

REVISION DU PLAN LOCAL D'URBANISME

PIECE 3 : ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

ARTELIA Région Sud-Ouest

Agence de PAU

Hélioparc

2 Avenue Pierre Angot

64053 PAU CEDEX 9

Tel. : +33 (0)5 59 84 23 50

Fax : +33 (0)5 59 84 30 24

COMMUNE DE LABASTIDE-SAINT-SERNIN

SOMMAIRE

INTRODUCTION	1
1. SECTEUR 1 : LARGENTIERE (AU1)	3
1.1. PRESENTATION DU CONTEXTE ET DES ENJEUX DU SITE	3
1.2. PRESENTATION DES OBJECTIFS DE L'AMENAGEMENT	4
1.3. PRINCIPES D'AMENAGEMENT	4
2. SECTEUR 2 – ROUTE DE MONTBERON (UBA / UBB / AU2)	9
2.1. PRESENTATION DU CONTEXTE ET DES ENJEUX DU SITE	9
2.2. PRESENTATION DES OBJECTIFS DE L'AMENAGEMENT	10
2.3. PRINCIPES D'AMENAGEMENT	10
2.4. MODALITE D'OUVERTURE A L'URBANISATION ET ELEMENTS DE PROGRAMMATION	15
3. SECTEUR 3 – LE SUD (AU3 / AU4 EST)	15
3.1. PRESENTATION DU CONTEXTE ET DES ENJEUX DU SITE	15
3.2. PRESENTATION DES OBJECTIFS DE L'AMENAGEMENT	16
3.3. PRINCIPES D'AMENAGEMENT	17
3.4. MODALITE D'OUVERTURE A L'URBANISATION ET ELEMENTS DE PROGRAMMATION	21
4. SECTEUR 4 – BUFFOVENT (AU4 OUEST)	22
4.1. PRESENTATION DU CONTEXTE ET DES ENJEUX DU SITE	22
4.2. PRESENTATION DES OBJECTIFS DE L'AMENAGEMENT	22
4.3. PRINCIPES D'AMENAGEMENT	23
4.4. MODALITE D'OUVERTURE A L'URBANISATION ET ELEMENTS DE PROGRAMMATION	24
L'ORIENTATION D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION THEMATIQUE « TRANSPORT ET DEPLACEMENTS »	26
1. LE RESEAU VIAIRE EXISTANT	26
2. LE RESEAU VIAIRE PROJETE	27
3. LE MAILLAGE PIETONNIER EXISTANT	28
4. LE RESEAU PIETONNIER PROJETE	29
5. MODALITE DE REALISATION	30

INTRODUCTION

A travers l'élaboration de son PLU, la commune de Labastide-Saint-Sernin s'oriente vers un développement urbain équilibré et maîtrisé dans l'épaisseur du centre bourg. La définition des limites de la zone urbanisée a aussi orienté les choix de développement afin de renforcer les liaisons entre le bourg ancien, les zones d'urbanisation plus récentes et les équipements structurants de la commune.

L'orientation d'aménagement et de programmation permet à la commune de préciser les conditions d'aménagement relatives à quatre secteurs, à structurer et aménager dans la continuité du tissu existant. Cette orientation, en cohérence avec le Projet d'Aménagement et de Développement Durable, prévoit les actions et opérations d'aménagement à mettre en œuvre, afin d'assurer l'insertion paysagère des projets, la mise en valeur de l'environnement, la continuité des formes urbaines et le développement de la commune.

La mise en place d'orientations d'aménagement et de programmation (OAP) est destinée à :

- Organiser la desserte routière et piétonne et assurer un maillage cohérent en appui sur les voiries existantes,
- Intégrer les zones à urbaniser dans le paysage, dans le respect de l'environnement,
- Maîtriser et programmer les conditions d'urbanisation des zones d'extension urbaine dans le temps et l'espace.

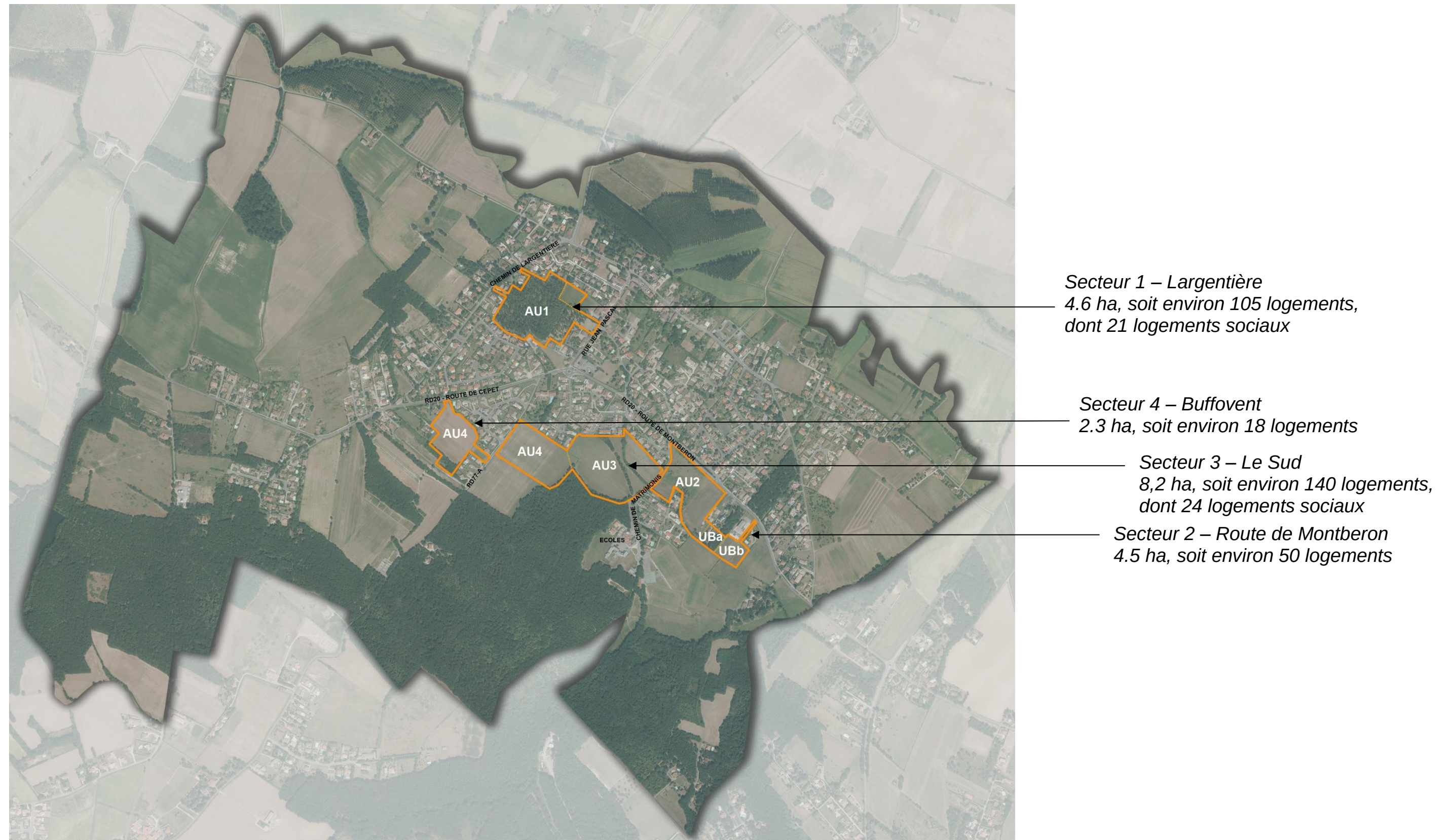


Fig. 1. Localisation des secteurs objets des OAP

LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION SPATIALISEES

1. SECTEUR 1 : LARGENTIERE (AU1)

1.1. PRESENTATION DU CONTEXTE ET DES ENJEUX DU SITE

Le site constitue un vide au sein de la tache urbaine, à l'arrière de la rue ancienne du bourg (rue Jean Pascal), le long de laquelle les maisons forment une façade urbaine implantée sur la rue. Sur ses autres côtés, il est bordé de quartiers pavillonnaires au tissu relativement lâche de maisons implantées en milieu de parcelle.

Actuellement, le site est couvert d'un boisement de peupliers, sans grande valeur paysagère ni environnementale. Ses perceptions sont aujourd'hui très fermées.

Il est accessible par la rue Jean Pascal et par le chemin de Largentière.



Fig. 2. Plan de situation et Photos du site depuis la rue Jean Pascal et depuis le chemin de Largentière, au droit de la future voie principale de la zone à urbaniser

1.2. PRESENTATION DES OBJECTIFS DE L'AMENAGEMENT

Le potentiel que représente ce secteur réside dans sa proximité du centre ancien et des équipements publics. Son développement va favoriser les déplacements doux et renforcer la centralité du cœur du bourg. Un espace réservé à l'implantation de commerces et services permettra aussi de faire participer le quartier à la vie du bourg.

Le quartier devra proposer une mixité de formes urbaines, à l'interface entre le centre, densément construit et les extensions Ouest plus lâches.

Le maillage des voies et la création d'espaces publics de qualité permettront d'englober le nouveau quartier dans le cœur du bourg.

Une attention particulière sera portée au traitement des limites du site afin de limiter les vis à vis entre les habitations existantes et les nouvelles constructions.

Dans le cadre d'opérations d'aménagement d'ensemble, il sera porté, à toutes les étapes de conception et de réalisation, une attention particulière à la cohérence d'implantation des bâtiments et à l'harmonie architecturale d'ensemble.

1.3. PRINCIPES D'AMENAGEMENT

➤ Insertion paysagère et urbaine

Afin d'insérer au mieux les nouvelles constructions dans le paysage urbain, il est proposé un tissu lâche en périphérie, assurant la couture avec les quartiers pavillonnaires. A l'intérieur et sur la frange Est, en lien avec la rue Jean Pascal, une plus grande densité sera recherchée.

Dans la continuité du tissu existant, le quartier, d'une densité d'environ 23 logts/ha (espaces publics et voirie compris) soit environ 105 logements, sera composé de logements individuels, de bâti groupé, de petits immeubles collectifs et d'un espace de commerces ou services, en lien avec la rue Jean Pascal.

Des cheminements doux seront intégrés afin de relier le quartier à la rue principale du bourg.

A l'interface entre le site et les habitations existantes, l'utilisation du végétal permettra de gérer les vis-à-vis, favorisant les franges végétalisées :

- Soit, en privilégiant la présence de jardins sur les espaces périphériques (notamment au Sud et à l'Ouest sur les zones de logements individuels),
- Soit, en plantant une lisière champêtre (limite Nord du site) composée d'essences locales.

Afin de favoriser l'insertion paysagère des futures constructions avec le tissu urbain environnant, les nouvelles constructions qui seraient situées à une distance de moins de 6 mètres environ des limites extérieures de la zone, resteront basses et ne dépasseront pas un seul niveau de hauteur (RDC).

Une place, de type parvis au droit des commerces et activités de services, rotule entre le quartier et la rue Jean Pascal sera aménagée.

Trois typologies de logements sont proposées :

- Du bâti individuel réparti à l'Ouest et au Sud du site. On privilégiera l'implantation du bâti proche de la rue, avec les jardins à l'arrière, de manière à rappeler la forme urbaine du centre ancien mais aussi pour limiter les vis-à-vis avec les quartiers voisins,
- Des immeubles collectifs R+1 en cœur d'îlot,
- Du bâti groupé R+1, de type maison en bandes, à l'image du bâti mitoyen présent en centre bourg.

L'implantation des constructions par rapport aux limites séparatives devra être conforme aux dispositions réglementaires fixées dans la pièce 4 – Règlement.

En sus, **pour les logements individuels**, les constructions pourront être en R+ 1 mais la hauteur en limite de propriété ne devra excéder du R+0 (soit environ 3 mètres à la sablière ou à l'acrotère). Cela ne s'applique pas aux logements individuels groupés.

➤ Mixité fonctionnelle et sociale

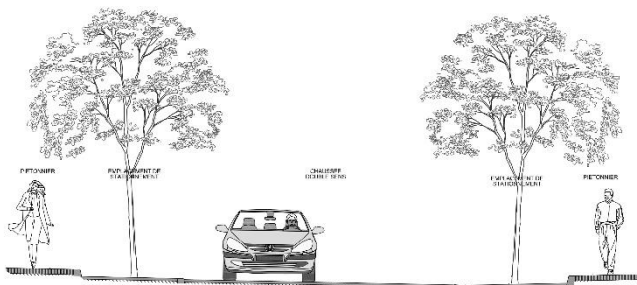
De plus, des commerces ou services seront implantés en entrée d'opération, à l'interface avec la rue Jean Pascal. Au Nord-Est de l'opération, une zone sera réservée à la mise en œuvre d'un équipement ou d'un espace public.

Afin de répondre au principe de solidarité édicté par le SCOT et rechercher une mixité sociale dans les communes, une part minimale de 25% de logements locatifs sociaux est imposée au sein du périmètre de l'OAP, soit environ 21 logements.

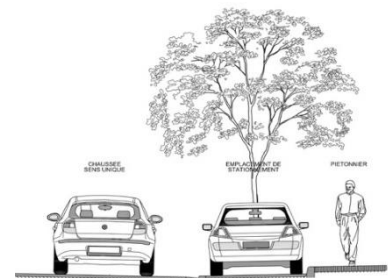
➤ Organisation globale du site

L'ensemble du quartier sera desservi par la création d'une voie à double sens entre la rue Jean Pascal et le chemin de Largentière. La connexion à la rue Jean Pascal (RD77a) devra faire l'objet d'un accès sécurisé en accord avec les services du Conseil départementale de la Haute-Garonne.

Depuis cette voie principale, deux voies secondaires, en boucle, permettront de desservir l'ensemble des logements. Ces voies de desserte seront à sens unique.



Profil de la voie principale
à double sens



Profil des voies secondaires à
sens unique

La voie principale devra obligatoirement intégrer des espaces de circulation dédiés aux piétons, accessibles aux PMR.

REVISION DU PLAN LOCAL D'URBANISME**PIECE 3 : ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION**

Les surlargeurs de chaussée, facteurs d'accélération de la vitesse automobile et d'imperméabilisation des sols seront évités (une chaussée de 5,50 m est suffisante en desserte résidentielle). Du stationnement longitudinal ombragé sera intégré des deux côtés de la chaussée.

Une chaussée de 3.50m est suffisante en voie secondaire. Du stationnement longitudinal ombragé sera intégré sur un côté de la chaussée. Un espace de circulation dédié aux piétons, accessible au PMR sera implanté sur un côté de la chaussée.



Ambiance paysagère recherchée : chaussée étroite, interface plantée entre la voie et les constructions, plantations d'arbres et conservation des sujets existants intéressants

➤ **Les besoins en matière de stationnement**

L'offre de stationnements devra être adaptée à la mixité de fonctions du secteur.

La réalisation d'un parc de stationnements en entrée Est permettra de répondre aux besoins des usagers des commerces et services.

➤ **La qualité environnementale et la prévention des risques**

Les espaces naturels et la biodiversité

Des surfaces seront consacrées à la création de milieux naturels (plantations d'arbres en alignement le long des voies et sur les places, création d'une lisière au Nord et d'un espace tampon au Sud) en ayant recours à des essences locales.

On privilégiera l'implantation du bâti proche ou en limite de parcelle afin de proposer des espaces de jardins intéressants.

Les performances énergétiques et environnementales des constructions

Le plan d'ensemble du quartier doit permettre aux constructions de bénéficier du meilleur apport solaire passif, en facilitant l'ouverture des constructions au Sud et en évitant les effets de masque (ombre portée d'un bâtiment ou d'un arbre) ou les vis-à-vis.

La réalisation de constructions mettant en œuvre des objectifs de qualité environnementale ainsi que l'installation de matériels utilisant des « énergies renouvelables » sont encouragés. Néanmoins, ces équipements doivent rechercher le meilleur compromis entre performance énergétique et intégration architecturale et paysagère.

Les équipements basés sur l'usage d'énergies alternatives, qu'elles soient géothermiques ou aérothermiques, tels que climatiseurs et pompes à chaleur, seront de préférence non visibles depuis le domaine public. Dans le cas inverse, ils devront faire l'objet d'un projet d'insertion paysagère ou être intégrés à la composition architecturale.

➤ **Réseaux et ordures ménagères**

La gestion des eaux pluviales pour les opérations d'aménagement d'ensemble sera gérée par l'aménageur au moment de la conception du projet.

La gestion des eaux pluviales doit être assurée dans les conditions définies dans la pièce 4 – Règlement.

Dans le cadre de l'opération d'aménagement d'ensemble, il est exigé la réalisation d'un ou plusieurs aires ou locaux de stockage et de présentation pour les divers containers relatifs au tri des déchets. Ces abris devront pouvoir être intégrés à l'opération et au paysage environnant.

Le point tri du verre sera enterré.

Le système de collecte, la localisation et le dimensionnement des points de collecte des ordures ménagères ainsi que des points de tri devront être validés par le service gestionnaire.

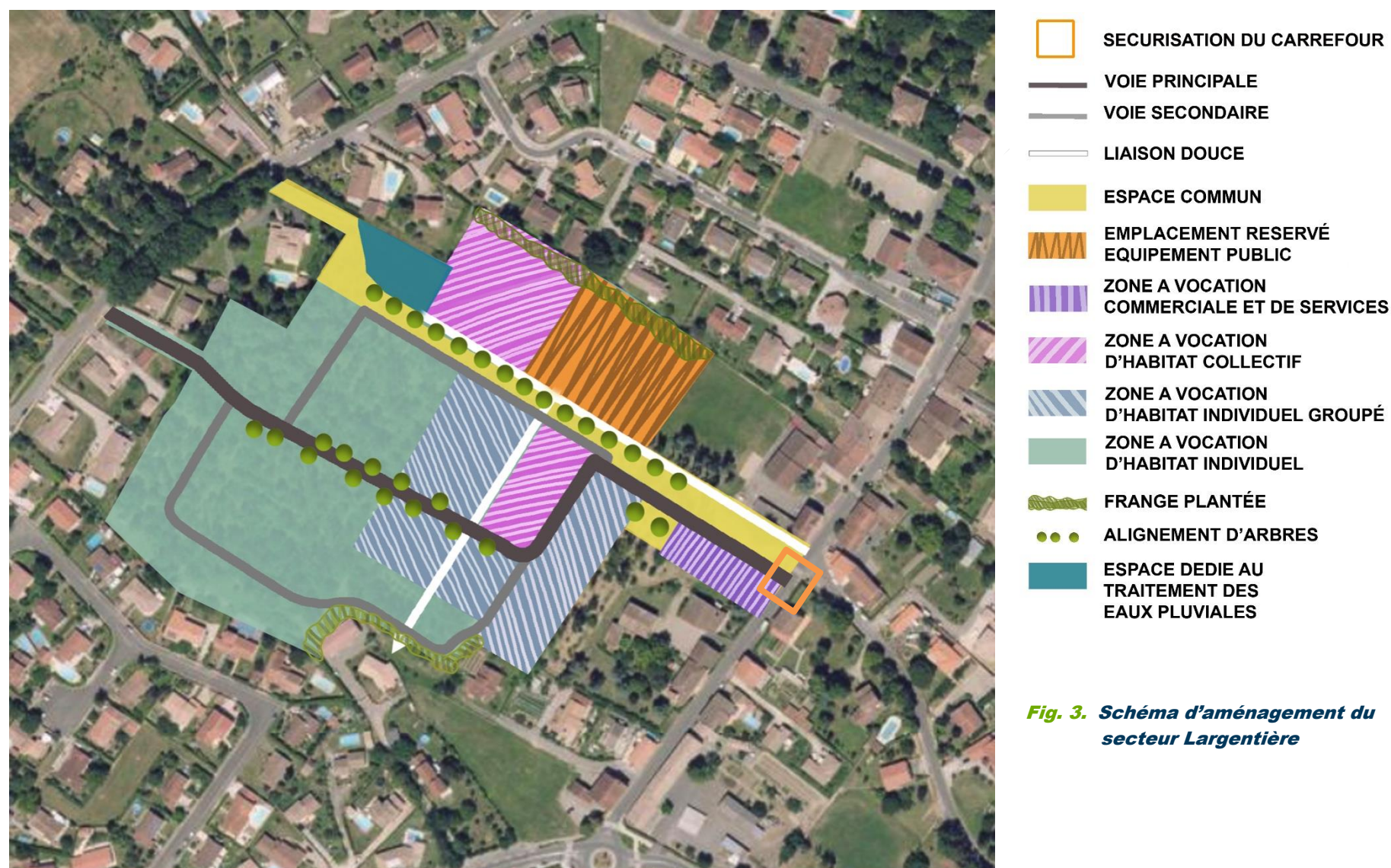
REVISION DU PLAN LOCAL D'URBANISME**PIECE 3 : ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION**

Fig. 3. Schéma d'aménagement du secteur Largentière

2. SECTEUR 2 – ROUTE DE MONTBERON (UBa / UBb / AU2)

2.1. PRESENTATION DU CONTEXTE ET DES ENJEUX DU SITE

Le site s'insère en entrée de ville, le long de la route de Montberon, route départementale 20, à proximité des équipements sportifs et de l'école, accessibles par le chemin Matrimonis. De part et d'autre de la route de Montberon, deux boisements marquent l'entrée dans le bourg et constituent, à ce titre, une séquence paysagère intéressante à conserver.

A l'Ouest, le secteur est aujourd'hui composé de prairies. A l'Est, les terrains sont constitués par des fonds de parcelle, à l'arrière d'un tissu bâti très lâche, sur un parcellaire en lanières.

Il faut noter que ces espaces se situent dans le prolongement de l'OAP du secteur Sud, ce qui facilitera le maillage urbain et assurera une cohérence d'ensemble de ce nouveau quartier.



Fig. 4. Plan de situation du secteur route de Montberon

2.2. PRESENTATION DES OBJECTIFS DE L'AMENAGEMENT

Le développement urbain de cette zone a pour objectif de structurer l'entrée de ville Est, en transition vers les zones à urbaniser du secteur Sud. Le maillage urbain créé pour desservir l'ensemble des zones à urbaniser situé au Sud de la RD20 devra proposer des continuités. Ainsi la zone sera desservie principalement par le Chemin de Matrimonis.

Dans le cadre d'opérations d'aménagement d'ensemble, il sera porté, à toutes les étapes de conception et de réalisation, une attention particulière à la cohérence d'implantation des bâtiments et à l'harmonie architecturale d'ensemble.

2.3. PRINCIPES D'AMENAGEMENT

➤ Insertion paysagère du quartier

Conformément à étude L111-6, dans l'objectif de structurer le paysage de l'entrée de ville, le long de la RD20, plusieurs préconisations devront être respectées :

- La plantation d'un alignement d'arbres le long de la RD20, côté Sud qui permet d'homogénéiser la perception de la traversée et de renforcer la perspective urbaine,
- L'alignement d'une façade bâtie à 20m de l'axe de la RD,
- Le maintien d'une zone en prairie dans la bande des 20m, entre la RD20 et le bâti,
- L'obligation d'orienter le bâti parallèlement ou perpendiculairement à la route départementale,
- Une voie de desserte unique, par le Sud,
- Le positionnement des jardins au Sud.

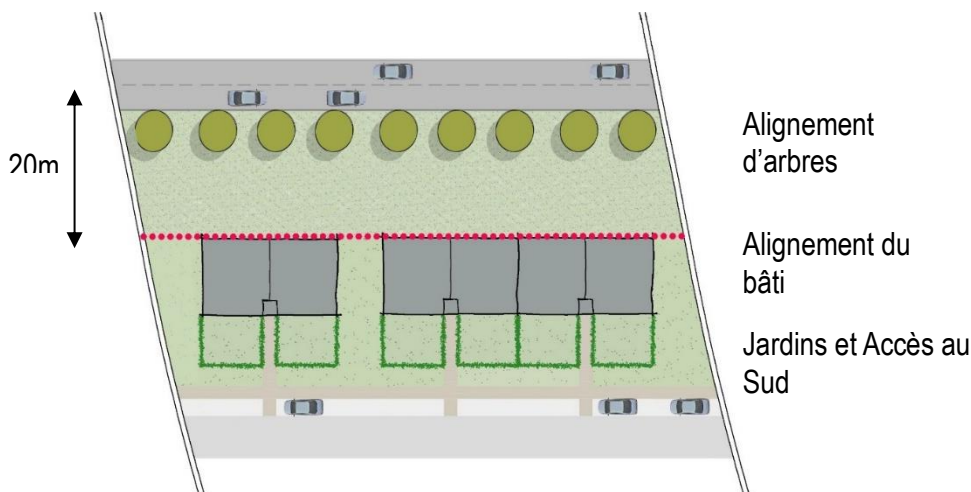


Fig. 5. Schéma d'aménagement le long de la RD20



Ambiance paysagère recherchée : alignement bâti, jardins, accès et voie secondaire

D'autre part, une frange du boisement existant sera conservée de manière à créer une continuité végétale vers les haies champêtres. Des plantations de type haie bocagère (composées d'essences locales) seront mises en œuvre de manière à établir des transitions entre les nouvelles constructions et les espaces naturels ou agricoles.

Une attention particulière sera portée au traitement des franges entre la nouvelle urbanisation et la zone agricole à l'Est mais aussi en limite Sud, vers les équipements.

Afin de densifier le tissu urbain de l'entrée de bourg, la densité projetée sur la zone AU2 sera d'environ 14 logements/ha, soit environ 45 logements. Le quartier présentera un parcellaire semblable au tissu urbain pavillonnaire environnant tout en proposant des espaces de densité supérieure (bâti groupé et bâti collectif), notamment le long des voies d'entrée de ville.

Trois typologies de logements sont proposées :

- Du bâti individuel réparti sur la partie Sud, bordure des espaces ouverts ainsi qu'en jonction du bâti existant. On privilégiera l'implantation du bâti proche de la rue pour une meilleure utilisation de l'espace privé et une perception des jardins depuis les « arrières »,
- Du bâti groupé R+1, de type maison en bandes,
- Des immeubles collectifs R+1 le long de l'entrée de ville, desservis par l'intérieur de la zone.

L'implantation des constructions par rapport aux limites séparatives devra être conforme aux dispositions réglementaires fixées dans la pièce 4 – Règlement.

En sus, **pour les logements individuels**, les constructions pourront être en R+ 1 mais la hauteur en limite de propriété ne devra excéder du R+0 (soit environ 3 mètres à la sablière ou à l'acrotère). Cela ne s'applique pas aux logements individuels groupés.

➤ **Mixité fonctionnelle et sociale**

Afin de répondre au principe de solidarité édicté par le SCOT et rechercher une mixité sociale dans les communes, une part minimale de 25% de logements locatifs sociaux est imposée au sein de la zone AU2, soit environ 11 logements.

➤ **Organisation globale du site**

Le site s'organisera autour d'une voie de desserte reliant la RD20 (accès existant à l'Est de la zone) au chemin de Matrimonis. Aucun autre accès sur la RD20 ne sera autorisé.

L'accès principal se fera par le Chemin de Matrimonis, en double-sens. Dans l'attente de la création de la continuité viaire entre la RD20 et le Chemin de Matrimonis, l'accès par la RD20 pourra être à double sens (comme cela se fait actuellement pour la desserte des constructions existantes) mais, à terme, l'objectif est de ne maintenir que l'entrée sur la zone depuis la RD20, pour des raisons de sécurité.

Le futur maillage vers le secteur Sud sera préservé.

Des cheminements doux seront implantés le long des voies mais aussi vers le Sud, en direction des équipements.

Les largeurs de chaussée seront d'environ 3,50 m en sens unique et 5,50 m à double sens. Du stationnement longitudinal ombragé sera intégré sur un côté de la chaussée. Un espace de circulation dédié aux piétons, accessible au PMR sera implanté sur un côté de la chaussée.

➤ **La qualité environnementale et la prévention des risques**

Les espaces naturels et la biodiversité

Des surfaces seront consacrées, en zone AU2, à la création de milieux naturels (plantations d'arbres en alignement le long des voies et sur les places, création d'une lisière au Sud et d'un espace tampon au Nord) en ayant recours à des essences locales.

Les performances énergétiques et environnementales des constructions

Le plan d'ensemble du quartier doit permettre aux constructions de bénéficier du meilleur apport solaire passif, en facilitant l'ouverture des constructions au Sud et en évitant les effets de masque (ombre portée d'un bâtiment ou d'un arbre) ou les vis-à-vis.

La réalisation de constructions mettant en œuvre des objectifs de qualité environnementale ainsi que l'installation de matériels utilisant des « énergies renouvelables » sont encouragés. Néanmoins, ces équipements doivent rechercher le meilleur compromis entre performance énergétique et intégration architecturale et paysagère.

Les équipements basés sur l'usage d'énergies alternatives, qu'elles soient géothermiques ou aérothermiques, tels que climatiseurs et pompes à chaleur, seront de préférence non visibles depuis le domaine public. Dans le cas inverse, ils devront faire l'objet d'un projet d'insertion paysagère ou être intégrés à la composition architecturale.

➤ **Réseaux et ordures ménagères**

La gestion des eaux pluviales pour les opérations d'aménagement d'ensemble sera gérée par l'aménageur au moment de la conception du projet.

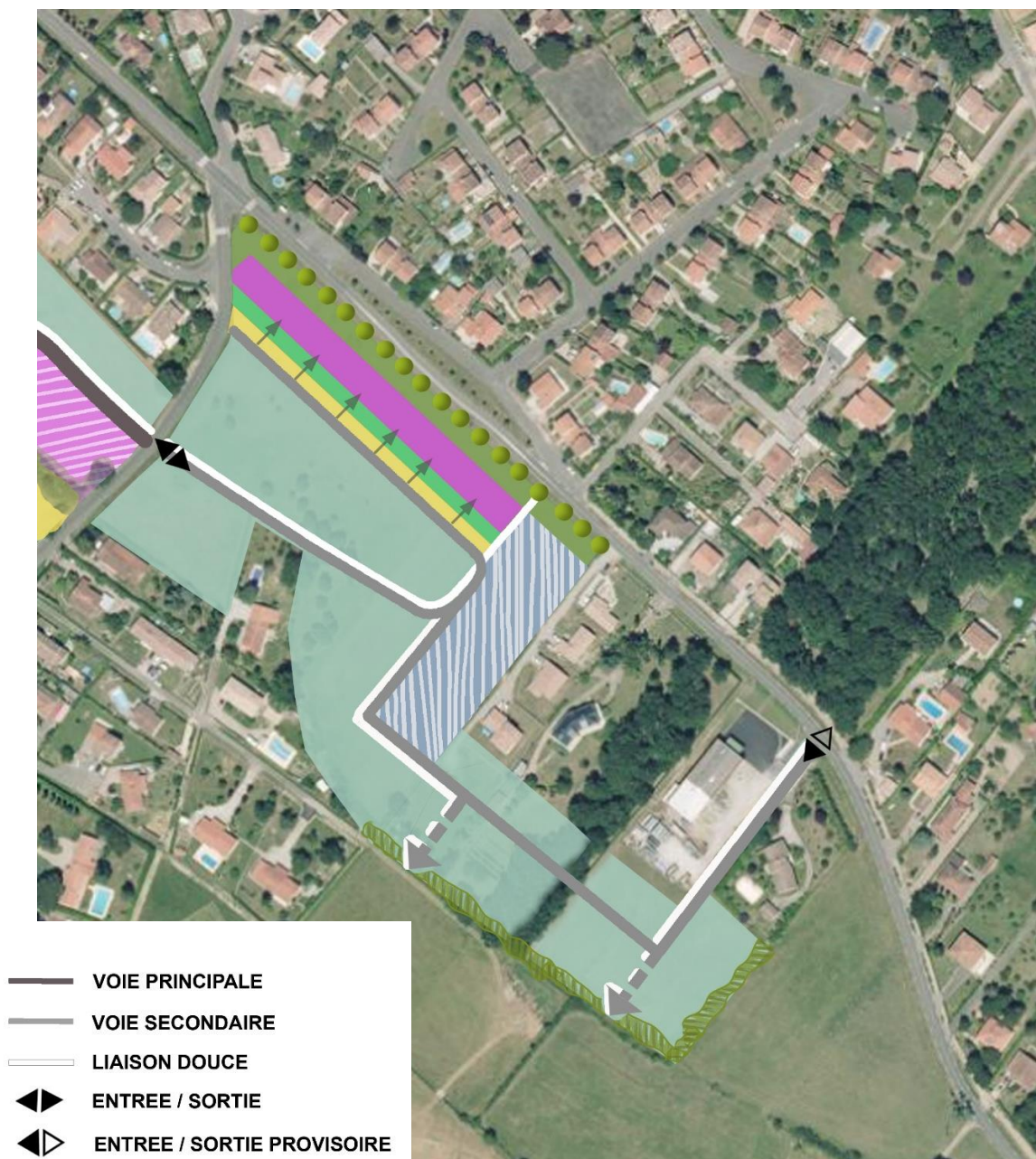
La gestion des eaux pluviales doit être assurée dans les conditions définies dans la pièce 4 – Règlement.

Dans le cadre de l'opération d'aménagement d'ensemble, il est exigé la réalisation d'un ou plusieurs aires ou locaux de stockage et de présentation pour les divers containers relatifs au tri des déchets. Ces abris devront pouvoir être intégrés à l'opération et au paysage environnant.

Le point tri du verre sera enterré.

Le système de collecte, la localisation et le dimensionnement des points de collecte des ordures ménagères ainsi que des points de tri devront être validés par le service gestionnaire.

Dans le cadre de la collecte des ordures ménagères, l'inscription d'un cercle de 22 mètres de diamètre doit être possible dans la palette de retournement réalisée en attente du maillage permettant de réaliser la collecte en porte à porte.



- VOIE PRINCIPALE
- VOIE SECONDAIRE
- - - LIAISON DOUCE
- ◀▶ ENTREE / SORTIE
- ◀▶ ENTREE / SORTIE PROVISOIRE
- ESPACE COMMUN
- ESPACE ENHERBE
- ZONE D'IMPLANTATION DU BATI COLLECTIF
- ZONE A VOCATION D'HABITAT INDIVIDUEL GROUPE
- ZONE A VOCATION D'HABITAT INDIVIDUEL
- FRANGE PLANTÉE
- ALIGNEMENT D'ARBRES
- ZONE DE JARDINS

Fig. 6. Schéma d'aménagement du secteur route de Montberon

2.4. MODALITE D'OUVERTURE A L'URBANISATION ET ELEMENTS DE PROGRAMMATION

Dans une volonté de programmation du développement de son bourg en cohérence avec les équipements existants ou à créer, l'ouverture à l'urbanisation de la zone à urbaniser AU2 ne pourra être possible qu'à partir de 2026.

3. SECTEUR 3 – LE SUD (AU3 / AU4 Est)

3.1. PRESENTATION DU CONTEXTE ET DES ENJEUX DU SITE

Le site est constitué de parcelles agricoles au Sud du bourg. Il constitue l'interface entre l'urbanisation et le boisement du coteau. Il est à proximité des principaux équipements de la commune, l'école et la plaine des sports.

Il se développe entre l'une des voies d'entrée vers le bourg, la RD77a ou route de Gratentour et le chemin de Matrimonis, voie d'accès vers les équipements. Un beau boisement borde le site, au Sud et des structures bocagères le traversent. Cette présence de végétal pourra être le support des circulations douces.



Le Sud de la commune regroupe de nombreux équipements : école, plaine des sports, aujourd'hui quelque peu « déconnectés » du centre bourg. Profitant d'une ambiance végétale, grâce à la présence des boisements, ces lieux de vie importants pour les habitants sont reliés par des chemins, « à travers champs ». L'urbanisation des parcelles Sud permettra de relier le bourg, d'améliorer les cheminements doux. Cela ne pourra se faire qu'en conservant les boisements, en veillant à ne pas privatiser leurs abords.



Le Sud de l'enveloppe urbaine offre un espace libre entre le bâti et les boisements. Une urbanisation de ces espaces pourra permettre de traiter le contact entre les quartiers et la partie « naturelle ». Cependant, il apparaît nécessaire de conserver une frange non bâtie suffisamment large pour « protéger » la lisière et maintenir une pratique de promenade le long de ces espaces.

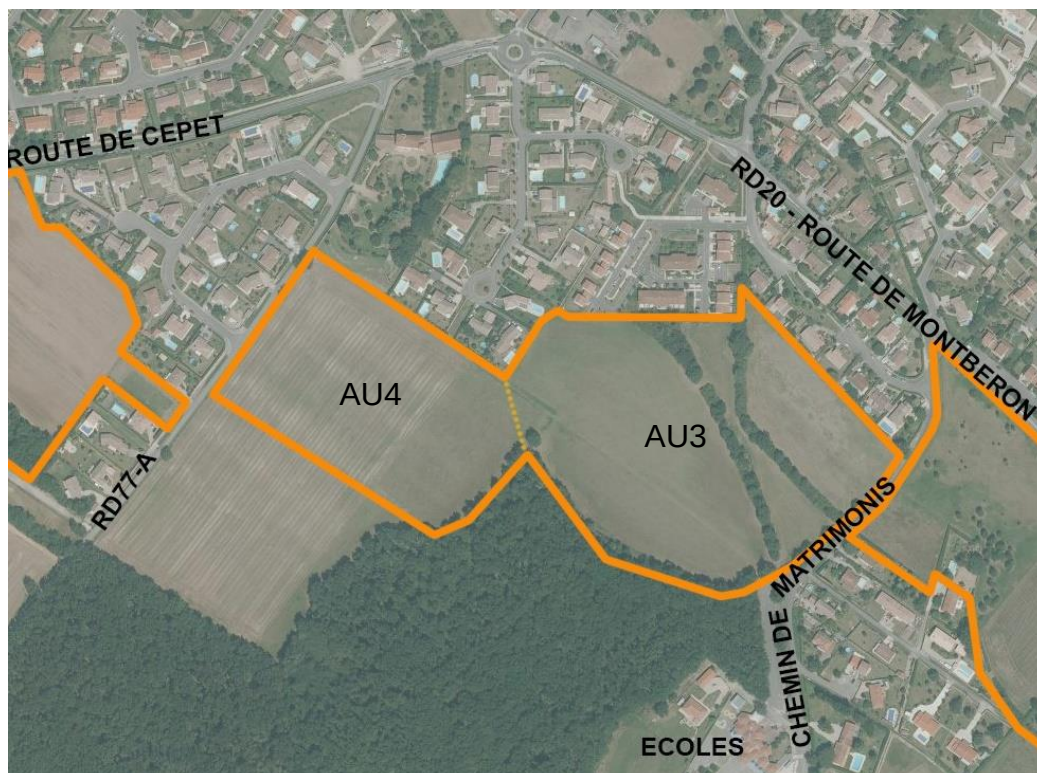


Fig. 7. Plan de situation du secteur Sud

Le potentiel d'aménagement de ce secteur réside essentiellement dans sa position à l'interface entre les espaces urbanisés du village et la zone d'équipements. Il permettra de relier cet espace de vie, aujourd'hui excentré du cœur de bourg, tout en favorisant les modes de déplacement doux.

3.2. PRESENTATION DES OBJECTIFS DE L'AMENAGEMENT

Le développement urbain de cette zone devra assurer un lien urbain, et une perméabilité pour les déplacements doux, notamment entre le bourg et les équipements (école et plaine des sports). La composition générale du nouveau quartier s'établira autour d'une nouvelle voie Est/Ouest.

L'urbanisation permettra aussi de renforcer le caractère urbain de l'entrée de ville (RD77a).

Dans le cadre d'opérations d'aménagement d'ensemble, il sera porté, à toutes les étapes de conception et de réalisation, une attention particulière à la cohérence d'implantation des bâtiments et à l'harmonie architecturale d'ensemble.

3.3. PRINCIPES D'AMENAGEMENT

➤ L'insertion paysagère du quartier

Le quartier présentera un parcellaire semblable au tissu urbain pavillonnaire environnant tout en proposant des espaces de densité supérieure (bâti groupé et collectif), le long de la route départementale ou en cœur de zone.

Un espace tampon sera aménagé entre l'urbanisation et le boisement, de manière à ne pas privatiser les accès au bois. Enfin, les structures bocagères seront conservées et serviront de support à la création d'espaces publics à l'image champêtre.

La trame bocagère sera conservée et protégée. Elle constituera un espace public central du quartier. Au Sud, la limite du site en contact avec l'espace agricole sera plantée d'une haie champêtre.

Enfin, des plantations d'alignement devront accompagner la RD77a, afin de renforcer son caractère urbain et de créer une zone « tampon » entre la circulation et l'espace habité.

Trois typologies de logements sont proposées:

- Du bâti individuel réparti sur les zones de contact avec les lotissements voisins et sur la partie Sud, en lisière des espaces agricoles et boisés. On privilégiera l'implantation du bâti proche de la rue pour une meilleure utilisation de l'espace privé et une perception des jardins depuis les « arrières »,
- Du bâti groupé R+1, de type maisons en bandes, en cœur de zone,
- Des immeubles collectifs R+1 en cœur d'îlot ou le long de l'entrée de ville.

Une densité plus forte sera recherchée à proximité de la zone d'équipements ; ainsi on appliquera les densités suivantes :

- Environ 18 logts / ha sur la zone AU3, soit environ 95 logements,
- Environ 14,5 logts / ha sur la zone AU4 Est, soit environ 45 logements.

L'implantation des constructions par rapport aux limites séparatives devra être conforme aux dispositions réglementaires fixées dans la pièce 4 – Règlement.

En sus, **pour les logements individuels**, les constructions pourront être en R+ 1 mais la hauteur en limite de propriété ne devra excéder du R+0 (soit environ 3 mètres à la sablière ou à l'acrotère). Cela ne s'applique pas aux logements individuels groupés.

Afin de favoriser l'insertion paysagère des futures constructions avec le tissu urbain environnant, les nouvelles constructions qui seraient situées à une distance de moins de 6 mètres environ des limites extérieures de la zone, resteront basses et ne dépasseront pas un seul niveau de hauteur (RDC).

➤ Mixité fonctionnelle et sociale

Afin de répondre au principe de solidarité édicté par le SCOT et rechercher une mixité sociale dans les communes, une part minimale de 25% de logements locatifs sociaux est imposée au sein de la zone AU3, soit environ 24 logements.

➤ **Organisation globale du site, accès et desserte interne**

L'aménagement de ce secteur repose sur la création d'une voie de liaison entre la RD77a et le chemin de Matrimonis, favorisant le maillage des circulations. La connexion à la RD77a devra faire l'objet d'un accès sécurisé en accord avec les services du Conseil départementale de la Haute-Garonne.

Le maillage avec les voies de desserte des lotissements environnants devra être recherché, par des continuités routières ou piétonnes.

La voie principale sera à double sens et devra obligatoirement intégrer des espaces de circulation dédiés aux piétons, accessibles aux PMR. Les surlargeurs de chaussée, facteurs d'accélération de la vitesse automobile et d'imperméabilisation des sols seront évités (une chaussée de 5,50 m est suffisante en desserte résidentielle). Du stationnement longitudinal ombragé sera intégré des deux côtés de la chaussée.

Les largeurs de chaussée seront d'environ 3,50 m en sens unique et 5,50 m à double sens. Du stationnement longitudinal ombragé sera intégré sur un côté de la chaussée. Un espace de circulation dédié aux piétons, accessible au PMR sera implanté sur un côté de la chaussée.

Les circulations douces permettront de relier les équipements le long du chemin de Matrimonis avec le centre bourg. Un autre cheminement longera le site au Sud, afin de ne pas privatiser la lisière du bois.

➤ **La qualité environnementale et la prévention des risques**

Les espaces naturels et la biodiversité

Des surfaces seront consacrées à la création de milieux naturels (plantations d'arbres en alignement le long des voies et sur les places, création d'une lisière au Sud) en ayant recours à des essences locales.

Les performances énergétiques et environnementales des constructions

Le plan d'ensemble du quartier doit permettre aux constructions de bénéficier du meilleur apport solaire passif, en facilitant l'ouverture des constructions au Sud et en évitant les effets de masque (ombre portée d'un bâtiment ou d'un arbre) ou les vis-à-vis.

La réalisation de constructions mettant en œuvre des objectifs de qualité environnementale ainsi que l'installation de matériels utilisant des « énergies renouvelables » sont encouragés. Néanmoins, ces équipements doivent rechercher le meilleur compromis entre performance énergétique et intégration architecturale et paysagère.

Les équipements basés sur l'usage d'énergies alternatives, qu'elles soient géothermiques ou aérothermiques, tels que climatiseurs et pompes à chaleur, seront de préférence non visibles depuis le domaine public. Dans le cas inverse, ils devront faire l'objet d'un projet d'insertion paysagère ou être intégrés à la composition architecturale.

➤ **Réseaux et ordures ménagères**

La gestion des eaux pluviales pour les opérations d'aménagement d'ensemble sera gérée par l'aménageur au moment de la conception du projet.

La gestion des eaux pluviales doit être assurée dans les conditions définies dans la pièce 4 – Règlement.

Dans le cadre de l'opération d'aménagement d'ensemble, il est exigé la réalisation d'un ou plusieurs aires ou locaux de stockage et de présentation pour les divers containers relatifs au tri des déchets. Ces abris devront pouvoir être intégrés à l'opération et au paysage environnant.

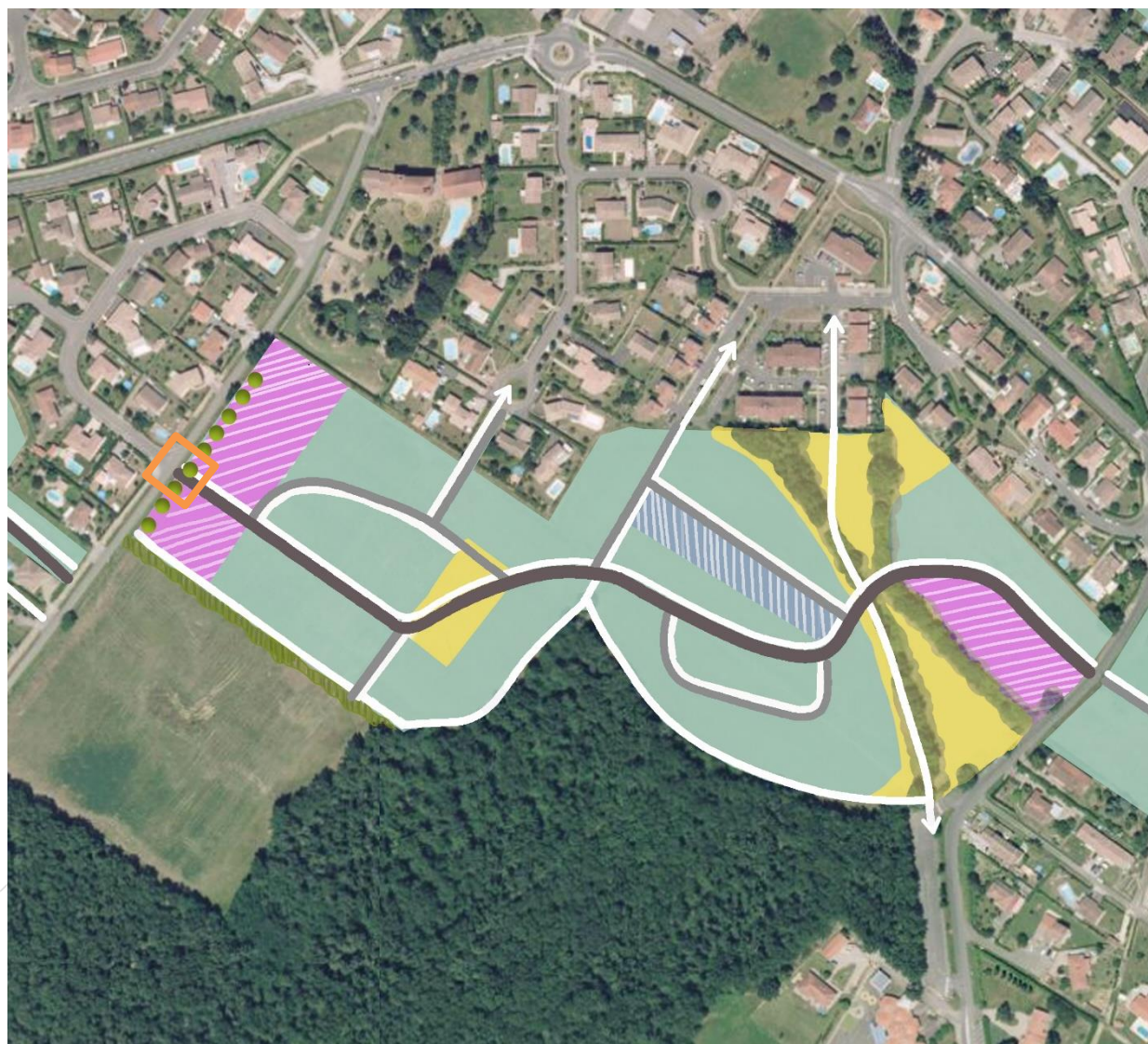
Le point tri du verre sera enterré.

Le système de collecte, la localisation et le dimensionnement des points de collecte des ordures ménagères ainsi que des points de tri devront être validés par le service gestionnaire.

Dans le cadre de la collecte des ordures ménagères, l'inscription d'un cercle de 22 mètres de diamètre doit être possible dans la palette de retournement réalisée en attente du maillage permettant de réaliser la collecte en porte à porte.

Fig. 8. Schéma d'aménagement du secteur Sud

-  SECURISATION DU CARREFOUR
-  VOIE PRINCIPALE
-  VOIE SECONDAIRE
-  LIAISON DOUCE
-  ESPACE COMMUN
-  ZONE A VOCATION D'HABITAT COLLECTIF
-  ZONE A VOCATION D'HABITAT INDIVIDUEL GROUPE
-  ZONE A VOCATION D'HABITAT INDIVIDUEL
-  FRANGE PLANTÉE
-  ALIGNEMENT D'ARBRES



3.4. MODALITE D'OUVERTURE A L'URBANISATION ET ELEMENTS DE PROGRAMMATION

Dans une volonté de programmation du développement de son bourg en cohérence avec les équipements existants ou à créer :

- L'ouverture à l'urbanisation de la zone à urbaniser AU3 ne pourra être possible qu'à partir de 2028 et à la condition que 70% minimum des permis de construire des lots prévus dans la zone AU2 soient délivrés,
- L'ouverture à l'urbanisation de la zone à urbaniser AU4 Est ne pourra être possible qu'à partir de 2029 et à la condition que 70% minimum des permis de construire des lots prévus dans la zone AU3 soient délivrés.

4. SECTEUR 4 – BUFFOVENT (AU4 ouest)

4.1. PRESENTATION DU CONTEXTE ET DES ENJEUX DU SITE

Les terrains sont aujourd'hui constitués par une prairie et bordent un secteur résidentiel de maisons individuelles.

Le long de la RD77a et de la RD20, des parcelles libres entre les constructions permettent d'accéder au secteur à aménager et de proposer une continuité viaire (seule une sortie sera autorisée sur la RD20).

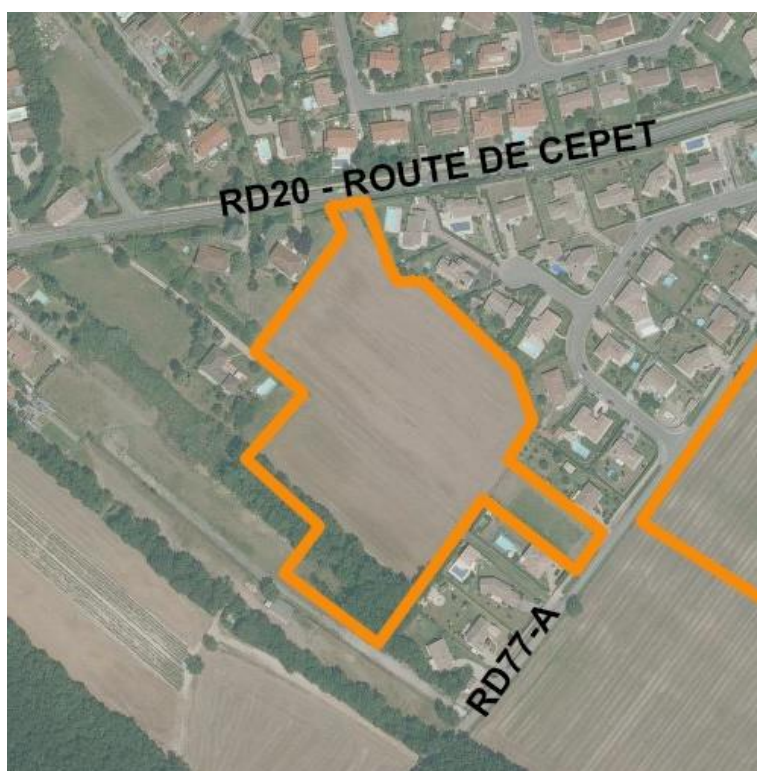


Fig. 9. Plan de situation du secteur Buffovent

4.2. PRESENTATION DES OBJECTIFS DE L'AMENAGEMENT

Le développement urbain de cette zone prolongera le lotissement existant. Il sera desservi par la route départementale 77a. Seule une sortie sera possible sur la RD20.

Le quartier présentera un parcellaire semblable au tissu urbain pavillonnaire environnant.

Dans le cadre d'opérations d'aménagement d'ensemble, il sera porté, à toutes les étapes de conception et de réalisation, une attention particulière à la cohérence d'implantation des bâtiments et à l'harmonie architecturale d'ensemble.

4.3. PRINCIPES D'AMENAGEMENT

➤ L'insertion paysagère du quartier

Afin d'insérer les nouvelles constructions dans le tissu urbain environnant, une seule typologie de logements est proposée :

- Des logements individuels en privilégiant l'implantation du bâti proche de la rue pour une meilleure utilisation de l'espace privé et une perception des jardins depuis les « arrières »

On appliquera ainsi une densité d'environ 8 logts / ha, soit environ 18 logements.

L'implantation des constructions par rapport aux limites séparatives devra être conforme aux dispositions réglementaires fixées dans la pièce 4 – Règlement.

En sus, les constructions pourront être en R+ 1 mais la hauteur en limite de propriété ne devra excéder du R+0 (soit environ 3 mètres à la sablière ou à l'acrotère).

L'insertion paysagère du quartier, notamment la transition entre les nouveaux espaces bâtis et les espaces agricoles au Sud sera assurée par la création d'une structure bocagère existante.

Afin de favoriser l'insertion paysagère des futures constructions avec le tissu urbain environnant, les nouvelles constructions qui seraient situées à une distance de moins de 6 mètres environ des limites extérieures de la zone, resteront basses et ne dépasseront pas un seul niveau de hauteur (RDC).

➤ Organisation globale du site, accès et desserte interne

Le site s'organisera autour d'une voie de desserte depuis la RD77a, qui se prolongera jusqu'à la RD20, au croisement duquel ne pourra être autorisée que la sortie sur la route départementale.

Les largeurs de chaussée seront d'environ 3,50 m en sens unique et 5,50 m à double sens. Du stationnement longitudinal ombragé sera intégré sur un côté de la chaussée. Un espace de circulation dédié aux piétons, accessible au PMR sera implanté sur un côté de la chaussée.

➤ La qualité environnementale et la prévention des risques

Les espaces naturels et la biodiversité

Des surfaces seront consacrées à la création de milieux naturels (plantations d'arbres en alignement le long des voies) en ayant recours à des essences locales.

Les performances énergétiques et environnementales des constructions

Le plan d'ensemble du quartier doit permettre aux constructions de bénéficier du meilleur apport solaire passif, en facilitant l'ouverture des constructions au Sud et en évitant les effets de masque (ombre portée d'un bâtiment ou d'un arbre) ou les vis-à-vis.

La réalisation de constructions mettant en œuvre des objectifs de qualité environnementale ainsi que l'installation de matériels utilisant des « énergies renouvelables » sont encouragés. Néanmoins, ces équipements doivent rechercher le meilleur compromis entre performance énergétique et intégration architecturale et paysagère.

Les équipements basés sur l'usage d'énergies alternatives, qu'elles soient géothermiques ou aérothermiques, tels que climatiseurs et pompes à chaleur, seront de préférence non visibles depuis le domaine public. Dans le cas inverse, ils devront faire l'objet d'un projet d'insertion paysagère ou être intégrés à la composition architecturale.

➤ **Réseaux et ordures ménagères**

La gestion des eaux pluviales pour les opérations d'aménagement d'ensemble sera gérée par l'aménageur au moment de la conception du projet.

La gestion des eaux pluviales doit être assurée dans les conditions définies dans la pièce 4 – Règlement.

Dans le cadre de l'opération d'aménagement d'ensemble, il est exigé la réalisation d'un ou plusieurs aires ou locaux de stockage et de présentation pour les divers containers relatifs au tri des déchets. Ces abris devront pouvoir être intégrés à l'opération et au paysage environnant.

Le point tri du verre sera enterré.

Le système de collecte, la localisation et le dimensionnement des points de collecte des ordures ménagères ainsi que des points de tri devront être validés par le service gestionnaire.

4.4. MODALITE D'OUVERTURE A L'URBANISATION ET ELEMENTS DE PROGRAMMATION

Dans une volonté de programmation du développement de son bourg en cohérence avec les équipements existants ou à créer, l'ouverture à l'urbanisation de la zone à urbaniser AU4 Ouest ne pourra être possible qu'à partir de 2029 et à la condition que 70% minimum des permis de construire des lots prévus dans la zone AU3 du secteur Sud (secteur 4) soient délivrés.



Fig. 10. Schéma d'aménagement du secteur Buffovent

L'ORIENTATION D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION THEMATIQUE « TRANSPORT ET DEPLACEMENTS »

1. LE RESEAU VIAIRE EXISTANT

La carte ci-après dresse le diagnostic du maillage routier existant sur le bourg de Labastide-Saint-Sernin permettant ensuite d'identifier les principaux enjeux de développement du maillage.

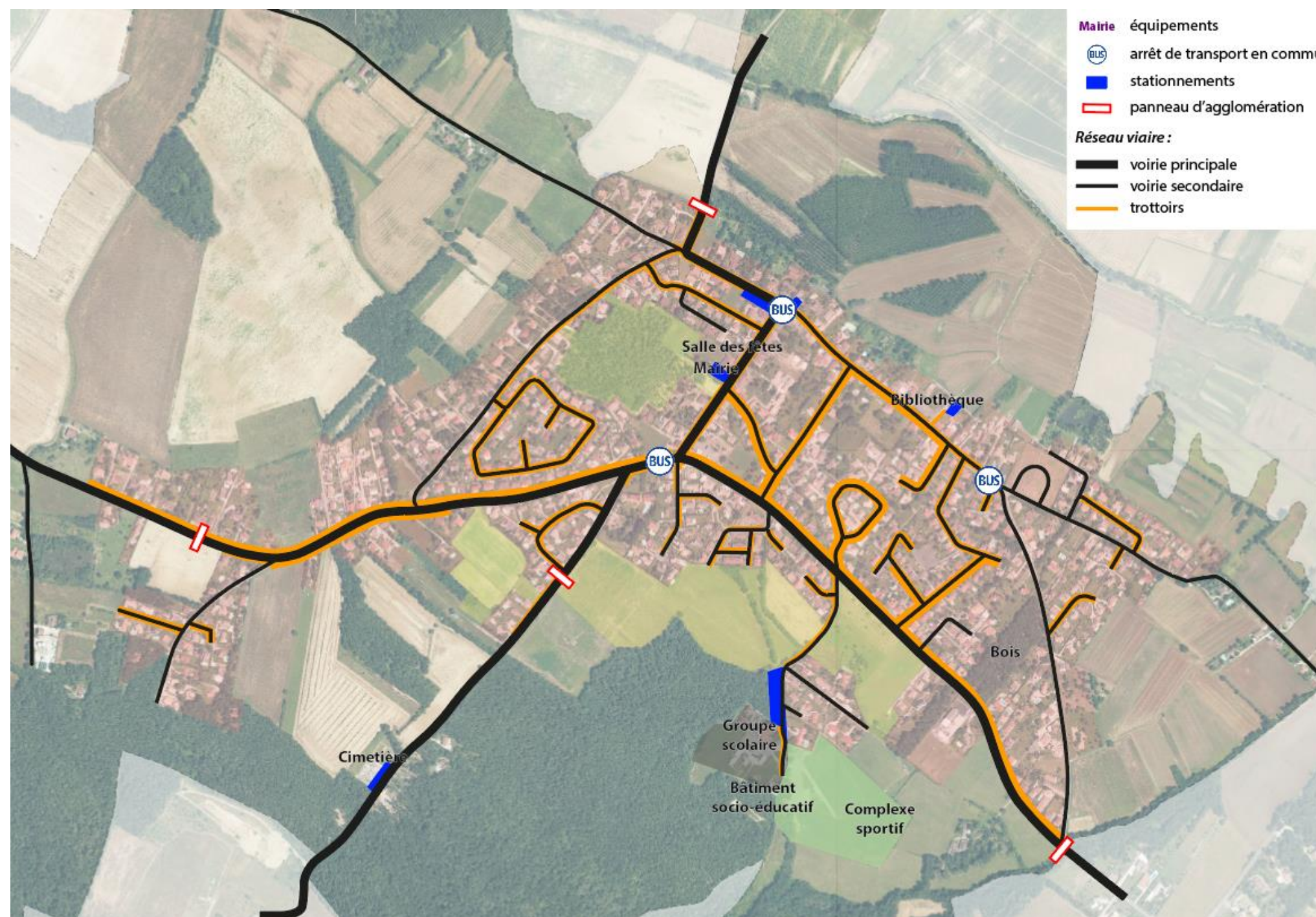


Fig. 11. Analyse du maillage routier existant

2. LE RESEAU VIAIRE PROJETE

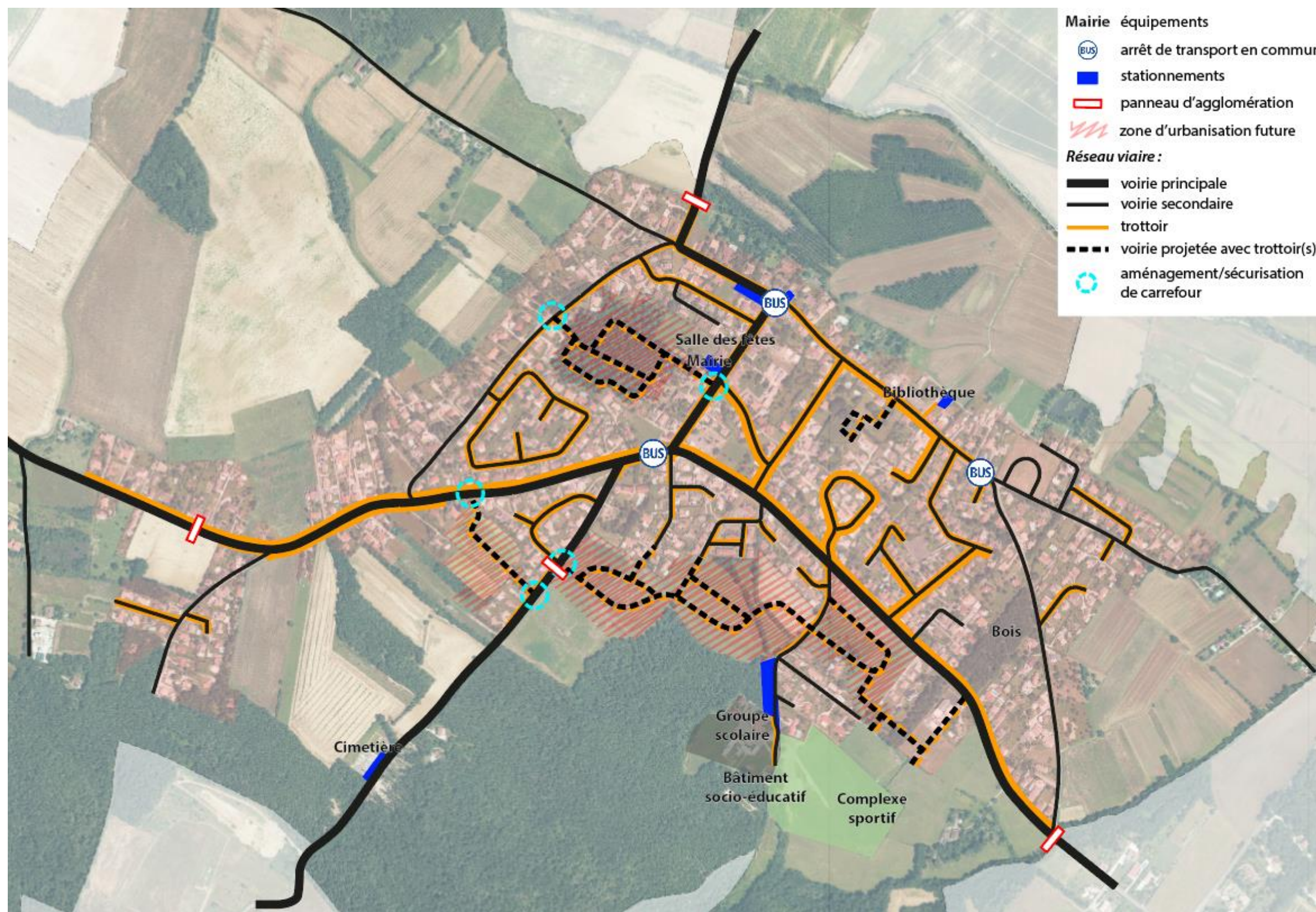


Fig. 12. Projets de développement du maillage routier

3. LE MAILLAGE PIETONNIER EXISTANT

La carte ci-après dresse le diagnostic du maillage piéton existant sur le bourg de Labastide-Saint-Sernin permettant ensuite d'identifier les principaux enjeux de développement du maillage et ainsi favoriser les liaisons interquartiers ou vers les chemins de promenade.

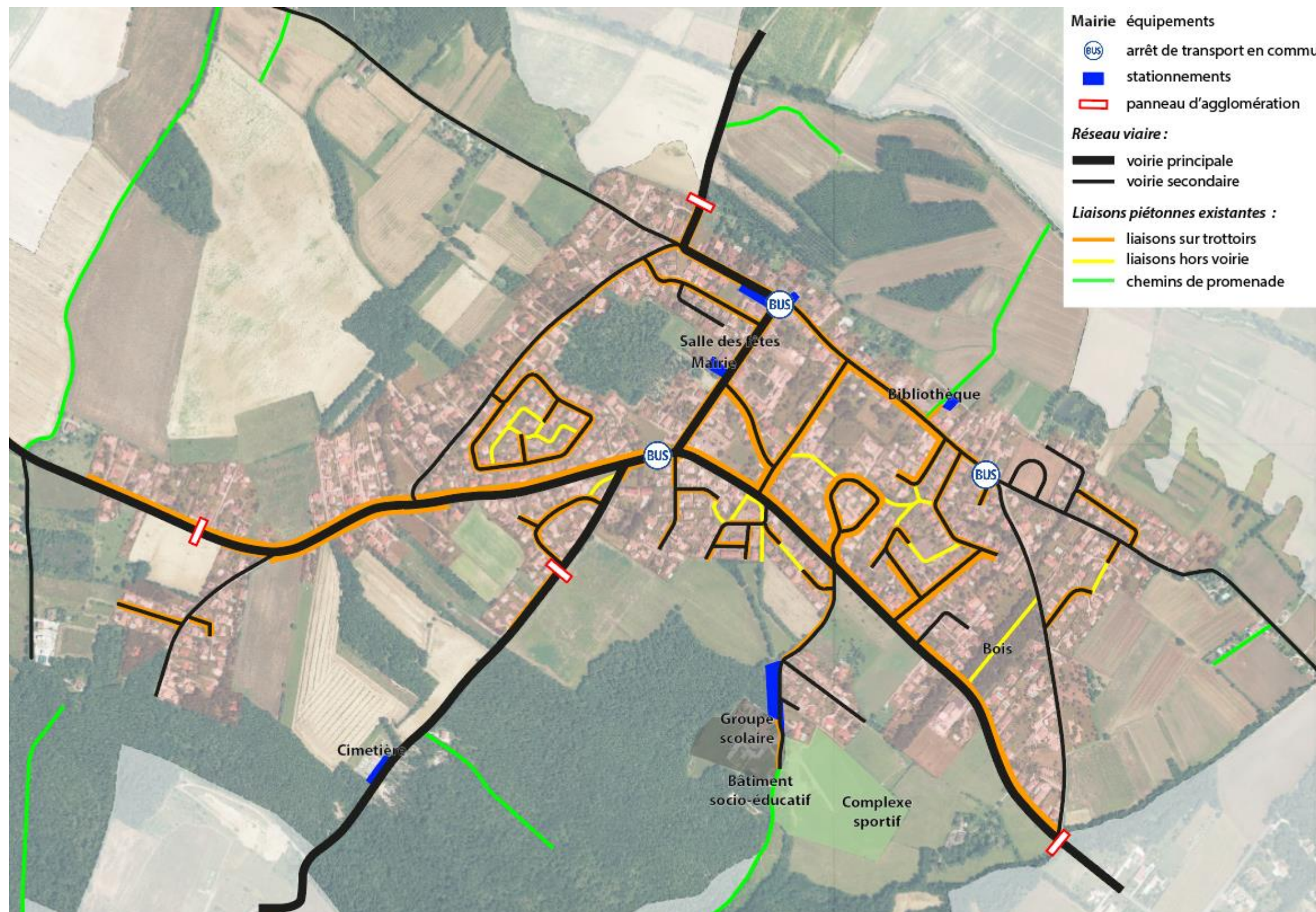


Fig. 13. Analyse du maillage piéton existant

4. LE RESEAU PIETONNIER PROJETE

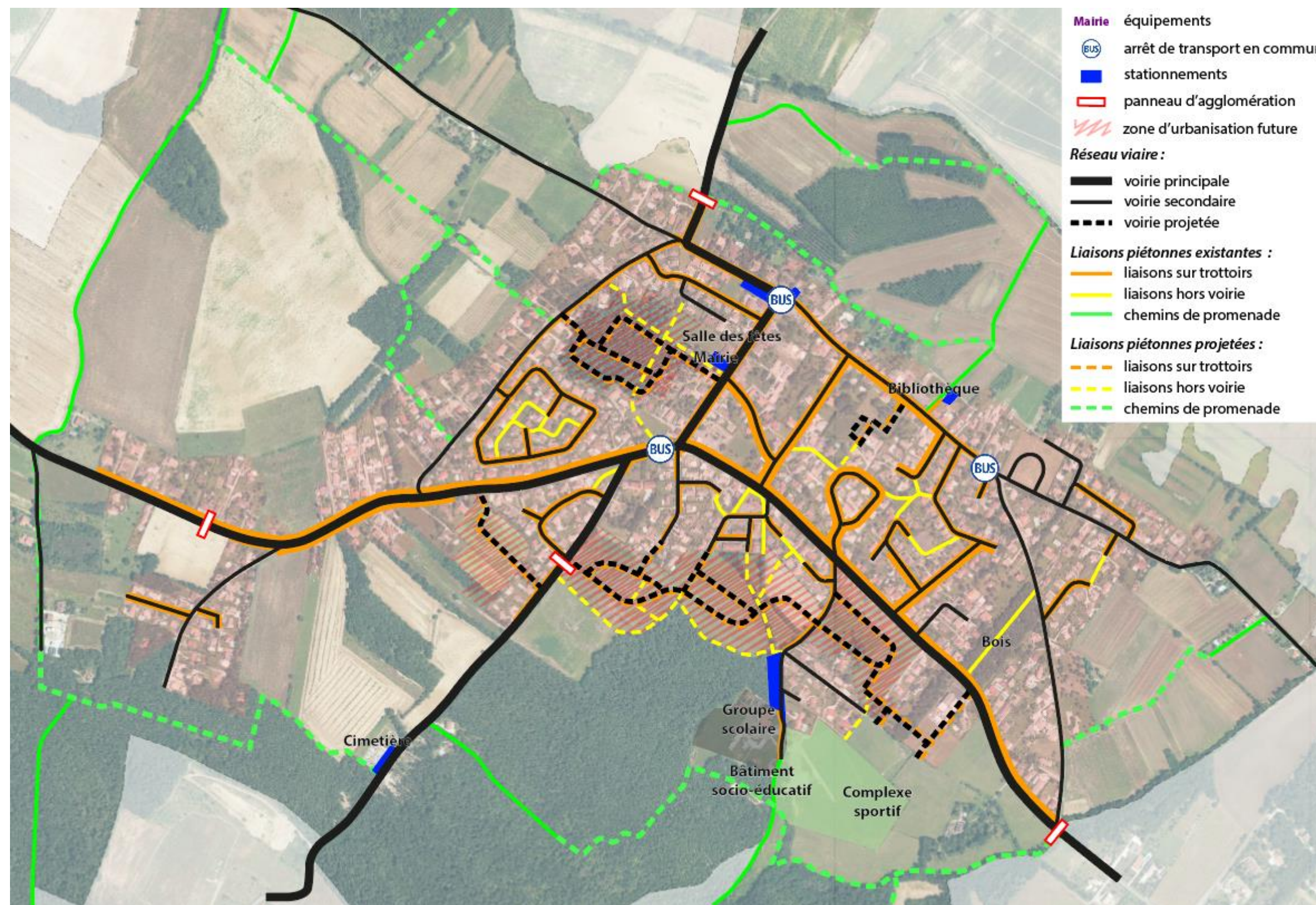


Fig. 14. Projets de développement du maillage piéton

5. MODALITE DE REALISATION

En fonction du diagnostic pré-établi, un projet de plan de déplacements a donc été établi sur la base des cheminements existants. Cette réflexion globale a amené la commune à :

- Prévoir des emplacements réservés sur les secteurs déjà urbanisés afin de trouver des perméabilités piétonnes entre certains quartiers,
- Définir des principes de desserte piétonne dans les orientations d'aménagement territorialisés sur les secteurs stratégiques pour renforcer les liaisons Est-Ouest et Nord-Sud entre le bourg ancien, les quartiers d'extension récente et les futurs quartiers.