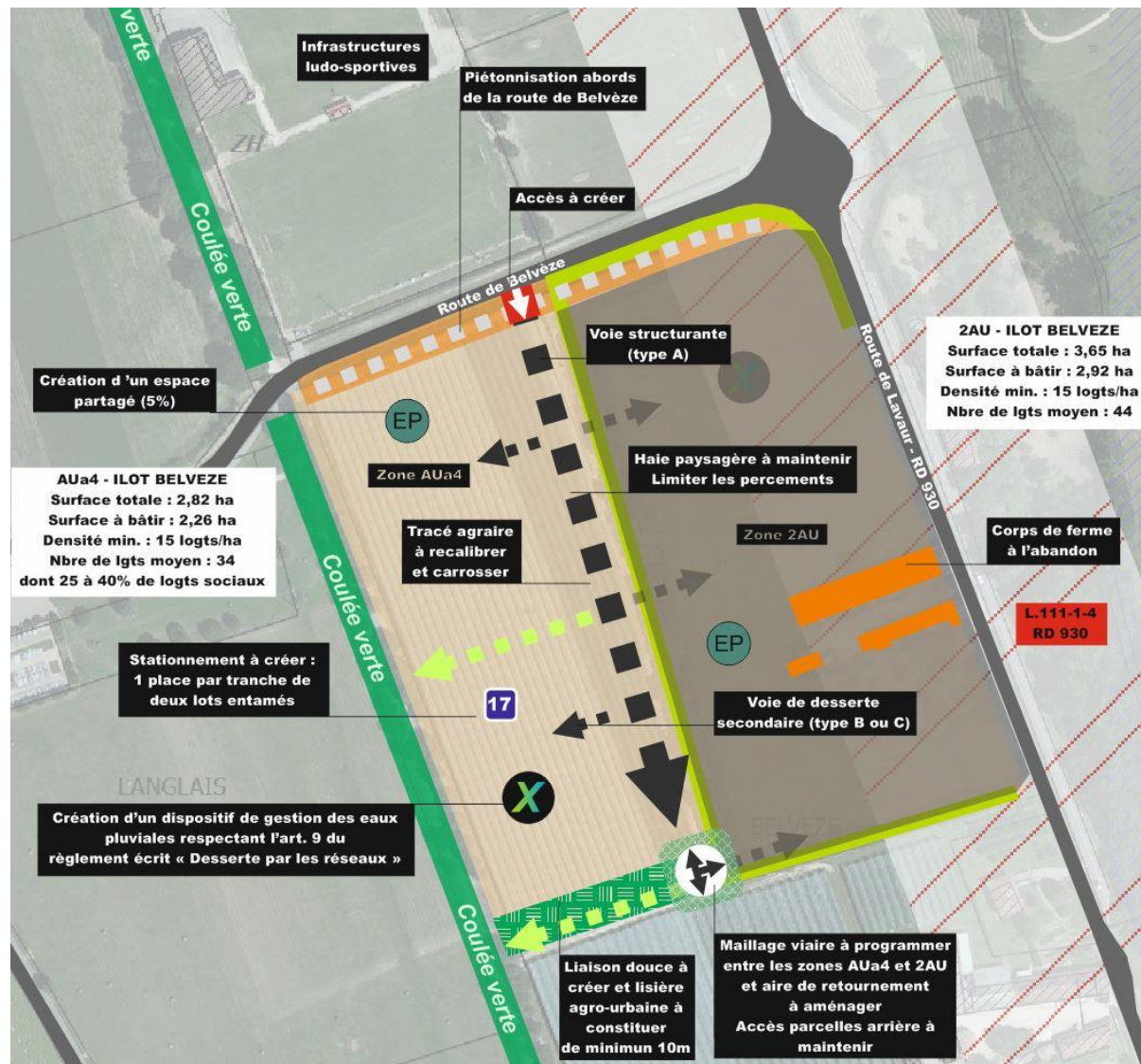
Principe de desserte complété par la création de voies de desserte secondaire (type B ou C) en appui de la voie structurante	Création d'un espace partagé d'une superficie au moins égale à 5% de la superficie de l'îlot
Stationnement : 1 place à créer par tranche de deux lots aménagés	

Attention : le découpage en lots est donné à titre indicatif et s'applique dans un rapport de compatibilité et non de conformité. Par ailleurs, une autre programmation peut être envisagée tout en respectant les principes d'aménagement.

4.3 Bilan prévisionnel

La viabilisation de ce secteur engendre des coûts en matière de desserte. L'équipement en voirie et adduction réseau est chiffré à minima selon les éléments détaillés ci-dessous. Ces équipements sont chiffrés à minima selon les éléments détaillés ci-dessous. Pour la création des voiries, seuls sont pris en compte les coûts pour la création d'une voie de desserte structurante au sein de la zone et la mise en place de liaisons douce favorisant les perméabilités avec la voie verte.

Equipement	Coût au m.l	Total
VOIRIE		
Chaussée structurante (L = 270 m)	400 € / m.l	108 000 €
Cheminement piétonnier (L = 95 m)	50 € / m.l	4 750 €
RESEAU avec branchements inclus (L = 270 m)		
Adduction eau potable	80 € / m.l	21 600 €
Alimentation électrique	75 € / m.l	20 250 €
Assainissement	100 € / m.l	27 000 €
Télécommunications	75 € / m.l	20 250 €
Coût total VRD		201 850 €



5. Vinié (AUa5 et AUa6)

5.1 Superficie

Parcelle	Superficie		
	(ha, a, ca)		
14	0	43	63
15	0	06	88
36	3	07	77
Total	3	58	28
Sup. à bâtir*	2	86	62

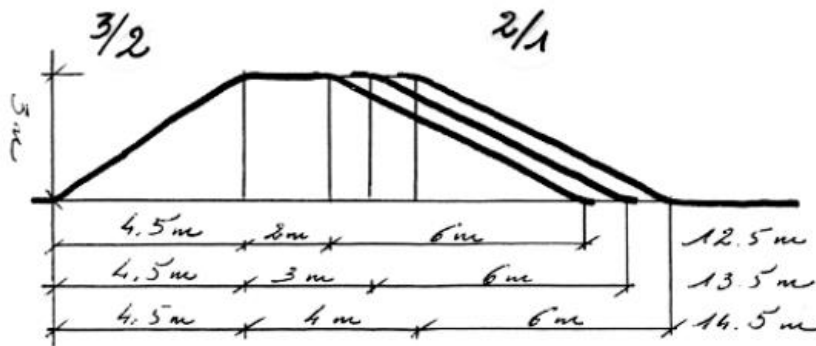
** Déduction faite de 20% de la surface globale pour l'aménagement des VRD*

5.2 Les principes d'aménagement

Densité recherchée et modalités d'aménagement	Principe de desserte	Intégration paysagère
Densité minimale de 15 logements à l'hectare Nombre total de logements envisagés : 43 Le nombre de lots se calcule après l'abattement des surfaces liées à l'aménagement des VRD. Décomposition de la zone en deux, afin de conférer davantage de souplesse dans l'aménagement de la zone et de veiller à sa	Création d'une voie de desserte structurante (type A) en appui de la route des Vergers. Création de voies de desserte secondaire (type B ou C) en appui de la voie structurante complétée d'une aire de retournement Zone AUa5 : Possibilité d'un accès direct depuis la route des Vergers Accès regroupé	Implantation du bâti au moins 4m de l'emprise de la route des vergers Au sein de la zone AUa6, création d'un espace partagé d'une superficie minimal de 5% de la superficie à bâtir des zones AUa5 et AUa6 (environ 0,14 ha). Création d'un dispositif anti-bruit sur la partie Ouest de la zone AUa6, le long de

faisabilité économique. Permis d'aménager pour l'ensemble de la zone ou pour par tranche. Ilot AUa5 : 1,11 ha Ilot AUa6 : 2,47 ha L'aménagement par îlot successif ne permet pas de déroger à l'obligation de produire 25% de logements sociaux sur l'ensemble de l'opération. L'aménagement se sera exclusivement sur l'îlot de la zone AUa6, soit 9 logements sociaux au total. Pour la zone AUa5, l'urbanisation pourra s'effectuer au coup par coup depuis la route des Vergers sans compromettre le sens général de la présente orientation d'aménagement. Permis d'aménager pour l'ensemble de la zone AUa6.	Maillage viaire et maintien de l'accès entre les zones AUa5 et AUa6.	l'autoroute A20. Réalisation rendue obligatoire au moment de l'urbanisation de la zone AUa6. L'exemple de données techniques dans le cas de la réalisation d'un merlon sont données ci-dessous : Pour une hauteur d'un merlon de 3m, l'emprise à la base aura une largeur comprise en 12,5 et 14,5m (cf. schéma ci-après). Pour limiter l'impact paysager de l'aménagement, le merlon sera végétalisé (Bosquets forestiers arbustifs, plantations d'arbres, engazonnements). La végétalisation sera adaptée à l'environnement du site et aux contraintes d'entretien. Création d'un dispositif de gestion des eaux pluviales respectant l'article 9 du règlement écrit « Desserte par les réseaux » Le dispositif de gestion des eaux devra prendre en compte les superficies des îlots AUa5 et AUa6
--	---	---

Attention : le découpage en lots est donné à titre indicatif et s'applique dans un rapport de compatibilité et non de conformité. Par ailleurs, une autre programmation peut être envisagée tout en respectant les principes d'aménagement.



Source : Rapport d'études, Merlon, écrans et paysage routier, SETRA, 2003 (p21/69)

5.3 Bilan prévisionnel

La viabilisation de ce secteur engendre des coûts en matière de desserte routière et d'équipement réseau. Ces équipements sont chiffrés à minima selon les éléments détaillés ci-dessous :

Vinié (AUa5 et AUa6)	Coût au m.l	Total
----------------------	-------------	-------

VOIRIE

Chaussée (L = 350 m)	400 € / m.l	140 000 €
----------------------	-------------	-----------

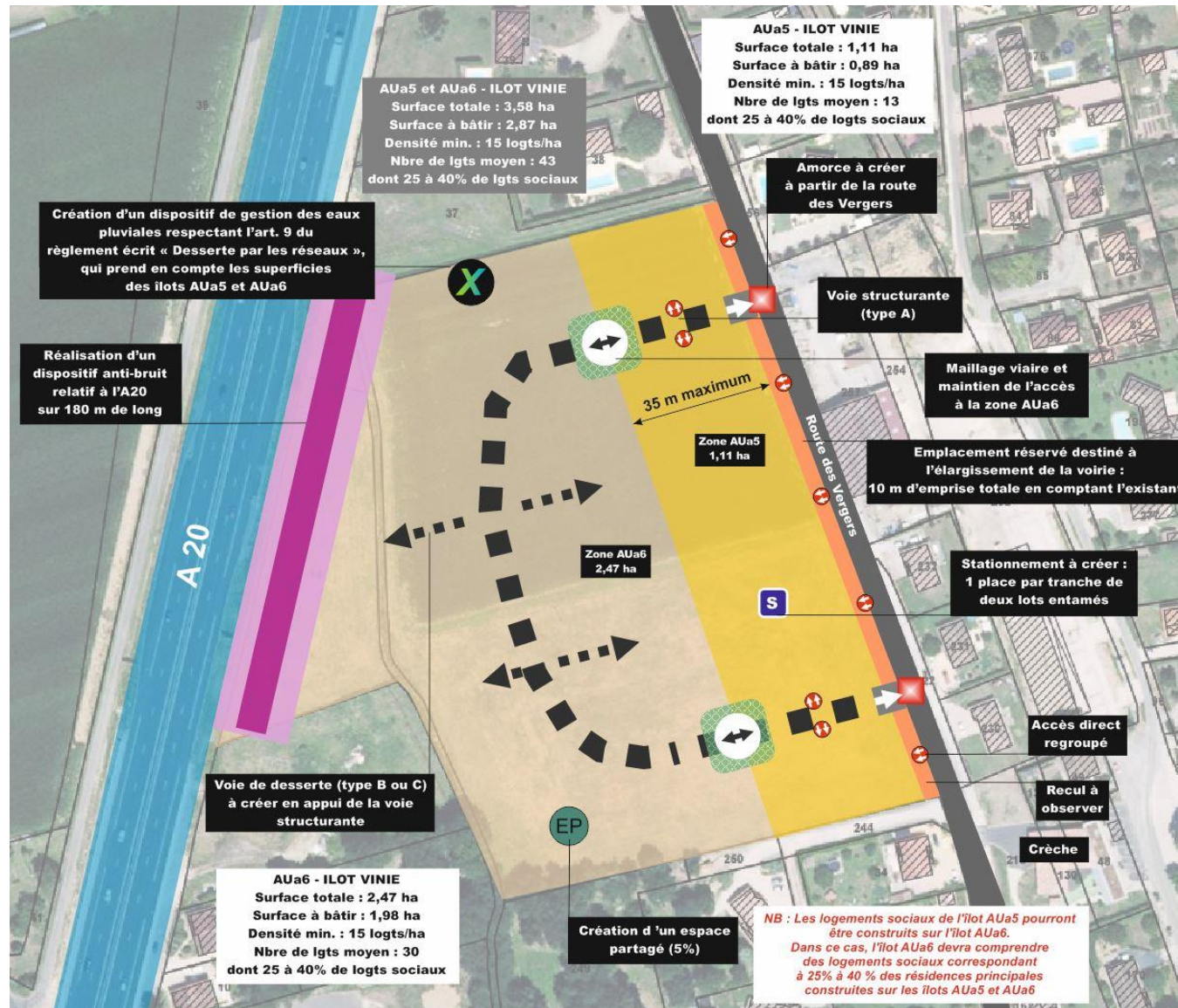
RESEAU avec branchements inclus (L = 350 m)

Adduction eau potable	80 € / m.l	28 000 €
Alimentation électrique	75 € / m.l	26 250 €
Télécommunications	75 € / m.l	26 250 €

AMENAGEMENT ACOUSTIQUE (L = 180m)

Merlon paysager d'une hauteur de 3m	250 € / m.l	45 000 €
-------------------------------------	-------------	----------

Coût total VRD		265 500 €
-----------------------	--	------------------



6. Perayrols / Faroune – marge VC n°1 (AUB1)

6.1 Les principes d'aménagement

Densité recherchée et modalités d'aménagement	Principe de desserte	Intégration paysagère
Densité de 6 logements à l'hectare Nombre de constructions envisagées : 7 Le nombre de lots se calcule après l'abattement des surfaces liées à l'aménagement des VRD. Permis d'aménagement : îlot A et îlot B selon la décomposition schématisée sur l'esquisse ci-dessous. Ilot A : 0,78 ha Ilot B : 0,82 ha L'aménagement par îlot successif ne permet pas de déroger à l'obligation de produire 25% de logements sociaux sur l'ensemble de l'opération soit 2 logements au total.	Création d'une voie desserte (type A) riveraine à l'échelle de chaque îlot complétée d'une aire de retournement : Maintien d'une bande non aedificandi au sein de chaque îlot pour l'accès de type A aux parcelles arrière	Implantation du bâti en retrait de la voirie : définition d'une bande de recul de 4 m minimum à partir de la limite d'emprise, similaire aux retraits observés par la majorité des constructions implantées sur ce secteur sur ce côté-ci de la voie Paysagement en limite du foncier agricole. Végétalisation des fonds de parcelle au contact du foncier agricole. Maintien des motifs paysagers (haies paysagères) comme indiqué sur l'esquisse ci-dessous. Traitement des lisières agro-urbaines par la mise en place de paysagement au contact du foncier agricole Au sein de chaque îlot, création d'un dispositif de gestion des eaux pluviales respectant l'article 9 du règlement écrit « Desserte par les réseaux »

Attention : le découpage en lots est donné à titre indicatif et s'applique dans un rapport de compatibilité et non de conformité. Par ailleurs, une autre programmation peut être envisagée tout en respectant les principes d'aménagement.

6.2 Bilan prévisionnel

La viabilisation de ce secteur engendre des coûts en matière de desserte routière et d'équipement réseau. Ces équipements sont chiffrés à minima selon les éléments détaillés ci-dessous :

Ilots A et B	Coût au m.l	Total
VOIRIE		
Chaussée (L = 50 m + 50 m)	400 € / m.l	40 000 €
RESEAU avec branchements inclus (L = 50 m + 50 m)		
Adduction eau potable	80 € / m.l	8 000 €
Alimentation électrique	75 € / m.l	7 500 €
Télécommunications	75 € / m.l	7 500 €
Coût total VRD		63 000 €

7. L'Abeille Est (AUb1)

7.1 Les principes d'aménagement

Densité recherchée et modalités d'aménagement	Principe de desserte	Intégration paysagère
Densité de 6 logements à l'hectare Nombre de constructions envisagées : 8 Le nombre de lots se calcule après l'abattement des surfaces liées à l'aménagement des VRD. Permis d'aménagement d'ensemble ou par tranche. <u>Remarque</u> : surplomb de la ligne à THT 63kV Dieupentale-Montauban, impliquant des obligations particulières jointes en pièces 6.5.b	Prolongement de la voie existante greffée à partir de la RD n°39 sur une distance de 60 m, voirie structurante de type A ou de type B, complétée d'une aire de retournement.	Implantation du bâti en retrait de la voirie : définition d'une bande de recul de 10 m minimum à partir de la limite d'emprise de la RD 39, conformément à l'agencement des constructions adjacentes. Paysagement en limite du foncier agricole. Végétalisation des fonds de parcelle au contact du foncier agricole. Traitement des lisères agro-urbaine par la mise en place de paysagement au contact du foncier agricole Création d'un dispositif de gestion des eaux pluviales respectant l'article 9 du règlement écrit « Desserte par les réseaux » Création d'un espace partagé d'une superficie au moins égale à 5% de la superficie de la zone

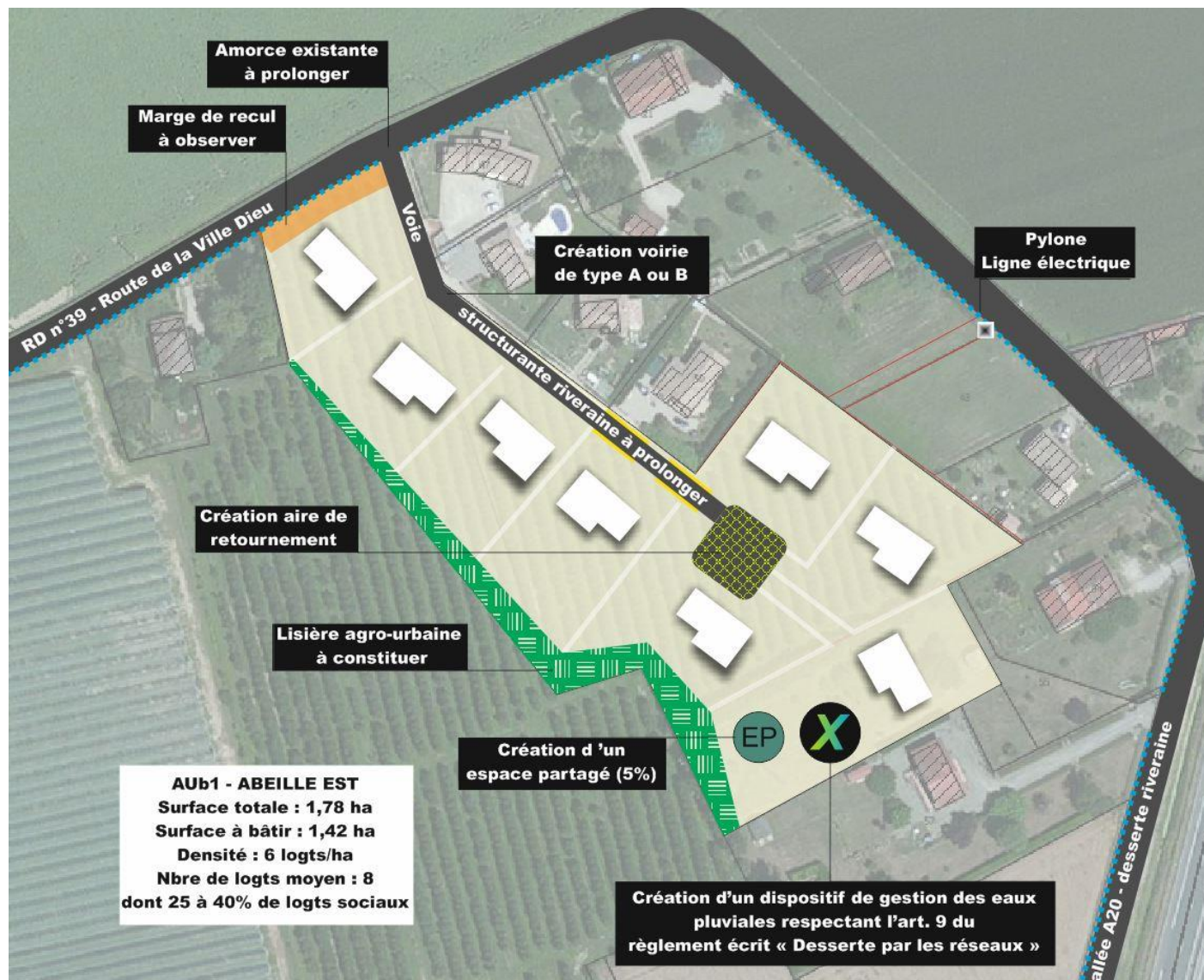
L'implantation des constructions et le découpage parcellaire représentés sur l'esquisse ci-dessous ne sont donnés qu'à titre indicatif.

Attention : le découpage en lots est donné à titre indicatif et s'applique dans un rapport de compatibilité et non de conformité. Par ailleurs, une autre programmation peut être envisagée tout en respectant les principes d'aménagement.

7.2 Bilan prévisionnel

La viabilisation de ce secteur engendre des coûts en matière de desserte routière et d'équipement réseau. Ces équipements sont chiffrés à minima selon les éléments détaillés ci-dessous :

	Coût au m.l	Total
VOIRIE		
Chaussée (L = 60 m)	400 € / m.l	24 000 €
Cheminement piétonnier (L = 45 m)	50 € / m.l	2 250 €
RESEAU avec branchements inclus (L = 60 m)		
Adduction eau potable	80 € / m.l	4 800 €
Alimentation électrique	75 € / m.l	4 500 €
Télécommunications	75 € / m.l	4 500 €
Coût total VRD		40 050 €



8. Marsal – îlot Ouest (Uc)

8.1 Les principes d'aménagement

Densité recherchée et modalités d'aménagement	Principe de desserte	Intégration paysagère
Densité de 6 logements à l'hectare Nombre de constructions envisagées : 5 Le nombre de lots se calcule après l'abattement des surfaces liées à l'aménagement des VRD. Permis d'aménagement d'ensemble ou par tranche.	Création d'une amorce (type B) en appui de la voie communale n°14. Principe de desserte complété par une aire de retournement Accès groupés pour deux lots en appui de la VC 14 Amorces de la voie positionnées comme sur l'esquisse ci-dessous Sécurisation du carrefour entre la VC n°14 et le cheminement menant au lieu-dit Labelanet à appréhender.	Implantation du bâti en retrait de la voirie : définition d'une bande de recul de 4 m minimum à partir de la limite d'emprise, similaire aux retraits observés par la majorité des constructions implantées sur ce secteur Maintien des motifs paysagers (haies paysagères) comme indiqué sur l'esquisse ci-dessous. Traitement des lisières agro-urbaines par la mise en place de paysagement au contact du foncier agricole Création d'un dispositif de gestion des eaux pluviales respectant l'article 9 du règlement écrit « Desserte par les réseaux »

Attention : le découpage en lots est donné à titre indicatif et s'applique dans un rapport de compatibilité et non de conformité. Par ailleurs, une autre programmation peut être envisagée tout en respectant les principes d'aménagement.

8.2 Bilan prévisionnel

La viabilisation de ce secteur engendre des coûts en matière de desserte routière et d'équipement réseau. Ces équipements sont chiffrés à minima selon les éléments détaillés ci-dessous :

	Coût au m.l	Total
--	-------------	-------

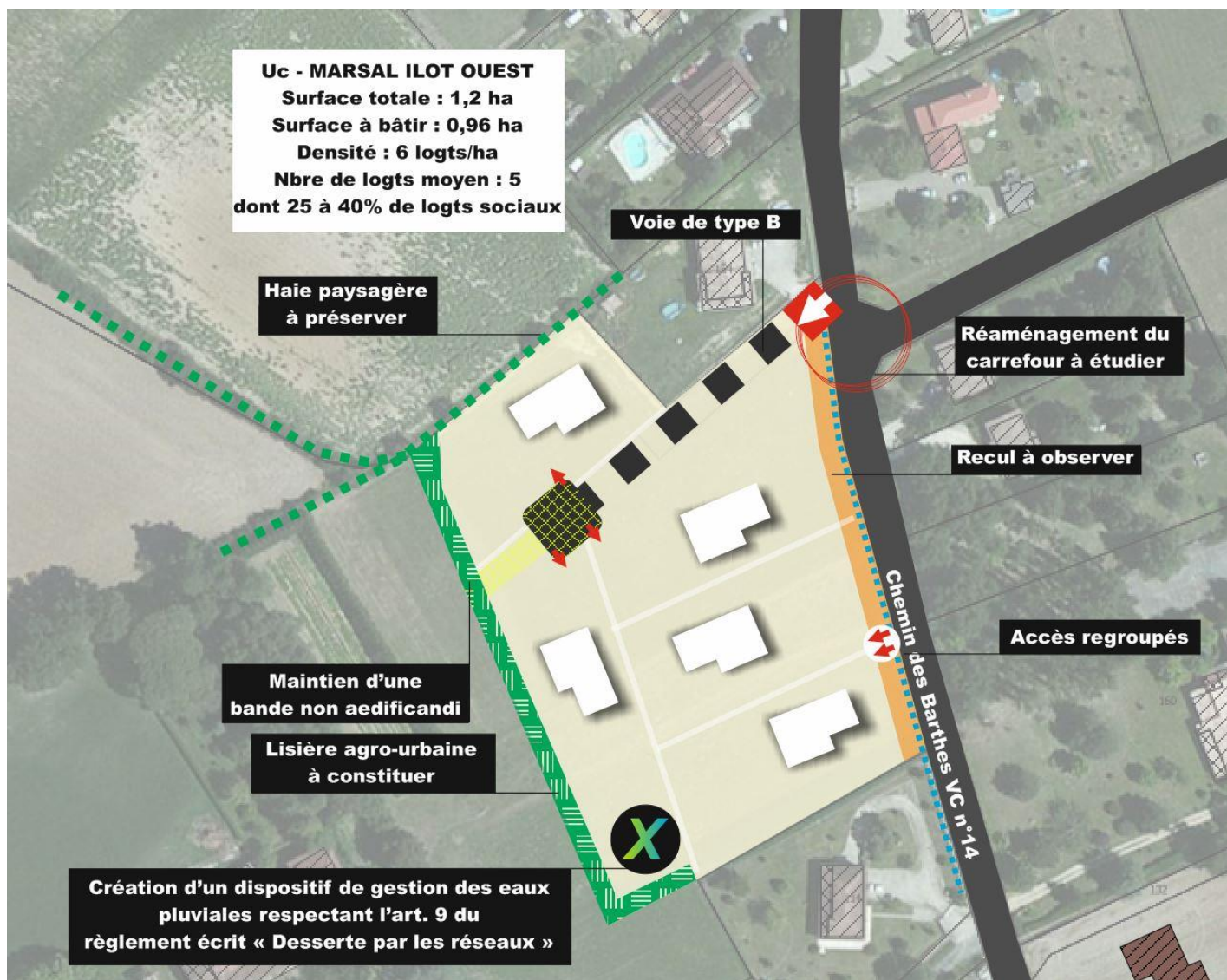
VOIRIE

Chaussée (L = 90 m)	300 € / m.l	27 000 €
---------------------	-------------	----------

RESEAU avec branchements inclus (L = 90 m)

Adduction eau potable	80 € / m.l	7 200 €
Alimentation électrique	75 € / m.l	6 750 €
Télécommunications	75 € / m.l	6 750 €

Coût total VRD	47 700 €	
-----------------------	-----------------	--



9. Pegas / Gandal (AUb1)

9.1 Les principes d'aménagement

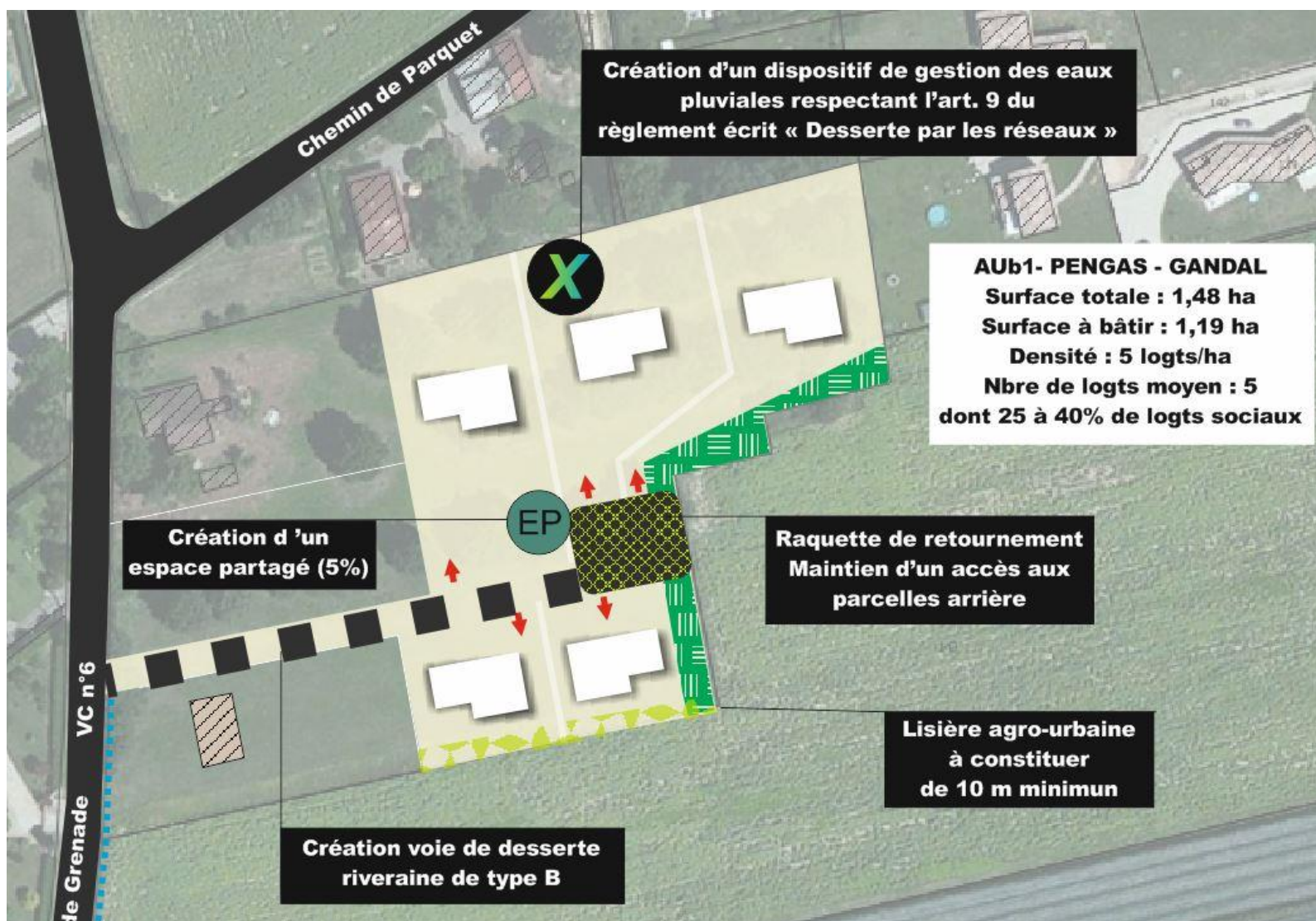
Densité recherchée et modalités d'aménagement	Principe de desserte	Intégration paysagère
Terrains identifiés par la municipalité pour servir pour partie à la relocalisation des expropriés induits par le tracé de la LGV Densité de 6 logements à l'hectare Nombre de lots envisagé : 7 dont 1 réservés pour la réalisation de 2 logements sociaux compte tenu de la proximité avec le bourg. Le nombre de lots se calcule après l'abattement des surfaces liées à l'aménagement des VRD. Modalité d'aménagement : Permis d'aménager d'ensemble ou par tranche	Création d'une voie de desserte interne greffée en appui de la VC n°6 de type B Positionnement des amorces comme indiqué sur l'esquisse ci-dessous. Principe de voirie complétée d'une aire de retournement positionnée de manière à permettre à plus long terme l'accès aux parcelles arrière en frange Est Accès aux différents lots opérés uniquement à partir de la voie de desserte interne	Implantation du bâti en retrait de la CV n°6 : définition d'une bande de recul de 4 m minimum à partir de la limite d'emprise, similaire aux retraits observés par la majorité des constructions implantées sur ce secteur Traitement des lisières agro-urbaines par la mise en place de paysagement au contact du foncier agricole Création d'un dispositif de gestion des eaux pluviales respectant l'article 9 du règlement écrit « Desserte par les réseaux » Création d'un espace partagé d'une superficie au moins égale à 5% de la superficie de la zone

Attention : le découpage en lots est donné à titre indicatif et s'applique dans un rapport de compatibilité et non de conformité. Par ailleurs, une autre programmation peut être envisagée tout en respectant les principes d'aménagement.

9.2 Bilan prévisionnel

La viabilisation de ce secteur engendre des coûts en matière de desserte routière et d'équipement réseau. Ces équipements sont chiffrés à minima selon les éléments détaillés ci-dessous :

	Coût au m.l	Total
VOIRIE		
Chaussée (L = 180 m)	300 € / m.l	54 000 €
RESEAU avec branchements inclus (L = 300 m)		
Adduction eau potable	80 € / m.l	14 400 €
Alimentation électrique	75 € / m.l	13 500 €
Télécommunications	75 € / m.l	13 500 €
Coût total VRD		95 400 €



10. Brial – Valèze Ouest (AUb1 et AUb2)

10.1 Les principes d'aménagement

Densité recherchée et modalités d'aménagement	Principe de desserte	Intégration paysagère
Densité de 6 logements à l'hectare Nombre de lots envisagés : 28 dont 7 réservés pour du logement social Le nombre de lots se calcule après l'abattement des surfaces liées à l'aménagement des VRD. Préconisation afin de garantir la faisabilité économique de l'aménagement de ce secteur : Décomposition de la zone AUb2 en trois îlots avec les superficies globales suivantes : Ilot A : 2,03 ha Ilot B : 1,93 ha Ilot C : 0,99 ha La numérotation des îlots n'est pas liée à un ordre priorisant leur aménagement. Modalité d'aménagement : Un permis d'aménagement pour l'ensemble de la zone ou bien pour chaque îlot.	Ilot A et B: création d'une voie de desserte structurante complétée de trottoirs (type A) Voie greffée à partir de la VC n°5 Positionnement des amorces comme représenté sur l'esquisse suivante. Voie de desserte secondaire (type B ou C) en appui de la voie structurante Maintien des possibilités de maillage entre les îlots A et B à partir de la voie structurante Maintien d'une possibilité de maillage entre l'îlot B et C Zone AUb1: Accès opérés en appui de la route du chemin de Cauty (VC n°5) et regroupés par tranche de 2 lots : enjeux sécuritaires et paysagers Ilot C : Accessibilité à partir de l'amorce aménagée en appui de la VC n°2.	Implantation du bâti en retrait de la voie communale n°5 : définition d'une bande de recul de 4 m minimum à partir de la limite d'emprise, similaire aux retraits observés par la majorité des constructions sur ce secteur. Maintien d'une bande non aedificandi d'une largeur minimale de 5 m en bordure du ruisseau intéressant l'îlot C. Préservation de la haie repérée au sein de l'îlot A comme indiqué sur l'esquisse ci-dessous Au sein de chaque îlot, création d'un dispositif de gestion des eaux pluviales respectant l'article 9 du règlement écrit « Desserte par les réseaux » Création d'un espace partagé d'une superficie au moins égale à 5% de la superficie de l'îlot

Mise en place d'un système d'assainissement regroupé.	Amorce prolongée de type B ou C Maintien d'une possibilité de maillage viaire avec l'îlot B Franchissement piétonnier du ruisseau à appréhender afin de faciliter l'accès aux équipements publics (Eglise, offre ludo-sportive...) Ensemble des îlots : Accessibilité opérée exclusivement à partir des voies de desserte interne Raquette de retournement à positionner au niveau de chaque point de maillage viaire entre les différents îlots. Stationnement : 1 place à créer par tranche de deux lots aménagés	
---	--	--

Attention : le découpage en lots est donné à titre indicatif et s'applique dans un rapport de compatibilité et non de conformité. Par ailleurs, une autre programmation peut être envisagée tout en respectant les principes d'aménagement.

10.2 Bilan prévisionnel

La viabilisation de ce secteur engendre des coûts en matière de desserte routière et d'équipement réseau. Ces équipements sont chiffrés à minima selon les éléments détaillés ci-dessous. Pour la création de voirie, seuls sont pris en compte les coûts pour la création d'une voie de desserte structurante au sein des îlots A et B et le prolongement de l'amorce pour la desserte de l'îlot C.

Ilot A	Coût au m.l	Total
--------	-------------	-------

VOIRIE		
Voie structurante avec amorce en zone AUb1 (L = 140 + 60 m)	400 € / m.l	80 000 €

RESEAU avec branchements inclus (L = 200 m)		
Adduction eau potable	80 € /m.l	16 000 €
Alimentation électrique	75 € / m.l	15 000 €
Télécommunications	75 € / m.l	15 000 €

Coût total VRD - Ilot A	126 000 €
--------------------------------	------------------

Ilot B	Coût au m.l	Total
--------	-------------	-------

VOIRIE		
Voie structurante avec amorce en zone AUb2 (L = 110 + 60 m)	400 € / m.l	68 000 €

RESEAU avec branchements inclus (L = 170 m)		
Adduction eau potable	80 € /m.l	13 600 €
Alimentation électrique	75 € / m.l	12 750 €
Télécommunications	75 € / m.l	12 750 €

Coût total VRD - Ilot B	107 100 €
--------------------------------	------------------

Ilot C	Coût au m.l	Total
--------	-------------	-------

VOIRIE		
Prolongement de l'amorce (L = 240 m)	400 € / m.l	96 000 €

RESEAU avec branchements inclus (L = 240 m)		
Adduction eau potable	80 € /m.l	19 200 €

Alimentation électrique	75 € / m.l	18 000 €
Télécommunications	75 € / m.l	18 000 €

Ensemble des zones AUb1 et AUb2	Coût unitaire	Total
Assainissement – micro-station*	de 6 500 € à 9 500 €	de 19 500 € à 38 000 €

Coût total VRD - Ilot C	de 170 700 € à 189 200 €
--------------------------------	-------------------------------------

Coût total VRD - Ilots A, B et C	de 403 800 € à 422 300 €
---	-------------------------------------

**Le prix d'une micro-station d'épuration varie suivant la technologie utilisée et le volume de la station qui déterminera le nombre d'équivalents habitants (EH)*

Budget pour une micro station à boues activées :

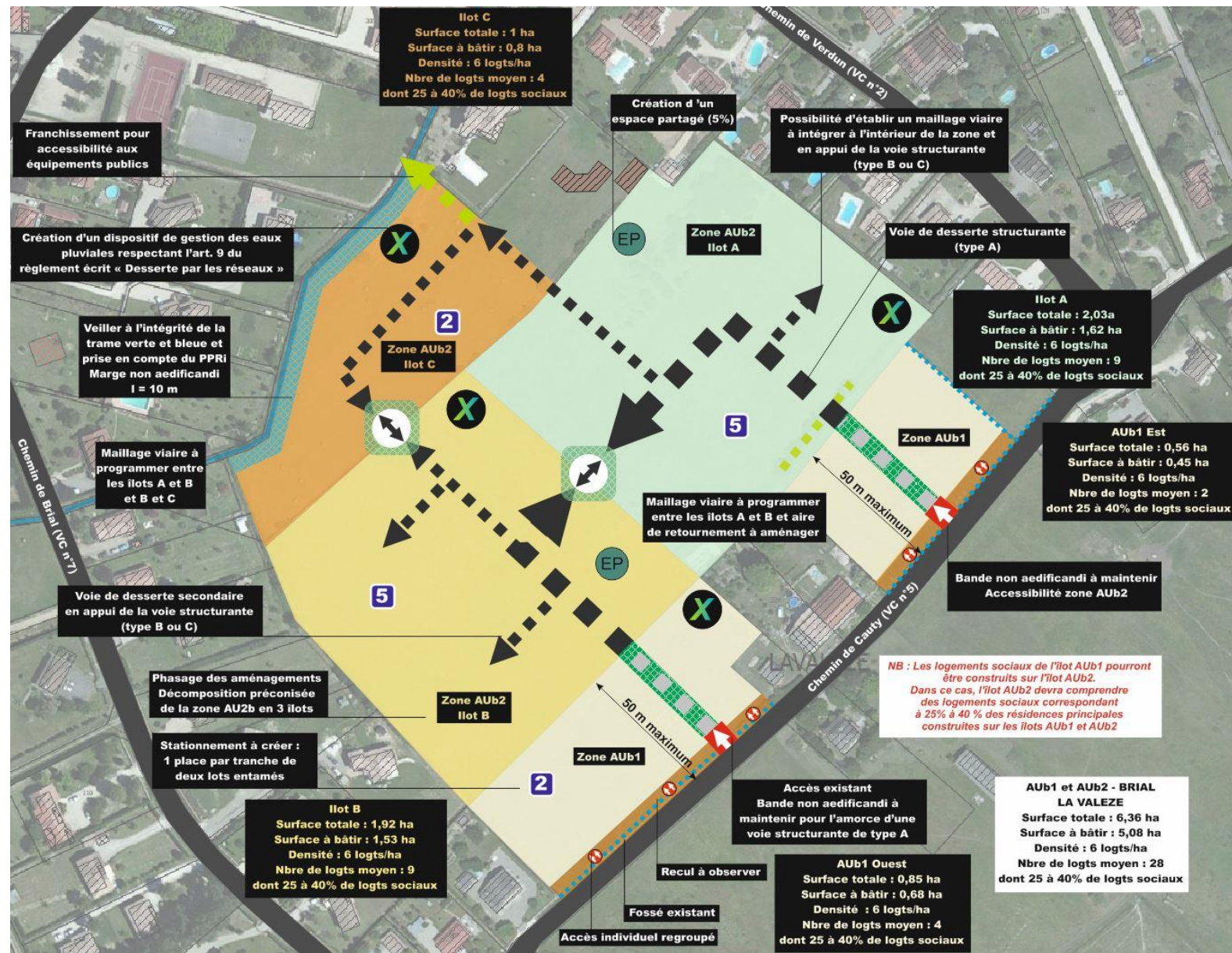
- de 2 à 6 Equivalents Habitants (EH) : à partir de 4 500 €
- de 5 à 11 Equivalents Habitants (EH) : à partir de 5 200 €
- de 10 à 15 Equivalents Habitants (EH) : à partir de 5 800 €
- de 14 à 20 Equivalents Habitants (EH) : à partir de 6 500 €

3 micro stations de ce type seraient nécessaires pour le traitement de la zone où sont escomptés 28 logements, soit un potentiel de près de 60 habitants.

Budget pour une micro station à bactéries fixées :

- de 1 à 5 Equivalents Habitants (EH) : à partir de 5 500 €
- de 6 à 12 Equivalents Habitants (EH) : à partir de 7 000 €
- de 10 à 17 Equivalents Habitants (EH) : à partir de 9 500 €

4 micro stations de ce type seraient nécessaires pour le traitement de la zone où sont escomptés 28 logements, soit un potentiel de près de 60 habitants.



11. Brial – Marge Eglise (Uc)

11.1 Etat initial du site

- Cadre naturel / vocation actuelle du site

Le secteur identifié concerne un vaste terrain enherbé déclaré à la PAC. En marge de la route de Montbartier (Ouest), sont présents quelques motifs végétalisés implantés ponctuellement en bordure du fossé. Au sein de la zone, une haie structurante établie Est-Ouest scinde la parcelle n°308. Le site bénéficie dans son ensemble d'une grande planéité. Il est précisé que la marge Ouest est partiellement inscrite au sein de la zone de bruit (bande de 300 m) inhérente au tracé de l'A62.



Sujets végétalisés installés ponctuellement en marge de la route de Montbartier



Fossé en marge de la route de Montbartier



Haie arbustive au sein de la zone perçue à partir de l'amorce greffée sur la RD 77



Haie structurante perçue à partir de l'amorce longeant le cimetière

- Forme bâtie

Le site identifié concerne un vaste espace interstitiel cerné par l'urbanisation pavillonnaire. Les constructions relativement récentes (années 80 à 2010) sont installées sur des parcelles dont la superficie oscille entre 1500 et 2000 m², soit une densité de 5 à 7 logts/ha. En marge Est, le site jouxte l'Eglise et le cimetière récemment agrandi. Un terrain (pille. 168) avec un hangar servant au stockage de matériel de BTP est positionné également sur cette marge Est.



Habitat pavillonnaire en marge sud, chemin de la Bezette



Construction pavillonnaire récente en marge Nord, terrain de 2025 m² env.



Cimetière en marge Est de la zone



Pile 168 sur laquelle est implanté un hangar pour le stockage de matériel BTP

- Accessibilité / Réseaux

Le site est délimité sur sa frange Ouest par le tracé de la route de Montbartier (RD 77) sur une distance de 75 m environ. A partir de cette voie, un accès a été récemment aménagé afin d'assurer la desserte d'une construction implantée en deuxième rideau. Cette voie permettra de servir

de support à l'urbanisation future. En marge Est, les parcelles n°162 et 166 sont communales et matérialisent un second point d'accès à la zone. Elles assurent l'accès à un terrain servant au stockage de matériel de BTP.

Le site est correctement équipé par les réseaux AEP établi en linéaire de la route de Montbartier et du chemin de Brial et électricité – un poteau électrique est implanté au sein du site – et est défendu contre le risque incendie.



Cheminement greffé à partir de la route de Montbartier en marge Ouest



Accès communal à partir du chemin de Brial, en marge Est

11.2 Superficie

Parcelle	Superficie		
	(ha, a, ca)		
162	0	04	55
166	0	01	68
267	0	05	54
269	0	12	78
270	0	00	36
308	0	81	72
TOTAL	1	06	63
Sup. à bâtir*	0	85	30

** Déduction faite de 20% de la surface globale pour l'aménagement des VRD*

11.3 Les principes d'aménagement

Densité recherchée et modalités d'aménagement	Principe de desserte	Intégration paysagère
Densité de 6 logements à l'hectare, correspondant à des lots de 1500 m² Nombre de logements envisagés : 6 Permis d'aménager pour l'ensemble de la zone ou par tranche. Le nombre de lot se calcule après l'abattement des surfaces liées à l'aménagement des VRD.	Elargissement et carrossage de la voie de desserte (type B) greffée à partir de la route de Montbartier : Largeur globale portée à 6,5 m A titre indicatif : longueur pour la voie à élargir = 70 m env. pour un coût estimé à 28 000 € (400 € / m.l.). Maintien d'un maillage piétonnier entre la voie de desserte Ouest et l'accès communal Est	Préservation de la haie paysagère scindant transversalement la parcelle n°308 Paysagement en marge de la route de Montbartier à conforter Création d'un espace partagé entre la voie de desserte interne et la haie paysagère Préconisé : découpage parcellaire en lanière : rentabilisation du foncier et des réseaux Création d'un dispositif de gestion des eaux pluviales respectant l'article 9 du règlement écrit « Desserte par les réseaux » Création d'un espace partagé d'une superficie au moins égale à 5% de la superficie de la zone

Attention : le découpage en lots est donné à titre indicatif et s'applique dans un rapport de compatibilité et non de conformité. Par ailleurs, une autre programmation peut être envisagée tout en respectant les principes d'aménagement.

11.4 Bilan prévisionnel

La viabilisation de ce secteur engendre des coûts en matière de desserte routière et d'équipement réseau. Ces équipements sont chiffrés à minima selon les éléments détaillés ci-dessous :

Equipement VRD	Coût au m.l	Total
----------------	-------------	-------

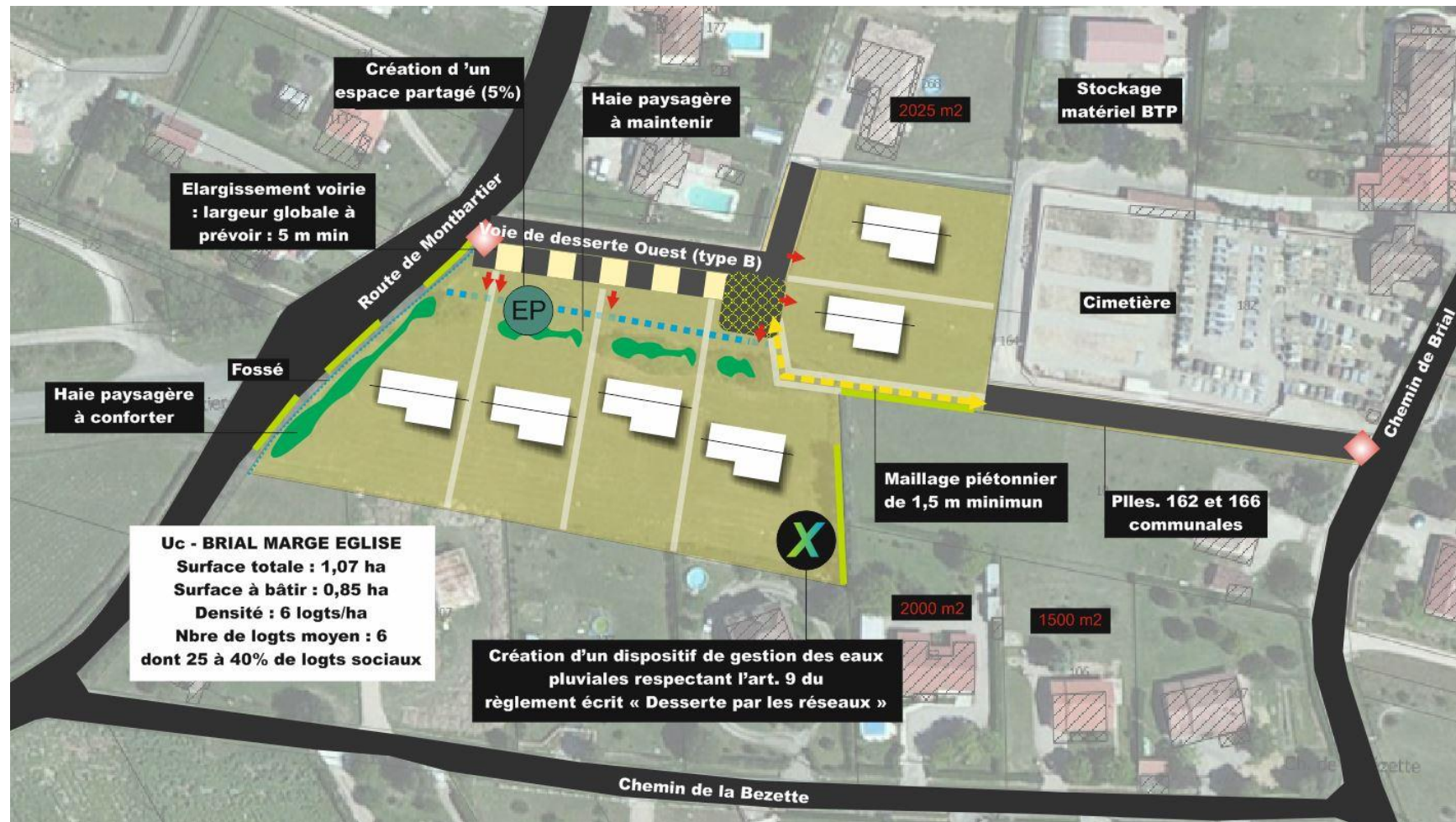
VOIRIE

Chaussée légère à élargir (L = 70 m)	300 € / m.l	21 000 €
Cheminement piétonnier (L = 50 m)	50 € / m.l	2 500 €

RESEAU avec branchements inclus (L = 70 m)

Adduction eau potable	80 € / m.l	5 600 €
Alimentation électrique	75 € / m.l	5 250 €
Télécommunications	75 € / m.l	5 250 €

Coût total VRD	39 600 €	
-----------------------	-----------------	--



12. RD 930 à la hauteur de l'impasse des Campagnols (Ub)

12.1 Les principes d'aménagement

Densité recherchée et modalités d'aménagement	Principe de desserte	Intégration paysagère
Densité minimale de 15 logements à l'hectare Nombre de logements envisagés : 6 (desserte de bus à proximité immédiate) : habitat groupé à privilégier. Le nombre de lots se calcule après l'abattement des surfaces liées à l'aménagement des VRD. Permis d'aménager pour l'ensemble de la zone ou par tranche.	Création d'une voie de desserte riveraine (type A ou B ou C) Accès à partir de la voie de desserte interne. Stationnement : 1 place à créer par tranche de deux lots aménagés	Bande non constructible en bordure du Tarn : enjeux sécuritaires et environnementaux. Implantation en recul de la RD 930 pour les constructions établies en premier rideau (Ouest). Création d'un dispositif de gestion des eaux pluviales respectant l'article 9 du règlement écrit « Desserte par les réseaux »

Attention : le découpage en lots est donné à titre indicatif et s'applique dans un rapport de compatibilité et non de conformité. Par ailleurs, une autre programmation peut être envisagée tout en respectant les principes d'aménagement.

12.2 Superficie

Parcelle	Superficie		
	(ha, a, ca)		
175	0	60	50
TOTAL	0	60	50
Sup. à bâtir*	0	48	40

** Déduction faite de 20% de la surface globale pour l'aménagement des VRD*

12.3 Bilan prévisionnel

La viabilisation de ce secteur engendre des coûts en matière de desserte. L'équipement en voirie et adduction réseau est chiffré à minima selon les éléments détaillés ci-dessous.

Equipement	Coût au m.l	Total
------------	-------------	-------

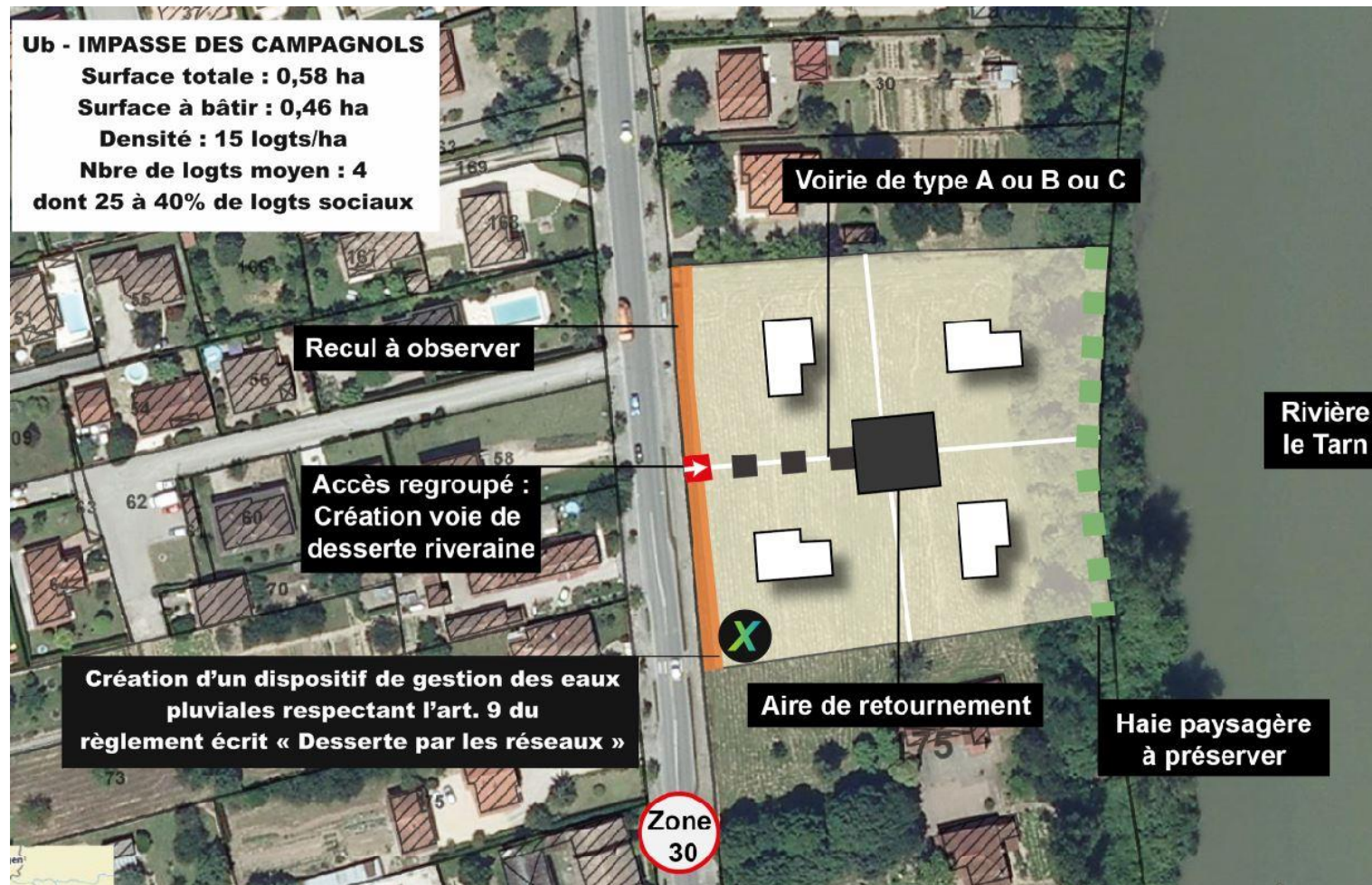
VOIRIE

Chaussée structurante (L = 75 m)	400 € / m.l	30 000 €
----------------------------------	-------------	----------

RESEAU avec branchements inclus (L = 270 m)

Adduction eau potable	80 € / m.l	6 000 €
Alimentation électrique	75 € / m.l	5 625 €
Assainissement	100 € / m.l	7 500 €
Télécommunications	75 € / m.l	5 625 €

Coût total VRD	54 750 €	
-----------------------	-----------------	--



13. Chemin de Taillefer (Ub)

13.1 Les principes d'aménagement

Densité recherchée et modalités d'aménagement	Principe de desserte	Intégration paysagère
Densité minimale de 15 logements à l'hectare Nombre de logements envisagés : 6 Le nombre de lots se calcule après l'abattement des surfaces liées à l'aménagement des VRD. Urbanisation pouvant s'effectuer au coup par coup. Pluralité des fonctions à rechercher : effet vitrine notable.	Accès regroupé par tranche de 2 lots : enjeux sécuritaires Prévoir une capacité de stationnement conforme aux besoins et à la vocation de la zone.	Implantation en accroche ou de la voirie possible Préconisation : implantation du bâti favorisant l'intégration bioclimatique : exposition plein sud Création d'un dispositif de gestion des eaux pluviales respectant l'article 9 du règlement écrit « Desserte par les réseaux »

Attention : le découpage en lots est donné à titre indicatif et s'applique dans un rapport de compatibilité et non de conformité. Par ailleurs, une autre programmation peut être envisagée tout en respectant les principes d'aménagement.

13.2 Superficie

Parcelle	Superficie		
	(ha, a, ca)		
183	0	35	26
202	0	10	57
201	0	03	73
25	0	05	59
180	0	00	53
181	0	09	46
TOTAL	0	65	14
Sup. à bâtir*	0	52	11

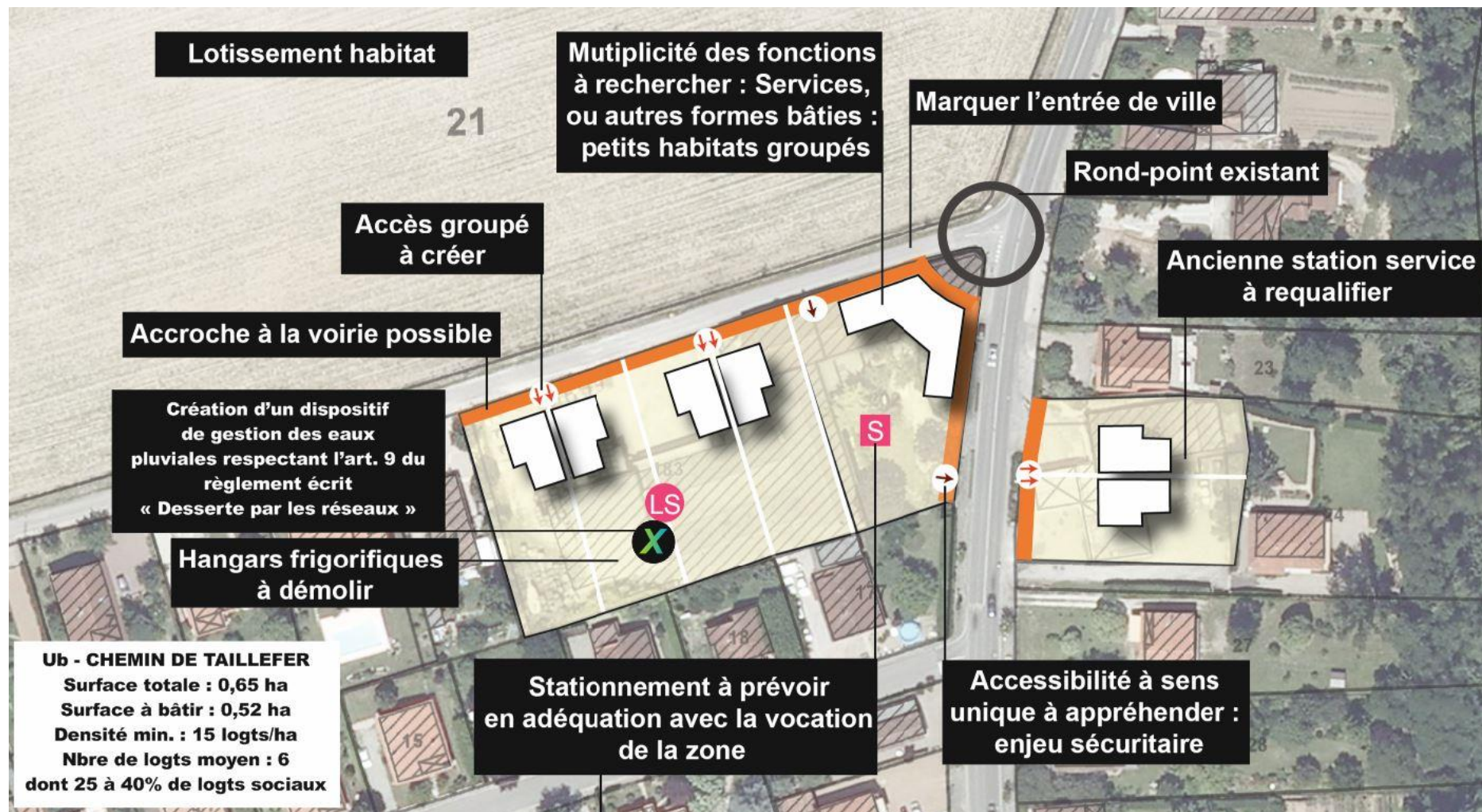
** Déduction faite de 20% de la surface globale pour l'aménagement des VRD*

13.3 Bilan prévisionnel

La viabilisation de ce secteur n'engendre pas des coûts spécifiques en matière de réseaux divers et de desserte. Le site s'inscrit dans une opération de renouvellement urbain. Il bénéficie de l'ensemble des réseaux à proximité immédiate.

Par ailleurs, il est à noter les frais de démolition des bâtiments industriels actuels :

- Les hangars frigorifiques ;
- Les bureaux ;
- L'ancienne station-service.

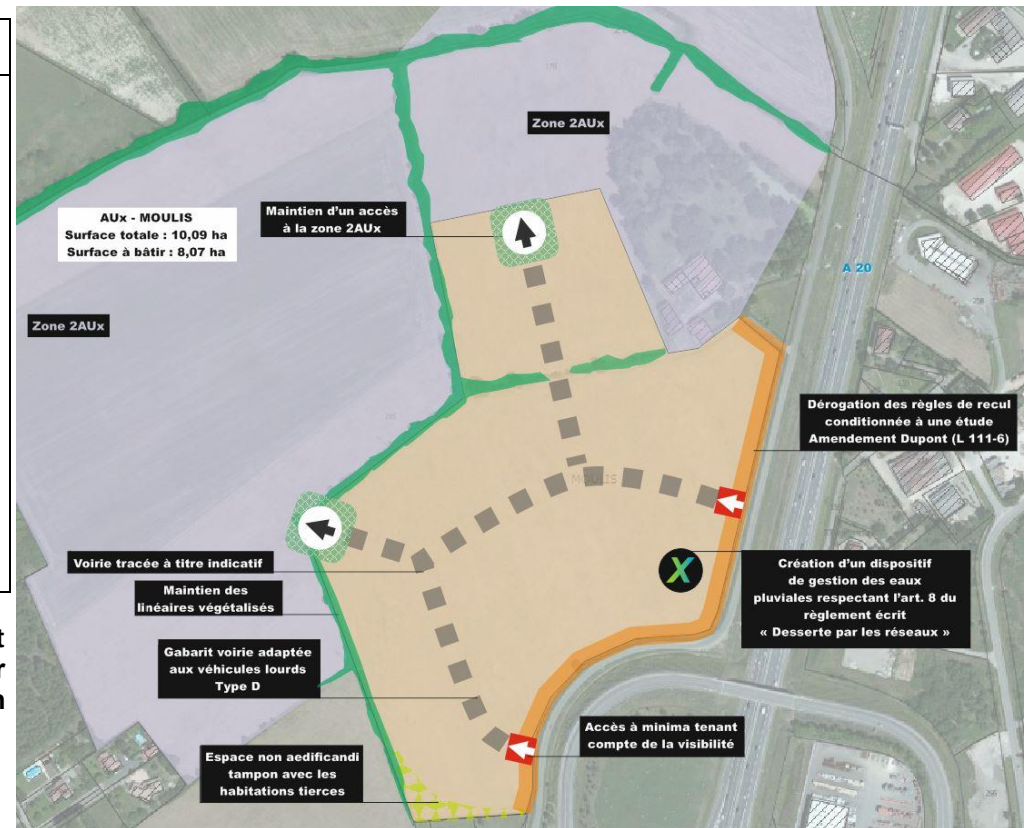


14. Moulis – zone AUx

14.1 Les principes d'aménagement à minima : Cf. Etude L111-6

Modalités d'aménagement	Principe de desserte	Intégration paysagère
Découpage de la zone AUx en plusieurs îlots : Accordé d'avantage de souplesse à l'aménagement afin de garantir la faisabilité économique (Cf. Etude L.111-6) Permis d'aménager pour l'ensemble de la zone ou par tranche. Remarque : surplomb de la ligne à THT 63kV Dieupentale-Montauban, impliquant des obligations particulières jointes en pièces 6.5.b	Création d'une voie structurante en appuie du chemin de Pastenc : 2 points d'entrée Les voies principales seront de type D et les voies secondaires de type E Maintien des accès futurs vers la zone 2AUx	En marge Ouest de la zone, maintien des ripisylves : recul de 10 m. Prévoir le maintien des espaces naturels et des motifs végétalisés repérés sur l'esquisse ci-contre. Pour les futurs lots visibles depuis l'A20, veuillez à un traitement qualitatif des fonds de parcelles. Au sein de chaque îlot, création d'un dispositif de gestion des eaux pluviales respectant l'article 8 du règlement écrit « Desserte par les réseaux »

Attention : le découpage en lots est donné à titre indicatif et s'applique dans un rapport de compatibilité et non de conformité. Par ailleurs, une autre programmation peut être envisagée tout en respectant les principes d'aménagement.



15.1 Les principes d'aménagement à minima

Modalités d'aménagement	Principe de desserte	Intégration paysagère
Découpage de la zone AUX en trois îlots : Accordé d'avantage de souplesse à l'aménagement afin de garantir la faisabilité économique. Permis d'aménager pour l'ensemble de la zone ou par tranche.	Création d'une voie structurante orientée Nord/Sud pour partie en appuie de l'ancien chemin prolongeant l'impasse du Vergnet. Connexion au Sud à partir du chemin Castaing. Création d'une Voie de desserte d'îlot greffée en appuie de cette voie. Les voies principales seront de type D et les voies secondaires de type E.	En marge Est de la zone, tenir compte du PPRI du Vergnet. Prévoir le maintien des espaces naturels et des motifs végétalisés repérés sur l'esquisse ci-contre. Pour les futurs lots visibles depuis l'A20, veuillez à un traitement qualitatif des fonds de parcelles. Au sein de chaque îlot, création d'un dispositif de gestion des eaux pluviales respectant l'article 8 du règlement écrit « Desserte par les réseaux »

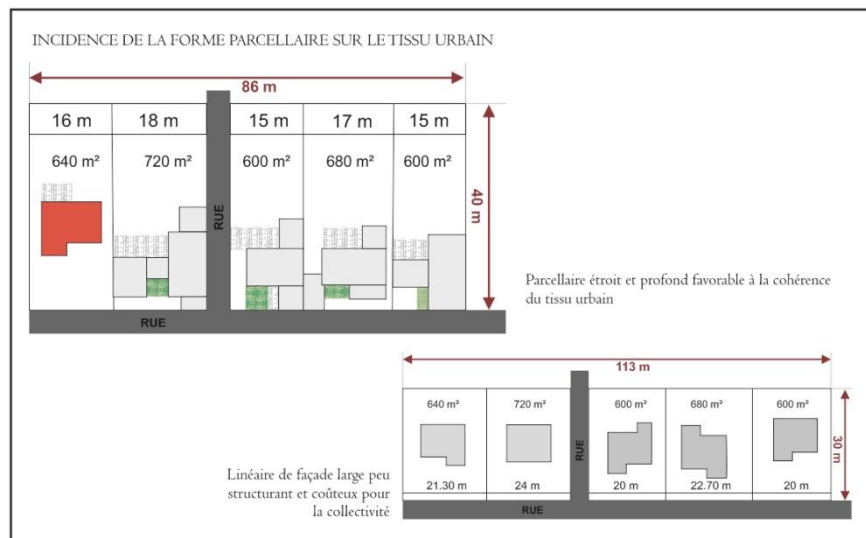
Attention : le découpage en lots est donné à titre indicatif et s'applique dans un rapport de compatibilité et non de conformité. Par ailleurs, une autre programmation peut être envisagée tout en respectant les principes d'aménagement.

Grands principes valables pour l'ensemble des zones à urbaniser

▪ La forme urbaine

- Découpage parcellaire

En fonction de la configuration des lieux et des modalités d'accessibilité, l'aménagement s'effectuera de manière privilégiée selon un parcellaire en long, dans une optique de gestion économe de l'espace.



▪ La défense contre le risque incendie

Dans toutes les zones nouvellement ouvertes à la construction, la défense contre l'incendie devra être assurée :

Soit par un réseau de distribution remplissant les conditions suivantes :

- réservoir permettant de disposer d'une réserve d'eau suffisante ;
- canalisations pouvant fournir un débit minimal de 17 litres par seconde ;
- prises d'incendies réparties, en fonction des risques à défendre, à une distance de 200 mètres les unes des autres.

Soit par des réserves naturelles d'accès facile, comportant des points d'aspiration aménagés. Les installations telles que fontaines, lavoirs, puits ou piscines peuvent aussi être complétées par des dispositifs spéciaux.

A défaut de ressources suffisantes, il est indispensable de prévoir la construction de bassins ou de citernes d'une capacité compatible avec les besoins de service incendie.

Les accès à venir devront par ailleurs être d'un gabarit permettant aux véhicules de défense incendie de circuler et de se retourner.

▪ Les réseaux

Les secteurs pourront être desservis par les réseaux d'eau potable et d'électricité situés à proximité. Les réseaux électriques devront tout de même être enterrés et terminés.

La pose de fourreaux pour le déploiement des télécommunications numériques sera effectuée lors de l'aménagement de la zone.

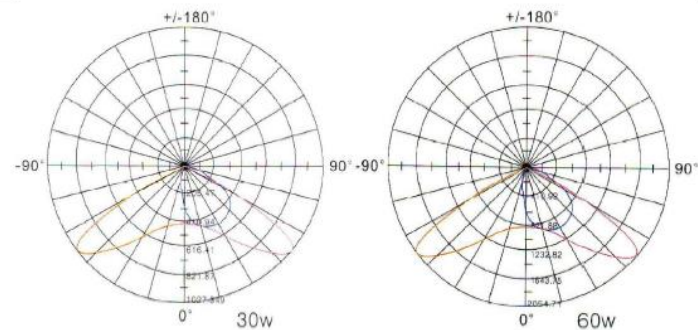
▪ L'éclairage public

En appui des voies à créer, la mise en place d'un éclairage public avec l'installation de candélabres référencés ci-dessous est vivement recommandée :

Référence :

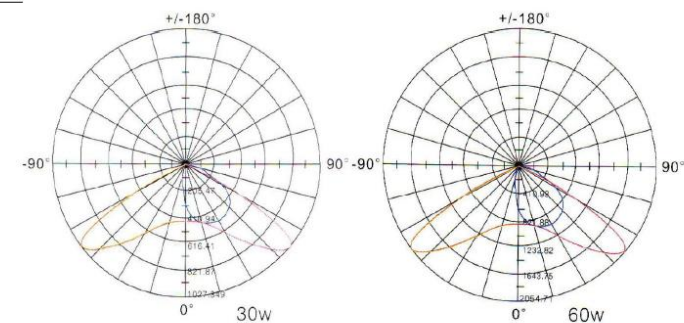
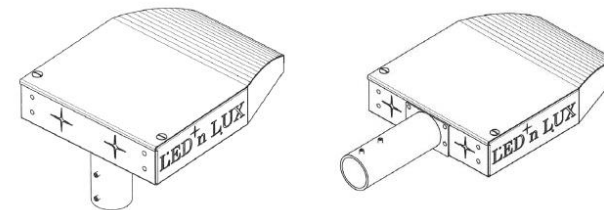
Dimensions max(en mm) ØxH	500 x 110
Puissance	30/60 W
Zone d'éclairage	6M / 25 LUX moy . 7M / 20 LUX moy .
Uniformité	= 0.7
Efficacité lumineuse de la LED	90 Lm/W
Efficacité lumineuse	> 95%
Flux initial de la LED	> 5130 Lm
Température de couleurs	2500K/ 5500K
Index de rendu aux couleurs	Ra > 75
Tension d'entrée	85 / 265 V 50 / 60 Hz
Facteur de puissance	> 0.95
Puissance efficace	> 90 %
Distorsion harmonique	> 15 %
Température de fonctionnement	-30 / +45° C
Indice de protection	IP 65
Durée de vie	> 30 000 H
Poids	NC

Modèle TOP :

**Modèle :**

Dimensions max(en mm) LxlxH	400 x 310 x 80
Puissance	30/60 W
Zone d'éclairage	6M / 25 LUX moy . 7M / 20 LUX moy .
Uniformité	= 0.7
Efficacité lumineuse de la LED	90 Lm/W
Efficacité lumineuse	> 95%
Flux initial de la LED	> 5130 Lm
ULR	< 1 %
Température de couleurs	2500K/ 5500K
Index de rendu aux couleurs	Ra > 75
Tension d'entrée	85 / 265 V 50 / 60 Hz
Facteur de puissance	> 0.95
Puissance efficace	> 90 %
Distorsion harmonique	> 15 %
Température de fonctionnement	-30 / +45° C
Indice de protection	IP 65
Durée de vie	> 30 000 H
Poids	10.5 Kg

Modèle TOP/ CROSSE / MULTI(non représenté) :



▪ L'aspect environnemental

Prescriptions :

La réglementation thermique 2012 impose des constructions à basse consommation (BBC) pour les constructions neuves.

Recommandations :

L'économie des ressources (énergie et eau potable), l'utilisation des énergies renouvelables, le choix de matériaux non polluants et de production locale, sont fortement recommandés.

- Tenir compte de l'orientation pour la disposition des bâtiments, afin de profiter d'un meilleur ensoleillement (construction bioclimatique).
- Utiliser des revêtements perméables permettant l'infiltration des eaux de pluie, si la nature du sol le permet
- S'équiper en cuve de récupération des eaux de pluie
- Utiliser de préférence des matériaux de construction recyclables, non polluants comme par exemple : la biobrique ou toute technique de construction respectueuse de l'environnement (ossature/structure bois), l'isolation en chanvre ou cellulose de papier (principalement en vrac, en panneaux ou en laine), ...
- Privilégier les systèmes de productions d'énergies renouvelables : panneaux et tuiles photovoltaïques, chauffage au bois, ...
Ces systèmes devront être au maximum intégrés aux volumes des constructions

▪ Confort thermique des constructions

(Recommandations)

Une végétalisation des pieds de façade (bande de pleine terre plantée) sera réalisée. Il s'agit d'éviter l'accumulation de chaleur des sols minéraux, et la réverbération solaire.

Les façades exposées au soleil bénéficieront de protections solaires (casquettes, débord de toiture, brise soleil, pergolas etc.) pour renforcer le confort d'été.

L'implantation des constructions devra favoriser l'emploi des énergies renouvelables (solaire notamment), la mise en œuvre d'un habitat passif, ainsi qu'un éclairage naturel optimal.

▪ Gestion des eaux pluviales

L'opération devra être neutre au regard du ruissellement pluvial par rapport à la situation avant aménagement. Aussi une compensation de l'imperméabilisation liée à l'urbanisation nouvelle, devra être mise en œuvre par :

- Une gestion des eaux pluviales à l'échelle du site par l'aménagement de fossés, de bassins de rétention paysagers et de puits d'infiltration. Les surfaces des espaces des cheminements, des trottoirs, des stationnements ainsi que les voies secondaires pourront être revêtues de matériaux drainants ;
- L'aménagement des espaces collectifs (espaces verts, stationnements, voiries etc.) de façon à stocker temporairement les eaux. A cette fin les principes recommandés ci-après pourront être mis en œuvre.

Recommandations :

Les typologies d'ouvrages de rétention des eaux pluviales recommandées sont : les noues dans les espaces verts, les fossés, les décaissements légers des stationnements, les profils en « V » des voies etc. La végétalisation des toitures pourra être mise en œuvre.

Exemple à l'échelle du quartier▪ **Noues et fossés**

Caractéristiques Une noue est un fossé peu profond et large servant au recueil, à la rétention et/ou l'infiltration des eaux pluviales. Elle peut être équipée d'un débit de fuite permettant une vidange régulée de l'ouvrage vers le réseau pluvial, la rivière ou un fossé.

Intégration paysagère : l'engazonnement et la végétalisation de ses abords par des arbustes permettent une bonne intégration paysagère.

Entretien Curage (selon l'envasement de l'aménagement) et faucardage de la noue ou du fossé. L'entretien des abords est similaire à celui d'un espace vert.

Investissement Environ 10 € HT / ml fonction du m3 terrassé

Coût d'entretien Environ 3 € HT / ml

Avantages La noue est un dispositif assurant les différentes fonctions de rétention, de régulation et d'écroulement des débits de pointe. Ses capacités de rétention peuvent être optimisées par la mise en place de cloisonnements. L'intégration paysagère est bonne. Le coût de l'aménagement est faible : au moins 10 fois inférieur à la réalisation d'un réseau pluvial.

Inconvénients Un entretien régulier doit être réalisé afin de conserver les potentialités originelles de l'ouvrage. Les fossés sont davantage adaptés au milieu rural : en effet, en milieu urbain, des franchissements réguliers doivent être réalisés pour permettre l'accès aux propriétés.

▪ **Accompagnement végétalisé et traitement des surfaces libres**

Les structures paysagères du site seront maintenues ; les haies et alignements végétaux identifiés au schéma d'orientation devront être préservées et intégrées aux opérations d'aménagement.

(Recommandations)

Les espaces non bâtis et non affectés à la circulation et au stationnement concourent tout autant que les autres éléments de composition des sites étudiés à la qualité du paysage. Ces espaces doivent absolument avoir une fonction (espace végétalisé, etc.) afin d'éviter toute friche qui engendre un désordre visuel contraire à toute volonté d'un paysage de qualité qui soit un tant soit peu maîtrisé.

Le paysage constitue le reflet du fonctionnement d'un territoire. Le végétal joue ainsi un rôle majeur dans la qualité des espaces urbains à densifier ou à qualifier ; il accompagne et intègre les constructions, agrmente la voirie, offre une façade sur voie harmonieuse tout en créant une ambiance.

Les principes d'aménagement et de traitement paysager devront répondre à deux objectifs : à savoir, qualifier et valoriser le secteur vu depuis l'extérieur ; rendre cohérent l'intégration des nouvelles constructions dans chacun des secteurs étudiés.

Les végétaux fleuris durant une longue partie de l'année et ou dotés d'un feuillage persistant évitant les travaux de ramassage sont largement préconisés. En termes d'aspect paysager, le mélange d'arbustes peut être intéressant à appréhender, cela afin d'offrir une variante agréable à l'œil.

Exemple de sujets végétaux indigènes propices à une bonne intégration paysagère :

Plusieurs essences pour créer une haie composite : une composition d'essences locale, adaptée au milieu et au paysage permet de bénéficier d'une diversité biologique des végétaux et ainsi garantir une pérennité de l'ensemble, compte tenu d'une moindre sensibilité aux maladies. L'utilisation d'essences adaptées au sol présente de nombreux avantages techniques et garantit la pérennité des aménagements, cela en évitant, la modification des supports par l'apport d'engrais, et le traitement par divers intrants phytosanitaires.



 **Alisier torminal**
Sorbus torminalis



 **Aubépine épineuse**
Crataegus laevigata



 **Aubépine monogyne**
Crataegus monogyna



 **Érable champêtre**
Acer campestre



 **Figuier**
Ficus carica



 **Frêne commun**
Fraxinus excelsior



 **Camerisier à balais**
Lonicera xylosteum



 **Charme**
Carpinus betulus



 **Chêne pubescent**
Quercus pubescens



 **Fusain d'europe**
Euonymus europaeus



 **Laurier sauce**
Laurus nobilis



 **Laurier tin**
Viburnum tinus



 **Chêne sessile**
Quercus petraea



 **Chèvrefeuille d'Étrurie**
Lonicera etrusca



 **Cognassier**
Cydonia oblonga



 **Poirier franc**
Pyrus pyraeaster



 **Prunellier**
Prunus spinosa



 **Prunier sauvage**
Prunus domestica



 **Cormier**
Sorbus domestica



 **Cornouiller sanguin**
Cornus sanguinea



 **Églantier**
Rosa canina



 **Saule marsault**
Salix caprea



 **Sureau noir**
Sambucus nigra



 **Tilleul**
Tilia cordata

■ Traitement des lisières agro-urbaines

Les lisières agro-urbaines représentent des sites stratégiques pour faire évoluer le territoire : elles sont des espaces de transition où se jouent les enjeux de demain, à la fois en termes d'organisation territoriale que de proximité.

Les différentes actions sur les franges :

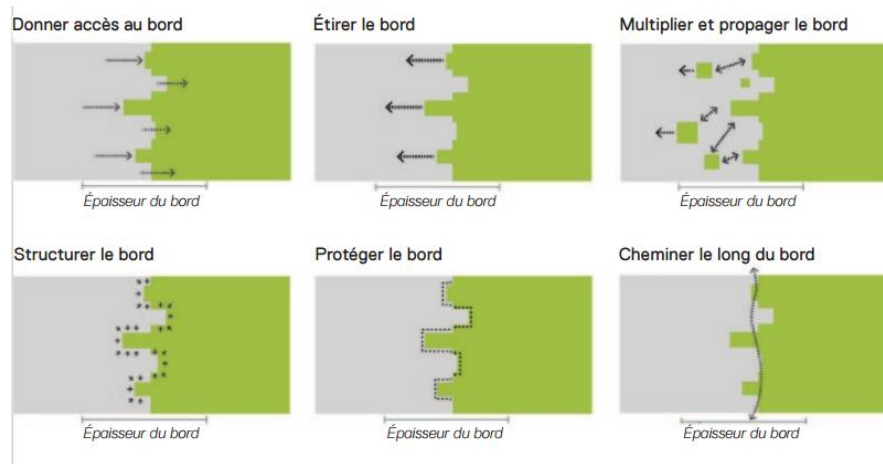
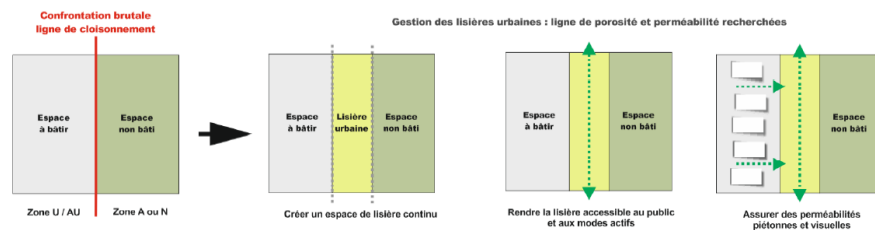
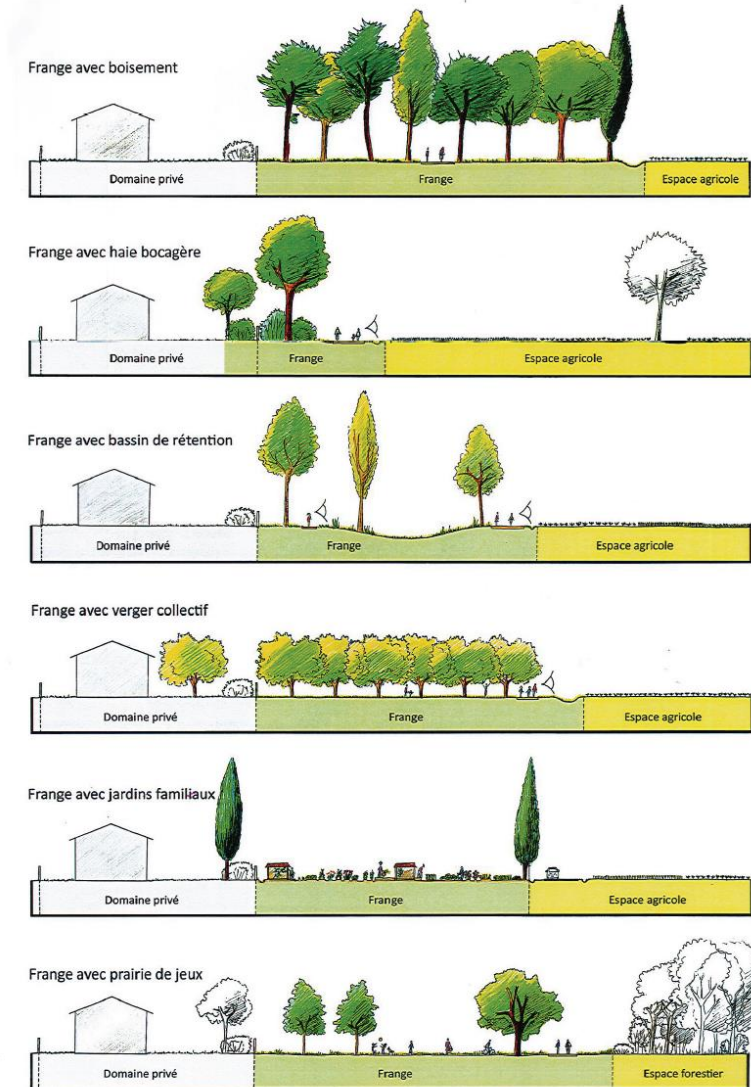


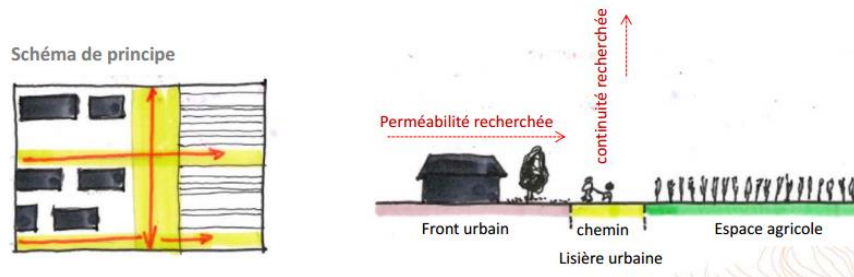
Schéma de principe du traitement des lisières urbaines :



Exemples de typologie de franges rurales

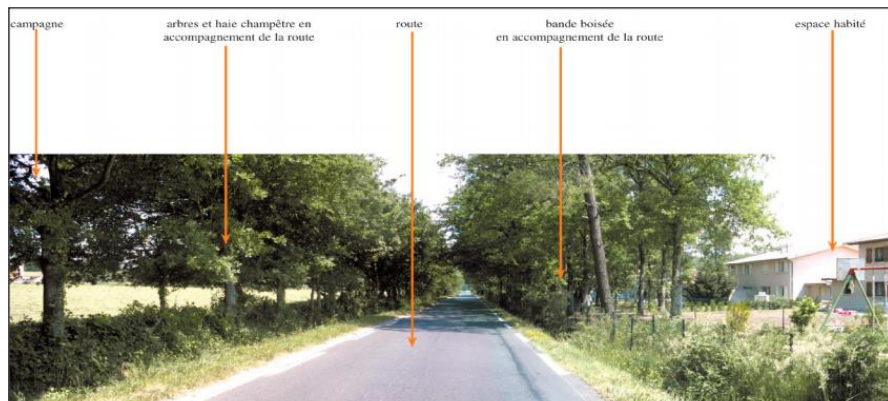


Les lisières urbaines au regard des espaces agricoles



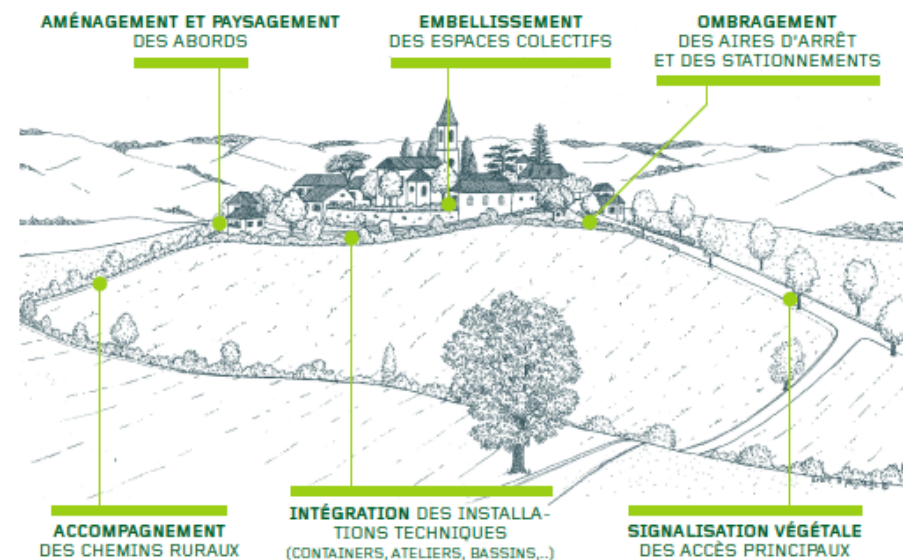
Le traitement de ces espaces repose sur la prise en compte des fonctionnalités des espaces agricoles cela même si dans le futur ces franges deviennent urbanisées. Il s'agit notamment de :

- Permettre le bon fonctionnement des activités agricoles limitrophes,
- Tenir compte de l'organisation du parcellaire,
- Garantir l'usage public des chemins ruraux.



Exemple de transition douce entre espace habité et campagne à Pessac-Mérignac (33) Illustration extraite du SCOT de l'agglomération bordelaise (A'URBA - Agence Follea-Gautier, paysagistes-urbanistes)

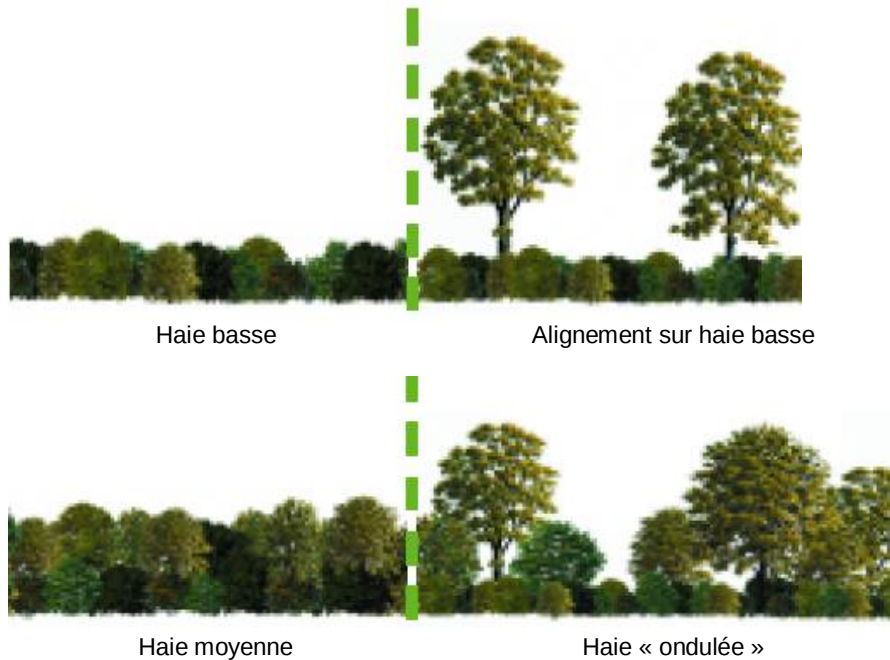
La haie champêtre, un outil d'aménagement à part entière



Les différentes strates de végétation :



Les différentes morphologies de haies selon les associations d'arbustes et d'arbres, d'âges et de tailles divers :



Les règles d'implantation à respecter :

En bordure de voirie :

- Routes nationales : Toute plantation est interdite à moins de 6 mètres du bord de la voie
- Routes départementales et communales : Toute plantation est interdite à moins de 2 m du bord de la voie
- Chemins ruraux : Article R161-22 du code rural : « Les plantations d'arbres, de haies vives peuvent être faites le long des chemins ruraux sous condition de distance, sous réserve que soient respectées les servitudes de visibilité et les obligations d'entretien prévues à l'article R161-4. »

Plantations réalisées par la commune, propriétaire du chemin : la commune est en droit d'aménager elle-même ses ouvrages publics en les

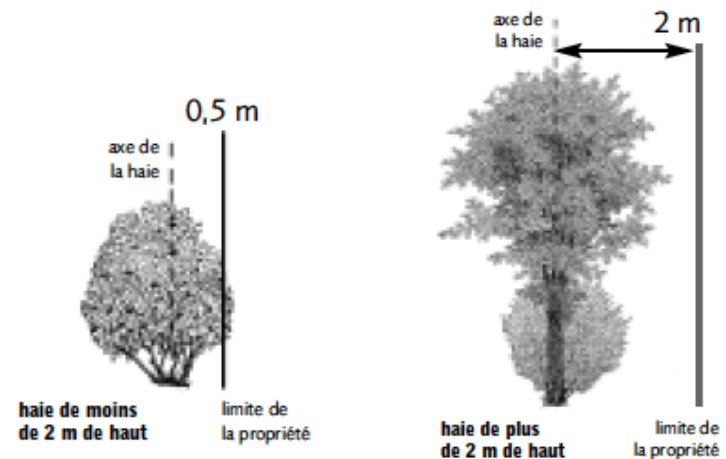
plantant d'arbres ou de haies vives. Là encore, la voie ne devra cesser de répondre aux caractéristiques techniques inhérentes aux chemins ruraux telles que précisées aux articles R161-8 et suivants.

Entre deux propriétés voisines :

Selon les articles 671 et 672 du code civil :

- Toute plantation est interdite à moins de 0,5 m de la limite de propriété.
- Les plantations dépassant 2 m de hauteur, doivent se trouver à 2 m au moins de la limite de propriété.
- Le voisin peut exiger que les arbres, arbustes et arbrisseaux, présents à une distance moindre que la distance légale soient arrachés ou à la hauteur déterminée par l'article précédent.

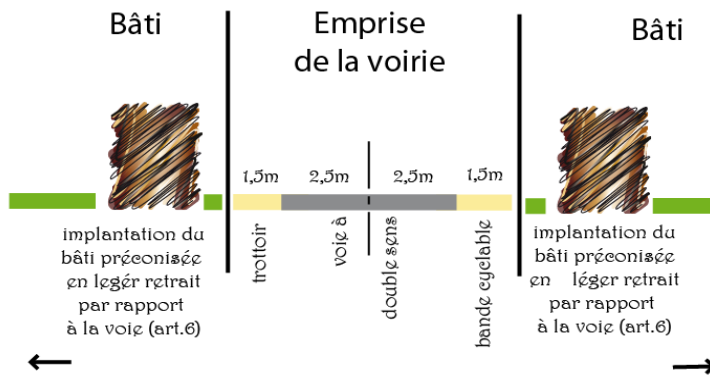
Ces règles sont supplétives, elles s'appliquent en l'absence de volonté contraire des voisins, exprimées dans un contrat. Seules les propriétés privées sont concernées par les règles ci-dessus. Les distances de plantation édictées par le code civil ne peuvent pas être appliquées à des fonds bordant la voie ou le domaine public.



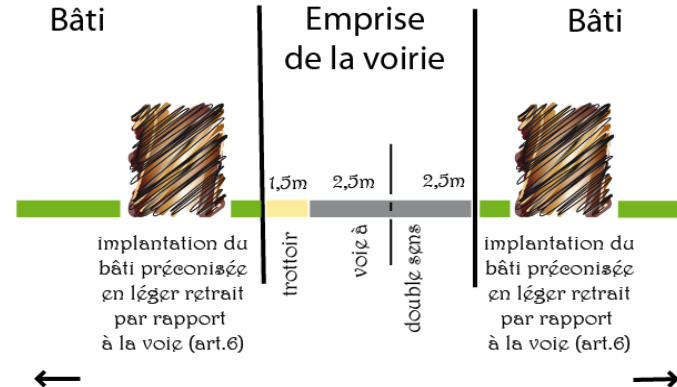
Gabarit des voies

Sont distinguées les voies dites structurantes permettant de connecter les quartiers entre eux et d'assurer des liaisons transversales de l'ensemble des zones à urbaniser, des voies de desserte interne assurant les déplacements à l'échelle des îlots. Leur gabarit respectif est précisé comme suit : Des gabarits autres pourront être consentis, spécifiquement lorsque la faisabilité économique de l'opération est mise en péril. Ces dérogations devront être justifiées.

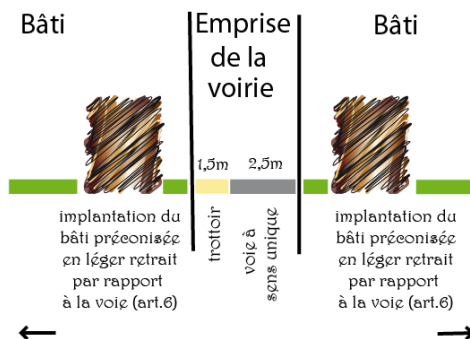
Voie structurante primaire (type A) avec deux trottoirs : L = 8 m minimum



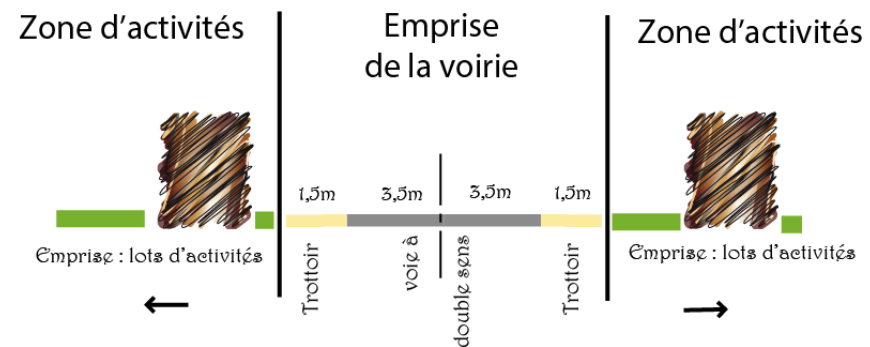
Voie structurante secondaire (type B) avec un seul trottoir : L = 6,5 m minimum



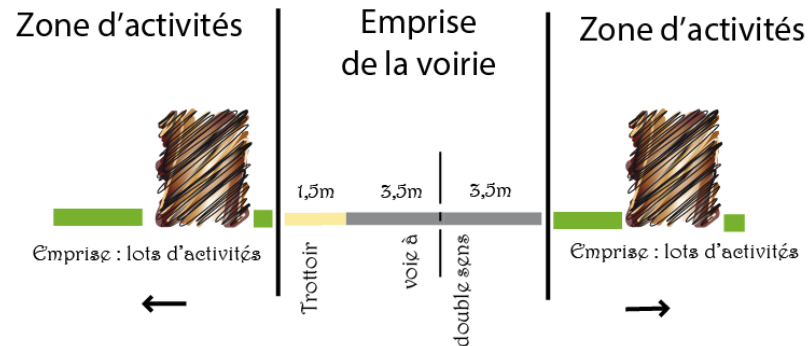
Voie de desserte d'îlots à sens unique (type C) : L = 4 m minimum



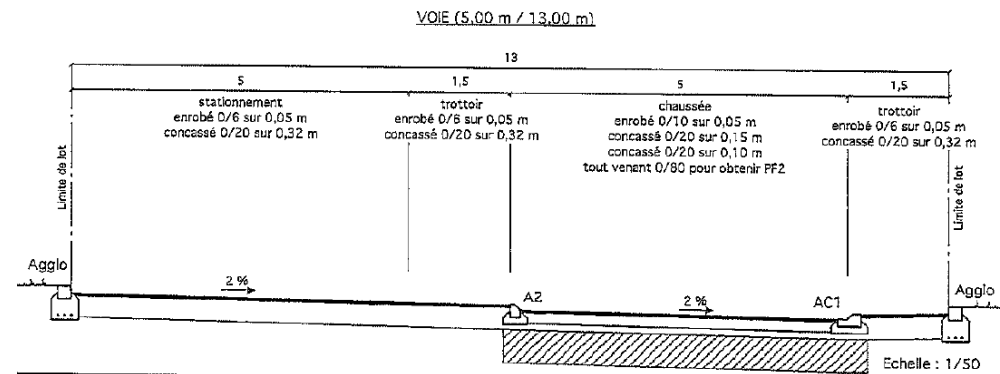
Voie structurante pour les zones d'activités (type D) : L = 10 m minimum



Voie structurante pour les zones d'activités (type E) :
 $L = 8,5 \text{ m}$ minimum



A titre indicatif : Type d'enrobé pour la réalisation d'une voie avec trottoir et stationnement



Synthèse

SECTEUR (vocation habitat)	SUPERFICIE GLOBALE (en ha)	SUPERFICIE CONSTRUCTIBLE* (en ha)	DENSITE RECHERCHEE (logts/ha)	NBRE. DE LOTS ESCOMPTE	DONT NBRE DE LOGEMENTS SOCIAUX
OAP 1 – Aux Granges	7.85	6.28	15	94	22
OAP 2 – L'Anglais Claude Nougaro	5.08	4.07	15	60	14
OAP 3 – L'Anglais Cimetière	3.80	3.04	15	46	12
OAP 4 – Belvèze	2.82	2.26	15	34	8
OAP 5 – Vinié	3.58	2,87	15	43	9
OAP 6 – Peyrarols / Faroune	1.60	1.28	6	7	2
OAP 7 – Abeille Est	1.78	1.42	6	8	2
OAP 8 – Marsal / Ilot Ouest	1.20	0.96	6	5	1
OAP 9 – Pegas / Gandal	1.48	1.19	5	5	2
OAP 10 : Brial – la Valèze Ouest	6.36	5.08	6	28	6
OAP 11 : Brial – marge Eglise	1.07	0.85	6	6	2
OAP 12 - Impasse des Campagnols	0.58	0.46	15	4	1
OAP 13 – Chemin de Taillefer	0.65	0.65	15	6	1
TOTAL	37.85	30.41		346	82

* 20% de la superficie globale déduite pour l'aménagement des VRD excepté OAP 13