

### 6<sup>ème</sup> modification simplifiée

#### 4.1. OAP ZAC du Rivel



Mise à disposition  
du public

PLU approuvé le : 20/12/2012

Modification simplifiée n°1 approuvée le : 23/07/2015

Modification simplifiée n°2 approuvée le : 17/12/2015

Modification n°1 approuvée le : 21/04/2017

Modification simplifiée n°3 approuvée le : 18/07/2017

Modification simplifiée n°4 approuvée le : 11/10/2018

Mise en compatibilité approuvée le : 2/06/2020

Modification n°2 approuvée le 16/12/2021

Modification simplifiée n°5 approuvée le 16/07/2024

Modification simplifiée n°6 approuvée le



***PLU de Montgiscard  
Orientation d'Aménagement et de Programmation  
ZAC du Rivel***

---

## SOMMAIRE

<b>Rappel .....</b>	<b>4</b>
<b>Contexte et enjeux .....</b>	<b>4</b>
<b>1. Présentation du projet.....</b>	<b>4</b>
1.1. Situation .....	4
<b>2. Les enjeux du projet.....</b>	<b>5</b>
2.1. Un projet inscrit dans le Plan d'Aménagement et de Développement Durables du PLU de Montgiscard .....	6
2.2. Renforcer le pôle d'équilibre du sud du Sicoval.....	7
2.3. Assurer la maîtrise entre le développement de l'habitat, le développement économique et le développement des transports sur le sud du territoire .....	8
2.4. Mettre en scène un paysage de grande qualité par des projets respectueux des coteaux et du canal du midi.....	8
2.5. Intégrer la qualité environnementale au cœur du projet .....	10
<b>3. Les déplacements et le stationnement .....</b>	<b>12</b>
3.1. Un réseau de voies hiérarchisé .....	12
3.2. La réalisation d'ouvrages d'art.....	13
3.3. Les modes actifs.....	14
3.4. Le stationnement .....	15
<b>4. La qualité de l'insertion architecturale, paysagère et environnementale .....</b>	<b>16</b>
4.1. Le programme des constructions envisagé .....	16
4.2. La qualité architecturale et urbaine de l'opération .....	16
4.3. La qualité urbaine de l'opération .....	17
4.5. Les autres outils permettant d'encadrer les constructions dans la ZAC.....	19
<b>5. Le Phasage prévisionnel du projet.....</b>	<b>20</b>
5.1. La phase 1 (concerne la commune de Montgiscard):.....	20
5.2. La phase 2 (concerne majoritairement la commune de Montgiscard) : .....	20
5.3. La phase 3 (concerne la commune de Baziège) .....	20
<b>6. Schéma des orientations d'aménagement et de programmations de la ZAC du Rivel</b>	<b>21</b>



## Rappel

*Les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) définissent des orientations établies en cohérence avec le rapport de présentation et le Projet d'aménagement et de développement durables du PLU de Montgiscard. Les OAP sont opposables à tous travaux au travers d'une simple compatibilité et non de stricte conformité. Ainsi, les travaux ne doivent pas remettre en cause les objectifs et les principes de l'OAP, sans contradiction majeure. En cas de contraintes techniques rendant impossible l'application de certaines orientations, le projet sera regardé, au cas par cas, dans un rapport de compatibilité avec les orientations générales d'aménagement du secteur.*

## Contexte et enjeux

## **1. Présentation du projet**

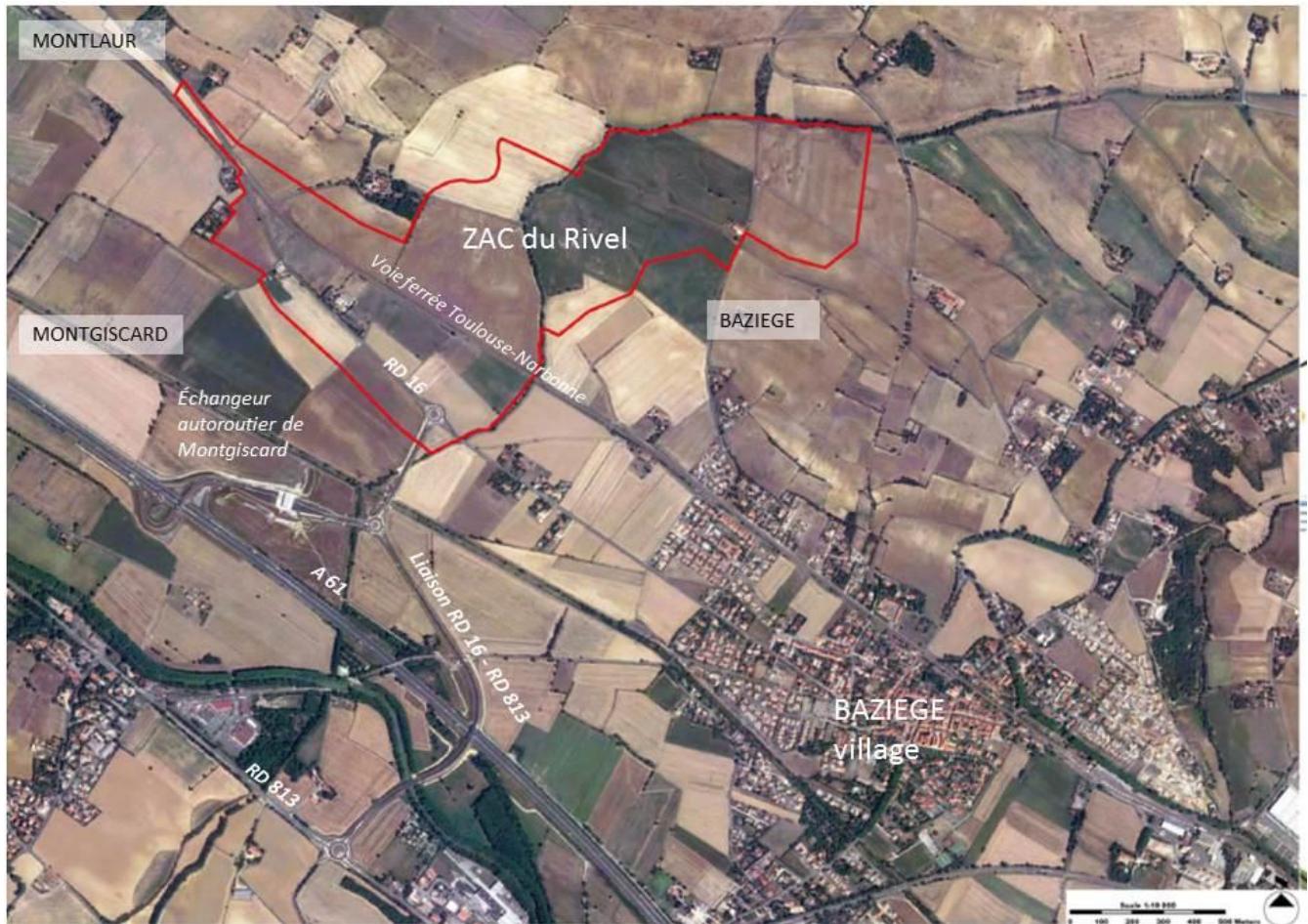
## 1.1. Situation

Le projet retenu de la ZAC du Rivel s'étend sur une surface d'environ 110 ha. Il est localisé sur les communes de Montgiscard (62 hectares) et Baziège (48 hectares) et limitrophe de la commune de Montlaur.

Le projet est situé en plein cœur du Lauragais, à une vingtaine de kilomètres au sud-Est de Toulouse, dans la vallée de l'Hers. La ZAC du Rivel porte le nom du ruisseau qui la traverse, elle est traversée par la RD 16 et la voie ferrée Toulouse Narbonne. Elle se situe à proximité du nouvel échangeur autoroutier de Montgiscard et est desservie par le barreau de liaison RD 813 et RD 16.



Carte : localisation de la ZAC du Rivel



Carte : périmètre de la ZAC du Rivel

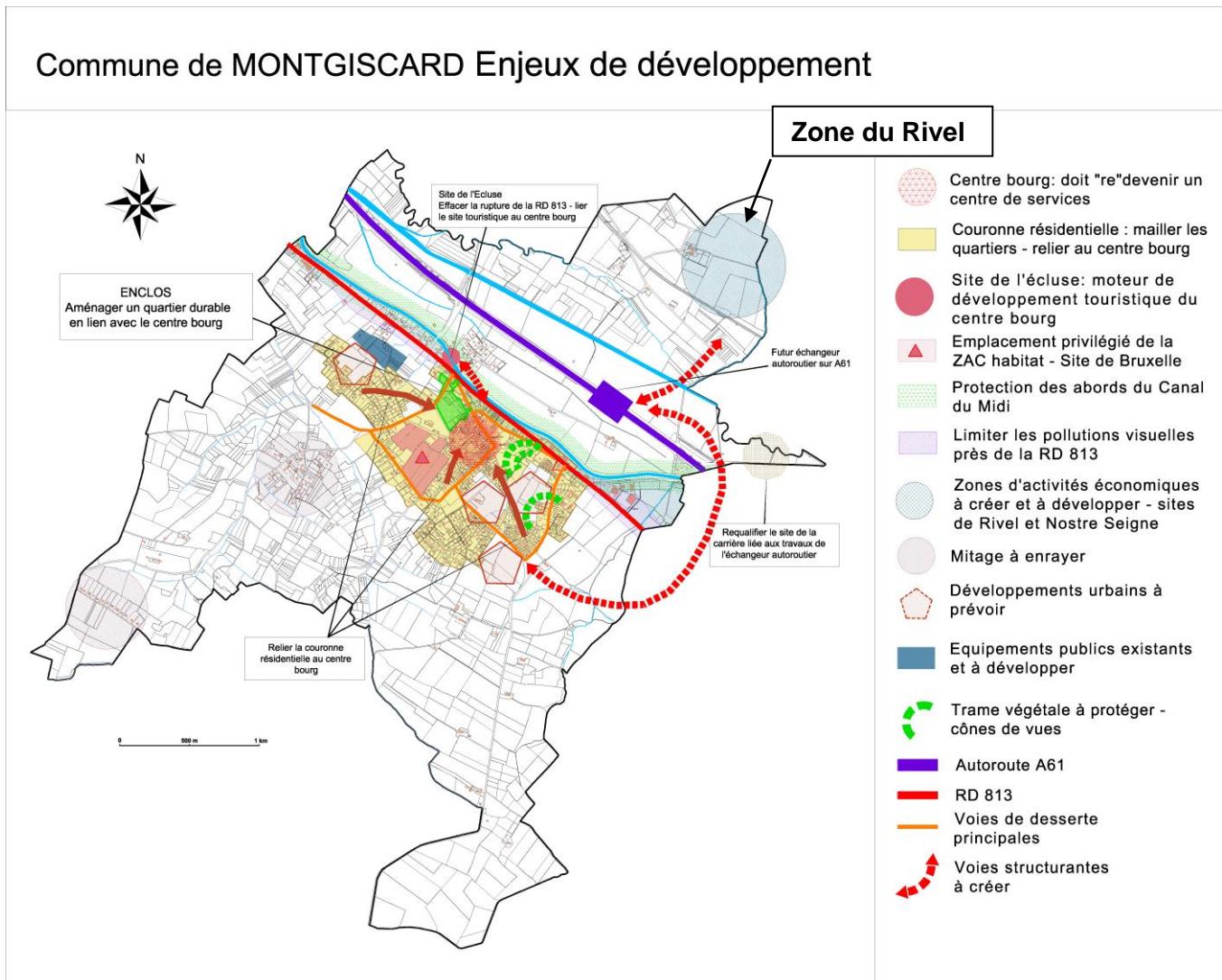
## 2. Les enjeux du projet

La Communauté d'Agglomération du SICOVAL, compétente en matière de développement économique, est maître d'ouvrage du projet de Zone d'Aménagement Concertée du Rivel, à vocation économique. Les enjeux qui ont conduit l'intercommunalité à lancer ce projet sont :

- une volonté politique foncière locale (4 ZAD: Rivel, Nostre Seigne, Visenc Nord et Sud entre 2000 et 2002) ;
- en 2001: une convention tripartite CG31/SICOVAL/ASF pour la réalisation d'un échangeur autoroutier à Montgiscard ;
- l'ouverture de l'échangeur de Montgiscard en novembre 2011 à proximité du site ;
- un site traversé par la RD 16 et la voie ferrée ;
- un projet de diversification des entreprises et des emplois et l'amélioration des services aux habitants du secteur ;

## 2.1. Un projet inscrit dans le Plan d'Aménagement et de Développement Durables du PLU de Montgiscard

Le Plan d'Aménagement et de Développement durable du Plan Local d'Urbanisme de Montgiscard identifie le projet de ZAC dans l'orientation « Développer la Dynamique économique ». Les actions étant axées sur la réservation des terrains du Majouret et du Rivel. Cette action découle de la prise en compte de l'ouverture de l'échangeur de Montgiscard, vecteur de développement économique. Le projet de ZAC du Rivel est associé au développement du territoire et à de nombreux autres projets visés dans le secteur, dont notamment l'aménagement d'une zone d'activités sur le site Nostre-Seigne en entrée Sud-Est de Montgiscard.

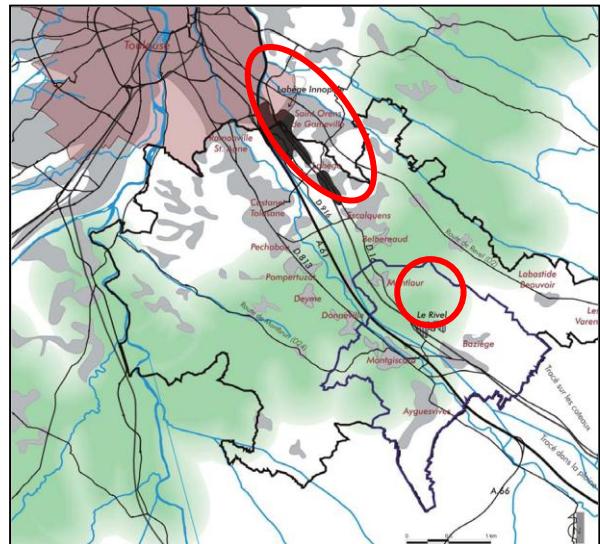


Carte : synthèse du PADD du PLU de Montgiscard

## 2.2. Renforcer le pôle d'équilibre du sud du Sicoval

Sur les communes de Baziège, Ayguesvives et Montgiscard en offrant des emplois progressivement, en parallèle du développement du logement, des équipements, des services de proximité et des transports.

En 2012 et 2013 une réflexion globale sur le développement du sud du Sicoval a abouti à un document cadre d'organisation et de programmation des actions. Cette étude a permis d'alimenter une réflexion en termes de cohérence urbanisme/transports sur l'ensemble du secteur.



## B. Un projet à horizon 2040 pour une dynamique dès aujourd'hui «l'Eco Projet Plaine-Coteaux : la vallée des synergies»

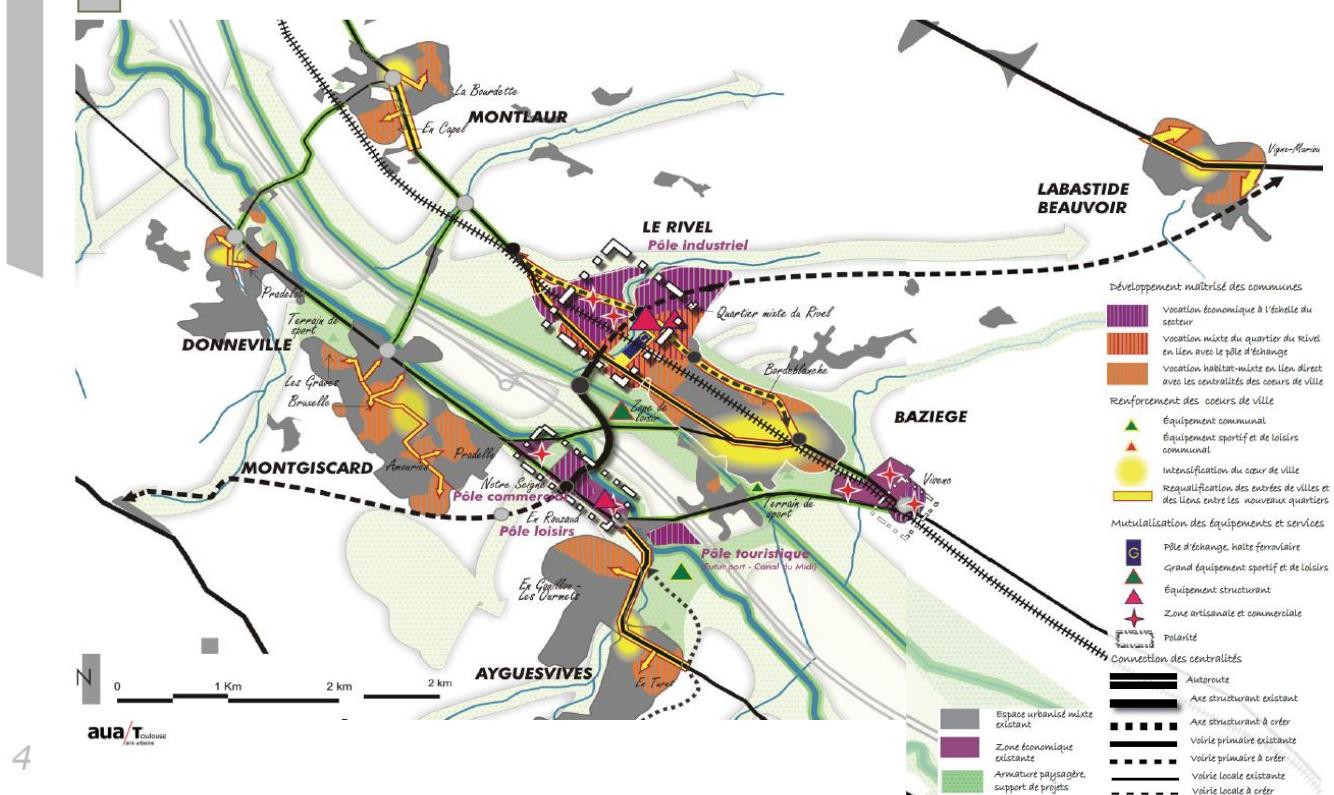


Schéma global de développement du sud du Sicoval (AUAT- 2013)

### 2.3. Assurer la maîtrise entre le développement de l'habitat, le développement économique et le développement des transports sur le sud du territoire

Cette démarche se traduit par la mise en forme d'un « pacte urbain » dans lequel l'ensemble des autorités compétentes en matière de transport et d'urbanisme s'engagent sur les projets et les études identifiées. Ainsi, on obtient une vision globale de l'évolution du secteur à court, moyen et long terme :

→ **A court terme :**

- Chaque commune se développe avec sa capacité identifiée dans son PLU, tout en s'inscrivant dans un projet global à long terme.
- La 1<sup>ère</sup> phase du Rivel et les ZAC Nostre-Seigne et En Rouzaud se renforcent à travers programmation économique définie et un projet de requalification des espaces publics.
- Adapter l'offre de transports en lien avec le développement urbain des communes

→ **A moyen terme :**

- Poursuivre l'évolution des entités urbaines existantes, conjointement au développement économique du Rivel afin de mettre en place les conditions d'un développement équilibré.
- Poursuite du développement économique des secteurs Nostre Seigne et En Rouzaud complété par le développement du secteur du Rivel.
- Poursuite de l'adaptation de l'offre de transports en lien avec le développement urbain des communes

→ **A long terme :**

- Le quartier du Rivel se diversifie et s'organise autour d'une nouvelle halte ferroviaire en harmonie avec le cœur de Baziège.
- Des quartiers mixtes se développent autour de chaque noyaux villageois, mêlant habitat et services sur des espaces fédérateurs (espaces publics, espaces de loisirs,...).

### 2.4. Mettre en scène un paysage de grande qualité par des projets respectueux des coteaux et du canal du midi



Vue de la vallée de l'Hers depuis le point haut de Majouret. En premier plan : la voie ferrée et la RD 16. En second plan : l'autoroute et l'échangeur de Montgiscard, puis les alignements d'arbres du canal du midi

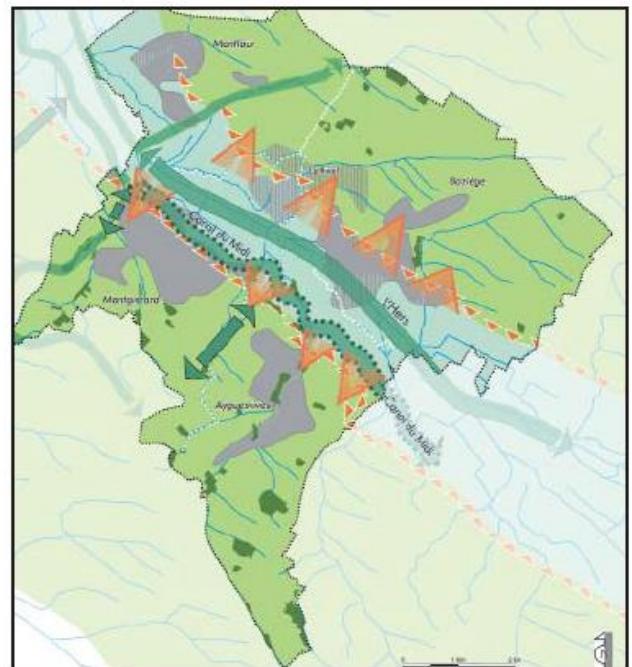


*Le ruisseau de l'Hers et sa ripisylve*



*Le ruisseau du Rivel, élément naturel majeur traversant la ZAC*

Le projet s'appuie sur les composantes naturelles et structurelles du secteur, afin d'inscrire le développement urbain dans une démarche durable, en respectant les vues et échappées visuelles sur la vallée et sur toutes les composantes naturelles (alignements d'arbres, masses boisées, haies, ripisylves,...)



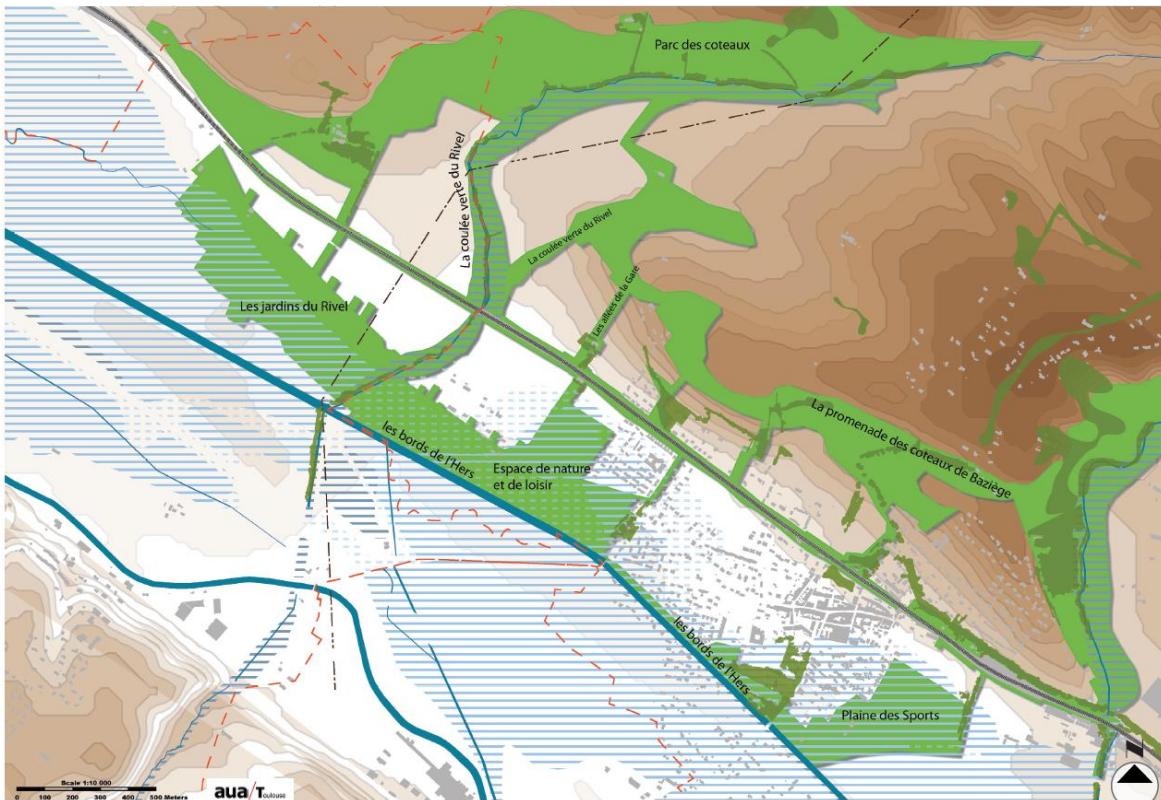


**Insertion du projet dans le site (simulation 3D)**

## 2.5. Intégrer la qualité environnementale au cœur du projet

### → **Conforter la trame verte et bleue**

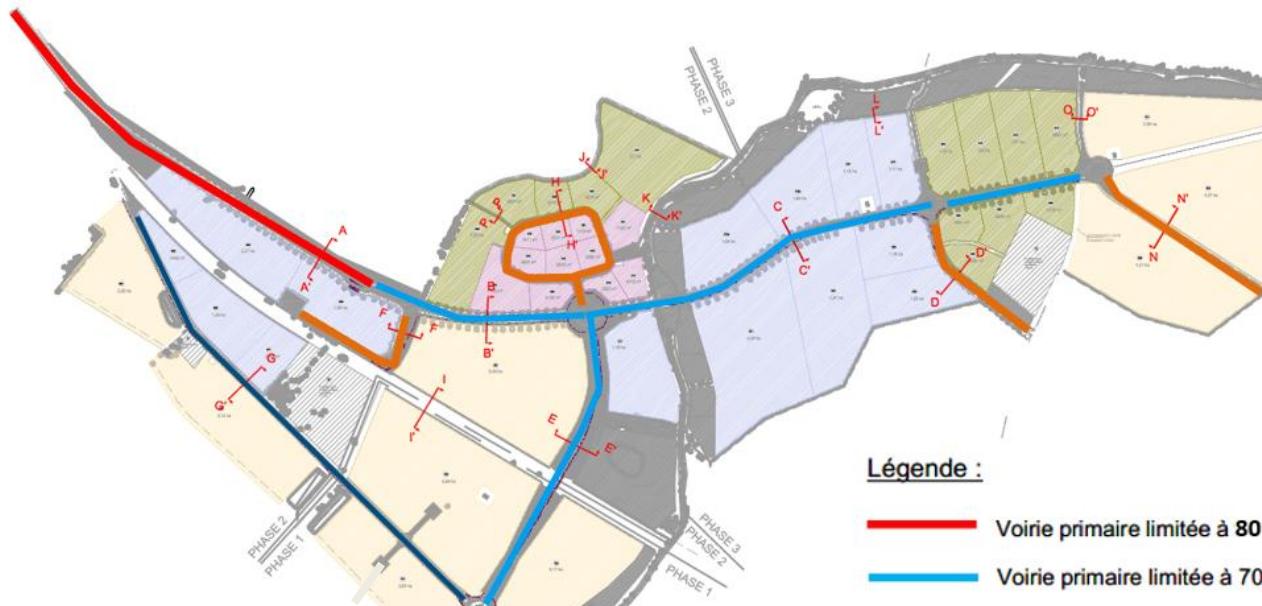
Le projet contribuera à renforcer ou rétablir les continuités écologiques entre les coteaux nord et la vallée de l'Hers, renforcer visuellement les trames vertes existantes autour de la ZAC, en traversant celle-ci de façon à l'intégrer au mieux dans le site naturel.



→ **Adopter une démarche de management environnementale du projet.**

Depuis plus de 40 ans, le Sicoval crée des parcs d'activités, avec la volonté d'inscrire cette dynamique dans une démarche de développement innovant et responsable. En pratique, afin d'associer le concept de développement durable à l'outil d'accueil économique qu'incarnent les parcs d'activités, le Sicoval s'est engagé dans la mise en place d'un système de management environnemental (défini dans la norme ISO 14001). Ainsi, Depuis juillet 2017, le Sicoval est certifié ISO 14001, pour son métier d'aménageur des parcs d'activités. La collectivité veille ainsi à maîtriser ses impacts, à chaque étape de la création ou de l'extension d'une zone d'activités : études de conception, réalisation des travaux, commercialisation et implantation des entreprises.

### 3. Les déplacements et le stationnement



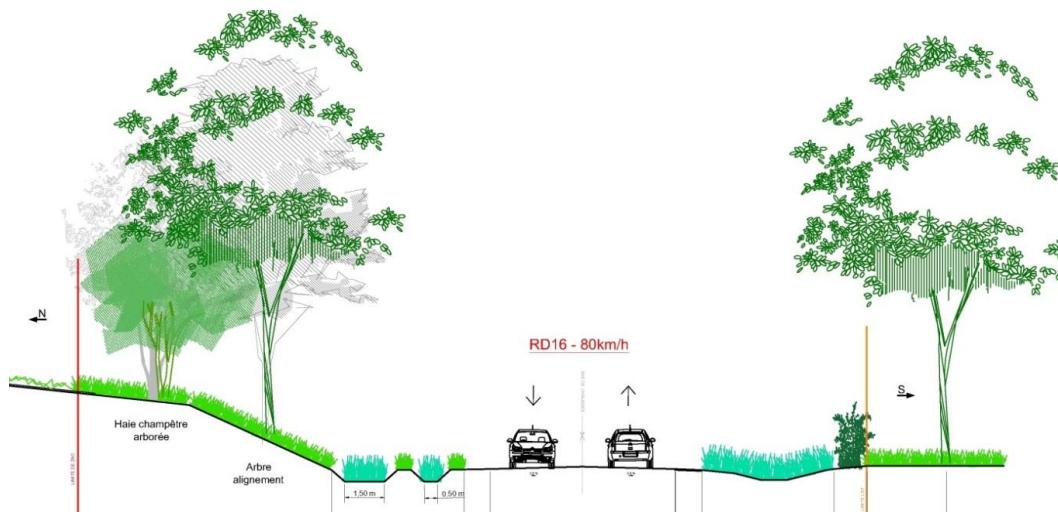
#### Légende :

- Voirie primaire limitée à 80 km/h
- Voirie primaire limitée à 70 km/h
- Voirie secondaire
- Voirie existante limitée à 70 km/h

#### 3.1. Un réseau de voies hiérarchisé

Le programme d'aménagement de la ZAC du Rivel s'appuie sur un réseau de voiries structuré par :

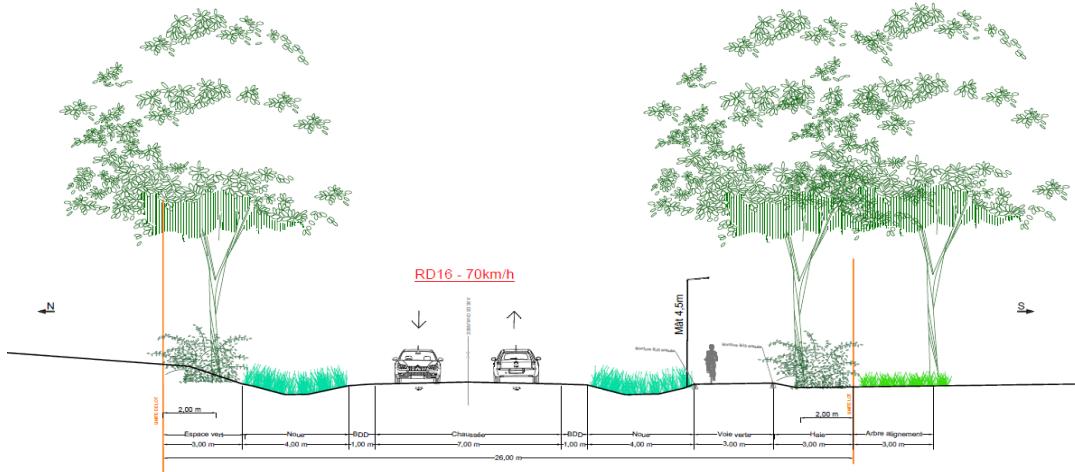
- **La déviation de la RD 16 :** permettant de s'inscrire dans un programme de suppression de la traversée du passage à niveau de Montgiscard jugé dangereux. Cette déviation nécessitera la réalisation d'un pont au-dessus de la voie ferrée.



Principe d'aménagement de la voirie primaire limitée à 80 km/h (déviation de la RD 16).

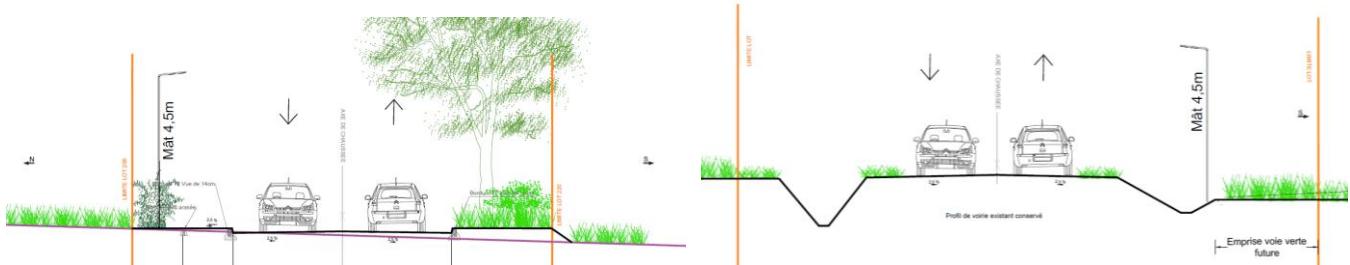
- **La création d'une voirie primaire** dans la continuité de la future route départementale, qui pourra se prolonger à plus long terme afin de répondre aux besoins de déplacements futurs en permettant

notamment de relier la RD2 (route de Revel) vers l'échangeur autoroutier, sans traverser le village de Baziège.



**Principe d'aménagement de la voie primaire limitée à 70 km/h**

- **La création de voies secondaires** permettant d'assurer la desserte des lots et de permettre le maillage avec les voies existantes.



**Principes d'aménagement des voies secondaires, selon le contexte**

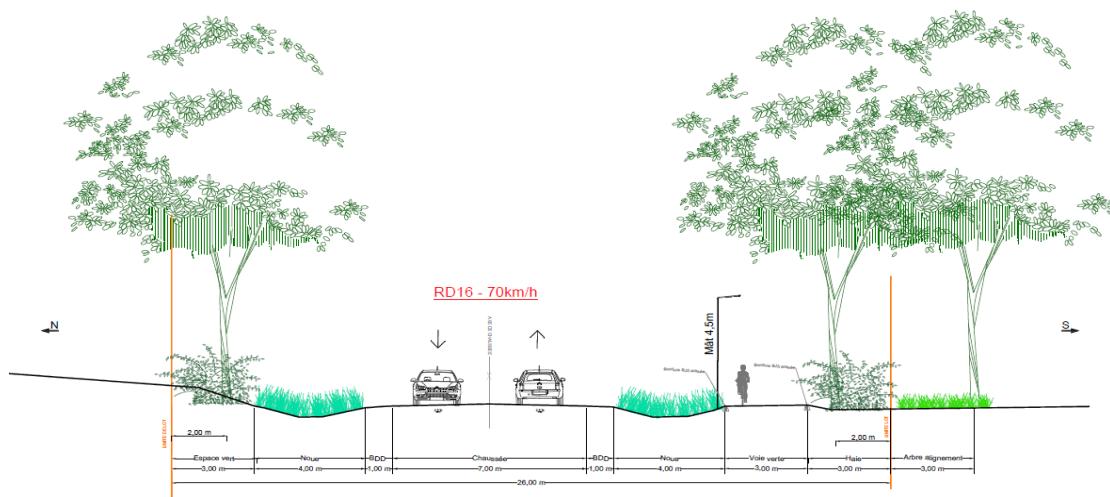
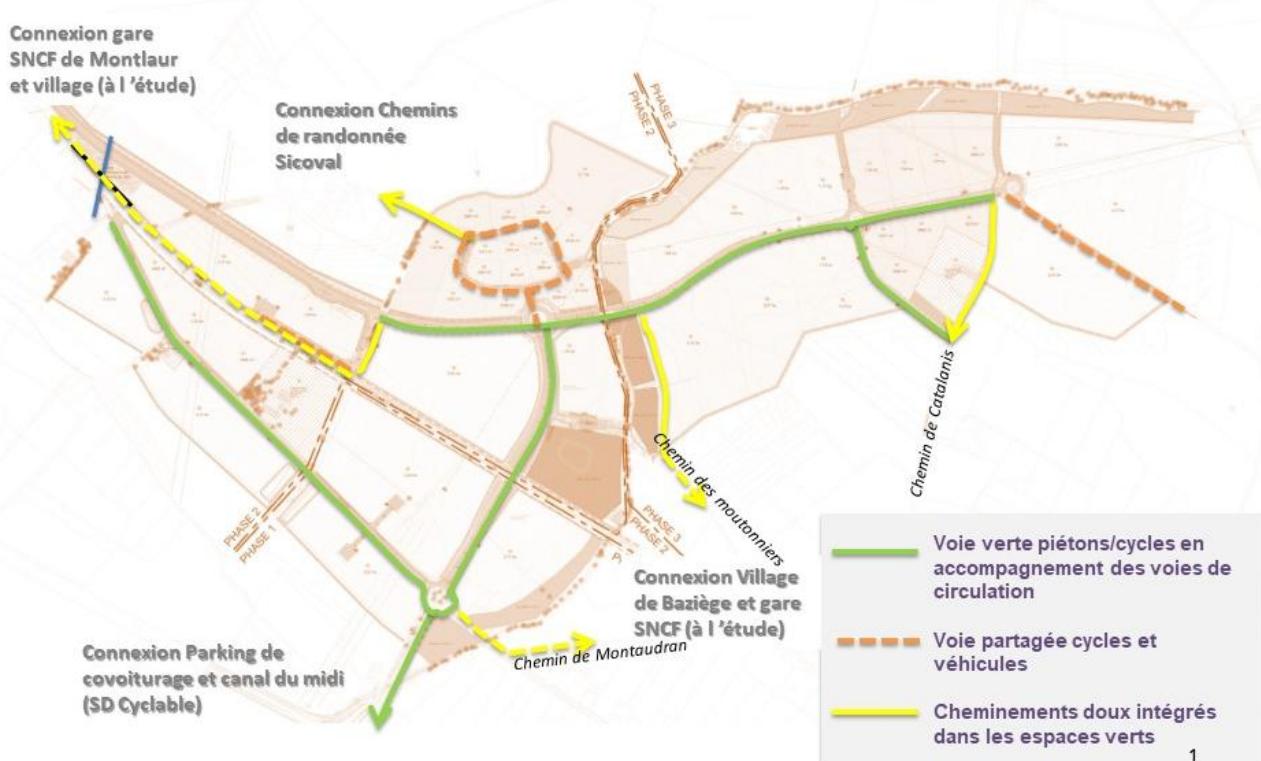
### 3.2. La réalisation d'ouvrages d'art

Le projet d'aménagement de la ZAC du Rivel prévoit la réalisation de deux ouvrages d'art :

- Un premier ouvrage nécessaire pour assurer le franchissement de la voie ferrée, en remplacement du passage à niveau n° 201. Ce dernier étant identifié comme dangereux, est inscrit au programme de sécurisation national. Le projet de ZAC prend donc en compte la suppression de ce passage à niveau.
- Un deuxième ouvrage d'art permettra le franchissement du ruisseau du Rivel, dans le prolongement de la future voie principal de la ZAC.

### 3.3. Les modes actifs

Le projet prévoit la création d'un maillage de cheminements pour les modes actifs soit, en accompagnement des voies principales, soit en accompagnement des aménagements le long du Rivel. De plus, une attention particulière sera portée sur les liaisons avec les cheminements existants ou à créer en dehors de la ZAC, permettant ainsi un maillage cohérent vers les principaux équipements (commerces, centre bourg, gare, parking de covoiturage, canal du midi, etc....).



**Principe d'une voie verte séparée de la voie de circulation par une noue paysagée (voir liaisons piétons/cycles dans le schéma des orientations d'aménagement, chapitre 6)**



**Exemple d'aménagement d'une voie verte longeant une noue.**



**exemple de chemin circulable par les engins d'entretien, en engazonnement renforcé**

### **3.4. Le stationnement**

Les parcs de stationnement nécessaires aux activités autorisées, devront être conçus de manière à rechercher des aménagements capables d'atténuer le caractère utilitaire du stationnement et d'éviter les grandes surfaces de parage d'un seul tenant. La conception d'ensemble doit faire une large part à des espaces verts pouvant constituer des éléments de rupture.

Le positionnement des parcs de stationnement doit s'organiser avec le bâti, de façon à assurer un rythme harmonieux des pleins et des vides.

Des matériaux de revêtement autres de l'enrobé doivent être recherchés de façon à limiter l'imperméabilisation des sols.



**Exemples de traitement des parcs de stationnement**

Des systèmes de gestion mutualisée du stationnement pourront être recherchés de façon à optimiser l'offre et économiser l'espace.

## 4. La qualité de l'insertion architecturale, paysagère et environnementale

### 4.1. Le programme des constructions envisagé

Sur un périmètre de 110 hectares environ, le site accueillera des constructions à vocation d'activités économiques sur environ 75 hectares (environ 68%), des espaces verts et espaces naturels (27%) et la voirie (5%).

Sur les 75 ha de terrains constructibles, environ 300 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher sont attendus. La programmation des constructions sera centrée sur les valeurs du vivre ensemble et du développement durable. Les activités envisagées seront ciblées autour de :

- l'économie circulaire ;
- les green-technologies et agro chaines ;
- Les technologies numériques en lien avec les activités existantes et en complémentarité avec les autres zones d'activités.

Selon la typologie des terrains, la future zone du Rivel pourra accueillir :

- la grande industrie sur des terrains de 1 à 6 ha
- La petite industrie PME/TPE sur des terrains de 0,5 à 1 ha
- La conception et la recherche, les bureaux, sur des terrains de 2500 à 5000 m<sup>2</sup>

La programmation de cette opération n'exclut pas l'implantation de surfaces spécifiques liées au commerce, avec un maximum de **5000 m<sup>2</sup> par unité commerciale**, sans dépasser une surface cumulée **de 20 000 m<sup>2</sup>** pour l'implantation de commerces de plus de 300 m<sup>2</sup> calculé sur l'ensemble de la commune de Montgiscard, conformément au SCOT en vigueur. L'implantation de commerces sur la ZAC du Rivel répondra à des logiques de visibilité et de vitrine depuis les axes principaux de la zone. De plus, la facilité d'accès depuis l'autoroute pourrait être un atout pour les commerces.

### 4.2. La qualité architecturale et urbaine de l'opération

L'homogénéité et la qualité de l'ensemble doivent être recherchées par des formes architecturales simples et l'utilisation de matériaux et des couleurs sobres, de qualité et pérennes dans le temps :

#### → **Aspect des constructions**

Les enduits et bardages resteront relativement sobres et homogènes. Le choix des couleurs et des matériaux mats seront privilégiés de manière à éviter les brillances des revêtements et des éléments techniques connexes. Les bâtiments devront se fondre sur le fond des terres du Lauragais et conserver une relation avec les constructions existantes. En règle générale, la simplicité et l'authenticité seront recherchées. Des prescriptions et une palette des couleurs et des matériaux sera intégrée au cahier des prescriptions architecturales, urbaines, paysagères et environnementales (CPAUPE) de la ZAC et annexé au PLU.

La hauteur des constructions doit permettre de préserver les points de vue, notamment depuis le château de la terrasse (220 m/NGF) ou le chemin de randonnée sur le site de Fourtanier (200m/NGF environ).

#### 4.3. La qualité urbaine de l'opération

Il s'agit de s'inspirer de l'orthogonalité du centre urbain de Baziège, en gérant des épannelages homogènes selon les courbes de niveau et en maîtrisant l'architecture et l'intégration des constructions dans le site (voir CPAUPE).

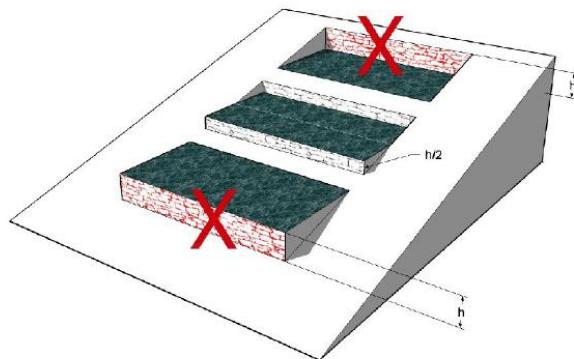
La qualité de l'espace public, au bénéfice de tous, dépend en grande partie de la qualité des espaces privés, sous la responsabilité de chacun. Les espaces privés sont visibles depuis la rue et participent à la qualité perçue de la rue. Les projets seront examinés en tenant compte de la manière dont les aménagements extérieurs, les volumes et l'implantation des bâtiments dialogueront avec les espaces publics.

L'implantation des bâtiments de part et d'autre des voies, viennent borner la perspective.

##### → ***Intégration des constructions dans la pente***

Les constructions, ainsi que l'aménagement des abords s'inscriront autant que possible dans le mouvement naturel du terrain, dans un souci de bonne adaptation au sol de l'ensemble.

Afin de limiter les terrassements, le centre de la plateforme supportant la construction et ses abords, devra correspondre au niveau du terrain naturel.



##### → ***Intégration des stationnements dans la pente***

L'aménagement des parkings doivent observer les mêmes principes d'adaptation au sol que pour les constructions. Les voies principales de distribution du stationnement doivent être parallèles aux courbes de niveau du terrain d'assiette avant travaux.



**Exemple d'aménagement de parkings adapté à la pente : les différences de niveau sont gérées par des espaces verts plantés.**

#### 4.4. La qualité paysagère

La création d'une ossature paysagère permettra une mise en scène du site dans le grand paysage. L'objectif étant de créer une identité paysagère forte permettant aussi d'apporter un confort aux usagers, de jouer un rôle de corridor écologique et une protection climatique efficace. L'ossature paysagère, à terme, aura une présence comparable à celle du canal du midi et des routes bordées de platanes. La trame paysagée sera déployée :

- **sur le domaine public**, autour des infrastructures de déplacements (y compris la voie ferrée) et autour des milieux naturels tels que le ruisseau du Rivel et les réseaux humides (noues).
- **Sur le domaine privé**, les limites public/privé (clôtures, haies) et le traitement des parties privatives qui s'offrent à la vue de part et d'autre de l'emprise publique devront être traités avec le plus grand soin, avec notamment la plantation d'arbres de haute tige venant, par endroits, renforcer l'ossature paysagère générale.

*Exemple : Parc d'activités des Collines à Mulhouse*



**Exemple de réalisation de mail planté - entrée Ouest en venant de Montlaur**

*Exemple : parc technologique de la Porte des Alpes*

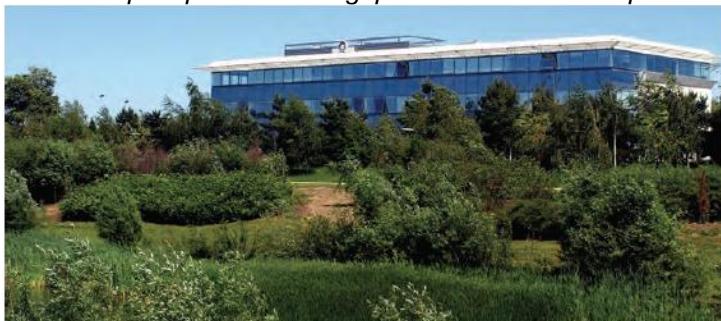


**Exemple d'aménagement de l'espace public et du traitement des limites public/privé sur les voies primaires.**

La présence du ruisseau du Rivel qui traverse la ZAC, permet d'envisager la constitution d'une trame, support de la reconquête écologique du secteur, dont la ripisylve de ce ruisseau constituera l'axe. Cette qualité écologique et paysagère participera à la qualité du cadre de vie de futurs usagers, intégrant des pratiques vertueuses de l'utilisation de ces espaces.

L'objectif est de concevoir une trame diversifiée, en connexion avec les milieux voisins de façon à ce que la zone devienne, à la fois un lieu de développement pour toutes les strates de flores et de faunes, mais aussi un lieu de passage.

*Exemple : parc technologique de la Porte des Alpes*



**Exemple d'aménagements le long de cours d'eau permettant une reconquête écologique et paysagère du secteur participant à la qualité de vie des futurs usagers.**

#### 4.5. Les autres outils permettant d'encadrer les constructions dans la ZAC

La présente Orientation d'Aménagement et de Programmation définit des orientations opposables à tout projet d'aménagement ou de construction, dans un rapport de compatibilité. Le règlement écrit traduit les invariants opposables à tout projet de construction, dans un rapport de conformité. Un « Cahier des Prescriptions Architecturales Paysagères, Urbaines et Environnementales » (CPAUPE) est joint en annexe du PLU (Pièce 6.3.).

De plus, les futures constructions de la ZAC, ainsi que les modifications des constructions existantes pourront être maîtrisées par l'aménageur de la ZAC par le biais de plusieurs outils, en fonction de la situation :

##### 1/ Les terrains appartiennent à l'aménageur :

Un cahier des charges de cession du terrain doit obligatoirement être joint au dossier de permis de construire. Ce cahier des charges reprendra, entre autres, les prescriptions architecturales, paysagères et environnementales du CPAUPE. Ces prescriptions seront adaptées et traduites sur chaque lot, sous forme d'une fiche de lot fournie par l'aménageur.

##### 2/ Les terrains sont laissés à l'initiative privée :

Lorsqu'un terrain intégré dans la ZAC, n'a pas fait l'objet d'une cession par l'aménageur, une convention doit être conclue entre l'aménageur et le constructeur qui précise, notamment les conditions dans lesquelles celui-ci participe au coût d'équipement de la zone. Cette convention peut intégrer des prescriptions relatives aux futures constructions (fiches de lot, prescriptions architecturales, paysagères, urbaines et environnementales).

Cette convention constitue une pièce obligatoire du dossier de permis de construire ou d'aménager.

## 5. Le Phasage prévisionnel du projet

Le projet d'aménagement de la ZAC du Rivel s'organisera autour de 3 phases de réalisation :

### 5.1. La phase 1 (concerne la commune de Montgiscard):

Correspond aux terrains situés au sud de la voie ferrée, les plus proches de du giratoire existant sur la RD 16 et proches l'échangeur de l'A 61. Ces terrains seront desservis à la fois par la nouvelle RD 24 (liaison RD 813 et Rd 16) et la RD 16 existante. Cette dernière sera déclassée par la suite, une fois que la déviation sera réalisée lors de la phase 2 des travaux de la ZAC.

Des travaux de réseaux d'eau potable et d'assainissement sont prévus dès le lancement de cette première phase pour alimenter les constructions.

### 5.2. La phase 2 (concerne majoritairement la commune de Montgiscard) :

La deuxième phase de travaux sera engagée à partir de la réalisation du pont route qui traverse la voie ferrée. Cette phase correspond également à la réalisation de la déviation de la RD 16 et la suppression du passage à niveau n°201. Elle permettra ainsi de développer des constructions au nord de la voie ferrée, ainsi que sur la deuxième partie de la RD 16, une fois que le passage à niveau sera supprimé et que la RD sera déclassée et remplacée par une nouvelle voie, au nord de la voie ferrée.

### 5.3. La phase 3 (concerne la commune de Baziège)

La troisième phase sera engagée à partir de la réalisation du pont de franchissement du ruisseau du Rivel. Cette phase s'organisera autour d'une voie primaire, dans le prolongement de la déviation de la RD 16. Une attention particulière sera observée en matière d'intégration, paysagère et environnementale des constructions, notamment vis-à-vis du ruisseau du Rivel.

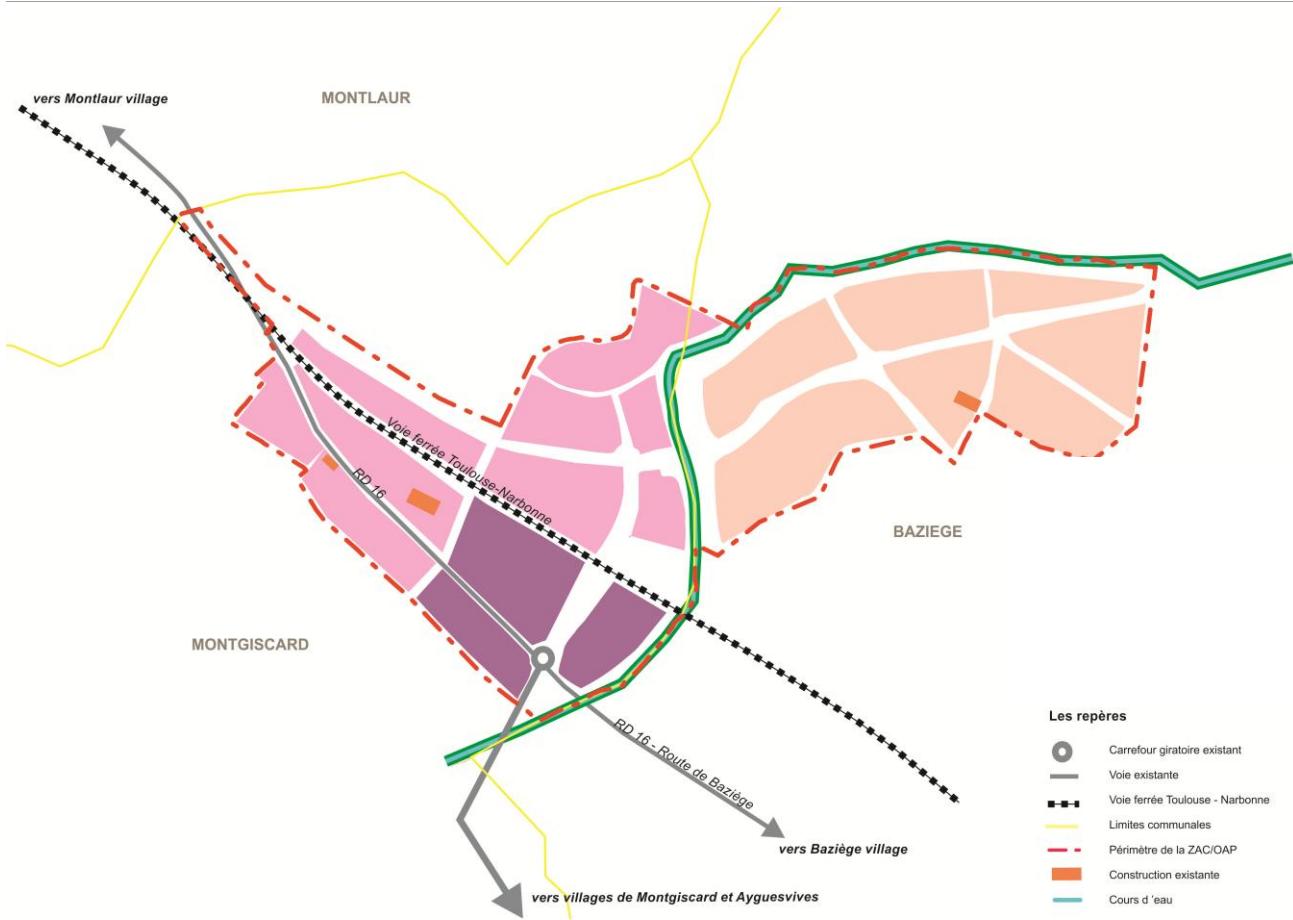
### La réalisation des constructions sous conditions :

Les constructions des phases 2 et 3 ne pourront être réalisées qu'après la réalisation d'une partie des constructions envisagées, ainsi que mise en œuvre de deux ouvrages d'art tels que mentionnés dans le plan joint à la présente l'OAP:

**Les constructions de la phase 2** sont conditionnées à la fois à la réalisation de **l'Ouvrage d'Art n°1** = pont-route de la voie ferrée, ainsi que la construction d'au moins 40% de la surface de plancher constituant la phase 1 (autorisations de construire accordées)

**Les constructions de la phase 3** sont conditionnées à la fois à la réalisation de **l'Ouvrage d'Art n°2** = franchissement du ruisseau du Rivel, ainsi que la construction d'au moins 50 % de la surface de plancher constituant la phase 2 (autorisations de construire accordées)

**PLU de Montgiscard**  
**Orientation d'Aménagement et de Programmation**  
**ZAC du Rivel**



**Les phases de réalisation de la ZAC**

- Terrains pouvant recevoir des constructions **phase 1 = environ 49 000 m<sup>2</sup> SDP**
- Terrains pouvant recevoir des constructions **phase 2 = environ 120 000 m<sup>2</sup> SDP**
- Terrains pouvant recevoir des constructions **phase 3 = environ 132 000 m<sup>2</sup> SDP**

## 6. Schéma des orientations d'aménagement et de programmations de la ZAC du Rivel

### Les orientations d'aménagement et de programmation de la ZAC du Rivel

#### La composition urbaine et paysagère

-  Aménagements paysagers marquant l'entrée de zone
-  Parc linéaire
-  Prescriptions paysagères sur les lots privés
-  Préservation/renforcement des haies et ripisylves
-  Systèmes de rétention des eaux de pluie paysager.
-  Alignement obligatoire d'au moins un point de la façade entre 12m et 14 m.
-  Recul minimal obligatoire de 12 m.
-  Hauteur maximale des constructions à 15 m.
-  Hauteur maximale des constructions à 9 mètres
-  Axe principal d'implantation

#### Les projets hors ZAC

-  Protection des coteaux et lignes de crête
-  secteur de développement futur mixte (habitat/services, commerces)
-  Futur parking de covoitage
-  pole multimodal à étudier pour le long terme (position indicative)

#### Les repères

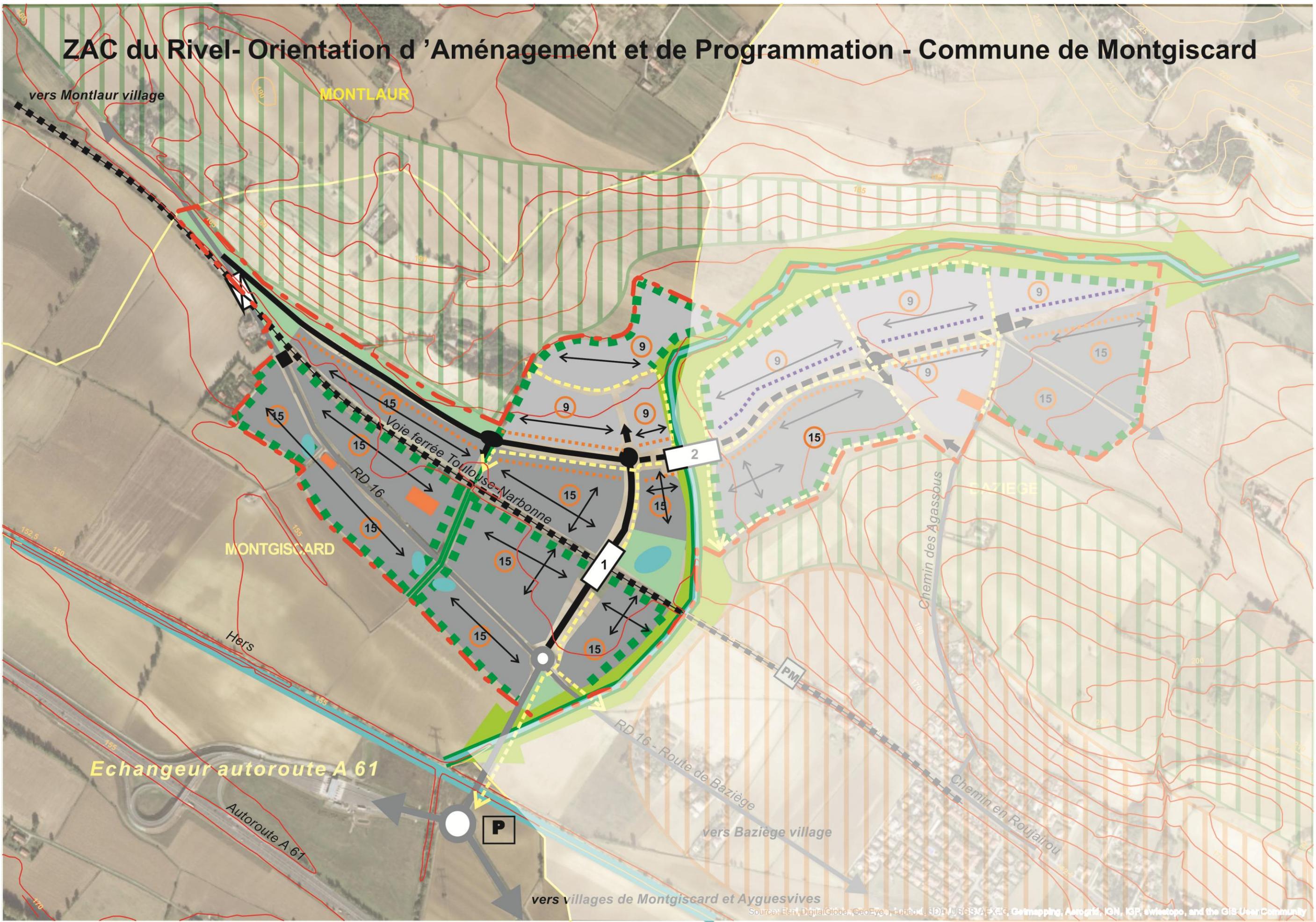
-  Carrefour giratoire existant
-  Voie existante
-  Voie ferrée Toulouse - Narbonne
-  Limites communales
-  Périmètre de la ZAC/OAP
-  Construction existante
-  Courbes de niveau
-  Cours d'eau

#### La circulation et les déplacements

-  Déviation de la RD 16
-  Voie Structurante de la ZAC
-  Principe de liaison inter quartier ou de distribution des lots
-  Carrefour à créer
-  Ouvrage routier de franchissement :
  - 1 = Pont route SNCF
  - 2 = Pont ruisseau du Rivel
-  Suppression du Passage à Niveau n° 201
-  Retournement poids lourds
-  Liaisons modes actifs



# ZAC du Rivel- Orientation d 'Aménagement et de Programmation - Commune de Montgiscard



Source: Esri, DigitalGlobe, GeoEye, i-cubed, USDA/USGS, AEX-EG, Getmapping, Aerogrid, IGN, IGP, swisstopo, and the GIS User Community