



**COMMUNE DE SALLES-SUR-GARONNE
(HAUTE GARONNE)**



PLAN LOCAL D'URBANISME



PIECE N°5 – ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

Projet de P.L.U. arrêté le 10/04/2017
Enquête publique du 25/09/2017 au 27/10/2017
P.L.U. approuvé le 07/12/2018



**COMMUNE DE SALLES-SUR-GARONNE
(HAUTE GARONNE)**

PLAN LOCAL D'URBANISME



PIECE N°5 – ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

Projet de P.L.U. arrêté le 10/04/2017
Enquête publique du 25/09/2017 au 27/10/2017
P.L.U. approuvé le 07/12/2018

Sommaire

O.A.P. n°1 – Centre du village.....	4
Etat initial	4
Propositions d'aménagement	5
Objectifs généraux.....	5
Principes d'aménagements	7
O.A.P. n°2 – Bartery.....	9
Etat initial	9
Propositions d'aménagement	10
Objectifs généraux.....	10
Principes d'aménagements	10
O.A.P. n°3 thématiques « déplacements ».....	12
Contexte	12
Propositions d'aménagement	12
Objectifs généraux.....	12
Principes d'aménagement.....	12

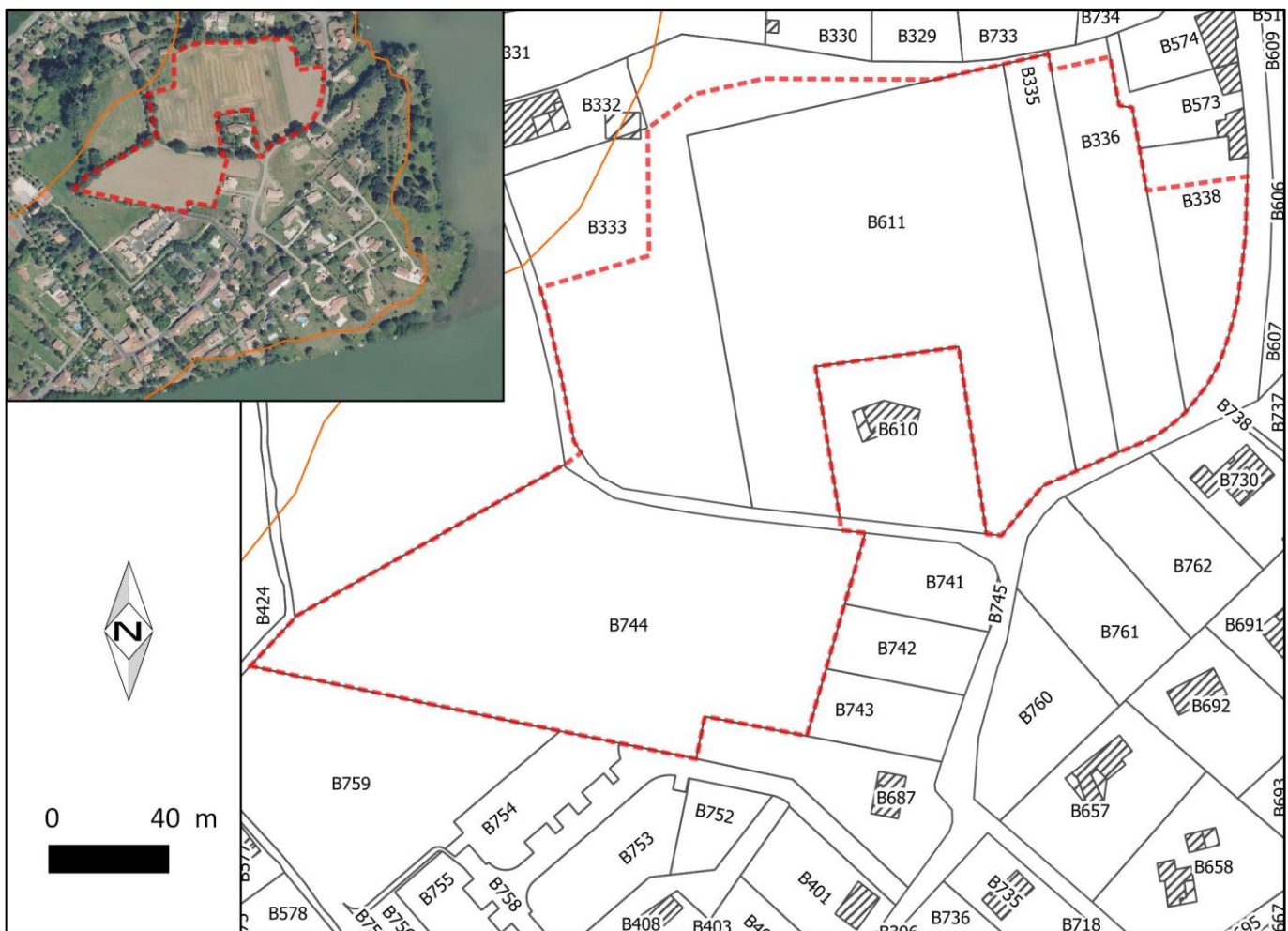
O.A.P. N°1 – CENTRE DU VILLAGE

ETAT INITIAL

Le secteur concerné se situe au centre du village, entre le chemin de Garonne au nord-est et l'allée des Platanes à l'ouest ; le secteur est traversé par le chemin de Sesquillat.

Il recouvre les parcelles B744 d'une part, B611, B335 et une partie des parcelles B333, B336 et B338.

Figure 1 – Localisation et références cadastrales



Les parcelles se situent au cœur du village et sont bordées de zones urbanisées au nord, à l'est et au sud.

L'emprise de l'O.A.P. est découpée en 3 parties :

- Au sud, la parcelle B744 est située en zone 1AUa, ouverte à l'urbanisation à court terme ;
- A l'est, une partie des parcelles B335, B336, B338 et B611 est située en zone 1AUa, ouverte à l'urbanisation à court terme ;

- Au centre, une partie des parcelles B333, B335 et B611 est située en zone 1AUb, ouverte à l'urbanisation à moyen terme, après 2020.

Ce secteur est concerné par l'application d'un objectif de mixité sociale prévue dans le règlement du P.L.U. : toute opération de plus de 10 logements devra comprendre au moins un logement locatif social ou destiné à l'accession à la propriété par tranche de 10 logements.

Superficie	4.16 ha
Situation	Centre du village
Utilisation du sol	Terres labourables
Topographie	Terrasse de Garonne. Pente très faible

Figure 2 – Vue sur la parcelle B744 depuis le chemin de Sesquillat



Figure 3 – Vue sur les parcelles B335, B336, B338 et B611 (partie) depuis la rue de Garonne

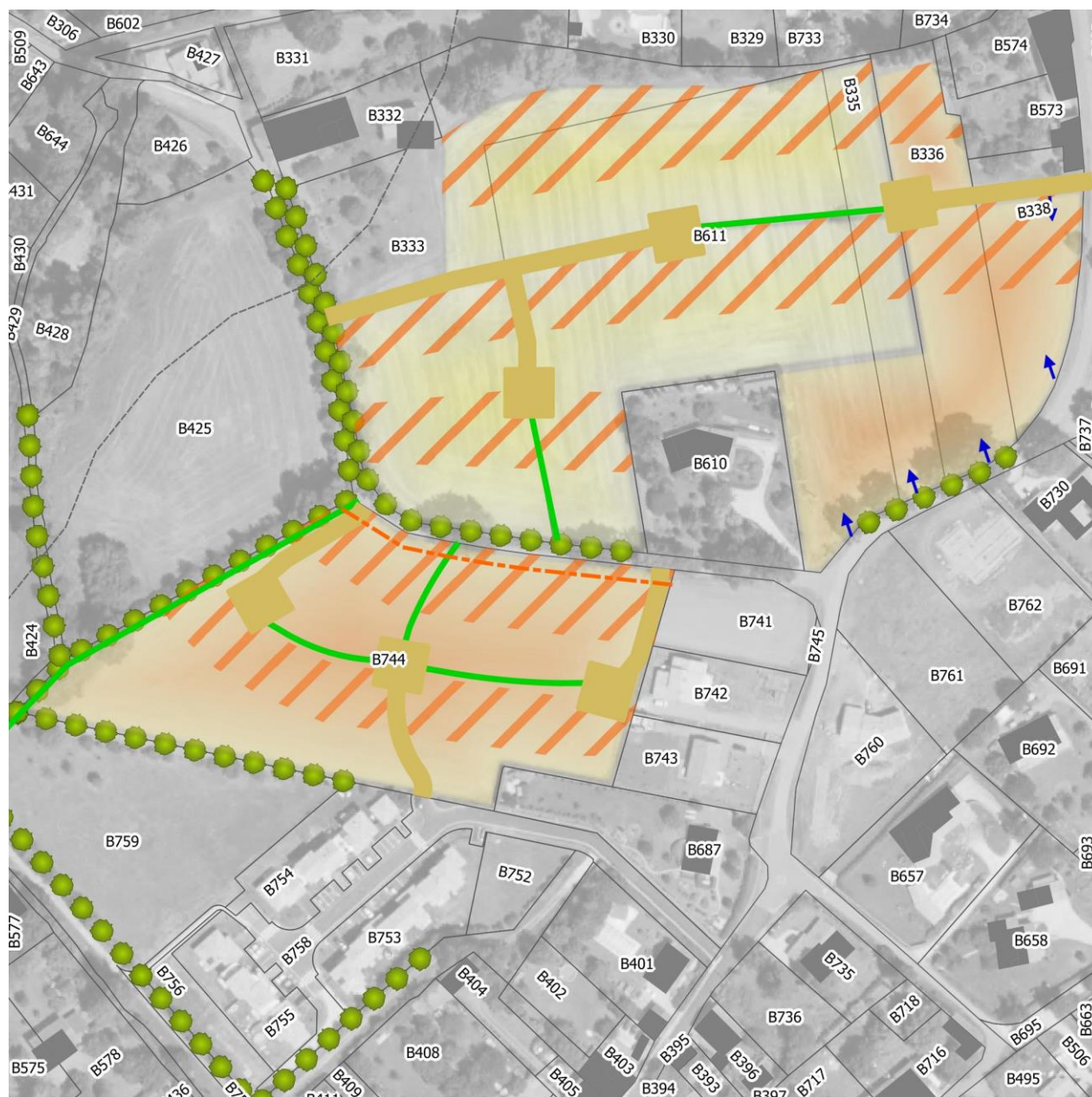


PROPOSITIONS D'AMENAGEMENT

OBJECTIFS GENERAUX

L'objectif est de renforcer le bourg en créant un nouveau quartier au centre du bourg. Le développement des modes de déplacements doux sous-tend l'organisation du quartier et assure la liaison avec les quartiers voisins. Chacune des 3 parties décrites précédemment doit faire l'objet d'une opération d'aménagement d'ensemble.

Figure 4 – Principe des aménagements projetés



--- Courbes de niveau (équidistance 5m)
●●●●● Elément de paysage identifié (prescription)



0 25 50 m

Principes d'aménagement

-  Emprise de l'O.A.P.
-  Ouvert à l'urbanisation avant 2020
-  Ouvert à l'urbanisation après 2020
-  Zone d'implantation des logements
-  Principe de regroupement des garages et places de stationnement autour de placettes ou d'aire de retournement
-  Principe de voirie
-  Principe de liaisons douces
-  Principe d'accès

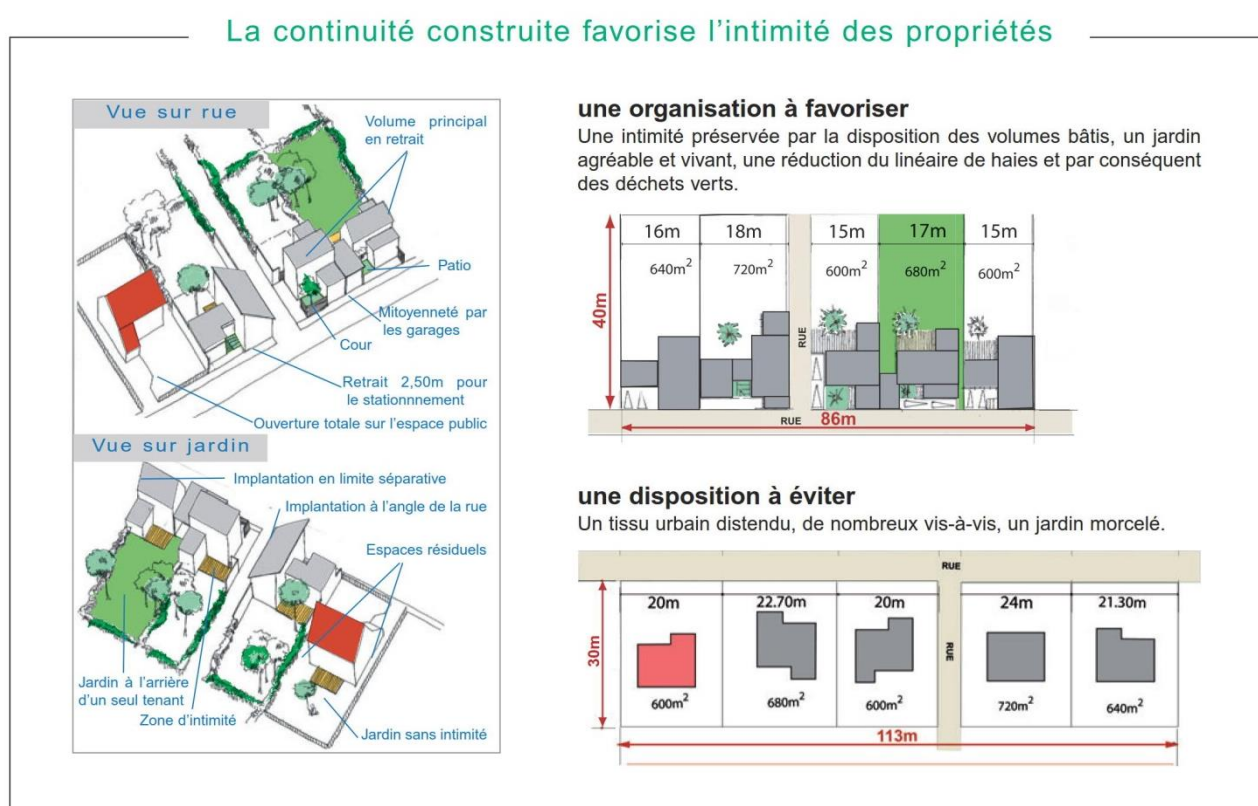
PRINCIPES D'AMENAGEMENTS

La Figure 4 présente l'organisation et les aménagements proposés.

Les orientations retenues sont les suivantes :

- L'habitat individuel est la typologie préconisée, en recherchant une densité brute de l'ordre de 8 à 10 logements par hectare à l'échelle du périmètre de l'O.A.P., en l'absence de réseau d'assainissement collectif ;
- L'uniformité stricte du gabarit et de l'aspect extérieur des logements est proscrite ;
- Les accès aux garages et les emplacements de stationnement sont regroupés au niveau de placettes qui maillent le quartier et permettent l'accès et le retournement des véhicules de secours ; pour les parcelles qui bénéficieront d'un double accès, il est possible de prévoir des stationnements privés accessibles depuis la rue de type « parking de midi » par exemple ; ces principes ne doivent pas faire obstacle à un accès des véhicules motorisés à proximité des bâtiments, en particulier pour permettre le chargement ou le déchargement d'objets volumineux ;
- La trame des chemins piétons assure l'armature du quartier et relie les placettes internes ;
- Les parcelles de forme allongée dans le sens-nord-sud sont privilégiées : les constructions à vocation d'habitation sont implantées dans la partie nord des parcelles ; elles peuvent être implantées sur une des limites séparatives de façon à libérer le maximum d'espace pour les jardins, permettre les extensions ultérieures des bâtiments ; la création d'un front bâti semi-continu est recherchée le long de la partie sud du chemin de Sesquillat, avec un recul des constructions limité à 5m par rapport à la limite de voirie ;

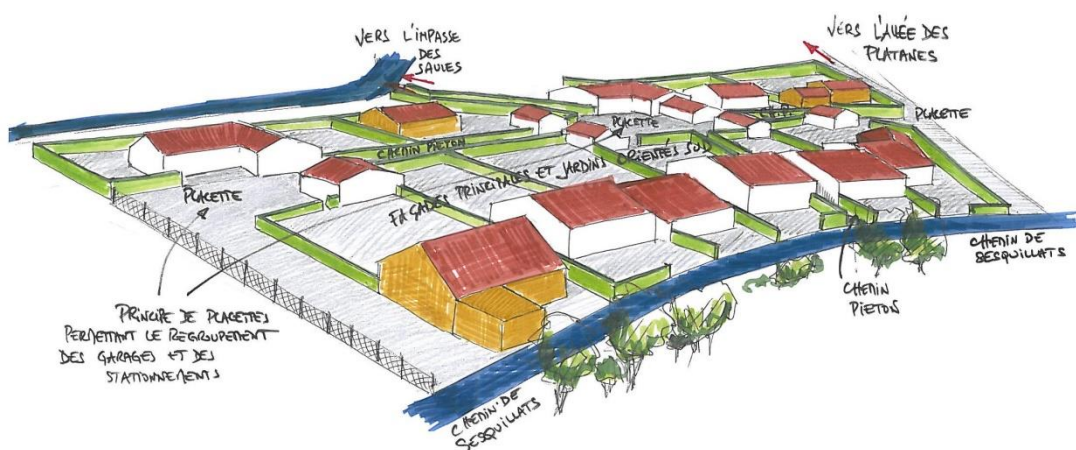
Figure 5 – Exemple d'implantation du bâti sur des parcelles allongée (source : CAUE56)



- Les faitages sont orientés selon un axe dominant est-ouest, de façon à assurer un ensoleillement satisfaisant aux façades principales ;

- Les voiries nouvelles ouvertes à la circulation automobile sont aménagées selon un principe d'espace partagé entre les différents usagers ; les voies rectilignes sont à éviter afin de limiter la vitesse, et les aménagements nécessaires à la modulation de la vitesse des véhicules doivent être prévus. Dans l'optique d'une rétrocession de ces espaces publics à la commune, le gestionnaire des voiries doit être consulté sur les caractéristiques techniques des voiries dès l'élaboration du projet d'aménagement : à défaut, la demande de rétrocession des parties communes pourra être rejetée ;
- La largeur de l'emprise des venelles piétonnes est de 1.50 m minimum ;
- Les voies ouvertes à la circulation automobile doivent disposer d'un dispositif d'éclairage public adapté. Dans l'optique d'une rétrocession de ces espaces publics à la commune, le gestionnaire des voiries doit être consulté sur les caractéristiques techniques de l'éclairage dès l'élaboration du projet d'aménagement : à défaut, la demande de rétrocession des parties communes pourra être rejetée ;
- Une réflexion globale sur les aménagements à réaliser en vue de la gestion des eaux pluviales doit être intégrée à la proposition d'aménagement ;
- La pose de fourreaux de réserve doit être prévue afin de pouvoir raccorder les constructions aux futurs réseaux numériques Très Haut Débit.

Figure 6 – Exemple d'aménagement possible (parcelle B744)



O.A.P. N°2 – BARTERY

ETAT INITIAL

Le secteur concerné se situe en limite nord du bourg, à l'ouest de la rue de Garonne. Il recouvre les parcelles B565 et B568.

Figure 7 – Localisation et références cadastrales



Superficie	0.44 ha
Situation	Nord du bourg
Utilisation du sol	Parcelle agricole (terre labourable)
Topographie	Terrasse alluviale – Pente inférieure à 2%
Contexte	Les parcelles se situent à l'intérieur des parties urbanisées de la commune et sont entourées de parcelles bâties sur 3 cotés

Figure 8 – Vue générale depuis la rue de Garonne



PROPOSITIONS D'AMENAGEMENT

OBJECTIFS GENERAUX

L'objectif est de permettre la construction de 2 à 3 logements supplémentaires en cohérence avec le tissu résidentiel avoisinant.

Ce secteur est ouvert à l'urbanisation au fur et à mesure de la réalisation des équipements internes.

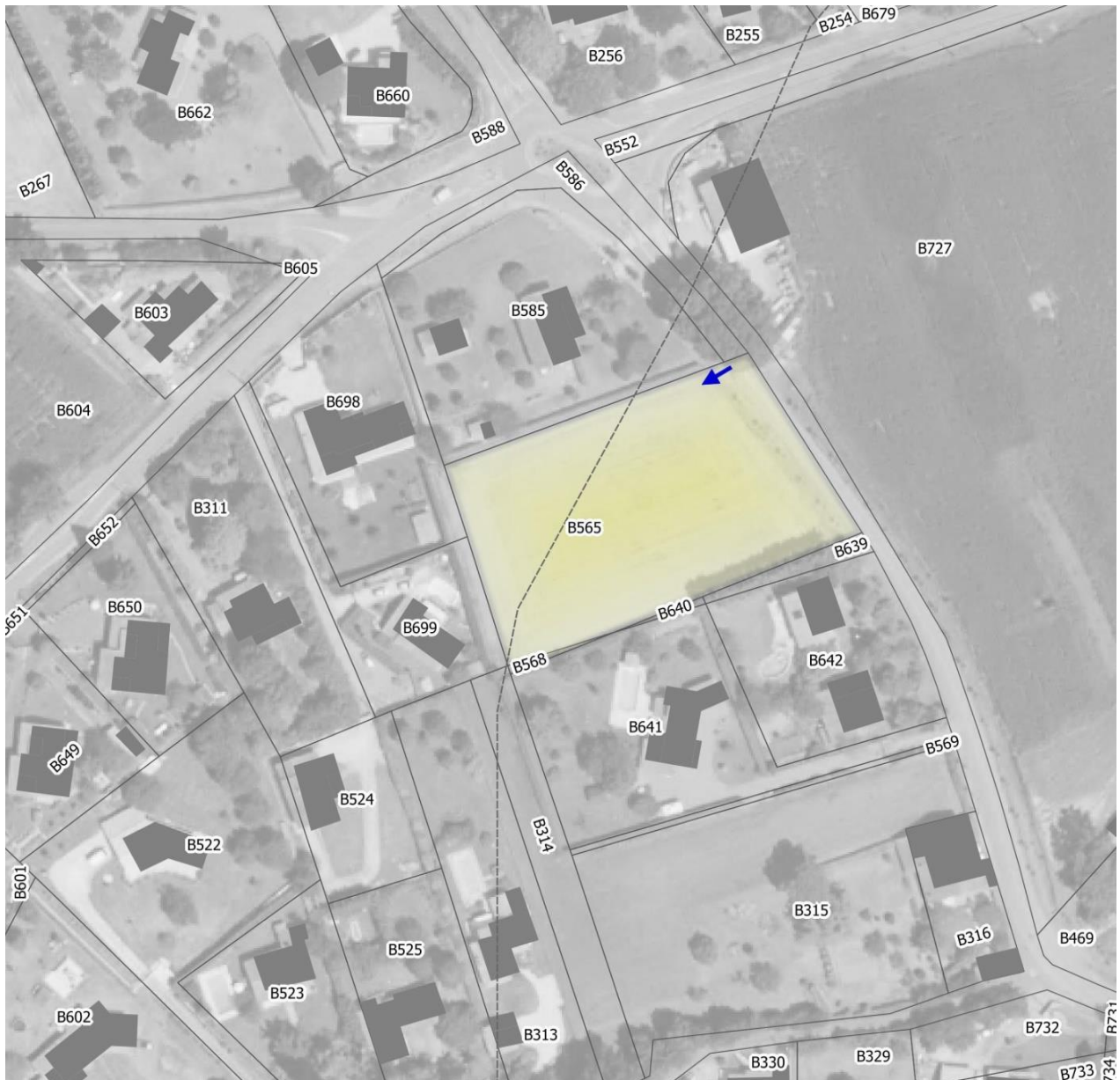
PRINCIPES D'AMENAGEMENTS

La figure suivante (Figure 9) présente l'organisation et les aménagements proposés.

Les orientations retenues sont les suivantes :

- Formes urbaines de type habitat individuel peu dense (5 à 7 logements par hectare) ;
- Accès unique ou accès groupés depuis la rue de Garonne ;
- Orientation des façades selon un axe est-ouest de façon à privilégier une exposition sud des façades principales.

Figure 9 – Principe des aménagements projetés

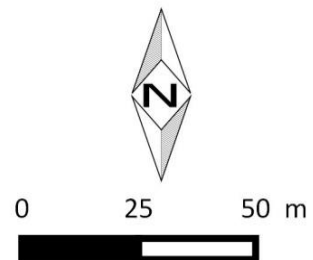


----- Courbes de niveau (équidistance 5m)

Principes d'aménagement

■ Ouvert à l'urbanisation après 2020

➡ Principe d'accès



O.A.P. N°3 THEMATIQUES « DEPLACEMENTS »

CONTEXTE

L'urbanisation s'est développée entre voie ferrée et Garonne depuis le bourg en s'appuyant sur le réseau des voiries. La commune est traversée par la RD10, dont le franchissement constitue une contrainte d'un point de vue sécurité malgré les aménagements déjà réalisés.

Les transports et déplacements s'effectuent essentiellement en véhicule individuel que ce soit pour les déplacements internes ou pour les échanges avec l'extérieur, les transports en commun étant peu utilisés.

Le transport routier vers l'agglomération toulousaine est facilité par la présence de deux échangeurs sur l'autoroute A64 à moins de 5 km (échangeurs n°25 à St Elix le Château et n°26 à Carbonne). La voiture reste le mode le plus adapté à la demande de déplacements des habitants.

A l'échelle de la commune, les distances à parcourir entre les différents quartiers jusqu'au centre du village restent généralement inférieures à 3 km, ce qui rend possibles les déplacements cyclistes voire piétons sur la plus grande partie du territoire. Salles sur Garonne est également traversée par le parcours cyclable de la Garonne qui relie Cierp-Gaud, au pied des Pyrénées, à Carbonne.

La commune souhaite mieux organiser les déplacements et relier les quartiers entre eux, en mettant en place un programme d'actions en faveur des modes doux.

PROPOSITIONS D'AMENAGEMENT

OBJECTIFS GENERAUX

L'O.A.P. «déplacements» vise à favoriser les mobilités douces par une identification des itinéraires et un programme d'aménagements assurant leur continuité et la sécurité des usagers, afin de proposer une alternative à la voiture.

PRINCIPES D'AMENAGEMENT

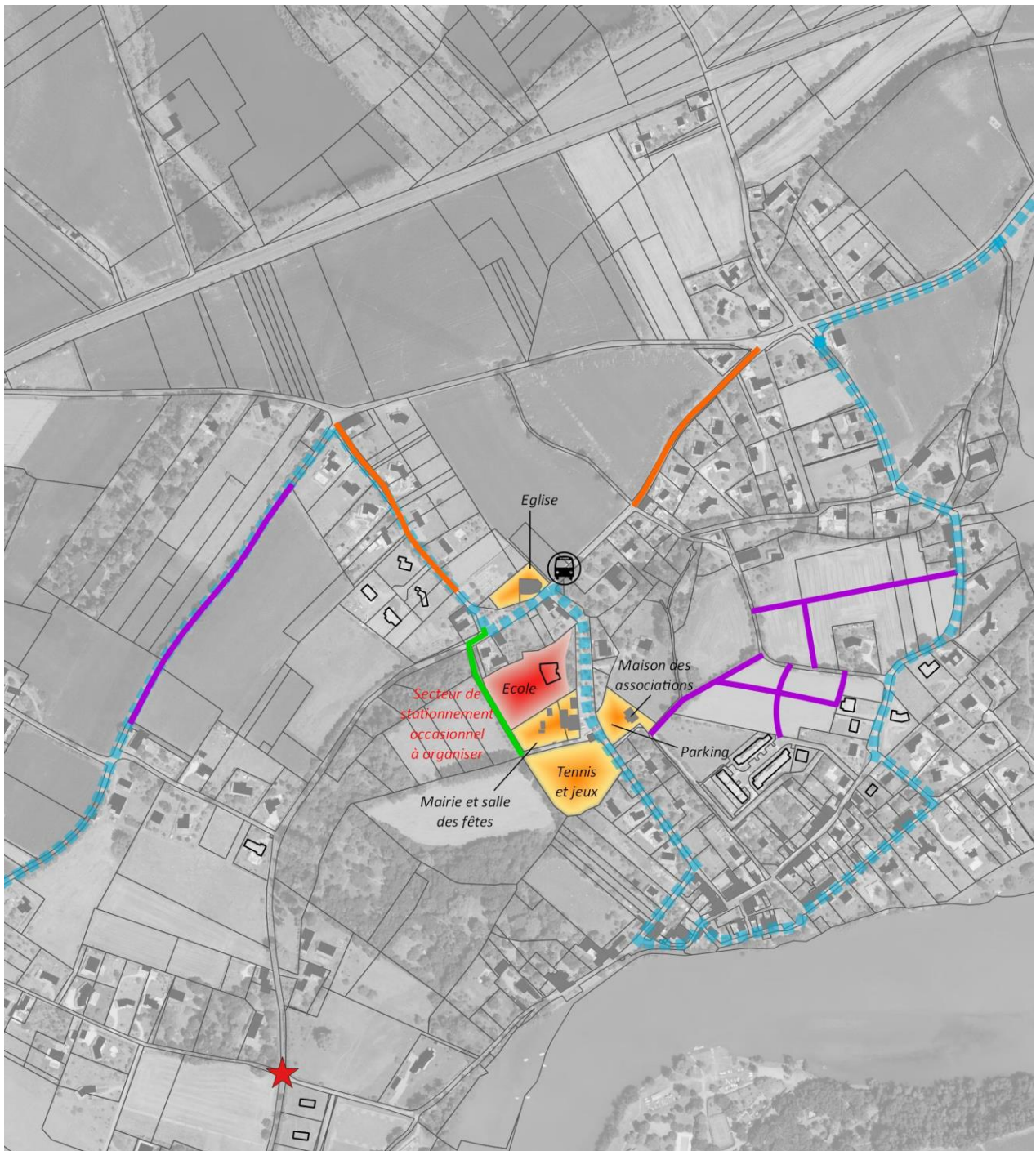
La figure suivante présente l'organisation et les aménagements proposés.

Les orientations retenues sont les suivantes :

- organisation des nouveaux quartiers en cœur de bourg basée sur le développement des modes de déplacements doux (piétons et deux-roues) ;
- poursuite des aménagements de sécurité le long de la RD10 entre la rue de l'Eglise et le chemin de Garonne ;
- aménagement de la liaison entre le quartier de Bousquet et le bourg, notamment par la création d'une voie dédiée aux modes de déplacements doux le long du chemin de Tutelle entre le chemin de Brana et la rue de l'Eglise ;
- aménagement du carrefour entre la RD10, le chemin de Brana et la promenade du bac ;

- organisation et optimisation du stationnement en mobilisant une partie des terrains situés à proximité de la mairie, en particulier lors d'évènements générant une fréquentation importante ;
- développement du covoiturage en identifiant les emplacements de stationnement possible par une signalétique adaptée, en complément des espaces dédiés situés à proximité des échangeurs d'autoroute.

Figure 10 – Principe des aménagements projetés



- Ecole
- Equipement public
- 
 Arrêt de bus
- Carrefour à aménager
- Parcours cyclable de Garonne
- Cheminement doux à aménager
- Cheminements doux à créer
- Itinéraire piétons à sécuriser

