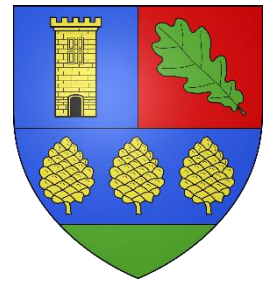


**DEPARTEMENT DE LA HAUTE-GARONNE
COMMUNE DE PINS-JUSTARET**



P.L.U.

**1^{ère} Modification Simplifiée du Plan Local
d'Urbanisme**

2. Orientations d'Aménagement et de
Programmation

Modification du
P.L.U. :

Approuvée le

Exécutoire le

Visa

Date :

Signature :



Bâtiment 8
16, av. Charles-de-Gaulle
31130 Balma

05 34 27 62 28

paysages-urba.fr

2

Table des matières

SECTEUR DE « MALRIVIERE » (VOCATION HABITAT)	2
<i>CONTEXTE</i>	2
<i>VOCATION</i>	3
<i>INTEGRATION PAYSAGERE</i>	3
<i>TYPE D'HABITAT</i>	3
<i>AXES DE CIRCULATION</i>	5
<i>PROGRAMMATION ET PHASAGE</i>	9

SECTEUR DE « MALRIVIERE » (VOCATION HABITAT)

CONTEXTE



Localisé en entrée Nord de la zone urbanisée principale, l'aménagement du secteur de Malrivière constitue un enjeu majeur pour la commune de Pins-Justaret. En effet, de par son emplacement et sa superficie (plus de 9 hectares), le projet impactera le paysage communal.

Le projet doit permettre de créer une voie qui à terme assurera la liaison route de Roquettes/Avenue des Pyrénées – Gare de Pins-Justaret.

A l'heure actuelle les usagers de la gare en provenance de Roquettes se voient contraints d'aller jusqu'à la RD820 déjà largement congestionnée aux heures de pointe et dangereuse ou de traverser le centre-bourg pour rejoindre la gare. Cette voie permettra de faciliter l'accès à l'infrastructure de transport et de limiter les déplacements sur le reste du réseau routier communal.

Le projet est bordé sur la partie Sud-est par la voie de chemin de fer et au Sud-est par le corridor écologique présent de part et d'autre du ruisseau du Haumont.

Sur sa façade Ouest, le projet est longé par la RD56 puis par des zones d'habitations sous la forme de lotissement au Sud et de l'autre côté de la

RD. Au Nord du secteur d'aménagement, des habitations sont présentes le long de la RD. Elles prennent la forme d'une urbanisation linéaire.

Depuis la RD56, les vues sur les coteaux du Lauragais sont caractéristiques du territoire et seront à préserver.



VOCATION

Ce secteur a une vocation principale d'habitation, **il accueillera également un équipement d'intérêt collectif**. Toutefois, la voie primaire intégrée au projet aura un rôle majeur dans l'organisation du réseau viaire communal à terme puisqu'elle permettra de relier la route de Roquettes à la gare.

INTEGRATION PAYSAGERE

Le projet devra assurer une transition douce avec les espaces bâtis de part et d'autre du secteur. Il mettra les habitations à distance de la voie ferrée et prévoira des mesures de limitation des nuisances liées à l'infrastructure de transport, la création de zones tampon végétales par exemple.

Au Nord, une entrée arborée sera prévue afin de tenir à distance les premières habitations des nuisances routières liées à la RD56 et de marquer l'entrée dans le nouveau quartier.

Au Sud, une ouverture sur le corridor écologique du Haumont est préconisée avec des densités moins importantes à ses abords.

TYPE D'HABITAT

Une entrée de quartier marquée :

Depuis la RD56, l'entrée du secteur sera marquée en grande partie par la présence **d'un équipement d'intérêt collectif et/ou de service public et d'un équipement médico-social, de commerces et/ou d'activités de services**. Un espace vert pourra parfaire l'entrée du site.

L'équipement marquera également l'entrée dans la zone en appelant à une vitesse de circulation adaptée.

Une densité moyenne compatible avec les orientations du SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine :

Le SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine préconise une densité de 15 logements par hectare. Par un mécanisme de déplacement de pixel, la densité a été augmentée, passant de 15 à 100 logements/hectares selon le type d'habitat soit un potentiel de 250 logements.

Une intégration des logements sociaux :

Le projet intégrera un taux minimum de 30% de logements sociaux (en nombre de logements), en location, dans l'individuel et dans le collectif ainsi que 5 à 10% de logement sociaux en accession.

La répartition des financements sera compatible avec les objectifs formulés dans le PLH.

De l'habitat individuel en R+1 :

De l'habitat individuel sera présent principalement aux franges du projet. L'habitat individuel pourra être isolé sur la parcelle ou mitoyens (par façade ou garage).

De l'habitat intermédiaire jusqu'en R+2 :

Le logement intermédiaire sera groupé par une façade mitoyenne.

De l'habitat collectif jusqu'en R+2 :

De l'habitat collectif pouvant aller jusqu'en R+2 sera intégré en cœur d'îlot. L'emprise au sol maximale pourra être de 40% de l'unité foncière si le bâtiment est construit en R+1 et de 30% s'il est en R+2. Il ne dépassera pas 11 mètres de haut et s'intégrera au reste de l'aménagement et dans le paysage alentour. Les logements situés au rez-de-chaussée pourront disposer d'un jardin privatif et ceux situés en R+1 ou R+2 seront aménagés de terrasses ou balcons. Des décrochés de façades sont préconisés afin de rompre le linéaire bâti.

Il est recommandé d'ouvrir ces espaces sur la voie centrale afin de structurer le quartier et créer une centralité.

QUALITE ARCHITECTURALE

Le bâti devra s'intégrer dans le tissu urbain existant situé à proximité (notamment en termes de hauteur et de volume de la construction) et reprendre autant que possible les codes architecturaux locaux.

L'implantation des nouvelles constructions permettra de les mettre à distance des habitations existantes en les positionnant à proximité des voies à créer.

ESPACES PUBLICS

Les voies de desserte secondaire et ~~tertiaire~~ les voies douces seront traitées de manière à encourager aux sociabilités. ~~Elles~~ Elles pourront ainsi être vécues comme des espaces publics.

La végétation jouera un rôle majeur dans l'invitation à l'appropriation de l'espace par les usagers.

AXES DE CIRCULATION

3 profils de voie sont imaginés :

- Voie **primaire principale** : profil A
- Voie secondaire : profil B
- Voie de connexion

L'entrée sur la zone et la connexion entre la RD56 et la voie primaire à créer se fera par l'aménagement d'une connexion sécurisée sur la RD56.

Des aménagements permettant le ralentissement des véhicules motorisés seront réalisés autant que nécessaire afin de garantir une circulation apaisée et générant peu de nuisances pour le voisinage. La courbe pourra notamment être « cassée ».

A proximité de « l'îlot équipement d'intérêt collectif et/ou service public », aucune piste cyclable ne pourra être positionnée le long de la voie du côté de la sortie des véhicules de service.

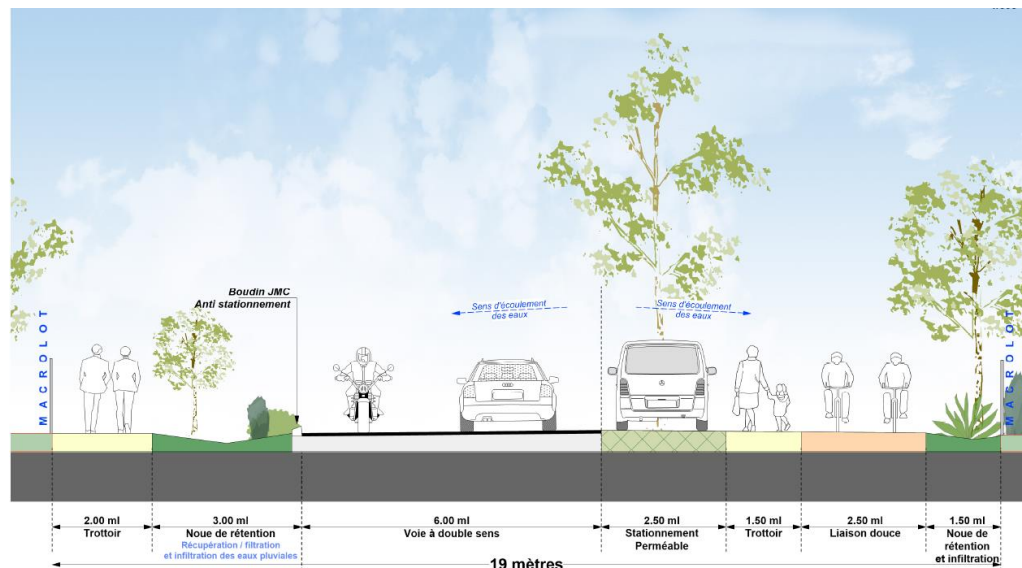
Profil A :

La voie A marque l'entrée dans le nouveau quartier. Au Nord, elle s'insérera au réseau routier existant par un rond-point sur la RD56.

Cette voie sera composée :

- De 2 voies de circulation de 3 mètres afin de permettre le double sens de circulation,
- ~~De 2~~ D'une bandes de stationnement **perméable** de 2,5 mètres de large, alternants places de stationnements et arbres,
- De 2 trottoirs de **1,50 mètres de large** à 2 mètres de large,
- De noues de rétention,
- D'une piste cyclable à double sens de circulation.

La coupe ci-contre illustre les attendus de la collectivité.



Profil B :

La voie B a vocation à desservir une **large** partie de l'opération **par un maillage rectiligne**.

Cette voie sera composée :

Dans le cas où elle est à double-sens :

- D'une voie de circulation de **3,5** mètres,
- De **une** bande de stationnement perméable de **2,5-5** mètres de large alternant places de stationnements et arbres,
- D'un trottoir de **2** 1,5 mètres de large.

La coupe ci-contre illustre les attendus de la collectivité.

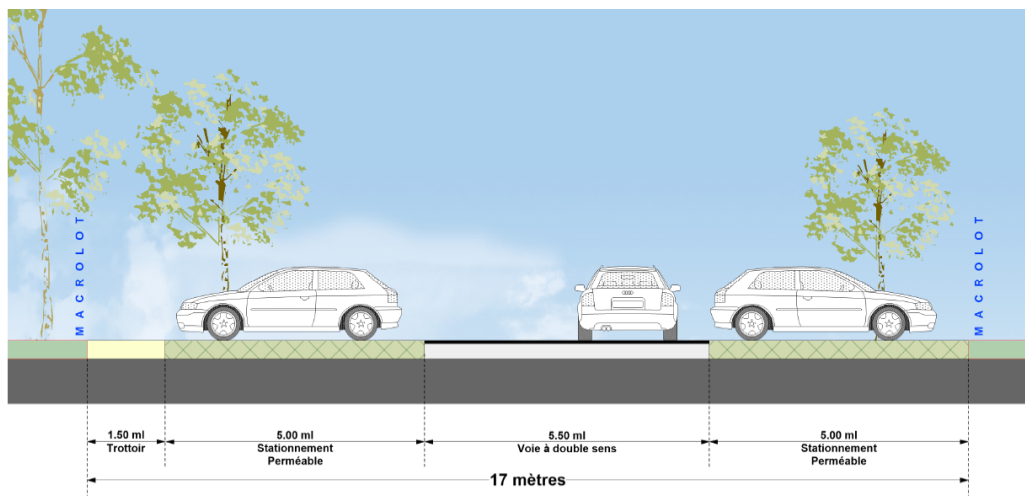


Figure 3 : Coupe voie secondaire (B) (à double sens)

Dans le cas où elle est à sens-unique :

- D'une voie de circulation de **3,5** mètres,
- De **2** bandes de stationnement perméable de **5** mètres de large alternant places de stationnements et arbres,
- D'un trottoir de **1,5** mètres de large.

La coupe ci-contre illustre les attendus de la collectivité

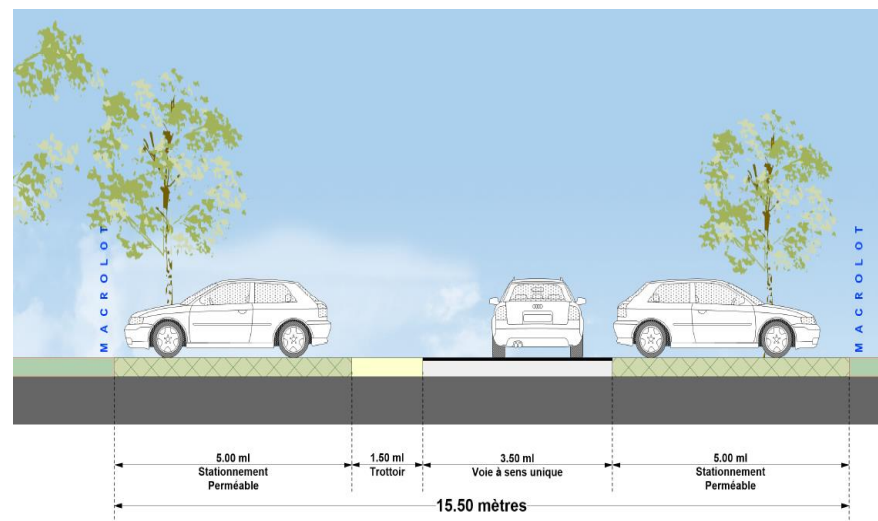


Figure 4 : Coupe de voie secondaire (B) (sens-unique)

Voie de connexion :

La voie de connexion à vocation à se raccorder au rond-point de la rue du Languedoc par une voie à sens unique **entrant dans le nouveau quartier Malrivière**. La voie sera composée de 3,5 mètres, bordée d'un trottoir de 2 mètres et compatible avec la voie existante dans le lotissement du Haumont.

Stationnement :

Le stationnement sera prévu sur les parties privatives pour l'habitat individuel et collectif, de préférence en rez-de-chaussée sur les espaces

accessibles depuis la rue. Des emplacements seront toutefois présents sur les parties collectives afin de permettre le stationnement des visiteurs. Les espaces de stationnement aériens devront également être traités avec une surface perméable à l'eau.

Sur l'îlot «*équipement d'intérêt collectif et/ou service public* », les places de stationnement ne doivent pas être positionnées à moins d'1 mètre de la clôture.

Implantation des constructions

IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

Les règles suivantes sont applicables aux voies publiques et emprises publiques ainsi qu'aux voies privées ouvertes à la circulation publique et emprises privées à caractère d'espace commun.

Règles générales :

Les constructions et installations doivent être implantées à une distance de l'alignement des voies et emprises publiques, existantes ou à créer, au moins égale à 3 mètres. *L'îlot « équipement d'intérêt collectif et/ou service public » n'est pas concerné par cette règle.*

IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

Les constructions et installations peuvent être implantées soit en limites séparatives, soit à une distance des limites séparatives au moins égale à la moitié de leur hauteur, sans toutefois être inférieure à 3 mètres. *Cette distance sera portée à 4 mètres minimum pour les constructions voisines de l'îlot « équipement d'intérêt collectif et/ou service public »*

Les piscines doivent être implantées à une distance des limites séparatives au moins égale à 2 mètres.

IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AU RESEAU HYDRAULIQUE

Les constructions et installations doivent s'implanter avec une marge de recul au moins égale à 4 mètres par rapport aux cours d'eau et aux fossés identifiés sur les pièces graphiques du règlement depuis le haut des berges.

Volumétrie

Hauteur

Les éléments techniques et/ou de superstructures (antenne, mât...) liés à l'îlot « équipement d'intérêt collectif et/ou service public » sont autorisés et ne sont pas règlementés en terme de hauteur.

Desserte par les réseaux

ASSAINISSEMENT

Eaux usées :

Toute construction ou installation qui requiert une évacuation des eaux usées doit être raccordée au réseau public d'assainissement.

L'évacuation des eaux usées autres que domestiques dans le réseau, si elle est autorisée, est subordonnée à un pré-traitement approprié.

Eaux pluviales, irrigation et drainage :

Se reporter à l'annexe 4 « Assainissement pluvial ».

Les dispositifs de rétention nécessaires à la bonne gestion des eaux pluviales provenant des voies et des espaces communs ainsi que des lots créés sont à la charge exclusive de l'aménageur.

AMENAGEMENTS ATTENDUS

- Périmètre de l'OAP
- Phasage
- Voie de desserte principale
(connexion obligatoire, position indicative)
- Voie de desserte secondaire
(connexion obligatoire, position indicative)
- Voie de connexion
- Voie douce à aménager
(connexion obligatoire, position indicative)
- Espace commun et paysager à intégrer
(position indicative)
- Lisières végétales à aménager
- Accompagnement paysager ponctuel

TYPLOGIE

- Logements individuels
- Logements intermédiaires
- Logements collectifs
- Logements mixtes (indiv. et/ou inter. et/ou coll.)
- Equipement d'intérêt collectif et/ou service public, logements de fonction
- Commerces, activités de services, équipement lié à la santé

PROGRAMMATION :

- Phase 1 : 125 logements
- Phase 2 : 125 logements



PROGRAMMATION ET PHASAGE

La réalisation du projet est prévue en 2 phases :

- Une première phase au Nord sur la période 2022-2025, intégrant le raccordement au lotissement du Haumont ainsi qu'à la RD56 par l'aménagement d'un rond-point. La voie principale sera réalisée pour partie et les voies secondaires seront en partie réalisées.
- Une seconde phase au Sud sur la période 2025-2028 qui permettra de créer la potentielle liaison routière vers la gare et d'intégrer la majorité des espaces publics.

Pour chacune des deux phases, 125 logements sont attendus soit un total de 250 logements.

Le déclenchement d'ouverture de la seconde phase est conditionné au dépôt de 50% de permis de construire de la phase précédente.

L'urbanisation pourra débuter dès l'approbation du PLU.