

DEPARTEMENT DU TARN ET GARONNE  
**COMMUNE DE MOISSAC**

## **Plan Local d'Urbanisme**

**Pièce n°4.3 - Orientations particulières d'aménagement**

- Révision générale approuvée par DCM du 2 mars 2006
- Modification approuvée par DCM du 5 avril 2007
- Révision simplifiée approuvée par DCM du 18 décembre 2008
- Modification approuvée par DCM du 25 avril 2013



La présente pièce est établie en conformité avec les articles L.123-1 et L.123-5 du Code de l'Urbanisme, modifiés par la loi du 2 juillet 2003 dite *Loi Urbanisme et Habitat*.

En application de ces dispositions, le Plan Local d'Urbanisme peut préciser les conditions d'aménagement applicables "*à certains quartiers ou secteurs à mettre en valeur, à réhabiliter, à restructurer ou à aménager*".

Ces orientations d'aménagement sont définies en cohérence avec les orientations générales PADD. Elles "*peuvent prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics...*".

Cette pièce comprend 3 parties :

1. Les orientations pour les voies nouvelles à créer sur les secteurs AU, comprenant les dispositions nécessaires pour faciliter les modes de déplacements alternatifs à l'automobile.
2. Les orientations particulières d'aménagement pour les secteurs à urbaniser, classés en AU1, AU2 au PLU.

# 1. Orientations pour les voies nouvelles et l'intégration des modes de déplacement alternatifs dans les secteurs AU

- **Dans les secteurs AU de développement résidentiel ou économique, les opérations d'aménagement et les projets d'implantation devront prévoir des emprises de voirie conformes aux objectifs de liaisons et de dessertes indiqués aux schémas de secteurs.**

Conformément aux typologies de voies nouvelles indiquées à ces schémas, les emprises à prévoir (rappelées au règlement d'urbanisme) sont, en fonction de la topographie et après avis des services techniques, de :

- 10 à 14 m pour les voies structurantes, de liaisons interquartiers,
- 8 à 10 m pour les voies de desserte principale,
- 6 à 8 m pour les voies secondaires et tertiaires (non indiquées sur les schémas de secteurs).

- **Les sites de développement résidentiel et économique devront prendre les dispositions nécessaires pour faciliter, développer et intégrer les modes de déplacements collectifs terrestres ainsi que les modes de déplacements doux (piétons - cycles), conformément aux orientations prévues au P.A.D.D. et aux orientations particulières d'aménagement.**

- Pour assurer la continuité des cheminements piétons et des pistes cyclables dans les zones d'urbanisation, chaque opération devra se raccorder au maillage des cheminements piétons et cyclables existants ou prévus.  
Ces cheminements et pistes devront être laissés en libre accès à tous les usagers.

- Les projets d'infrastructures routières devront prendre en compte, dès leur conception, le confort et la sécurité des piétons et cyclistes.

Les dimensions minimales indicatives à prendre en compte sont de :

- 1,50 mètres pour les emprises piétonnes (trottoir, accotement stabilisé ...)
- 2,50 mètres pour les emprises cyclistes (piste ou bande cyclable bidirectionnelle,
- 3 mètres pour les espaces partagés piétons – cycles

- Dans les nouvelles opérations d'habitat de 25 logements ou plus, il devra être prévu au moins une aire d'arrêt - stationnement pour l'organisation des transports en commun.

Sa localisation devra être prévue en liaison avec les services de la Ville, et pourra éventuellement être regroupée en fonction d'autres opérations.

## 2. Orientations particulières d'aménagement des secteurs AU

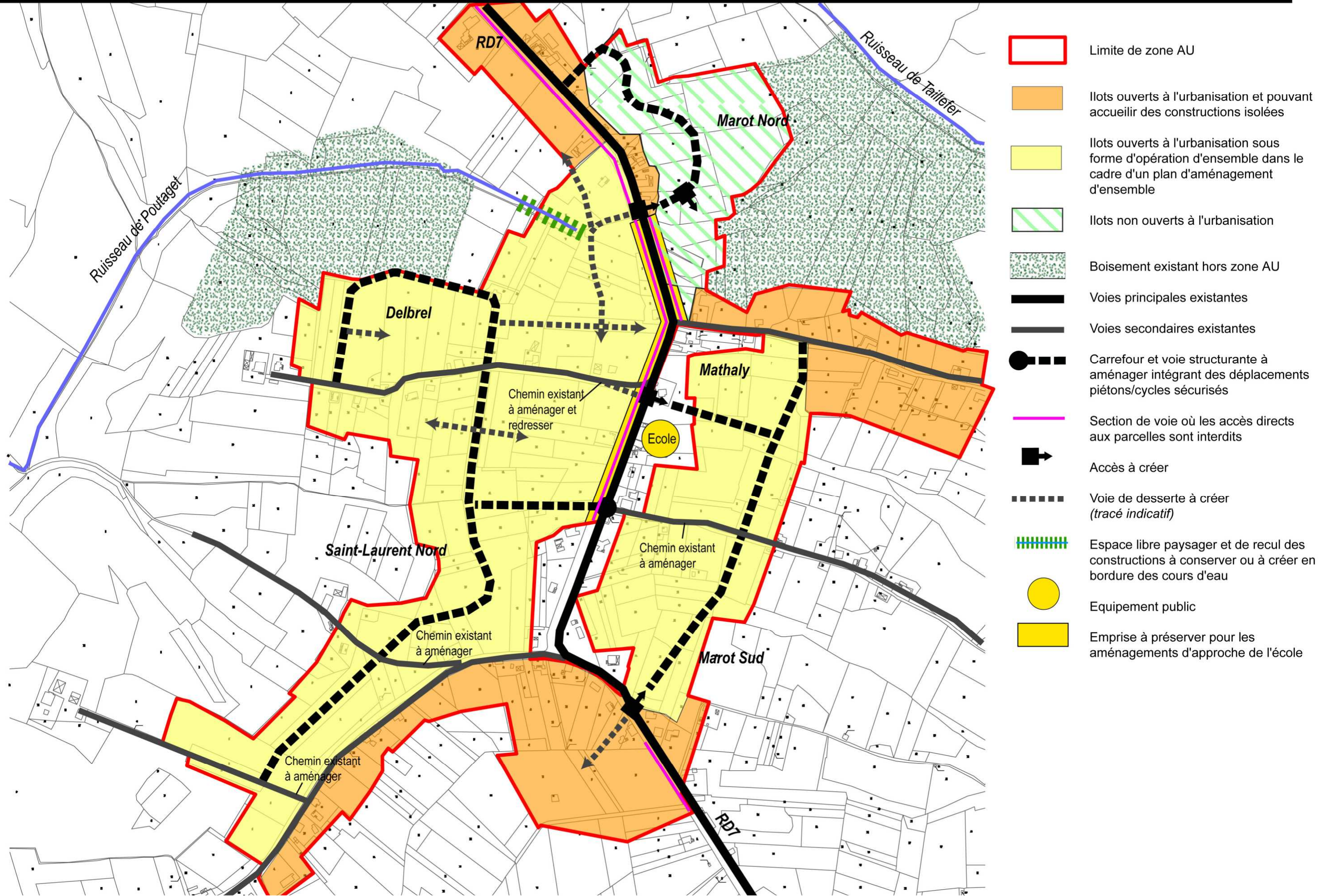
Dans le cadre du PLU de Moissac, des schémas de principes d'organisation s'appliquent pour les zones AU, ouvertes à l'urbanisation (AU1 et AU2) ou non ouvertes à l'urbanisation (AU3), et concernent les secteurs suivants :

1. secteur "Mathaly" (zones AU1, AU2,)
2. secteur "La Mégère" (zones AU1, AU2)
3. secteur "Sainte-Livrade" (zones AU1, AU2)
4. secteur " Gal de Merle - Belle-Ile" (zones AU1, AU2)
5. secteur "Fraysses – Côte des Lièvres" (zones AU1, AU2)
6. secteur "Brésidou - Malengane" (zones AU1, AU2)
7. secteur "Fauvio" (zones AU1, AU2)
8. secteur "Catiès" (zones AU1, AU2)
9. secteur "Couffignal" (zones AU1, AU2)
10. secteur de "Saint Pierre" (Zone AU1 et AU2)
11. secteur de "La Roques (Zone AU1)

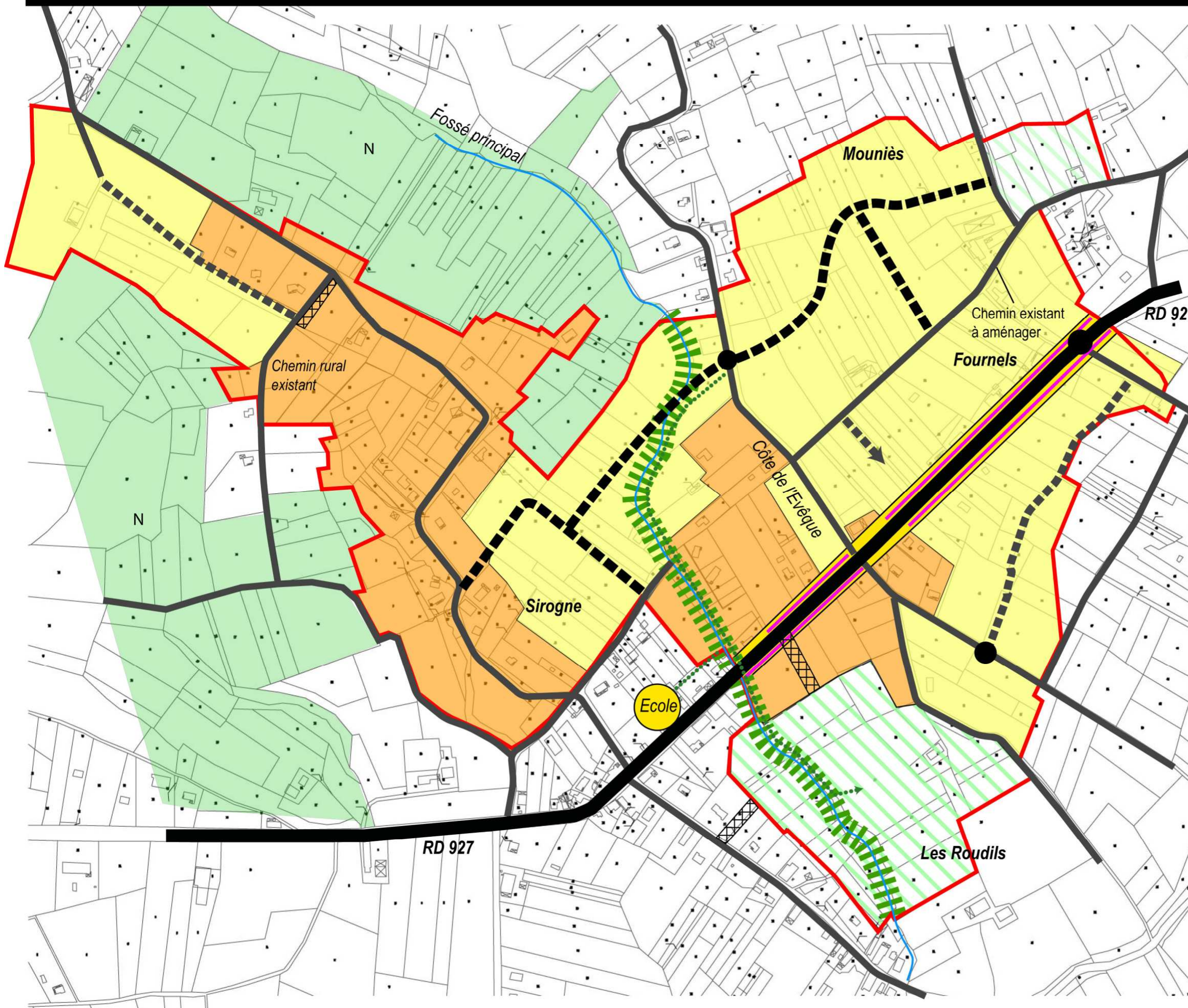
Ces schémas ont une valeur juridique : les projets de travaux, opérations de construction ou d'aménagement autorisées dans ces secteurs, devront être compatibles avec leurs orientations d'aménagement.

















Par conséquent, les principes d'organisation et d'équipement prévus aux schémas, devront être respectés "dans l'esprit" et non obligatoirement à la lettre.

## **Secteur "Mathaly" (zones AU1, AU2,)**



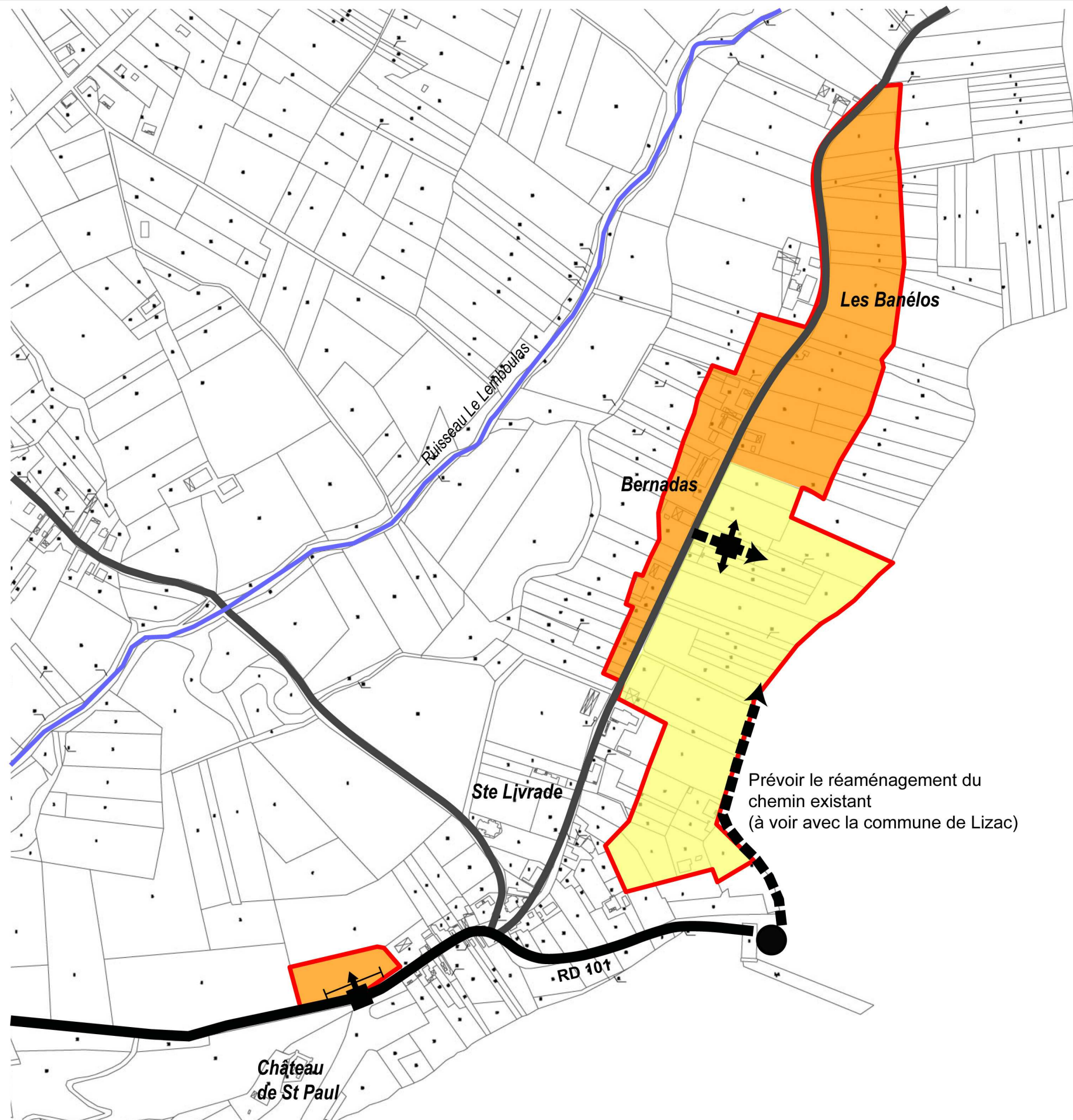
## **Secteur "La Mégère" (zones AU1, AU2)**









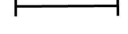


-  Limite de zone AU
-  Ilots ouverts à l'urbanisation et pouvant accueillir des constructions isolées
-  Ilots ouverts à l'urbanisation sous forme d'opération d'ensemble dans le cadre d'un plan d'aménagement d'ensemble
-  Ilots non ouverts à l'urbanisation
-  Espace naturel d'intérêt paysager et environnemental, hors zone AU
-  Espace libre paysager et de recul des constructions à conserver ou à créer en bordure des cours d'eau
-  Emplacement réservé au PLU pour l'aménagement de voies nouvelles
-  Liaison piéton cycle à assurer de manière sécurisée
-  Voies principales existantes
-  Voies secondaires existantes
-  Carrefour et voie structurante à aménager intégrant des déplacements piétons/cycles sécurisés
-  Accès à créer
-  Voie de desserte à créer (tracé indicatif)
-  Equipement public
-  Emprise à préserver pour les aménagements d'approche de l'école
-  Section de voie où les accès directs aux parcelles sont interdits



## **Secteur "Sainte-Livrade" (zones AU1, AU2)**



-  Limite de zone AU
-  Ilots ouverts à l'urbanisation et pouvant accueillir des constructions isolées
-  Ilots ouverts à l'urbanisation sous forme d'opération d'ensemble dans le cadre d'un plan d'aménagement d'ensemble
-  Ilots non ouverts à l'urbanisation
-  Voies principales existantes
-  Voies secondaires existantes
-  Carrefour et voie structurante à aménager
-  Accès à créer
-  Marge de positionnement possible des accès

Prévoir le réaménagement du chemin existant (à voir avec la commune de Lizac)

## **Secteur "Gal de Merle- Belle-Ile" (zones AU1, AU2)**

## **1-ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT – GAL DE MERLE**

Le quartier de GAL DE MERLE est directement lié au développement de la partie est de la ville et notamment de celui de la Croix de Lauzerte.

Ce quartier est situé en arrière d'une zone commerciale et artisanale ; il comprend quelques lotissements et des implantations plus structurées comme les bâtiments de l'ADAPEI.

Il est desservi par la voie communale de Merle (ou chemin de Merle).

La zone concernée par l'aménagement forme une sorte de « poche » bordée à l'est de bois et de landes, au nord, à l'ouest et au sud par de l'habitat pavillonnaire diffus.

L'aspect qualitatif de ce quartier tient au caractère très naturel de la zone.

### **1.1 - Intégration paysagère du nouveau quartier**

Le positionnement du site contribue naturellement à une intégration du nouveau quartier, qui n'est que très peu visible depuis le Chemin de Merle.

Nous avons renforcé cette intégration par la :

Conservation du chemin d'accès qui est simplement aménagé pour répondre à un nouveau trafic, mais également paysagé avec l'intégration des noues hydrauliques et la plantation d'arbres sur le versant sud.

La faible emprise bâtie sur le versant nord dont le caractère naturel est conservé et permet l'intégration d'une opération groupée.

Le développement de l'habitat individuel sur le versant sud en continuité des implantations déjà existantes en prenant soin de créer une voie secondaire à mi pente dont le caractère paysager renforce l'intégration du bâti.

### **1.2 - Faire des contraintes environnementales du site un atout pour le projet d'aménagement**

Les contraintes du site sont essentiellement liées à la topographie des lieux (terrain en pente) et à la desserte du quartier.

Nous avons répondu à ces contraintes en :

Se greffant sur un réseau viaire déjà existant que l'on ne fait qu'adapter et dont on conserve la richesse : cheminement piéton, chemin de desserte (Chemin du Merle), voie d'accès à la zone qui pour l'instant fonctionne en impasse, conférant ainsi un caractère protégé au lieu.

Conservant au maximum le caractère naturel de la zone et en implantant les opérations de plus grande densité le long du Chemin du Merle ou de la voie nouvelle.

En profitant de la déclivité du terrain pour offrir un maximum de terrains orientés au sud.

### **1.3 - Accroche du quartier avec l'existant et structuration interne**

L'accroche du quartier avec l'existant et sa structuration passent par :

Un développement en continuité des implantations existantes des terrains à bâtir, sur le versant sud, sous la ligne de crête et l'implantation d'opérations groupées en bordure du chemin de Merle (accès indépendant) et sur le versant nord de la partie interne de la zone.

La préservation de toute la couronne « verte » formant un « bouclage » du nord au sud.

La structuration des voies qui auront vocation à se développer à l'est : voies de desserte intégrant les ouvrages hydrauliques (noues), voie intermédiaire de desserte des lots à flanc de

versant, cheminements piéton reliés au centre ville, traversant le quartier et pouvant être prolongés vers les zones naturelles.

#### **1.4 - Assurer une mixité urbaine répondant à la fois aux enjeux d'économie de l'espace et de diversification de l'offre de logements**

La mixité de ce quartier se déduit de son rapport à l'existant et nous proposons trois types d'implantation :

Une opération groupée en bordure du Chemin de Merle – logements « sénior » ou autres – qui répondrait à la structuration des bâtiments de l'ADAPEI.

Une opération groupée de logements sur le versant nord, moins bien orientée mais profitant d'un environnement naturel très fort.

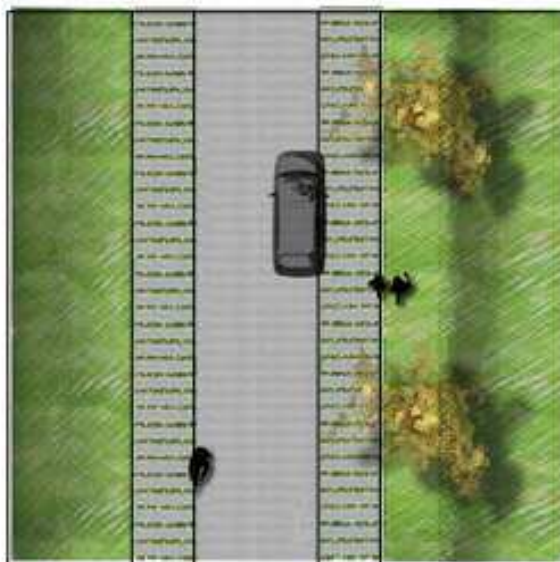
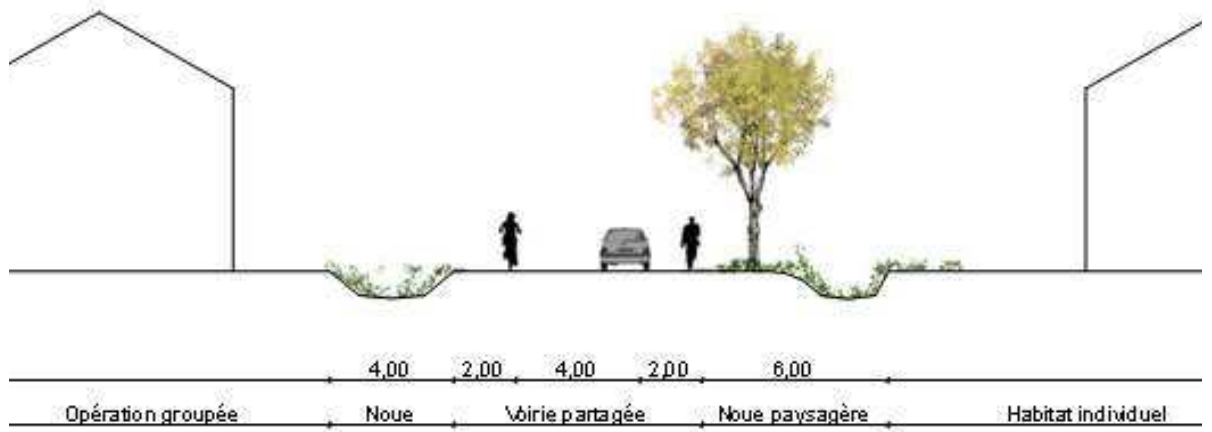
Des terrains pour de l'habitat individuel sur le versant sud.

## **2 - PRESCRIPTIONS PARTICULIERES – GAL DE MERLE**

### **2.1 – Traitement de la voie d'accès**

Le traitement de cette voie devra renforcer le caractère naturel que l'on veut conserver à la zone.

Le principe est une voie partagée où la vitesse de la circulation automobile est très réduite, bordée de noues plantées recueillant les eaux pluviales selon le schéma joint.



## 2.2 – Traitement de la voie de desserte parallèle à la voie d'accès

La rue se décomposera de la manière suivante :

Une voie de 5 m de large,

Un « frontage public » de 2,00 m de large de chaque côté de la voie. Ce « frontage » sera séparé de la voie par une bande caniveau en pavés ou sera traité par des dalles végétalisées,

Un « frontage privé » de 2,20m de large où sera implanté le deuxième stationnement de la parcelle.

Les façades sur rue des constructions seront implantées à une distance de la limite du domaine public comprise entre 2,20 m et 8,20m.

Les clôtures devant les parties libres des terrains et sur une longueur minimum de 6 mètres (pour permettre le stationnement d'un véhicule), seront pleines, réalisées avec des murs maçonnés et enduits de 1,50 m de haut, implantées à 2,20m du domaine public. Les « frontages privés » à ce niveau seront traités au choix de chaque propriétaire soit comme la voie ou bien comme le « frontage public ».

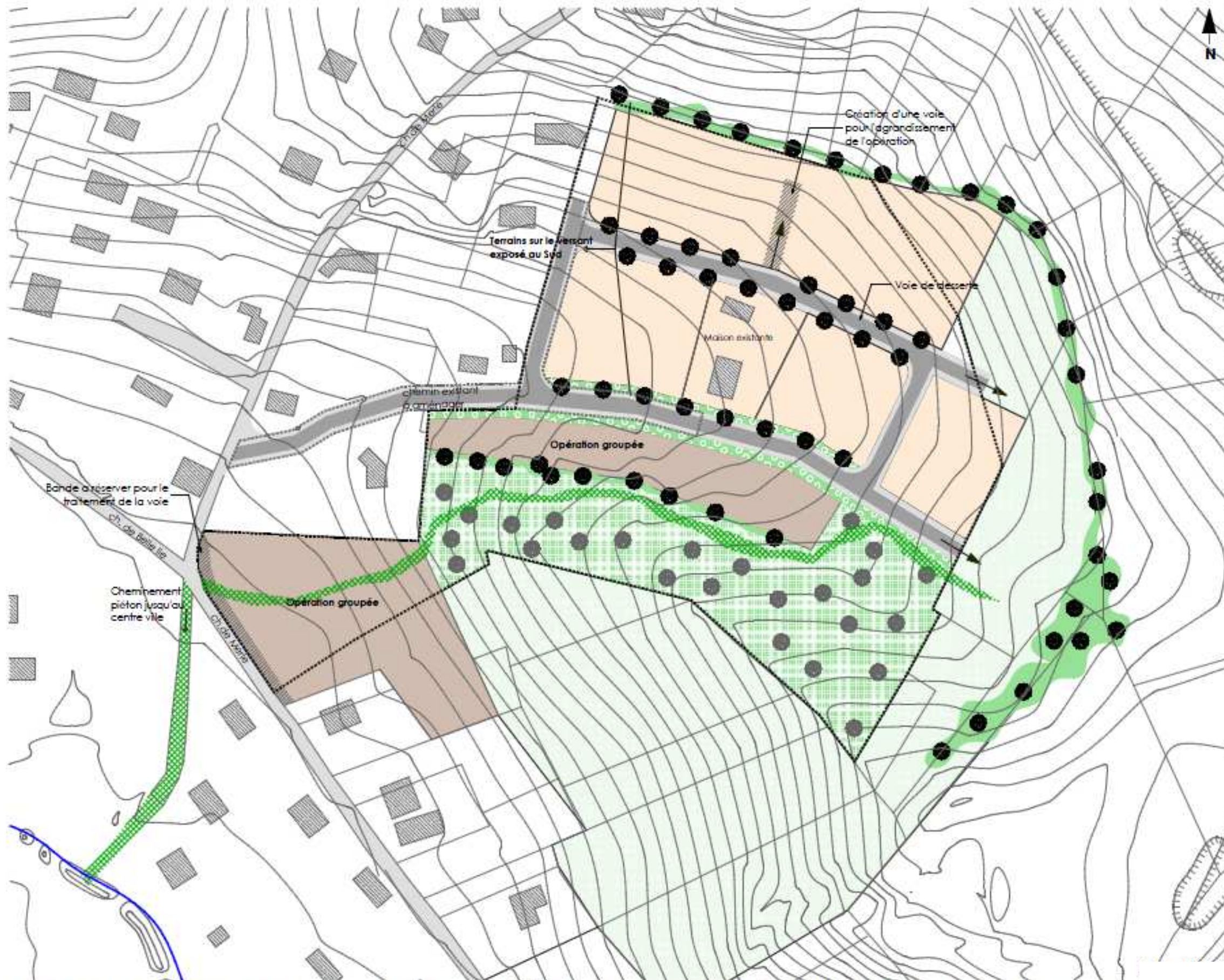
Les devants des maisons seront aménagés jusqu'au domaine public – c'est-à-dire qu'ils incluront la bande de « frontage privé » - ils seront dépourvus de clôture ou clôturés avec des ouvrages de serrurerie de 1,50 m de hauteur maximum formées de barreaudages plus ou moins verticaux (suivant modèle joint); des haies vives et des plantations pourront compléter le dispositif ou le remplacer.



Coupe perspective sur voie de desserte



Exemple de clôture devant les maisons



- Voie principale
- Voie secondaire
- Opération groupée
- Pavillonnaire
- Espace arboré existant à conserver et à valoriser
- ... Points hauts
- ◇ Chemin piétonnier
- Espaces verts pouvant accueillir des ouvrages hydrauliques
- Espace vert ou naturel
- ==== Délimitation du zonage d'après le PLU modifié

Les localisations de programmes, voiries et espaces verts sont mentionnées à titre indicatif et susceptibles d'évolution dans la phase de réalisation de l'opération



**Secteur "Frayse – Côte des Lièvres"  
(zones AU1, AU2)**

## **1 - ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT – FRAYSSE HAUT**

Le quartier du Fraysse Haut est directement lié au développement de la partie Est de la ville et notamment de celui de la Croix de Lauzerte.

Il est situé en secteur d'habitat diffus, au nord-est de la commune. Il est desservi par la Côte des Lièvres, voie passante sur laquelle se développe un habitat pavillonnaire linéaire.

L'aménagement de cette zone située sur un versant plein sud très favorable à l'implantation de l'habitat, bien que présentant des contraintes, permettrait de rompre avec le développement linéaire, peu structurant et dispendieux d'espaces naturels qu'il contribue à miter.

L'aspect qualitatif de ce quartier réside aussi, dans le point de vue ouvert vers le sud-est et la vue sur le coteau boisé opposé.

### **1.1 - Intégration paysagère du nouveau quartier**

Le positionnement du site contribue naturellement à l'intégration du nouveau quartier, qui n'est que très peu visible depuis la Côte des Lièvres et qui par ailleurs, fait face à un versant nord dépourvu de construction, qui garde donc un caractère très naturel.

Nous avons renforcé cette intégration par la :

Conservation des zones boisées à l'est, au sud-est et au sud-ouest de la zone qui contribuent à « encadrer » par des masses végétales les implantations urbaines.

Création d'un cheminement paysager recoupant transversalement d'est en ouest le coteau et permettant de créer à la fois une rupture et un masque à l'urbanisation.

Aménagement paysager de toutes les voiries et plus spécifiquement le traitement sous forme de mail de la voie d'accès au quartier.

### **1.2 - Faire des contraintes environnementales du site un atout pour le projet d'aménagement**

Les contraintes du site sont essentiellement liées à la topographie des lieux (terrain en pente) et à la desserte du quartier.

Nous avons répondu à ces contraintes en créant :

Un réseau de voies transversales qui suivent les courbes de niveaux et permettent plusieurs phases de développement du quartier d'est en ouest, ainsi que l'implantation de la quasi-totalité des terrains selon une orientation nord-sud.

Dans la première phase de développement la desserte du quartier se fait par une voie qui débouche sur la Côte des Lièvres ; une deuxième desserte vers le Chemin du Fraysse bas devra être prévue en seconde phase de développement pour fluidifier la desserte du quartier. La voie pénétrante doit être traitée comme un mail qui « accroche » les voies secondaires et les cheminements verts.

Un bassin d'orage dont la conception crée une véritable zone verte.

### **1.3 - Accroche du quartier avec l'existant et structuration interne**

L'accroche du quartier avec l'existant et sa structuration passent par la :

Création de voies de desserte et des liaisons douces qui relient le quartier à Fraysse Bas, au lotissement déjà existant au sud-est et plus tard - par l'aménagement prévu sur l'entrée de ville - à l'hyper centre.

L'intégration paysagère qui permet de créer un « quartier vert » offrant une meilleure qualité de vie.

Par une conception ouverte des voies avec un « frontage » actif se déclinant par une chaussée réduite bordée de « frontages public » eux-même doublés par des « frontages privés ».

#### **1.4 - Assurer une mixité urbaine répondant à la fois aux enjeux d'économie de l'espace et de diversification de l'offre de logements**

Ce quartier étant situé dans un environnement peu urbain, il est illusoire de chercher à créer une centralité plus dense autour d'espaces publics qui ne trouveraient pas d'affectation ; en revanche, il convient :

De privilégier l'intégration paysagère du quartier,

De privilégier les orientations nord-sud pour les logements individuels sur des terrains de superficies variables (terrains plus petits dans le maillage central et terrains de superficie plus importante aux abords des zones vertes).

D'implanter des opérations groupées le long de la voie pénétrante afin de répondre de manière plus satisfaisante aux contraintes liées à la pente du terrain et à des orientations moins favorables.

## 2 - PRESCRIPTIONS PARTICULIERES – FRAYSSE HAUT

### 2.1 – Traitement de la voie pénétrante (habitat groupé)

Le traitement de la voie pénétrante devra suivre le schéma suivant et être paysagé.  
Les « frontages privés » d'une largeur comprise entre 2,20 m et 4,00 m seront soit dépourvus de clôture, soit partiellement clôturés avec des ouvrages en serrurerie de 1,50m de hauteur maximum, formés de barreaudages plus ou moins verticaux (voir modèles proposés); des haies vives et des plantations pourront compléter le dispositif ou le remplacer. Des tonnelles et pergolas non closes sont admises. Les constructions devront présenter un front bâti continu ou discontinu sur la limite externe du « frontage privé ».  
Les « frontages publics » seront traités en continuité de la chaussée. Ils intégreront des places de stationnement qui pourront être végétalisées et seront plantés d'arbres de hautes tiges.

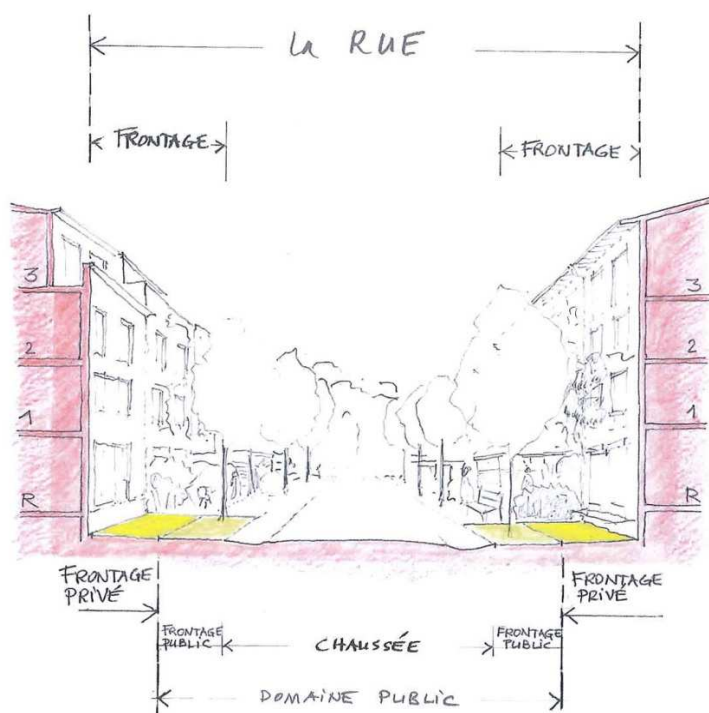


Schéma de principe

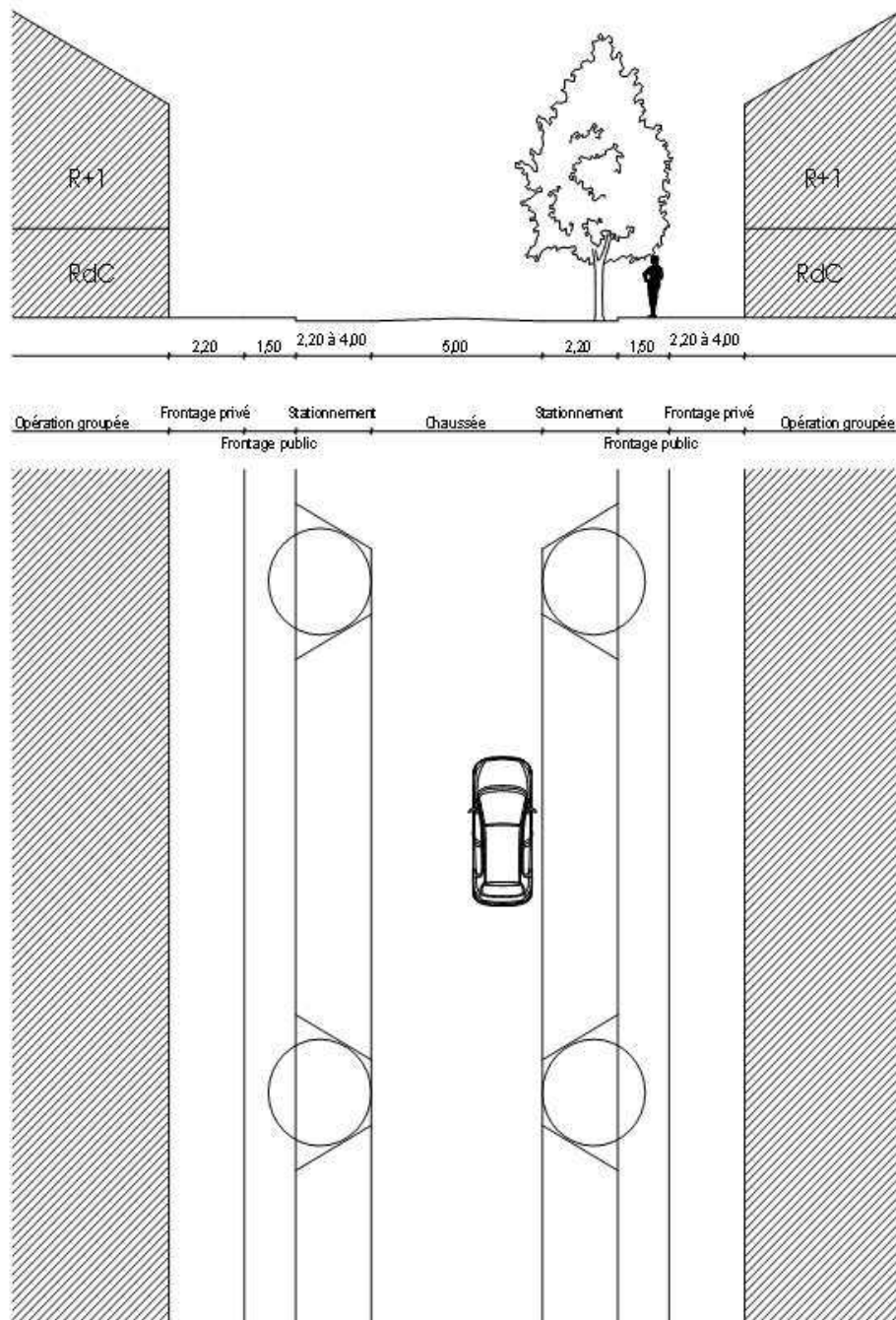


Schéma de voirie

## 2.2 – Traitement des voies secondaires (habitat individuel)

La rue se décomposera de la manière suivante :

Une voie de 5m de large,

Un « frontage public » de 2,00 m de large de chaque côté de la voie. Ce « frontage » sera séparé de la voie par une bande caniveau en pavés ou sera traité par des dalles végétalisées,

Un « frontage privé » de 2,20m de large où sera implanté le deuxième stationnement de la parcelle.

Les façades sur rue des constructions seront implantées à une distance de la limite du domaine public comprise entre 2,20 m et 8,20m.

Les clôtures devant les parties libres des terrains et sur une longueur minimum de 6 mètres (pour permettre le stationnement d'un véhicule), seront pleines, réalisées avec des murs maçonnés et enduits de 1,50 m de haut, implantées à 2,20m du domaine public. Les « frontages privés » à ce niveau seront traités au choix de chaque propriétaire soit comme la voie ou bien comme le « frontage public ».

Les devants des maisons seront aménagés jusqu'au domaine public – c'est-à-dire qu'ils incluront la bande de « frontage privé » - ils seront dépourvus de clôture ou clôturés avec des ouvrages de serrurerie de 1,50 m de hauteur maximum, formés de barreaudages plus ou moins verticaux (suivant modèle joint); des haies vives et des plantations pourront compléter le dispositif ou le remplacer.



Coupe perspective sur voie de desserte



Exemple de clôture devant les maisons



- Voie principale
- Voie secondaire
- Opération groupée
- Pavillonnaire
- Espace arboré existant à conserver et à valoriser
- ⋮ Points hauts
- ◇ Chemin piétonnier
- Espaces verts pouvant accueillir des ouvrages hydrauliques
- Espace vert ou naturel

Terrains sur le versant exposé au Sud

Possibilité opération groupée

Requalification de la voirie

Les localisations de programmes, voiries et espaces verts sont mentionnées à titre indicatif et susceptibles d'évolution dans la phase de réalisation de l'opération

## **Secteur "Brésidou - Malengane" (zones AU1, AU2)**



## Orientations particulières d'aménagement de la zone AU du Brésidou - Malengane

Ces orientations comprennent **des dispositions**:

- **obligatoires**, traduites dans le règlement d'urbanisme et le zonage et expliquées ci-après,
- **soumises à compatibilité**, à valeur de recommandations, dont l'esprit doit être respecté.

A noter que pour le secteur du Brésidou-Ouest et pour le secteur de Vincenne-Charenton, il est précisé une organisation particulière.

### **Objectif**

Aménagement à vocation principale d'habitat des terrains du secteur du Brésidou situés au cœur de la couronne urbaine sur les coteaux et en continuité du centre-ville de Moissac.

Les spécificités du secteur des coteaux ont nécessité la mise en oeuvre de règles particulières, telles que l'adaptation au sol des constructions et le positionnement du bâti sur le terrain, afin de minimiser l'impact des aménagements sur l'environnement et de s'intégrer au mieux dans le paysage.

### **Enjeux d'aménagement**

- Autoriser tout en maîtrisant le développement du quartier d'habitat du Brésidou en liaison directe avec le centre-ville.
- Intégrer au mieux les aménagements dans le paysage et réduire leurs impacts sur l'environnement.
- Aménager et sécuriser les principales accroches sur le secteur.
- Permettre une desserte hiérarchisée de ce site et une bonne compréhension de son organisation dans la continuité des voiries structurantes existantes.
- Conserver les espaces naturels structurants, à utilisation évolutive (piéton, réserve verte, espace collectif, espace tampon...) qui s'inscrivent au sein du patrimoine naturel existant et notamment la coulée verte de Malengane.
- Disposer d'un espace vert collectif en lien avec les espaces naturels existants (ruisseau, fossé-mère).
- Mise en valeur du maillage hydraulique existant en s'appuyant sur les fossés en place.

## **Dispositions au PLU**

### **1 – Adaptation des constructions au contexte des coteaux**

**Les constructions, par leurs volumes, doivent s'adapter au contexte du terrain et notamment dans le secteur du Brésidou au terrain en pente.**

Ainsi, pour une pente faible (de 10% à 20%), seules seront autorisées les constructions de plain-pied et/ou en demi-niveaux, en utilisant des murets pour structurer les terrassements sans que ceux-ci excèdent une hauteur de 60 cm.

Pour une pente moyenne (de 20% à 30%), seules seront autorisées les constructions intégrant des niveaux enterrés et des terrasses, notamment le garage dans le corps principal de l'habitation au niveau de la voie.

Enfin, pour une pente forte (de 30% à 40% et supérieur), seules seront autorisées les constructions peu profondes suivant les courbes de niveau et utilisant des terrasses latérales, et/ou des constructions en escalier.

Par ailleurs, sur les terrains dont la pente est supérieure à 10%, les installations de loisirs (piscine, terrain de tennis, ...) nécessitant un ouvrage de soutènement ne sont admises que si elles ne sont pas de nature à présenter un risque en terme de stabilité du sol.

**La hauteur maximale des constructions** tient également compte de ce contexte de coteau et de la bonne visibilité des points hauts en limitant cette hauteur à 4 mètres pour les constructions situées à l'intérieur des bandes de crêtes (celles-ci correspondant au point haut des coteaux).

#### Dispositions soumises à compatibilité :

- Favoriser l'intégration de bâtiments de faible hauteur sur ce site (préférentiellement RDC sur les crêtes et R+1 sur les autres parties).
- Justifier d'une intégration paysagère lorsque les hauteurs sont supérieures à ces seuils.
- Limiter l'emprise au sol des constructions (20% maximum recommandé).

## **2- Mise en œuvre d'une bonne accessibilité, d'une desserte sécurisée et d'une maîtrise des circulations**

L'urbanisation des sites envisagés ne pourra être effective que lorsque les conditions d'accès et de desserte seront renforcées et/ou réalisées.

Une attention particulière sera portée à la hiérarchie des voies avec l'identification des axes de liaison interquartier, qui seront maintenus dans leur statut, et sur lesquels viendront s'articuler les voies de desserte internes au quartier.

**Les carrefours et voies structurantes ainsi que les voies de desserte à aménager** sont indiqués sur le document graphique afin de répondre à une bonne desserte du quartier existant et celui à venir. Les notions de sécurité, de visibilité et de bonne accessibilité sont à prendre en compte.

### Dispositions soumises à compatibilité pour les carrefours :

- Création de carrefour sécurisé notamment au niveau de la RD 7.
- Réaménagement de carrefours inadaptés à la future extension urbaine afin d'assurer une entrée sécurisée.
- Elargissement et réaménagement de voies d'accès inadaptées à la future urbanisation afin d'assurer une desserte sécurisée.
- Création d'accès.

### Dispositions soumises à compatibilité pour la voie structurante :

- Emprise de la voirie : en fonction de la topographie et après avis des services techniques, les voies de desserte principale seront de 8 à 10m.
- Aménagement urbain et paysager de qualité.
- Mise en valeur de l'axe principal par la plantation d'arbres d'alignement de hautes tiges d'un côté et noue paysagée de l'autre.

### Dispositions soumises à compatibilité pour les voies de desserte:

- Emprise de la voirie : en fonction de la topographie et après avis des services techniques, les voies secondaires et tertiaires (non indiquées sur les schémas de secteur) seront de 6 à 8m.
- Voies s'appuient en perpendiculaire sur la voie structurante pour desservir les terrains en profondeur.
- Aménagement paysager souple intégrant le stationnement résidentiel ponctuel.

Création d'un **maillage piétons-cycles** permettant de sécuriser les déplacements doux et de relier entre eux les différents espaces : quartier d'habitat, espaces verts collectifs et notamment la coulée verte associée à la vallée de Malengane futur poumon vert communal et le pôle d'équipements et services du centre-ville.

### Dispositions soumises à compatibilité :

- Valorisation des chemins de randonnées existants par la réalisation de nouveaux cheminements complémentaires.

### **3 – Maintien d'espaces naturels à la fois "poumon vert" de proximité et régulateur des eaux pluviales du quartier**

Maintien **d'espaces naturels collectifs** jouant un rôle important dans la **régulation hydraulique** du secteur tout en constituant un **élément paysager** intéressant:

- les espaces verts insérés au sein des zones actuellement urbanisées et des zones à urbaniser pouvant être assimilés à des espaces verts de proximité,
- la préservation et la mise en valeur de la **coulée verte de Malengane**, espaces verts structurants constitués de boisements existants. Ces zones vertes pouvant être assimilées à des espaces d'agrément à l'échelle de la commune.

Ces différents sites naturels font également office de zone "tampon" entre les quartiers résidentiels.

#### *Dispositions soumises à compatibilité :*

- *Maintien et entretien des boisements existants.*
- *Si besoin, mise en place d'un mobilier urbain à majorité bois.*
- *Les limites privées qui bordent cet espace doivent être qualitatives et homogènes dans leur aspect et finition.*
- *Il est fortement conseillé un traitement végétal de ces limites pour respecter l'esprit naturel du lieu.*

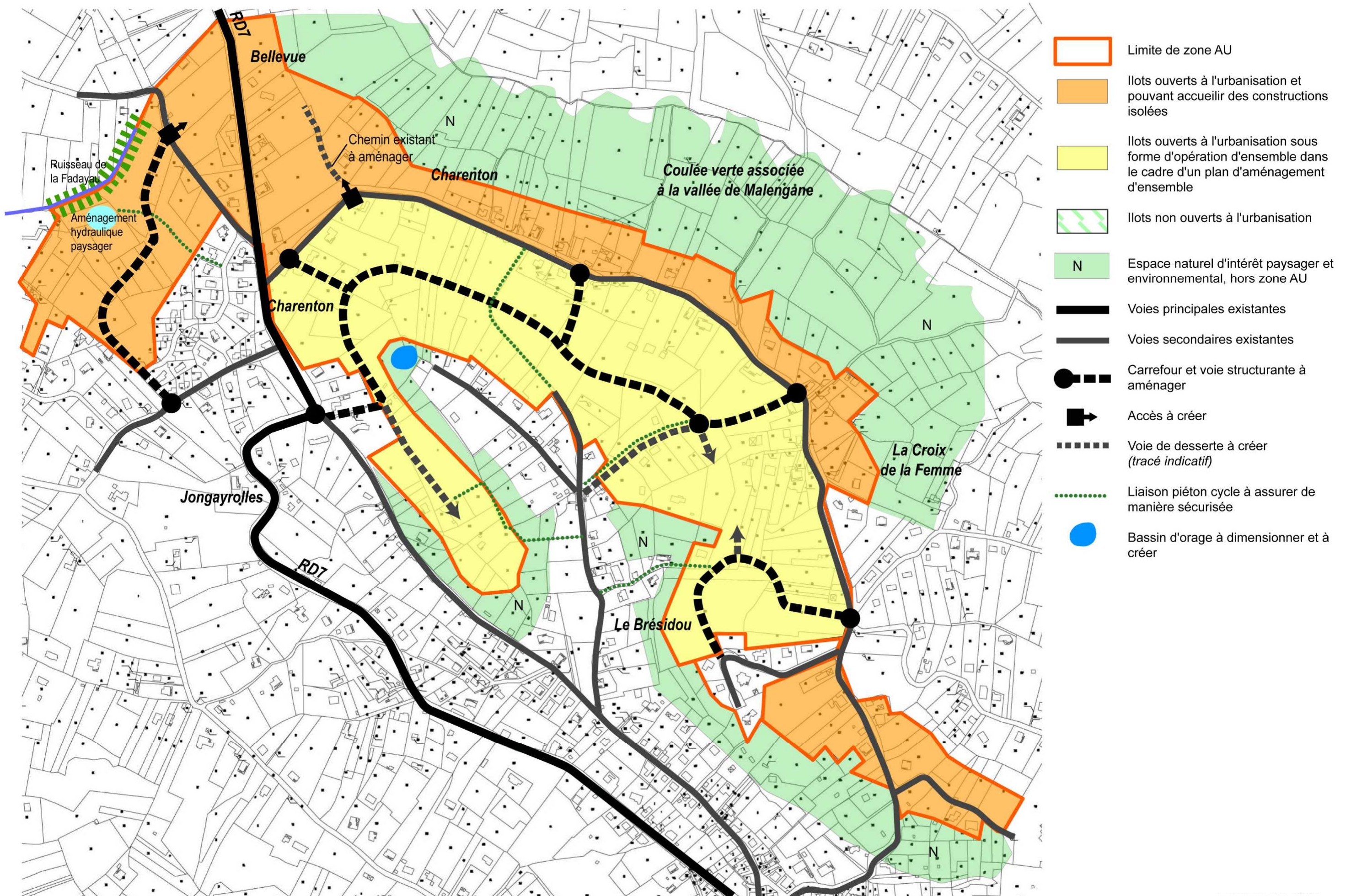
Valorisation du **maillage hydraulique** associé aux fossés-mères (petits fossés existants associés au fossé-mère) pour **conserver l'écoulement des eaux pluviales traditionnel** tout en maintenant des espaces naturels.






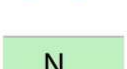



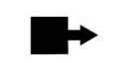


A l'intérieur des bassins versants délimités par les lignes de crête, en l'absence de réseau d'évacuation des eaux pluviales ou en cas d'insuffisance de celui-ci, les aménagements nécessaires à l'évacuation des eaux pluviales sont à réaliser sur les terrains concernés : ouvrages adaptés (bassin de rétention, réservoir, ...) pour la rétention, la régulation et l'évacuation des eaux pluviales en se raccordant au réseau de fossés existant ou à créer se déversant dans les cours d'eau.

La superficie des unités foncières devra être suffisante pour permettre l'installation du dispositif d'assainissement le plus adapté à la nature du sol et à la configuration du terrain.

#### *Dispositions soumises à compatibilité :*

- *Aménagement de bassin d'orage*
- *Plantations associées.*
- *Des cheminements piétons collectifs rejoignant les espaces verts le long des fossés-mères.*
- *Règles sur les limites : voir ci-dessus.*



-  Limite de zone AU
-  Ilots ouverts à l'urbanisation et pouvant accueillir des constructions isolées
-  Ilots ouverts à l'urbanisation sous forme d'opération d'ensemble dans le cadre d'un plan d'aménagement d'ensemble
-  Ilots non ouverts à l'urbanisation
-  Espace naturel d'intérêt paysager et environnemental, hors zone AU
-  Voies principales existantes
-  Voies secondaires existantes
-  Carrefour et voie structurante à aménager
-  Accès à créer
-  Voie de desserte à créer (tracé indicatif)
-  Liaison piéton cycle à assurer de manière sécurisée
-  Bassin d'orage à dimensionner et à créer

## **Secteur du Brésidou-Ouest**

La zone à aménager du Brésidou-Ouest est située au nord-ouest de la ville, à l'Est de la route départementale n°7 et accessible depuis un chemin nouvellement élargi.

Bordé par de l'habitat pavillonnaire diffus donnant sur la route départementale n°7 ou la côte de Landerose, ce site qui présente une situation de proximité idéale avec le centre-ville via le chemin des Sources en contre bas, souffre d'une topographie très prononcée et d'une orientation variée dans la combe.

L'aménagement de ce site devra être particulièrement soigné puisqu'il est entouré de constructions importantes et qu'il domine le quartier résidentiel du Brésidou.

### **Les orientations de ce secteur visent à :**

#### **1.1 – desservir la zone par un réseau viaire pouvant être étendu**

L'accès au terrain se fait aujourd'hui par un chemin qui a été élargi par la Commune, mais qui reste limité. Toute nouvelle sortie directe sur la RD n°7 est interdite.

Le réseau viaire devra être constitué d'une voie principale parcourant la combe, et de voies secondaires qui irrigueront la zone, elles-mêmes raccordées à la côte de Landerose par un passage entre deux constructions au Nord.

L'opération devra intégrer des cheminements piétons se raccordant au chemin des Sources au sud-est et à la route départementale n°7, vers la route des Vignobles.

Les voiries radiales de la combe seront bordées d'arbres d'alignement afin de reproduire les coupures végétales existantes sur le quartier.

#### **1.2 – Typologie de l'habitat recherchée**

En raison des contraintes topographiques (fortes pentes, fondations à surveiller), et environnementales (orientations d'une partie du terrain au nord, mare existante), des opérations d'ensemble d'habitat nous semblent plus à même de répondre à l'aménagement qualitatif de la zone ; cependant l'habitat pavillonnaire individuel ne sera pas proscrit dans la mesure où il répond aux orientations d'aménagement.

La rue se décomposera de la manière suivante :

Une voie de 5 m de large,

Un « frontage » public de 2,00 m de large de chaque côté de la voie. Ce « frontage » sera séparé de la voie par une bande caniveau pavée ou sera traité par des dalles végétalisées,

Un « frontage » privé de 2,20 m de large où sera implantée la deuxième place de stationnement de la parcelle.

L'organisation de l'habitat devra rechercher une bonne intégration

des constructions en R+1 de type rez-de-chaussée coté rue et rez-de-jardin coté bas, soit à l'alignement du domaine public ou bien à l'alignement du « frontage » privé soit à 2,20 m de la limite du domaine public coté bas de la voie,  
des constructions en R+1 coté haut à 5,20m maximum de l'alignement du domaine public avec un niveau rez-de-chaussée proche de celui de la voie.  
L'accès aux garages devra se faire directement depuis la voie, il ne sera pas autorisé de cheminement privé contournant la maison.  
Une place de stationnement supplémentaire (parking de midi) sera trouvée le long de la voie dans le « frontage » privé.

Des implantations différentes pourront être acceptées pour répondre aux problèmes d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite, sous réserve que le constructeur justifie de la bonne intégration paysagère de l'opération.

### **1.3 – Aspects environnementaux**

Une haie d'essences variées borde la route départementale et un espace boisé important limite le site à l'Est.

Les voies radiales seront bordées d'arbres d'alignement. La partie basse du terrain située en zone N accueillera un espace vert qui pourra recevoir des ouvrages hydrauliques.

La partie très pentue à l'entrée de l'opération (en orientation nord) sera conservée en espace naturel ou planté.

L'opération devra intégrer des ouvrages hydrauliques sous les espaces verts à l'Est ou sous voirie dans le cas d'une réalisation partielle sans espaces verts.



- Voie existante
- Voie à créer
- Pavillonnaire
- Opération groupée ou pavillonnaire
- Espace arboré existant à conserver et à valoriser
- ... Points hauts
- ⊗ Chemin piétonnier à créer
- Espaces verts pouvant accueillir des ouvrages hydrauliques

Les localisations de programmes, voiries et espaces verts sont mentionnées à titre indicatif et susceptibles d'évolution dans la phase de réalisation de l'opération



## **Secteur Vincenne- Charenton**

La zone à aménager de « Vincenne et Charenton » est située au nord-ouest de la ville, à l'angle de la route départementale n°7 et de la côte de Landerose ; elle s'étend sur une surface de 3ha environ.

Découpé par de l'habitat pavillonnaire donnant sur la RD n°7, la zone borde la côte de Landerose par un talus important ; de grandes bâtisses sont situées à l'opposé de la route. La partie Est du site plus pentue, entoure une construction donnant sur le chemin rural.

Avec une topographie idéale de plateau et dominant la ville et le quartier du Brésidou, l'aspect qualitatif de ce quartier réside dans le point de vue ouvert vers le Sud (vue sur les Pyrénées par temps clair), et ouvrant sur les coteaux Nord, Nord-Est.

**Les orientations de ce secteur visent à :**

### **1.1 – desservir la zone par un réseau viaire limité pour conserver l'aspect résidentiel de la zone**

Il sera créé une voirie à sens unique pour irriguer la zone afin de limiter l'importance du véhicule dans une opération à taille humaine et d'utiliser notamment la sortie par le chemin rural, afin d'offrir une sortie sécurisée sur la côte de Landerose.

La voirie sera bordée d'un cheminement piéton et de stationnements longitudinaux alternant avec des arbres d'alignement. Elle formera une boucle - en intégrant la canalisation d'irrigation - qui traverse l'opération et permet une desserte complète des opérations.

### **1.2 – Typologie de l'habitat recherchée**

Avec les éléments énoncés ci-dessus, et la desserte en assainissement eaux usées du terrain, la situation de ce site permet de créer :

- un habitat pavillonnaire dense (avec des terrains de surface pouvant être limitée à 400m<sup>2</sup>)
- ou bien un habitat mixte ou groupé sur la partie plateau, permettant ainsi d'exploiter et de valoriser ce site à fort potentiel.

Les constructions seront parallèles ou perpendiculaires à la voie nouvelle et resteront très proche de l'alignement (à 3 m au plus pour les constructions principales et 5m pour les garages).

Autour de la construction à l'Est, sera implanté un pavillonnaire plus lâche pour faire la liaison avec l'habitat existant. Les constructions seront implantées sur la partie haute du coteau afin de ne pas dégrader la qualité paysagère du coteau. Cela donnera à ces constructions une position plus favorable au respect des nouvelles obligations thermiques.

### **1.3 – Aspects environnementaux**

Il sera pris en compte les contraintes topographiques et environnementales pour une bonne intégration des constructions dans les coteaux.

L'aménagement de la partie plateau n'impose pas la réalisation d'un espace vert principal mais, en plus des arbres d'alignement de la voirie, l'opération devra intégrer une coupure végétale et piétonne et sera d'une manière générale largement paysagée soit au niveau des espaces communs, soit par l'intégration aux constructions d'éléments végétalisés (pergola ou autre).

La partie haute du talus bordant la cote de Landerose sera végétalisée avec de l'arbustif bas afin de conserver le point de vue au sud.

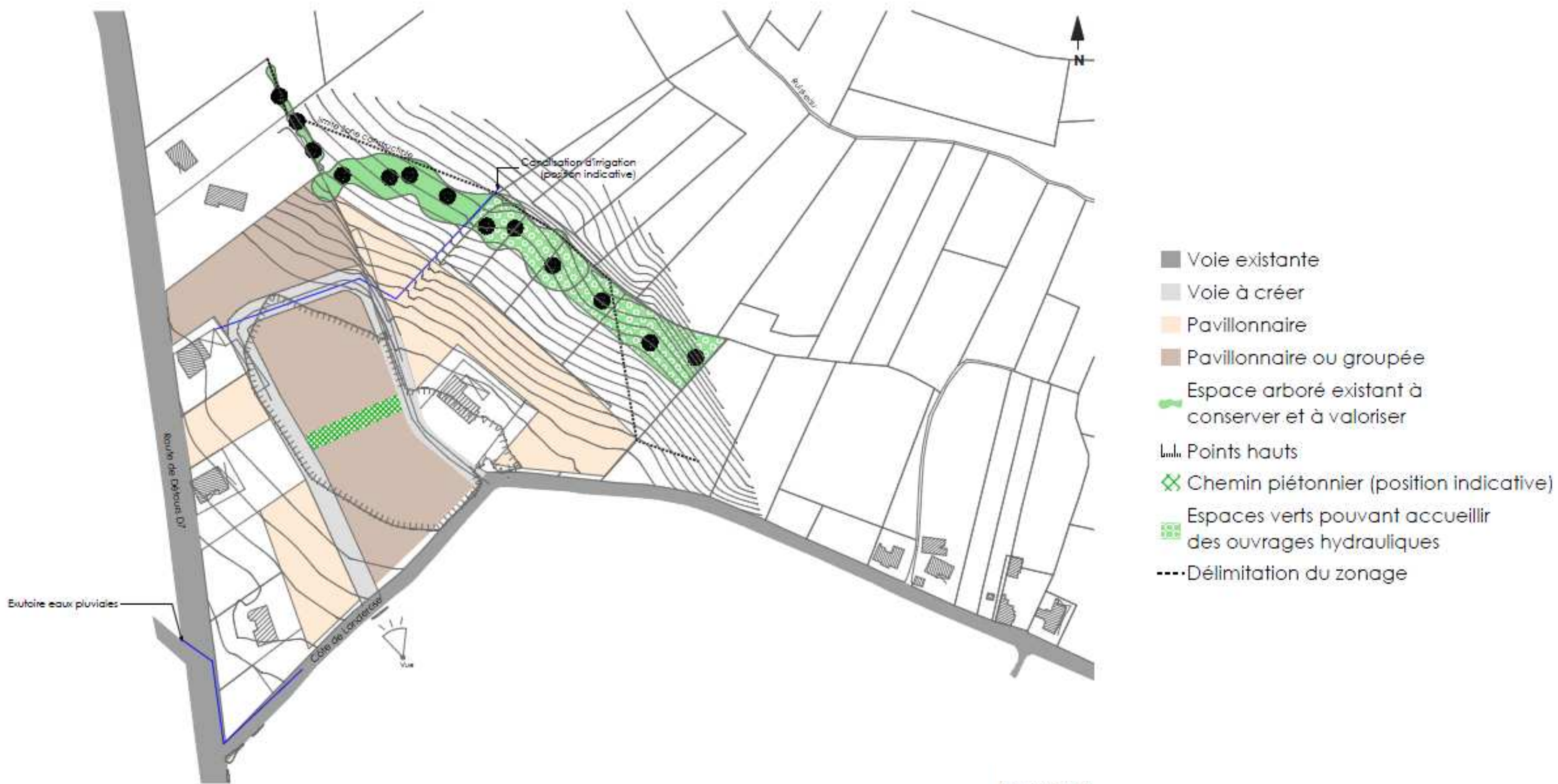
L'opération devra intégrer des ouvrages hydrauliques sous les espaces verts à l'Est ou sous voirie dans le cas d'une réalisation partielle sans espaces verts.

### **1.4 – Aspects techniques**

Le site est traversé par une canalisation d'irrigation (position indicative sur le schéma) qu'il est nécessaire de prendre en compte dans le projet.

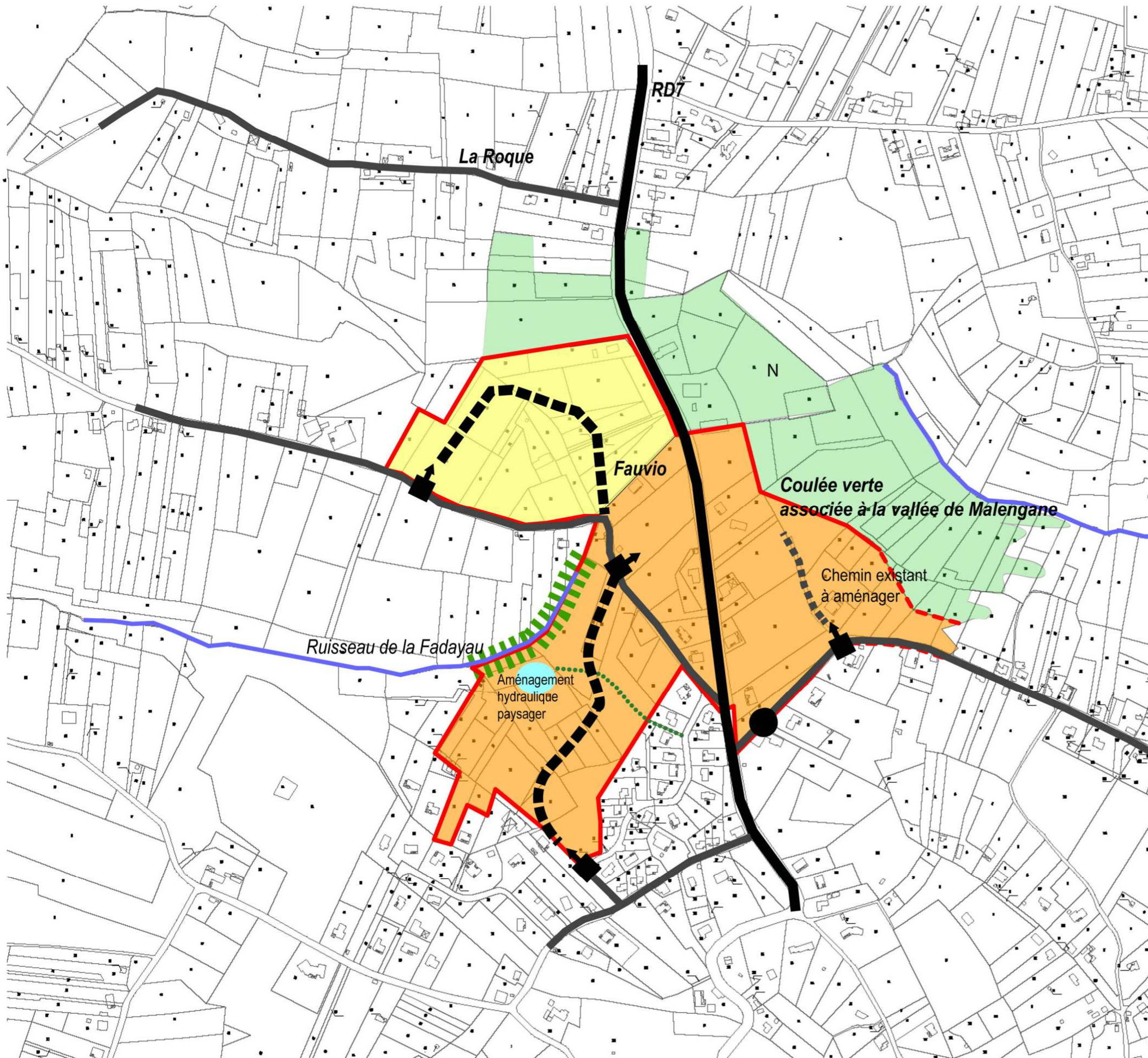
Cette opération sera nécessairement raccordée à l'assainissement collectif avec la réalisation éventuelle de relevage individuel ou collectif.



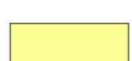


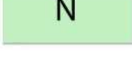



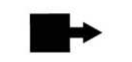



Les exutoires des eaux pluviales seront validés avec les services techniques pour éviter les rejets vers le vallon du Brésidou.



Les localisations de programmes, voiries et espaces verts sont mentionnées à titre indicatif et susceptibles d'évolution dans la phase de réalisation de l'opération

## **Secteur "Fauvio" (zones AU1, AU2)**



-  Limite de zone AU
-  Ilots ouverts à l'urbanisation et pouvant accueillir des constructions isolées
-  Ilots ouverts à l'urbanisation sous forme d'opération d'ensemble dans le cadre d'un plan d'aménagement d'ensemble
-  Ilots non ouverts à l'urbanisation
-  Espace naturel d'intérêt paysager et environnemental, hors zone AU
-  Voies principales existantes
-  Voies secondaires existantes
-  Carrefour et voie structurante à aménager
-  Accès à créer
-  Marge de positionnement possible des accès
-  Voie de desserte à créer (tracé indicatif)
-  Espace libre paysager et de recul des constructions à conserver ou à créer en bordure du cours d'eau
-  Liaison piétons-cycles à assurer de manière sécurisée



Ech. : 1/5000

## **Secteur Saint-Laurent Nord**

La zone à aménager de Saint Laurent Nord dans le secteur de Fauvio est située au nord-ouest de la ville, à l'Ouest de la route départementale n°7 et est accessible depuis le chemin de Clavel au Nord et la rue Georges Brassens au Sud.

Bordé par une opération de lotissement dense des années 1990 au Sud-est, et quelques grandes parcelles à l'Est et à l'Ouest, le site s'inscrit dans un thalweg avec des pentes importantes (10 à 20%) et une orientation entre Nord et Ouest.

Ce terrain est limité au nord par un fossé important qui devient un ruisseau en fond de combe à l'angle nord-ouest de l'opération.

L'aspect qualitatif de ce site réside dans sa situation géographique proche de la ville et des artères de circulation et son point de vue ouvert vers le Nord-Ouest, terres de vignes et de vergers.

### **Les orientations de ce secteur visent à :**

#### **1.1 – desservir la zone par un réseau viaire pouvant être étendu**

Une voie principale traversera le site pour relier le chemin de Clavel et la rue Georges Brassens. Une voie secondaire pourra alimenter la partie la plus basse de l'opération et permettre une extension à terme vers l'Ouest.

Le tronçon de voirie perpendiculaire à la pente sera bordé d'arbres d'alignement afin de reproduire les coupures végétales existantes. Ce traitement sera repris le long du cheminement pluvial à créer au Sud-ouest qui récupère les eaux de l'ex-lotissement Betac.

L'opération devra intégrer un cheminement piéton raccordant ceux de cette même opération.

#### **1.2 – Typologie de l'habitat recherchée**

En raison des contraintes topographiques (fortes pentes, fondations à surveiller), et environnementales (orientation difficile du site), l'opération pourra mixer des opérations d'ensemble d'habitat groupé et de l'habitat pavillonnaire.

L'attention des aménageurs est attirée sur l'obligation de réaliser une bonne intégration paysagère de l'opération en tenant compte notamment :

- du respect des contraintes thermiques qui guideront les orientations des constructions,
- de l'intégration des constructions dans la pente (demi-niveau, R+1 préférentiel),
- du positionnement des constructions à proximité des voies afin d'éviter de trop grands terrassements,
- des accès directs aux garages depuis la voie.

### **1.3 – Aspects environnementaux**

Les zones à fortes pentes, notamment au Nord à la liaison avec le chemin de Clavel seront conservé en espace naturel ou planté (cf contrainte ci-dessous).

Le tronçon de voirie perpendiculaire à la pente sera bordé d'un large espace naturels piétonnier et planté d'arbres d'alignement (la plateforme aura une largeur d'au moins 10m) afin de créer une coupure végétale, et sera prolongé au sud-est par un cheminement piéton jusqu'au lotissement existant.

Les fossés existants ou à créer en limite d'opération (nord et sud-ouest) seront aussi bordés d'une bande naturelle ou plantée.

Une large partie en bas du terrain accueillera un espace vert qui pourra recevoir les ouvrages hydrauliques nécessaires à l'opération.

### **1.4 – Aspects techniques**

Le site est traversé par une canalisation d'irrigation (position indicative sur le schéma) qu'il est nécessaire de prendre en compte dans le projet.

Ce site est aussi traversé partiellement par un réseau pluvial au sud de l'opération en amont du fossé à aménager.

Cette opération sera nécessairement raccordée à l'assainissement collectif par la réalisation d'un relevage (ou le déplacement de celui en place sur le lotissement au Nord).

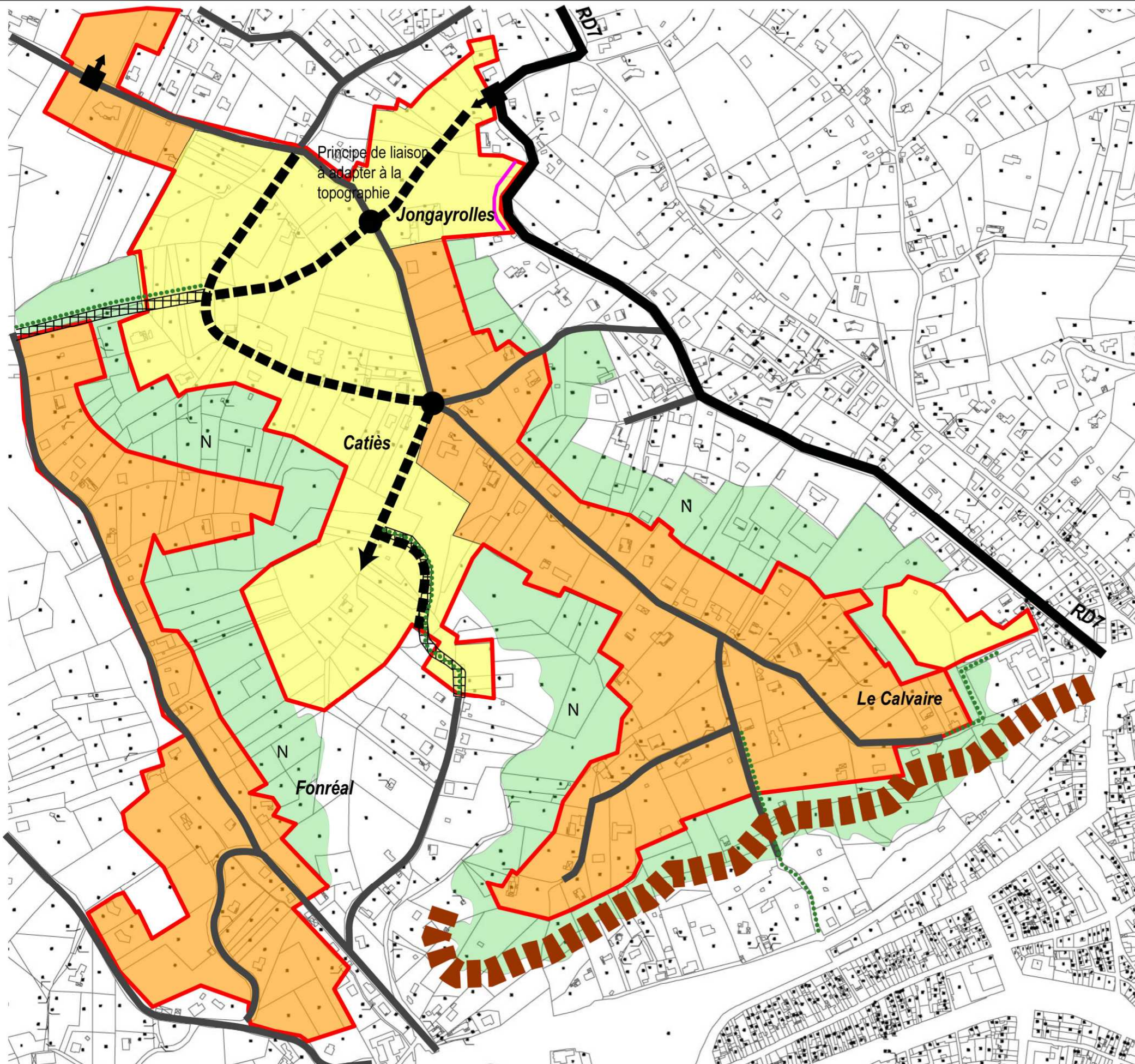






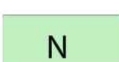








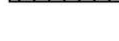
- Voie existante
- Voie à créer
- Opération groupée ou mixte
- Pavillonnaire (env 1000m<sup>2</sup>)
- Espace arboré existant à conserver et à valoriser
- Points hauts
- Chemin piétonnier
- Espaces verts pouvant accueillir des ouvrages hydrauliques
- Espace vert ou naturel

Les localisations de programmes, voiries et espaces verts sont mentionnées à titre indicatif et susceptibles d'évolution dans la phase de réalisation de l'opération.

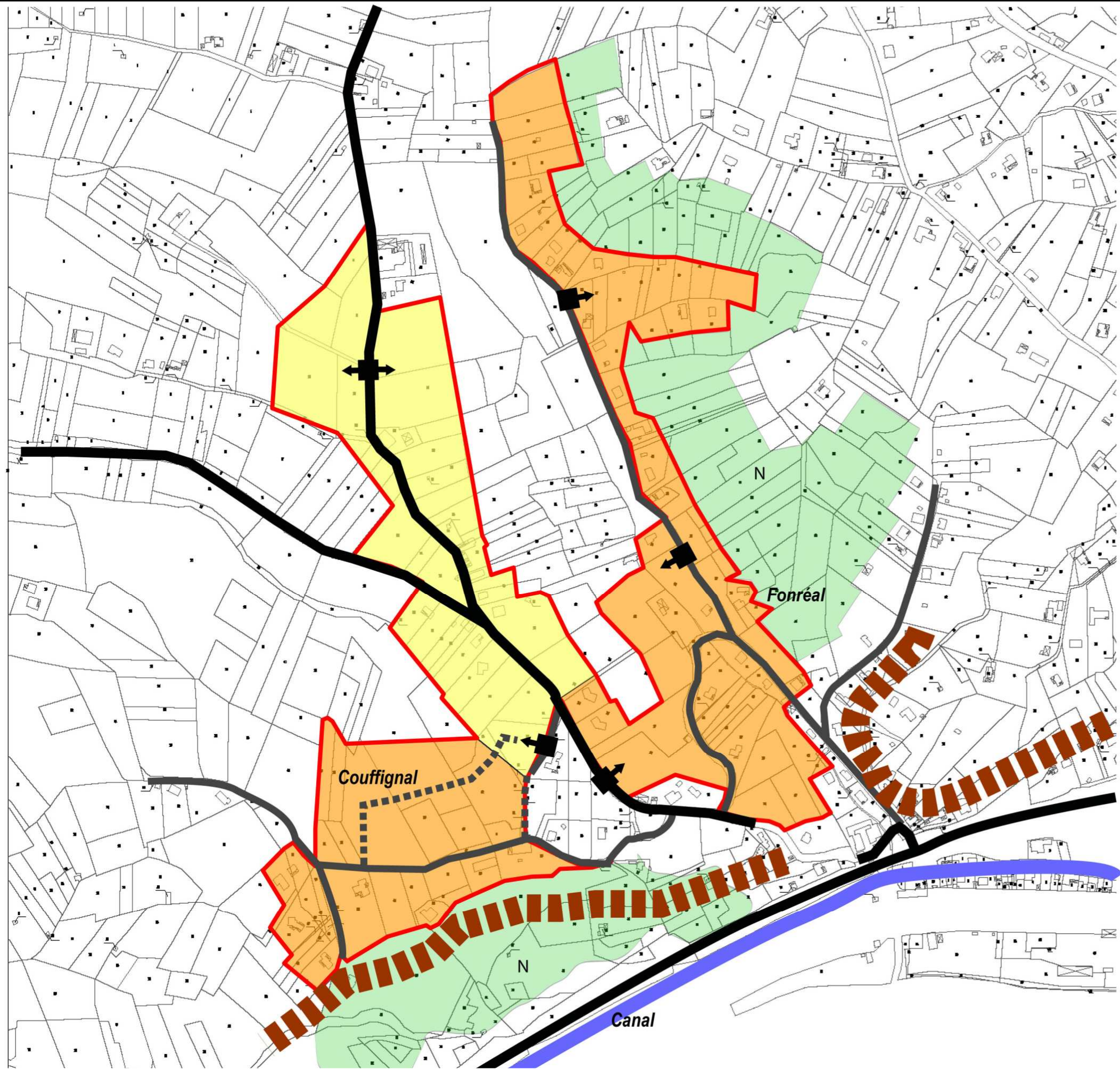


## **Secteur "Catiès" (zones AU1, AU2)**



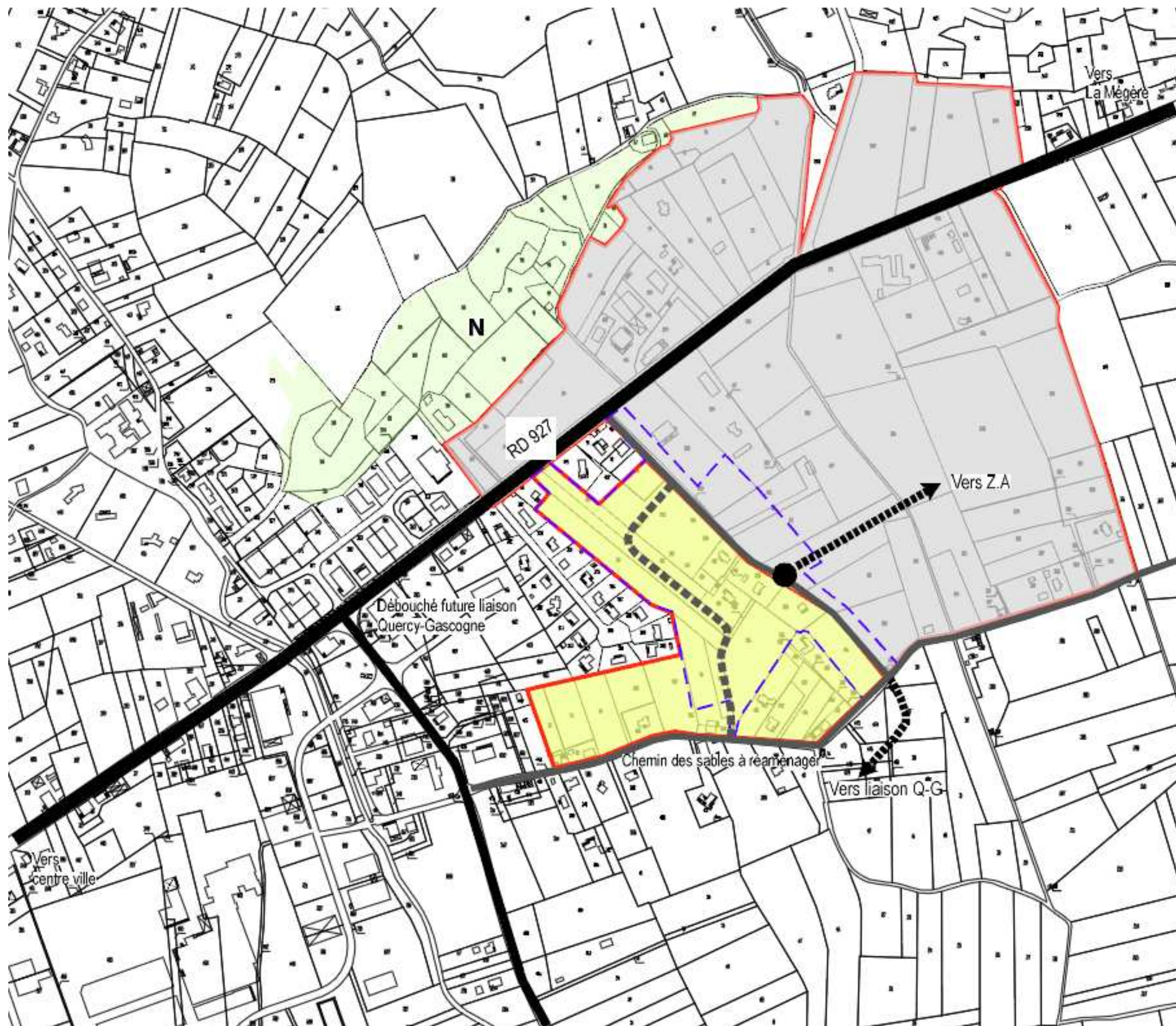
-  Limite de zone AU
-  Ilots ouverts à l'urbanisation et pouvant accueillir des constructions isolées
-  Ilots ouverts à l'urbanisation sous forme d'opération d'ensemble dans le cadre d'un plan d'aménagement d'ensemble
-  Ilots non ouverts à l'urbanisation
-  Espace naturel d'intérêt paysager et environnemental associé à la coulée verte correspondant aux vallées de Laujol et Malengane, hors zone AU
-  Ligne de crête, coteau boisé
-  Voies principales existantes
-  Voies secondaires existantes
-  Carrefour et voie structurante à aménager
-  Accès à créer
-  Voie de desserte à créer (tracé indicatif)
-  Section de voie où les accès directs aux parcelles sont interdits
-  Liaison piéton cycle à assurer de manière sécurisée
-  Emplacement réservé au PLU pour l'aménagement de liaisons nouvelles

## **Secteur "Couffignal" (zones AU1, AU2)**



- Limite de zone AU
- Ilots ouverts à l'urbanisation et pouvant accueillir des constructions isolées
- Ilots ouverts à l'urbanisation sous forme d'opération d'ensemble dans le cadre d'un plan d'aménagement d'ensemble
- Ilots non ouverts à l'urbanisation
- N Espace naturel d'intérêt paysager et environnemental, hors zone AU
- Voies principales existantes
- Voies secondaires existantes
- Carrefour et voie structurante à aménager
- Accès à créer
- Voie de desserte à créer (tracé indicatif)
- Ligne de crête, premier coteau boisé

## **Secteur "Saint Pierre" (zones AU1, AU2)**



- Limite de zone AU
- Ilots ouverts à l'urbanisation et pouvant accueillir des activités
- Ilots ouverts à l'urbanisation sous forme d'opération d'ensemble dans le cadre d'un plan d'aménagement d'ensemble
- Périmètre de ZAC
- N Espace naturel d'intérêt paysager et environnemental, hors zone AU
- Voies principales existantes
- Voies secondaires existantes
- Carrefour et voie structurante à aménager
- Accès à créer
- Voie de desserte à créer (tracé indicatif)
- Liaison piéton cycle à assurer de manière sécurisée

## **Secteur "La Roques" (zones AU2)**

La zone à aménager de « La Roques » est située au nord de la ville, le long de la route départementale n°7 en face de la jonction avec la côte des Lièvres. Elle est accessible depuis le chemin de la Roques.

Non raccordé à l'assainissement collectif, ce secteur est bordé au sud par de l'habitat pavillonnaire donnant sur le chemin de la Roques.

Il est constitué d'un thalweg orienté Est-Ouest avec un vallon orienté nord et un orienté Sud. Le fond de vallon est parcouru par un talus marqué, puis, à l'Ouest par un fossé bordé d'arbres.

Aucune sortie n'est autorisée directement sur la RD n°7, en raison d'une part de la présence d'un talus très pentu et de la situation en courbe de la départementale.

### **Les orientations de ce secteur visent à :**

#### **1.1– Desservir la zone par un réseau viaire pouvant être étendu**

En cas d'opération globale, il sera privilégié une voie principale en sens unique pour desservir les terrains (en nombre limité).

Le traitement de la voirie sera simple, rural et bordé d'arbres d'alignement en fond de vallon.

Une large trame naturelle ou végétale sera créée au Sud de l'opération sur la partie la plus pentue et orientée au Nord. Elle pourra intégrer un cheminement doux traversant.

#### **1.2 – Principe d'aménagement**

Ce site est destiné à recevoir uniquement de l'habitat pavillonnaire respectant les surfaces nécessaires à la réalisation de l'assainissement autonome.

Les constructions devront être implantées dans des bandes organisées et aucune construction en « second rideau » ne pourra être réalisée.

L'attention des aménageurs est attirée sur l'obligation de réaliser une bonne intégration paysagère de l'opération :

- le respect de contraintes thermiques qui guideront les orientations des constructions (au sud ou parallèle à la voie Est-Ouest)
- l'intégration des constructions dans la pente (demi-niveau, R+1 préférentiel)
- le positionnement des constructions à proximité des voies afin d'éviter de trop grands terrassements
- des accès directs aux garages depuis la voie.

La partie basse du terrain accueillera un espace vert qui recevra les ouvrages hydrauliques nécessaires à l'opération.





- Voie existante
- Voie à créer
- Opération groupée
- Pavillonnaire (env 1500m<sup>2</sup>)
- Espace arboré existant à conserver et à valoriser
- ||||| Points hauts
- ⊗ Chemin piétonnier
- Espaces verts pouvant accueillir des ouvrages hydrauliques
- Espace vert ou naturel
- ⊗ Zone d'implantation des constructions principales

Les localisations de programmes, voiries et espaces verts sont mentionnées à titre indicatif et susceptibles d'évolution dans la phase de réalisation de l'opération

### **3. Les orientations particulières d'aménagement des secteurs urbanisés et à urbaniser de l'Est Moissagais et de la Zone du Luc**

Les orientations particulières d'aménagement des secteurs urbanisés et à urbaniser de l'Est Moissagais et de la zone du Luc ont pour objet d'apporter des réponses à la structuration ou à la restructuration de quartiers de la commune de Moissac.

L'orientation de l'Est Moissagais se présente comme suit :

- Introduction
- Définition des 5 sous-parties suivantes : parti d'aménagement et schémas
  - o la Dérocade,
  - o secteur du chemin de Calas
  - o articulation de la RD 927,
  - o Croix de Lauzerte,
  - o débouché de la RD 118.

Elle concerne les secteurs et zones suivantes : UX, UXi, UXh, UXih, U4, U4i, U4c, U4ic.

L'orientation de la zone du Luc se présente comme suit :

- Introduction
- Parti d'aménagement
- Schémas de principes et exemples

Elle concerne les secteurs et zones suivantes : AUXI, AUXil.

## **Secteur "Est Moissagais"**

## Introduction

L'est de Moissac est aujourd'hui une mosaïque de territoires entretenant peu de liens. La volonté de développer un faubourg depuis la Derrocade jusqu'au débouché de la RD 118 doit redonner un lien et une identité à tout le secteur.

La mise en place de ce faubourg nécessite d'enclencher plusieurs aménagements à court terme :

- La **transformation de la RD 927 en véritable boulevard urbain** depuis la voie ferrée jusqu'au débouché de la jonction Quercy Gascogne.
- La réalisation de petites opérations en bordure de la RD 927 visant à **redonner des espaces publics de proximité**.

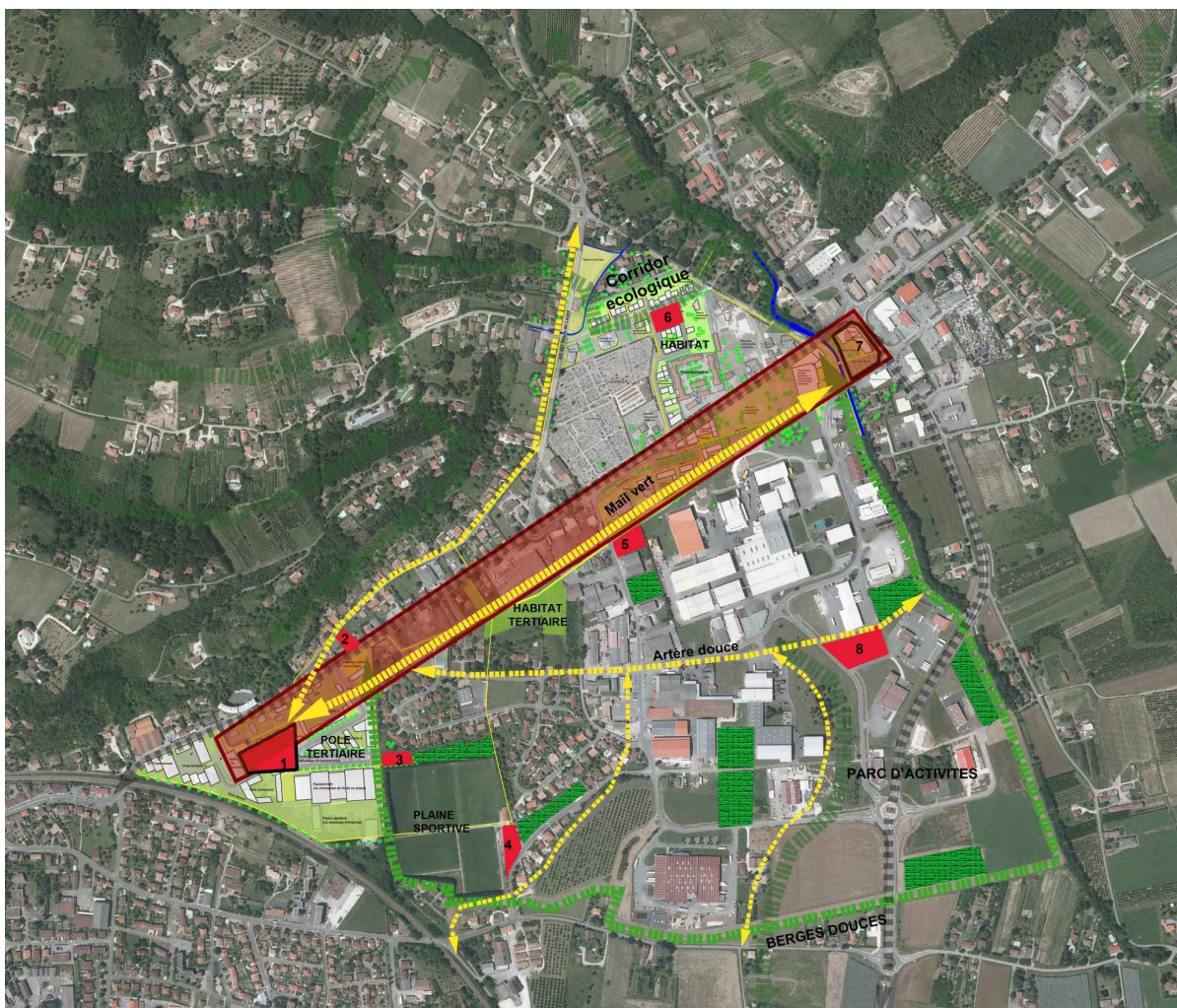
- L'aménagement d'un écoquartier sur la Croix de Lauzerte dont la programmation ne vienne pas concurrencer le futur petit pôle commercial situé en bordure de la RD 927 (au droit de la gendarmerie).

Le faubourg ne peut être dissocié de la voie verte créée en fond de parcelle : c'est elle qui imprime le nouvel état d'esprit du quartier où la voiture ne dicte plus tout.

C'est ce lien vert qui recrée les continuités des corridors écologiques, qui propose une alternative à la voiture, qui fait découvrir les intérieurs d'îlot. C'est le véritable fil vert du faubourg.

Au-delà des opérations citées, l'identité de l'Est moissagais peut être insufflée à tout projet, notamment en définissant une charte urbanistique, architecturale et paysagère sur mesure (sur les espaces publics en particulier).

L'orientation d'aménagement sur l'est de Moissac reprend les secteurs de l'Ouest vers l'Est : la Derrocade, le chemin de Calas, l'articulation et la Croix de Lauzerte et enfin le débouché sur la RD 118.



## 1- La Dérocade

### **Intensions**

Les contraintes en termes d'inondation ne permettent pas de prévoir de l'habitat sur le secteur de la Derrocade : seules des vocations commerciales, tertiaires ou de loisirs peuvent être envisagées.

Le secteur de la Derrocade est actuellement marqué par une grande étendue d'enrobé autour de laquelle s'articulent des bâtiments d'entrepôts, une salle de spectacles. Cet espace de 2,5 hectares n'est pas aujourd'hui très visible, car situé en second rideau par rapport à l'axe de la RD 927.

Le vide créé par cet espace est intéressant : il met en perspective les coteaux, laisse à voir l'organisation de toute la zone depuis les digues.

Sa position à l'articulation entre le centre historique et le futur faubourg lui confère un potentiel intéressant pour l'aménagement d'un parking de délestage pour les touristes, relayé par navette et circuit piétonnier guidé.

Si l'activité décroît, les grands bâtiments industriels existants pourraient retrouver une nouvelle vocation sportive ou de loisirs en lien avec les terrains de grands jeux plus à l'Est.

### **Le parti d'aménagement**

Le parti d'aménagement prévoit la création d'**une rue intérieure** connectée en double sens à la RD 927 au Nord Est et en sens unique (entrant) depuis l'Ouest. Le profil de la rue principale réserve un large espace piétonnier et des stationnements latéraux.

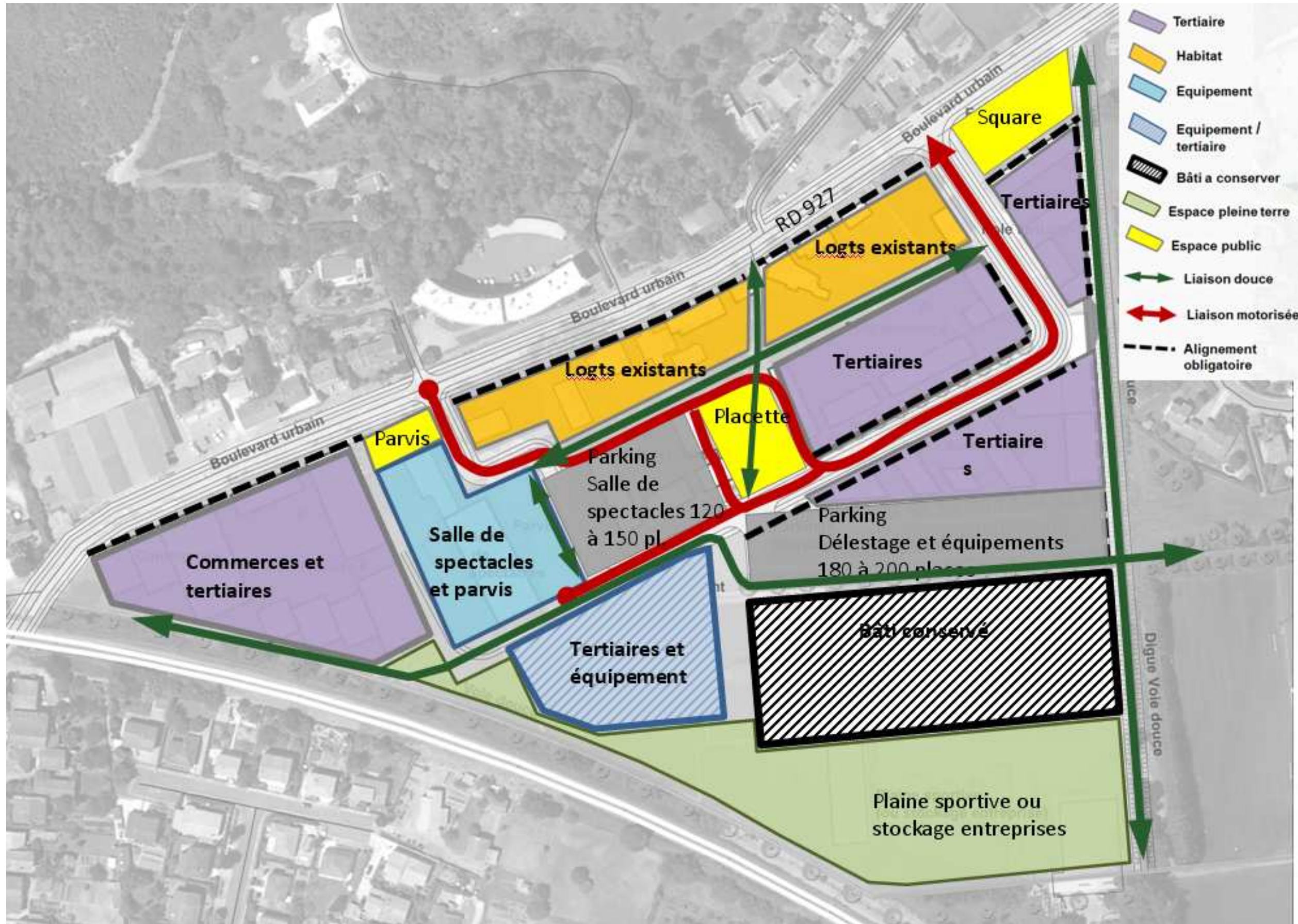
Ces voies desservent un **espace central (placette)** qui deviendra le cœur du **nouveau quartier à dominante tertiaire et de loisirs**. Les îlots tertiaires se développeront au fur et à mesure de la viabilisation de la rue principale.

L'imposant bâti au sud sera conservé : sa structure et son volume pourraient servir à l'accueil de sports spécifiques en indoor. L'arrière de ce bâti pourrait être l'objet de l'extension des terrains de sport existants.

Les abords de la salle de spectacles pourraient être améliorés afin de créer un véritable parvis, aussi bien depuis la RD 927 que depuis le cœur du nouveau quartier.

Derrière les îlots d'habitation existants en bordure de la RD 927, **une voie verte plantée** permettra de gérer les transitions entre le nouveau quartier et l'ancien. Elle rejoint une **voie douce aménagée le long de la voie ferrée**. Les emprises en contact de la voie ferrée seront laissées en pleine terre : ils formeront un corridor vert nord sud.

Le chemin des Vignes et l'impasse qui le prolonge sont réaménagés pour favoriser les circulations piétonnes.



## **2- Chemin de Calas**

### **Intensions**

La mise en place du faubourg est structurée au nord par la transformation de la RD 927 en boulevard urbain et au sud par l'aménagement d'une voie douce au cœur de la mixité des quartiers est.

La continuité du maillage doux est importante pour la cohérence des aménagements prévus à l'est de Moissac.

Les terrains au nord du chemin de Calas présentent des opportunités foncières qu'il convient dès à présent de lier avec le reste du quartier et des évolutions (Derrocade et Articulation).

Dans cette optique, les connexions douces et motorisées ont donc été revues en conséquence et font l'objet d'une orientation d'aménagement.

### **Le parti d'aménagement**

L'orientation d'aménagement propose d'une part une jonction motorisée lourde entre le giratoire de la RD 927 et la rue des Cerises.

Cette connexion permettrait de mieux gérer les débouchés sur la RD 927 et de supprimer notamment le carrefour avec la rue des Cerises.

En termes de déplacement doux, il paraît important :

- d'une part de connecter le cheminement piéton existant (lotissement rue Montaigne) avec le boulevard urbain (RD 927) et le Chemin des Vignes. Cette connexion permettra les jonctions douces vers la Derrocade.
- D'autre part de connecter le secteur du chemin de Calas avec l'articulation plus à l'Est.





### **3- L'articulation RD 927**

#### **Intensions**

Actuellement, la croix de Lauzerte et Saint-Michel n'entretiennent que peu d'échanges. La zone de Saint Michel est majoritairement consacrée à la fruiticulture. Elle dégage une ambiance de zones industrielle et artisanale active avec des nuances cependant .

- L'Ouest (rue des Cerises) est composé d'un tissu plus ancien (par rapport à l'Est), bâti parfois délabré composé essentiellement d'entrepôts. La rue des Cerises semble dévolue essentiellement au conditionnement et à la logistique. Ces implantations pourraient peut-être être pensées à terme en lien avec le contournement car générateur de beaucoup de déplacements PL.

- Un noyau d'activités au process à priori complexe occupe le cœur de la ZA (en rouge sur la carte ci-contre).

- Les implantations récentes se font au gré des opportunités foncières en lien avec le contournement (tissu vert sur la carte).

- Le sud de la zone interroge en termes de perspectives paysagères : les nouvelles enseignes devraient privilégier une implantation et une architecture en transition avec les paysages de la plaine du Tarn.

L'activité de Saint Michel contraste avec les occupations de la Croix de Lauzerte (cimetière, gendarmerie).

Ces territoires semblent aujourd'hui opposés par l'activité qu'ils dégagent, mais la géographie du site et le lien entre la polyculture des coteaux et la fruiticulture de la vallée peut être exploitée pour donner un axe commun de développement à l'est moissagais.

Le foncier disponible entre la gendarmerie et la zone industrielle constitue une opportunité foncière pertinente pour penser à moyen terme le développement d'un petit pôle commercial. La visibilité des terrains depuis la RD 927, leur position géographique par rapport aux développements de l'habitat sur l'est moissagais constituent des atouts forts pour le commerce et les services de proximité.

L'aménagement de petits collectifs autour d'un petit espace public et d'une surface de parking pourrait constituer une des premières opérations du faubourg.

#### **Le parti d'aménagement**

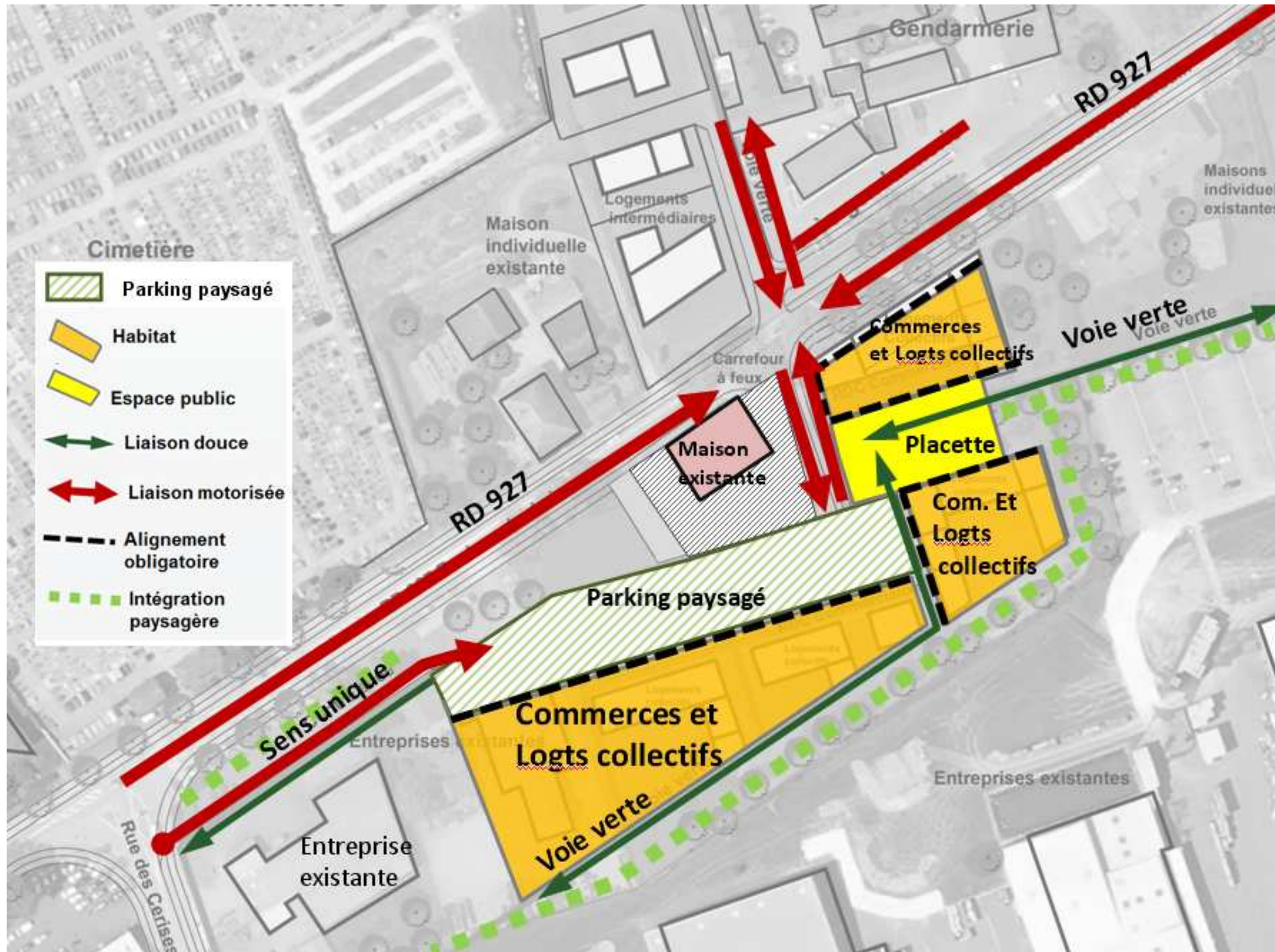
La desserte du pôle commercial et d'habitats pourrait se réaliser par une voie en sens unique depuis la rue des Cerises, traitée comme une contre allée gérant les entrées sorties des entreprises existantes. Un accès à double sens est également prévu depuis un nouveau carrefour à feux sur la RD927. Celle-ci est traitée comme un boulevard urbain jusqu'au débouché de la liaison Quercy Gascogne.

Ce pôle s'articule autour d'un parking paysagé qui crée une esplanade devant des petits immeubles de logements collectifs où les rez-de-chaussée sont tous à vocation commerciale.

Au sud, la voie verte cadre les îlots d'habitations. Elle se poursuit en direction de la RD 118.

Une placette vient conforter le petit pôle qui pourra ainsi proposer une éventuelle offre de restauration en terrasse.

En bordure de la RD 927, une maison existante en bon état est conservée : sa présence n'empêche pas le développement de ce petit pôle même si elle en diminue son effet vitrine.



## **4- Croix de Lauzerte**

### **Intensions**

La Croix de Lauzerte souffre d'un déficit d'image.

Ce secteur est aujourd'hui tangenté, traversé, mais n'est quasiment pas vécu.

Le triangle fonctionne comme un grand giratoire où les gens ne retiennent pas le contenu du centre trop occupé à transiter entre les locomotives commerciales (Intermarché, centre de Moissac et zones commerciales de Castelsarrasin).

Aujourd'hui la Croix de Lauzerte ne rapproche pas les coteaux des activités fruiticoles de la vallée : elle agit comme une interface dispatchant les flux des coteaux dans les deux directions de la RD 927.

La RD927 ne présentant pas des séquences clairement marquées, les personnes confondent les implantations et ne perçoivent pas les distances.

Lieu de passage et de travail, la Croix de Lauzerte possède de nombreux atouts pour développer un cadre de vie attrayant.

**La Croix de Lauzerte présente un déficit d'image et d'identité qu'elle pourrait combler en s'inspirant des caractéristiques du paysage et de l'activité locale fortement identitaires**

### **Le parti d'aménagement**

Les aménagements de la Croix de Lauzerte visent à créer un écoquartier structuré autour d'un petit espace public central. Le but est de proposer une mixité de logements avec des densités permettant une bonne transition avec l'existant.

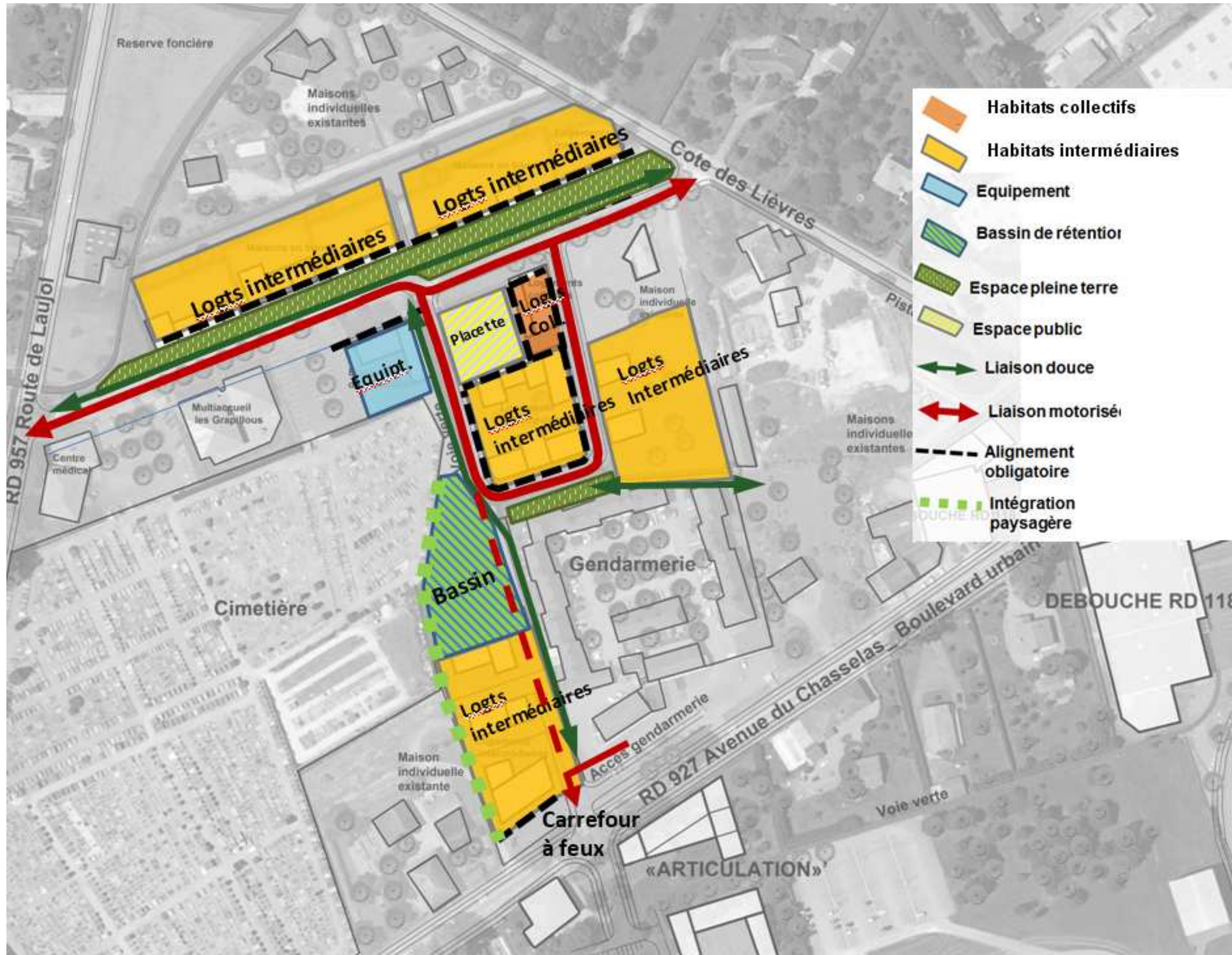
Ainsi au nord sont prévus des logements en bandes permettant de structurer la première rue du quartier (axe Est / Ouest desservant les équipements actuels : centre médical et crèche multi accueil). Leur faible gabarit permettra de ne pas impacter les pavillons existants plus au nord et leur retrait par rapport à la voie permettra de ménager une coulée verte accompagnant une liaison piétons / cycles reliant la RD 957 à la côte des Lièvres

Depuis cet axe, une boucle viendra desservir un petit espace public de proximité structuré par du logement collectif et des îlots de logements intermédiaires. Cette placette incarmera la nouvelle image du quartier et constituera le cœur.

Plus à l'est, des îlots de logements intermédiaires devront proposer une densité assez élevée tout en assurant une bonne intégration avec des voisinages aux gabarits hétérogènes. Un cheminement piétons cycles reliera le cœur de la Croix de Lauzerte avec les opérations prévues plus à l'Est.

Une rue nord / sud, accompagnée d'un cheminement piétons cycles reliera la Croix de Lauzerte à la RD 927 en débouchant sur un carrefour à feux. Une réservation est prévue pour un bassin de rétention en bordure du cimetière.

A l'extrémité sud, des logements intermédiaires organiseront l'entrée du quartier en cohérence avec les aménagements du secteur articulation.



## **5- Le débouché de la RD 118**

### **Intensions**

Le débouché de la RD 118 (liaison Quercy Gascogne) est la nouvelle porte d'entrée Est de Moissac. Elle est aujourd'hui une zone commerciale sans qualité particulière.

Pourtant le site présente des qualités peu mises en valeur : le ruisseau de Laujol jouxte les parkings de la cafétéria et la station services.

L'espace souvent inoccupé du parking permet des vues sur les coteaux. La présence d'un ancien centre commercial aujourd'hui à l'abandon participe à l'ambiance morose du site.

Hors peu de site présente une telle dimension intercommunale, et un effet vitrine aussi évident, situé à la croisée d'axes de circulation importants (Moissac\_Montauban / Moissac\_A62).

Il semble donc important aujourd'hui de reconsidérer ce foncier sous un nouvel éclairage.

Les automobilistes ayant emprunté l'axe de la RD 118 ont compris l'identité du territoire et ont pu admirer la beauté des paysages de cultures fruiticoles de l'Est moissagais.

Devant le manque de structuration de la vente des produits locaux sur la zone de Saint Michel (lieux souvent confinés avec peu d'effet vitrine), il paraît intéressant de penser un futur lieu liant activités commerciales et promotion du terroir. Sur le principe d'une halle, ou d'un dépôt vente, les producteurs locaux pourraient bénéficier d'un commerce bien placé et facilement accessible.

Ce lieu pourrait être accompagné d'espaces didactiques sur la production locale, les appellations et labels (halle de découvertes et/ou maison du terroir), voire d'un espace de restauration. Il pourrait également être le point de départ de circuit de découverte de la filière fruiticole.

Le bâtiment aujourd'hui à l'abandon devrait trouver une affectation en lien avec la filière fruiticole pour appuyer la démarche et former un pôle cohérent. L'aménagement des espaces publics permettraient de remettre le ruisseau de Laujol en valeur.

### **Le parti d'aménagement**

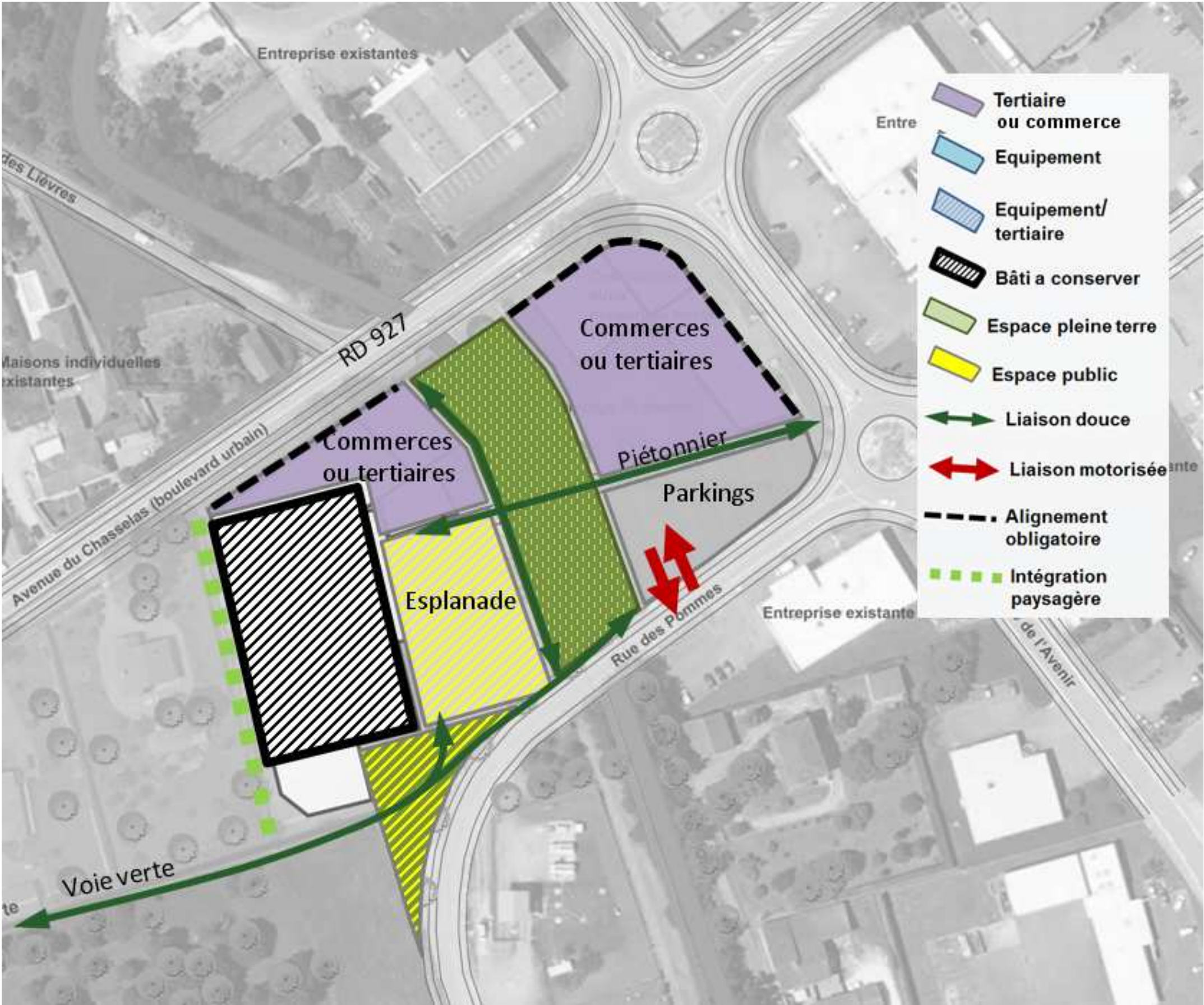
Les aménagements du débouché de la liaison Quercy Gascogne devront remettre en valeur le ruisseau du Laujol afin que son passage soit mieux perçu depuis la RD 927.

La composition s'articulera autour du bâtiment existant pour lequel une esplanade piétonne pourrait être pensée. L'actuel pont sera dévolu aux piétons.

A la place de l'actuelle cafétéria et en cas de mutation de cette dernière, pourra se développer une maison du terroir et plusieurs cellules commerciales en lien avec la fruiticulture.

Un parking avec accès sur la rue des Pommes sera aménagé à l'extrémité sud est du site.

Le débouché de la voie verte provenant de l'articulation sera réceptionné sur l'esplanade si la maîtrise est publique ou a défaut sur les espaces verts en bordure du Laujol.



## **Secteur "Zone du Luc"**

## Introduction

Le plan de composition de la zone du Luc détourné ci-dessous s'inscrit dans une réflexion paysagère et urbaine globale de l'entrée de ville et des quartiers est de Moissac.

« Redonner une composition et une cohérence » au secteur a été le principal but de la composition.

Ainsi, une trame verte, des liaisons douces, des espaces tampons entre les différents îlots (habitat, commerces, activités), des principes d'aménagements des voiries publiques... ont été détaillés afin de créer un « morceau de ville » cohérent quant au territoire et quant à ses fonctions, tout en respectant l'environnement « hôte ».

Un permis d'aménager a été réalisé pour les secteurs B et C. Le présent document constitue l'orientation d'aménagement et de programmation du secteur A.





## Le parti d'aménagement

Le secteur A est voué au développement d'activités, en lien avec le centre commercial plus à l'est et en complémentarité des implantations déjà existante le long de la RD 927 et de celles prévues dans le permis d'aménager plus au sud. Le relief fortement marqué (au nord), les contraintes liées à l'inondation (voir PPRI) et au passage d'une ligne HT guideront les aménagements.

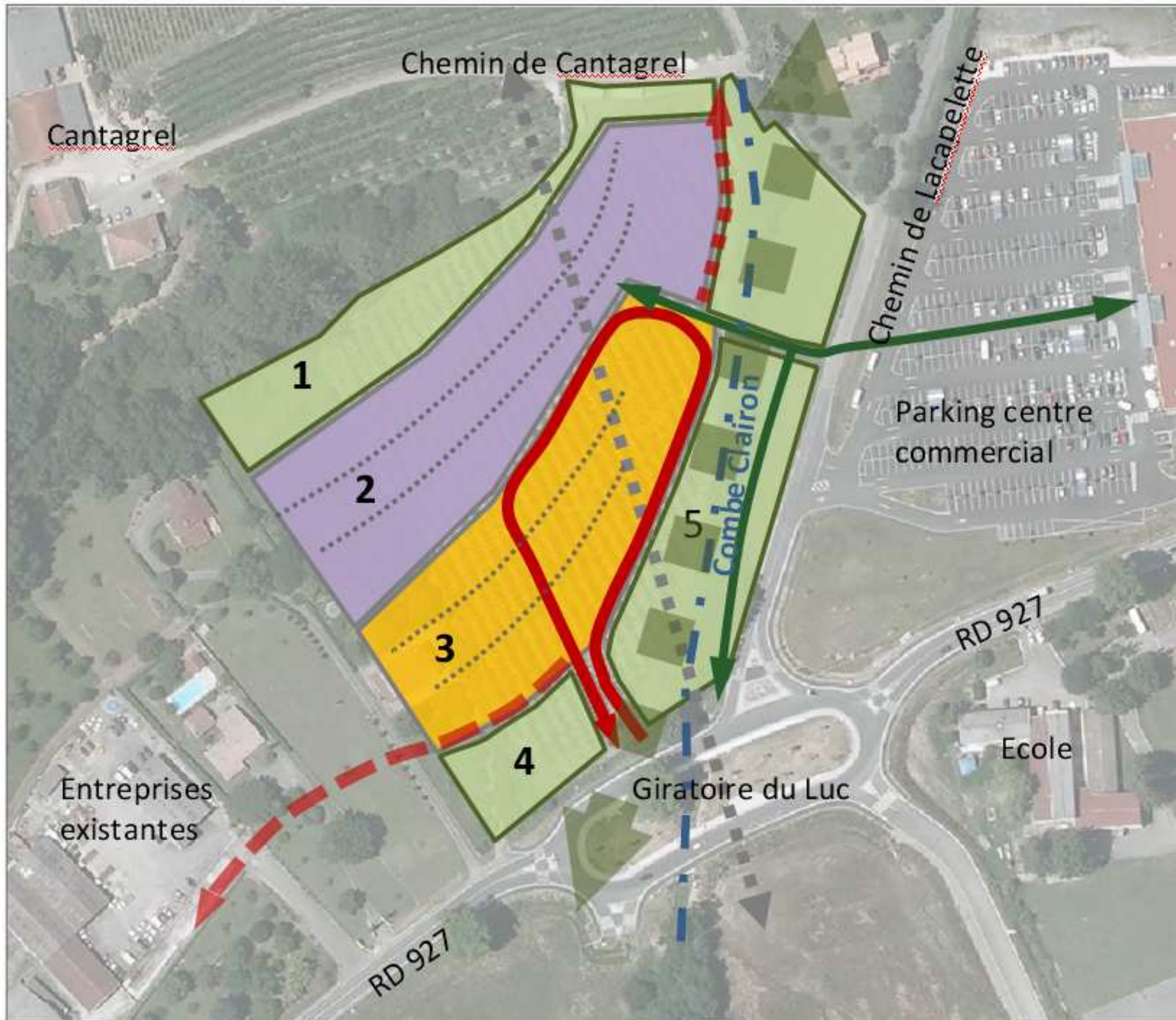
Les implantations sur la zone devront se faire **dans le respect des lignes de niveau existante** (minimiser les déblais et remblais et éviter une trop forte émergence des volumes). Les implantations se feront suivant **le principe de terrasses** (minimum 2) et privilégieront **de petits volumes**. Sans renier la vitrine commerciale depuis la RD 927, le but est d'obtenir une zone équilibrée du point de vue des volumétries et laissant des perspectives sur les aménagements paysagers. La zone devra ménager **une vue vers le fond du vallon du ruisseau du Combe Clairon**.

Les implantations pourront être pensées en terrasses dans les zones **2 et 3** (possibilité de divisions en sous terrasses). Les **stationnements** pour la clientèle seront regroupés dans un parking végétalisé **situé dans la terrasse inférieure**.

L'accès à la zone se fera depuis le giratoire ; la desserte s'effectuant par **un système de boucle**. Les aménagements devront laisser la possibilité de réaliser une voirie de connexion vers l'Ouest à plus long terme. Etant donné son faible gabarit, l'accès sur le Chemin de Cantagrel ne pourra éventuellement être pensé qu'en terme d'issue de secours. Des cheminements piétons devront permettre de rejoindre l'entrée du centre commercial à l'Est et le giratoire plus au sud en longeant le ruisseau.

Au regard du relief et de la proximité de la ferme de Cantagrel, il sera nécessaire de laisser libre une **large bande naturelle en fond de parcelle (1)** qui sera gérée de manière à obtenir une pelouse de coteau sec ponctuée de bouquets d'arbustes spontanés.

La zone située en point bas **(4)** sera réservée pour la gestion des eaux pluviales au moyen d'un bassin de rétention non clôturé, ensemencé et planté. Une **bande paysagère** accompagnera le ruisseau du Combe Clairon **(5)** : elle sera paysagée avec les essences prescrites dans la charte architecturale, paysagère et environnementale de la zone du Luc (voir permis d'aménager), et dans la continuité des aménagements pensés sur le lotissement.



-  Espace laissé naturel  
Pente importante.
-  Implantations tertiaires  
Respectant les  
courbes de niveau  
(étagement supérieur)
-  Implantations tertiaires  
respectant les courbes  
de niveau (étagement  
inférieur) et parking  
commun.
-  Liaison douce
-  Liaison motorisée
-  Servitude pour  
liaison motorisée  
potentielle.
-  Sortie motorisée  
possible pour  
secours uniquement
-  Passage ligne  
électrique HTA
-  Conservation d'une  
vue sur le vallon
-  Direction de ligne de  
niveau

Exemples d'aménagement

