

PLU

Plan Local d'Urbanisme

APPROBATION

Département

Envoyé en préfecture le 12/02/2024

Reçu en préfecture le 12/02/2024

Publié le

ID : 031-213100043-20240208-20240210-DE

Communauté d'Agglomération du SICOVAL

Commune d'Ayguesvives

MODIFICATION N° 1 du PLU

3.

Orientations d'Aménagement et de Programmation



Sicoval
Le Sud-Est
Toulousain

Elaboré avec l'appui technique du
Service Urbanisme et
Développement du Territoire du
SICOVAL

Elaboration du PLU – Approuvée le 19/02/2018

Modification n°1 – Approuvée le 08/02/2024



Mairie d'Ayguesvives
Place du Fort
31450 Ayguesvives

Les Orientations d'Aménagement et de programmations sont développées selon les modalités des articles L151-6, L151-7 et R151-6, R151-7 et R151-8 du code de l'urbanisme et comprennent, en cohérence avec le PADD, des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements. Elles peuvent notamment :

- Définir les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, notamment les continuités écologiques, les paysages, les entrées de ville et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune,
- Favoriser la mixité fonctionnelle en prévoyant qu'en cas de réalisation d'opérations d'aménagement, de construction ou de réhabilitation, un pourcentage de ces opérations soit destiné à la réalisation de commerces,
- Comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants,
- Porter sur les quartiers ou de secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager,
- Prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics,
- Adapter la délimitation des périmètres en fonction de la qualité de la desserte, où s'applique le plafonnement à proximité des transports prévus à l'article L151-35.

Ces orientations d'aménagement devront être respectées dans l'esprit par les projets à venir de construction.

La compatibilité entre les projets de construction à venir et les orientations d'aménagement s'appréciera lors de l'instruction des demandes d'autorisation d'urbanisme.

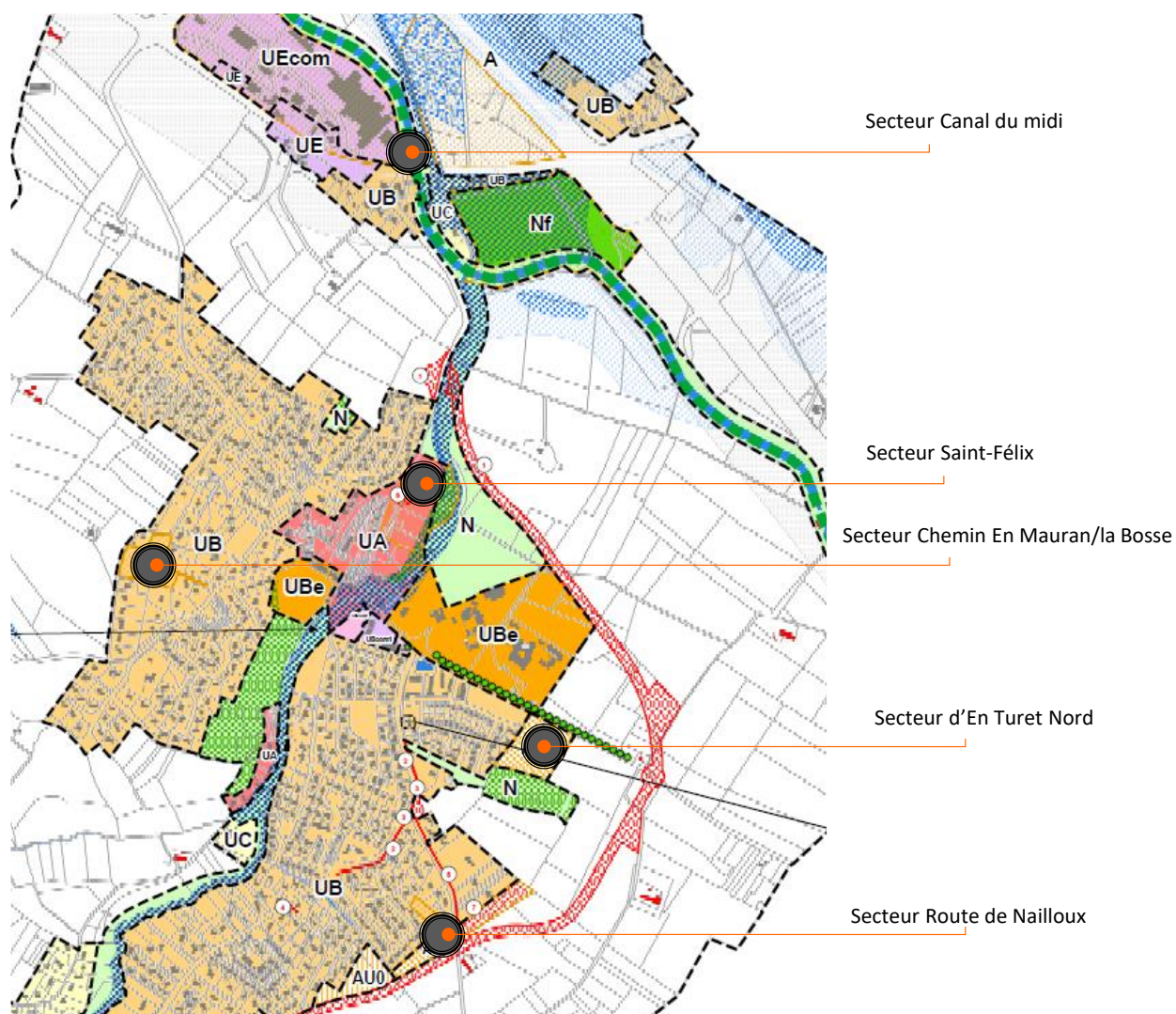
Ces orientations d'aménagement prennent la forme de schémas d'organisation et traduisent les choix arrêtés par la commune sur les territoires de projet.

Dans le cadre de la modification n°1 du PLU d'Ayguesvives, la pièce concernant les Orientations d'Aménagement et de Programmation est complétée comme suit :

- Suppression de l'OAP relative à l'aménagement du secteur de La Plaine
- Ajout d'une OAP sur le secteur d'En Mauran/chemin de la Bosse
- Ajout d'une OAP sur les secteurs d'En Turet Nord
- Ajout d'une OAP sur le secteur de Route de Nailloux

Les OAP sont opposables aux autorisations de construire dans une relation de compatibilité.

Localisation des OAP



Echéancier de réalisation des ouvertures à l'urbanisation

Secteurs	Surface en Ha (environ)	Densité	Nombre de logements environ	Nombre d'habitants environ	Echéance de mise en oeuvre	Modification
Canal du midi	-	-	-	-	2018-2030 - 2050	Non modifiée
Saint-Félix	2,2 environ	35 log/ha	77	200	2019 – 2023 (tranche 1) 2031-2040 (tranche 2)	2chéance précisée
Chemin d'En Mauran/ Chemin de la Bosse	1,1	10 à 15 log/ha	15	54	2027-2030	Nouvelle OAP
En Turet Nord	2	35 log/ha	70	189	2024-2026	Nouvelle OAP
Route de Nailloux	0,74	25 log/ha	19	51	2024-2028	Nouvelle OAP
Route de Nailloux (terrain communal)	0,43	25 log/ha	10	27	2023-2025	Nouvelle OAP

1. ACCOMPAGNER ET ORGANISER L'ARTICULATION ENTRE LES DIFFÉRENTS PÔLES DE DÉVELOPPEMENT IDENTIFIÉS AUX ABORDS DU CANAL DU MIDI ET LE VILLAGE D'AYGUESVIVES

Justification de l'OAP :

Objectif spécifique de l'OAP :

Organiser l'articulation entre les différents projets développés aux abords du Canal du midi et valoriser l'environnement paysager.

Les orientations du PADD qui s'y rapportent :

- Améliorer l'offre de proximité et soutenir le développement économique
- Préserver et valoriser le cadre de vie dans un objectif de qualité paysagère
- Conforter le développement des équipements et des services à la population
- Améliorer les déplacements.

Contexte, enjeux et les choix retenus dans l'organisation générale du secteur :

Le Canal du midi (ouvrage classé au patrimoine mondial de l'humanité) constitue une trame verte et bleue d'intérêt patrimoniale que la commune d'Ayguesvives souhaite valoriser et dynamiser en permettant aux Ayguesvivois de mieux se l'approprier.

Tout en préservant les qualités paysagères du Canal du midi, le projet consiste à relier entre eux différents pôles d'animation existants et projetés situés à proximité du Canal du midi, de manière à créer plusieurs séquences paysagères de vocations différentes et faire du Canal du midi leur colonne vertébrale/fil conducteur.

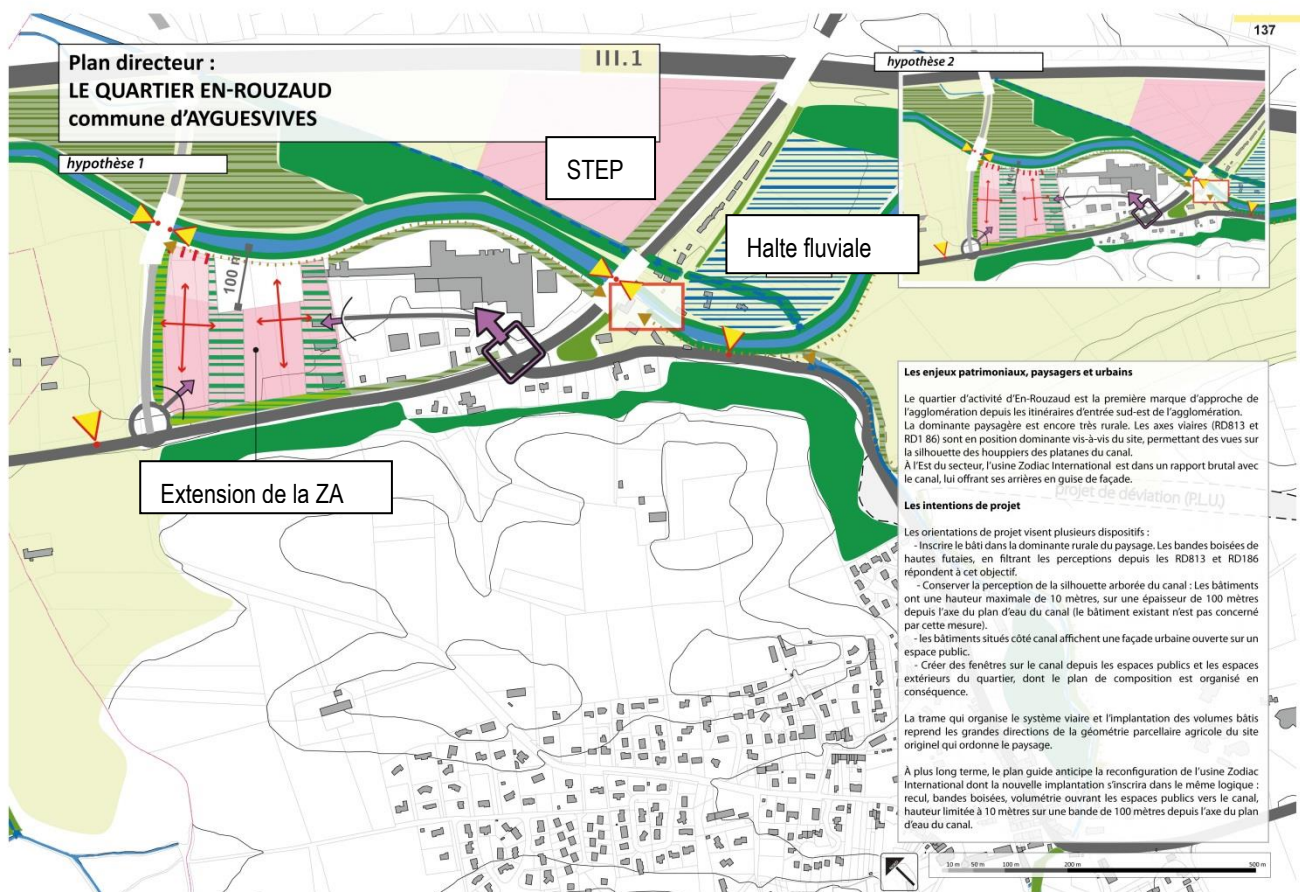
Ainsi, le long du Canal du midi, dans la zone urbanisée d'Ayguesvives, le parcours mènera donc au Nord, à la zone d'activités artisanales et commerciales, puis sur une Station d'épuration de concept innovant, pour finir sur une halte fluviale avant de rejoindre le bourg d'Ayguesvives, au Sud. Un maillage piétonnier et la trame verte et bleue du Canal accompagnera les projets alors qu'ils sont indépendants les uns des autres et identifiés dans le paysage par des limites franches déterminées tantôt par les infrastructures de transports, tantôt par des éléments du paysage bien présents.

Cet ensemble naturel et urbain sera lié au village par une sente pour une meilleure appropriation de ce quartier et du canal du midi par ces habitants, atout indéniable pour la commune.

L'orientation d'aménagement présentée ci-après concerne à la fois les secteurs UE, UB, A et Nf du règlement graphique du PLU. Elle précise les orientations du schéma directeur mené aux abords du

Canal du midi par le Sicoval en partenariat avec les services de l'Etat et vise à préserver les qualités paysagères du site tout en permettant l'accueil de superstructures et équipements nécessaires pour le secteur.

Rappel des principes du schéma directeur du Canal du midi :



Extrait du schéma directeur :

Le schéma directeur identifie 3 secteurs de développement :

- la zone d'activités et son projet d'extension,
- le projet de STEP,
- le projet de halte fluviale.

Il définit les orientations d'aménagement suivantes :

- Les accès et desserte :
 - Ne sont traités dans le schéma directeur que les accès et dessertes de la zone d'activités : aménagement du carrefour de Ticaille et mise en place d'une liaison entre la ZA et le carrefour giratoire du barreau autoroutier.
 - Mise en place d'un chemin de contre halage le long du Canal du midi.
- L'intégration paysagère et architecturale :
 - Inscrire le bâti dans la dominante rurale du paysage,
 - Maintenir les bandes boisées,
 - Créer des fenêtres visuelles sur le Canal du midi depuis les espaces publics,
 - Réglementer la hauteur de constructions à vocation économique sur les premiers 100 mètres de la zone d'activités,

Le projet de la commune d'Ayguesvives précise le schéma directeur selon les orientations d'aménagements développées ci-dessous.

1 - La zone d'activités de Labal Prioul :

La zone d'activités de Labal Prioul et son extension projetée sur une surface d'environ 4 hectares sont situées dans un espace bien délimité par le barreau autoroutier, la RD813 et le Canal du midi, au-delà duquel, le projet de la commune d'Ayguesvives envisage une préservation des espaces naturels et agricoles.

Le projet d'extension repose sur un terrain en partie acquit par l'intercommunalité du Sicoval.

Les enjeux liés à l'aménagement de ce secteur sont les suivants :

- soutenir le dynamisme économique du triangle Sud du SICOVAL (Ayguesvives, Baziège, Montgiscard), en proposant aux entreprises une offre diversifiée et de qualité en matière de foncier économique aménageable, pour renforcer l'appareil économique de ce territoire parallèlement à la croissance démographique attendue à moyen et long termes.
- valoriser l'image d'Ayguesvives depuis la RD813.
- proposer une action forte dans la conception et l'aménagement de la zone d'activités, en raison du tissu économique peu spécialisé qui caractérise le secteur, tout en maintenant des liens avec le contexte paysager et environnemental.

Les options d'aménagement visent à affirmer la trame verte qui accompagne le Canal du midi dans le paysage et s'appuient sur 5 objectifs :

- Inscrire le projet dans le sens d'orientation de la vallée :

La desserte du site devra prendre soin de garantir l'implantation des constructions dans le sens de la vallée dans laquelle repose la ZA pour inscrire l'urbanisation à venir dans la continuité des implantations existantes relevées sur le secteur, mais aussi pour affirmer les grandes lignes directrices du paysage.

- Créer une continuité écologique et maintenir une perspective visuelle sur le Canal du midi :

Depuis la RD813, la volonté est de créer un axe paysager fort : une coulée verte entre la RD813 et le Canal du midi pour assurer un lien paysager entre les coteaux et le Canal du midi tout en guidant le regard depuis la R D816 vers le Canal du midi.



Principe de corridor écologique

- S'appuyer sur les contraintes topographiques du site pour renforcer l'intégration du projet dans son environnement :

Le développement urbain du secteur s'implantera en contre-bas du barreau autoroutier et de la RD813 supportés par d'importants talus. Pour enrichir la biodiversité et donner une ambiance qualitative au site, l'usage du végétal est fondamental, car il permet d'intégrer en douceur les mutations urbaines et assure une cohésion avec l'environnement immédiat. C'est pourquoi, il est recommandé de planter les

talus périphériques de végétaux d'essences locales. Cette végétalisation assurera aussi la mise en valeur de l'urbanisation et requalifiera l'entrée de ville.



Principe de traitement des talus

Le long du Canal du Midi, un recul sera imposé pour maintenir une zone tampon entre l'ouvrage et les futures constructions. Cette zone sera dédiée à des espaces verts et naturels. Il s'agira de bandes boisées filtrant les vis-à-vis : noisetier, bouleau, cornouiller, prunier, chêne vert, érable, viorne,...

- Garantir l'effet de vitrine :

Afin de constituer un « effet vitrine » en bordure des principaux axes routiers, il est recommandée un retrait des futures constructions, vis-à-vis des voies et emprises publiques et de destiner ce retrait à des plantations pour renforcer l'écrin de verdure périphérique à la zone. Ce retrait vis-à-vis des voies permettra aussi de maintenir depuis la RD813 et le barreau autoroutier des vues sur la ripisylve du Canal du midi faisant office d'horizon.

La volumétrie et l'aspect extérieur des bâtiments devront être pensés dans l'optique de garantir une intégration harmonieuse de l'urbanisation future sur le site.

Aux abords du canal du midi, en premier front, il faudra faire en sorte de présenter des bâtiments affirmant une façade de qualité à la vue du Canal, comme le long de la RD813. Les arrières de bâtiments sont exclus, sinon des filtres sous la forme de bandes boisées devront être mis en place pour en estomper le rapport lorsque la programmation ne permet d'assurer une qualité architecturale du fait de l'orientation du projet bâti.

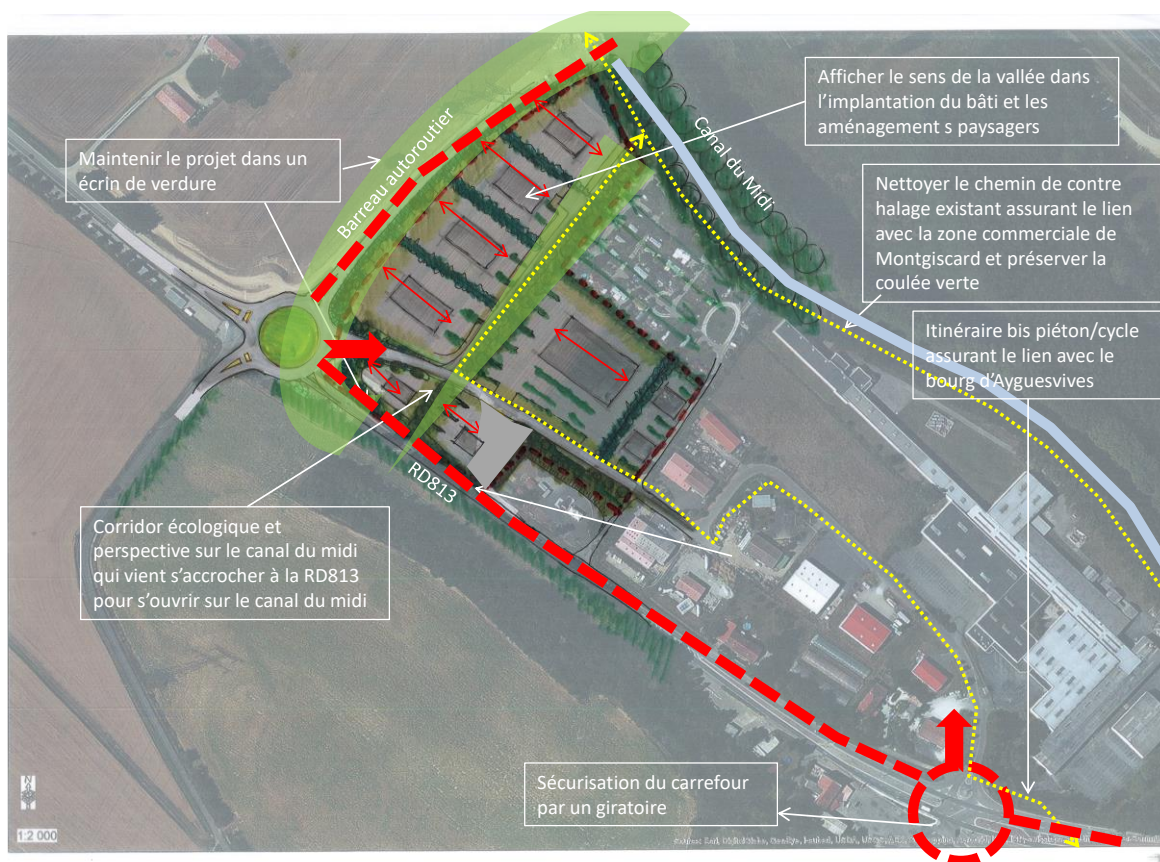
- Organiser la desserte viaire et piéton/cycle et la sécuriser :

Une bretelle d'accès supplémentaire est à aménager sur le giratoire du barreau autoroutier pour desservir la ZA directement et réduire les mouvements de véhicules sur le carrefour de Ticaille réputé très dangereux.

Le carrefour de Ticaille existant est à réaménager pour sécuriser l'entrée au village ainsi que la traversée de la RD816.

- Assurer la gestion des eaux pluviales et développer une approche intégrée et alternative de leur gestion dans l'aménagement du territoire :

La gestion des eaux pluviales est assurée à l'échelle de l'opération d'aménagement en canalisant les eaux de ruissellement venant du coteau depuis la RD813 via un ouvrage hydraulique qui contourne par l'Ouest l'opération, en pied de talus, pour ensuite rejoindre l'exutoire : un fossé qui longe le canal du midi. En complément, il est demandé (dans le cadre du règlement du lotissement de l'opération) une gestion des eaux de pluie à la parcelle définie en fonction de l'imperméabilisation des sols pour que le débit de fuite rejeté dans le réseau collectif soit de 10l/s.



Orientation d'aménagement

Le projet dans la trame verte et bleue du sillon du Canal du midi :

Situé en entrée de ville, le long du barreau autoroutier et de la RD813, le projet va constituer la vitrine de la commune.

Le long du Canal du midi, il s'inscrit dans la trame verte et bleue en se positionnant en « espace d'animation et de services » pour les usagers et plaisanciers du Canal du midi auquel ils peuvent accéder via le chemin de contre halage existant qu'ils peuvent emprunter depuis le pont des romains à Montgiscard. Depuis Ayguesvives et la passerelle de Ticaille, la desserte piéton/cycle est encore à aménager pour constituer une boucle.

Ces aménagements piétonniers et cycle qui bordent le Canal au niveau du contre halage sont très légers. Il s'agit uniquement d'assurer un nettoyage régulier de la digue existante pour permettre son accès, révéler le Canal du midi et garantir son appropriation.

La trame verte existante constituée par la ripisylve du Canal du midi n'est pas impactée par le projet et se trouve même renforcée par l'aménagement du chemin de contre halage qui va border le canal (coté zone d'activités). Celui-ci sera bordé d'arbustes sous la forme d'une haie arborescente coté zone d'activités, au-delà du fossé existant qui assure la gestion du pluvial du secteur, et une zone tampon dédiée à des espaces verts et naturels assurera la transition douce en façade des futures constructions. Ces différentes bandes végétales viennent ainsi renforcer et afficher la continuité écologique qui accompagne le canal du midi.

Programmation :

L'extension de la zone d'activités est projetée pour 2016-2019.

L'aménagement du carrefour de Ticaille est programmé pour 2016.

En revanche les aménagements piétonniers au bord du canal seront différés et liés à la réalisation du projet de halte fluviale.

2 - La station d'épuration et l'aire de compostage :

Le Sud du Sicoval est amené à connaître un développement important de son urbanisation dans les prochaines années en raison de sa bonne desserte routière et de projets structurants à vocation économiques.

Pour permettre le développement de l'urbanisation et l'accueil d'une nouvelle population, le schéma intercommunal d'assainissement, approuvé le 5 décembre 2005, a prescrit la réalisation d'une station d'épuration pour gérer les eaux usées des communes d'Ayguesvives, Baziège et Montgiscard en relais des stations actuelles dont celle d'Ayguesvives est aujourd'hui quasiment saturée. Il sera associé à ce projet une aire de compostage.

Le site retenu est situé sur la commune d'Ayguesvives et comprend des terrains compris dans un triangle dessiné par la RD813, l'A61 et le ruisseau de l'Amadou, à l'endroit où il longe le Canal du midi sur une surface d'environ 9 hectares.

Le site est :

- desservi par la RD813, voie classée à grande circulation, supportant un trafic de transit important,
- dominé par l'autoroute A61 qui surplombe le site, voie classée à grande circulation et supportant un trafic interrégional important,
- à proximité de ruisseau de l'Amadou et du Canal du midi.

Les options d'aménagement visent à affirmer et révéler les qualités paysagères des abords du Canal du midi dans un environnement marqué par les infrastructures de transports : autoroute et RD813 notamment.

La future STEP intercommunale présentera une capacité de 10 000 équivalent – habitants et pourra être augmentée à 20 000 équivalent-habitants. Elle accueillera les eaux usées des communes d'Ayguesvives, Baziège et Montgiscard.

Le site doit aussi accueillir une plateforme de compostage des boues issues du processus de traitement des eaux usées.

Autour de ces ouvrages, sera développée une vocation pédagogique pour accueillir les écoles et ainsi sensibilisés les enfants et autres visiteurs sur la protection de l'environnement et notamment de la ressource en eau.

L'objectif recherché par la commune est de ne garantir aucune transparence sur cet ouvrage depuis le Canal du midi. La barrière végétale existante constituée par la ripisylve du canal doublée par celle du ruisseau de l'Amadou est à affirmer et renforcer. C'est pourquoi, en fonction des contraintes techniques, il est recommandé d'éloigner les ouvrages du Canal du midi pour permettre l'aménagement d'une zone tampon dédiée à des espaces verts dont les aménagements paysagers assureront à la fois un écran depuis le Canal du midi et agrémenteront l'objectif recherché par cette orientation : développer un ouvrage technique d'intérêt collectif, dans un écrin de verdure pour révéler les aspects qualitatifs du paysage existant.

Des marges de recul seront aussi mises en place en façade de l'autoroute et de la RD813.

D'autre part, les constructions devront présenter une architecture dont le parti développé en fera oublier sa vocation.



Simulation du projet depuis l'A61 – Images d'ambiance

La surface affectée à ce projet représente environ 4 hectares sur les 9 hectares que le Sicoval a acquis. Ce foncier permet de répondre aux besoins de l'équipement public projeté tout en garantissant son intégration dans environnement paysager sensible.

En effet, pour ce projet, il sera envisagé de maintenir d'importantes zones tampons naturelles entre les ouvrages et les infrastructures.

Le projet en cours a ainsi prit le parti de développer une filière secondaire pour la STEP en dédiant une partie du foncier à des aménagements paysagers dominés par des bassins de filtration plantés.

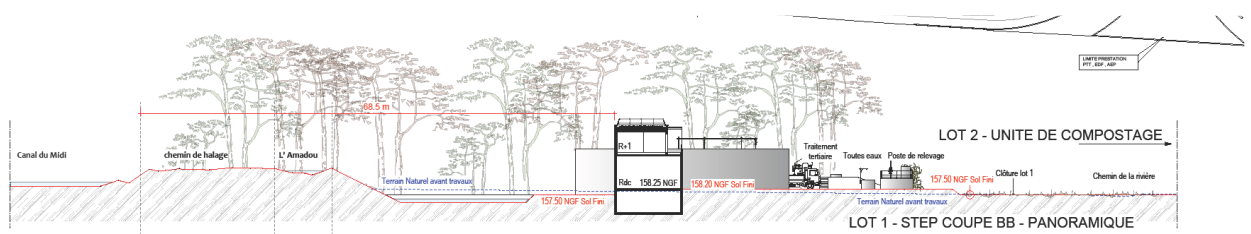
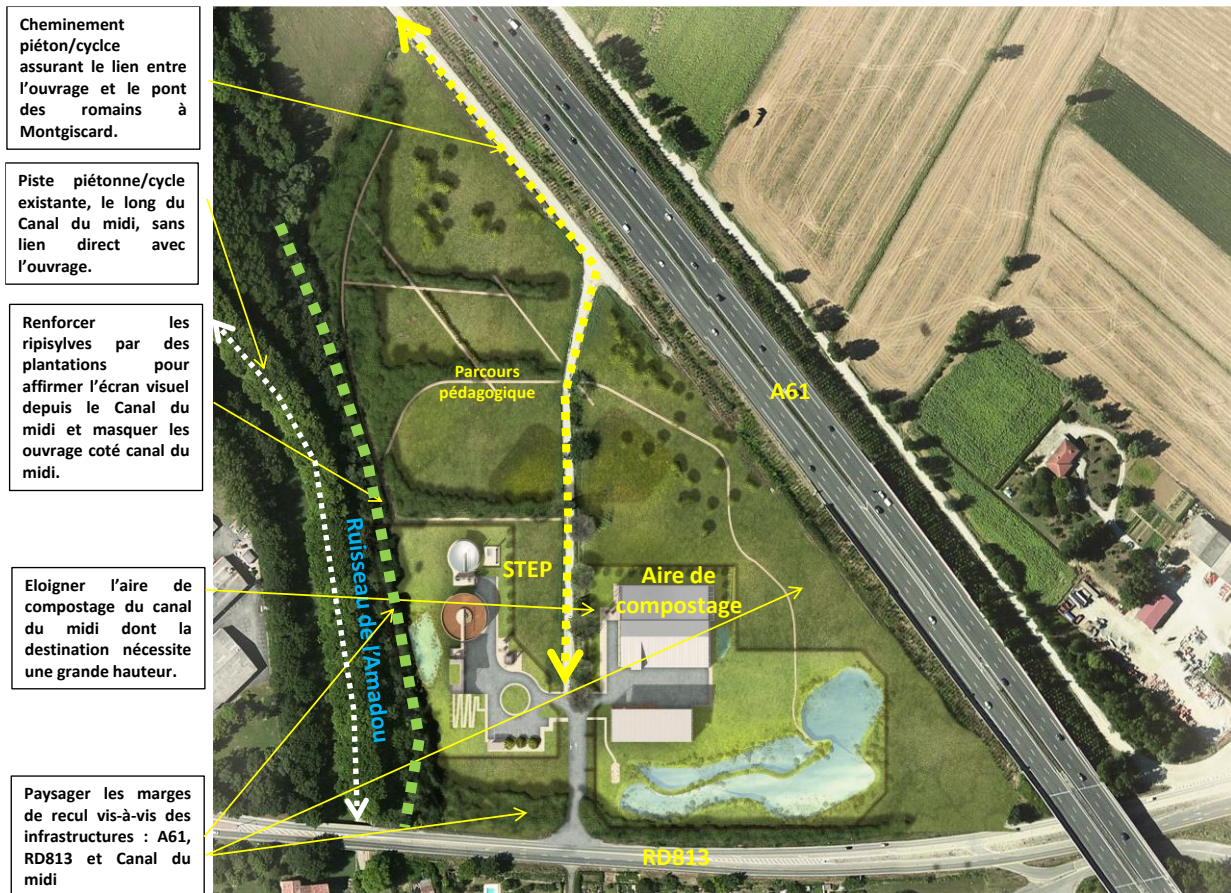


Simulation du projet depuis l'entrée et la RD813 – Images d'ambiance



Simulation du projet depuis la STEP – Image d'ambiance

Projet de STEP



Coupe sur le projet au droit du canal du midi

Le projet dans la trame verte et bleue :

La trame verte existante constituée par la double ripisylve du Canal du midi et du ruisseau de l'Amadou n'est pas impactée par le projet, et sera à renforcée par des plantations qui devront être réalisées en lisière de la parcelle pour garantir le maintien de l'ouvrage dans un écrin de verdure. Les éléments bâtis de la STEP devront être en partie enterrés pour limiter leur impact dans le paysage et l'architecture proposée devra en faire oublier sa vocation lorsqu'elle sera visible depuis les espaces publics.

Toutefois, un parcours piéton/cycle sera possible depuis le canal du midi, via le pont des romains à Montgiscard et le chemin de l'île pour accéder à l'ouvrage et découvrir les espaces agricoles et naturels du secteur.

La zone humide située au Nord du programme est maintenue et préservée. Elle est destinée, dans le cadre du projet à un parcours pédagogique sur l'eau et sur la biodiversité des milieux naturels.

Programmation :

La mise en service de la STEP est programmée pour juin 2018.

3 - La halte fluviale :

Le Canal du midi est très fréquenté par les piétons et les cycles, mais il attire peu de bateaux en raison d'un manque de structures d'accueil qui aujourd'hui n'a pas été solutionné.

En effet, pour accueillir les bateaux qui naviguent sur le Canal du midi, nous ne comptons au Sud de l'agglomération toulousaine qu'un port à Ramonville qui, comme sur Toulouse, présente un taux de remplissage à son maximum. Plus au Sud et en dehors du territoire du Sicoval, il existe aussi un port privé ASF situé sur la commune de Port Lauragais mais les possibilités d'amarrages sont très limitées. Pourtant, les demandes en stationnement permanent de coque d'eau sont très fortes dans le secteur. Fort de ce constat, il est indispensable d'envisager sur le territoire du Sicoval, une halte fluviale pour accueillir les plaisanciers.

A la demande de la DREAL, dans le but de préserver les abords du Canal du midi et surtout pour ne pas multiplier ce type ouvrage sur le Canal, l'équipement doit être envisagé à l'échelle des besoins de l'agglomération toulousaine.

La commune d'Ayguesvives s'est positionnée pour accueillir un tel équipement en raison de son histoire et notamment de l'existence d'un ancien port dit « des landes » qui comprenait une aire de retournement pour péniche au gabarit Freyssinet (le Viradou). Il ne reste aujourd'hui de son existence, plus que le témoignage de quelques anneaux accrochés sur un ancien appontement commercial.

Les options d'aménagement :

Le projet de halte fluviale devra répondre au programme suivant :

- proposer des anneaux à la location pour capter les flux et accroître les escales,
- offrir des anneaux pour les propriétaires,
- créer un parking,
- créer une escale thématique attractive en lui associant des équipements culturels, sportifs et de loisirs doux nautiques, balnéaires et terrestre, afin de combiner et élargir la clientèle,

- prévoir un relais information,
- mettre à disposition des commerces et services (restauration, hébergement,...),
- apporter un bon niveau de services utilitaires et d'équipements pour la pratique de la plaisance,
- faciliter la pratique du vélo en dehors de la plaisance.

L'orientation d'aménagement localise la halte fluviale au droit du « viradou ». Elle va s'organiser autour d'un espace dédié à l'amarrage des bateaux pour différents gabarits, un espace de stationnement pour 2 roues, VL et camping-car à l'ombre des platanes existants lesquels sont à préserver. En accompagnement, des équipements culturels et ludiques sont à aménager tout en maintenant les éléments boisés existants. Les aménagements devront rétablir les cheminements existants du chemin de halage et des liens doivent être créés avec le patrimoine bâti que VNF met à disposition du projet : le moulin de Ticaille et la maison éclusière qui pourront être destinées à de nouveaux usages pour la dynamique du projet.

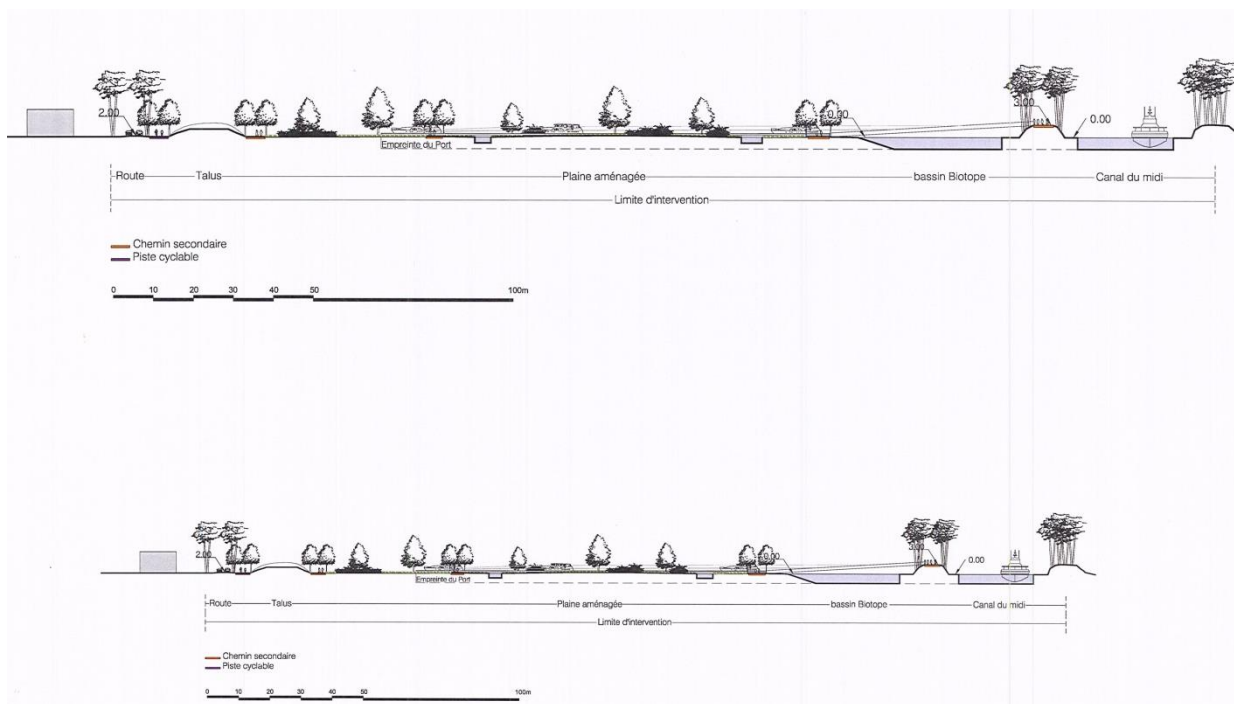
Aucune construction nouvelle ne pourra être envisagée dans l'enceinte du projet, sauf des constructions flottantes liées à la fonctionnalité de la halte.

Pour Ayguesvives, c'est l'occasion de mieux s'approprier le Canal du midi qui est situé en marge du cœur du village, de redynamiser son tissu économique local, de renforcer son attractivité, de valoriser le patrimoine bâti qui bordent le Canal et qui a perdu ses fonctions, et surtout de créer une dynamique autour ce Canal, classé au patrimoine mondial de l'humanité qui caché, derrière une ripisylve épaisse, reste confidentiel sur le territoire communal.

Proposition d'aménagement



- A – Moulin de Ticaille aménagé en musée de l'arbre en lien avec l'association « arbre d'autan » qui occupe déjà les lieux
- B – Maison éclusière aménagée en guinguette
- C – Jardin de l'arbre à l'effigie des arbres du canal du midi
- D – île aux oiseaux
- E – Bassin de traitement (pour piscine naturelle)
- F – Bassin biotope (piscine naturelle)
- G – Parking camping car
- H – Parking VL
- I – Parking 2 roues



Orientations d'aménagement de la halte fluviale



pe de référence : Un port étang avec restaurant flottant et capitainerie sur pilotis.



Images d'ambiances souhaitées :

Le projet dans la trame verte et bleue :

Le projet assure lui aussi une animation dans le parcours des usagers du Canal du midi. Constituant un service auprès des plaisanciers qui naviguent sur le Canal, il capte un nouveau public pour l'économie locale de la commune.

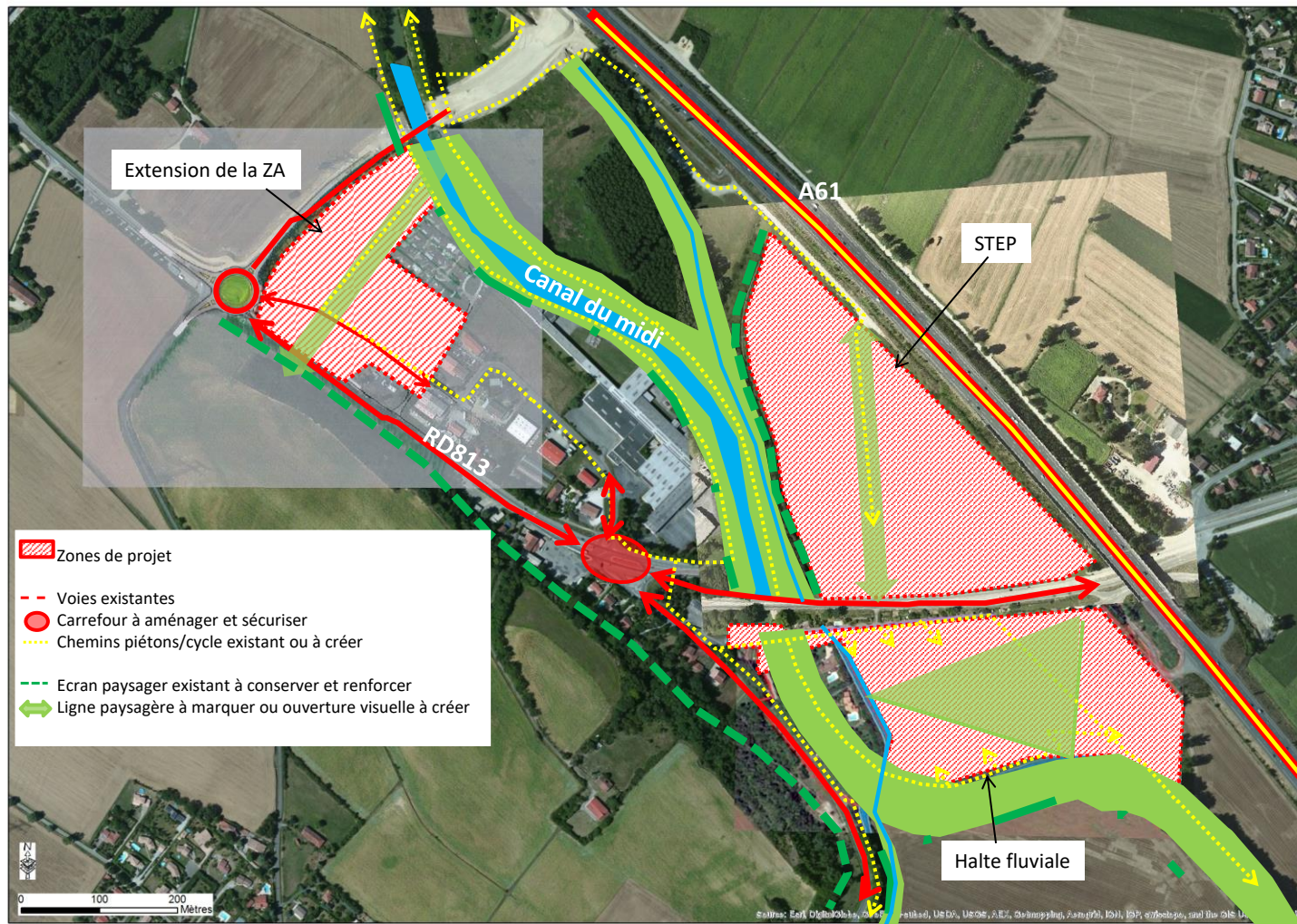
Au sein de la trame verte, il permet une extension de la voie navigable tout en préservant les plantations existantes qui constituent la ripisylve du Canal que le projet veut renforcer pour constituer un espace d'agrément pour les plaisanciers.

Depuis la halte fluviale, des itinéraires doivent permettre de rejoindre le village d'Ayguesvives, via une piste piétonne/cycle, la zone d'activités économique de Labal prioul, la STEP pédagogique via le chemin de halage du Canal du midi existant

Programmation :

Le projet pourra se réaliser après avoir défini son financement. Sa programmation ne peut être affichée à ce jour.

Principe d'aménagement global du secteur « Canal du midi »



2. AMENAGEMENT DE L'ENTREE DE VILLAGE - SECTEUR DE SAINT-FELIX

Justification de l'OAP :

Objectif spécifique de l'OAP :

Sécuriser l'entrée du village et permettre son développement urbain.

Les orientations du PADD qui s'y rapportent :

- Maintenir une dynamique démographique raisonnable pour les années à venir en permettant l'installation de nouvelles populations et favorisant le logement pour tous.
- Améliorer les déplacements

Contexte, enjeux et les choix retenus dans l'organisation générale du secteur :

Le site concerné par cette orientation d'aménagement et de programmation se localise à l'entrée Nord du bourg, le long de la RD16, axe structurant du village qui reçoit un trafic automobile dense estimé à 6000 véhicules/jour et du ruisseau de l'Amadou.

Le site bénéficie d'une topographie plane et d'une tonalité végétale marquée, en raison de la présence d'alignements d'arbres de haute tige et de la ripisylve qui accompagne le ruisseau de l'Amadou.

Ce secteur de Saint-Félix, d'une superficie de **2,2 Hectares environ**, occupe une position charnière entre le noyau villageois ancien et le pôle d'équipements publics regroupant des installations sportives, et les établissements d'enseignement et d'éducation.

▪ Conformément au PADD, l'aménagement de ce secteur traduit la volonté politique de privilégier le développement urbain et démographique à proximité et au sein même du centre bourg, de façon à conforter son animation.

▪ Par sa position stratégique en entrée de village, ce secteur présente une réelle opportunité pour structurer, sécuriser et aménager une véritable « porte d'entrée » sur le bourg.

▪ L'enjeu environnemental réside dans le maintien de la continuité écologique existante le long de l'Amadou et une préservation des arbres existants,

▪ Une diversification de l'offre résidentielle doit être proposée aux ménages ainsi qu'une offre de services et commerces pour compléter ceux qui existent déjà,

▪ Enfin, l'opération devra assurer une interface entre le noyau ancien et le pôle d'équipements publics.

Les options d'aménagement :

Tirant parti de sa localisation, le projet répondra aux enjeux précités en s'appuyant sur les principes suivants :

Sécuriser et requalifier l'entrée du bourg :

L'orientation d'aménagement vise à requalifier l'entrée du village et sécuriser l'insertion RD16 – Allée du château. L'objectif des aménagements sera de :

- matérialiser un signal urbain qui symbolise l'entrée dans le bourg aggloméré,
- sécuriser l'arrivée dans le bourg d'Ayguesvives où les flux piétons sont à privilégier,
- donner une image plus urbaine et moins routière à cette entrée de village,
- assurer l'accessibilité et la desserte des terrains situés le long du ruisseau de l'Amadou amené à s'urbaniser.

Réorganisation des dessertes viaires :

Pour sécuriser les cheminements piétons, les trottoirs accompagnant la RD16 sont à élargir. Les constructions du programme de logements devront s'aligner sur la RD16 avec un recul de 2 mètres par rapport à l'emprise publique existante afin de permettre la réalisation d'un trottoir desservant les logements et sécurisant les déplacements.

Depuis la RD16, deux accès sont à envisager, un depuis le giratoire à aménager en entrée de ville et un deuxième au Sud.

Les voies internes devront s'appuyer sur les alignements d'arbres existants pour valoriser l'espace public.

Conserver les arbres existants :

Les plantations existantes sont à valoriser et mettre en scène dans le cadre de l'aménagement de l'entrée de ville pour devenir un élément structurant de l'espace public et de l'opération de développement urbain riveraine dont le programme immobilier devra veiller à préserver l'ambiance végétale qui fait la qualité du site. 30% minimum des arbres existants sont à conserver dont :

- un double alignement de platanes au minimum
- un murier platane d'intérêt patrimonial
- le long de l'Amadou, une bande de 10 mètres minimum de large qui devra être préservée en espace vert planté.

Les cheminements doux :

Un réseau de cheminements doux devra assurer l'interface entre le noyau villageois et le pôle d'équipements sportifs. La création d'une passerelle permettra de franchir l'Amadou.

Les formes urbaines :

Le secteur présente un front bâti le long de la RD16 issu du moyen-âge qui doit être conservé et mis en valeur. En vis-à-vis de cet alignement existant, les futures constructions viendront s'aligner également pour marquer l'entrée de village sur la RD16. Cependant un recul de 2 mètres sera requis à partir de l'espace public existant pour permettre l'aménagement d'un trottoir et ainsi sécuriser les déplacements piétons.

L'urbanisation projetée le long de la RD16 devra constituer une greffe du village ancien portant attention à préserver l'identité architecturale et son caractère. L'unité architecturale sera réalisée par l'implantation des constructions avec un alignement défini depuis l'espace public, le volume et le gabarit des constructions, la composition des façades et les matériaux mis en œuvre.

La typologie bâtie se référera à de l'habitat en bande sur un ou deux niveaux. Il est recommandé de s'appuyer sur le cahier de recommandations architecturales, urbanistiques et paysagères du Sicoval

En revanche, en deuxième front, l'implantation urbaine pourra être plus libre.



Exemples d'ambiance requise

Conformément aux objectifs du PLH, 20 % du programme devra être affecté à du logement social et 30% à de l'accession sociale tel que défini dans le PLH. La densité devra tendre sur la production de 35 logements par hectare. On estime que secteur pourrait accueillir **un maximum de 77 logements**.

L'urbanisation est toutefois, conditionnée par la mise en service de la nouvelle STEP programmée pour juin 2018.

Le projet dans la trame verte et bleue du ruisseau de l'Amadou :

Le secteur de Saint-Félix doit s'inscrire dans la trame verte et bleue du ruisseau qui le borde. Dans ce cadre et pour assurer le maintien d'un cordon végétalisé et naturel le long de cette continuité écologique, une zone non constructible est à définir sur une largeur de 10 mètres minimum comptée depuis la berge de l'Amadou pour préserver les plantations existantes et affirmer la coulée « verte » tout en intégrant le risque d'inondation recensé dans ce secteur.

A noter :

Du mobilier urbain comme une passerelle traversant le ruisseau pourront être implantés dans cette bande verte de 10 mètres de largeur.

Sur la berge droite, les plantations sont aussi à préserver pour affirmer dans le paysage la ripisylve et l'espace de respiration qu'assurent le ruisseau et ses abords, dans la traversée de la partie agglomérée du village d'Ayguesvives.

Pour que les habitants s'approprient cette continuité écologique, des cheminements piétonniers devront être aménagés pour assurer la liaison entre l'entrée de ville, via le programme de logements qui sera développé en rive gauche de l'Amadou, et le pôle de sport et de loisirs qui longe la rive droite. L'Amadou devra être traversé pour ne pas constituer une coupure dans l'urbanisation du village.

Pour conserver l'ambiance du site de Saint-Félix et magnifier l'entrée de ville comme les abords du ruisseau, un maximum d'arbres existants sera conservé, au moins 20%.

Cette marge de recul vis-à-vis du cours d'eau permet aussi de garantir la préservation d'une zone tampon naturelle pouvant être submergée sans mettre en danger les biens et les personnes en cas d'éventuels débordements du ruisseau.

Programmation :

L'aménagement de ce secteur se fera en 2 tranches d'aménagement.

Tranche 1 (1 hectare environ) – 2019-2023 (aménagement réalisé)

Tranche 2 (1,2 hectare environ) – Après 2031

Principe d'aménagement



Ambiance et paysage

- ■ ■ ■ Alignement d'arbres à préserver et protéger
- Arbre remarquable à préserver
- Boisement à conserver
- Ruisseau existant

Desserte et mobilité

- ■ ■ ■ ■ Recul et alignement des constructions par rapport à la RD16
- ■ ■ ■ Liaison piétonne à mettre en place
- ■ ■ ■ ■ Desserte viaire du secteur
- Carrefour à aménager

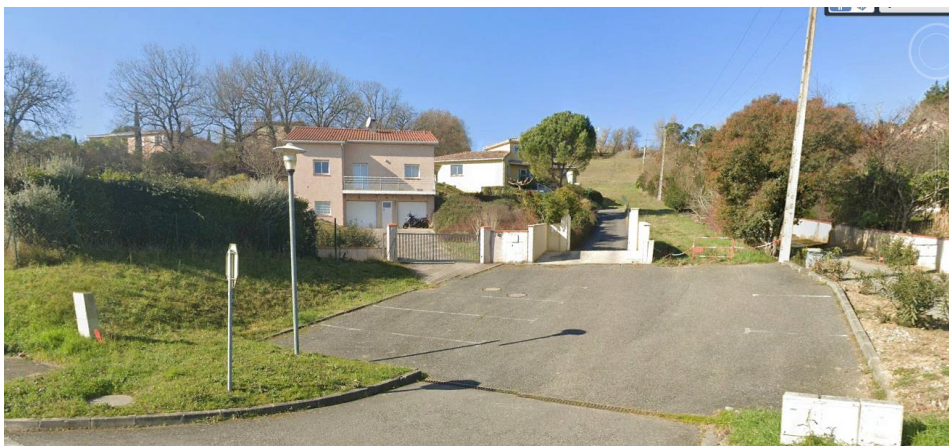
Nota : la tranche est réalisée depuis 2021.

SECTEUR D'EN MAURAN/ CHEMIN DE LA BOSSE



Contexte, enjeux et les choix retenus dans l'organisation générale du secteur :

Le secteur d'En Mauran se situe dans la zone urbanisée d'Ayguës-vives. Il présente une emprise foncière importante (environ 1,1 hectare) comprise dans un environnement pavillonnaire et résidentiel de coteau. Il bénéficie d'une position privilégiée à flanc de coteau permettant de belles perspectives visuelles. La commune souhaite pouvoir maîtriser son urbanisation et encadrer son aménagement pour préserver les points de vues existants sur le grand paysage et garantir une bonne intégration des futurs aménagements en raison d'une très forte pente.



Vue depuis le chemin d'En Mauran



Vue depuis le chemin de la Bosse

Conformément au PADD, l'aménagement de cette enclave urbaine traduit la volonté de l'urbaniser pour accueillir de nouveaux logements à destination de nouveaux habitants et proposer une offre de produits résidentiels variés sur la commune.

Les contraintes topographiques du site nécessitent un encadrement des aménagements pour garantir la bonne intégration des constructions dans la pente.

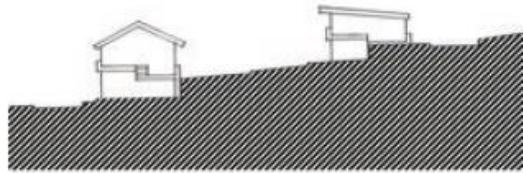
Les options d'aménagement :

Le terrain présente une pente importante de l'ordre de 15 à 20% qu'il convient de prendre en compte dans les projections d'aménagement, notamment en ce qui concerne la desserte, la densité et l'intégration des constructions pour préserver le paysage de la commune.

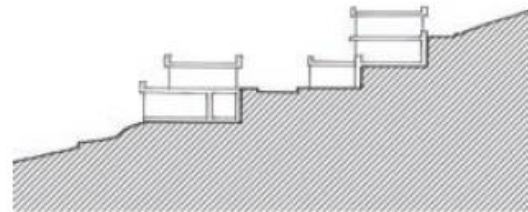
Qualité de l'insertion architecturale, urbaine et paysagère :

- L'aménagement et l'urbanisation du coteau devra tirer parti de son contexte et notamment de sa pente pour garantir l'intégration des futures constructions. Les déblais et les remblais devront se limiter à l'implantation de la construction et à sa desserte pour ne pas transformer le terrain. La construction devra s'implanter en répartissant les déblais et les remblais de manière similaire entre le bas de pente et le haut de pente. On évitera les talus artificiels, représentants des opérations coûteuses et qui dénaturent le site.

Pente moyenne



Forte pente



Principe d'implantation dans la pente

- La hauteur des constructions sera limitée dans un souci d'intégration paysagère et pour limiter les ombres portées.
- On favorisera la simplicité des volumes des constructions.
- Une implantation en encastrement est à privilégier afin de respecter la topographie du terrain et minimiser les impacts éventuels des constructions. Une implantation à niveaux décalés est aussi possible pour que la construction accompagne la pente sans générer de terrassements massifs. Dans tous les cas, la recherche d'une accroche au plus près du terrain devra être mise en place, pour minimiser les remblais. Les déblais générant la création d'un niveau sous le terrain naturel visible mettant à nu les façades ne seront pas possibles si la hauteur finie de la façade dépasse les hauteurs autorisées.

Encastré



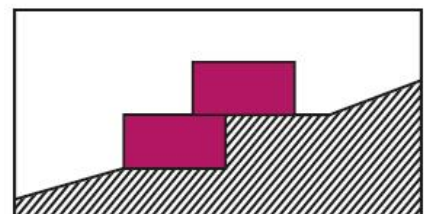
Arch. Daniel Morice



Accompagnement (en cascade)



Arch. Pilon et Georges

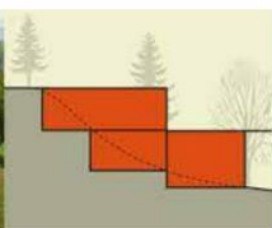


- Les couleurs et les matériaux des façades devront s'harmoniser les uns avec les autres. Une unité et un équilibre devra être trouvé et mis en place dans les choix architecturaux développés sur ce site.



Exemple d'intégration

- Les murs de soutènement sont à éviter. Les enrochements sont interdits.
- Une place importante du terrain sera dédiée aux plantations.
- Les arbres existants en lisière sont à conserver.
- Une perspective visuelle devra être mise en place entre la rue d'En Mauraan et le chemin de la Bosse
- Les constructions ne devront pas dépasser la cote altimétrique de 242 m. NGF au risque de ne pas disposer de suffisamment de pression d'eau potable.



Insertion dans la pente des constructions pour limiter leur impact
Opter pour des constructions semi-enterrées dont la partie haute de la construction ne doit pas dépasser 2 mètres au droit du terrain naturel avant travaux au point haut du terrain et au droit de la construction.
Les murs de soutènement sont à limiter en hauteur et ne doivent pas être mis en œuvre pour dégager des espaces plats autour de la construction qui généreront des déblais ou des remblais transformant le terrain du coteau.



Recommandations générales

Qualité environnementale :

La trame verte :

- Une liaison piétonne, plantée devra traverser l'emprise du périmètre de l'OAP pour lier le bourg au point haut de la commune (le château d'eau).
- Les franges arborées du site seront préservées et renforcées afin de conserver les ambiances champêtres du site.
- Le talus haut sera maintenu et planté. Une bande d'au moins 10 mètres sera maintenue en espace vert avec ou sans arbres pour maintenir le cône de vues depuis le chemin de la Bosse sur la plaine et le village d'Ayguesvives. Ce recul permet également d'intégrer la contrainte liée au manque de pression d'eau potable à partir de la cote de 242 m. NGF. Les toitures des constructions ne devront pas dépasser la ligne de crête du haut du talus, soit la cote du chemin de la Bosse.

Le confort climatique :

- Le maintien des arbres existants, les espaces verts et les talus plantés contribueront à la création d'îlots de fraîcheur.
- Les constructions devront être en partie enterrées.
- Les constructions seront de type bioclimatique et proposeront des architectures innovantes dans le respect des tonalités et des matériaux locaux qui affirment l'identité des lieux.

Déplacements :

- Le site sera desservi à partir du chemin de la Bosse.



Principe de voie avec un profil réduit

- Des liaisons piétonnes devront permettre le lien avec le chemin d'En Maura.





Exemples d'ambiances

- Les espaces communs minimiseront les surfaces imperméables et une part importante sera dédiée aux espaces verts (bandes enherbées et plantées, noue végétalisée, haie,...)

Gestion des eaux de pluie :

L'aménagement du site devra permettre une maîtrise des limitations de rejets. Une rétention des eaux de pluie à la parcelle est requise.

Les surfaces imperméables sont à minimiser.

Mixité fonctionnelle et sociale :

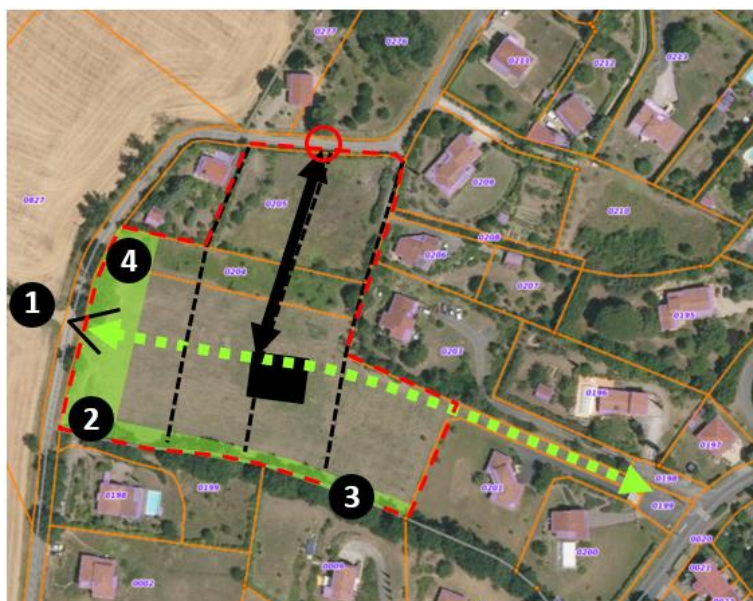
Le terrain est destiné à accueillir de l'habitat majoritairement. Il devrait pouvoir accueillir environ 15 logements. La densité sera faible 10 à 15 logements par hectare de façon à garantir un minimum de mouvements de terre et préserver une part importante aux espaces verts et jardins. Toutes les formes d'habitat sont possibles dès lors qu'elles s'inscrivent dans une architecture qui respecte la topographie sensible du site.

Le secteur est soumis aux dispositions d'une servitude de mixité sociale.

Programmation :

2027-2030

Orientations d'aménagement et de programmation



-  Accès depuis le chemin de la Bosse – voirie en impasse avec retournement
-  Talutage parallèle aux courbes de niveau et orientation des constructions (plus grand coté)
-  Chemin piétonnier à créer
-  Bande de recul des constructions réservée aux espaces verts – zone non aedificandi



Préserver le cône de vues



Préservation de la frange arborée



Recul de 10 m. minimum des constructions vis-à-vis du chemin de la Bosse pour préserver les arbres existants et intégrer la pente du terrain

SECTEUR D'EN TURET NORD



Contexte, enjeux et les choix retenus dans l'organisation générale du secteur :

Le secteur d'En Turet se développe sur un coteau Nord en contre bas d'un bois et longeant la route de Gardouch. Il présente une emprise foncière environ 2 hectares en continuité d'un environnement pavillonnaire et résidentiel (quartier d'En Turet I).

La commune souhaite pouvoir maîtriser l'urbanisation et encadrer son aménagement pour garantir une bonne accroche des extensions urbaines au tissu urbain existant tout en traitant les franges avec l'espace agricole riverain.



Vue depuis le quartier d'En Turet I

Conformément au PADD, l'aménagement de ce foncier vient prolonger le quartier existant pour accueillir de nouveaux logements à destination de nouveaux habitants et proposer une offre de produits résidentiels supplémentaire sur la commune.

Les options d'aménagement :

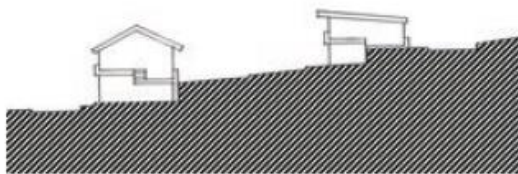
Le terrain présente une pente importante de l'ordre de 10% qu'il convient de prendre en compte dans les projections d'aménagement, notamment en ce qui concerne la desserte, la densité et l'intégration des constructions, pour préserver le paysage de la commune. L'urbanisation devra poursuivre le quartier existant. Les formes urbaines développées devront être cohérentes avec l'existant pour assurer en douceur le prolongement de la ville et marquer ses limites avec l'espace agricole.

Qualité de l'insertion architecturale, urbaine et paysagère :

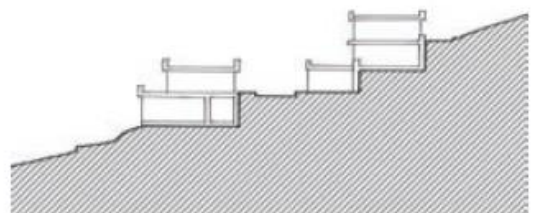
- L'aménagement et l'urbanisation du coteau devra tirer parti de son contexte et notamment de sa pente pour garantir l'intégration des futures constructions.

Les déblais et les remblais devront se limiter à l'implantation de la construction et à sa desserte pour ne pas transformer le terrain. La construction devra s'implanter en répartissant les déblais et les remblais de manière similaire entre le bas de pente et le haut de pente. On évitera les talus artificiels, représentants des opérations couteuses et qui dénaturent le site. La construction devra suivre le terrain naturel avant travaux au plus près et venir s'y raccrocher en douceur.

Pente moyenne



Forte pente



Principe d'intégration dans la pente

- On favorisera la simplicité des volumes des constructions. La référence architecturale sera la maison lauragaise en veillant à la mise en œuvre des couleurs et des matériaux des façades, lesquels devront s'harmoniser les uns avec les autres. Une cohérence d'architecture devra être

mise en place tout en assurant le lien avec les constructions existantes sans générer de contrastes marqués.



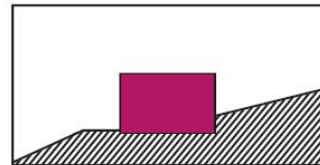
Le quartier d'En Turet I

- Une implantation des constructions en encastrement est à privilégier afin de respecter la topographie du terrain et minimiser les impacts éventuels des constructions. Une implantation à niveaux décalés est aussi possible pour que la construction accompagne la pente sans générer de terrassements massifs.

Encastré



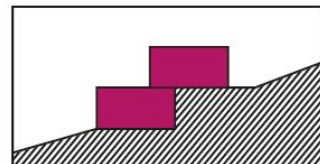
Arch. Daniel Morice



Accompagnement
(en cascade)



Arch. Pilon et Georges



- Une place importante du terrain sera dédiée aux plantations pour assurer l'équilibre des masses bâties.
- Les arbres existants en lisières sont à conserver et à renforcer pour marquer les franges de la zone urbaine et la transition avec l'espace agricole riverain.
- Les voies de desserte devront prolonger les voies existantes. Leur profil de la voie sera réduit à sa fonction, en revanche latéralement des espaces verts pourront être conséquents pour compenser l'imperméabilisation de la voie et prolonger les espaces de jardins des propriétés développées sur le site.
- Le bois existant, en ligne de crête est à valoriser

Qualité environnementale :

La trame verte :

- La ligne de crête sera maintenue en espace naturel boisé
- Les franges du site seront à planter de haies arborescentes pour marquer les limites de la ville
- Les arbres existants sont à conserver et valoriser
- Un recul des constructions devra être maintenu, le long de la route de Gardouch pour préserver l'entrée de ville. Ce recul devra être réservé à des plantations.

Le confort climatique :

- Des arbres seront à planter en accompagnement des espaces publics pour contribuer à la création d'îlots de fraîcheur.
- Les constructions seront implantées de façon à générer un minimum de remblais sur le terrain naturel avant travaux
- Les constructions devront s'inscrire dans leur environnement bâti.

Déplacements :

- Le site sera desservi à partir des voies existantes.
- Des liaisons piétonnes devront sécuriser les déplacements dans le quartier et assurer les liens avec les quartiers environnants.

Gestion des eaux de pluie :

L'aménagement du site devra permettre une maîtrise des limitations de rejet. Une rétention des eaux de pluie à la parcelle est requise.

Les surfaces imperméables sont à minimiser.

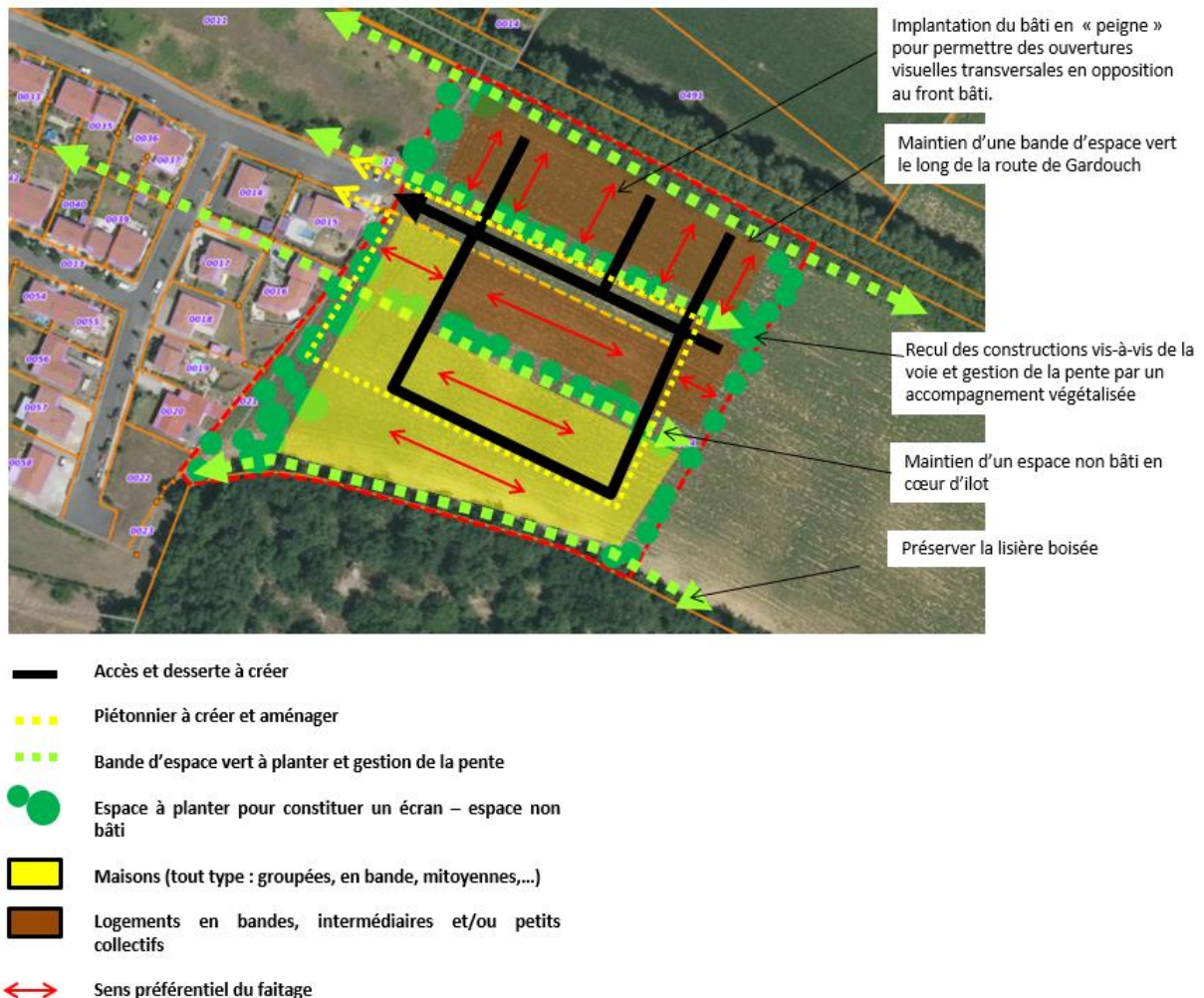
Mixité fonctionnelle et sociale :

Le terrain est destiné à accueillir de l'habitat majoritairement avec toutes formes d'habiter, dès lors que leur architecture s'inscrit dans la pente sensible du site. Le programme de logements envisagé fera l'objet d'une servitude de mixité sociale avec 20% de logements locatifs sociaux et 30% d'accession à prix abordable tel que défini dans le PLH intercommunal. La densité requise sera d'environ 35 logements par hectare ce qui permettrait de produire environ 70 logements.

Programmation :

En Turet Nord : 2024-2026

Orientation d'aménagement et de programmation



Nota :

Le futur aménageur devra réaliser une étude paysagère d'entrée de ville pour garantir la bonne intégration du projet dans le paysage et préciser les choix d'aménagement

SECTEUR ROUTE DE NAILLOUX



Contexte, enjeux et les choix retenus dans l'organisation générale du secteur :

Le secteur d'urbanisation de la route de Nailloux se développe en entrée de ville de part et d'autre de la route sur 3 secteurs UB, UC et A.

Il présente une emprise foncière environ 1,2 hectare dédiée à de l'habitat et une emprise foncière appartenant au conseil départemental que la commune veut réservée pour un nouveau cimetière maintenu en zone Agricole et identifié par emplacement réservé en attendant son acquisition par la commune.

L'OAP a pour objectif de définir les ambiances d'aménagement et de construction à mettre en oeuvre pour marquer l'entrée de ville et la limite de l'urbanisation, tout en assurant un traitement qualitatif des lisières urbaines où le végétal devra être prépondérant.

Conformément au PADD, l'aménagement de ce secteur vient prolonger l'urbanisation existante pour accueillir de nouveaux logements à destination de nouveaux habitants et proposer une offre de produits résidentiels supplémentaire sur la commune.

Les options d'aménagement :

Qualité de l'insertion architecturale, urbaine et paysagère :

- Marquer l'entrée de ville avec un programme d'habitat collectif ou intermédiaire valorisé par des aménagements paysagers (parc ou jardin) pour faire écho à la bâtisse existante (ancienne ferme lauragaise située au Sud).



Au-delà, d'autres formes urbaines pourront se développer à condition de préserver une cohérence d'architecture avec l'habitat environnant.

- Les constructions seront implantées avec un recul par rapport aux voies pour permettre l'organisation d'espaces verts largement plantés qui valoriseront les espaces publics et garantiront l'unité des façades urbaines.
- Les constructions devront structurer l'espace public. Elles seront alignées pour au moins 50% du linéaire de façade pour éviter les implantations aléatoires.
- On favorisera la simplicité des volumes des constructions.
- Annoncer l'entrée de ville par un aménagement de qualité pour sécuriser les accès, traversées et dessertes – Plateau surélevé par exemple
- Une unité architecturale devra être mise en place sur l'ensemble du secteur. Préférer :
 - o des toits à 2 pans couverts de tuiles, aux toits terrasses.
 - o des volumes rectangulaires, plus longs que hauts

- Une harmonie des couleurs et des matériaux devra être mise en œuvre sur les façades des constructions.

Qualité environnementale :

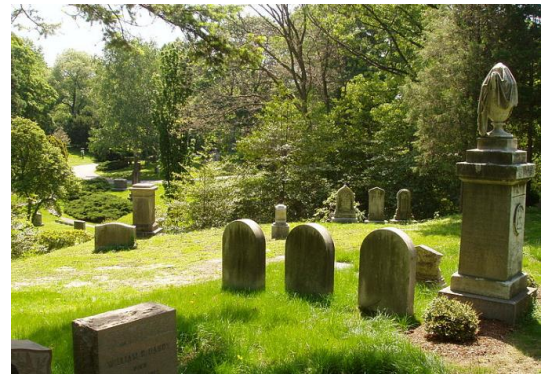
La trame verte :

- Les franges du site sont à construire et aménager. Elles seront largement boisées pour marquer la transition entre l'espace urbain et l'espace agricole et renforcer l'idée d'une zone urbaine entourée d'arbres dessinant une enceinte et la limite de la ville.

Illustrations des franges urbaines à titre d'exemples :



- Les voies de dessertes seront accompagnées d'un espace vert assez large et planté d'arbres tiges.
- Le cimetière sera paysagé et largement boisé pour conserver les ambiances champêtres existantes. A titre d'exemples, les illustrations d'ambiances qui suivent :



Le confort climatique :

- Les constructions seront implantées de façon à générer un minimum de remblais sur le terrain naturel avant travaux
- Les constructions devront s'inscrire dans leur environnement bâti.

Déplacements :

- Les voies à créer doivent assurer le lien routier et piétonnier avec l'urbanisation existante



Gestion des eaux de pluie :

L'aménagement du site devra permettre une maîtrise des limitations de rejet. Une rétention des eaux de pluie à la parcelle est requise.

Les surfaces imperméables sont à minimiser.

Mixité fonctionnelle et sociale :

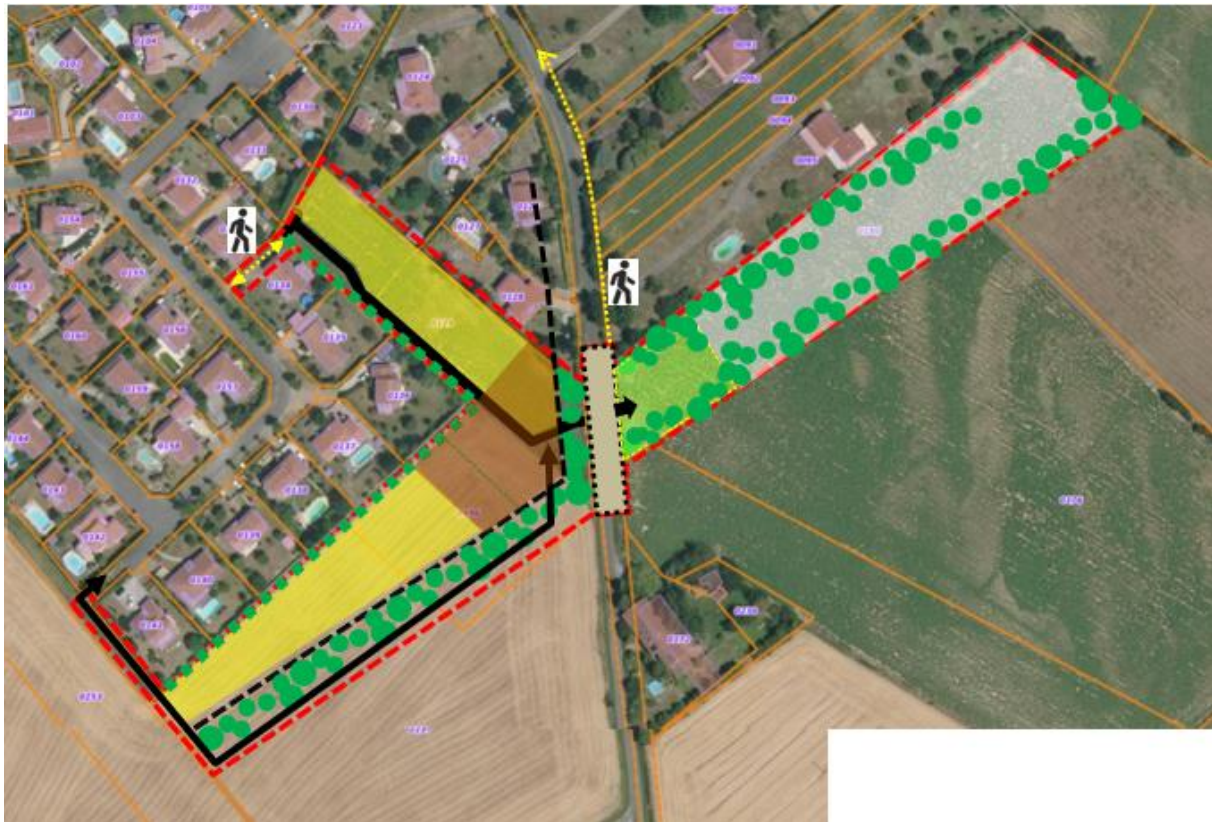
Le secteur est destiné à accueillir de l'habitat majoritairement avec toutes formes d'habiter. Le programme de logements envisagé fera l'objet d'une servitude de mixité sociale avec 20% de logements locatifs sociaux et 30% d'accession à prix abordable tel que défini dans le PLH intercommunal. La servitude de mixité sociale s'applique sur l'emprise foncière du secteur d'OAP, soit pour les secteurs UB et AU, puisque la zone Agricole dédiée au cimetière n'est pas constructible.

La densité requise sera d'environ 25 logements par hectare ce qui permettrait de produire environ 25 à 30 logements.

Programmation :

2024-2028

Orientation d'aménagement et de programmation



-  Accès et desserte à créer
-  Aménagement de traversée de voie et annoncer l'entrée de ville
-  Piétonnier à créer et aménager
-  Frange urbaine à planter d'arbres tiges pour marquer la limite de l'enveloppe urbaine et sa transition avec l'espace agricole
-  Renforcer la plantation de haies en limite de parcelles
-  Parking paysager du cimetière
-  Recul des constructions vis-à-vis des voies – Alignement bâti à composer pour structurer l'espace public
-  Maisons individuelles (groupées, mitoyennes,...)
-  Logements intermédiaires - petits collectifs