

DEPARTEMENT DE LA HAUTE-GARONNE

LABARTHE-SUR-LÈZE

C – ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION APRES MODIFICATION
(PIECE N°4 DU PLU)

MODIFICATION N°1		
Enquête Publique		Approuvée
15 juin 2022	18 juillet 2022	26 septembre 2022

SOMMAIRE

SECTEUR BOUATIS.....	2
CONTEXTE.....	2
VOCATION.....	2
ACCES 2	
STATIONNEMENT.....	3
INTEGRATION PAYSAGERE.....	3
CONSTRUCTIONS.....	3

SECTEUR BOUATIS

CONTEXTE

Dans le cadre de la densification urbaine du cœur de ville de Labarthe-sur-Lèze, les terrains de rugby situés actuellement en centre-ville, sont déplacés au Nord de la commune à proximité du collège.

VOCATION

Ce secteur a vocation d'accueillir un pôle sportif intégré dans son environnement en valorisant les paysages naturels dans lesquels il s'implante. La zone de loisirs sera composée de terrains de rugby, d'un bâtiment abritant les vestiaires, d'un clubhouse, de gradins ainsi que d'un parcours sportif s'inscrivant dans un cadre boisé. Cet espace devra affirmer son caractère de loisirs et de détente.

ACCES

Le secteur Bouatis est bien desservi. En effet il est situé à proximité quasi immédiate de la RD4 qui mène au centre de Labarthe-sur-Lèze en moins de 10 minutes à vélo, et à environ 500 m de la gare de Pins-Justaret.

L'accès à ce secteur doit ainsi être facilité et un travail sur le maillage urbain doit être réalisé. L'unique accès véhicule se fera depuis la RD4, route du Plantaurel. Une piste cyclable devra aussi être créée parallèlement à la voirie. Seuls les modes doux pourront parcourir l'ensemble de la zone de loisirs et la traverser de part en part grâce à un accès au Sud-est de la zone de loisirs. Ce dernier devra se raccorder au chemin de Boussac et traversera le ruisseau de l'Ayguère grâce à la création d'une voie verte. Les aménagements les plus centraux devront être accessibles aux Personnes à Mobilité Réduite.



STATIONNEMENT

La zone de loisirs sera accessible aux véhicules légers et aux bus lors de manifestations sportives. De ce fait, il existera deux types de stationnements :

- Le parking bus (à minima 5 bus / superficie d'environ 1 000 m²)
- Le parking véhicules légers (à minima 120 voitures / superficie d'environ 3 600 m²)

Dans chacun des cas, les parkings doivent être contenus dans un espace unique et ne pas se disperser sur l'ensemble du site. Les parkings seront plantés à raison de d'un arbre de haute tige pour 3 places de stationnement. Les arbres pourront être plantés en alignement ou en bosquet.

Les stationnements pour véhicules légers devront être perméables et intégrés d'un point de vue paysager.

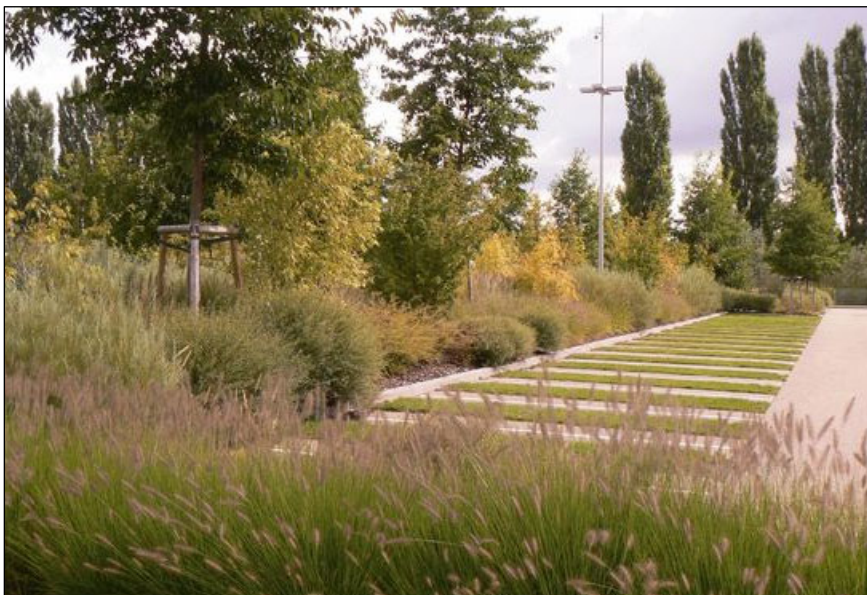


Figure 1 : Exemple de parking paysager

INTEGRATION PAYSAGERE

Aménager un espace de qualité sera une plus-value pour la zone de loisirs créée. Divers points sont à favoriser afin d'intégrer au mieux le projet dans son environnement. En effet, le projet devra :

- Ne pas bouleverser la topographie du lieu
- Maintenir les espaces boisés existants ainsi que les arbres isolés
- Traiter les limites de la zone de loisirs par la plantation de haies champêtres. Ce qui permettra de réduire l'impact visuel et de favoriser la biodiversité sur le site. Les haies ont de multiples atouts, elles permettent aussi de s'abriter des vents dominants et d'augmenter la richesse du patrimoine naturel de la commune

Une gestion différenciée devra être mise en place sur le site afin de réduire le temps d'entretien du site mais surtout permettre à la biodiversité de se développer. Une gestion adaptée à chaque espace devra être mise en place selon les usages. Des fauches tardives (pour les prairies) et des tailles de transparence (pour les boisements) seront à privilégier sur l'ensemble du secteur.

CONSTRUCTIONS

Les performances énergétiques des bâtiments devront respecter la réglementation en vigueur.

L'emploi d'énergies renouvelables, économes et non polluantes doit être privilégié.

DEPARTEMENT DE LA HAUTE-GARONNE

LABARTHE-SUR-LEZE

4 – ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

REVISION 1

REVISION 1			
Arrêté	Enquête Publique		Approuvé
4 juillet 2019	4 novembre 2019	18 décembre 2019	3 mars 2020

SOMMAIRE

Le contexte général	2
Secteur « CAILHABAT »	5
CONTEXTE	5
VOCATION	5
INTEGRATION PAYSAGERE	5
QUALITE ARCHITECTURALE	7
ESPACES PUBLICS	7
AXES DE CIRCULATION	8
PRINCIPES D'AMENAGEMENT	10
PROGRAMMATION ET PHASAGE	10
Secteur de « LA COSTE »	11
CONTEXTE	11
VOCATION	11
INTEGRATION PAYSAGERE	11
TYPE D'HABITAT	11
QUALITE ARCHITECTURALE	12
ESPACES PUBLICS	12
AXES DE CIRCULATION	12
PRINCIPES D'AMENAGEMENT	13
PROGRAMMATION ET PHASAGE	13
Secteur du « STADE »	14
CONTEXTE	14
VOCATION	14
INTEGRATION PAYSAGERE	14
TYPE D'HABITAT	14
QUALITE ARCHITECTURALE	15
ESPACES PUBLICS	15
AXES DE CIRCULATION	15
PRINCIPES D'AMENAGEMENT	16
PROGRAMMATION ET PHASAGE	16
Secteur « INTERSECTION RD4 ET RD19 »	17
CONTEXTE	17
VOCATION	17
INTEGRATION PAYSAGERE	17
TYPE D'HABITAT	17
QUALITE ARCHITECTURALE	18
AXES DE CIRCULATION	18
PRINCIPES D'AMENAGEMENT	19
PROGRAMMATION ET PHASAGE	19
Thème des aménagements de centre-bourg	20
CONTEXTE	20

VOCATION	20
LIBERER L'ESPACE PUBLIC	20
CREER DES CONTINUITES PIETONNES EFFICACES	21
PROGRAMMATION ET PHASAGE	21
Thème des modes doux	22
CONTEXTE	22

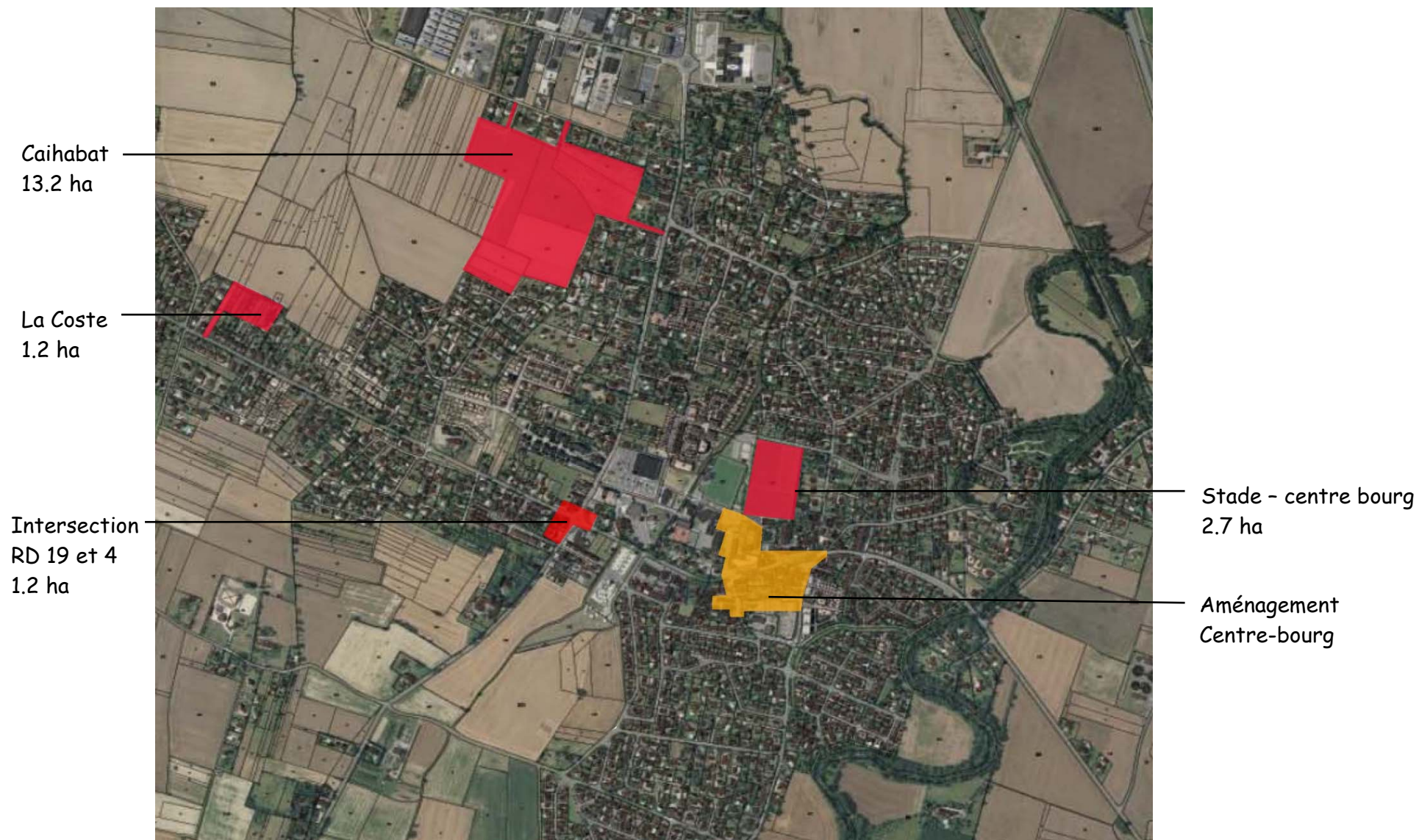
LE CONTEXTE GENERAL

Selon le Code de l'Urbanisme, « les **Orientations d'Aménagement et de Programmation** par quartier ou secteur définissent les conditions d'aménagement garantissant la prise en compte des qualités architecturales, urbaines et paysagères des espaces dans la continuité desquels s'inscrit la zone, notamment en entrée de ville. » (Article R.151-6 du Code de l'Urbanisme).

« Les Orientations d'Aménagement et de Programmation peuvent comprendre des dispositions portant sur la conservation, la mise en valeur ou la requalification des éléments de paysages, quartiers, îlots, immeubles, espaces publics, monuments, sites et secteurs qu'elles ont identifiés et localisés pour des motifs d'ordre culturel, historique, architectural ou écologique, notamment dans les zones urbaines réglementées en application de l'article R.151-19 (Article R.151-7 du Code de l'Urbanisme).

Six Orientations d'Aménagement et de Programmation ont été définies afin de penser l'urbanisation future de la commune de Labarthe-sur-Lèze :

- Secteur « Cailhabat »
- Secteur « La Coste »
- Secteur « Stade – centre bourg »
- Secteur « Intersection des RD4 et 19 »
- Thématique « Aménagements de centre-bourg »
- Thématique « modes doux »



Chacun d'eux s'inscrit dans un contexte territorial particulier qui définit les Orientations d'Aménagement et de Programmation développées en suivant.

Toute urbanisation nouvelle doit :

- Prendre en compte l'environnement naturel et bâti
- Permettre la conservation et la mise en valeur des éléments paysagers
- S'intégrer dans le site en conservant l'esprit des hameaux ou quartiers existants.

Le territoire de Labarthe-sur-Lèze se caractérise par un paysage de plaine dessiné par les vallées de la Garonne, de l'Hers avec la confluence des vallées de l'Ariège, du Touch, de l'Aussonnelle et de la Louge, ainsi que par les premières terrasses.

Ce paysage ouvert offre de larges panoramas sur les coteaux de l'Ariège à l'Est et laisse entrevoir au Sud les reliefs pyrénéens.

Peu d'espaces naturels sont présents sur la commune. Ils se concentrent principalement le long des cours d'eau (la ripisylve de l'Ariège). Il est donc important au travers des Orientations d'Aménagement d'encourager à la végétalisation des espaces urbains.

Deux principaux styles architecturaux sont présents sur la commune : le centre historique qui abrite un patrimoine architectural de type traditionnel et les quartiers aménagés sous forme de lotissements aux styles architecturaux variés pas toujours cohérents les uns avec les autres et plus ou moins récents.



Place du Fort – Labarthe-sur-Lèze



Quartier du Pouchou - Labarthe-sur-Lèze

SECTEUR « CAILHABAT »

CONTEXTE



Localisation de la zone de Cailhabat dans son environnement

La zone de Cailhabat est bordée au Sud et à l'Est par de l'habitat individuel prenant le plus souvent la forme de lotissements réalisés dans les années 1990. Au Nord se trouve la zone d'activités des Agriès et plus loin le collège puis l'Ouest du projet s'ouvre sur les terres agricoles.

La zone est positionnée de manière parallèle par rapport à la RD4, axe majeur de desserte locale.

Différentes amorces sont présentes pour intégrer le tissu urbain existant :

- au Sud via le chemin d'Enroux
- au Nord, une parcelle non bâtie permet de déboucher sur le chemin du Riouas, puis un emplacement réservé permet le prolongement jusqu'au chemin des Agriès, lequel rejoint la RD4 via un rond-point

Enfin une amorce est présente à l'Est et permet de créer une connexion pour les modes doux vers la RD4.

VOCATION

Ce secteur a une vocation principale d'habitation.

La voirie qui sera créée doit permettre de desservir cette importante zone d'habitat sans générer d'insécurité routière.

INTEGRATION PAYSAGERE

L'intégration paysagère sera fondée sur l'analyse des formes urbaines présentes aux abords. Ainsi, le projet veillera à assurer une transition douce entre les habitations existantes, construites en RDC ou R+1 sur des parcelles de tailles variables et le cœur du projet qui accueillera des formes urbaines plus denses. Cette transition sera permise par des hauteurs, des densités et des niveaux d'emprise au sol encadrés.

Les abords du secteur situés à proximité de la zone d'activité verront la création d'une zone « tampon » constituée de clôtures doublées d'une haie végétalisée afin de limiter autant que possible les éventuelles nuisances.

La frange agricole sera plantée afin de limiter les conflits d'usages. Toutefois, des percées vers les Pyrénées devront être maintenues.

Les arbres existants au Nord-est du périmètre du projet pourront être intégrés au futur projet. Le fossé existant devra être préservé dans la mesure du possible.

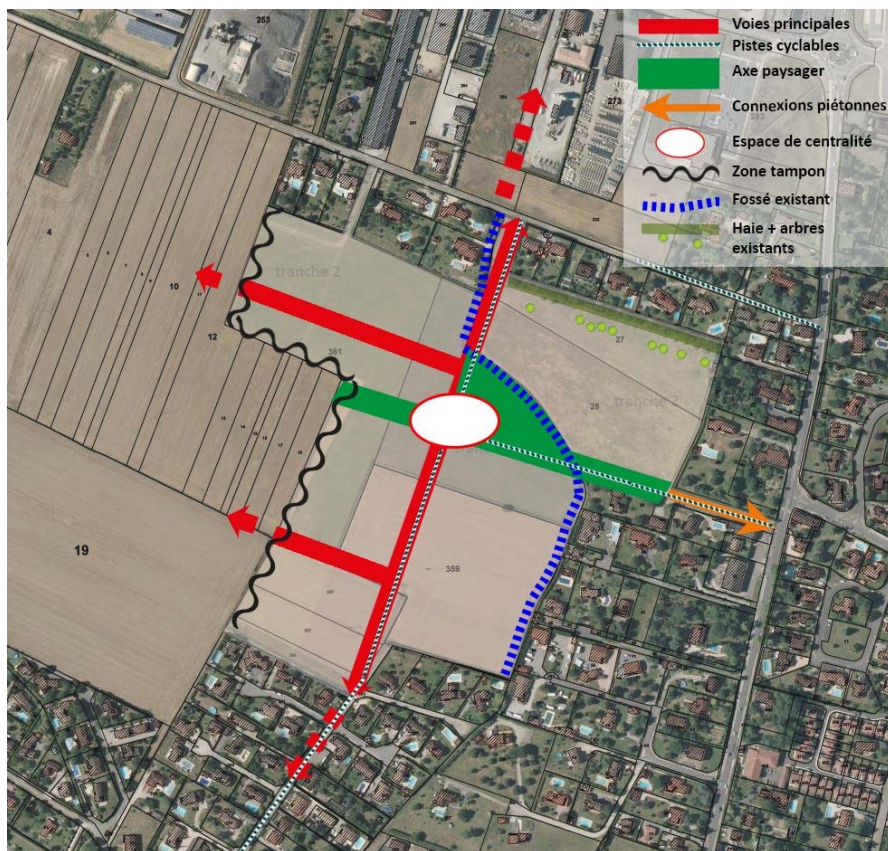


Schéma de principe de l'intégration paysagère à respecter

Type d'habitat

Trois types d'habitats sont prévus pour le secteur :

- De l'habitat individuel
- De l'habitat individuel mitoyen
- De l'habitat intermédiaire sous la forme de blocs de quatre logements maximum à condition qu'ils soient destinés à des logements sociaux

L'organisation spatiale de ces différents types d'habitat est déterminée selon les formes urbaines limitrophes et se fait de manière progressive : plus l'habitat est proche du cœur d'îlot, plus il sera dense.

25% de logements sociaux (en nombre de logements) sont imposés sur l'ensemble de l'opération, en locatif et en accession

Une densité de 20 logements/hectare est attendue sur l'ensemble de l'opération.

60% minimum de la production de logements doit être représentée par des typologies de 3 à 4 pièces.

L'habitat individuel aux abords du projet

L'habitat individuel devra être présent a minima sur les abords du projet afin d'assurer une transition douce et cohérente entre les formes urbaines existantes et celles à créer.

Les constructions pourront aller jusqu'au R+1, soit 6 m.

L'implantation sera privilégiée du côté « voie à créer » afin de libérer le fond de jardin qui assurera une zone tampon avec les constructions existantes.

Le stationnement devra être assuré sur la partie privative de la parcelle.

De la maison mitoyenne en cœur d'îlot

De la maison mitoyenne prendra place en direction du cœur d'îlot.

Elle pourra atteindre un niveau R+1 soit 6 m.

L'alignement se fera par rapport à la voie de desserte secondaire ou tertiaire afin de créer une sensation de corps de rue. Des espaces ouverts végétalisés et pouvant accueillir du stationnement automobile sont encouragés à l'avant de la construction.

Illustration à caractère non opposable des possibilités d'implantation pour les maisons mitoyennes



QUALITE ARCHITECTURALE

Ce quartier a vocation à faire le lien entre différents espaces (résidentiel au Sud et à l'Est, d'activités au Nord-ouest).

Ce quartier va également accueillir un nombre important d'habitations donc de véhicules. Des aménagements devront être réalisés afin de proposer un cadre de vie agréable, tout en incitant les automobilistes à avoir une vitesse de circulation adaptée. Le traitement architectural sera qualitatif et aura un caractère urbain marqué.

Les codes locaux devront être repris (coloris et aspects).

ESPACES PUBLICS

Un traitement permettant l'appropriation des espaces par leurs usagers est attendu sur l'ensemble du quartier. Il pourra par exemple prendre la forme de mobilier urbain judicieusement positionné, de végétations adaptées, de parvis urbains ou de traitement intimiste des voies.

Un espace public central sera constitué selon un axe Est-Ouest et pourra avoir un usage de bassin de rétention des eaux pluviales. Afin de contribuer à l'esthétique et au cadre de vie du site mais également développer des usages autour de cet équipement, celui-ci sera paysagé et planté.

AXES DE CIRCULATION

Dans un souci de sécurité routière, les accès individuels sur les voies principales sont déconseillés.

Les voies en impasse sont déconseillées dans un souci de fonctionnalité du secteur. Elles devront en outre prévoir des aires de présentation pour la collecte des ordures ménagères.

Les continuités dans les parcours des modes doux doivent être assurées sur l'ensemble de l'opération.

Une voie primaire : A/A'

Une voie primaire dessinée selon un axe Nord-Sud puis vers l'Ouest doit être réalisée. Du Nord au Sud, elle reliera les deux amorces identifiées : le chemin d'Enroux au chemin du Riouas puis au chemin des Agriès, requalifiés dans le cadre de l'opération.

Cet axe sera circulé en double sens et devra supporter les véhicules liés au ramassage des ordures ménagères.

La voie devra intégrer les circulations piétonnes ainsi que cycles en veillant à sécuriser les parcours et répondre aux futurs besoins. Le dimensionnement minimal est celui fixé par le CERTU. La proximité avec les équipements scolaires, notamment le collège, entrainera des circulations des adolescents sur ces axes.

Les continuités avec les profils de voie prévues chemin d'Enroux et chemin du Riouas devront être assurées sans créer de rupture dans les parcours modes doux.

Deux amorces sont à créer vers l'Ouest du projet selon un profil de voie primaire. Celles-ci permettront un développement futur de la zone cohérent et fonctionnel.

Les voies primaires devront intégrer les réseaux secs et humides liés à l'opération.

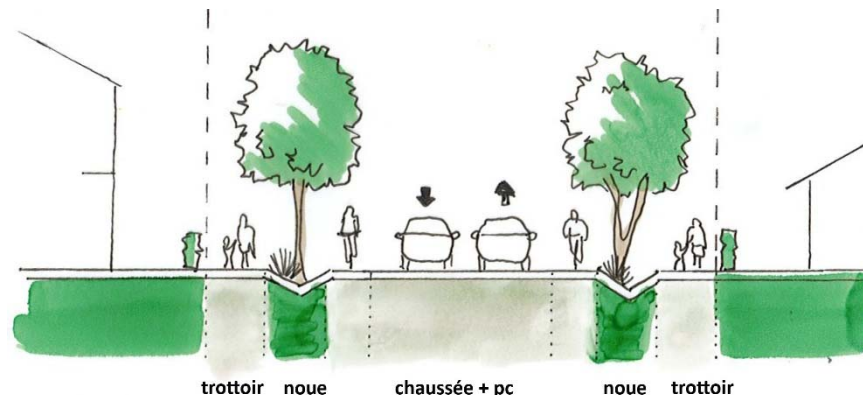


Illustration à caractère non opposable d'un profil de voie primaire type A/A'

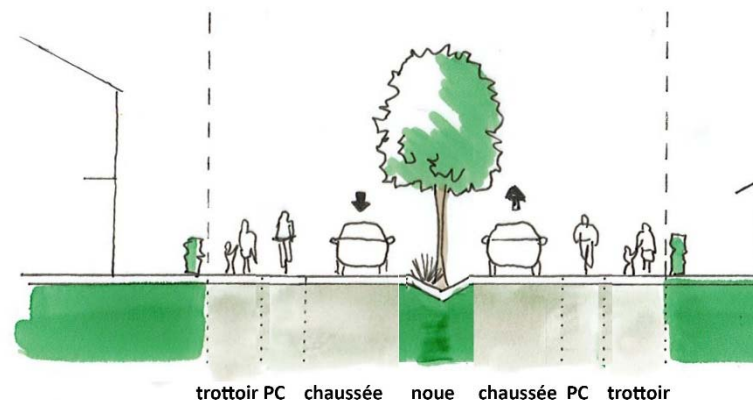


Illustration à caractère non opposable d'un profil de voie primaire type A/A'

Des voies complémentaires de desserte des quartiers d'habitation

Des voies complémentaires viendront créer un maillage plus fin visant à desservir les différents quartiers d'habitations dessinés par le projet.

Ces voies seront calibrées en fonction du nombre de logements à desservir. Elles devront en tout état de cause prévoir les circulations modes doux (dimensionnement conforme aux préconisations du CERTU) et intégrer du stationnement.

De la végétation viendra agrémenter ces voies.

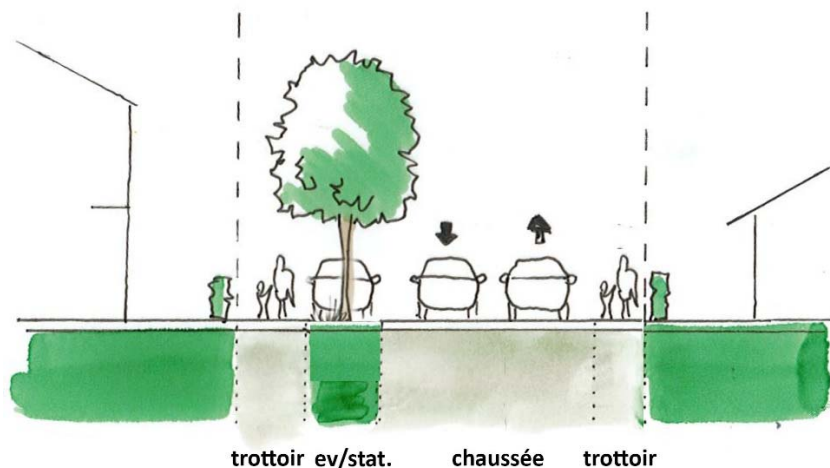


Illustration à caractère non opposable d'un profil de voie

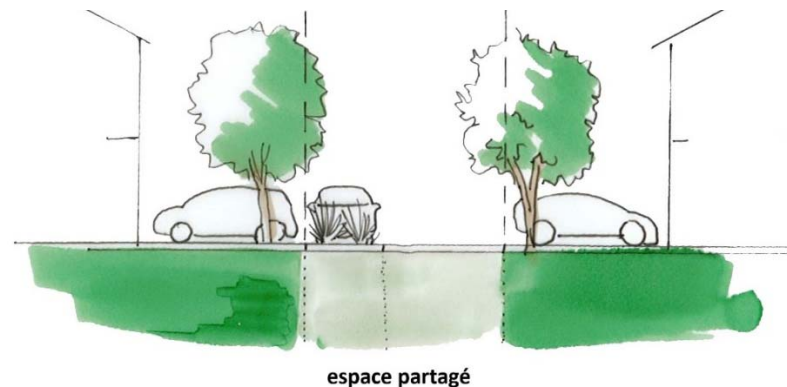


Illustration à caractère non opposable d'un profil de voie

Des modes doux qui maillent le quartier

Des continuités modes doux seront présentes dans l'ensemble du site. Elles intègrent systématiquement les profils de voies circulées.

Par ailleurs :

- une trame verte constituée au sein de l'espace vert central intégrera le réseau de modes doux et permettra de connecter l'opération à la RD4
- Des cheminements interquartiers sont à encourager dès que possible

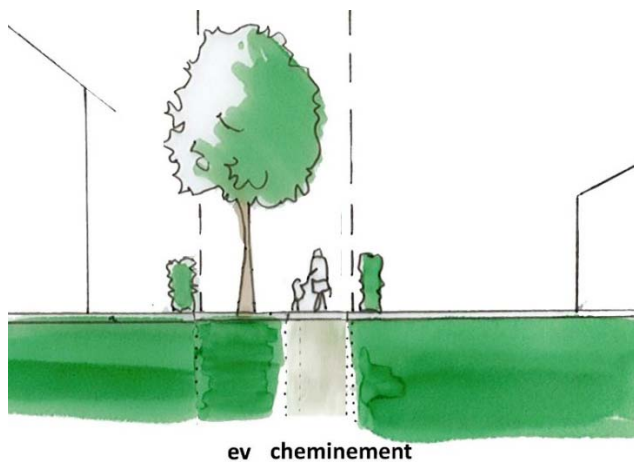
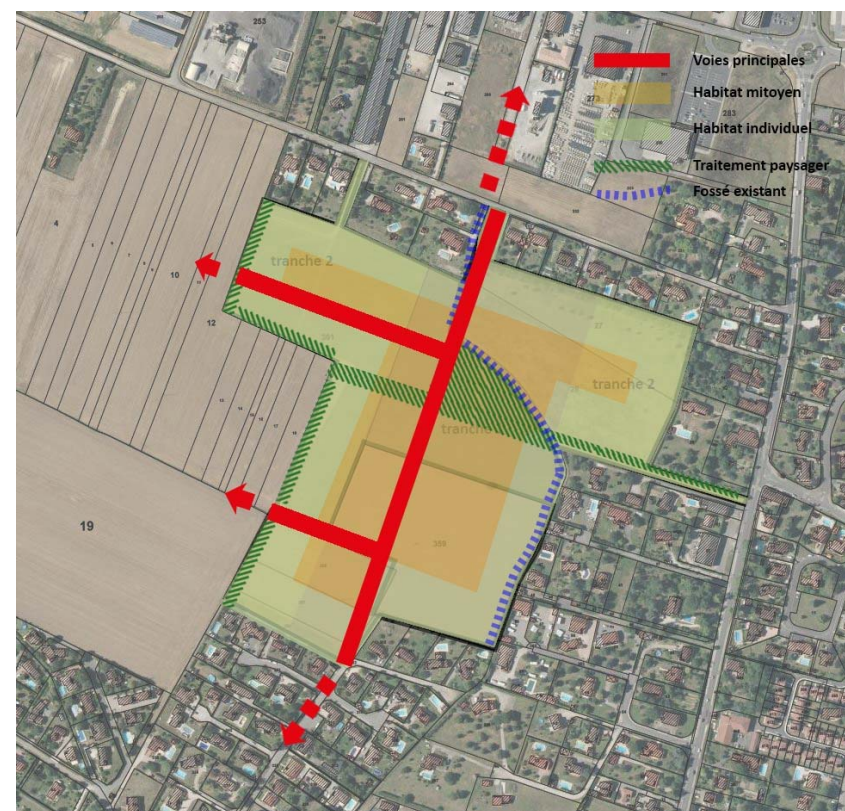


Illustration à caractère non opposable d'un profil de voie modes doux

PRINCIPES D'AMENAGEMENT

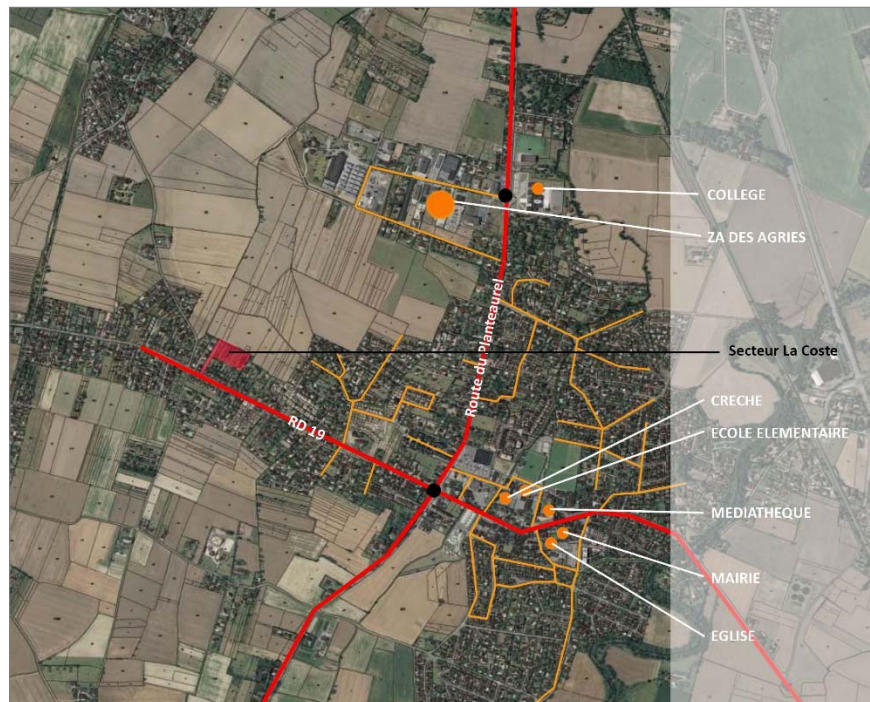


PROGRAMMATION ET PHASAGE

Aucun phasage n'est prévu pour ce secteur.

SECTEUR DE « LA COSTE »

CONTEXTE



Le secteur de La Coste se situe à l'Ouest de la commune, à la limite avec la commune de Villate.

L'accès au secteur se fait via la RD19. Une voie vient desservir des fonds de jardins sur des parcelles en lanière afin d'y développer un projet.

Ainsi, le Sud, l'Est et l'Ouest du périmètre sont constitués d'habitations reprenant les codes de l'urbanisation linéaire (parcelles en lanières et implantation côté axe routier routier et à l'alignement). Les distances d'implantation par rapport aux limites séparatives sont relativement réduites conduisant à une continuité bâtie laissant peu de place pour la

création d'un accès sur l'arrière de l'habitation. Une parcelle libérée représente l'opportunité d'aller desservir les fonds de parcelles de manière sécurisée et organisée.

Au Nord, se trouve directement un espace agricole.

VOCATION

Ce secteur a vocation à accueillir de l'habitat uniquement et l'urbanisation devra prendre la forme d'une opération d'ensemble.

INTEGRATION PAYSAGERE

Un travail devra être mené par rapport aux habitations existantes, afin d'assurer une bonne intégration du projet dans le tissu urbain. Par ailleurs, les franges Nord devront être plantées afin de limiter les conflits d'usage avec l'activité agricole.

Sur la frange Ouest qui sera au contact de la voie, une emprise sera laissée libre et paysagée. Elle pourra permettre un élargissement de la voie ou la création de stationnements à moyen ou long terme.

TYPE D'HABITAT

L'organisation spatiale de ces différents types d'habitat est déterminée selon les formes urbaines limitrophes.

Deux typologies d'habitat sont imaginées pour le secteur :

- **Habitat individuel** pouvant s'élever en **R+1** sur des **parcelles de 700 à 900 m²**. L'implantation des futures constructions se fera parallèlement à l'axe de desserte du quartier ainsi qu'aux habitations existantes au Sud. Les constructions en premier rang devront s'implanter à 5m de la voirie sur une emprise de 12m afin de laisser libre de construction les fonds de parcelles. L'emprise au sol est de 30% maximum de l'unité foncière

- **Habitat mitoyen** pouvant aller en **R+1** sur des **parcelles de 300 à 400m²**. L'implantation des futures constructions se fera le long de la voie d'accès, sur une bande Nord-Sud, en recul de 5m par rapport à la voirie. L'emprise au sol est de 40% maximum de l'unité foncière

Une densité de 15 logements/hectare est imposée sur ce secteur.

25 % de logements locatifs sociaux sont attendus.

QUALITE ARCHITECTURALE

Le site devra être pensé comme un îlot d'habitation indépendant avec une configuration en impasse :

- Création d'un axe principal permettant de desservir l'ensemble des parcelles d'habitation.
- Les arbres existants situés en limite Nord devront être conservés en fond de parcelle et renforcés afin de constituer une zone tampon avec l'espace agricole
- Plantation d'une haie libre en limite Ouest et Est afin de limiter l'impact visuel des nouvelles constructions

Le style architectural devra reprendre les codes traditionnels locaux au niveau de l'aspect des matériaux et des teintes. Une cohérence avec les constructions voisines est attendue.

Des espaces privatifs sur l'avant de la construction ouverts et végétalisés sont préconisés sur la voie en impasse afin de créer un espace de convivialité contribuant au cadre de vie. Ces espaces peuvent également permettre d'accueillir le stationnement des automobiles.

ESPACES PUBLICS

L'espace public sera matérialisé par la voie en impasse et l'aire de retournement qui, de par les vitesses de circulations apaisées qu'elles imposent, contribueront à l'appropriation de la chaussée par différents usagers.

AXES DE CIRCULATION

Une voie principale permettra de relier le projet à la RD19. Elle sera circulée à double sens, intégrera du stationnement ainsi qu'un trottoir destiné uniquement aux piétons. Les cyclistes seront présents sur la chaussée.

La végétalisation de l'axe est fortement recommandée.

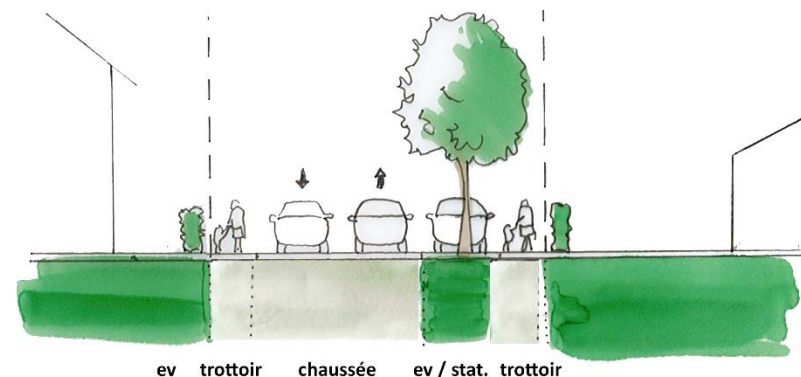


Illustration à caractère non opposable d'un profil de voie tertiaire type B/B'

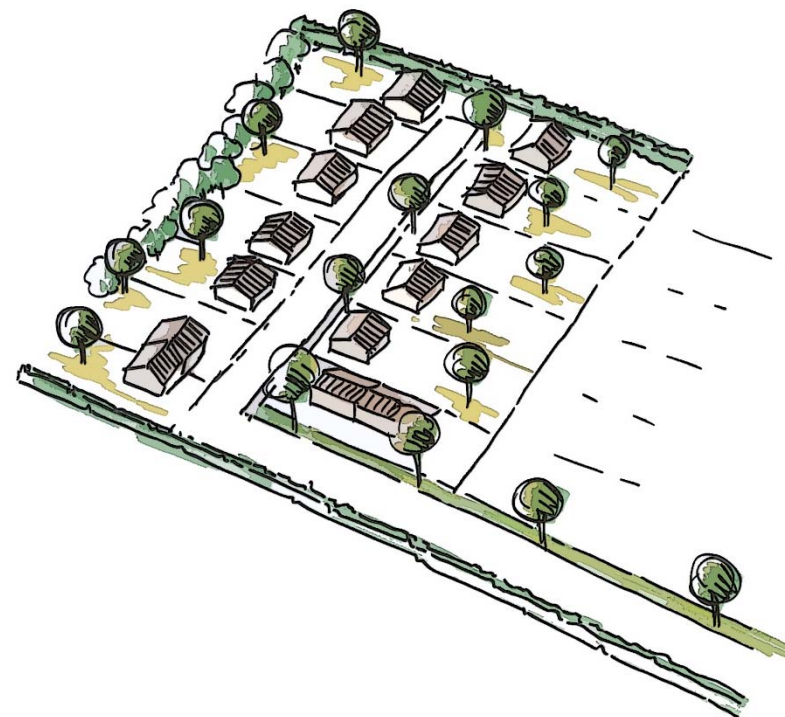
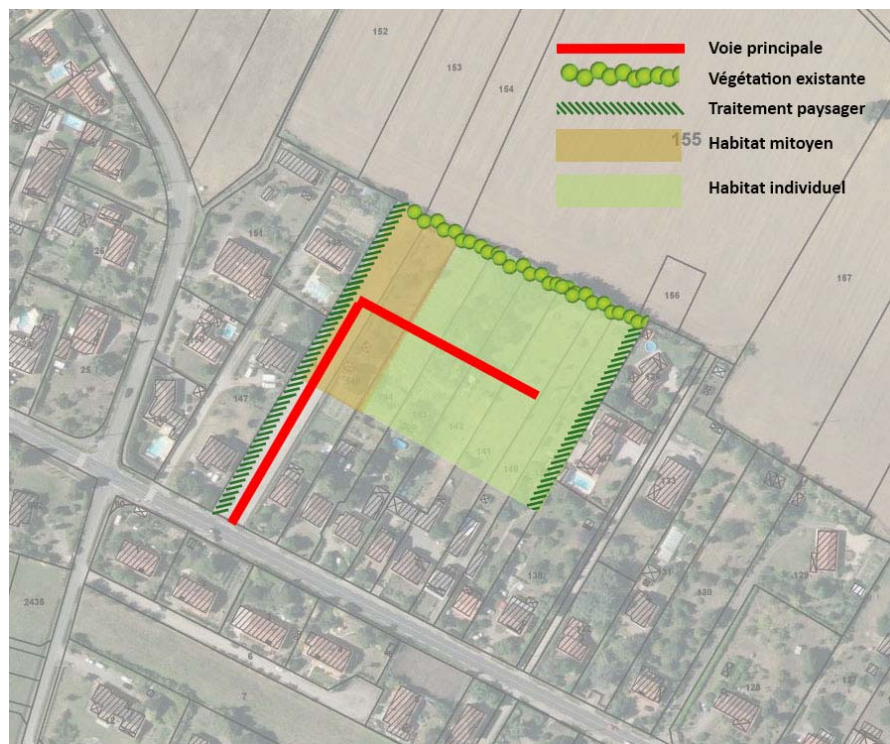
PRINCIPES D'AMENAGEMENT

Illustration à caractère non opposable d'un plan d'aménagement de La Coste

PROGRAMMATION ET PHASAGE

Aucun phasage n'est prévu pour ce secteur qui sera réalisé en une fois. L'urbanisation pourra débuter dès l'approbation du PLU.

SECTEUR DU « STADE »

CONTEXTE

Situé en centre-ville, le terrain d'emprise est actuellement utilisé comme terrain de sport.

Celui-ci se situe à proximité immédiate des équipements publics (écoles, crèche, médiathèque, salles multiactivités).

Le site est accessible depuis le chemin des écoles et l'allée du Petit Bois au Sud puis par le chemin de l'Ayguière au Nord.

Les limites du périmètre sont constituées à l'Ouest, d'un cheminement piéton permettant de relier les équipements publics au quartier de Doumerc. A l'Est de l'habitat de type maison individuelle prend place. Au Nord une voie en impasse de desserte des équipements sportifs est présente. Au Sud, des boisements sont présents et créent une barrière visuelle avec l'allée du Petit Bois et les habitations collectives s'élevant en R+2.



VOCATION

Le secteur a une vocation principale d'habitation.

INTEGRATION PAYSAGERE

Pour s'intégrer dans la continuité urbaine et paysagère présente sur site, des zones tampons devront être aménagées en limites Est.

A l'Ouest, une emprise devra être laissée libre afin d'élargir la coulée verte et permettre d'avoir les mêmes largeurs au Nord et au Sud de celle-ci. Des ouvertures vers le cheminement piéton existant sont exigées afin d'ouvrir le projet sur l'extérieur, créer des liens avec les espaces alentours et encourager aux déplacements en modes doux.

La limite Est sera quant à elle traitée de manière paysagère afin de limiter l'impact des nouvelles constructions, par la création d'une haie libre.

Au Sud, une continuité sera créée depuis la coulée et jusqu'au boisement présent au Sud (notamment en lieu et place du local technique). Cela permettra d'ouvrir le quartier sur son environnement.

TYPE D'HABITAT

L'organisation spatiale de ces différents types d'habitats est déterminée selon les formes urbaines limitrophes.

La densité observée à l'échelle de l'opération sera de 50 logements/hectare maximum.

2 typologies d'habitat sont prévues pour le secteur :

- A l'Ouest, de la parcelle, de **l'habitat collectif de type R+2** maximum, ouvert sur l'espace et permettant de maintenir des percées visuelles avec des emprises de 30% de l'unité foncière maximum

- A l'Est, de la parcelle, de **l'habitat individuel mitoyen pouvant aller jusqu'en R+1**

30 % des habitations produites seront dédiés au logement social (en nombre de logements).

Les habitations situées dans l'habitat collectif sur le RDC pourront disposer de jardins privés.

Le stationnement de l'habitat collectif se fera lorsque cela est techniquement réalisable en sous-sol, sinon en rez-de-chaussée.

Le stationnement de l'habitat individuel se fera sur la partie privative de la parcelle.

QUALITE ARCHITECTURALE

L'urbanisation future du site devra être pensée comme une extension du quartier d'habitation collective présent au Sud mais également comme un espace de transition entre les différentes formes urbaines. La morphologie urbaine alentour devra être préservée et accompagnée vers des densités plus importantes.

ESPACES PUBLICS

Aucun espace public à proprement parler n'est imposé compte tenu de la proximité avec le centre-bourg. Toutefois, le traitement des axes et des espaces libres des habitations collectives devront permettre de développer des usages et des lieux de convivialité informels.

AXES DE CIRCULATION

Un barreau Nord-Sud, A/A'

Les voies de circulation à créer devront faire le lien entre les différents quartiers et faciliter les déplacements vers les équipements publics.

Une voie primaire sera créée afin de marquer l'axe Nord-Sud et venir créer un barreau supplémentaire dans le maillage routier communal.

Elle sera composée d'une chaussée à double sens intégrant les cycles via des pistes cyclables. Des noues paysagères pourront jouer un rôle esthétique, technique et sécuritaire aux abords de la chaussée. Elles tiendront à distance les trottoirs piétonniers de part et d'autre de la chaussée. Enfin du stationnement en épi pourra être implanté de part et d'autre de la voirie et à minima unilatéralement afin de compléter l'offre en stationnement.

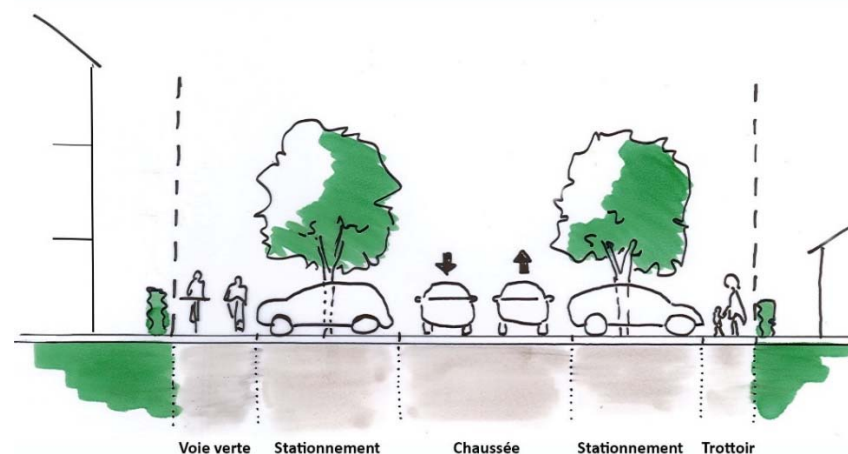
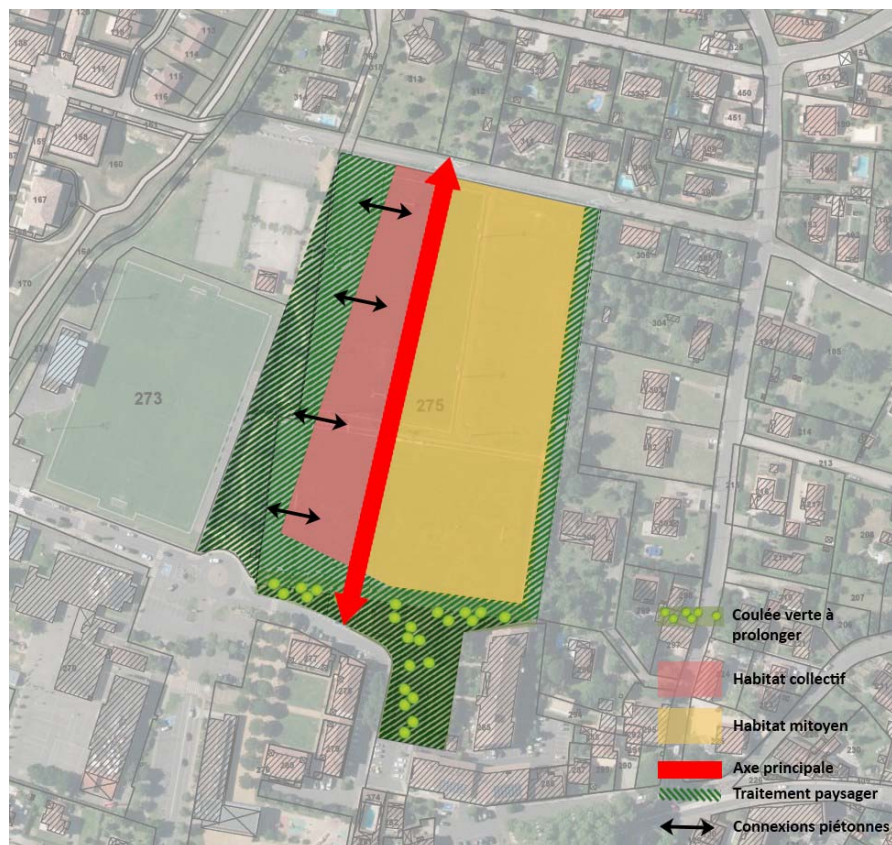


Illustration à caractère non opposable d'un profil de voie tertiaire type A/A'

Des voies secondaires de desserte d'îlots d'habitation, B/B'

Des axes secondaires viendront créer des bouclages routiers et desservir les lots d'habitation individuelle. Ceux-ci ne pourront pas être constitués en impasse. Du stationnement est intégré à la voie et planté d'arbustes.

PRINCIPES D'AMENAGEMENT**PROGRAMMATION ET PHASAGE**

Aucun phasage n'est prévu pour ce secteur qui sera réalisé en une fois. L'urbanisation pourra débuter dès l'approbation du PLU.

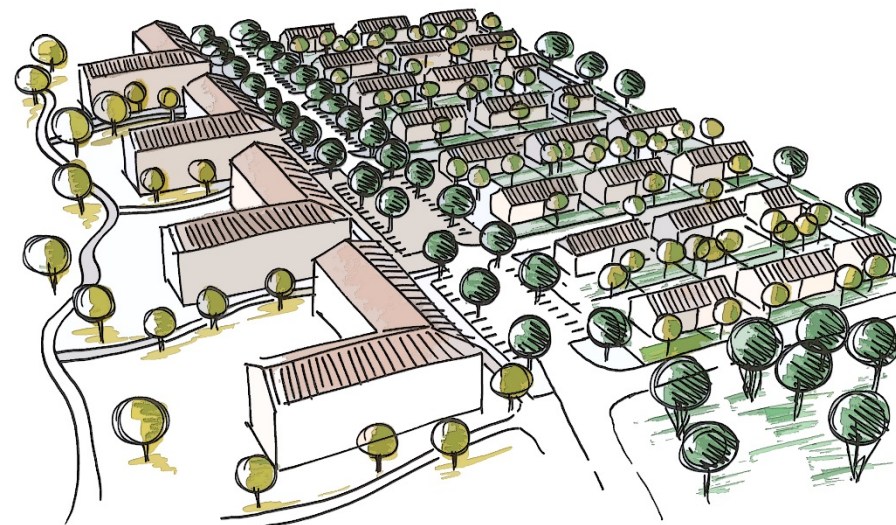


Illustration à caractère non opposable d'un plan d'aménagement du secteur du Stade

SECTEUR « INTERSECTION RD4 ET RD19 »

CONTEXTE

Ce secteur est stratégique puisqu'il marque l'intersection entre les deux axes majeurs de la commune, à savoir la RD4 (Pins-Justaret-Eaunes) et la RD19 (Muret- RD820 vers Toulouse, qui traverse également le centre-bourg de la commune).

Cette intersection marque l'entrée dans le centre-bourg de Labarthe-sur-Lèze et l'accès à tous les équipements.

Elle est actuellement bordée par des habitations vétustes au Nord et au Sud Ouest ainsi que par un bâtiment commercial au Nord-Est.

L'aménagement de cette intersection implique une opération de renouvellement urbain sur ces trois îlots.



VOCATION

Ce secteur a vocation à accueillir de l'habitat collectif et des activités de service ou commerce dont les surfaces globales seront inférieures à 200 m².

INTEGRATION PAYSAGERE

Afin de garantir une intégration paysagère optimale, les abords en prise directe avec des habitations seront accompagnés d'une zone tampon constituée d'une haie libre. Par ailleurs l'implantation du bâti veillera à valoriser les points de vue et l'entrée en milieu urbain, quel que soit l'axe d'arrivée des usagers.

Afin de marquer le caractère urbain, des hauteurs en R+2 voire R+3 (sur 50% de chaque bâti au maximum) sont autorisées.

Des retraits par rapport aux voies sont préconisés pour laisser place à des parvis végétalisés pouvant accueillir du stationnement pour les activités et des continuités pour les modes doux.

TYPE D'HABITAT

Un seul type d'habitat est prévu sur ce secteur, il s'agit d'**habitat collectif**.

Il prendra place **sur les étages**, laissant libres les RDC à destination de commerces et services.

Au minimum 70% de logements de type 3 ou 4 pièces devront être prévus dans l'opération.

25% de logements sociaux (en nombre de logements) sont imposés.

QUALITE ARCHITECTURALE

Le bâti reprendra les angles formés par l'intersection afin de dessiner et donner un caractère urbain à l'intersection.

Il sera accompagné d'un parvis qui pourra être végétalisé à l'alignement.

Les codes architecturaux veilleront à donner un caractère urbain au projet ainsi qu'à reprendre les coloris et l'aspect des matériaux traditionnels.

AXES DE CIRCULATION

Voie d'accès aux espaces de stationnement

Les accès qui permettront de desservir les espaces de stationnement pour les résidents des bâtiments sont laissés à la libre appréciation de l'aménageur sous réserve qu'ils respectent les préconisations du SDIS31.

Un parvis circulé

Un parvis circulé intégrant du stationnement pour les activités, des circulations modes doux et de la végétation est demandé sur l'avant des constructions. Il pourra être à sens unique.

Une continuité avec la piste cyclable située le long de la RD19 devra être observée.

Des sorties sécurisées sur les routes départementales

Les sorties sur les routes départementales doivent être sécurisées, d'autant qu'elles seront situées à proximité des entrées et sorties du giratoire.

Maintien d'une desserte de la parcelle voisine

Un accès sur la parcelle située au Nord-ouest de l'opération devra être assuré afin de ne pas enlever cette dernière.

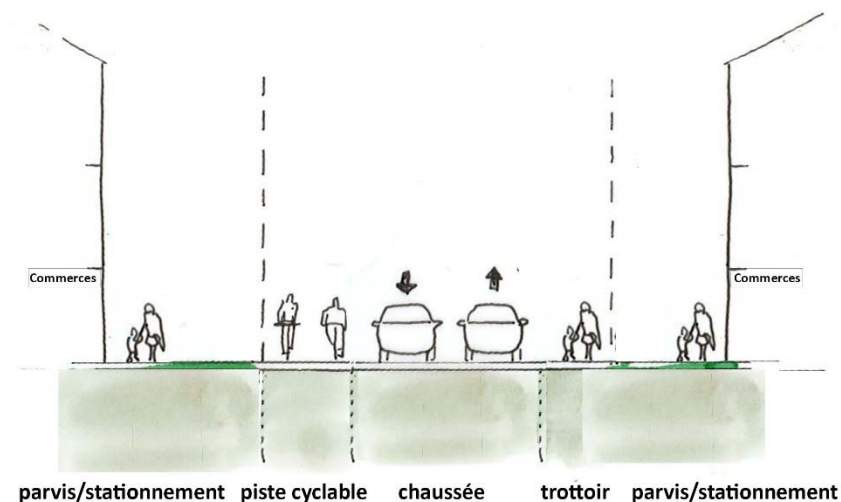
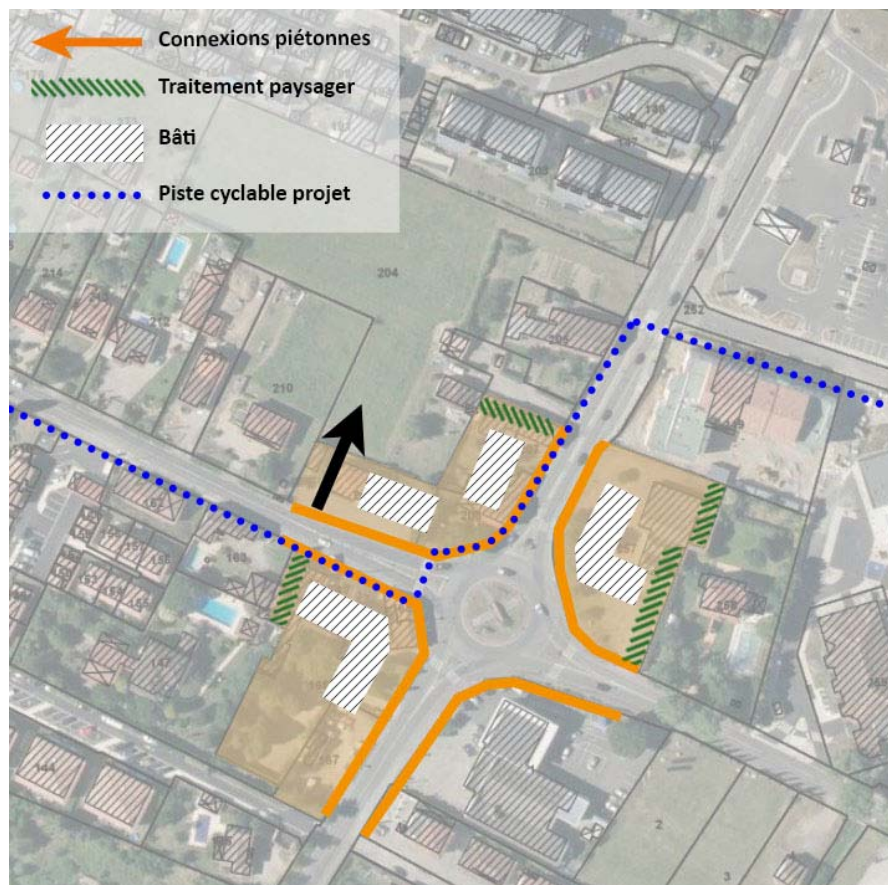


Illustration à caractère non opposable d'un profil de voie intégrant un parvis

PRINCIPES D'AMENAGEMENT**PROGRAMMATION ET PHASAGE**

Aucun phasage n'est prévu pour ce secteur. L'urbanisation pourra débuter dès l'approbation du PLU de Labarthe-sur-Lèze.



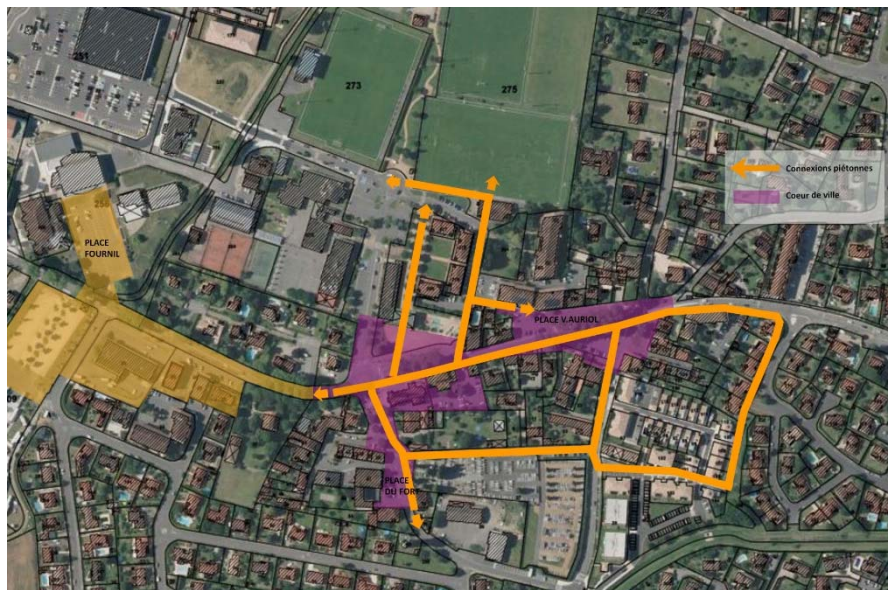
Illustration à caractère non opposable d'un plan d'aménagement du secteur « intersection RD4 et RD19 ».

THEME DES AMENAGEMENTS DE CENTRE-BOURG

CONTEXTE

Le centre-bourg de Labarthe-sur-Lèze connaît plusieurs centralités vécues alors-même que celles-ci sont situées à quelques centaines de mètres les unes des autres. Elles sont constituées par les groupes scolaires publics et privés, les équipements culturels ainsi que les équipements commerciaux ou paramédicaux.

Les déplacements doivent être facilités vers 3 places communales, afin de créer une unité urbaine, limiter le recours à la voiture individuelle et encourager au report modal vers la marche à pieds : la place du Fort, la place Vincent Auriol et l'avenue du Lauragais.



VOCATION

Ces Orientations d'Aménagement et de Programmation ont vocation à donner des guides d'aménagement urbain pour encourager à la marche à

pieds (donc au report modal). Elles intègrent des préconisations visant à une lecture homogène de l'espace public.

LIBERER L'ESPACE PUBLIC

Sur l'avenue du Lauragais et la place Vincent Auriol

Les trottoirs existants semblent peu accessibles du fait du nombre d'éléments de mobilier urbain présent : banc, panneaux, pots de fleurs, etc.

Afin de donner plus de lisibilité à cet espace, il est recommandé de créer un espace plus ouvert visuellement et rationalisant les éléments de mobilier urbain.

Sur la place du Fort

Du stationnement est présent de part et d'autre de la place du Fort, pour donner plus de lisibilité aux continuités piétonnes sur cet espace, l'ensemble des places de stationnement devront être transférées sur la partie Ouest de la place (où se trouvent l'école privée, les services paramédicaux et les locaux associatifs) pour dégager une emprise piétonne large dans la continuité du parvis de l'Eglise.

Profil type d'un espace piétonnier libéré

Un profil type de voie avec une lecture claire des différents espaces, à destination des différents usagers est proposé. Il permet de donner plus de lisibilité aux différentes continuités et d'encourager au report modal vers les modes doux.

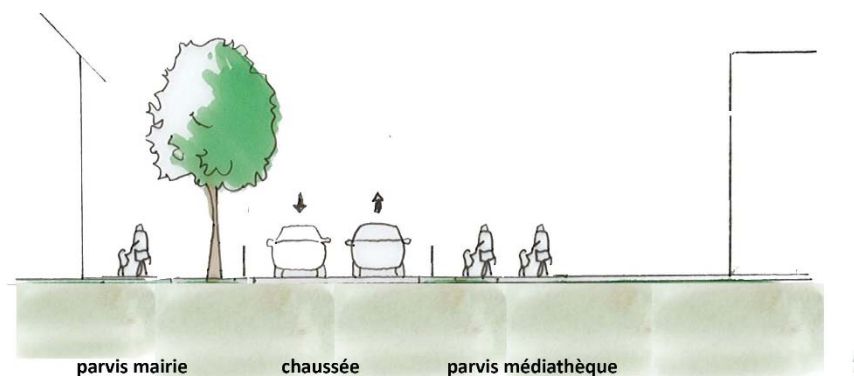


Illustration à caractère non opposable d'un profil de voie avec un espace piétonnier lisible

CREER DES CONTINUITES PIETONNES EFFICACES

Un bouclage large autour du centre-bourg sera créé. Il permettra de rendre accessible tous les services et équipements pour les quartiers d'habitation proches.

PROGRAMMATION ET PHASAGE

Aucun phasage n'est prévu.

THEME DES MODES DOUX

CONTEXTE

La commune dispose de continuités dédiées aux modes doux. Afin d'encourager au report modal, une Orientation d'Aménagement et de Programmation vient croiser les éléments du schéma communal des modes doux ainsi que le réseau de transports en commun.

