

# PLAN LOCAL D'URBANISME COMMUNE DE SAINT-MARTIN-LALANDE

---

## ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

*Pièce 3*

---

Tampon de la Mairie	Tampon de la Préfecture

**UrbaDoc**

**Chef de projet :  
Etienne BADIANE**

9, avenue Maurice Bourguès Maunoury  
31200 TOULOUSE  
Tél. : 05 34 42 02 91  
contact@be-urbadoc.fr

---

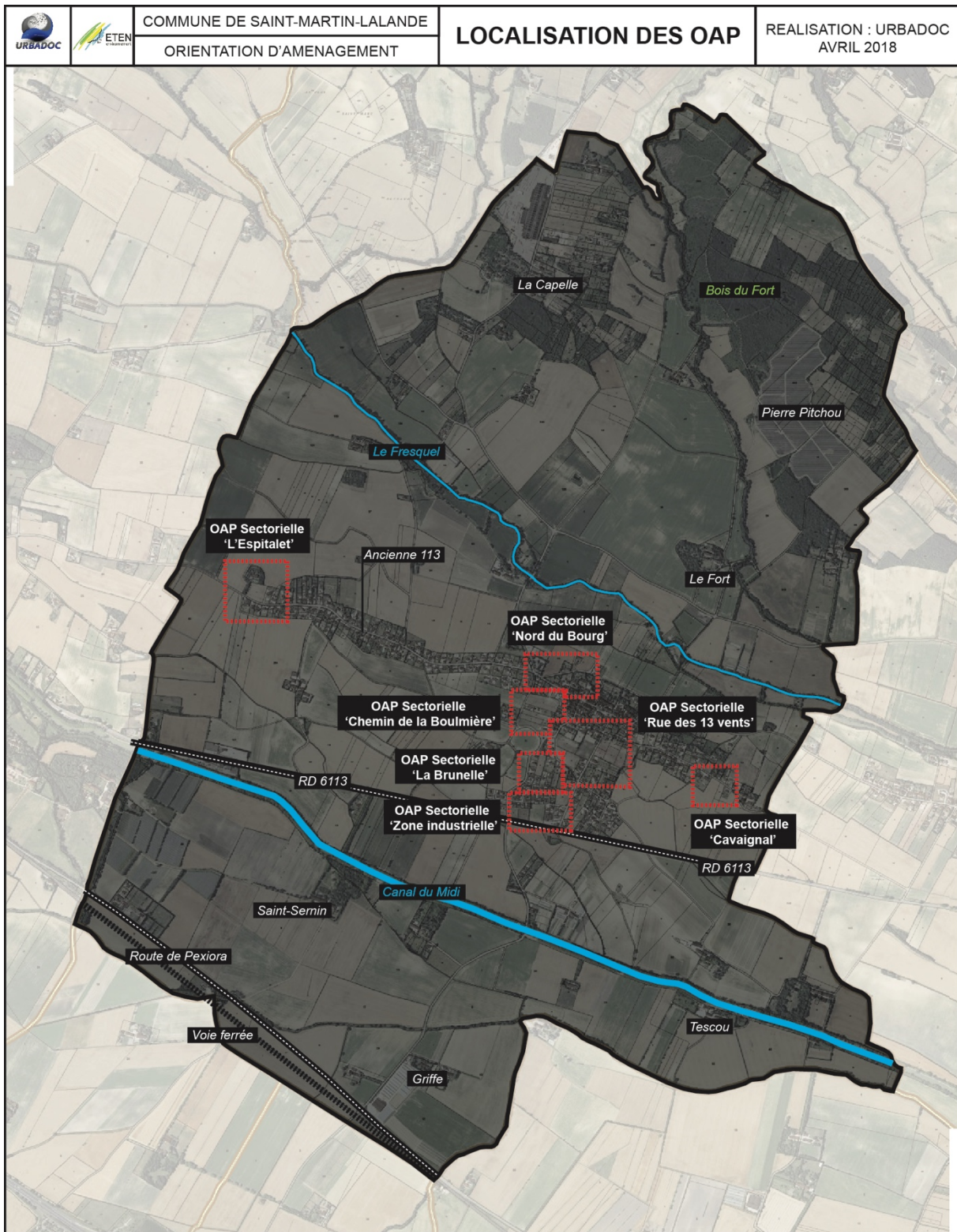
PRESCRIPTION DU PLU	09 février 2016
DEBAT SUR LE PADD	06 mars 2018
ARRET DU PLU	24 septembre 2019
ENQUETE PUBLIQUE	Du 06 mars 2020 au 08 avril 2020 et du 04 juin 2020 au 25 juin 2020
APPROBATION DU PLU	11 décembre 2020

---

# SOMMAIRE

<b>1. LOCALISATION DES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT .....</b>	<b>3</b>
<b>2. PRESCRIPTIONS ARCHITECTURALES ET PAYSAGERES.....</b>	<b>4</b>
<b>2.1. INSERTION PAYSAGERE DES CONSTRUCTIONS ET DES EQUIPEMENTS .....</b>	<b>4</b>
<b>2.2. GESTION DES EAUX PLUVIALES ET PERMEABILITE DES SOLS.....</b>	<b>8</b>
<b>2.3. LE TRAITEMENT DES LISIERES AGRO-URBAINES .....</b>	<b>11</b>
<b>2.4. INVITER LA NATURE DANS LES PROJETS URBAINS.....</b>	<b>18</b>
<b>2.5. TRADUCTION DE L'OAP THEMATIQUE DANS LE PLU.....</b>	<b>19</b>
<b>3. CONDITIONS D'OUVERTURE DES ZONES .....</b>	<b>22</b>
<b>4. PRESCRIPTIONS RELATIVES AUX DENSITES .....</b>	<b>22</b>
<b>5. ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION SECTORIELLES .....</b>	<b>23</b>
<b>5.1. EPAISSISSEMENT DE LA TRAME URBANISEE SUR LE SECTEUR DE CAVAINAL .....</b>	<b>23</b>
<b>5.2. ORGANISATION DE L'URBANISATION AUTOUR D'UNE ARTERE PRINCIPALE SUR LE SECTEUR « RUE DES 13 VENTS OUEST » .....</b>	<b>25</b>
<b>5.3. STRUCTURATION DE L'HABITAT SUR LE SECTEUR « RUE DES 13 VENTS EST » .....</b>	<b>26</b>
<b>5.4. FINALISATION DE L'URBANISATION SUR LE SECTEUR « LA BRUNELLE ».....</b>	<b>30</b>
<b>5.5. ORGANISATION DE L'URBANISATION EN MARGE DU CHEMIN DE LA BOULMIERE.....</b>	<b>32</b>
<b>5.6. COMBLER DES ESPACES NON CONSTRUITS AU NORD DU BOURG .....</b>	<b>34</b>
<b>5.7. AMENAGEMENT DE L'ENTREE OUEST SUR LE SECTEUR « L'ESPITALET » .....</b>	<b>36</b>
<b>5.8. ORGANISATION DE LA ZONE INDUSTRIELLE .....</b>	<b>38</b>
<b>6. OAP SUR LA THEMATIQUE 'MOBILITE' .....</b>	<b>40</b>

# 1. LOCALISATION DES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT



## 2. PRESCRIPTIONS ARCHITECTURALES ET PAYSAGERES

### 2.1. INSERTION PAYSAGERE DES CONSTRUCTIONS ET DES EQUIPEMENTS

#### OBJECTIFS

Le projet urbain doit être adapté au contexte et à la morphologie du site afin de préserver autant que puisse se faire le patrimoine naturel et paysager. Il s'agit ainsi de tenir compte des lignes de force du paysage en intégrant la topographie, les perspectives visuelles à maintenir, l'orientation du terrain pour optimiser l'implantation des futures constructions, la préservation des éléments remarquables, qu'ils soient naturels (arbre, haie, mare, etc.) ou bien architecturaux.

Dans la même optique, une attention particulière doit être portée à l'intégration des équipements en lien avec le développement urbain (réseaux, réserves d'eau contre le risque incendie, etc.).

#### PRINCIPES OPPOSABLES

##### Intégration paysagère des constructions sur terrain pentu :

L'implantation des constructions doit respecter le paysage existant, et notamment sa topographie. Dans un souci d'intégration paysagère, il faut éviter de bouleverser la morphologie du site et dans le cas d'un terrain pentu, rechercher une implantation en cohérence avec la pente « naturelle ».

Ce principe vaut pour les voies d'accès à la construction, et pour la construction elle-même dont l'architecture doit être conçue en relation avec les spécificités du terrain sur lequel elle s'implante.

Pour favoriser une bonne implantation de la construction dans le site, le respect de la topographie est important afin que la construction s'adapte au terrain et non l'inverse. Il convient de porter un effort d'adaptation du projet au site et à ses caractéristiques en veillant à :

- Limiter au maximum les déblais/remblais de l'opération, notamment en adaptant la construction et ses niveaux à la topographie du terrain ;
- Positionner le bâti de manière à construire en parallèle ou en perpendiculaire à la pente ;
- Construire en escaliers par rapport à la pente.

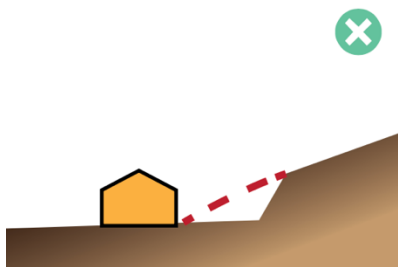
##### Intégration paysagère des équipements et réserves d'eau :

L'implantation des équipements techniques devra faire l'objet d'un traitement paysager afin de ne pas porter atteinte à la qualité des lieux et des sites ; les réserves d'eau extérieures destinées à la défense contre l'incendie devront, si elles sont aériennes de type « citerne souple », être accompagnées de plantations périphériques (haie ou arbres) afin de limiter leurs impacts sur le paysage.

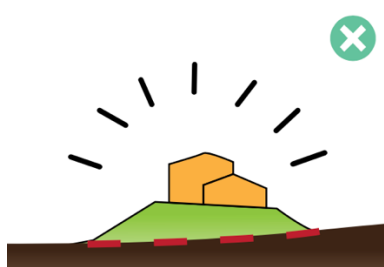
#### EXEMPLES

##### Exemples d'implantation du bâti et impacts sur le paysage

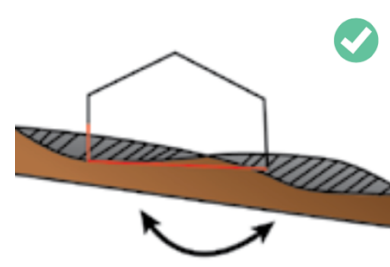
*Eléments tirés de la fiche conseil éditée par le CAUE 47 : Implanter sa maison en Lot-et-Garonne*



La coupe franche du relief peut entraîner des désordres dus au ruissellement et au tassement des terres. De plus le bâtiment sera peu éclairé à l'arrière.



L'exhaussement du bâti est coûteux et peu respectueux du paysage.

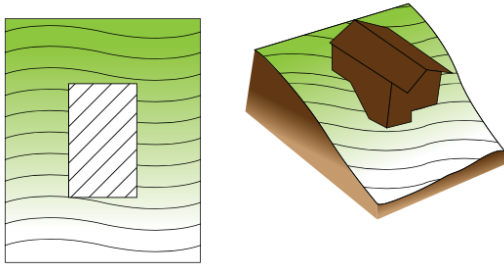


Le volume de déblais est au maximum équivalent au volume retiré.

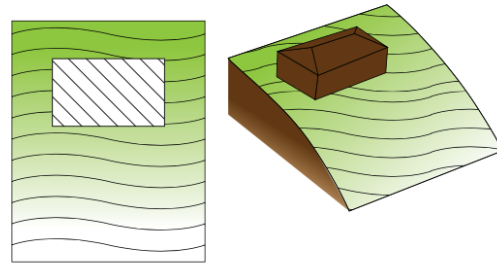
## Types d'implantation du bâti à retenir en terrain pentu

*Éléments tirés de la fiche conseil éditée par le CAUE 47 : Planter sa maison en Lot-et-Garonne*

### Implantation perpendiculaire à la pente






### Implantation parallèle à la pente



La compacité et la simplicité des volumes sont en général garanties d'une meilleure intégration et permettent aussi de réaliser des économies d'énergie significatives par rapport à un projet complexe et découpé. Un bâti implanté à mi-pente ou en bas de pente permet de minimiser la privatisation des vues.

### Exemples d'équipements de défense extérieure contre l'incendie et impact dans le paysage

Les éléments détaillés ci-dessous mettent en évidence le degré d'intégration dans le cadre paysager des différents dispositifs pouvant être retenus.

Equipement	Illustrations	Impact sur le cadre paysager	Entretien
<b>Bassin artificiel</b>	 <p data-bbox="387 490 828 535"><i>Exemple de bassin avec un accompagnement végétal masquant les clôtures</i></p>	Moyen : Intégration paysagère nécessaire (remblais, impluvium, clôture).	Le transport par l'eau de matières en suspension (sable, caillou, branche...) impose un nettoyage régulier des ouvrages.
<b>Citernes aériennes souples</b>	 <p data-bbox="416 934 799 978"><i>Exemple d'une citerne aérienne avec un accompagnement végétal</i></p>	Fort, cela même si les citernes aériennes sont généralement peintes en vert. Dans un souci d'une meilleure intégration dans le paysage, il est pertinent d'envisager un accompagnement paysager en plantant une haie autour de la citerne en veillant à préserver des aires de manœuvre permettant aux véhicules de défense incendie de circuler et de se retourner.	A la différence d'un bassin, ou une obligation de curage et de nettoyage de la réserve d'eau est nécessaire, les citernes souples ne demandent que peu d'entretien spécifique ; seuls une vérification et un contrôle du bon fonctionnement des vannes est à prévoir annuellement.
<b>Citerne enterrée préconstruite ou en béton</b>	 <p data-bbox="387 1348 828 1393"><i>Exemple de citerne enterrée avec un couvert végétal au dessus</i></p>	Faible	Entretien régulier nécessaire afin de nettoyer l'ouvrage de décantation situé entre l'impluvium et la citerne. Le manque d'entretien peut entraîner le colmatage de la bouche d'entrée d'eau, du décanteur et du dessableur ainsi que la diminution du volume d'eau utilisable dans le réservoir.

**La création de mares** peut être également envisagée, en lieu et place d'une citerne incendie. Certains territoires – Parc naturel régional des Caps et marais d'Opale (Nord Pas de Calais – Picardie – Loire Anjou Tourraine) – ont expérimenté cette option. Les éléments et étapes conditionnant la bonne réussite d'un tel projet sont synthétisés comme il suit (source : PNR Loire-Anjou-Touraine) :



*Exemple d'une mare avec un accompagnement végétal*

---

**Choix du site** : Terrain imperméable, alimentation en eau, respect de la réglementation (PLU, SAGE)

---

**Associer le SDIS** afin de valider la quantité d'eau nécessaire, le dimensionnement de la mare et son implantation (accessibilité, etc.)

---

**Réalisation des travaux** : pour une quantité de 120 m<sup>3</sup>, prévoir une mare de 15 m sur 15 m (2 m de profondeur sont nécessaires du côté prévu pour l'accès pompier).

---

**Réaliser le suivi** permettant d'attester que le niveau d'eau ne baisse pas et que la mare peut donc être aménagée

---

**Réaliser les aménagements de défense incendie** : aire de manœuvre, chemin d'accès, mise en place de signalisation.

---

**Réaliser un bail emphytéotique ou une convention de servitude** si la mare est réalisée en terrain privé

---

**Procéder à la remise officielle de la mare par le SDIS** qui fournira l'attestation de validation de la mare au maire.

---

**Entretien régulièrement la mare.** Il est préconisé de réaliser une fauche par an sur les berges en automne, et plus régulièrement sur le côté réservé pour le passage des pompiers. L'intervention sur la végétation aquatique n'a lieu que si celle-ci devient envahissante. Un curage est à prévoir tous les 7 à 10 ans en fonction du niveau d'atterrissement.

## 2.2. GESTION DES EAUX PLUVIALES ET PERMEABILITE DES SOLS

### OBJECTIFS

L'urbanisation a fortement contribué à perturber le cycle naturel de l'eau avec comme conséquences l'augmentation du ruissellement des eaux, de brusques augmentations de débit dans les cours d'eau, voire encore les saturations des réseaux dans les stations d'épuration. Telle qu'elle est réalisée dans la plupart des opérations urbaines, la gestion des eaux pluviales participe largement à la dégradation de la ressource en eau. En effet, l'imperméabilisation de l'espace empêche l'infiltration de l'eau dans le sol et par conséquent l'alimentation de la nappe phréatique.

Aussi, le ruissellement charge fortement les eaux pluviales en matières polluantes. En ruisselant sur les surfaces imperméabilisées, les eaux pluviales se chargent en polluants : matières en suspension, hydrocarbures, plomb, etc. Ces derniers ont pour principale origine la circulation automobile avec l'usure des pneumatiques, les gaz d'échappement et les fuites d'huiles.

De plus, l'enterrement des réseaux d'évacuation d'eau, dont les coûts d'installation et d'entretien sont par ailleurs élevés, accroît les risques d'inondation en aval en favorisant l'évacuation rapide de l'eau.

Pour s'inscrire dans une démarche de développement durable, les projets d'aménagement doivent favoriser la mise en place de gestions alternatives des eaux pluviales, c'est-à-dire au plus près du cycle naturel. A travers les principes d'aménagement, l'objectif consiste à réduire ces dysfonctionnements en favorisant un cycle naturel de l'eau. Les mesures visent principalement à réintroduire une absorption sur site des eaux de pluie.

### RAPPEL REGLEMENTAIRE

En matière de gestion des eaux pluviales, la législation nationale est assez peu précise dans la mesure où elle est dispersée dans plusieurs Codes (Code civil, Code de l'urbanisme, Code de l'environnement). Les mesures proviennent principalement de la **Loi sur l'Eau (2006)** spécifiant que les aménagements doivent limiter l'imperméabilisation des sols et ne pas aggraver le risque d'inondation, et qui soumet les rejets importants d'eaux pluviales à une procédure « au titre de la loi sur l'eau ».

**L'élaboration du dossier Loi sur l'eau concerne le maître d'ouvrage**, public ou privé, dont le projet d'aménagement dépasse les seuils ci-dessous. Aussi, lors de la conception d'un projet de superficie supérieure à 1 hectare (lotissement, zone d'activités), il convient de :

- Vérifier où se situe le rejet des eaux pluviales ;
- Vérifier à quel régime le projet est soumis (déclaration ou autorisation) ;
- Prévoir des mesures permettant de compenser les impacts du projet.

### PRINCIPES OPPOSABLES

L'opération devra être neutre au regard du ruissellement pluvial par rapport à la situation avant aménagement. Aussi une compensation de l'imperméabilisation liée à l'urbanisation nouvelle, devra être mise en œuvre par :

- Une gestion des eaux pluviales à l'échelle du site par l'aménagement de fossés, de bassins de rétention paysagers et de puits d'infiltration. Les surfaces des espaces des cheminements, des trottoirs, des stationnements ainsi que les voies secondaires pourront être revêtues de matériaux drainants ;
- L'aménagement des espaces collectifs (espaces verts, stationnements, voiries etc.) de façon à stocker temporairement les eaux. A cette fin les principes recommandés ci-après pourront être mis en œuvre.

## RECOMMANDATIONS

### **Ralentir le transit des eaux pluviales et organiser leur gestion au plus près du cycle naturel :**

Les typologies d'ouvrages de rétention des eaux pluviales recommandées sont : les noues dans les espaces verts, les fossés, les décaissements légers des stationnements, les profils en « V » des voies etc. La végétalisation des toitures peut être mise en œuvre.

Les eaux pluviales des parcelles peuvent être collectées par des noues situées en bordure. De façon à permettre un ruissellement naturel de ces eaux, les parcelles doivent alors être aménagées avec une légère pente en direction des noues.

### **Permettre à l'eau de s'infiltrer :**

Les eaux pluviales provenant des voiries, trottoirs et stationnements peuvent être stockées dans une chaussée à structure réservoir (CSR) située sous la voirie principale et les voiries secondaires. Au point bas de cette chaussée, un séparateur d'hydrocarbure permet de traiter les eaux qui sont ensuite acheminées vers une tranchée drainante située sous la noue.

La réalisation de voiries doit être l'occasion pour la municipalité d'engager la réflexion sur la mise en place de zones de rencontre permettant un partage de la chaussée par les voitures et les piétons et permettant de ne pas réaliser de trottoirs et donc de limiter les surfaces imperméabilisées. Cette option économe de l'espace est souvent adaptée aux petites opérations de lotissement. La réduction de la place de la voiture est ainsi un geste supplémentaire en faveur des autres modes de transports. Elle peut se faire à deux niveaux : spatialement, les espaces destinés à la voiture sont réduits (voiries, parking) et socialement, l'utilisation de la voiture est découragée.

## EXEMPLES

### **Exemple de gestion des eaux pluviales à l'échelle du quartier : réalisation d'une noue**

**Caractéristiques** Une noue est un fossé peu profond et large servant au recueil, à la rétention et/ou l'infiltration des eaux pluviales. Elle peut être équipée d'un débit de fuite permettant une vidange régulée de l'ouvrage vers le réseau pluvial, la rivière ou un fossé.

Intégration paysagère : l'engazonnement et la végétalisation de ses abords par des arbustes permettent une bonne intégration paysagère.

**Entretien** Curage (selon l'envasement de l'aménagement) et faucardage de la noue ou du fossé. L'entretien des abords est similaire à celui d'un espace vert.

**Investissement** Environ 10 € HT / ml fonction du m<sup>3</sup> terrassé  
Le prix au mètre linéaire d'une noue est inférieur de plus de moitié à celui d'un réseau enterré, le coût du terrain étant affecté aux espaces verts.

**Coût d'entretien annuel** Environ 3 € HT / ml

**Avantages** La noue est un dispositif assurant les différentes fonctions de rétention, de régulation et d'écrêtement des débits de pointe. Ses capacités de rétention peuvent être optimisées par la mise en place de cloisonnements. L'intégration paysagère est bonne. Le coût de l'aménagement est faible : au moins 10 fois inférieur à la réalisation d'un réseau pluvial.

**Inconvénients** Un entretien régulier doit être réalisé afin de conserver les potentialités originelles de l'ouvrage. Les fossés sont davantage adaptés au milieu rural : en effet, en milieu urbain, des franchissements réguliers doivent être réalisés pour permettre l'accès aux propriétés.



**Exemple de différents matériaux de revêtement des sols par ordre de perméabilité décroissante :**



**Avantages et limites des principales surfaces perméables par rapport à l'asphalte :**

	Piétons	Aire de stationnement pour petits véhicules	Aire de stationnement pour véhicules de taille moyenne	Trafic routier	Aspect visuel	Végétation possible	Drainage élevé possible	Matériaux régionaux	Améliore le microclimat	Entretien élevé	Mauvais confort de marche	Stationnement handicapés impossible	Accumulation de boue	Formation de poussière	Surface non imperméabilisée	Coefficient de ruissellement	Coûts* : asphalte = 100%
	Domaine d'application				Avantages				Limites								
Gazon, sol sablonneux					+++	+++	+++	+++	+++			+++	+++		100%	<0.1	<2%
Gravier-gazon	0	0	0		++	++	++	+++	++	+	+	+			100%	0.1-0.3	50-60%
Dalles gazon (plastique)	0	0			++	++	++	+	++	++	++	++	+		90%	0.3-0.5	75%
Dalles gazon (béton)	0	0	0	0	++	++	+	+++	++	++	++	++	+		40%	0.6-0.7	75-100%
Surfaces empierrées	0	0	0		+		+	+++		++	+	+	++	++	50%	0.5	50%
Pavés perméables	0	0	0		+		+	+++	+	+					20%	0.5-0.6	100-125%
Asphalte poreux	0	0	0	0			++								0%	0.5-0.7	100-125%
Asphalte	0	0	0	0											0%	1.0	100%

**Exemples d'outils en faveur d'une politique de piétonisation et ou de limitation de la voiture et permettant en corolaire de limiter l'artificialisation de surfaces dédiés à l'automobile :**

Statue de la zone ou de la voie	Aire piétonne 	Zone de rencontre 	Zone 30 
Vitesse maximale autorisée	Allure au pas	20 km/h	30 km/h
Priorité donnée au piéton sur les autres modes	Oui	Oui	Non
Libre accès aux véhicules motorisés	Non	Oui	Oui

## 2.3. LE TRAITEMENT DES LISIERES AGRO-URBAINES

### OBJECTIFS

Les lisières agro-urbaines représentent des sites stratégiques pour faire évoluer le territoire : elles sont des espaces de transition où se jouent les enjeux de demain, à la fois en termes d'organisation territoriale et de proximité.

Mais cet aspect reste peu étudié dans une large part des projets d'extension par manque de vision globale sur le projet d'ensemble.

- Dans quel environnement se situent les constructions (agricoles, infrastructures, visibilité...)
- Quels sont les éléments structurants du paysage
- Quel impact le bâti a-t-il sur le paysage
- Existe-t-il des corridors écologiques ?

Au moment où un secteur est classé constructible, il est nécessaire de penser au statut et à la gestion de ses franges. Le traitement des franges agro-urbaines doit avoir ainsi pour objectif de permettre une meilleure intégration du cadre bâti dans le paysage. En effet, trop souvent, les extensions nouvelles réalisées sont très perceptibles et c'est finalement le traitement des franges qui donne le plus souvent l'image globale du nouvel aménagement. Le soin apporté au traitement des lisières urbaines donne ainsi le ton et oriente dans certains cas les possibilités d'extension ultérieures. En ce sens la qualification des franges urbaines permet de travailler sur une échelle intermédiaire en offrant une possibilité de transition avec le tissu et les espaces environnants.

### RAPPELS REGLEMENTAIRES

#### Règles d'implantation des haies :

##### En bordure de voirie :

- Routes nationales : Toute plantation est interdite à moins de 6 mètres du bord de la voie ;
- Routes départementales et communales : Toute plantation est interdite à moins de 2 mètres du bord de la voie ;
- Chemins ruraux : Article R. 161-22 du Code rural : « Les plantations d'arbres, de haies vives peuvent être faites le long des chemins ruraux sous condition de distance, sous réserve que soient respectées les servitudes de visibilité et les obligations d'élagage prévues à l'article R. 161-4. ».

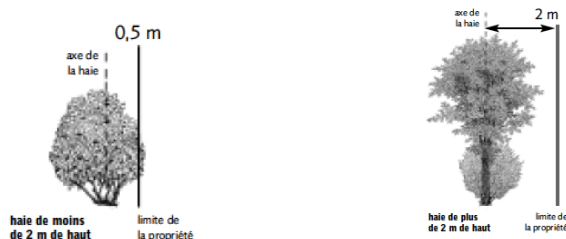
Plantations réalisées par la commune, propriétaire du chemin : la commune est en droit d'aménager elle-même ses ouvrages publics en les plantant d'arbres ou de haies vives. Là encore, la voie ne devra cesser de répondre aux caractéristiques techniques inhérentes aux chemins ruraux telles que précisé aux articles R. 161-8 et suivants.

##### Entre deux propriétés voisines :

Selon les articles 671 et 672 du Code civil :

- Toute plantation est interdite à moins de 0,5 mètre de la limite de propriété ;
- Les plantations dépassant 2 mètres de hauteur, doivent se trouver à 2 mètres au moins de la limite de propriété ;
- Le voisin peut exiger que les arbres, arbustes et arbrisseaux, présents à une distance moindre que la distance légale soient arrachés ou à la hauteur déterminée par l'article précédent.

Ces règles sont supplétives, elles s'appliquent en l'absence de volonté contraire des voisins, exprimées dans un contrat. Seules les propriétés privées sont concernées par les règles ci-dessus. Les distances de plantation édictées par le Code civil ne peuvent pas être appliquées à des fonds bordant la voie ou le domaine public.



## PRINCIPES OPPOSABLES

### **Prise en compte des structures existantes du paysage :**

En fonction de la situation et des caractéristiques intrinsèques du site, les problématiques et les enjeux diffèrent et si les réponses s'adaptent, le projet urbain doit se fondre dans les éléments de contexte, au premier lieu desquels les structures existantes du paysage.

### **Constitution des lisières agro-urbaines :**

Les structures paysagères notables du site doivent être repérées et maintenues ; les haies et alignements végétaux identifiés au schéma d'orientation doivent être préservés et intégrés aux opérations d'aménagement, a fortiori s'ils peuvent constituer la préservation d'une frange naturelle déjà existante.

### **Maintien des fonctionnalités agricoles :**

Le traitement des franges urbaines doit impérativement reposer sur la prise en compte des fonctionnalités des espaces agricoles, même si dans le futur ces franges deviennent urbanisées. Il s'agit notamment de :

- Permettre le bon fonctionnement des activités agricoles limitrophes ;
- Tenir compte de l'organisation du parcellaire ;
- Garantir l'usage public des chemins ruraux.

### **Traitement des surfaces libres :**

Les espaces non bâtis et non affectés à la circulation et au stationnement concourent tout autant que les autres éléments de composition des sites étudiés à la qualité du paysage. A ce titre, ces espaces doivent absolument avoir une fonction (espace végétalisé, etc.) afin d'éviter toute friche qui engendrerait un désordre visuel contraire à toute volonté d'un paysage de qualité qui soit un tant soit peu maîtrisé.

Les principes d'aménagement et de traitement paysager de ces espaces doivent répondre à deux objectifs : qualifier et valoriser le secteur vu depuis l'extérieur ; rendre cohérente l'intégration des nouvelles constructions dans chacun des secteurs étudiés. **Une partie de la parcelle devra être traitée en jardin planté ou engazonné.**

### **Haies anti-dérive de pulvérisation :**

Une haie anti-dérive peut être aménagée, au contact du foncier agricole : en plus de soigner l'intégration des secteurs urbanisés en atténuant l'impact des constructions dans le cadre paysager, l'objectif poursuivi est de tenir compte des enjeux sanitaires liés à la proximité d'îlots agricoles potentiellement épanchables aux produits phytosanitaires.

La constitution des haies anti-dérive aux résidus des produits phytosanitaires se conformera à l'instruction technique DGAL/SDQPV/2016-80 du 27 Janvier 2016 diffusée par le Ministère de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire et de la forêt.

Une haie anti-dérive continue, entre les parcelles traitées et les établissements accueillant des personnes vulnérables doit, le cas échéant, être mise en place afin de limiter les transferts de produits phytopharmaceutiques par dérive de pulvérisation.

Pour être efficace, la haie nécessite que :

- Sa hauteur soit supérieure à celle de la culture en place ou des équipements du pulvérisateur distribuant la bouillie pharmaceutique ;
- Sa précocité de végétation assure de limiter la dérive dès les premières applications ;
- Son homogénéité (hauteur, largeur, densité de feuillage) et l'absence de trous dans la végétation soient effectives ;
- Sa largeur et sa semi-perméabilité permettent de filtrer le maximum de dérive sans la détourner.

## RECOMMANDATIONS

### Choix des végétaux :

Les végétaux fleuris durant une longue partie de l'année et ou dotés d'un feuillage persistant évitant les travaux de ramassage sont largement préconisés. En termes d'aspect paysager, le mélange d'arbustes peut être intéressant à appréhender : le choix de type de végétaux et d'essences variées favorise une croissance rapide, limite les attaques parasites, évite la monotonie et entretient le respect de la biodiversité.

## EXEMPLES

### Coupes de principes des structures existantes du paysage pouvant servir de socle pour la constitution de lisières agro-urbaines :

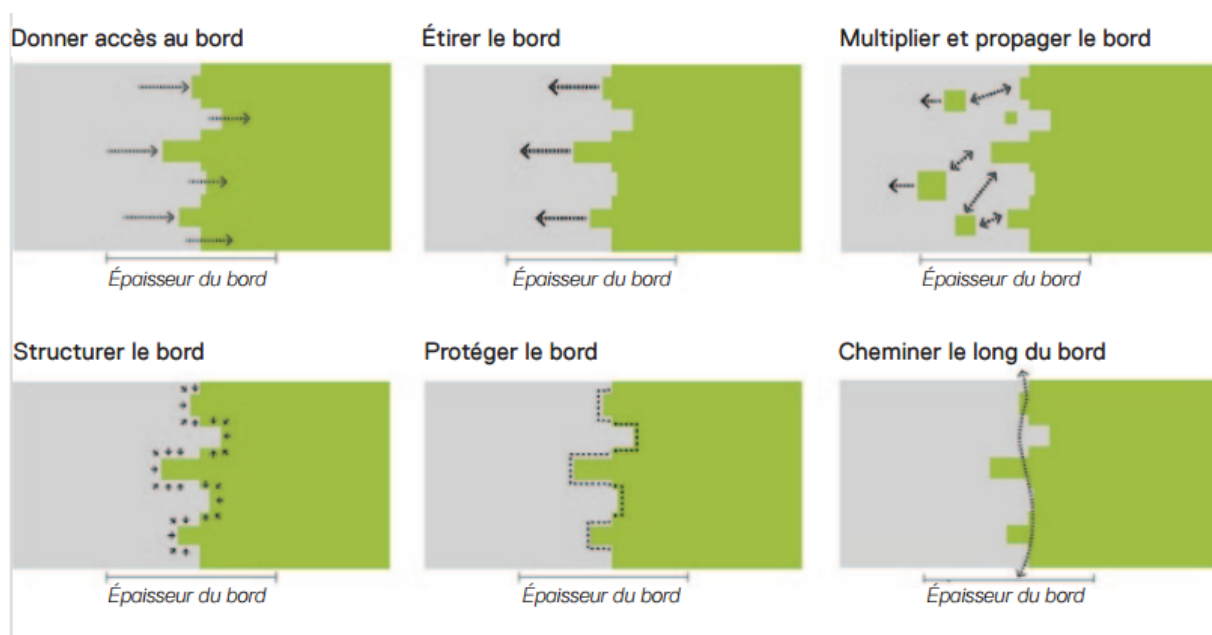
Dans un **paysage bocager de plaine**, les structures existantes apportent des solutions sur lesquelles s'inspirer. Ainsi, les haies constituent un vocabulaire presque évident pour traiter les franges. La haie bocagère constitue ainsi une réponse simple mais efficace avec une diversité d'espèces locales, représentatives du lieu. Un alignement d'arbre permet d'accompagner une voie ou un chemin longeant les constructions. C'est aussi un moyen de signaler l'approche d'une entrée de bourg, et un signal visuel fort dans le paysage.

Dans un **paysage viticole ouvert**, où les covisibilités sont très marquées avec des îlots au contact de l'urbanisation, il peut être pertinent de travailler à partir d'un vocabulaire s'inspirant de techniques de soutènement à l'aide de murets à l'image des clos délimitant certaines parcelles. Ces constructions peuvent s'accompagner de haies champêtres ou d'arbres d'essences locales. Un muret accompagné de plantations ponctuelles et d'un cheminement permet par exemple une bonne intégration dans des paysages de vignes.

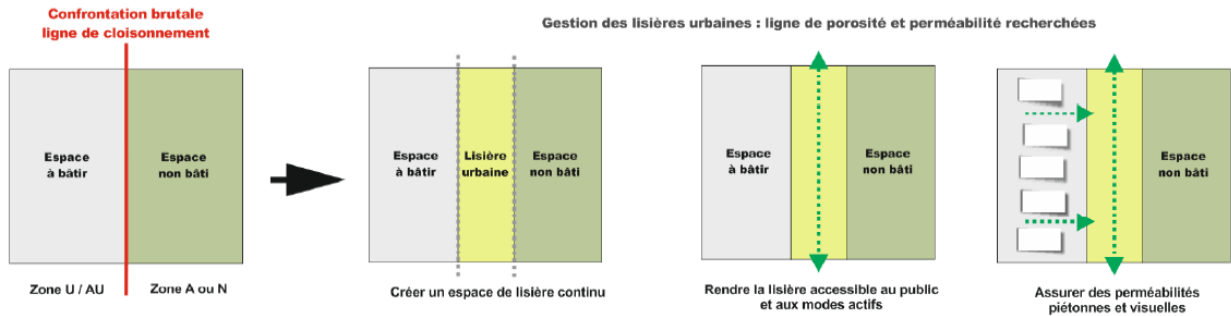
Dans un **paysage de plaine ouvert**, les vergers constituent un des modes de cultures importants : la plantation de bandes de fruitiers peut donc qualifier les franges. Un verger constitue une limite pertinente entre l'espace ouvert et l'espace bâti. Il offre en outre la possibilité de constituer un lieu d'ornement et constitue un moyen de verdifier une surface en attente d'une extension future.

Enfin, la possibilité d'implanter des jardins familiaux permet d'animer ces franges urbaines qui deviennent alors des lieux de vie et de rencontre.

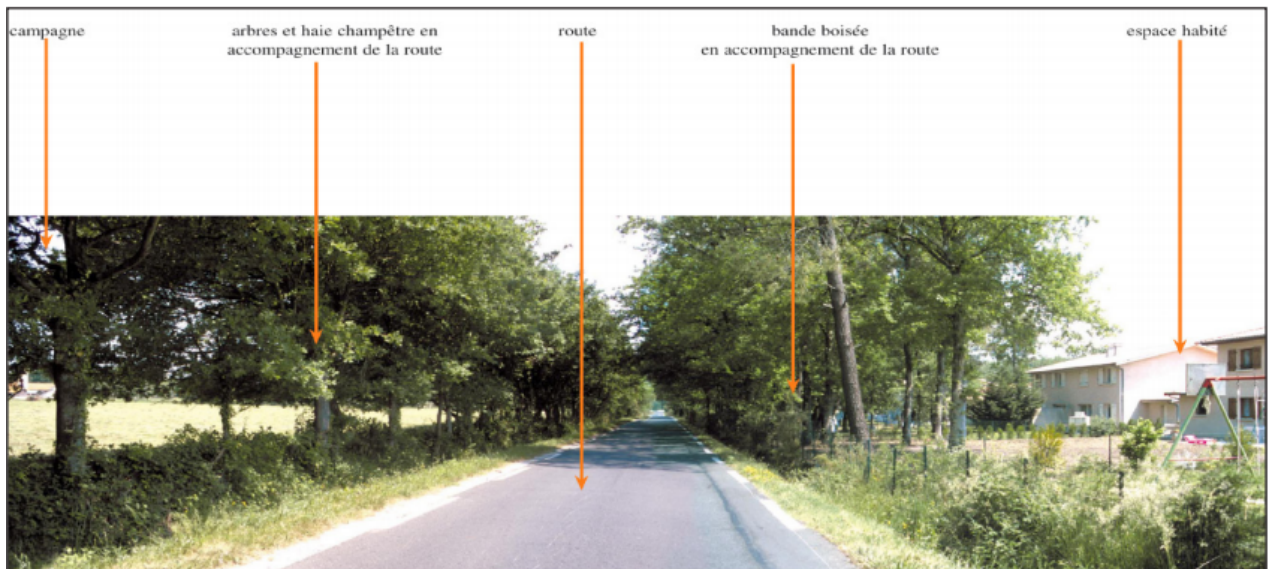
### Plans de principes des actions à opérer sur les franges :



**Plans de principes des traitements des lisières urbaines :**

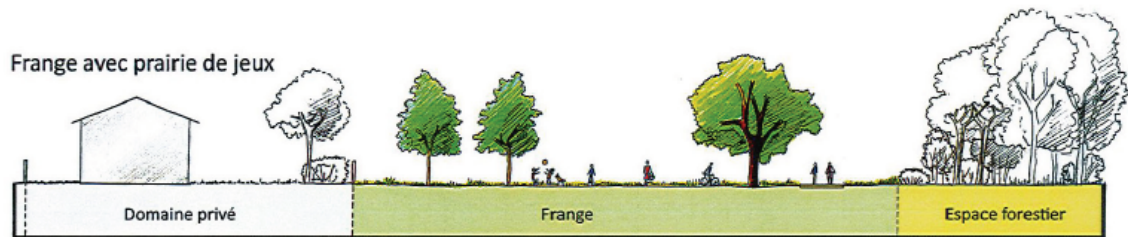
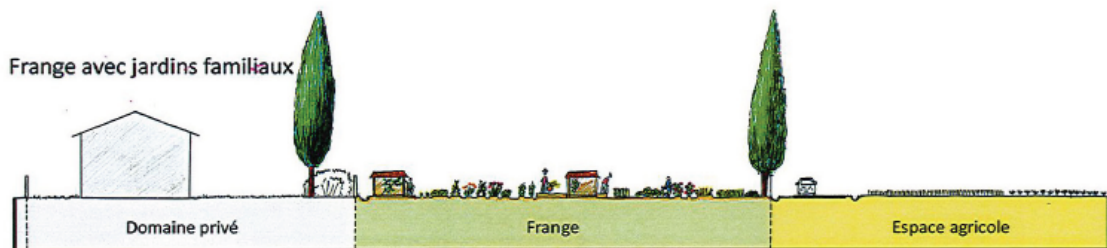
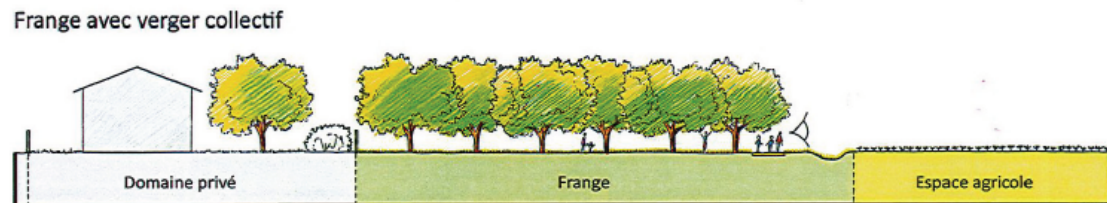
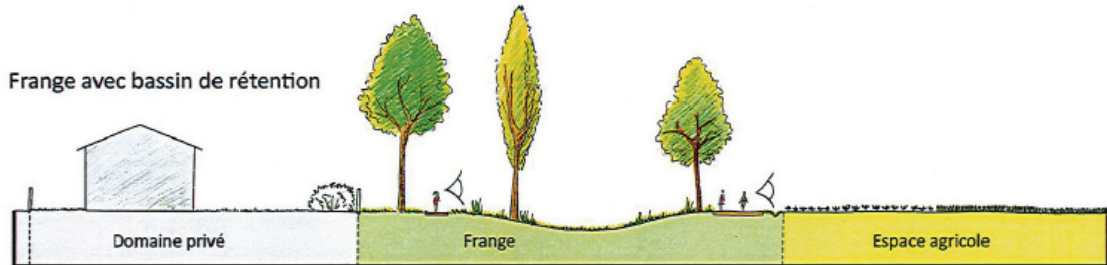
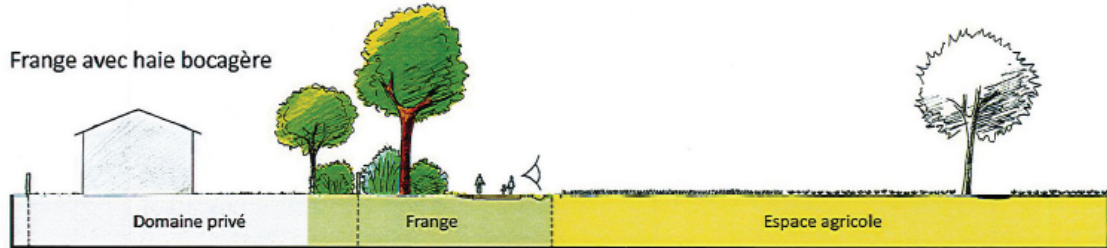
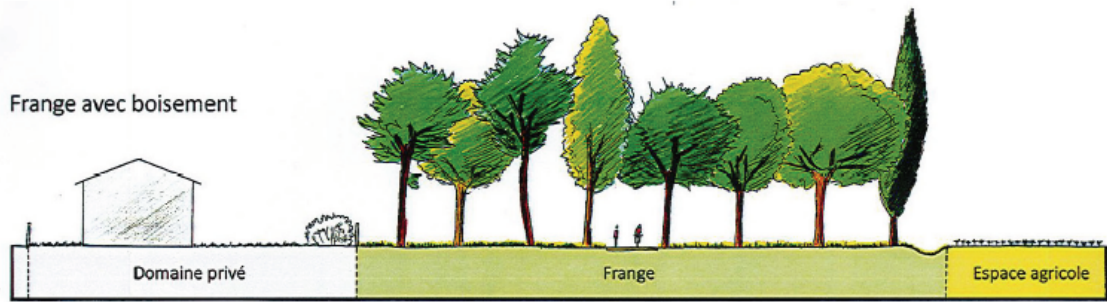


**Illustrations explicatives des traitements des lisières urbaines au regard du maintien des fonctionnalités des espaces agricoles :**

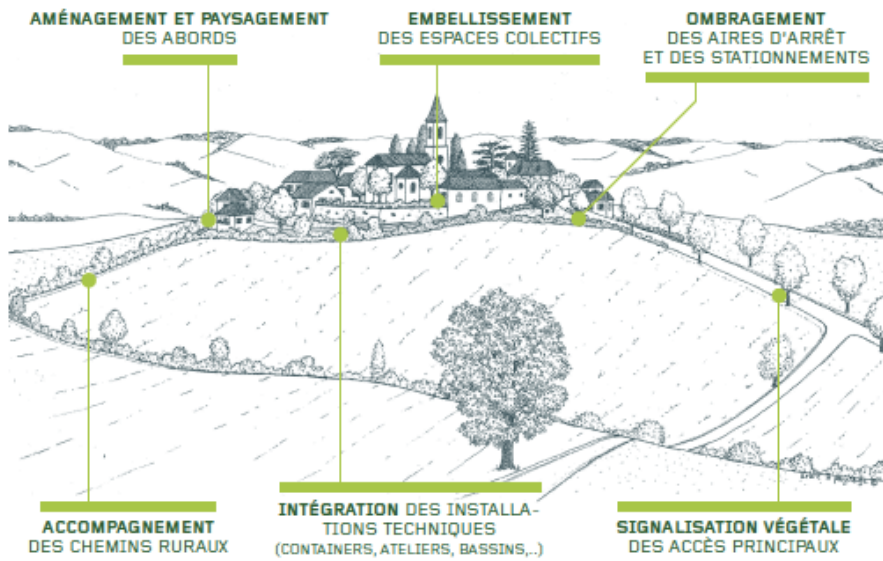


*Exemple de transition douce entre espace habité et campagne à Pessac-Mérignac (33) Illustration extraite du SCOT de l'agglomération bordelaise (A'URBA - Agence Follea-Gautier, paysagistes-urbanistes)*

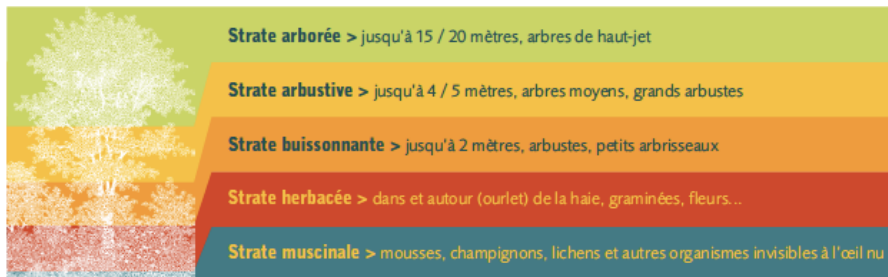
Coupes de principes des typologies de franges rurales :



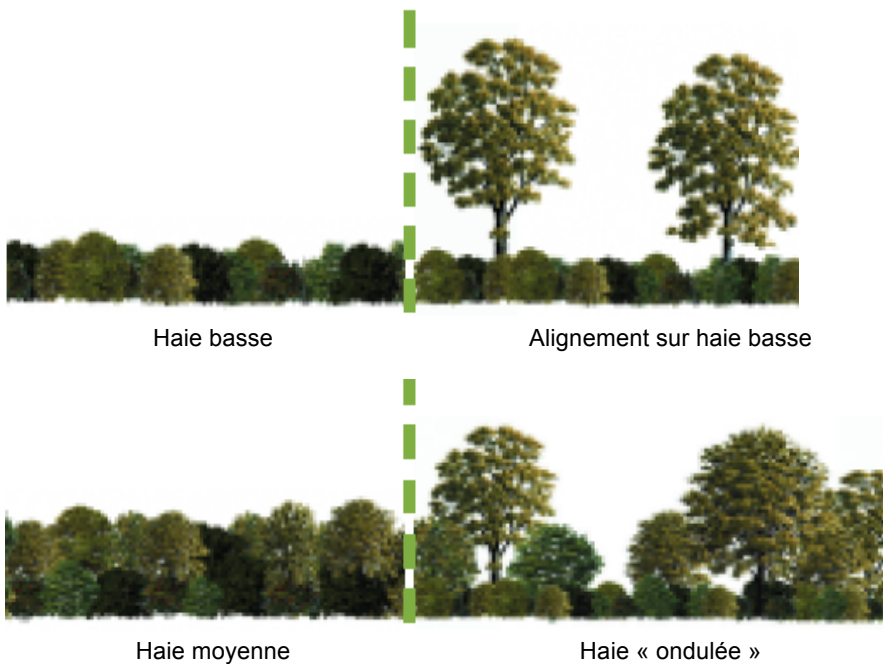
**Exemple d'utilisation des haies champêtres :**



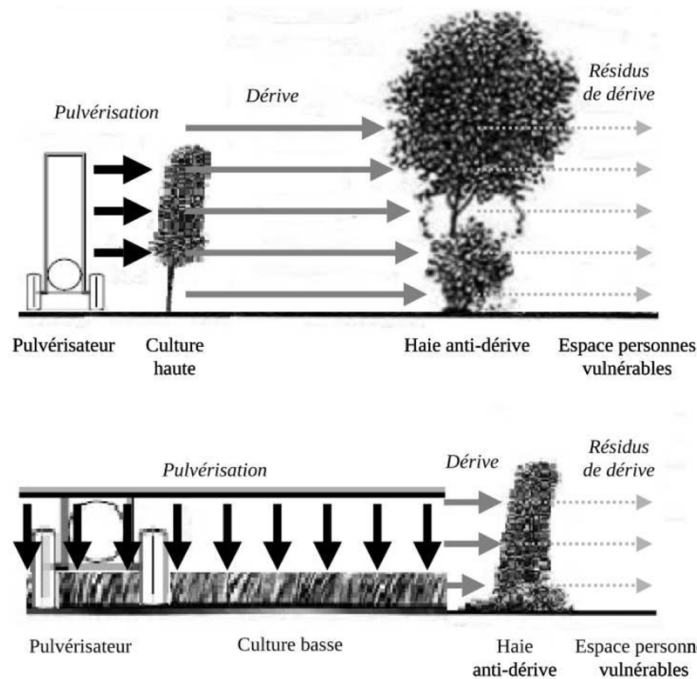
**Exemples de strates de végétation :**



**Coupes de principes des morphologies de haies selon les associations d'arbustes et d'arbres, d'âges et de tailles divers :**



**Coupes de principes de haies anti-dérive de pulvérisation :**



**Exemple de sujets végétaux indigènes propices à une bonne intégration paysagère :**

Plusieurs essences sont possibles pour créer une haie composite : une composition d'essences locales, adaptées au milieu et au paysage permet de bénéficier d'une diversité biologique des végétaux et ainsi garantir une pérennité de l'ensemble, compte tenu d'une moindre sensibilité aux maladies. L'utilisation d'essences adaptées au sol présente de nombreux avantages techniques et garantit la pérennité des aménagements, en évitant la modification des supports par l'apport d'engrais, et le traitement par divers intrants phytosanitaires.



## 2.4. INVITER LA NATURE DANS LES PROJETS URBAINS

### OBJECTIFS

La menace que constituent les activités humaines pour la préservation des paysages et de la biodiversité ne saurait être niée. Urbanisation mais aussi remembrements, agriculture intensive, aménagements routiers, hydrauliques sont autant de facteurs qui participent à la réduction et à la fragmentation des espaces naturels.

Pour s'inscrire dans une démarche de développement durable, les projets urbains doivent mettre l'accent sur la préservation, la valorisation et la gestion des qualités environnementales et paysagères des sites choisis. Le maintien de la biodiversité passe non seulement par la protection des milieux naturels remarquables mais aussi par la préservation de leurs interconnexions, constitutives des trames vertes et bleues (TVB).

Dans ce contexte il s'agit de justifier le projet urbain en fonction des enjeux environnementaux et de concilier au mieux l'optimisation du foncier.

### RAPPEL REGLEMENTAIRE

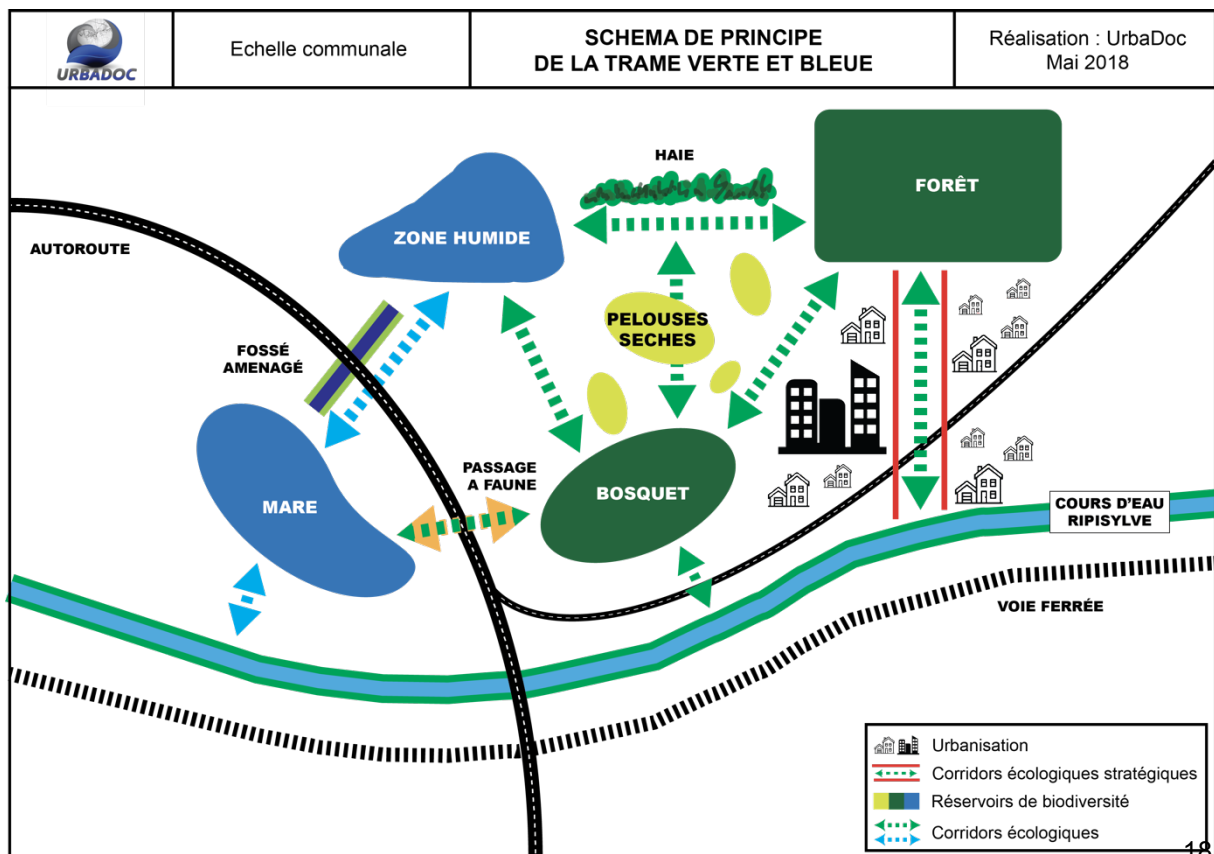
Les orientations d'aménagement et de programmation peuvent notamment définir les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, notamment les continuités écologiques, les paysages (...) (article L. 151-7 du Code de l'urbanisme).

### PRINCIPES OPPOSABLES

#### Intégration de la TVB dans le projet urbain :

Les continuités écologiques identifiées dans le diagnostic environnemental doivent être intégrées dans le projet urbain : les éléments de paysage constitutifs de la TVB ou de sa remise en état seront protégés, de même que les espaces non bâtis en zone urbaine nécessaires au maintien des continuités écologiques (article L. 151-23 du Code de l'urbanisme).

Le schéma ci-dessous explique les grands principes régissant le concept de trames écologiques appliqué aux seins des projets urbains.



## 2.5. TRADUCTION DE L'OAP THEMATIQUE DANS LE PLU

### THEMATIQUE 1 : INSERTION PAYSAGERE DES CONSTRUCTIONS ET DES EQUIPEMENTS

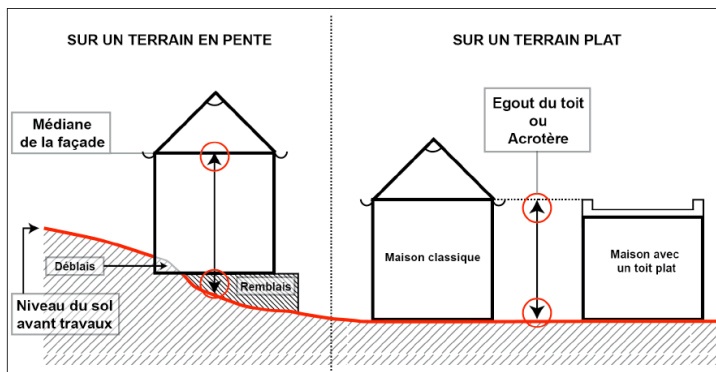
#### Dans le règlement écrit :

Prise en compte de la qualité urbaine, architecturale, environnementale et paysagère avec notamment la définition :

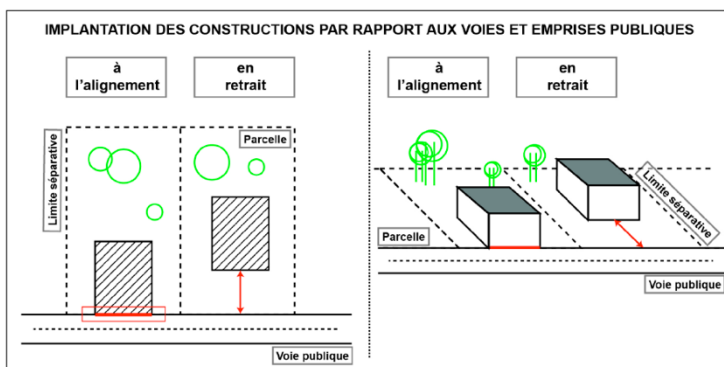
- des conditions de mesures pour les hauteurs de constructions
- de l'implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques
- de l'implantation des constructions par rapport à la limite séparative

#### Conditions de mesures :

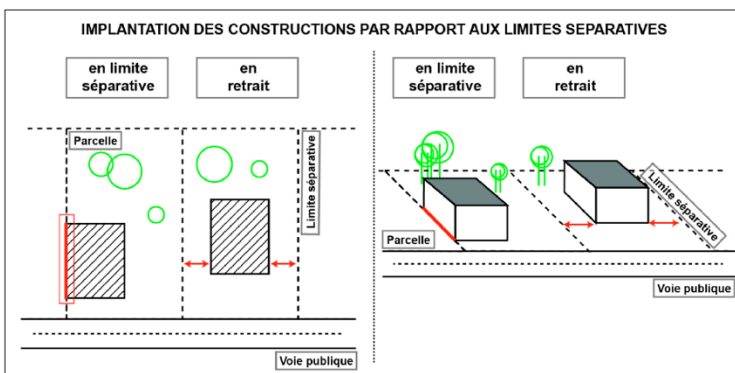
- Pour les hauteurs de construction :



- Pour les implantations par rapport aux voies et emprises publiques :



- Pour les implantations par rapport à la limite séparative :



**Dans le rapport de présentation et les annexes :**

Le plan du réseau de distribution d'eau potable et de la défense incendie reprend les différents points d'eau incendie présent sur la commune, dans l'optique de lutter contre la défense incendie.

**THEMATIQUE 2 : GESTION DES EAUX PLUVIALES ET PERMEABILITE DES SOLS**

**Dans les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) :**

Les voiries à créer au sein des zones à urbaniser devront tenir compte de la gestion des eaux pluviales

Sur certaines esquisses, des noués paysagères ou/et des fossés existants sont identifiés afin de faciliter l'évacuation des eaux pluviales.

*Esquisse d'une OAP sur le secteur 'Rue des 13 vents Est' tenant compte de la présence de fossé existant :*

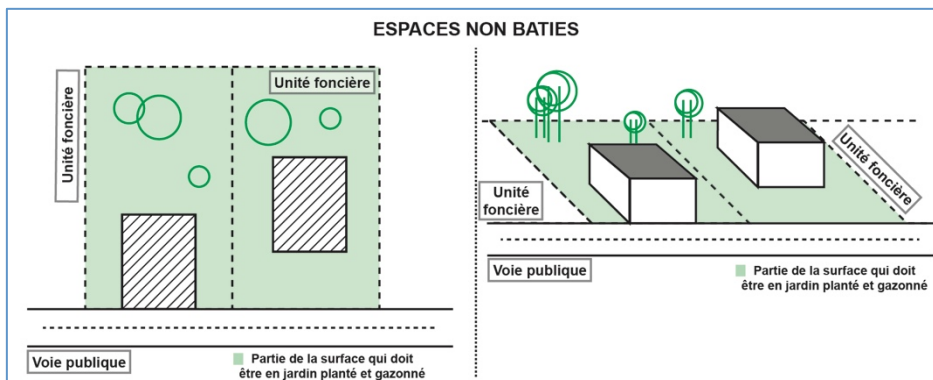


**Dans le règlement écrit :**

Prise en compte de la qualité urbaine, architecturale, environnementale et paysagère avec notamment la mise en place de règle :

- sur les espaces non bâtis afin de conserver une partie de la surface du terrain en jardin planté ou gazonné.
- sur la desserte par les réseaux et notamment dans la gestions des eaux pluviales.

*Exemple d'une représentation graphique des espaces non bâtis sur une même unité foncière :*

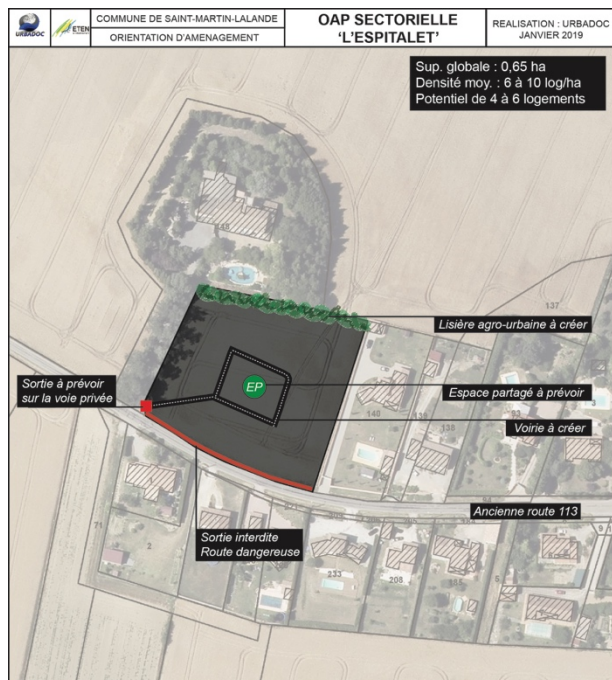


### THEMATIQUE 3 : LE TRAITEMENT DES LISIERES AGRO-URBAINES

#### Dans les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) :

Sur certaines esquisses, une séparation paysagère au contact du foncier agricole est prévue.

*Esquisse d'une OAP sur le secteur 'L'Espitalet' tenant compte de la lisière agro-urbaine au contact du foncier agricole :*



#### Dans le règlement écrit :

Prise en compte de la qualité urbaine, architecturale, environnementale et paysagère avec notamment la définition :

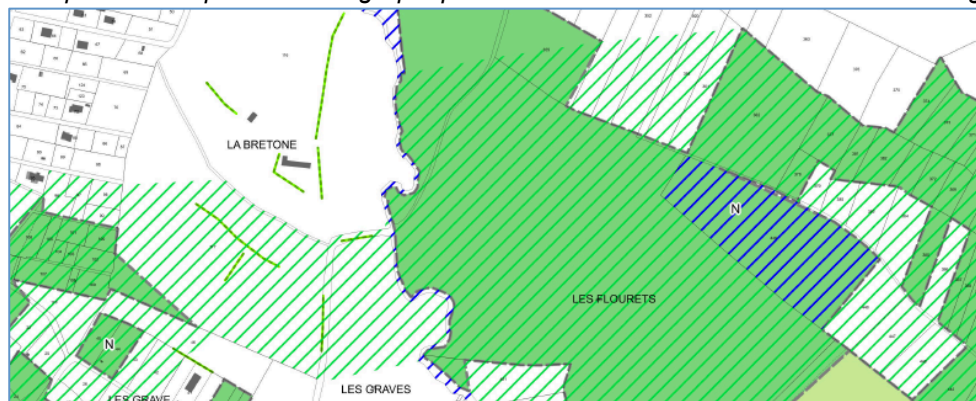
- sur l'édification des clôtures
- sur la mise en place de haie en clôture

### THEMATIQUE 4 : INVITER LA NATURE DANS LES PROJETS URBAINS

#### Sur le règlement graphique :

- Identification des réservoirs de biodiversité et des corridors écologiques (Trame Verte et Bleue)
- Des éléments de haies ou alignement d'arbres sont été repérés

*Exemple d'une représentation graphique de la TVB et des linéaires de haies ou alignements d'arbres :*



### **3. CONDITIONS D'OUVERTURE DES ZONES**

Les orientations d'aménagement et de programmation (OAP) permettent à la municipalité de préciser les conditions d'aménagement de certains secteurs qui vont connaître un développement ou une restructuration particulière. Elles n'ont d'intérêt que sur les zones qui sont amenées à connaître une évolution significative.

Certains secteurs répondant à une logique d'urbanisation immédiate (AU), ont été définis dans le PLU afin de répondre aux objectifs de développement démographique. En ce sens, la municipalité a souhaité détailler plusieurs OAP.

La matérialisation des zones à urbaniser dans le PLU répond à la volonté de poursuivre les logiques d'aménagement d'ensemble en instituant un phasage dans le temps et dans l'espace avec comme ordre de priorisation :

- Zone AUa répondant à une urbanisation immédiate
- Zone AUb qui concernent des zones à urbaniser en deuxième position (30 % à minima de remplissage de l'ensemble des zones AUa)
- Zone AUc qui concernent des zones à urbaniser en troisième position (30 % à minima de remplissage de l'ensemble des zones AUb)

Pour répondre à la mixité sociale conformément PADD, la commune suggérerait la mise en place de logements sociaux et également des parcelles de petites surfaces, conformément aux densités définies dans chaque zones AU (ci-dessous) .

### **4. PRESCRIPTIONS RELATIVES AUX DENSITES**

Rappels :

Conformément au SCOT du Lauragais, l'objectif majeur est de densifier dans les zones de requalification ou d'extension urbaine. C'est pourquoi, dans les secteurs urbains, l'urbanisation des potentiels de densification (chaque îlot) doit respecter les valeurs de densité suivantes :

- Zone Ua : densité de 15 à 30 logements/ha
- Zone Ub : densité de 15 à 20 logements/ha

## 5. ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION SECTORIELLES

### 5.1. EPAISSISSEMENT DE LA TRAME URBANISEE SUR LE SECTEUR DE CAVAIGNAL

#### 5.1.1 Superficie

Total : 0,35 ha

#### 5.1.2 Conditions d'utilisations actuelles

Ce secteur se situe à l'extrémité Est de la commune, en bordure de la rue de l'Amoureuse. La forme bâtie proche est présente sous la forme d'habitation pavillonnaire construite au gré des opportunités foncières. A souligner, la présence d'un corps de ferme à l'Est qui vient terminer l'enveloppe urbaine. Les parcelles sont à vocation agricole et référencées au registre parcellaire graphique (RPG) de 2017. Elles permettent actuellement la culture de Blé dur d'hiver.



Photographies du secteur concerné ; UrbaDoc ; Avril 2018

#### 5.1.3 Principes d'aménagement recherchés

##### Densité recherchée :

Densité minimale de 15 à 20 logements à l'hectare  
Nombre moyen de logements envisagés : 5 à 7

##### Principe de desserte :

Créer une voie de desserte interne à partir de la rue de l'Amoureuse.  
Veiller à bien sécuriser l'intersection avec la rue de l'Amoureuse.  
Les accès directs des futures constructions devront s'effectuer à partir de la voie de desserte interne  
Maintenir un accès viaire sur les parcelles arrières.

##### Équipements et réseaux :

Prévoir un assainissement autonome.  
Une attention particulière devra être portée sur la gestion des eaux pluviales.

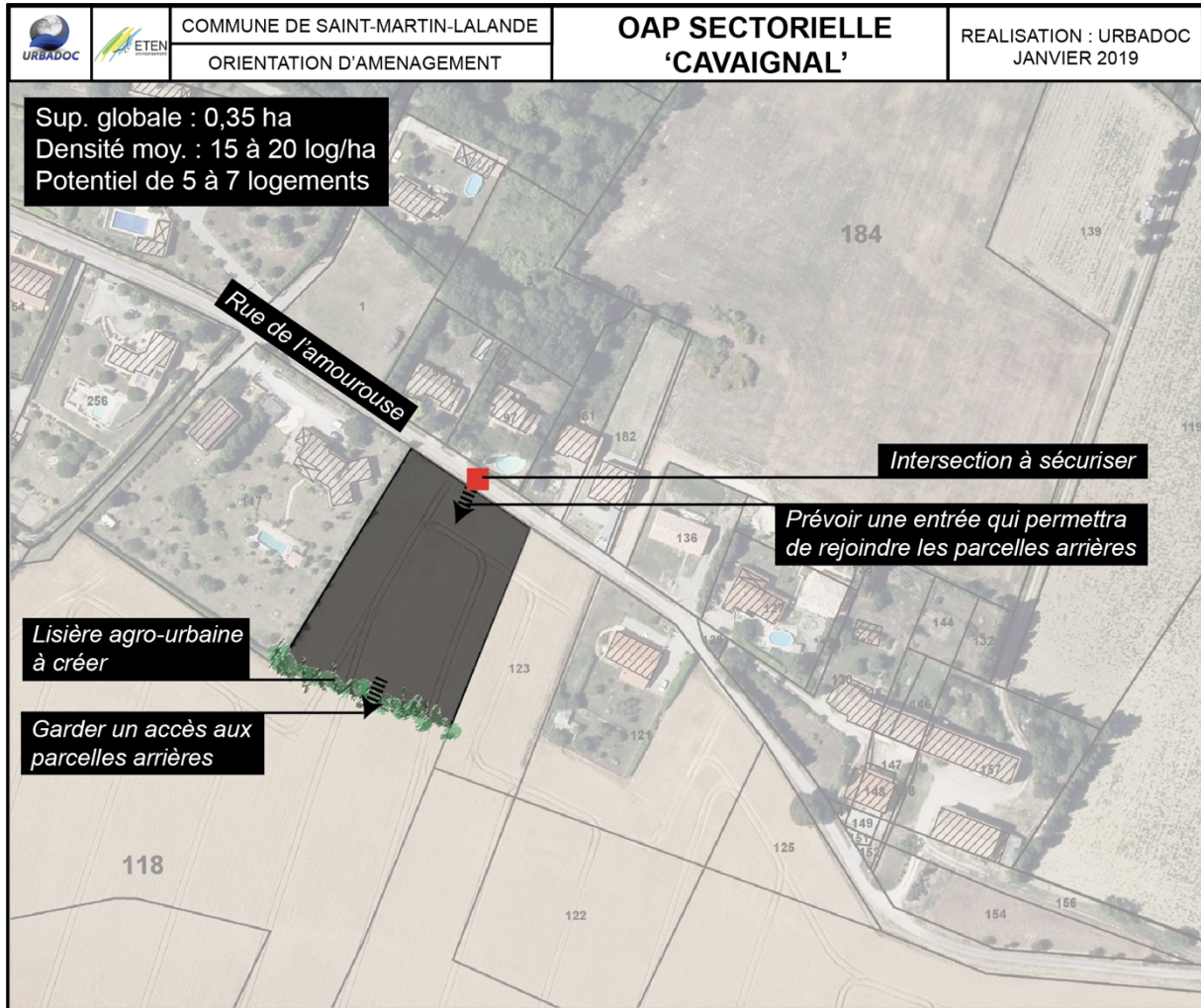
##### Espaces non bâtis :

Lisière agro-urbaine à aménager au Sud de la zone au contact du foncier agricole.  
Le stationnement correspondant aux besoins des constructions devra être assurée en dehors des voiries publiques.

#### 5.1.4 Conditions d'aménagement

Cette zone sera urbanisée sous la forme d'une Opération d'Aménagement d'ensemble.

### 5.1.5 Schéma d'aménagement



## 5.2. ORGANISATION DE L'URBANISATION AUTOUR D'UNE ARTERE PRINCIPALE SUR LE SECTEUR « RUE DES 13 VENTS OUEST »

### 5.2.1 Superficie

Îlot A : 1,55 ha  
Îlot B : 0,17 ha  
Îlot C : 0,73 ha  
**Total : 2,45 ha**

### 5.2.2 Conditions d'utilisations actuelles

Ce site se localise à proximité immédiate du centre-bourg, en bordure de la rue des 13 vents. L'urbanisation de ce secteur permettra de faire la liaison urbaine entre le centre-bourg et l'urbanisation qui s'est développée en marge de la route départementale n°6113. Les parcelles n°67, 68, 69 et 71 sont inscrites au registre parcellaire graphique de 2017, sous la forme de jachère. Les autres parcelles sont des fonds de jardins des habitations existantes.



Photographies du secteur concerné ; UrbaDoc ; Avril 2018

### 5.2.3 Principes d'aménagement recherchés

#### Densité recherchée :

Densité minimale de 20 à 30 logements à l'hectare (Forte densité)  
Nombre moyen de logements envisagés : 49 à 73

#### Principe de desserte :

Créer une artère principale végétalisée, transversale, entre la rue de Saint-Amans au Nord-Ouest à la rue des 13 vents, au Sud-Est.

Créer des voies de desserte secondaire, à partir de l'artère principale afin de desservir l'ensemble des îlots.

Prévoir un maillage viaire entre les différents îlots

Sécuriser les intersections avec les voies existantes

Opérer les accès directement à partir des voies de desserte interne

#### Caractéristiques architecturales :

Mise en place d'un front bâti, avec la création de maisons de ville, en bordure de l'artère principale.

(Une maison de ville est décrite comme étant une maison mitoyenne qui présente une façade sur rue, parfois une autre façade sur jardin, et qui partage un ou plusieurs murs mitoyens avec les maisons voisines.)

#### Équipements et réseaux :

Prévoir la connexion à l'assainissement collectif

Une attention particulière devra être portée sur la gestion des eaux pluviales

#### Espaces non bâtis :

Aménager un espace partagé sur une emprise égale ou supérieur à 5% de la superficie des îlots A et C réunis. Il devra se situer dans le cœur de l'OAP afin de favoriser le lien social

Prévoir l'espace pour l'implantation d'un parking collectif, d'une emprise égale ou supérieur à 5% de la superficie des îlots A et C réunis.

Possibilité d'implanter l'espace partagé et le parking collectif à proximité du bassin de rétention.

Le stationnement correspondant aux besoins des constructions devra être assurée en dehors des voiries publiques.

Mise en place de mobilité douce, en bordure des voies de desserte interne, qui faciliteront la connexion avec le centre-bourg

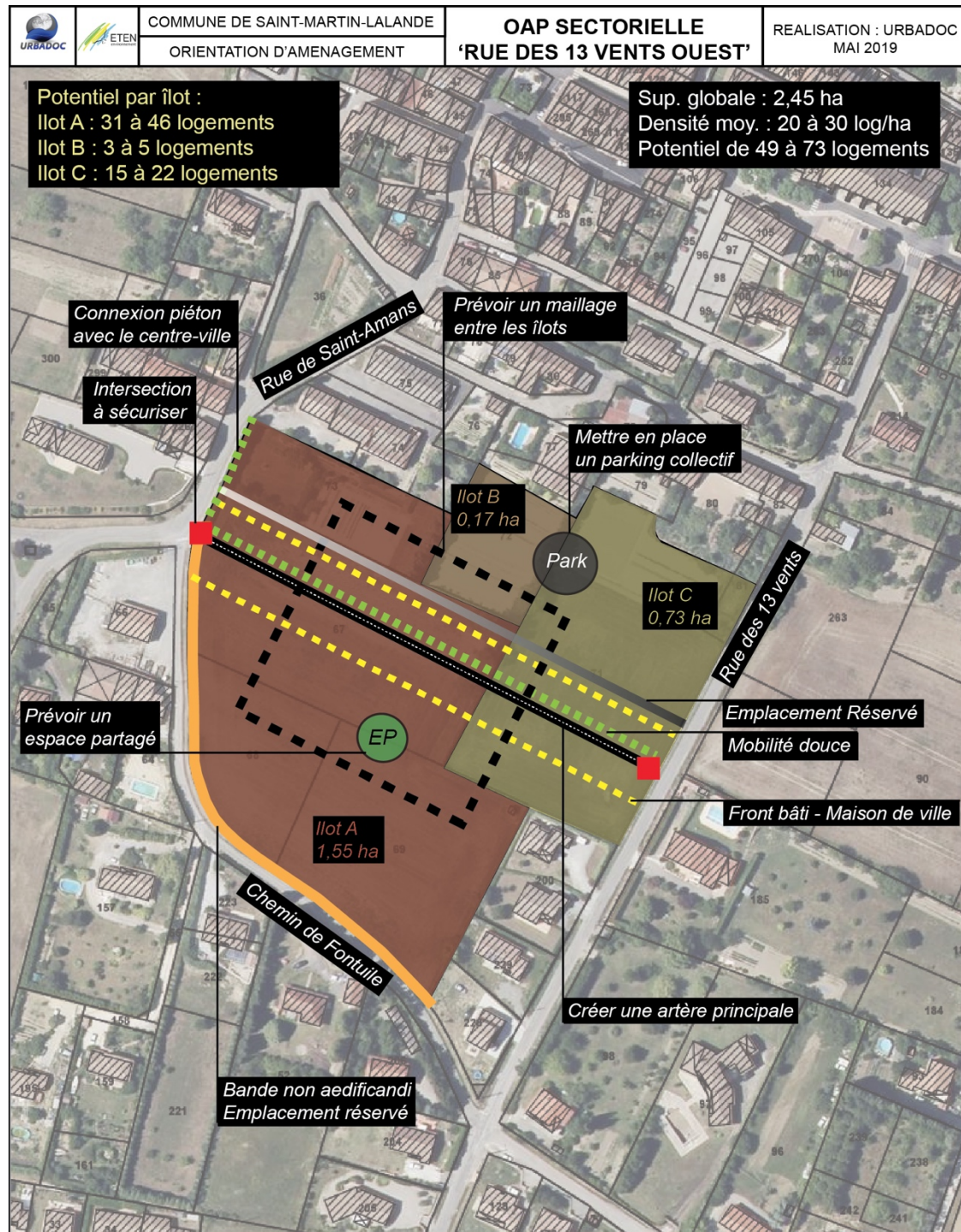
Tenir compte de la bande non aedificandi en bordure du chemin de Fontuile (emplacement réservé)

### 5.2.4 Conditions d'aménagement

Les îlots A et C devront être aménagés, en priorité, par une opération d'aménagement d'ensemble.

L'îlot B pourra être aménagé de manière séparée sous réserve de ne pas compromettre le sens général de la présente orientation d'aménagement.

### 5.2.5 Schéma d'aménagement



## 5.3. STRUCTURATION DE L'HABITAT SUR LE SECTEUR « RUE DES 13 VENTS EST »

### 5.3.1 Superficie

Îlot A : 0,55 ha  
Îlot B : 0,40 ha  
Îlot C : 0,52 ha  
Îlot D : 0,38 ha  
**Total : 1,85 ha**

### 5.3.2 Conditions d'utilisations actuelles

Ce secteur se situe en bordure de la rue des 13 vents. Sur la partie Nord-Ouest, deux constructions récentes se sont construites grâce à un urbanisme d'opportunité.

Seulement les parcelles des îlots C et D, sont inscrites au registre parcellaire graphique de 2017, sous la forme de Blé tendre. Les autres parcelles correspondent à des fonds de jardins des habitations existantes.



Photographies du secteur concerné ; UrbaDoc ; Avril 2018

### 5.3.3 Principes d'aménagement recherchés

#### Densité recherchée :

Îlots A et B : Densité minimale de 3-10 à 5-15 logements à l'hectare (Densités les plus faibles)  
Nombre moyen de logements envisagés : 9 à 14

Îlots C : Densité minimale de 18 à 24 logements à l'hectare  
Nombre moyen de logements envisagés : 8 à 11

#### Principe de desserte :

Créer une route principale qui reliera les différents îlots. Elle s'effectuera à partir de la rue des 13 vents jusqu'au chemin de la Peyruque. Elle transformera ainsi le chemin du chaudalet. En bordure du chemin du chaudalet, une liaison douce est à créer, afin de rejoindre le centre-bourg en toute sécurité.

#### Îlot A :

Créer une voie de desserte interne qui aboutira sur une aire de retournement  
Les accès s'opéreront uniquement à partir de la voie de desserte interne pour les futures constructions.

#### Îlot B :

Créer une voie de desserte interne qui aboutira sur une aire de retournement.  
Les accès s'opéreront uniquement à partir de la voie de desserte interne pour les futures constructions.

#### Îlots C :

Créer une voie de desserte interne qui s'effectuera sous la forme d'un bouclage avec la rue des Mauves, située au Nord.  
Les accès s'opéreront uniquement à partir de la voie de desserte interne pour les futures constructions.

**Caractéristiques architecturales :**

Sur les îlots C notamment, il convient de respecter une implantation des façades dans le sens Est/Ouest correspondant au sens du vent.

**Équipements et réseaux :**

Mise en place d'un assainissement individuel hormis pour la zone AUb, qui sera raccordée sur la rue des 13 vents.

Une attention particulière devra être portée sur la gestion des eaux pluviales, en conservant notamment les fossés existants.

**Espaces non bâtis :**

Le stationnement correspondant aux besoins des constructions devra être assurée en dehors des voiries publiques.

**5.3.4 Conditions d'aménagement**

Ce secteur sera aménagé par une opération d'aménagement d'ensemble, par îlots.

### 5.3.5 Schéma d'aménagement



## 5.4. FINALISATION DE L'URBANISATION SUR LE SECTEUR « LA BRUNELLE »

### 5.4.1 Superficie

**Total Secteur Ouest : 0,36 ha**  
**Total secteur Est : 0,41 ha**

### 5.4.2 Conditions d'utilisations actuelles

Ces deux secteurs correspondent à des espaces interstitiels au sein de l'enveloppe urbaine. Ces grandes parcelles ne sont pas référencées au registre parcellaire graphique de 2017. Néanmoins le secteur Ouest (parcelle n°61), est à vocation agricole. Concernant le secteur Est, les parcelles sont des fonds de jardins difficilement accessibles.



*Photographies du secteur concerné ; UrbaDoc ; Avril 2018*

### 5.4.3 Principes d'aménagement recherchés

#### Densité recherchée :

Densité minimale de 15 à 20 logements à l'hectare  
Nombre moyen de logements envisagés : 11 à 15

#### Principe de desserte :

Secteur Ouest :

Créer une voie de desserte, à double sens, à partir de la rue de la Garance (D116), qui aboutira à une aire de retournement.

Opérer les accès directement à partir de la voie de desserte

Sécuriser l'intersection avec la rue de la garance (D116).

Secteur Est :

Possibilité d'accès à partir de la parcelle n°52 (Partie Ouest), en remplacement de la haie existante.

#### Equipements et réseaux :

Prévoir la connexion au réseau d'assainissement collectif

Une attention particulière devra être portée sur la gestion des eaux pluviales

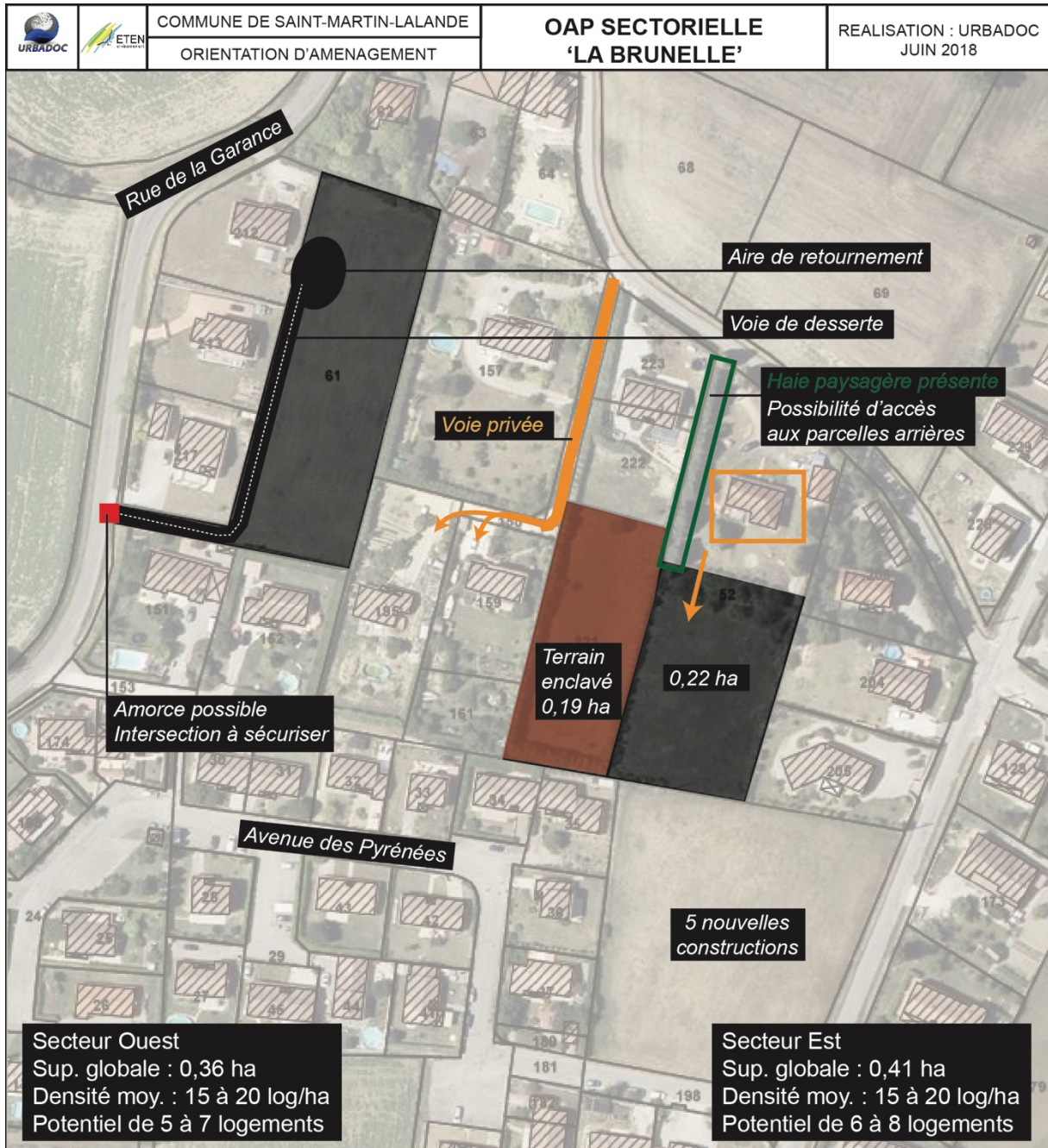
#### Espaces non bâtis :

Le stationnement correspondant aux besoins des constructions devra être assurée en dehors des voiries publiques.

### 5.4.4 Conditions d'aménagement

Ces secteurs seront aménagés par une opération d'aménagement d'ensemble.

### 5.4.5 Schéma d'aménagement



## 5.5. ORGANISATION DE L'URBANISATION EN MARGE DU CHEMIN DE LA BOULMIERE

### 5.5.1 Superficie

Total : 0,85 ha

### 5.5.2 Conditions d'utilisations actuelles

Ce secteur se situe à l'Ouest du centre-bourg à proximité de la maison des associations. La parcelle est à vocation agricole, néanmoins elle n'est pas identifiée au registre parcellaire graphique (RPG) de 2017.



Photographies du secteur concerné ; UrbaDoc ; Avril 2018

### 5.5.3 Principes d'aménagement recherchés

#### Densité recherchée :

Densité minimale de 20 à 40 logements à l'hectare (Forte densité)  
Nombre moyen de logements envisagés : 17 à 34

#### Principe de desserte :

Créer une voie transversale, qui s'effectuera à partir du chemin de la Boulmière et qui rejoindra les accès possible représentés sur l'esquisse ci-dessous.

Garder un accès pour atteindre les parcelles situées au Sud, afin d'assurer un continuité viaire

Prévoir un maillage viaire entre les différents îlots

Sécuriser les intersections avec les voies existantes

Opérer les accès directement à partir des voies de desserte interne

#### Caractéristiques architecturales :

Mise en place d'une architecture particulière :

Îlot A : Implantation de petit collectif (R+1 voir R+2) à proximité immédiate du centre-bourg, sur une emprise de 34% de la superficie totale de l'OAP.

Îlot B : Implantation de maisons de ville (mitoyenne) vers le centre du secteur de l'OAP, sur une emprise de 33% de la superficie totale de l'OAP

Îlot C : Implantation de maisons pavillonnaires à proximité du chemin de la Boulmière, sur une emprise de 33% de la superficie totale de l'OAP

#### Equipements et réseaux :

Prévoir la connexion à l'assainissement collectif

Une attention particulière devra être portée sur la gestion des eaux pluviales

#### Espaces non bâtis :

Aménager un espace partagé qui pourra accueillir le bassin de rétention, sur une emprise égale ou supérieur à 5% de la superficie totale de l'OAP. Il devra se situer entre les îlots A et B.

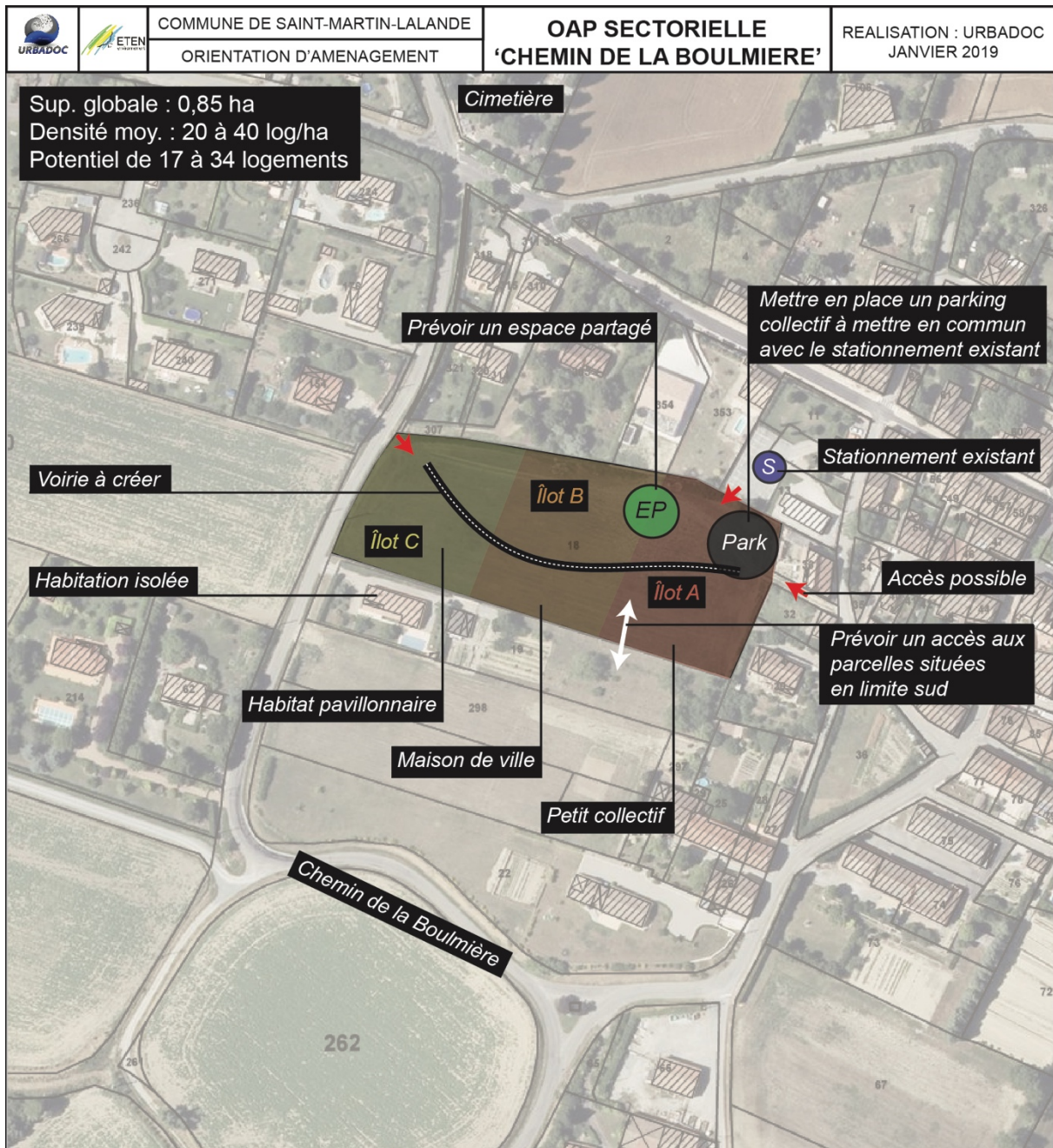
Le stationnement correspondant aux besoins des constructions devra être assurée en dehors des voiries publiques.

Prévoir l'espace pour l'implantation d'un parking collectif au sein de l'îlot A, à proximité du centre-bourg et des équipements publics. Il devra être connecté avec l'espace de stationnement existant située au Nord-Est de l'OAP, à proximité de la maison des associations.

### 5.5.4 Conditions d'aménagement

Ce secteur sera aménagé par une opération d'aménagement d'ensemble.

### 5.5.5 Schéma d'aménagement



## 5.6. COMBLER DES ESPACES NON CONSTRUITS AU NORD DU BOURG

### 5.6.1 Superficie

Ilot A : 0,40 ha  
Ilot B : 0,19 ha  
Ilot C : 0,09 ha  
**Total : 0,68 ha**

### 5.6.2 Conditions d'utilisations actuelles

Localisé au Nord du bourg, ce secteur correspond à plusieurs fonds de jardins. A souligner, la présence d'un talus en bordure de la route de Lasbordes. Certaines parcelles possèdent un fort dénivelé, qui faudra tenir compte lors de l'aménagement. Les parcelles ne sont pas inscrites au registre parcellaire graphique (RPG) de 2017, qui identifie les îlots agricoles.



*Photographies du secteur concerné ; UrbaDoc ; Avril 2018*

### 5.6.3 Principes d'aménagement recherchés

#### **Densité recherchée :**

Densité minimale de 15 à 20 logements à l'hectare  
Nombre moyen de logements envisagés : 9 à 13

#### **Principe de desserte :**

Les accès des différents lots s'opéreront directement à partir des accès identifiés sur le schéma d'aménagement ci-dessous.  
Prévoir des accès mutualisés, si possible entre les différents lots.

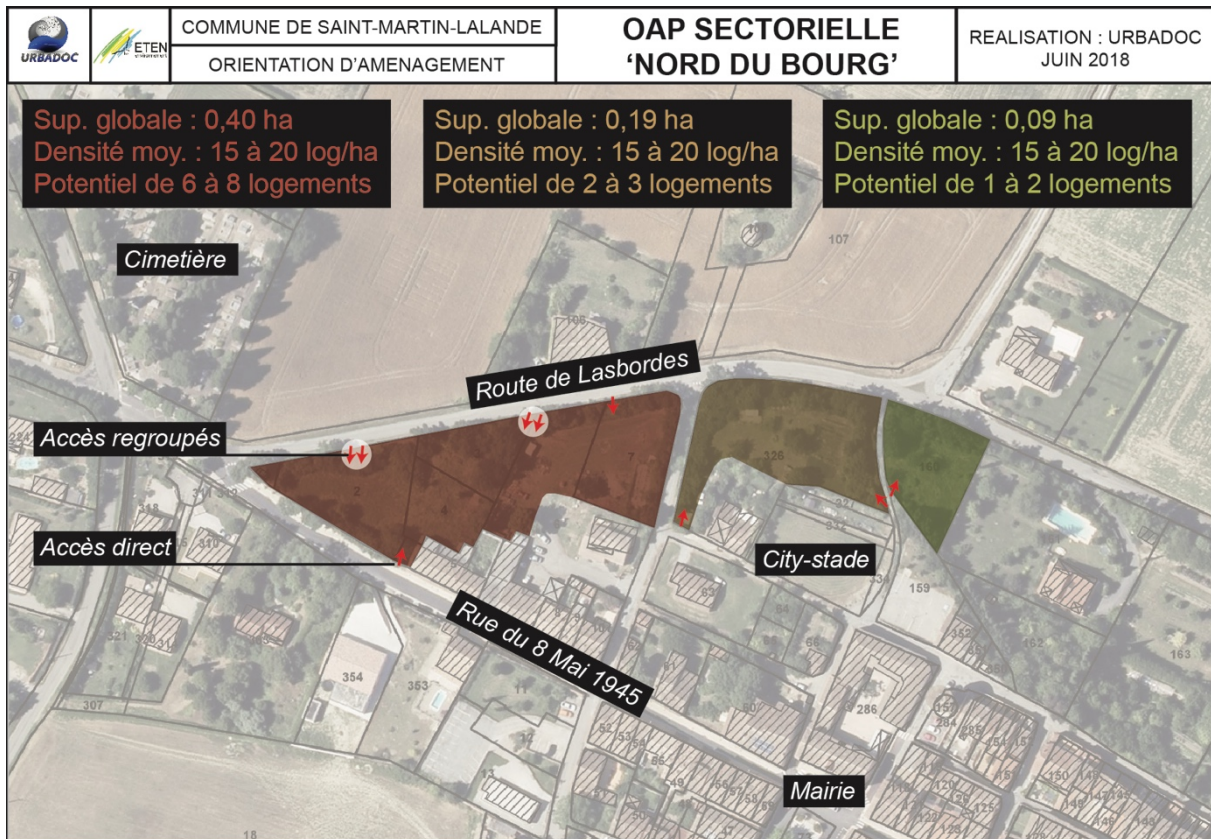
#### **Equipements et réseaux :**

Prévoir la connexion à l'assainissement collectif  
Une attention particulière devra être portée sur la gestion des eaux pluviales

### 5.6.4 Conditions d'aménagement

Ces secteurs pourront être aménagés par une opération au coup par coup.

## 5.6.5 Schéma d'aménagement



## 5.7. AMENAGEMENT DE L'ENTREE OUEST SUR LE SECTEUR « L'ESPITALET »

### 5.7.1 Superficie

Total : 0,65 ha

### 5.672 Conditions d'utilisations actuelles

Le secteur se localise à l'extrémité Ouest de l'ancienne route 113. Cette dernière est roulante, c'est pourquoi des aménagements routiers ont été réalisés récemment afin de garantir la sécurité des usagers (piétons, enfants, etc..). Les maisons alentour ressemblent à des maisons pavillonnaires, organisées de manière linéaire, au gré des opportunités foncières.

Des problèmes d'eau potable et d'électricité sont présents sur ce secteur.

La parcelle est identifiée au registre parcellaire agricole de 2017, comme étant une culture de blé dur d'hiver.



Photographies du secteur concerné ; UrbaDoc ; Avril 2018

### 5.7.3 Principes d'aménagement recherchés

#### Densité recherchée :

Densité minimale de 6 à 10 logements à l'hectare (Faible densité)

Nombre moyen de logements envisagés : 4 à 6

#### Principe de desserte :

Créer une voie de desserte interne, sous la forme d'une boucle.

Elle devra sortir sur le chemin privé, située à l'Ouest.

Opérer les accès des futures constructions directement à partir de la voie de desserte interne

#### Caractéristiques architecturales :

Prévoir la réalisation de maisons pavillonnaires afin de garder une cohérence avec les habitations existantes dans ce secteur.

#### Equipements et réseaux :

Un assainissement non collectif devra être mise en place sur ce secteur.

La desserte des réseaux d'eau et d'électricité est limitée, c'est pourquoi les densités sont faibles sur ce secteur

Une attention particulière devra être portée sur la gestion des eaux pluviales.

#### Espaces non bâtis :

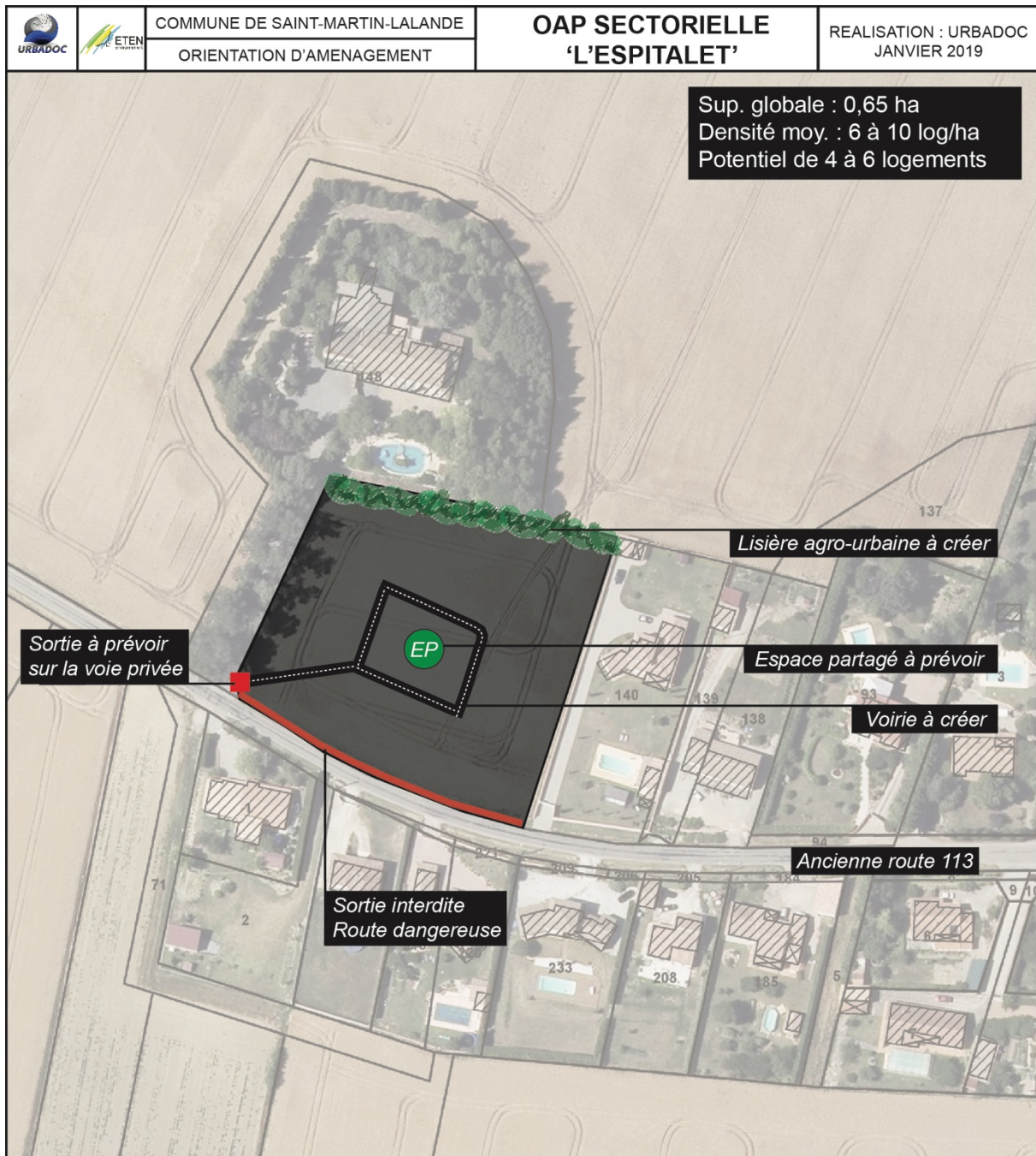
Créer des lisières agro-urbaines avec l'espace agricole notamment sur la partie Nord (tampons paysagers sous forme de haies)

Prévoir un espace partagé, d'une emprise égale ou supérieur à 5% de la superficie totale du secteur afin de favoriser le lien social.

### 5.7.4 Conditions d'aménagement

Cette zone sera aménagée par une opération d'aménagement d'ensemble.

### 5.7.5 Schéma d'aménagement



## 5.8. ORGANISATION DE LA ZONE INDUSTRIELLE

### 5.8.1 Superficie

Total Ub : 0,19 ha

### 5.8.2 Conditions d'utilisations actuelles

Ce secteur se situe au Sud du village en bordure de la route départementale 6113. Il est positionné entre un bâtiment médical et la zone d'activités. L'urbanisation de ce secteur viendra combler cet espace interstitiel. La parcelle est inscrite au registre parcellaire graphique de 2017, comme étant de la culture de Tournesol.



Photographies du secteur concerné ; UrbaDoc ; Avril 2018

### 5.8.3 Principes d'aménagement recherchés

#### Densité recherchée :

Densité minimale de 15 à 20 logements à l'hectare

Nombre moyen de logements envisagés : 3 à 4

#### Principe de desserte :

Créer une voie de desserte qui permettra de relier les différentes zones (Ue, Ux et la zone urbaine).

Prévoir une continuité entre la zone pavillonnaire au Nord et la zone d'activités.

Opérer les accès des futures constructions directement à partir de la voie de desserte interne

L'accès se fera depuis une voie communale, il devra permettre les croisements VL, l'insertion des PL et surtout éviter toute gêne sur la RD.6113.

#### Equipements et réseaux :

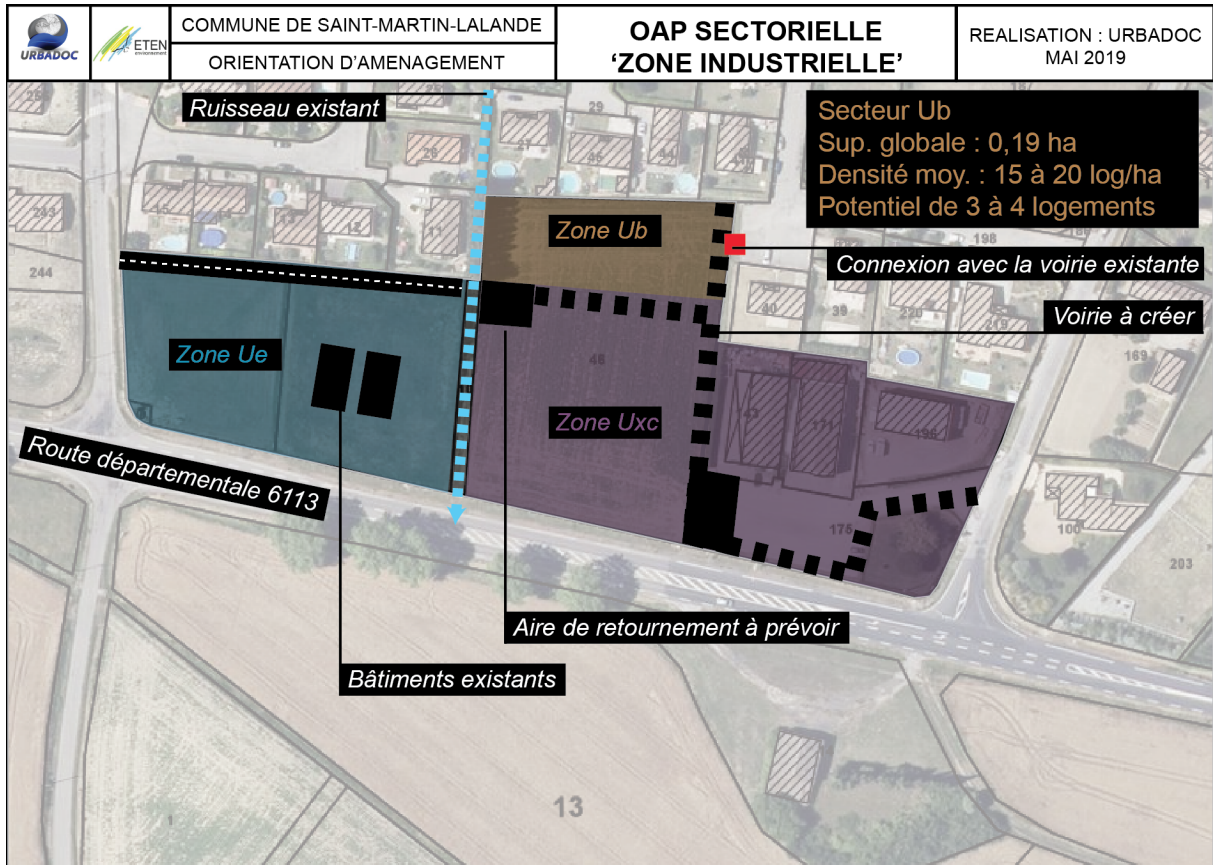
Ce secteur sera relié à l'assainissement collectif.

Une attention particulière devra être portée sur la gestion des eaux pluviales (présence d'un ruisseau en bordure Ouest).

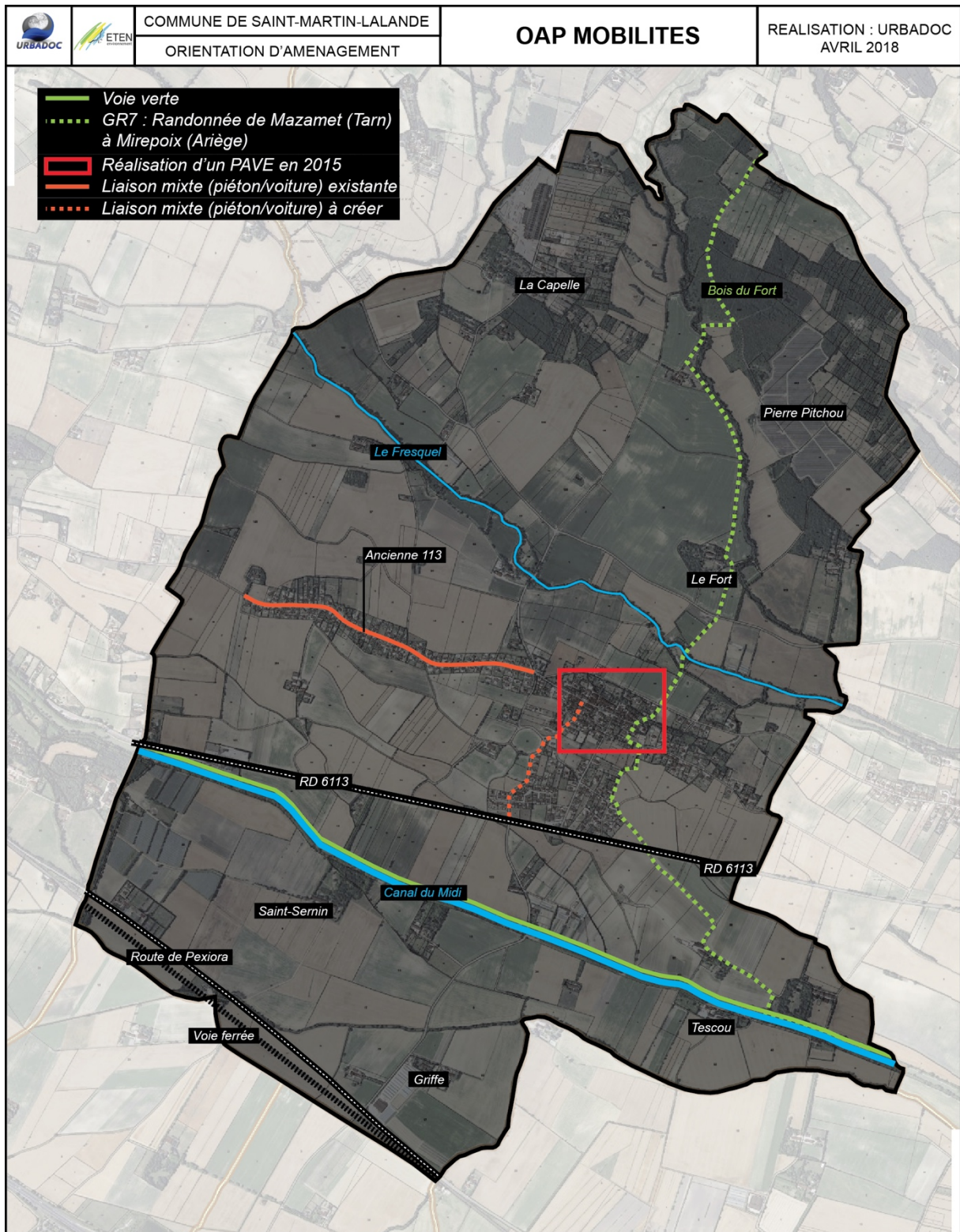
### 5.8.4 Conditions d'aménagement

Ce secteur sera aménagé par une opération d'aménagement d'ensemble.

### 5.8.5 Schéma d'aménagement



## 6. OAP SUR LA THEMATIQUE 'MOBILITE'



L'OAP thématique ci-dessus donne un aperçu de l'organisation des mobilités sur la commune. Le GR7 traverse la commune du Nord au Sud. Il permet de relier Mazamet (Tarn) à Mirepoix (Ariège). Une liaison mixte pourra être créée sur le chemin du Chaudalet afin de contourner la rue des 13 vents. Une voie verte est présente, le long du canal du Midi.

Un plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics (PAVE) a été réalisé sur la commune en 2015. Il fixe les dispositions susceptibles de rendre accessible aux personnes handicapées ou à mobilité réduite l'ensemble des circulations piétonnes et des aires de stationnement présentes sur le territoire de la commune (que ces circulations et aires relèvent de la voirie communale, intercommunale, départementale, nationale ou de voies privées ouvertes à la circulation publique).

De plus, l'ancienne 113 a été aménagée pour permettre un usage mixte (piéton/voiture). La rue de la Garance et la RD 116 seront également aménagés pour faciliter la connexion du centre-bourg vers le canal du midi et la voie verte. Cette dernière connexion pourra être aménagée avec l'aide du conseil départemental.

### Réalisation d'un PAVE :



Le Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics de la commune a été réalisé en 2016. Il sera évalué, en fonction de la mise à jour des données déjà réalisées.

Des travaux de modernisation de la voirie ont déjà été réalisés dans le centre-bourg de Sainte-Martin-Lalande (Itinéraire 1) et le long de l'ancienne 113 (itinéraire 5).

Les autres trajets ont été programmés dans le temps, afin de les mettre en conformité avec la réglementation en vigueur.