

Département  
de la Haute-Garonne



Commune de Roques

# PLAN LOCAL D'URBANISME

## 5<sup>ème</sup> Révision

### 3 - ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

#### 5<sup>EME</sup> REVISION :

Prescrite le :  
26-09-19

Arrêtée le :  
15-12-22

Approuvée le :

Vu pour être annexé à la délibération du Conseil Municipal en date du :

**soletcité**

- Atelier d'urbanisme et d'architecture -  
*Société coopérative et participative*

23 route de Blagnac 31200 TOULOUSE  
Tel : 05.61.57.86.43 - Fax : 05.61.57.97.78  
Courriel : [contact@soletcite.com](mailto:contact@soletcite.com) - Site internet : [soletcite.com](http://soletcite.com)

3

# Commune de Roques

**soletcité**

Atelier d'Urbanisme  
et d'Architecture

Architecture et Urbanisme

SCOP ARL

23 route de Blagnac  
31200 TOULOUSE



Aurore AZCONAGA

Ecologie - Gestion des milieux naturels

12, rue du Général SIMON -  
40270 GRENADE SUR ADOUR



Roques, centre ancien - photo : Sol et Cité

Département de la  
Haute-Garonne

Plan Local d'Urbanisme

**Orientations d'Aménagement  
et de Programmation**

Octobre 2022



## Les orientations d'aménagement et de programmation, de quoi s'agit-il ?

Ce sont les articles L151-6 et L 151-7 du Code de l'urbanisme qui fixent le contenu de ces orientations d'aménagement et de programmation.

**Les orientations d'aménagement et de programmation** comprennent, en cohérence avec le **projet d'aménagement et de développement durables**, des dispositions portant sur **l'aménagement, l'habitat, les transports, les déplacements, [...]**.

Elles peuvent notamment :

- 1° Définir les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, notamment les continuités écologiques, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain, favoriser la densification et assurer le développement de la commune ;
- 2° 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 est destiné à la réalisation de commerces ;
- 3° Comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants ;
- 4° Porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager ;
- 5° Prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics ;
- 6° [...]

Ces OAP permettent donc de définir **l'esprit de l'aménagement d'un secteur**, c'est-à-dire ce qui est indispensable à la réalisation d'un projet (création de voies, d'espace public, de cheminements).

Les opérations d'aménagement d'ensemble et les constructions sont soumises à un **caractère de compatibilité** avec ces orientations : Quelques écarts entre le projet et le schéma sont tolérés, s'ils ne contrarient pas ce dernier. (Réf. : *Le Plan Local d'Urbanisme*, I. CASSIN, Ed. Le Moniteur ; Paris 2005).

Ainsi, **il ne s'agit pas ici de la définition d'un projet d'aménagement**, mais **d'orientations permettant de conduire à des projets ponctuels** répondant aux orientations générales définies.

=> **Vers un projet partagé**

Chacune des opérations d'aménagement d'ensemble qui se composera (opération de lotissement, d'habitat groupé, ou autre...), quelque soit le maître d'ouvrage et le maître d'œuvre, devra faire l'objet d'une réflexion concertée avec la collectivité locale.

## Orientations d'Aménagement et de Programmation

### Secteur à vocation mixte (habitat et activités)

*1 - Secteur de la Come*

### Secteur à vocation principale d'habitat

*2 - Secteur de Viloï*

### OAP thématique sur les déplacements actifs

*3 - Ensemble de la commune*

### OAP thématique sur les continuités écologiques

*4 - Ensemble de la commune*

# 1 - Secteur à urbaniser (AU) à vocation mixte (habitat et activités)

## Contexte

Le secteur de la Come constitue le site stratégique du projet communal pour la prochaine décennie. Il permet en effet d'envisager l'installation de ménages à proximité du centre-bourg de Roques, de ses extensions urbaines (où se trouvent la plupart des équipements) et des zones d'activités (et de leurs emplois).

La réalisation prochaine de la ligne express sur la RD 817 va assurer les conditions d'une bonne desserte en transport en commun (ligne en site propre Toulouse - Muret), avec un arrêt prévu aux abords immédiats du site.

Ce site fléché dans le SCoT comme zone d'activités devient un secteur mixte où l'habitat devient prépondérant.

## Capacité des réseaux

### AEP :

- l'alimentation depuis le château d'eau situé au nord-est du site est possible, la capacité de celui-ci est adaptée à la 1<sup>ère</sup> phase.
- Concernant les phases suivantes (2 et 3), nécessité de renforcer le réseau par l'acheminement d'une alimentation de diamètre 200 au nord, et de 250 le long de la route de Fraixinet.
- Un renforcement supplémentaire est possible au nord-est du secteur (diamètre actuel de 60).

### Assainissement :

- réseau existant situé au nord du projet au niveau de l'ancienne route de Frouzins.
- le diagnostic en cours devra confirmer la possibilité de se raccorder au niveau de l'extrémité est du projet. Celui-ci pourrait vraisemblablement se faire en gravitaire (réseau à 2 m de profondeur environ).

**Electricité :** pas de problème de desserte, la capacité devra être prévue en rapport avec les besoins du projet.

## Enjeux

Le développement de ce secteur doit permettre au tissu urbain actuel de la Come de devenir un véritable quartier, fonctionnant avec l'entité urbaine de Roques. En effet aujourd'hui, la RD 817 forme une barrière infranchissable pour les habitants du secteur (forte perception routière).

L'aménagement de ce secteur sous forme d'habitat est rendu possible notamment par le projet de ligne express :

- Accroche impérative à l'arrêt prévu par Tisséo,
- Création d'espaces publics adaptés, et de qualité qui fonctionneront à l'échelle de tout le quartier,
- Structuration de l'îlot en prenant en compte l'ancienne route de Frouzins et les zones d'habitat existantes,
- Poursuite des liaisons piétonnes et cycles qui vont pouvoir reconnecter la ligne express, le centre-bourg, le secteur d'habitat existant et jusqu'au secteur des lacs.

L'activité commerciale et de services liée à l'habitat est soutenue. La proximité immédiate des infrastructures de transports permet d'instaurer une mixité des fonctions au sein du tissu urbain.

### Accessibilité :

- Plusieurs accès routiers sont prévus, avec notamment un aménagement ouest, sur la route de Frouzins (réalisation d'un rond-point)
- L'ancienne route de Frouzins dessert le quartier, mais elle n'est pas calibrée aujourd'hui pour répondre au projet (axe structurant en devenir),
- Une liaison piétonne transversale est à réaliser entre l'arrêt futur de la ligne express et le secteur d'habitat situé au nord.

**Surfaces :** 7 ha

**Distance au centre-bourg :**

1 500 mètres

**Estimation du nombre de logements :**

350 logements (50 logements / ha)

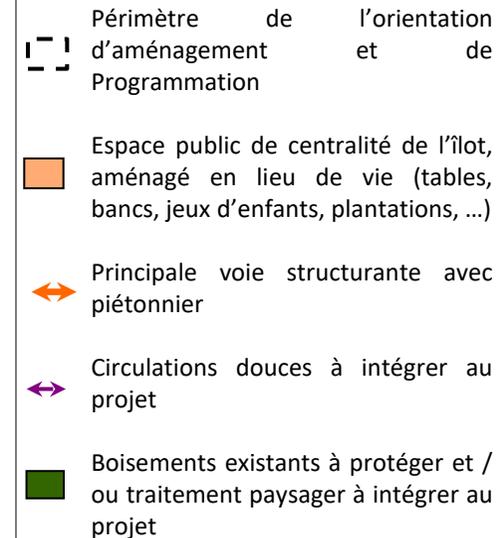




Photo n°1



Photo n°2



Echelle 1 : 5 000

0 100 m

Opération de 20 logements en cours - Ancienne route de Frouzins



Photo n°8



Photo n°7



Photo n°6



Photo n°3



Photo n°4



Photo n°5

# 1 - secteur de la Come

- Les principes à mettre en place -

Exemple d'organisation du parcellaire et d'implantation du bâti ne constituant pas une prescription.



**Surfaces : 7 ha**

**Distance au centre-bourg :**

1 500 mètres

**Estimation du nombre de logements :**

350 logements (50 logements / ha)

**Un cadre naturel adapté comme premier principe d'aménagement**

- La réalisation d'un parc paysager ouvert structurant le projet, cet espace ne sera pas traversé par de la voirie,
- Le préservation des principaux éléments boisés et la création de lisières.
- Objectif de 40% de surface aménagée, 30 % doit rester en pleine terre non imperméabilisée

**Le lien avec la ligne express et le Réseau express vélo**

- Mettre en place une interface qualitative et adaptée entre le quartier et l'arrêt de la ligne express,
- Le Réseau Express Vélo 6 - Muret/Portet va potentiellement mobiliser l'actuelle contre-allée, qui ne serait plus une route

**La réalisation d'un programme adapté à un futur boulevard urbain**

- Programme phare (hôtel) en entrée, en lien avec l'espace public et l'arrêt. ■
- Principe de hauteur le long de la RD 817 suivant un retrait constituant un effet vitrine
- Volonté d'accueillir de l'activité en lien avec l'habitat, en RDC (projet mixte)

**Un stationnement qui ne vient pas préempter l'espace** ■

- La réalisation de stationnement par le biais de plusieurs silos,
- Un principe de foisonnement des usages

**Orientations d'aménagement et de programmation - commune de Roques**



# 1 - secteur de la Come

## - Visuels des principes -

Les principales nuisances sont liées à la circulation routière sur la RD 817. Les aménagements proposés devront permettre de réduire ces nuisances. Il s'agira notamment :

- de créer une végétalisation en façade afin de filtrer les nuisances visuelles occasionnées par la circulation routière,
- d'implanter les constructions à au moins 40 mètres par rapport de l'axe de la RD 817 afin de limiter les nuisances sonores occasionnées par la circulation routière, et d'isoler de manière phonique le bâti proche.



Aménagement d'un parc urbain à Mâcon (71) - Photo JSL /Fanny Dutel



Aménagement d'un parc en entrée de bourg à Lombez (32) - photo : Google Earth pro

Par ailleurs, une gestion alternative des eaux pluviales par des dispositifs de type noues, fossés, ou bassin tampon par exemple, sera privilégiée sous réserve d'une étude détaillée. Ce type de gestion sera intégré dans le paysagement du projet. Cette gestion alternative des eaux pluviales constitue une piste de réflexion à explorer lors de l'étude d'aménagement du secteur.



Ecoquartier des Rives de la Haute Deûle à Lomme - Atelier de Paysages Bruel-Delmar

**Surfaces : 7 ha**

**Distance au centre-bourg :**

1 500 mètres

**Estimation du nombre de logements :**

350 logements (50 logements / ha)

**Un cadre naturel adapté comme premier principe d'aménagement**

- La réalisation d'un parc paysager ouvert structurant le projet, cet espace ne sera pas traversé par de la voirie,
- Le préservation des principaux éléments boisés et la création de lisières.
- Objectif de 40% de surface aménagée, 30 % doit rester en pleine terre non imperméabilisée

**Le lien avec la ligne express et le Réseau express vélo**

- Mettre en place une interface qualitative et adaptée entre le quartier et l'arrêt de la ligne express,
- Le Réseau Express Vélo 6 - Muret/Portet va potentiellement mobiliser l'actuelle contre-allée, qui ne serait plus une route

**La réalisation d'un programme adapté à un futur boulevard urbain**

- Programme phare (hôtel) en entrée, en lien avec l'espace public et l'arrêt.
- Principe de hauteur le long de la RD 817 suivant un retrait constituant un effet vitrine
- Volonté d'accueillir de l'activité en lien avec l'habitat, en socle (projet mixte)

**Un stationnement qui ne vient pas préempter l'espace**

- La réalisation de stationnement par le biais de plusieurs silos,
- Un principe de foisonnement des usages

# 1 - secteur de la Come

- Visuels des principes -

Exemple d'organisation du parcellaire et d'implantation du bâti ne constituant pas une prescription.



Concept visuel du traitement de la RD 817 avec la ligne express : [www.haute-garonne.fr/reseaux-express](http://www.haute-garonne.fr/reseaux-express)

**Surfaces : 7 ha**  
**Distance au centre-bourg :**  
1 500 mètres  
**Estimation du nombre de logements :**  
350 logements (50 logements / ha)

### Un cadre naturel adapté comme premier principe d'aménagement

- La réalisation d'un parc paysager ouvert structurant le projet, cet espace ne sera pas traversé par de la voirie,
- Le préservation des principaux éléments boisés et la création de lisières.
- Objectif de 40% de surface aménagée, 30 % doit rester en pleine terre non imperméabilisée

### Le lien avec la ligne express et le Réseau express vélo

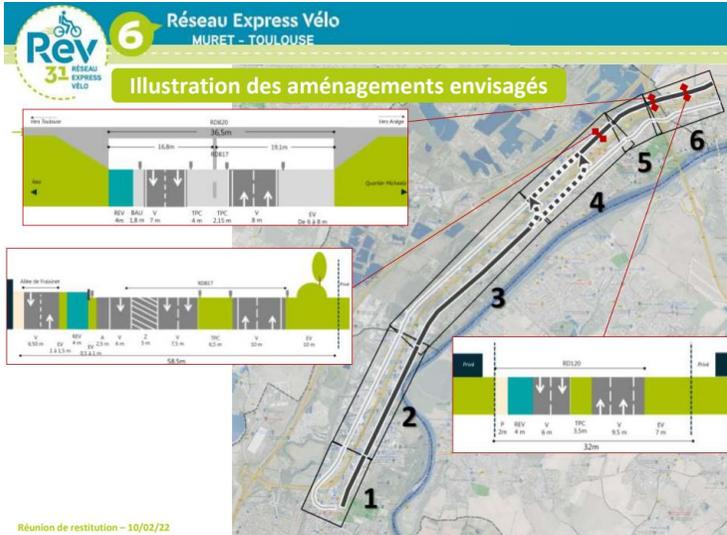
- Mettre en place une interface qualitative et adaptée entre le quartier et l'arrêt de la ligne express,
- Le Réseau Express Vélo 6 - Muret/Portet va potentiellement mobiliser l'actuelle contre-allée, qui ne serait plus une route

### La réalisation d'un programme adapté à un futur boulevard urbain

- Programme phare (hôtel) en entrée, en lien avec l'espace public et l'arrêt.
- Principe de hauteur le long de la RD 817 suivant un retrait constituant un effet vitrine
- Volonté d'accueillir de l'activité en lien avec l'habitat, en socle (projet mixte)

### Un stationnement qui ne vient pas préempter l'espace

- La réalisation de stationnement par le biais de plusieurs silos,
- Un principe de foisonnement des usages



Réunion de restitution - 10/02/22

Réflexion concernant le Réseau Express Vélo (principe de traverse sur le giratoire de la Come) - [www.haute-garonne.fr](http://www.haute-garonne.fr)

## Orientations d'aménagement et de programmation - commune de Roques

# 1 - secteur de la Come

- Visuels des principes -

Exemple d'organisation du parcellaire et d'implantation du bâti ne constituant pas une prescription.



Ecoquartier de l'Union à Tourcoing - logements collectif



Projet d'hôtel à Schiltigheim - Schweitzer et Associés Architectes

**Surfaces :** 7 ha  
**Distance au centre-bourg :**  
1 500 mètres  
**Estimation du nombre de logements :**  
350 logements (50 logements / ha)

### Un cadre naturel adapté comme premier principe d'aménagement

- La réalisation d'un parc paysager ouvert structurant le projet, cet espace ne sera pas traversé par de la voirie,
- Le préservation des principaux éléments boisés et la création de lisières.
- Objectif de 40% de surface aménagée, 30 % doit rester en pleine terre non imperméabilisée

### Le lien avec la ligne express et le Réseau express vélo

- Mettre en place une interface qualitative et adaptée entre le quartier et l'arrêt de la ligne express,
- Le Réseau Express Vélo 6 - Muret/Portet va potentiellement mobiliser l'actuelle contre-allée, qui ne serait plus une route

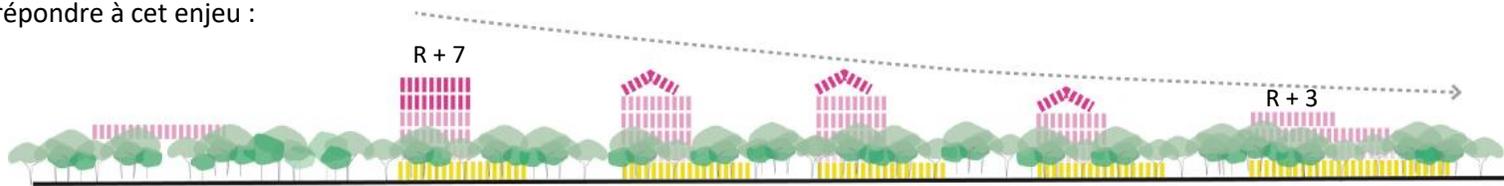
### La réalisation d'un programme adapté à un futur boulevard urbain

- Programme phare (hôtel) en entrée, en lien avec l'espace public et l'arrêt.
- Principe de hauteur le long de la RD 817 suivant un retrait constituant un effet vitrine
- Volonté d'accueillir de l'activité en lien avec l'habitat, en socle (projet mixte)

### Un stationnement qui ne vient pas préempter l'espace

- La réalisation de stationnement par le biais de plusieurs silos,
- Un principe de foisonnement des usages

**Le quartier doit s'inscrire dans une logique d'identification forte de l'entrée de ville.** Il doit donc signifier l'espace, et répondre au futur boulevard urbain. L'implantation d'une opération phare (hôtel) et d'un travail sur la hauteur devra permettre de répondre à cet enjeu :



Mise en place obligatoire d'un principe de déclivité des constructions en effet vitrine sur le futur boulevard urbain (RD 817)

La composition du quartier doit répondre aux besoins des futurs habitants. **Les liens avec les projets de transport, le parc, les activités et services doivent être assurés.** A terme cet espace permettra la jonction entre le village de Roques, la Garonne et la zone des lacs.



Exemple de l'écoquartier sur boulevard urbain à Melun - Atelier LD



PARKING SILO / Grenoble (38) / Concours 2017, études en cours  
Client : Grenoble Habitat  
Paysagiste : Simequanon  
Architectes : Chartier-Corbasson Architectes  
BET structure : Batsierf  
BET Fluides : Th. ermbel  
Economiste : BMP  
Programme : parking aérien, restaurant, agriculture urbaine, conciergerie  
Surface SILO : bâtiment = 1000 m<sup>2</sup>  
Budget : 3,5 M€ HT

Exemple de parking silo à Grenoble (38)

**Surfaces : 7 ha**

**Distance au centre-bourg :**

**1 500 mètres**

**Estimation du nombre de logements :**

**350 logements (50 logements / ha)**

**Un cadre naturel adapté comme premier principe d'aménagement**

- La réalisation d'un parc paysager ouvert structurant le projet, cet espace ne sera pas traversé par de la voirie,
- Le préservation des principaux éléments boisés et la création de lisières.
- Objectif de 40% de surface aménagée, 30 % doit rester en pleine terre non imperméabilisée

**Le lien avec la ligne express et le Réseau express vélo**

- Mettre en place une interface qualitative et adaptée entre le quartier et l'arrêt de la ligne express,
- Le Réseau Express Vélo 6 - Muret/Portet va potentiellement mobiliser l'actuelle contre-allée, qui ne serait plus une route

**La réalisation d'un programme adapté à un futur boulevard urbain**

- Programme phare (hôtel) en entrée, en lien avec l'espace public et l'arrêt.
- Principe de hauteur le long de la RD 817 suivant un retrait constituant un effet vitrine
- Volonté d'accueillir de l'activité en lien avec l'habitat, en socle (projet mixte)

**Un stationnement qui ne vient pas préempter l'espace**

- La réalisation de stationnement par le biais de plusieurs silos,
- Un principe de foisonnement des usages

L'espace routier doit être restreint sur un secteur aujourd'hui exclusivement organisé pour la voiture. **L'usage des transports et des déplacements actifs sera favorisé.** L'encadrement du stationnement, et son traitement majoritaire en dehors de l'espace public (silos), entrent dans cet objectif.



Parking silo en R+1 à Sanary-sur-Mer (83)

# 1 - secteur de la Come

- Le programme envisagé -

Exemple d'organisation du parcellaire et d'implantation du bâti ne constituant pas une prescription.

14



**Surfaces : 7 ha**

**Distance au centre-bourg :**

1 500 mètres

**Estimation du nombre de logements :**

350 logements (50 logements / ha)

L'opération d'aménagement prévoit le développement d'environ 30.000 m<sup>2</sup> de surface de plancher à vocation principale d'habitat comprenant :

- Environ **350 logements**, dont **35% de locatifs sociaux (120 logements)** dont une **résidence de type inclusive de 60 logements**.
- **Un hôtel** de 2 000 à 3 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher (environ 120 chambres)
- Environ 2.000 m<sup>2</sup> de **commerces, restaurants, et d'activités de service, organisés dans les socles des immeubles d'habitation,**
- Des **parkings mutualisés et foisonnés en silo et / ou en socle d'immeuble,**
- Des **aménagements paysagers et un espace public mutualisé.**

**Orientations d'aménagement et de programmation - commune de Roques**

# 1 - secteur de la Come

- Le phasage -

La mise en œuvre de la phase 2 (puis de la phase 3) est subordonnée à la réalisation effective d'environ 70 % de la phase précédente (sur la base de la surface de plancher prévue).

15



**Surfaces :** 7 ha  
**Distance au centre-bourg :**  
1 500 mètres  
**Estimation du nombre de logements :**  
350 logements (50 logements / ha)

## Phasage

La création du parc central est un préalable obligatoire à la réalisation des aménagements prévus (mesure en faveur de la préservation des espèces).

### Phase 1 : 2024 - 2026

- Réalisation de l'hôtel et de l'accroche à la ligne express, éléments fédérateurs du projet,
- Environ 120 logements (logements collectifs),
- Activités de commerces et services liés à ces constructions (RDC),
- Parkings silo,

### Phase 2 : 2027 - 2029

- Environ 120 logements (collectifs et groupés),
- Activités et commerces liés à ces constructions (socle),
- Parkings silo,

### Phase 3 : 2030 - 2032

- Environ 60 logements (petits collectifs et logements individuels groupés),
- Résidence inclusive d'environ 60 logements

## 2 - Secteur à urbaniser (AU) à vocation principale d'habitat

### Contexte

Le secteur de Viloï correspond à un espace enclavé, totalement compris au sein de la zone urbaine, mais dont la problématique des accès ne permet pas aujourd'hui un aménagement correct. Il a donc été classé en zone 2AU dans le précédent document d'urbanisme.

La réalisation d'une école sur le secteur de Bramofan, juste en face du secteur de Viloï incite la collectivité à revoir cet espace et à y définir des orientations plus importantes.

Ainsi la question de créer une centralité dans ce secteur de la commune qui n'en disposait pas, en lien avec la création de l'école, a fortement conditionné la réflexion de cet espace. Cette centralité est envisagée sur la base d'un parc public pour l'ensemble des habitants de la zone, et pas seulement pour ceux du secteur à aménager.

### Enjeux

Le développement de ce secteur sera envisagé :

- Lorsque la question de l'accessibilité sera réglée, avec une entrée prévue en partie ouest, pouvant se reconnecter par la suite à l'Est.
- Une certaine densification sera assurée par rapport aux coûts induits par l'aménagement, et par la proximité de l'école, tout en restant compatible avec le tissu urbain environnant,
- L'aménagement d'une centralité en partie sud (parc) avec des liaisons piétonnes permettra de joindre les équipements,
- Les boisements qui forment aujourd'hui un écran au site seront maintenus, et complétés à proximité des habitations existantes

### Capacité des réseaux

**AEP** : pas de problème de capacité, ni de desserte

**Assainissement** : réseau collectif prévu, capacité résiduelle de la station à assurer avant toute ouverture

**Electricité** : pas de problème de capacité, ni de desserte

**Accessibilité** : problématique majeure du secteur. Les accès doivent être maîtrisés pour permettre l'opération (ER mis en place)

**Surfaces** : 1,5 ha

**Distance au centre-bourg** :

3 500 mètres

**Estimation du nombre de logements** :

45 logements (30 logements / ha)



 Périimètre de l'orientation d'aménagement et de Programmation

 Espace public de centralité de l'îlot, aménagé en lieu de vie (tables, bancs, jeux d'enfants, plantations, ...)

 Principale voie structurante avec piétonnier

 Circulations douces à intégrer au projet

 Boisements existants à protéger et / ou traitement paysager à intégrer au projet

### Vues et perception



Photo n°1 : accès depuis route de Frouzins



Photo n°2 : accès depuis rue du vieux chemin de Muret



Photo n°3 : vue de la limite boisée depuis rue des Aigrettes

Photos : Google Earth pro

Organiser les accès au secteur par l'Est et l'ouest afin de permettre un vrai aménagement structurant. Des emplacements réservés sont mis en place pour assurer cette fonction.

Concevoir l'îlot sous l'égide de la création d'un parc, situé à moins de 100 mètres de la future école. Là aussi un emplacement réservé est mis en place afin de permettre l'existence de cet espace public.

Maintenir la limite végétale qui forme aujourd'hui un écran à la zone. Poursuivre cette limite avec la plantation de haies d'essences locales mélangées avec les espaces habités, conformément au règlement.

Favoriser les formes urbaines plus denses (par exemple petits collectifs) en lien avec le parc.

Organiser un accès piéton sécurisé du site à l'école, en passant par la parc.

**Surfaces :** 1,5 ha  
**Distance au centre-bourg :** 3 500 mètres  
**Estimation du nombre de logements :** 45 logements (30 logements / ha)



-  Périimètre de l'orientation d'aménagement et de Programmation
-  Espace public de centralité de l'îlot, aménagé en lieu de vie (tables, bancs, jeux d'enfants, plantations, ...)
-  Principale voie structurante avec piétonnier
-  Circulations douces à intégrer au projet
-  Boisements existants à protéger et / ou traitement paysager à intégrer au projet

Échelle 1 : 2 000  
 0 50 m

### 3 - OAP thématique sur les déplacements actifs

# 3 - OAP thématique déplacements actifs (non motorisés)

Cette OAP vise l'objectif de réaliser une trame complète favorisant les liaisons non motorisées sur toute la commune.

## Contexte

La commune dispose de secteurs assez bien pourvus en cheminements piétons / liaisons cyclables, que ce soit au niveau des espaces naturels (le Ramier, le lac de Lamartine et le long de la Garonne en partie), ou des entités urbaines (centre ancien et sa périphérie, axes principaux et traverses de la zone des lacs).

Un travail de liaison entre ces différents espaces est à l'œuvre depuis plusieurs années sur Roques, avec par exemple des emplacements réservés porté sur le document d'urbanisme de 2016, visant à créer des continuités. Plusieurs d'entre eux ont été réalisés ou sont en projet. De même une voie express vélo est en projet (dénommé REV pour réseau express vélo) autour de la RD 817 et de l'axe Garonne. Le tronçon n'est pas encore bien identifié.

La réalisation prochaine de école sur le secteur de Bramofan, a amené à renforcer ces liaisons sur la partie nord, avec une voie verte en cours de réalisation du pont de l'autoroute jusqu'à Frouzins (route de Frouzins).

La plus grande difficulté se trouve au niveau des grandes infrastructures pour réaliser les jonctions nord /sud (Autoroute et voie ferrée notamment).

## Capacité des réseaux

**AEP** : sans objet

**Assainissement** : sans objet

**Electricité** : sans objet

**Accessibilité** : la plus forte problématique se présente dans les traversées de la RD 817, de la voie ferrée et de l'autoroute.

## Vues des différents types de cheminements de la commune



Liaison piétonne de l'avenue de la gare



Réserve naturelle de Lamartine



Le Ramier



Liaison sur l'avenue des Muriers

Photos : Atelier Sol et Cité / Google Earth pro

## Enjeux

Il s'agit de poursuivre l'amélioration du réseau de déplacements doux sur la commune, dans le cadre du présent PLU en :

- reprenant et compétant les emplacements réservés nécessaires aux jonctions restantes,
- matérialisant les projets en cours qui vont améliorer significativement les déplacements non motorisés : projet de ligne express qui devrait transformer la RD 817 en boulevard urbain, les arrêts envisagés qui deviendront autant de traversées possibles et le réseau express vélo,
- faisant le constat que les ruptures liées à l'autoroute et la voie ferrée ne pourront être traitées par ces projets. Cette identification permet toutefois de prendre en compte cette problématiques dans le cadre de projets majeurs qui pourraient être mis en œuvre dans le futur (aménagement des ponts, ...).

## Coût d'aménagement d'une piste cyclable, à titre infirmatif (TTC) :

Piste cyclable séparée de la voirie (coût au kilomètre linéaire), sources European Cyclist Federation (ECF) :

- en terrain facile à aménager : 50 000 €
- en milieu urbain ou en terrain difficile : 200 000 €
- Sur terrain compliqué (ouvrages d'art) : 500 000 €
- Voie express vélo (terrain facile) : 500 000 €
- Voies express vélo (terrain difficile) : 1 500 000 €
- Passerelle vélo au dessus d'un fleuve, d'une autoroute : 10 000 000 €

### 3 - OAP thématique déplacements actifs (non motorisés)

Cette OAP vise l'objectif de réaliser une trame complète favorisant les liaisons non motorisées sur toute la commune.



— liaisons existantes ou en projet (foncier communal)

— Liaisons à prolonger dans le cadre du PLU (emplacements réservés portés à cet effet)

— Liaisons à concevoir dans le cadre des projets en cours ou à venir (ligne express, aménagement des secteurs de la Come et de Viloï, ...)

⇒ La ligne express (prévue pour 2025) va transformer la RD 817 en boulevard urbain (le terre-plein central devenant espace de transport collectif en site propre). ⇔

⇒ Plusieurs franchissements, sous forme de traversées piétonnes, sont prévus au niveau des 3 arrêts envisagés. ⊕

⇒ Le réseau express vélo n'est pas encore précisément connu, l'objectif sera de le rendre le plus perméable possible à la trame globale envisagée. - - -

## 4 - OAP thématique sur les continuités écologiques

## Contexte

Cette OAP répond aux objectifs de l'article R.151-7 du Code de l'Urbanisme, « portant sur la conservation, la mise en valeur ou la requalification des éléments de paysage, (...) pour des motifs d'ordre (...) écologique, notamment dans les zones urbaines réglementées ».

La zone des lacs, en partie nord de la commune de Roques, abrite de nombreux espaces non bâtis, issus de l'exploitation passée de gravières qui composent désormais des plans d'eau entourés de milieux boisés à arbustifs. Ces entités constituent aujourd'hui des zones d'accueil, de reproduction et de repos d'espèces à enjeu de conservation, caractéristiques des réservoirs de biodiversité. Ces milieux fonctionnels sont reliés par liaisons terrestres et aquatiques, soit un dispositif naturel de connexions permettant l'évolution des espèces faunistiques.

La pression foncière sur la zone des lacs justifie la préservation de ces espaces et de leurs connexions formant des milieux d'envergure écologique (zonés Natura 2000).

Par ailleurs, le sud de Roques, en lien avec la Garonne, offre également des espaces et couloirs écologiques de moindre ampleur, mais dont la préservation reste déterminante au bon fonctionnement des milieux dans un contexte urbain.

## Enjeux

Dans le cadre du présent PLU, cette OAP vise à :

- Conforter les milieux déjà identifiés en tant que réservoirs de biodiversité et corridors écologiques aux documents de portée supérieure et dispositif d'intérêt communautaire (SCoT / SRCE / zonages écologiques) ;
- Protéger de l'urbanisme et d'une gestion inadaptée les milieux non distingués, mais abritant des espèces d'intérêt ou participant à la dynamique naturelle de la commune (haies, espaces incultes, boisements, ronciers,...) ;
- Conforter les liaisons entre les différentes unités biologiques en limitant la fragmentation du territoire (protection de l'existant et restauration de petites liaisons).

## Capacité des réseaux

**AEP** : sans objet

**Assainissement** : sans objet

**Electricité** : sans objet

**Accessibilité** : sans objet

## Quelques exemples de la continuité écologique sur Roques



Lac Lamartine - Réservoir de biodiversité



Bramofan - rupture de la CE



Bosquets de ronciers fonctionnels



Lagrange - Réservoir de biodiversité



La Saudrune - Trame bleue

## 4 - OAP thématique sur les continuités écologiques

Cette OAP vise l'objectif de protéger les trames vertes et bleues identifiées à Roques

24



-  Réservoirs biologiques à préserver
-  Corridor de la trame bleue à préserver (Cours d'eau et leurs ripisylves)
-  Corridor de la trame verte à préserver (Dynamique de déplacement)
-  Obstacles majeurs aux continuités écologiques (barrière de conflit)

Les réservoirs biologiques seront protégés dans leur périmètre et fonctionnement :

- en limitant les possibilités de constructions sur ces espaces,
- en luttant, pour la partie nord (secteurs des lacs protégés au titre de Natura 2000), contre un développement urbain dense et sous pression foncière continue

Les cours d'eau de la Garonne et de la Saudrune sont à préserver au titre de la trame bleue. Les ripisylves qui les bordent, notamment pour la Garonne, sont incluses au dispositif de préservation lié à la trame bleue.

Les continuités écologiques de la trame verte seront protégées du mitage / fragmentation.

Les obstacles importants liés au trafic scindent la commune en 2 et limitent fortement les échanges nord /sud pour les espèces terrestres notamment (autoroute, voie ferrée, RD 817 et RD 820).