

Maîtrise d'ouvrage :

Le Grand Ouest Toulousain Communauté de Communes
05 34 51 44 33 - contact@grandouesttoulousain.fr



Réalisation :



PLAN LOCAL D'URBANISME



3ème révision approuvée le 20 décembre 2005

**6^{ème} modification approuvée le 25
septembre 2024**

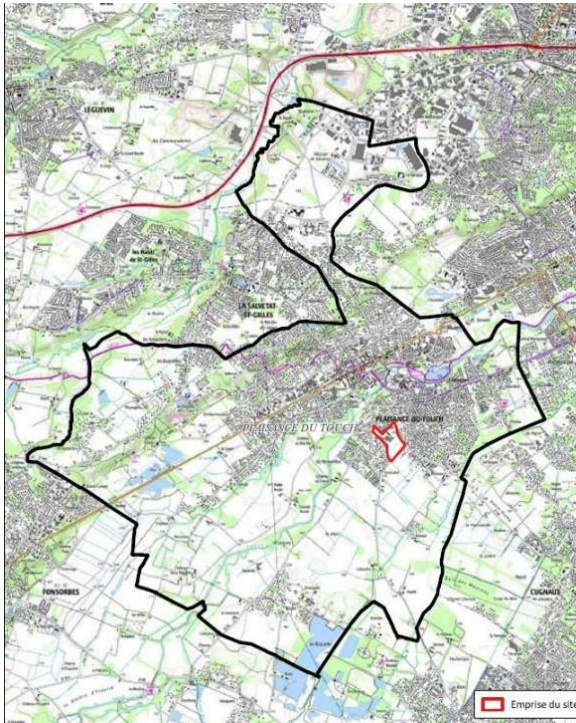
5.3

ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

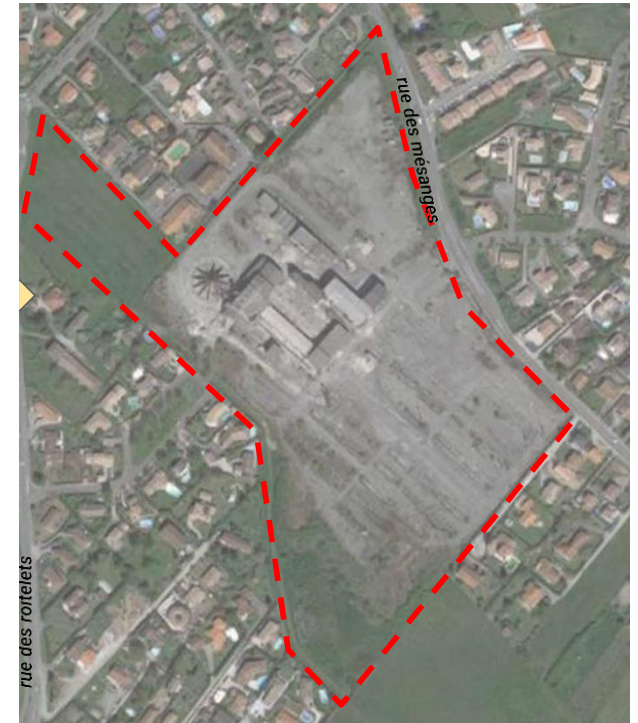
Localisation de l'OAP sectorielle « La SABLA »

Dans le cadre des objectifs définis par le PADD, la commune a identifié un secteur de développement qui fait l'objet d'Orientations d'Aménagement et de Programmation qui définissent des principes permettant d'orienter et de maîtriser l'urbanisation du territoire.

Conformément à l'article R.151-8 du Code de l'Urbanisme, les orientations d'aménagement et de programmation de secteur d'aménagement de la commune de Plaisance du Touch concernent le futurEcoQuartier couvert par le périmètre de la ZAC de « La SABLA » qui s'étend sur une superficie de 10,68 ha.



Localisation du quartier La Sabla



Emprise de l'OAP

Enjeux et objectifs du projet

L'ambition est de créer un Ecoquartier résidentiel et pôle économique de proximité, répondant aux objectifs de création d'une nouvelle centralité urbaine, dans une ancienne friche industrielle reconvertie, en intégrant des enjeux environnementaux de renaturation en lien avec le grand paysage.

Le site est inscrit dans le contexte de requalification urbaine du site industriel de « La SABLA », situé en entréed'un domaine communal constitué de plus de 200ha de terres agricoles.

La collectivité souhaite la création d'une nouvelle centralité animée, lieu d'échanges culturel, artistique etéconomique à l'échelle de la ville de Plaisance du Touch.

Les objectifs recherchés sont :

- Structurer une entrée de Ville Sud de Plaisance du Touch selon un tissu urbain cohérent (maillage des déplacements et pour toutes les mobilités, trame urbaine cohérente, ...), en définissant les limites entre ville et campagne (dénommées « lisières », « rives » et « franges » dans le cadre de l'étude urbaine réalisée, entre les routes de Frouzins et de Cugnaux (RD24 et RD42),
- Permettre l'accueil de nouveaux habitants dans des espaces de qualité, en utilisant en priorité dents creuses et friches industrielles et ne pas permettre l'étalement urbain,
- Penser à la mobilité d'aujourd'hui et de demain : Le projet inclut de privilégier et d'encourager les déplacements alternatifs à la voiture, notamment à pied, au sein du quartier et entre les quartiers. Le déplacement à vélo sera également encouragé par l'intégration et l'extension le réseau vélo existant.
 - Créer de nouvelles mobilités de partage pour limiter la place de la voiture
 - Faciliter la desserte automobile depuis l'extérieur sans congestionner le quartier
 - Favoriser les transports en commun à l'échelle communale et extra communale

- Une gestion essentielle de l'eau : la mise en place de systèmes de récupération des eaux pluviales tels que des fossés ou tranchées drainantes végétalisées et la désimperméabilisation/renaturation des sols industriels sont au cœur de la problématique de la gestion de l'eau.
- Intégrer des équipements de proximité et de nouveaux services pour les habitants actuels et futurs.

Afin de donner une qualité urbaine, architecturale et paysagère l'EcoQuartier de la SABLA, un Cahier des Prescriptions Architecturales, Urbaines, paysagères et Environnementales (CPAUPE) sera élaboré en complément de l'OAP.

Ce document permet de définir les obligations architecturales, urbaines, paysagères et environnementales et d'assurer une cohérence entre le projet urbain public et le projet particulier, au regard des différentes thématiques.

Le CPAUPE permet également de préciser le PLU ou de prévoir des règles plus strictes que celles édictées par ce dernier. Cependant, le PLU reste le document réglementaire de référence pour la préparation du permis de construire.

Le programme de l'EcoQuartier ZAC de LA SABLA

☛ Le programme global des constructions

- **Un programme d'accueil d'habitat mixte** comprenant environ 460 logements, répartis-en :
 - 420 logements collectifs dont environ 105 logements locatifs sociaux (soit 25% minimum du programme global de logements), et environ 315 logements en accession (secteur libre).
 - Environ 40 logements individuels libres.

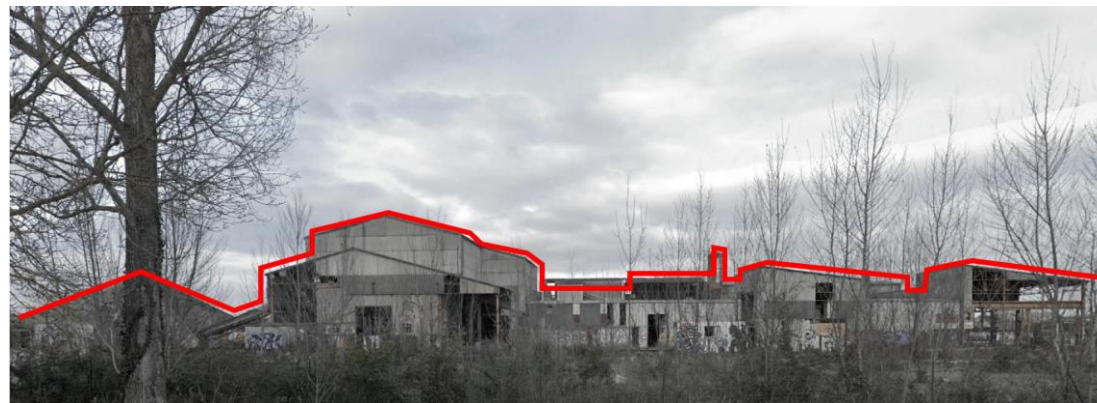
Le programme devra envisager des typologies de logements diversifiés, bénéficiant à différents profils de ménages dans un contexte de centralité attractif.

☛ Des services et équipements adaptés dont :

- Un programme intégrant des commerces et services (dont un Tiers lieu et espaces de co-working).
- Des équipements publics permettant la création d'une polarité dont : un complexe éducatif (école maternelle et primaire, centre de loisirs, ALAE) et un gymnase.

☛ L'insertion urbaine, architecturale et paysagère du projet

- Création de bâtiments en alignement le long du Mail Central dont quelques pieds d'immeuble actifs dédiés aux commerces et services
- Insertions urbaines entre l'habitat à dominante collective et l'habitat pavillonnaire existant aux abords de la ZAC.
- Epannelage des hauteurs du bâti permettant une insertion douce du projet à l'environnement : Une hauteur de R+3+attique maximum sera privilégiée autour du parking central et le long du PARC Durba. Le long de celui-ci, une hauteur régressive en balcons sera privilégiée ayant comme objectif une meilleure intégration de façade de nouvelle création le long du parc.
- Un principe d'aménagement des opérations en habitat collectif dense avec des cœurs d'îlots paysagés et largement plantés.
- Un principe de stationnement en RDC intégrant des écrans pour empêcher la vue des voitures depuis les espaces extérieurs.
- La préservation des « lignes de ciel » du patrimoine historique des constructions à retrouver dans les formes urbaines à créer.

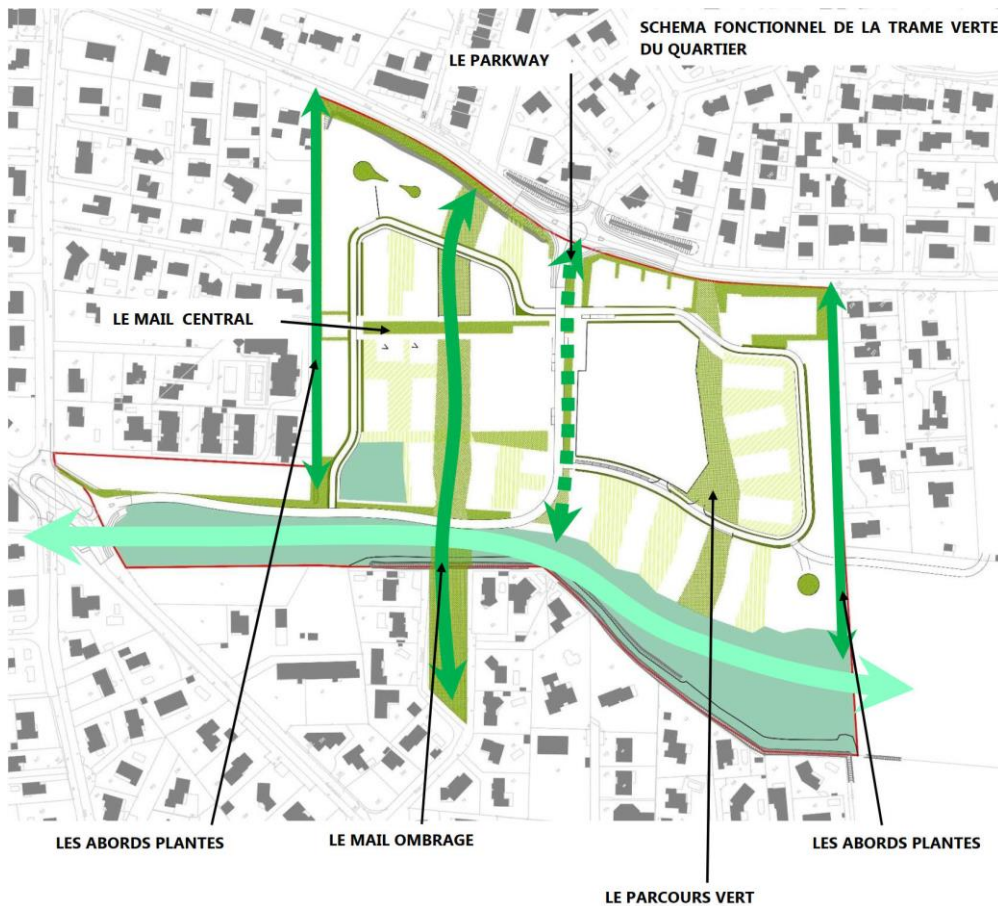


☛ Des axes de composition urbaine et paysagère avec l'environnement et des modes doux privilégiés.

La composition urbaine du site repose sur le principe des franges transversales en réponse à l'importance du Parc Agro-culturel et la liaison avec les quartiers environnants.

Les franges répondent à une hiérarchisation et fonctionnalité distinctive dont :

- Le Mail ombragé central : une promenade centrale tissant les espaces verts de l'EcoQuartier
- Le Parcours vert : une balade de liaison reliant la rue des Mésanges, le gymnase et le groupe scolaire avec le Parc Durba.

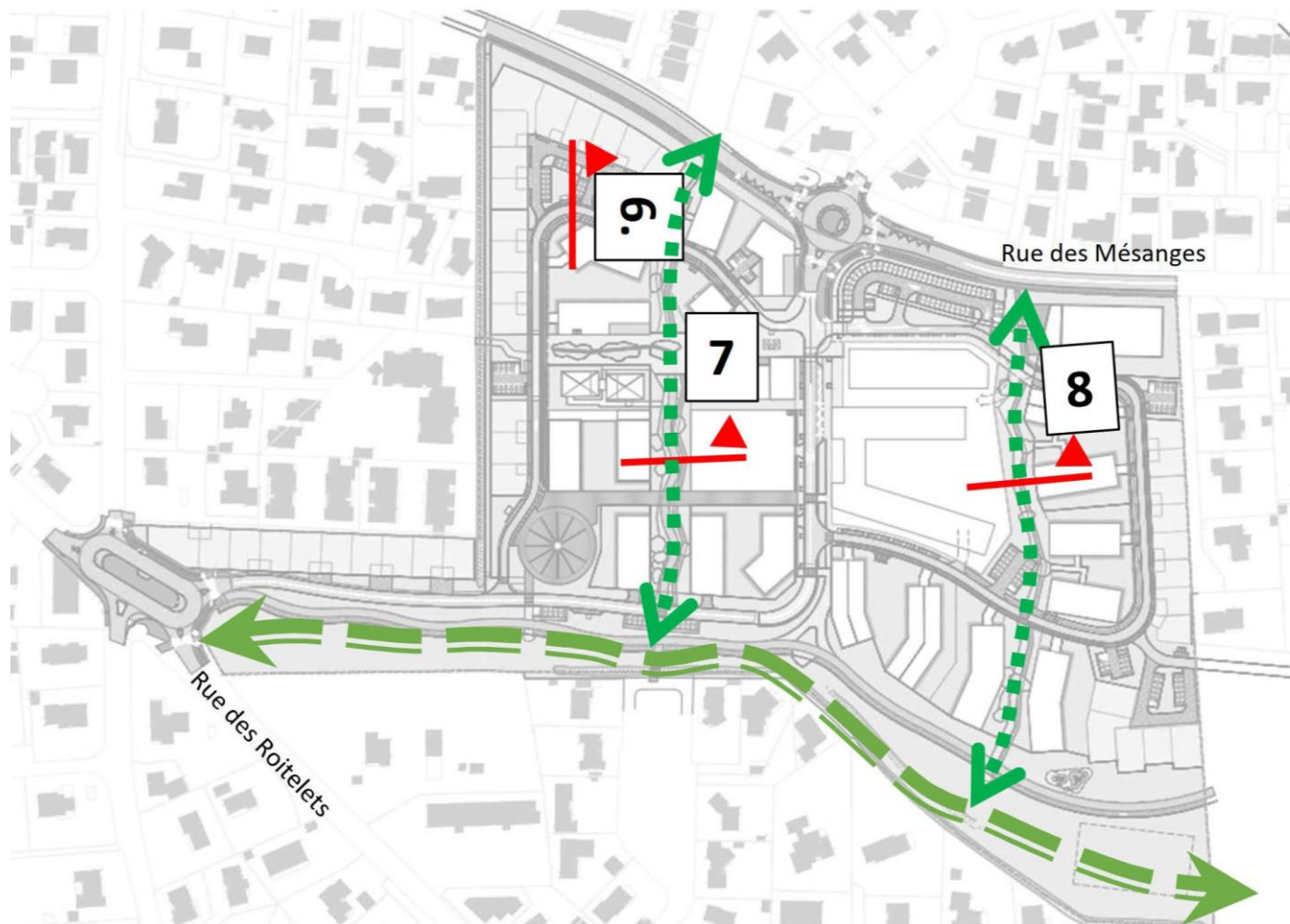


	Piste cyclable existante
	Piste cyclable à créer
	Liaison piétonne à créer
	Promenades piétonnes
	Dessertes piétonnes
	Mail piétonnier central

La trame urbaine envisagée par l'OAP est maillée par des espaces publics paysagés intégrant une trame de voies douces reliant la totalité du quartier et créant des liaisons vers les quartiers environnants.

Les espaces publics

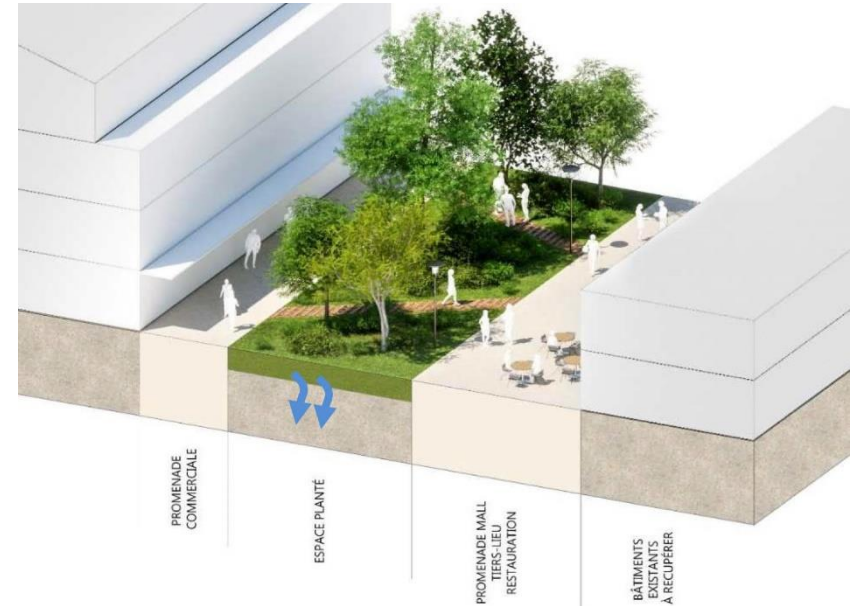
Les espaces publics sont organisés autour de 3 espaces structurants



- **Le Mail central (profil n°6) :**

Il s'agit de l'espace commercial et de rencontre par excellence du quartier. Un espace central boisé, entouré par le socle des constructions dédié aux commerces de proximité, la restauration et le marché hebdomadaire.

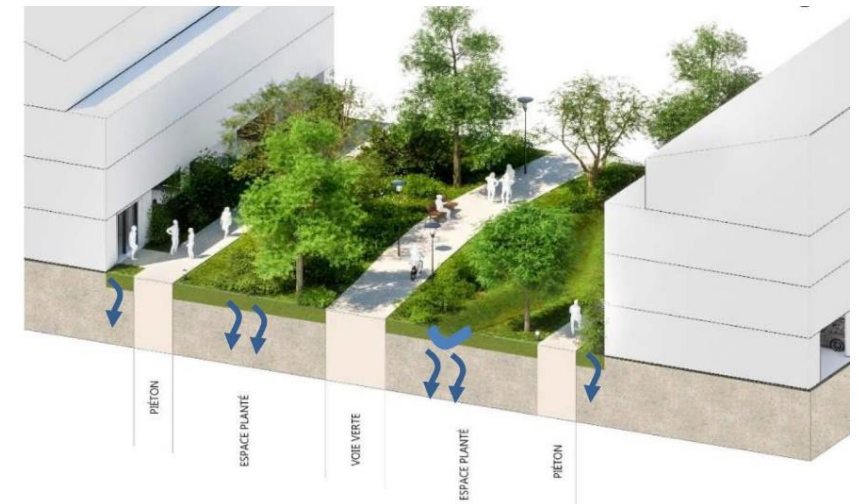
En vitrine de cet espace, la Halle existante qui sera réhabilitée et intégrée à l'architecture encadrant cet espace d'échanges. Quelques bâtiments existants, restant localisés sur ce mail, pourraient être réhabilités (en attente des études de résistance structurelle) pour les intégrer au cœur de vie offrant des nouvelles activités à établir (gymnase, etc.)



- **Le Mail ombragé (profil N°7) :**

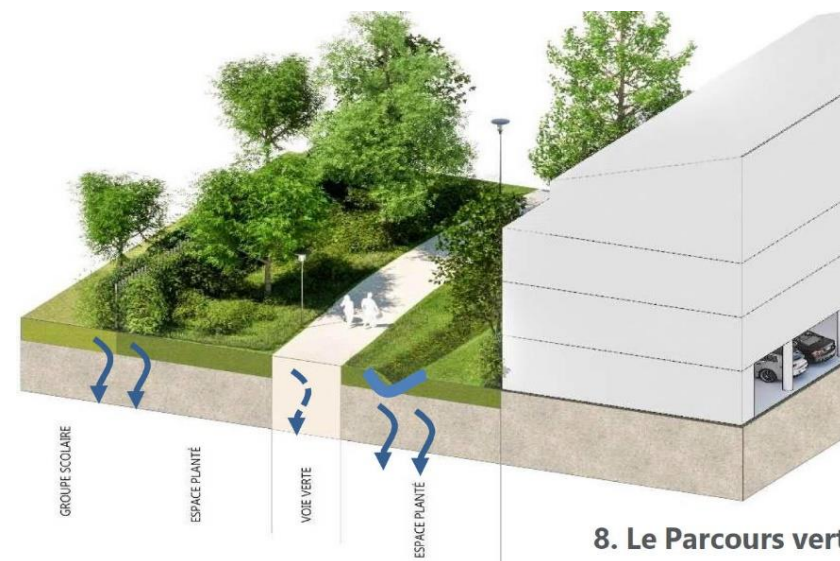
La stratégie de composition urbaine laisse une grande place à la nature qui entre dans le quartier à travers cette venelle verte. Situé en plein cœur du quartier, le mail intègre les parcours doux (vélo et piétonnier).

Il sera le support de plantation d'arbres à haute et moyenne hauteur, et des strates de végétation moyenne et basse, permettant de garder des températures adaptées en empêchant la création d'îlots de chaleur.



- Le Parcours vert (profil N°8)

Cet espace est un deuxième espace public associé à la trame verte et bleue. Il intègre une promenade piétonne longeant le groupement scolaire permettant le déplacement sécurisé des élèves en balade vers le Parc Durba. Cet espace permettra aussi la sensibilisation des enfants qui seront en contact direct avec la nature : des hôtels à insectes ou autres aménagements pourront être intégrés à ce sujet.



8. Le Parcours vert

- Le choix des plantations sera réalisé dans le cadre du permis d'aménager ou des permis de construire (un Cahier des Prescriptions et recommandations Architecturales, Urbaines, Paysagères et Environnementales (CPAUPE) et des fiches de lot indiqueront ces informations entre autres) et sera soumis à l'avis des services techniques de la Commune. Les essences locales seront préconisées et une liste des essences proscrites sera aussi communiquée.
- Des aménagements en termes de voiries et accès seront envisagés pour faciliter la desserte et qualifier les voies : création de 2 carrefours permettant l'accès depuis la Rue des Mésanges et la rue des Roitelets.

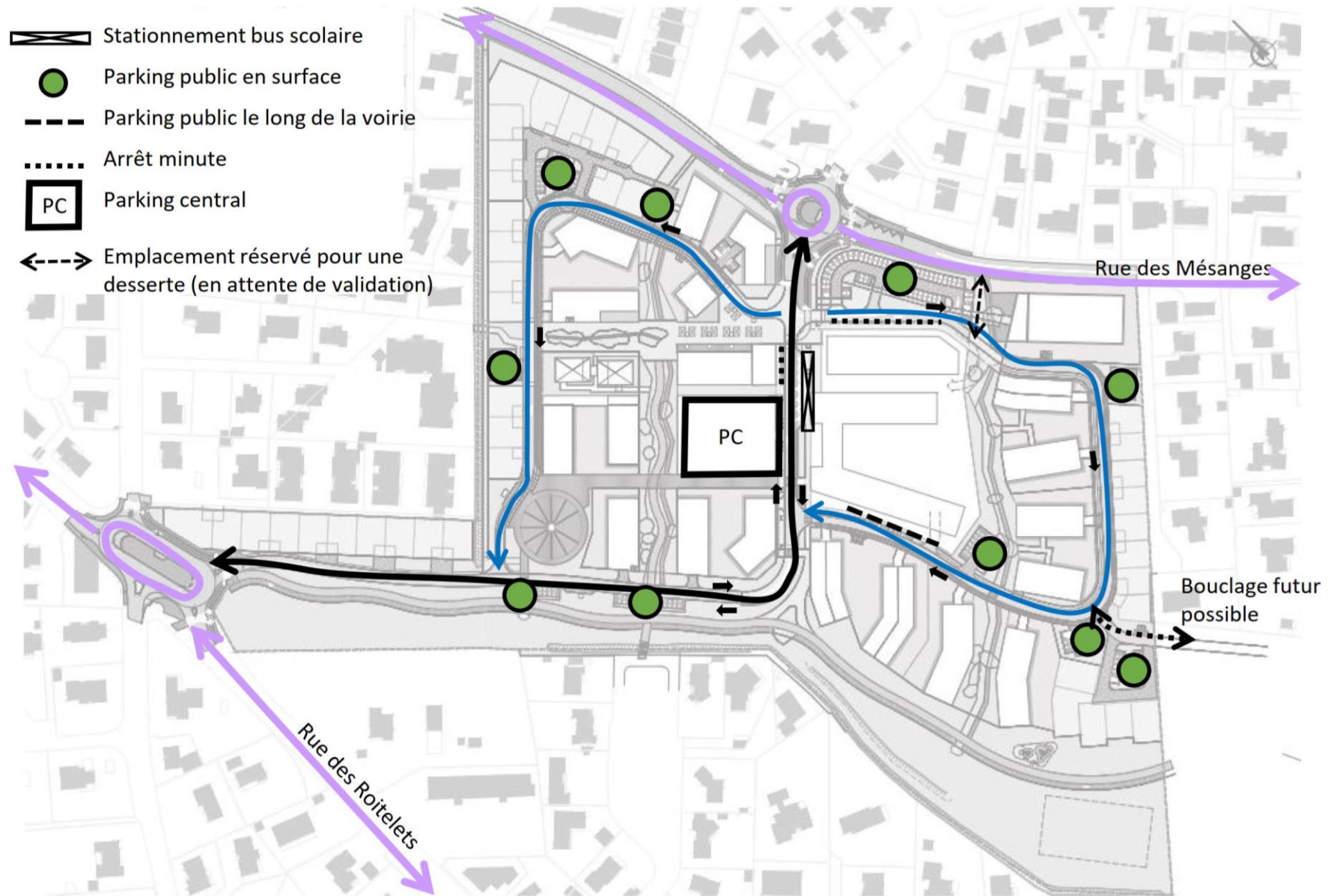
Le stationnement

☛ Foisonnement des stationnements

- Le foisonnement correspond à des places de stationnement pouvant être utilisées par plusieurs usagers qui ne sont pas présents simultanément aux mêmes heures de la journée (habitat/commerces ; salles de spectacle/commerces...). Il en est de même pour les aires de livraison qui peuvent être utilisées par plusieurs locaux d'activités.
- Les stationnements peuvent être foisonnés en cas de programmes mixtes comportant des logements, des commerces ou des bureaux.
- Les normes de stationnement exigées peuvent être réduites si les places de stationnement correspondent à des occupations alternatives. La réduction sera déterminée sur la base du gain de places obtenu grâce au foisonnement des usages, ce gain devant être préalablement estimé et justifié par le demandeur.
- Dans tous les cas, l'opération d'aménagement d'ensemble doit pouvoir disposer d'un nombre d'aires de stationnement lui permettant de répondre aux besoins nécessaires à son bon fonctionnement.
- Le nombre de places à réaliser doit néanmoins être au moins égal à celui correspondant à la catégorie de locaux générant le plus de places de stationnement suivant la norme définie ci-dessus.

☛ Mutualisation des stationnements

- Dans le cadre d'opérations d'aménagement d'ensemble (ZAC de La SABLA), la réalisation des places de stationnement pourra être mutualisée en un même lieu.
- Le stationnement mutualisé correspond à la réalisation des aires de stationnement sur un seul parking commun à plusieurs constructions. Il en est de même pour le stationnement des deux roues, non motorisés et des aires de livraison.
- A cet effet, un parking central aérien privé de 400 places environ sera réalisé dans le périmètre de la ZAC de La SABLA, en cœur de quartier.
- Il permettra la concentration des places de parking en vertical, pour répondre à la demande du nouvel EcoQuartier.
- Lorsque le constructeur ne peut satisfaire aux obligations résultant des normes exigées en place de stationnement, il peut être tenu quitte de ces obligations en justifiant, pour les places qu'il ne peut réaliser lui-même par l'acquisition ou de la concession de places dans le parc privé de stationnement en cours de réalisation et situé dans le périmètre de la ZAC de La SABLA.
- Lorsqu'une aire de stationnement a été prise en compte dans le cadre d'une concession à long terme ou d'un parc privé de stationnement, au titre des obligations prévues aux alinéas ci-dessus, elle ne peut plus être prise en compte, en tout ou en partie, à l'occasion d'une nouvelle autorisation.



Localisation du parking aérien central mutualisé

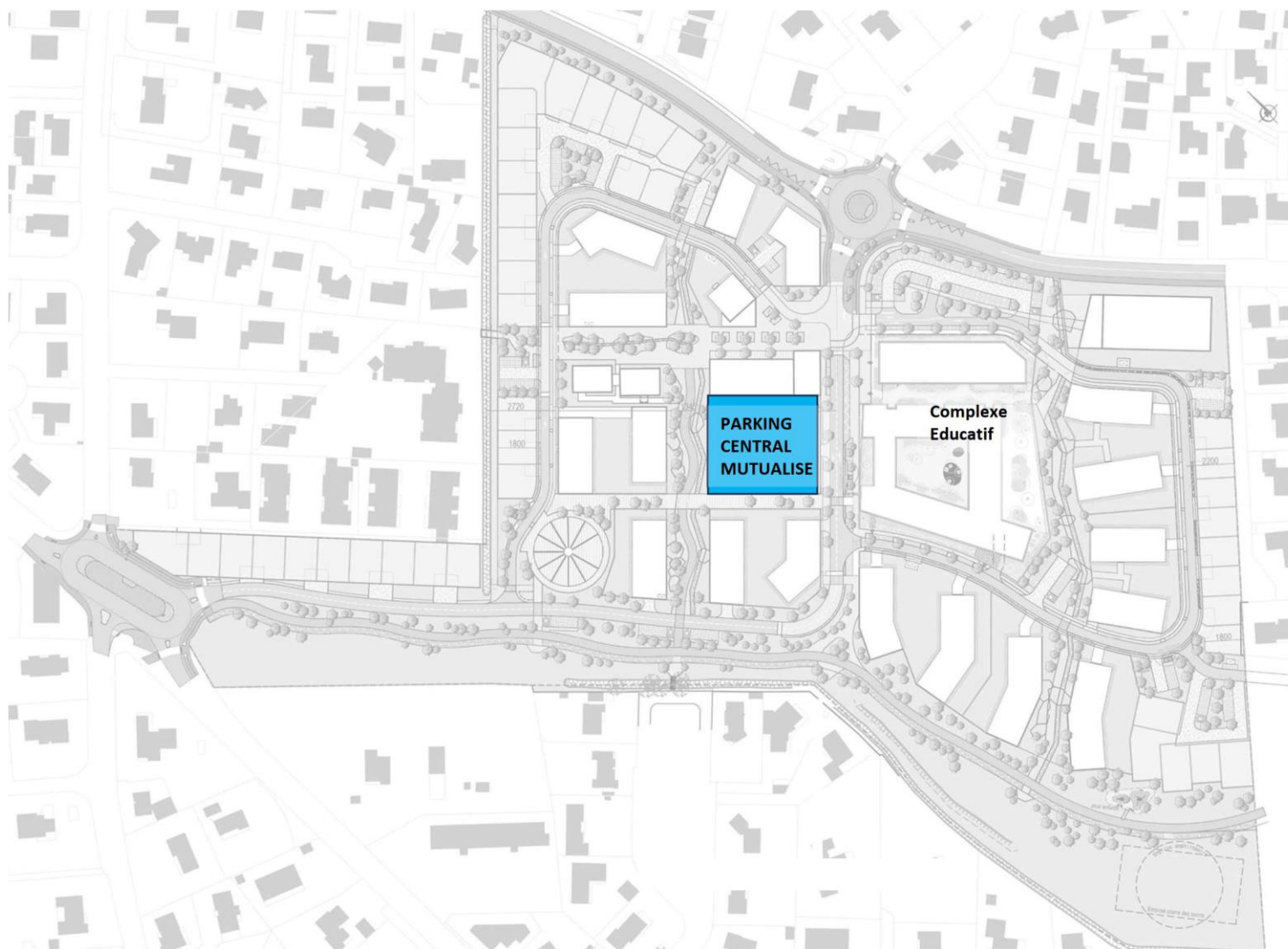
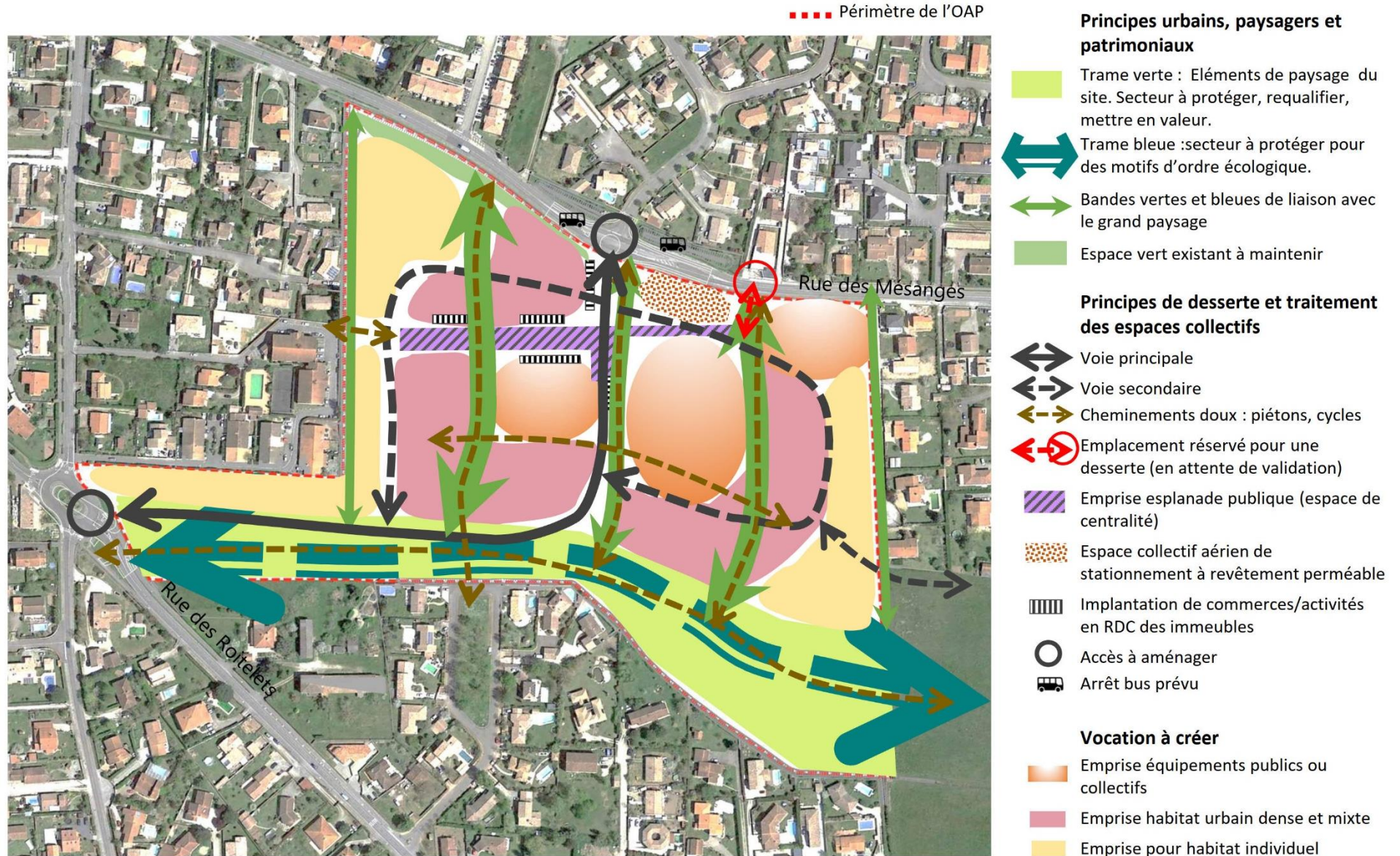
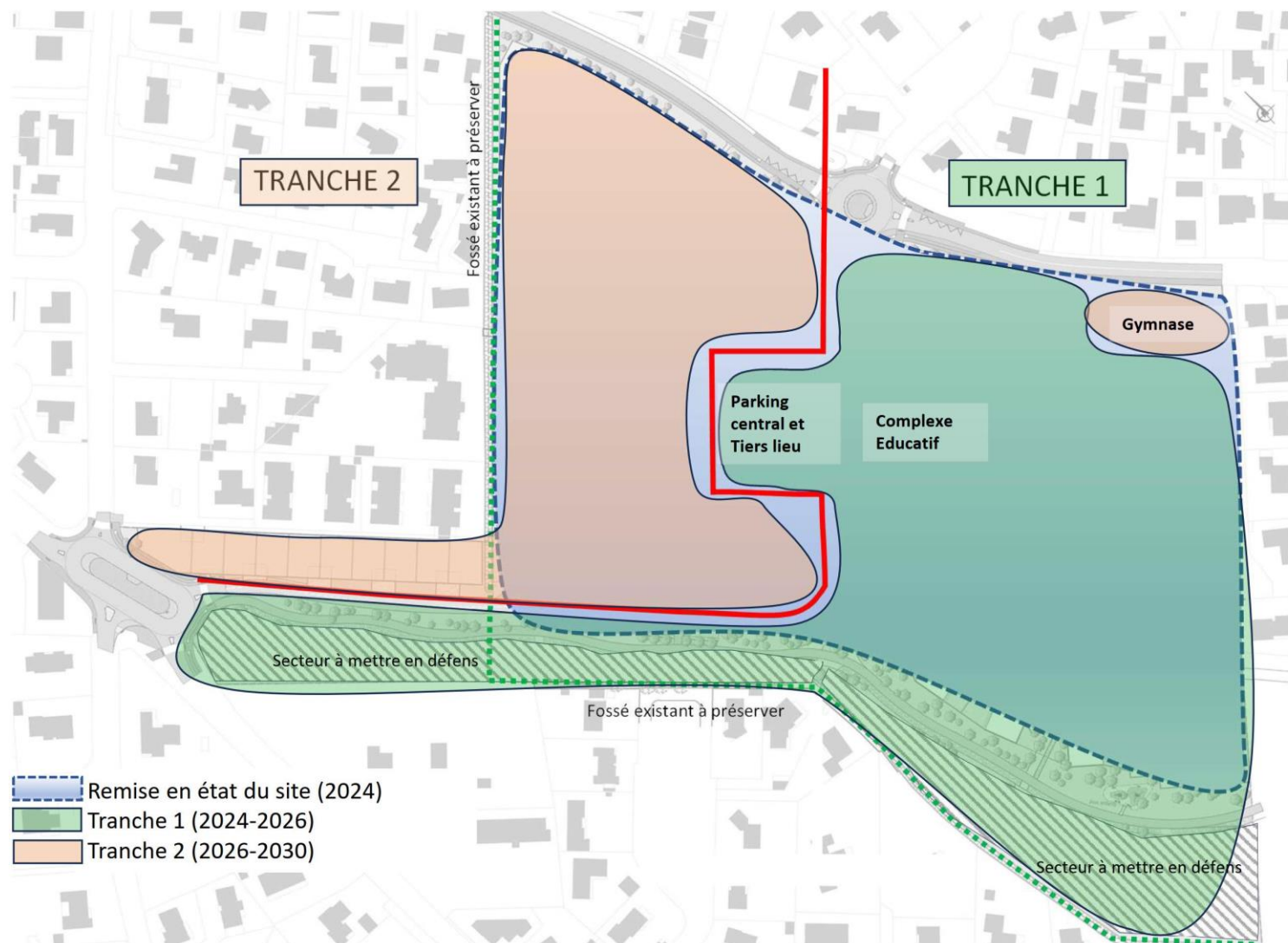
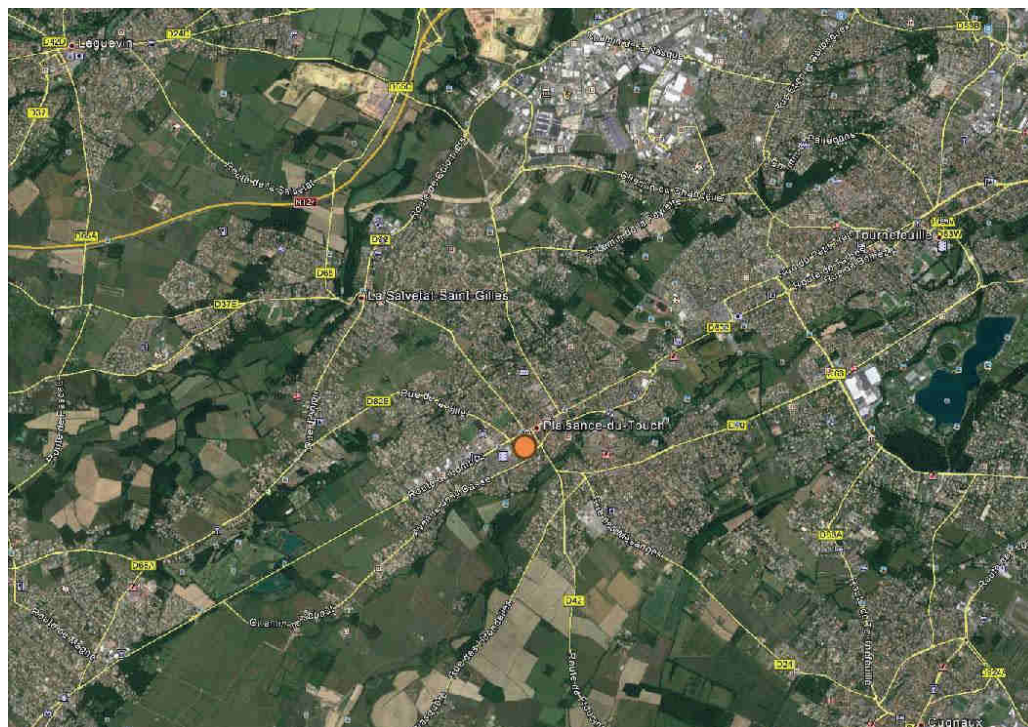


Schéma de l'OAP La Sabla



Phasage de l'OAP La Sabla





Situation

Surface 4,5 ha

Le territoire de l'OAP est situé au cœur de ville de Plaisance du Touch, à l'Ouest du noyau villageois patrimonial et de la nouvelle centralité qui s'est établie plus récemment entre la mairie et le pôle de Monestié avec de l'habitat en collectif et de nombreux équipements : scolaires, sportifs, culturels et un terminus Tisséo...

L'îlot d'environ 4,5 ha, occupé par les bâtiments de l'IME (Institut Médico Educatif) s'inscrit aujourd'hui dans un projet global de renouvellement urbain et de valorisation d'un patrimoine bâti en contact avec la Bastide du centre-ville.

L'OAP s'inscrit dans les orientations de l'article L151-7 du Code de l'Urbanisme à savoir :

- permettre le renouvellement urbain,
- assurer le développement de la commune.



Photo aérienne 2016

Enjeux et objectifs du projet :

Renforcer la centralité villageoise en confortant le secteur situé entre la mairie et le nouveau quartier de Monestié

La collectivité souhaite anticiper la mutation de ce secteur avec un projet global de renforcement de la centralité vers le secteur des équipements qui s'inscrit en deux phases. Les objectifs recherchés au travers de ce projet prioritaire :

- Accueillir un secteur d'habitat mixte qui conforte le centre-ville.
- Permettre une forme urbaine qui s'inscrit dans le prolongement du secteur habitat autour de la mairie et des équipements publics et qui met en relation le Touch au Sud et les coteaux au Nord.
- Assurer une continuité avec le front bâti de la Bastide.



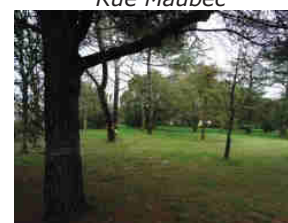
Rue Maubec



Rue des Fauvettes



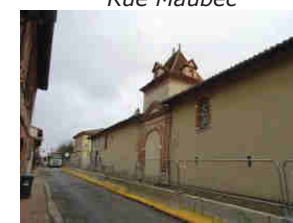
Rue Maubec



Espace planté de l'IME



Avenue des Martinets



Avenue des Pyrénées



Le projet prévoit :

✦ **Un programme d'accueil d'habitat mixte comprenant environ 250 à 300 logements dont la réalisation serait en 2 phases :**

- Phase 1 dont la réalisation est à court terme : 200 à 250 logements environ avec 30 % de logements locatifs sociaux dont une partie dédiée à des logements destinés aux seniors.
- Phase 2 à moyen et long terme, le programme serait d'environ 50 logements. Le phasage de cette partie dépend de l'évolution de l'IME Saint-Jean.

✦ **Le programme devra proposer une typologie de logements diversifiés**, bénéficiant à différents profils de ménages dans un contexte de centralité attractif.

✦ **Un potentiel d'accueil de deux équipements publics à proximité de la mairie et des écoles, créant une polarité à l'entrée Sud depuis l'avenue des Martinets**, tel qu'identifié dans le schéma d'orientation d'aménagement.

✦ **Une qualité de l'insertion urbaine, architecturale et paysagère du projet :**

- **Un principe d'implantation du bâti en frontalité avec des redans, toutefois avec un recul de la rue Maubec.** L'objectif est de retrouver l'ambiance de rue avec une frontalité prolongée du bâti villageois, toutefois avec des séquences et des redans qui animent la façade.
- **Un principe de recul du bâti de l'avenue des Martinets et de l'avenue des Fauvettes.** Ceci permettra de créer un espace de transition entre les espaces de circulation et les logements situés en rez-de-chaussée, pour plus de confort et de sécurité
- **Un épannelage des hauteurs du bâti qui permet une insertion douce du projet à l'environnement :**
 - Une hauteur à R+3 maximum sera privilégiée dans le prolongement du quartier de Monestié assez dense.
 - Une hauteur dégressive de R+2 à R+1 sera privilégiée vers le bâti de la Bastide.
- **Les logements devront bénéficier de surfaces habitables confortables et disposer d'espaces de vie privatifs qualitatifs :** terrasses aux étages, balcons loggias ... avec un

soin particulier des effets de transparences ou d'occultation des gardes.

- **De façon générale, les façades seront en général rythmées par des encorbellements** (balcons, loggias...) et les pignons seront traités de façon qualitative en évitant les pignons «aveugles».
- **Les opérations d'habitat doivent garantir un niveau de plancher au niveau du terrain naturel ou légèrement surélevé** par rapport à celui-ci (à éviter les logements encaissés par rapport au sol naturel ou la rue).

✦ **Un principe d'aménagement des opérations en habitat collectif dense avec des cœurs d'îlots paysagés et largement plantés** pour favoriser une qualité du cadre de vie des habitants, l'infiltration des eaux pluviales... tel qu'identifié dans le schéma d'orientation d'aménagement. Ces cœurs d'îlots seront ouverts sur les espaces verts contigus (espace boisé, liaison verte centrale) afin d'assurer les continuités de nature.

✦ **La préservation et la valorisation du patrimoine végétal et bâti existant dans l'îlot Saint-Jean :**

- **Le bâti ancien patrimonial de l'IME** situé à l'angle de l'avenue des Pyrénées et de la rue Maubec sera préservé sur le plan architectural et le bâti mis en valeur à terme dans la phase 2.
- **Les plantations et les boisements existants à l'angle Nord-Ouest du site seront préservés** avec le souci de leur intégration et leur valorisation au mieux dans le projet.

✦ **Un principe de stationnement souterrain privilégié pour les opérations d'habitat en collectif à partir de R+2**, il sera exigé 50 % au moins des stationnements en sous-sol.

✦ **Les stationnements en aérien doivent pouvoir être mutualisés avec les équipements prévus** comme par exemple l'espace de parkings publics indiqué dans le schéma de l'OAP. Ainsi, ces stationnements seront en priorité annexés à la voirie. Dans le cas où des places de stationnement ne sont pas annexées à la voirie, celles-ci seront perméables afin d'éviter l'effet « parking minéralisé de grande étendue » (type « evergreen » par exemple).

- Le choix des plantations sera réalisé dans le cadre du permis d'aménager ou des permis de construire et sera soumis à l'avis des services techniques de la commune. Ceux-ci s'assureront de la présence de différentes strates végétales (hautes tiges, plantations basses, haies mixtes, etc.) et de l'utilisation d'essences locales adaptées, pour assurer la continuité de la biodiversité.

Des axes de composition urbaine et paysagère avec l'environnement et des modes doux privilégiés :

- Un axe Nord-Sud d'ouverture et liaison inter quartiers reprenant le plan en damier de la Bastide.

La future voie d'accès accompagnée d'un mode doux et d'un espace public qualitatif et paysager à l'entrée de l'opération par l'avenue des Martinets constituera une ouverture majeure de l'opération. Ce maillage Nord-Sud permettra un maillage inter quartiers et la desserte sécurisée de l'opération.

- Les déplacements internes de l'îlot seront apaisés grâce aux aménagements suivants : chaque accès à l'îlot sera marqué par un revêtement différencié par rapport au reste de la voirie ; la vitesse sera limitée à 30km/h dans l'îlot ; le carrefour entre les deux voiries structurantes internes fera l'objet d'un traitement différencié et fera l'objet d'une zone de rencontre (vitesse limitée à 20km/h, priorité aux modes de déplacements doux).

- Un axe Est-Ouest paysager support de liaison piétonne structurante. Cet espace ouvert au public, qui traversera l'opération constituera non seulement un lien piétonnier interne à l'îlot, mais aussi, il permettra une mise en relation de la Bastide au secteur d'équipements publics (cinéma, écoles, terminus Tisséo ...) et la vallée du Touch.

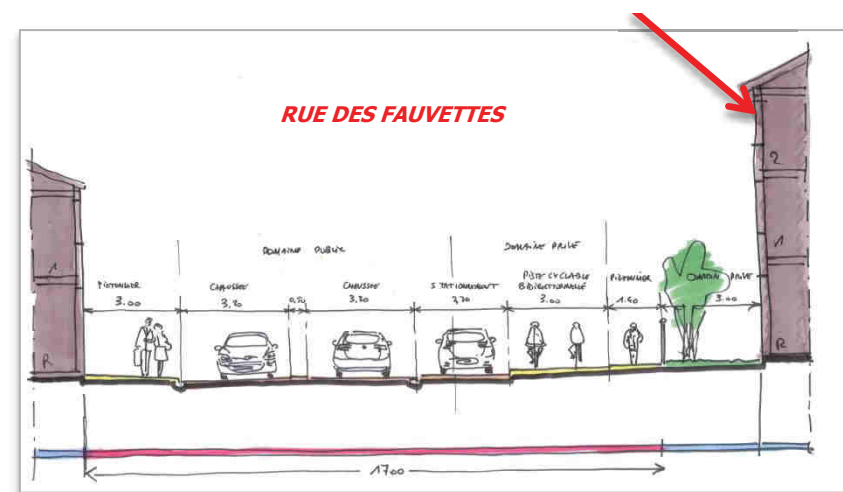
Des aménagements en termes de voirie et d'accès pour sécuriser et requalifier les voies :

- Création d'un carrefour-giratoire entre l'avenue des Martinets et l'avenue des Fauvettes pour sécuriser la circulation.
- Réaménagement des voies : rue des Fauvettes, avenue des Martinets, rue Maubec, tel que proposé dans les schémas de profil en travers.

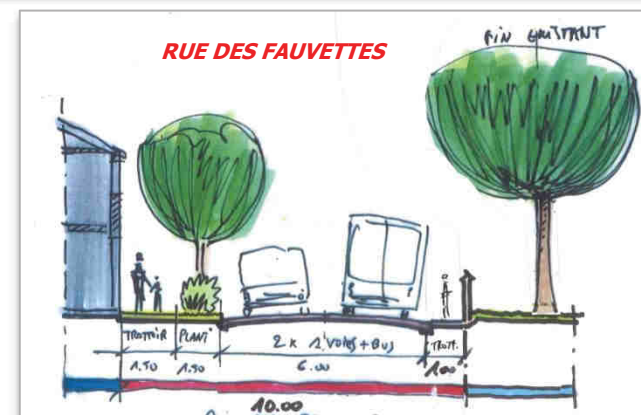
- Piste cyclable bidirectionnelle de 3 m à hauteur de trottoir souhaitée côté Nord de l'avenue des Martinets et Est de la rue des Fauvettes. Cheminement piétons (1,40 m minimum) sur le trottoir Sud de l'avenue des Martinets et, pour la rue des Fauvettes, en sus de la piste cyclable (cf. schémas ci-après), permettant des connexions interquartiers confortables et sécurisés pour chaque usage (séparation marquée des usages). Un quai d'arrêt de bus sera réalisé avenue des Martinets sans empiétement de la piste cyclable (déplacement de l'arrêt existant de la rue des Fauvettes souhaité par le SMTC-Tisséo).

Schémas de Profils en travers Bâti côté îlot Saint-Jean

Projet

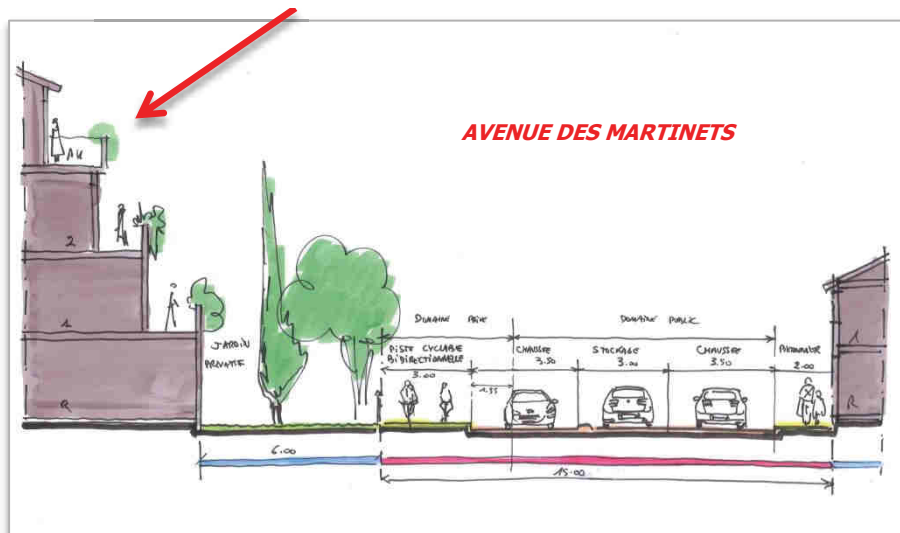


État existant



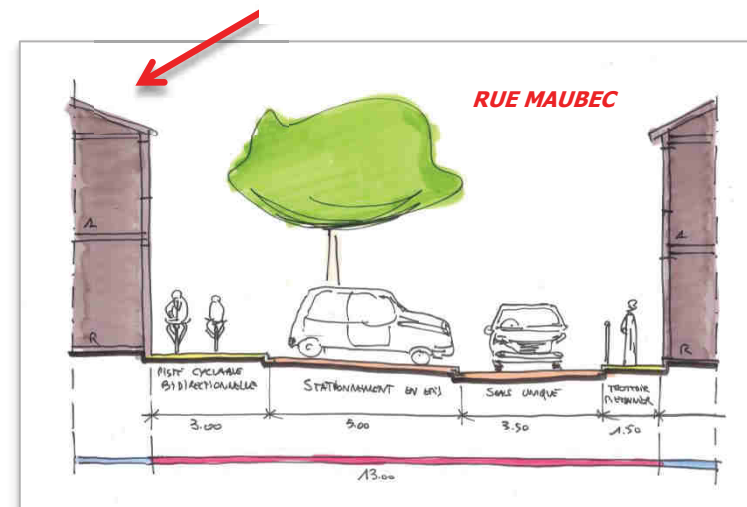
Schémas de Profils en travers

Bâti côté îlot Saint-Jean

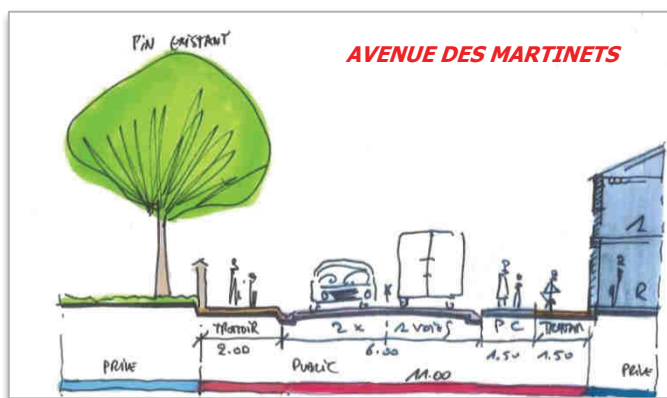


Projet

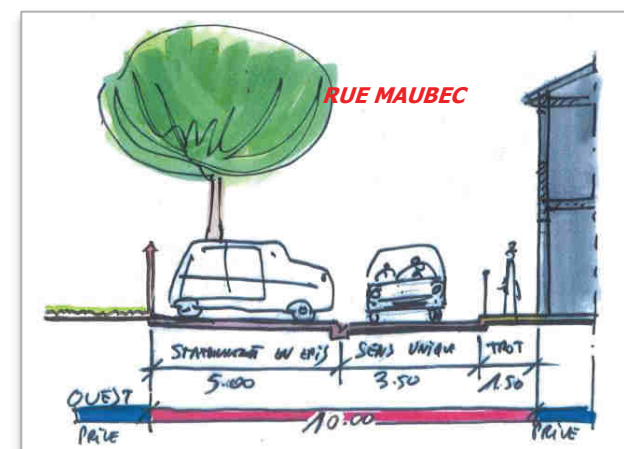
Bâti côté îlot Saint-Jean



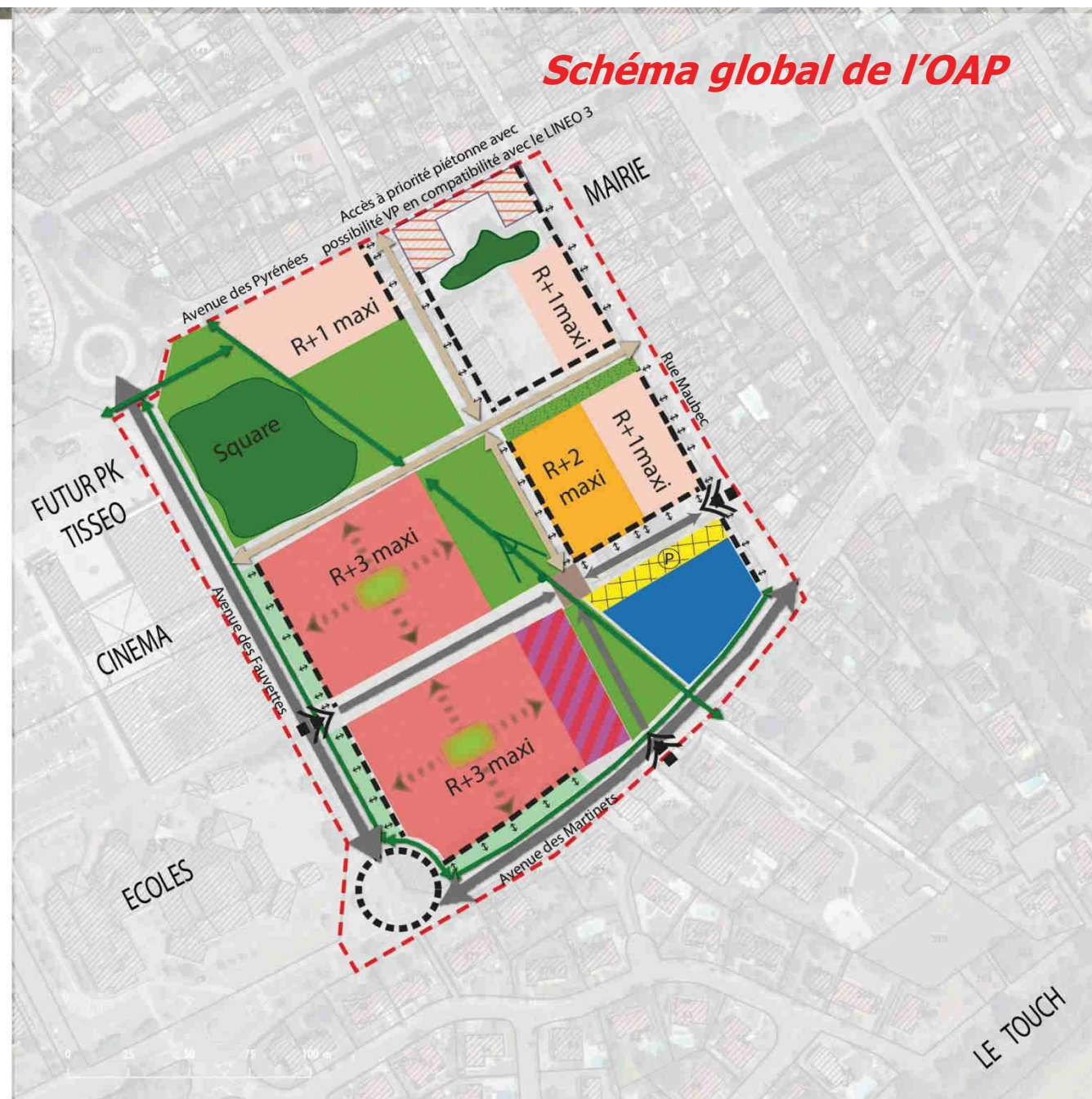
Projet



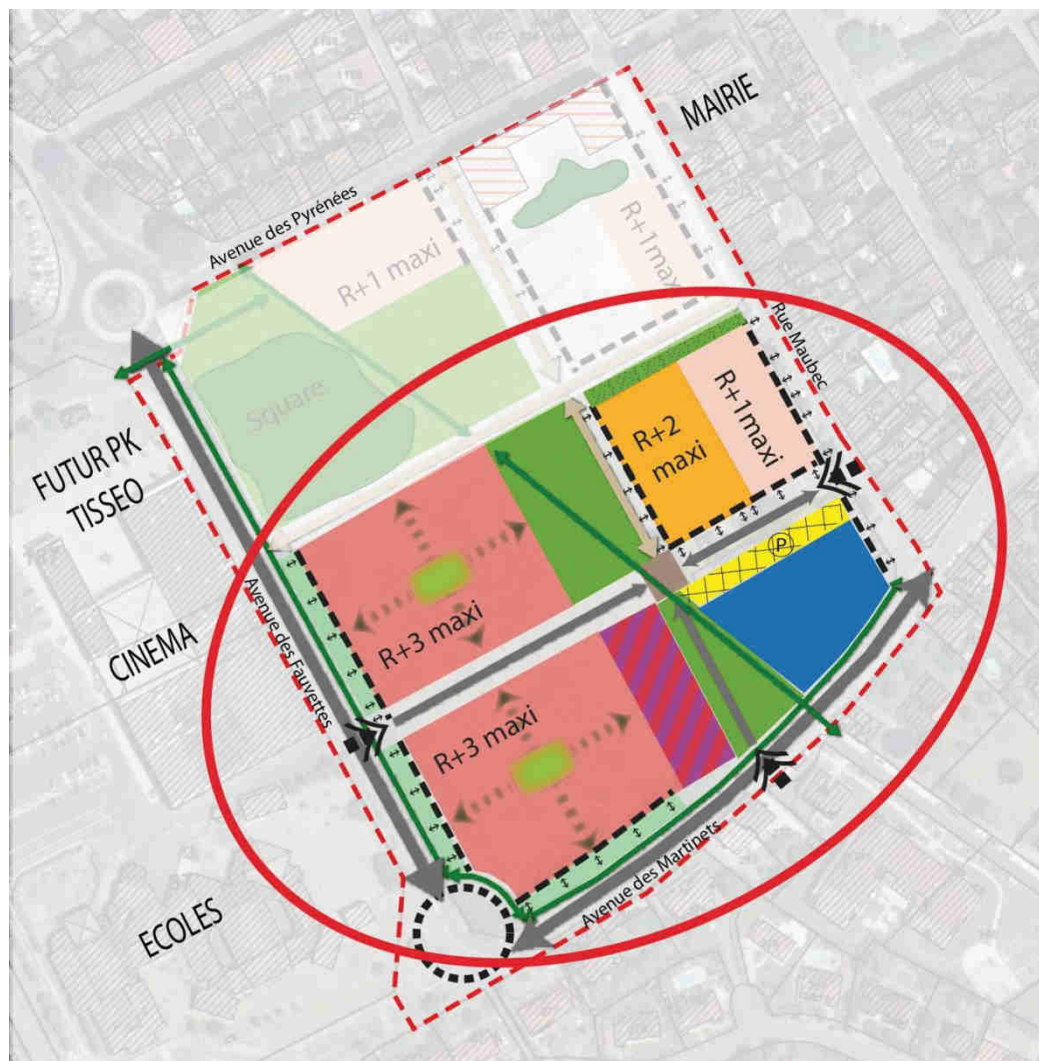
État existant



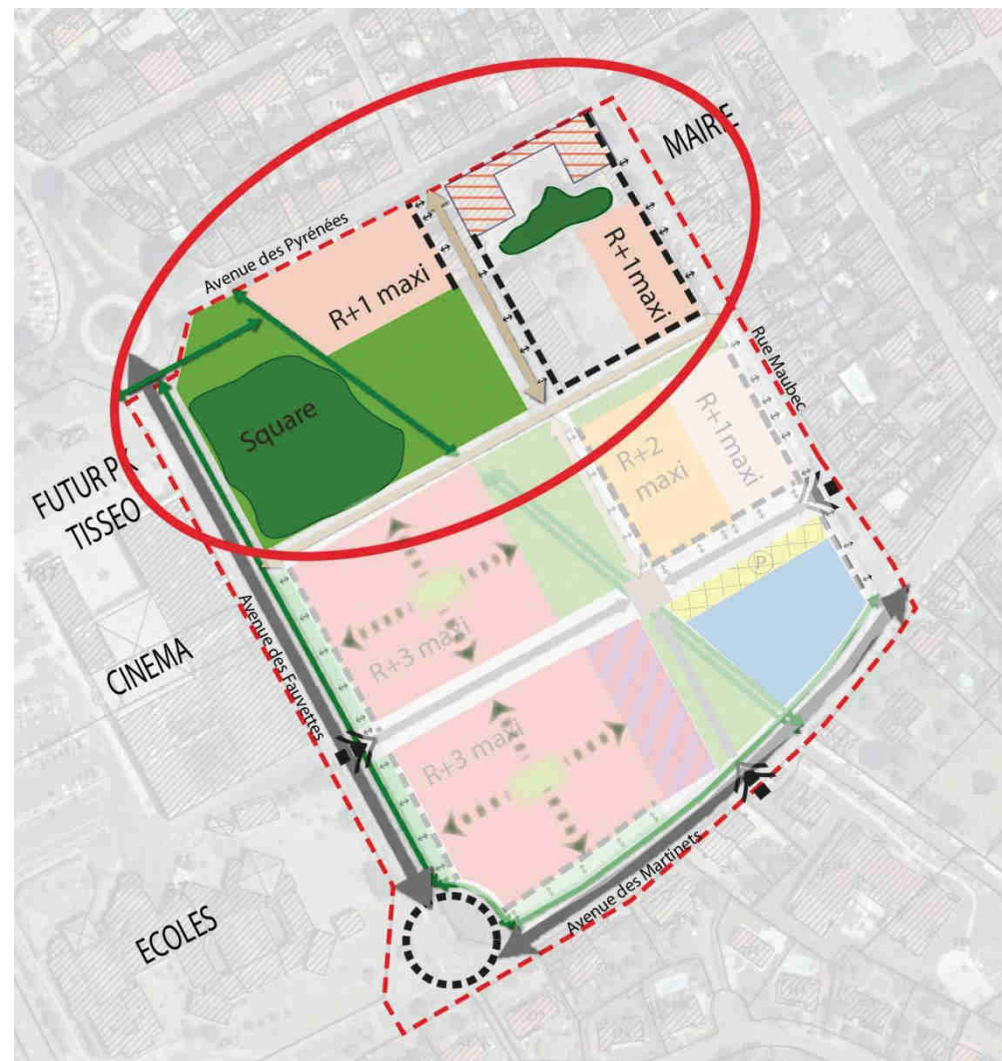
État existant



Phasage de l'OAP



Phase 1



Phase 2

Liste des orientations d'aménagement des secteurs

2.02 – Secteur 1AUe4 – Les portes de la Ménude	3
2.03 – Zone 1AUf – La Ménude	4
2.1. – Secteur 1AUa – Rue des Écoles / Impasse de la Chêneraie	5
2.4 – Secteur 1AUa – Bourgade	6
2.7 – Secteur 1AUb – Rue de la Hille	8
2.10 – Secteur UB – Rue de Taure (zone Nord)	9
2.11 – Secteur UB – Rue de Taure (zone Sud)	10
2.13 – Secteur UB – Rue de Quéfets.....	11
2.14 – Secteur UB – Rue des Hirondelles.....	12
2.15 – Secteurs UB et UDC – Rue des Vitarelles	13
2.16 – Secteur UB – Rue des Peupliers.....	14
2.17 – Secteurs UB1AUa – Rue des Mésanges	15

Orientations d'Aménagement

Secteur 1AUe4 – Les portes de la Ménude



Orientations d'Aménagement Zone 1AUf – La Ménude



2.1

Orientations d'Aménagement Secteur 1AUa – Rue des Écoles / Impasse de la Chêneraie



ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT

SECTEUR 1AUa "Rue des écoles/impasse de la chêneraie"

2.1

DISPOSITIONS RELEVANT

Du règlement (pour mémoire)

A --- B Voie à créer - liaison continue obligatoire



Point de raccordement de voie

--- Itinéraire piétons/cycles -
liaison continue obligatoire



Espace boisé à conserver

Des orientations d'aménagement

A --- B Voie à créer-tracé indicatif
Emprise minimal = 6.5 m



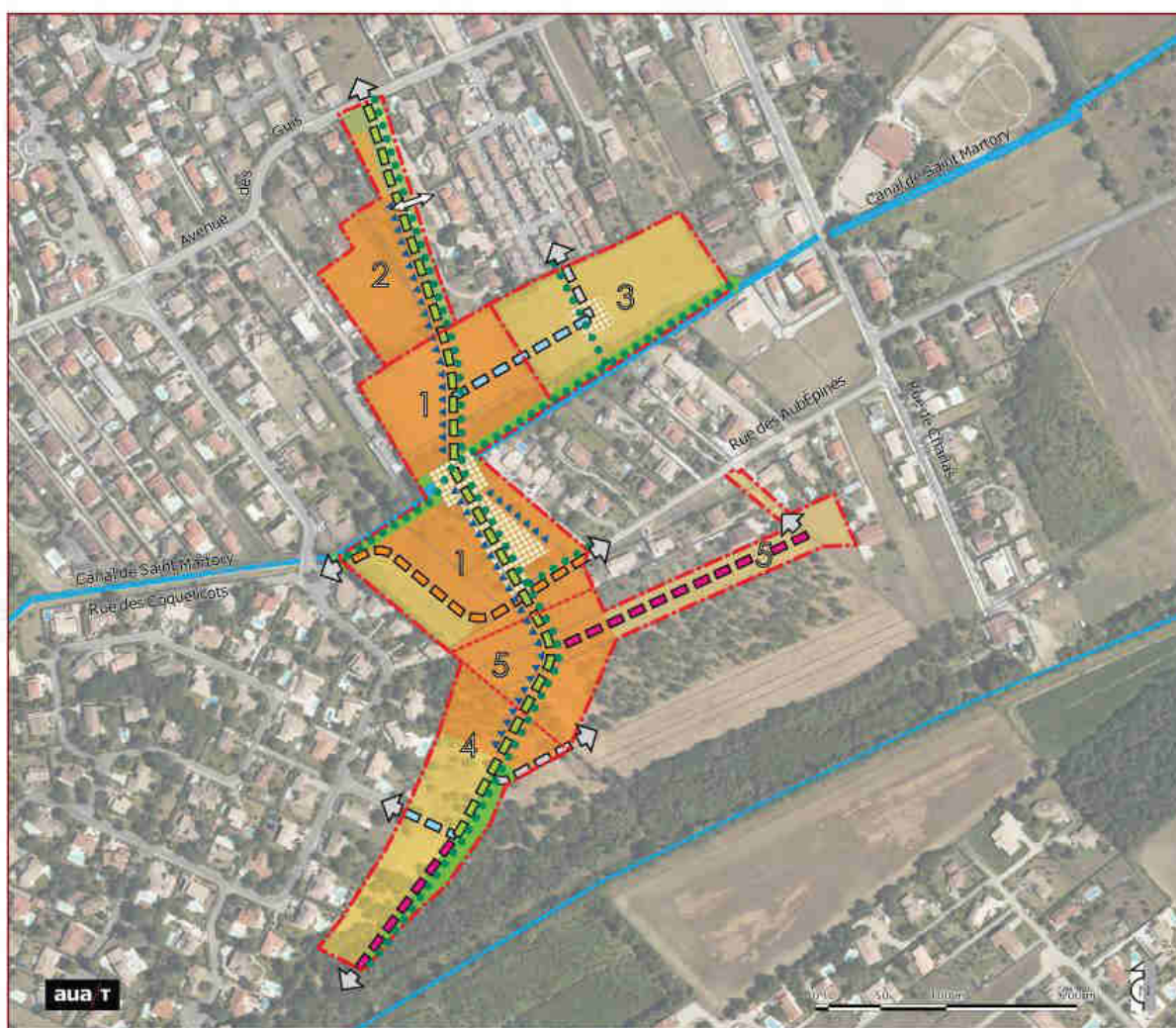
--- Itinéraire piétons/cycles - largeur 3 mètres -



Itinéraire piétons/cycles - largeur 3 mètres -

2.4

Orientations d'Aménagement -Secteurs : 1AUa1, 1AUa2, 1AUa3, 1AUa4 et 1AUa5 de Bourgade



PRINCIPES URBAINS ET PAYSAGERS

- Accueil à la dominante d'habitat mixte
- Accueil à dominante d'habitat individuel
- Voirie à créer (tracé indicatif, couleurs correspondant aux profils)
- Itinéraire piétons/cycles le long des voies (tracé indicatif)
- Liaison verte et mode doux le long du canal (tracé indicatif)
- Carrefour/espace public type place ou square à traiter
- Connexions et accès à traiter
- Accès à prévoir pour les riverains
- Boisement au sud à renforcer
- Espace vert séparatif au nord
- Principes de frontalité du bâti de part et d'autre et espace public

Les tracés sont donnés à titre indicatif

- Périmètre de l'OA
- Secteurs de phasage

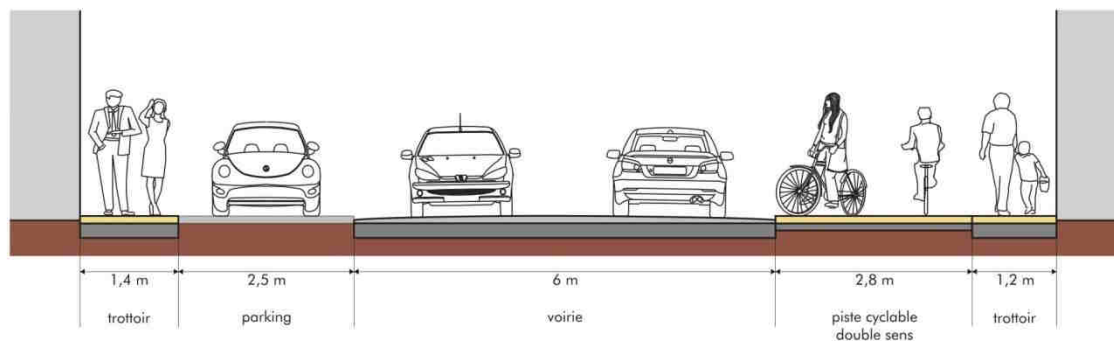
- 1 4 Secteurs de phasage préalable au secteur 5
- 1 Secteur de phasage préalable au aux secteurs 2 et 3
- 3 Le secteur 3 sera concomitant ou postérieur au secteur 2

Objectif densité

Densité brute : 35 logements/ha
(densité SCOT)

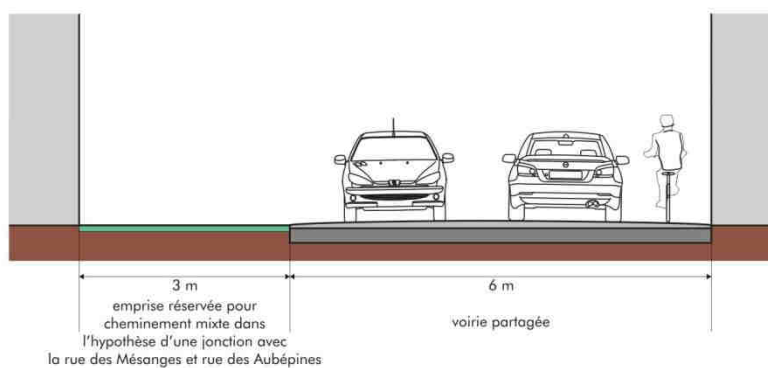
Profils en travers de principe des voies indiquées dans l'orientation d'aménagement de Bourgade

Profil 1 : Axe structurant jusqu'à la rue des Coquelicots



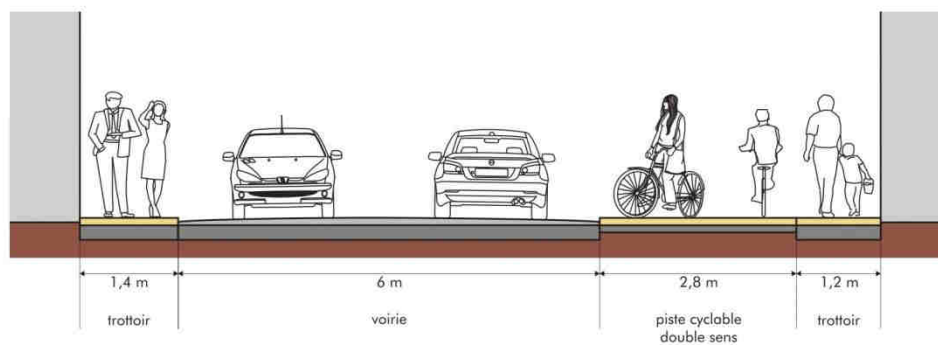
Positionnement parking en alternance avec végétaux, mais aussi éclairage public

Profil 2 : Fin de l'axe structurant depuis la rue des Coquelicots et connexion rue des Aubépines



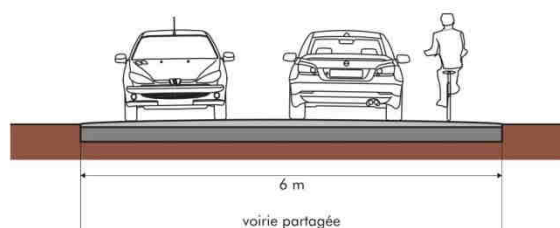
L'éclairage public sera positionné sur l'emprise laissée en espaces verts

Profil 3 : Traitement jonction rue des Aubépines



L'éclairage public sera positionné sur le trottoir de 1,40 m

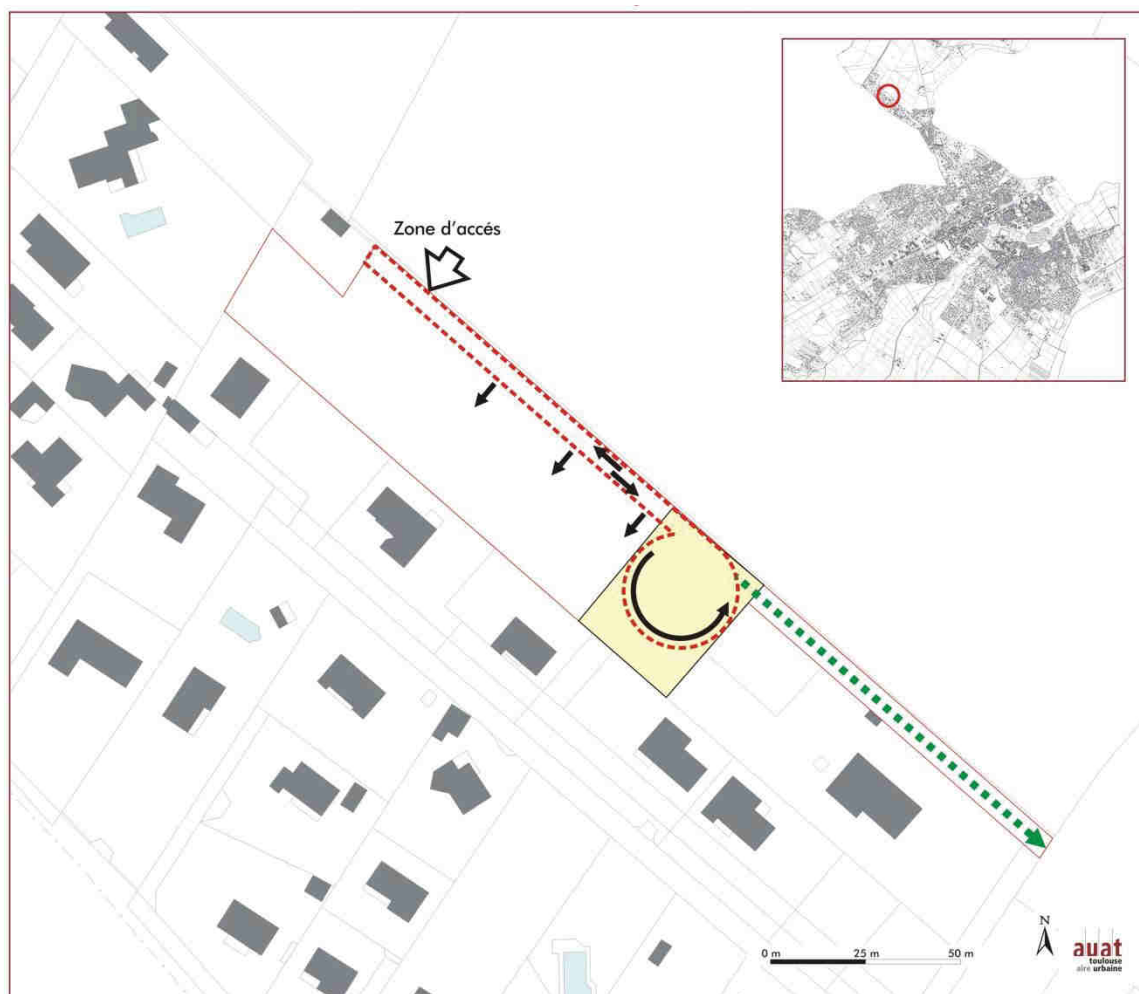
Profil 4 : Traitement des voies créées dans les différents zonages





-  Périmètre de l'OAP
-  Voie à traiter
-  Connexion et accès à traiter
-  Arbres à conserver, protégés au titre de l'article L151-23 du CU
-  Espace à planter (tracé de principe)
-  Elements boisés protégés au titre de l'article L151-23 du CU

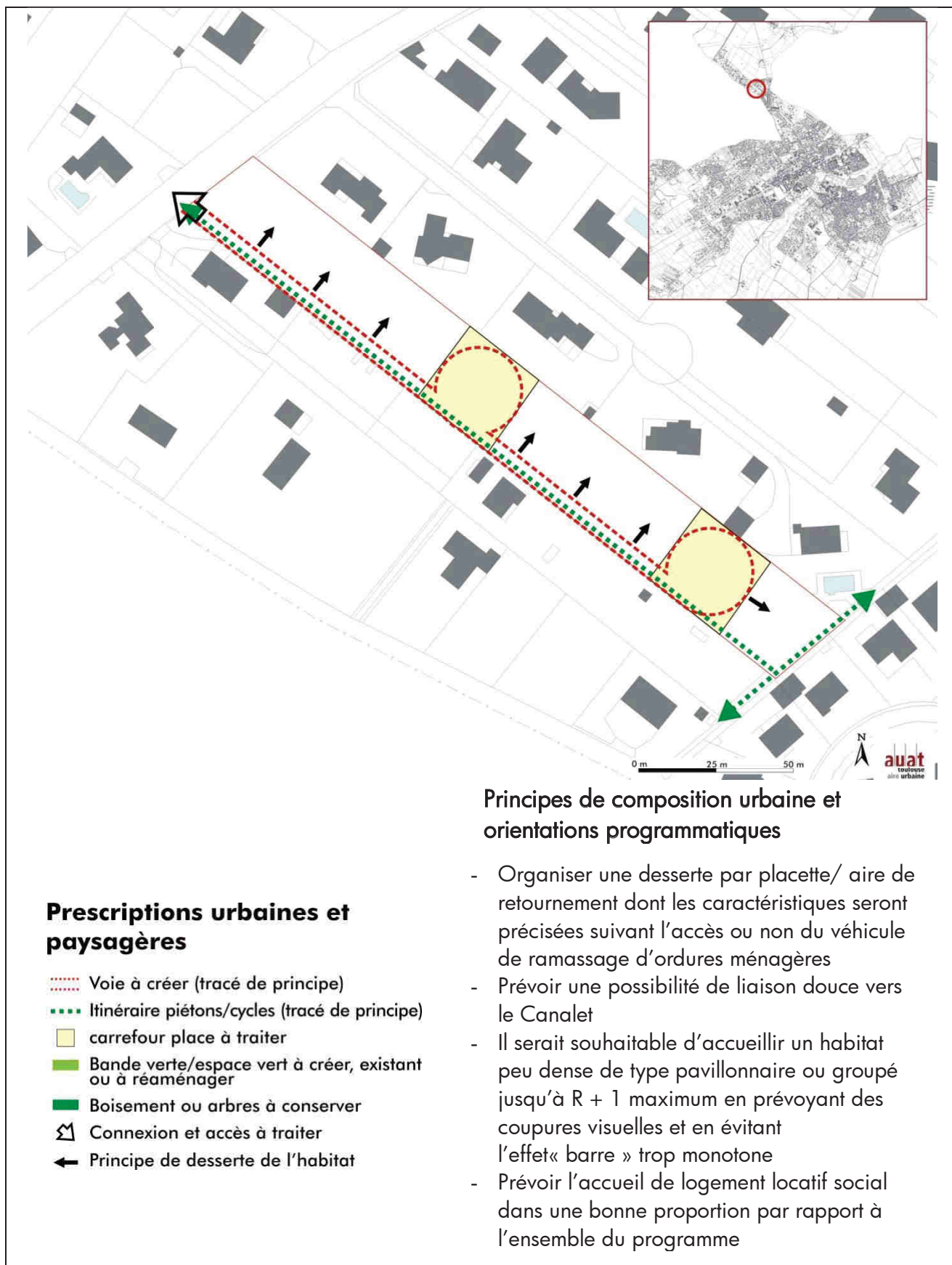
Les tracés sont donnés à titre indicatif

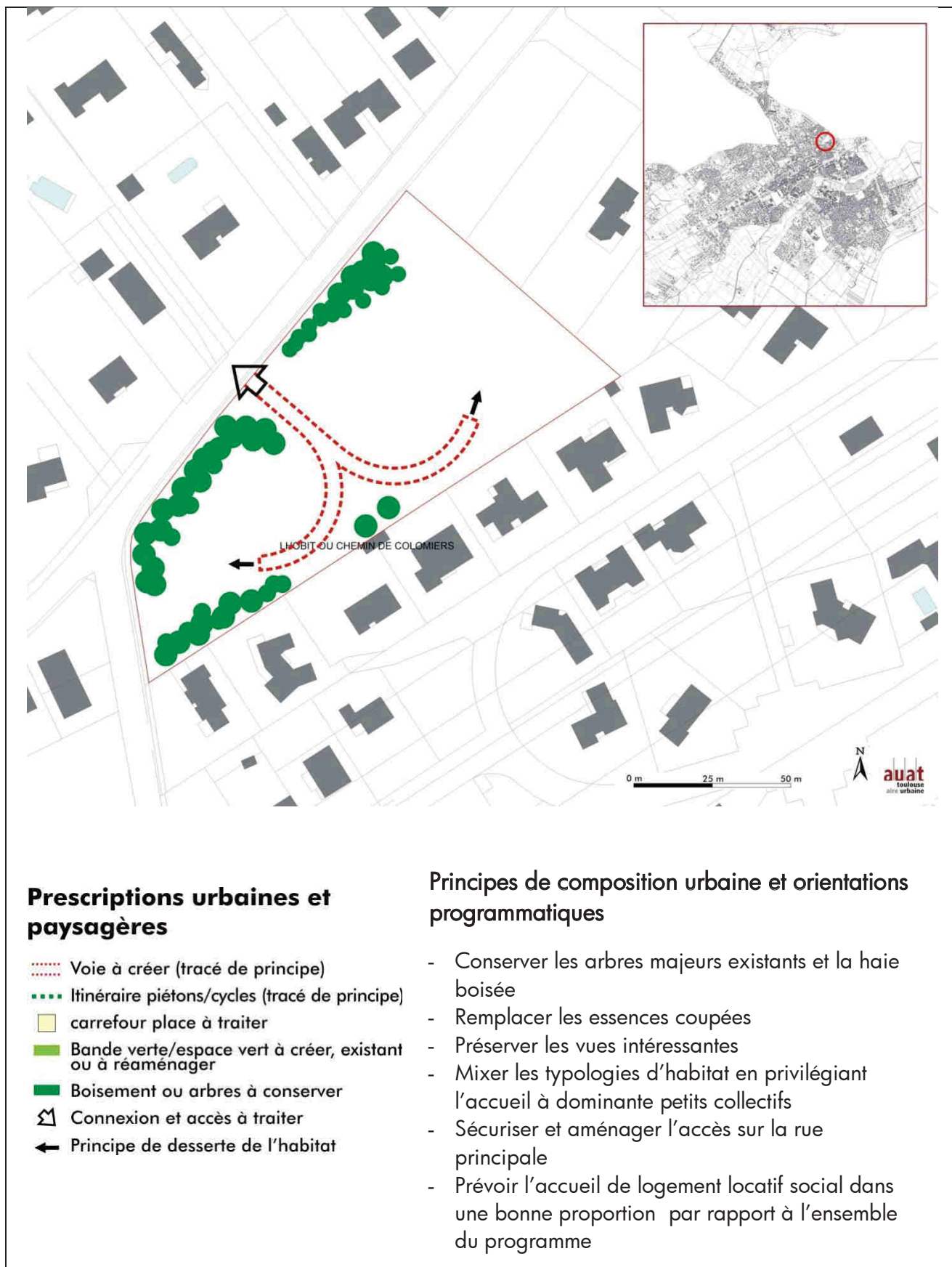

Prescriptions urbaines et paysagères

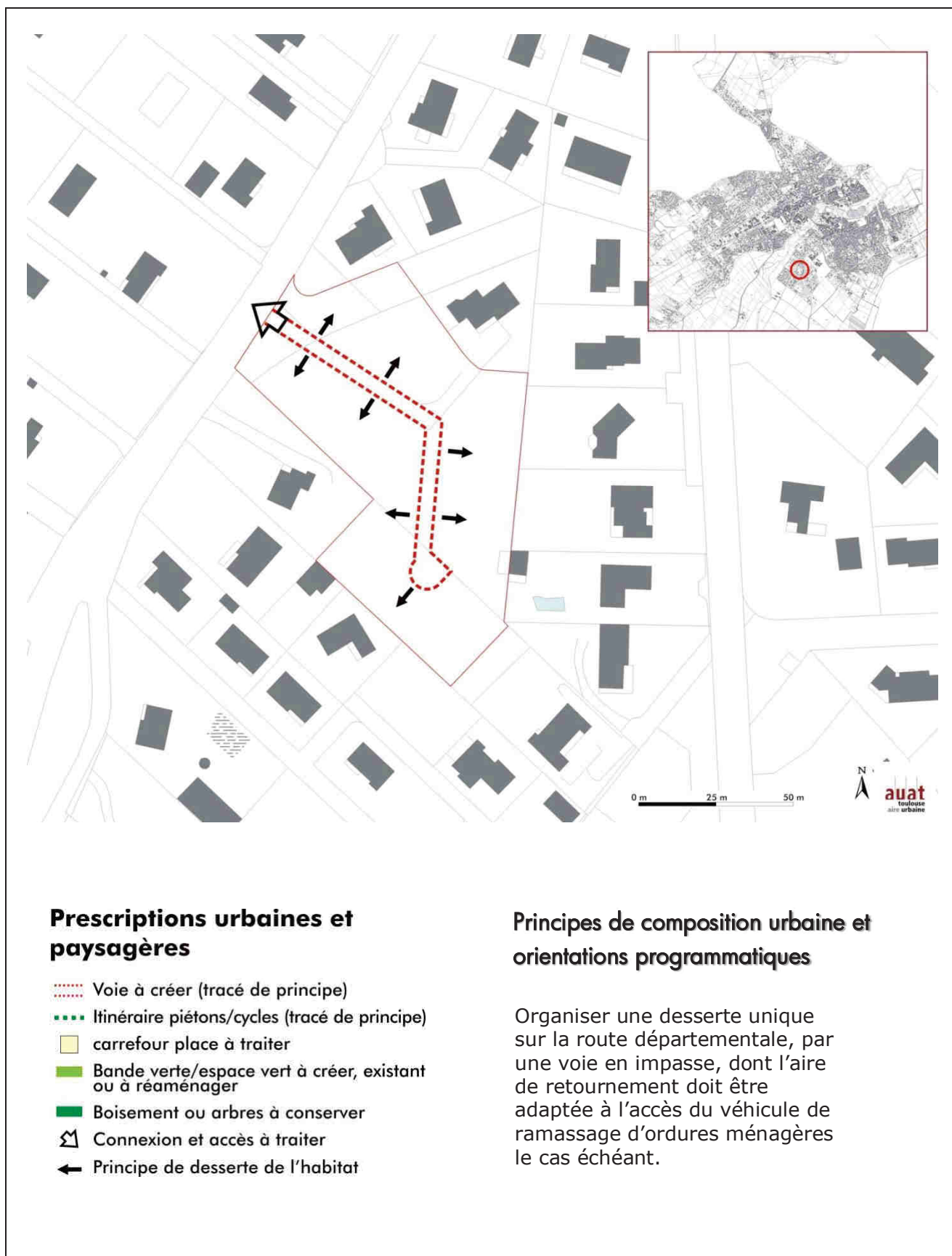
- Voie à créer (tracé de principe)
- Itinéraire piétons/cycles (tracé de principe)
- carrefour place à traiter
- Bande verte/espace vert à créer, existant ou à réaménager
- Boisement ou arbres à conserver
- ↗ Connexion et accès à traiter
- ← Principe de desserte de l'habitat

Principes de composition urbaine et orientations programmatiques

- Il sera privilégié l'accueil d'un habitat peu dense de type pavillonnaire ou groupé jusqu'à R+1 maximum en prévoyant des coupures visuelles et en évitant l'effet « barre » trop monotone
- Organisation de la desserte par une voie en impasse autour d'une placette dont les caractéristiques seront précisées suivant l'accès ou non du véhicule de ramassage d'ordures ménagères
- Prévoir l'accueil de logement locatif social dans une bonne proportion par rapport à l'ensemble du programme

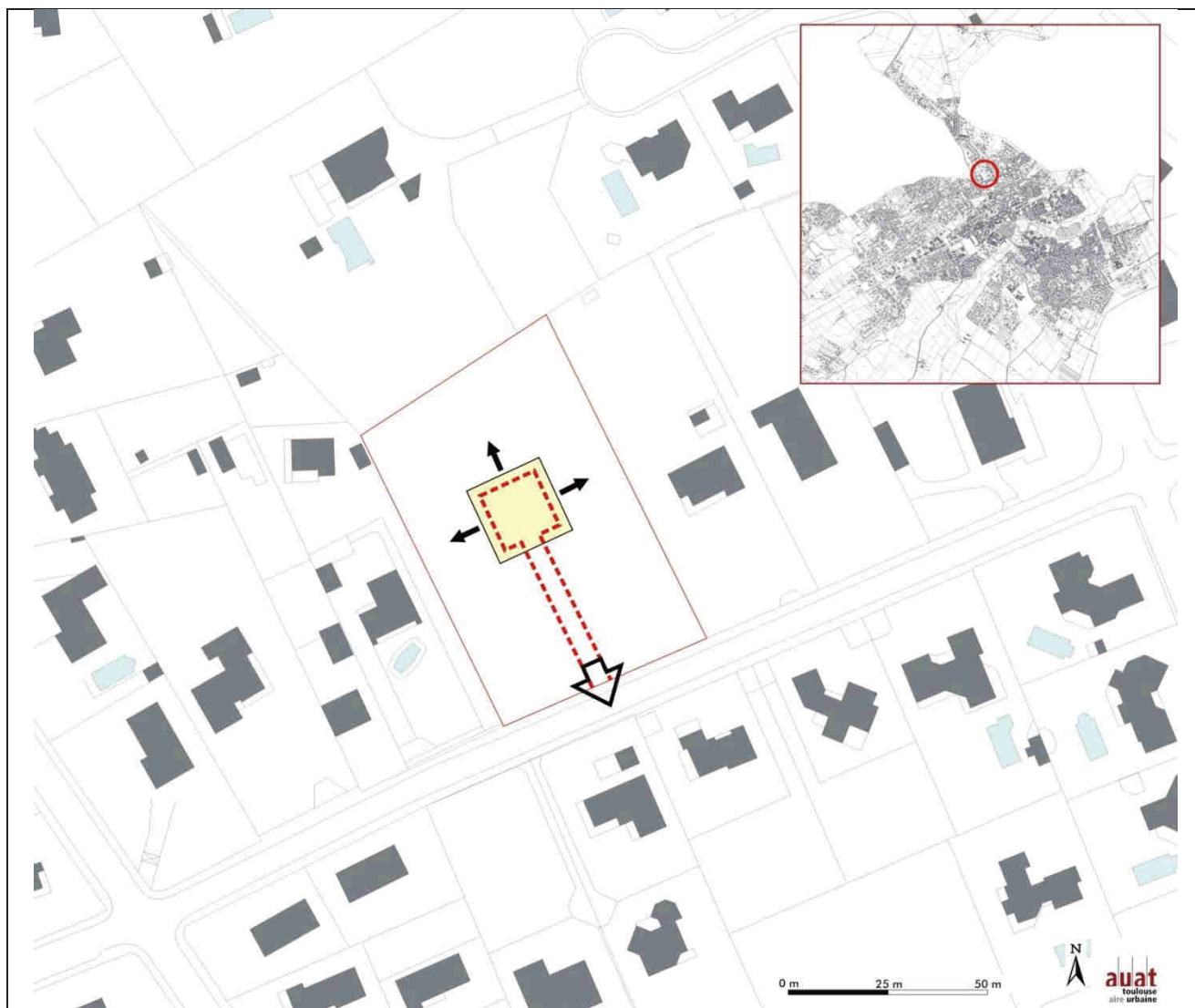







Prescriptions urbaines et paysagères

- Voie à créer (tracé de principe)
- Itinéraire piétons/cycles (tracé de principe)
- carrefour place à traiter
- Bande verte/espace vert à créer, existant ou à réaménager
- Boisement ou arbres à conserver
- ↗ Connexion et accès à traiter
- ← Principe de desserte de l'habitat

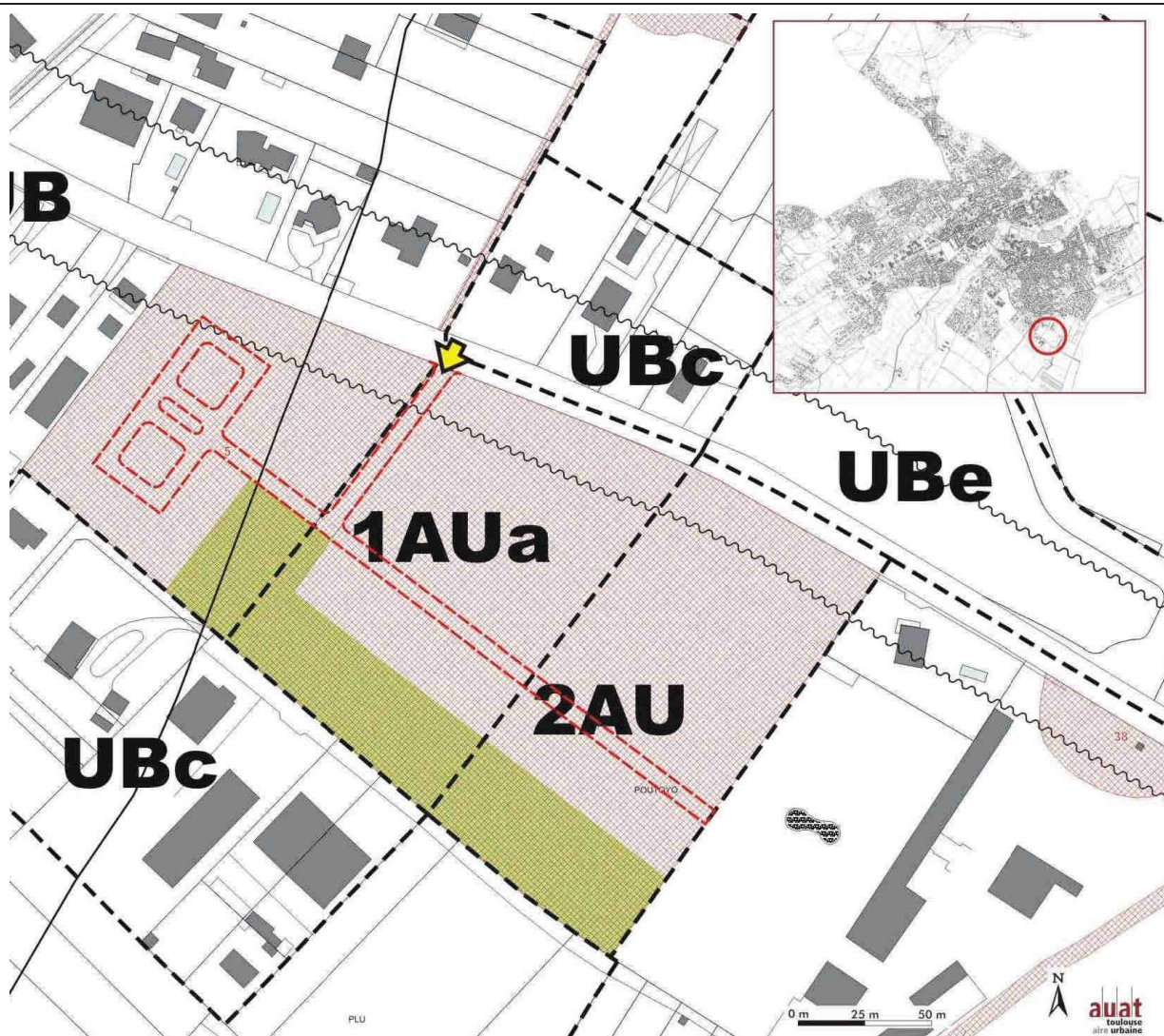


Prescriptions urbaines et paysagères

- Voie à créer (tracé de principe)
- Itinéraire piétons/cycles (tracé de principe)
- carrefour place à traiter
- Bande verte/espace vert à créer, existant ou à réaménager
- Boisement ou arbres à conserver
- Connexion et accès à traiter
- Principe de desserte de l'habitat

Principes de composition urbaine et orientations programmatiques

- Organiser la desserte par une voie en impasse et placette intérieure dont les caractéristiques seront précisées suivant l'accès ou non du véhicule de ramassage d'ordures ménagères
- Il serait souhaitable d'accueillir un habitat peu dense de type pavillonnaire ou groupé jusqu'à R + 1 maximum, pour permettre une bonne intégration à l'environnement bâti existant
- Prévoir l'accueil de logement locatif social dans une bonne proportion par rapport à l'ensemble du programme



Prescriptions urbaines et paysagères

- Voie à créer (tracé de principe)
- Bande verte/espace vert à créer
- ★ Connexion et accès à traiter