AGE Environnement

Ingénierie et conseils pour l'environnement, l'eau et l'urbanisme

Département de Haute- Garonne

COMMUNE DE PRADERE-LES-BOURGUETS

PLAN LOCAL D'URBANISME

ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT 4

Projet de PLU arrêté le :

Publication le :

Approbation le :

Mars 2009

Orientations d'Aménagement relatives à certains quartiers ou secteurs

4

Selon l'article L123-1, ces orientations peuvent, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durable, prévoir les actions et opérations d'aménagement à mettre en œuvre, notamment pour mettre en valeur l'environnement, les paysages, les entrées de ville et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune.

Ces orientations peuvent prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics.

*Selon l'**article L.123-5** du code de l'urbanisme :*
« Les travaux, constructions, plantations, affouillements ou exhaussements des sols, la création des lotissements et l'ouverture des installations classées doivent être compatibles **avec ces orientations d'aménagement ou leurs documents graphiques. »**

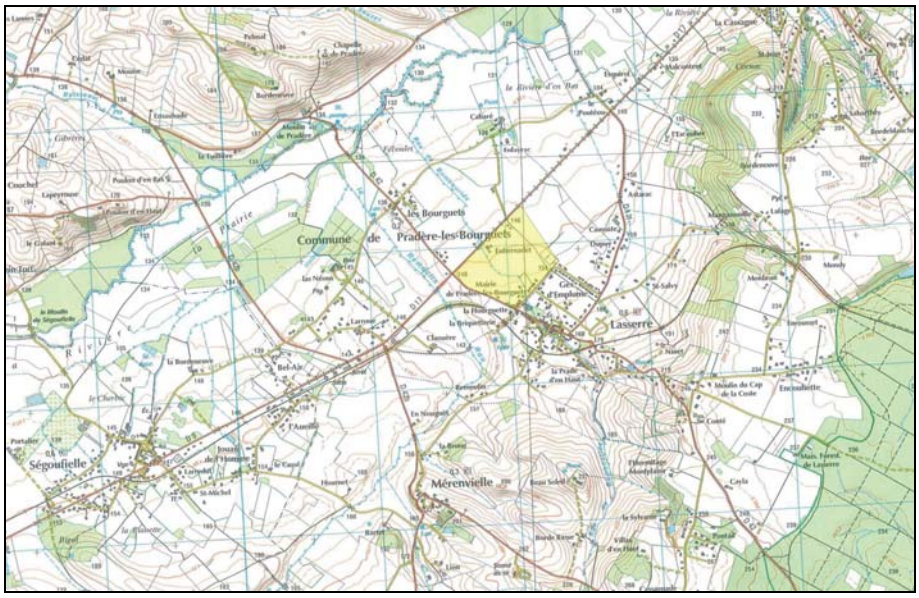
Les orientations d'aménagement permettent à la commune de préciser les conditions d'aménagement de certains secteurs qui vont connaître un développement ou une restructuration particulière. Elles n'ont d'intérêt que dans les quartiers qui connaissent une évolution significative et sont donc facultatives.
Les opérations de constructions ou d'aménagement décidées dans ces secteurs devront être compatibles avec les orientations d'aménagement, c'est-à-dire qu'elles doivent les respecter dans l'esprit et non au pied de la lettre. Par exemple, la commune peut prévoir un schéma des futures voies d'une zone à urbaniser, sans aller jusqu'à inscrire leur localisation précise par un emplacement réservé. Ceci permet d'organiser un quartier avec la souplesse nécessaire (cf. service après-vote de la loi UH/Ministère de l'Équipement).

ORIENTATION D'AMENAGEMENT
CREATION ET COMPOSITION D'UN CENTRE-BOURG
LIEU-DIT « EMBERNADET »

« EMBERNADET»

CARACTERISTIQUES DU PROJET

LOCALISATION	En continuité Nord-Ouest du lieu-dit *Hourguettes* et de la commune de Lasserre
SUPERFICIE	21,3 ha
TOPOGRAPHIE	Terrains plans
TYPE D'OCCUPATION DU SOL	Champs ouverts Espace agricole occupé par 2 habitations Quelques haies bocagères Chemin rural planté Ruisseau de La Bombouride
MAITRISE FONCIERE	Privée
ZONES DU PLU	UE, 1AU, 2AU
ÉQUIPEMENTS	Réseaux à la périphérie du projet au chemin d'Emplume, la RD 42 et RN 224
PHASAGE DU PROJET	2
PROGRAMME PHASE 1 (ZONE 1AU)	80 logements 1 groupe scolaire (CLAE, cantine) mairie salle polyvalente



CONTEXTE

La commune de Pradère-les-Bourguets souhaite maîtriser son développement urbain en continuité du village de Pradère et de la conurbation Lasserre-Pradère.
La commune ambitionne ainsi de recréer son pôle urbain et ainsi redonner une identité à Pradère.
De plus, l'aménagement d'un vrai village sera l'occasion pour la commune d'offrir un urbanisme plus complet à ses habitants actuels et futurs par de nouveaux équipements, espaces publics, activités économiques et formes urbaines.

La position du projet étant visible de la RN 224, les futurs bâtiments et aménagements devront s'insérer au sein du paysage naturel environnant et être valorisant afin de garantir une image de qualité de Pradère-les-Bourguets.

Ces aménagements à proximité d'habitations et de grandes infrastructures ont un impact important sur le milieu environnant en matière de nuisances, de sécurité, de qualité architecturale, de forme urbaine et de paysage.

L'urbanisation de ce site offre l'opportunité à la commune de Pradère-les-Bourguets de répondre aux enjeux urbains et paysagers de la vallée de la Save :

- Favoriser un pôle de développement intercommunal où des projets collectifs s'implanteraient :
    - Un pôle scolaire intercommunal est projeté pour accueillir un pôle scolaire élémentaire, de 7 classes, associé à une restauration scolaire en self-service en liaison froide (préparation des repas par le Syndicat Val de Save).
    - Un CLAE fonctionnant sur le pôle scolaire pour les enfants d'élémentaire.

  La croissance démographique intercommunale doit être accompagnée par une offre satisfaisante d'équipements.
- Canaliser la pression foncière, en donnant l'opportunité de développement urbain aux seuls territoires d'intérêt intercommunal. En concentrant la majorité de son développement urbain aux environs du village, la commune épargne l'espace rural situé au Nord de la RN224. Elle ne consomme que les espaces agricoles condamnés par la pression urbaine Pradère-Lasserre et l'enclavement des infrastructures.
- Proposer un projet de développement autour d'une desserte en transport collectif. Le village de Pradère est peu éloigné de la gare ferroviaire de Mérenvielle. Le village de Pradère aménagera des cheminements doux pour le relier à la gare.
- Promouvoir, préserver et valoriser la qualité paysagère et naturelle des sites en maintenant une continuité verte dans les centres urbains.
- Optimiser le réseau de cheminements en s'appuyant sur les corridors d'échanges (vallées, bois), pour mettre en liaison les différents centres d'intérêt (sport, loisirs, gare, équipements…).
- Dynamiser le cœur de village en exploitant sa capacité attractive (accueil, hébergement, commerces). Pradère-les-Bourguets est une commune résidentielle qui a connu un développement urbain principalement résidentiel et sans aucune implantation d'activités de proximité. La présence de la RN224 pourrait faire de l'entrée de la commune de Pradère-les-Bourguets un secteur attractif pour l'implantation d'activités économiques.

PRESCRIPTIONS ET JUSTIFICATIONS DU PROJET URBAIN :

1 - Les nuisances

1.1 - Les nuisances sonores

Elles sont uniquement liées à la circulation automobile de transit et locale.

- La RN 224 n'est pas classée comme voie bruyante, et "la servitude de bruit" n'est pas d'actualité. Le trafic routier est la principale source de bruit de ce secteur. La détermination de l'environnement sonore aux abords de la RN 224 n'a pas fait l'objet de mesures de bruit in-situ.

  Toutefois, le niveau sonore de cette infrastructure, sur le tronçon de Lévignac (déjà mesuré) a servi de référence. La RN 224 traversant la commune a été classé en catégorie 4 :

Catégorie de l'infrastructure	Niveau sonore de référence L, en période diurne (en dB(A))	Niveau sonore de référence L, en période nocturne (en dB(A))	Largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure
4	65<L<=70	60<L<=65	D= 30 m

  Les nuisances sonores pourraient affecter le territoire communal sur une bande de terrain de 30 m de part et d'autre de la route nationale RN 224. Il en résulterait une obligation d'isolation acoustique des constructions conformément au décret 95-21 du 9 janvier 1995 et aux arrêtés du 25 avril 2003.

  Quelques habitations existantes de la commune sont affectées par ces nuisances.

- Les circulations de transit

  Les circulations de transit pouvant avoir un impact sonore sur la future opération sont principalement induites par la RN224.

  Le trafic des véhicules lourds ainsi que le trafic grand gabarit génèrent des nuisances aux environs de la RN224. Une part non négligeable du trafic de poids lourds est due à des liaisons entre le département du Gers et les zones économiques de Ondes et Castelneau-d'Estrétefonds.
  Les comptages[1] réalisés sur l'ancienne RD17 (RN224) indiquent un trafic de 3 300 véhicules/jour, dont 3% de poids lourds. Le trafic motorisé présente une augmentation de 4,8% par an.

  Les circulations liées au projet d'urbanisation du secteur : le trafic local sera probablement augmenté et devrait augmenter les nuisances sonores existantes aux heures d'affluence. Toutefois, l'ensemble des aménagements prévus pour l'extension du village incite à réduire l'usage de la voiture :

  - Réalisation de cheminements doux facilitant notamment les déplacements piétonniers entre les principaux pôles de centralité (mairie, groupe scolaire, pôle commercial, gare de Mérenvielle….).

  Aménagement de 2 voire 3 entrées-sorties du nouveau centre-bourg, fluidifiant la circulation et limitant les encombrements aux heures d'affluences.

  Les nuisances liées au transit et aux dessertes locales sont en constante évolution mais n'interfèreront pas directement avec la vie locale de la future opération.

  La proximité de la RN224 est un élément qui peut orienter certaines parties de la future zone d'aménagement vers des aménagements ou des retraits limitant les nuisances sonores aux abords d'infrastructures lourdes.

- Liés à la voie ferrée :
  La voie ferrée ne produit pas de nuisance sonore sur la future opération du fait de l'encaissement de la voie ferrée par rapport au niveau topographique de la future opération.

[1] Réalisé en 2001

Orientations :

Pour limiter les nuisances sonores pouvant affecter les futures habitations différentes préconisations sont proposées :

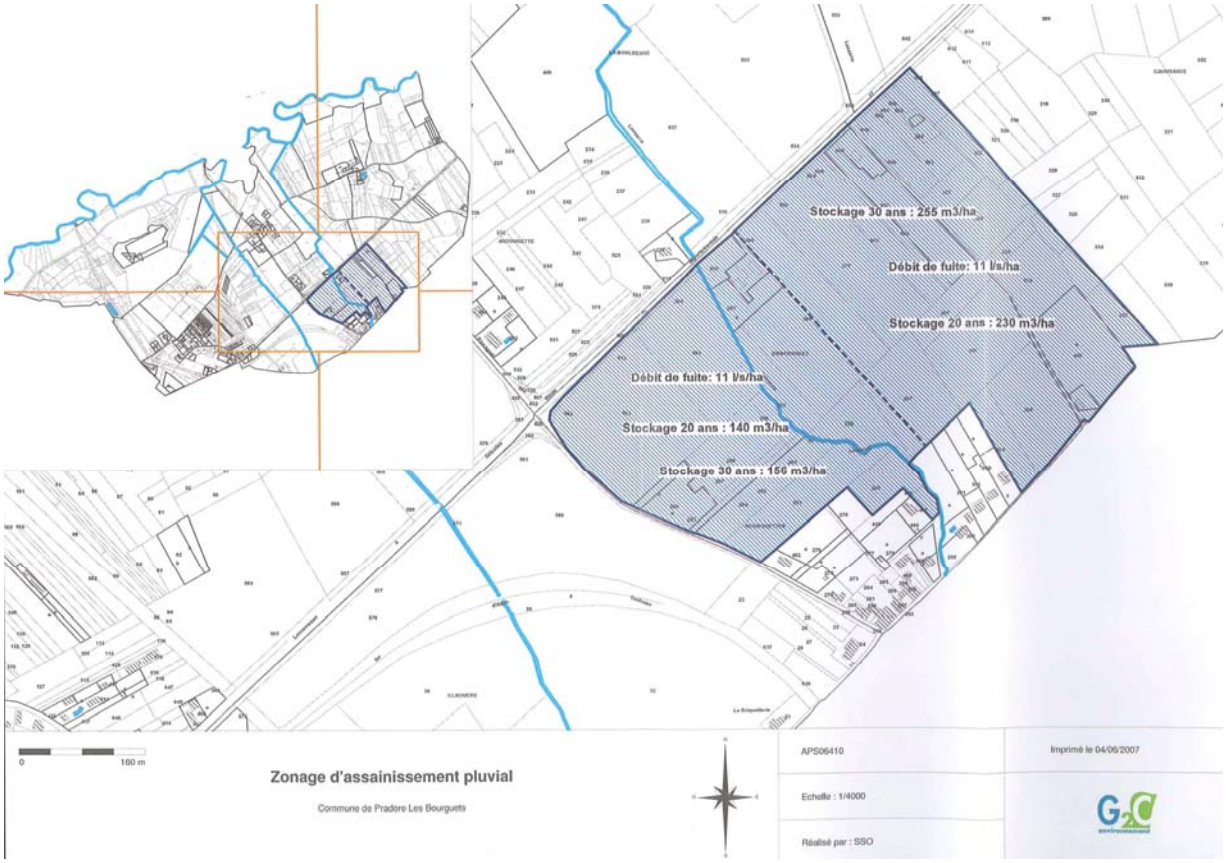
- *La RN 224 :*
  - *L'éloignement : L'implantation des constructions est à interdire à moins de 50 mètres de l'axe de la RN224. La zone de recul pourra être traitée par les jardins privés des habitations ou bien un espace collectif tampon. Si cette zone tampon devait rester un espace collectif, elle pourra être traitée par un merlon.*
  - *La protection : La mise en place d'aménagement « coupe-bruit » peut être envisagée (merlon, végétation) le long de la route nationale 224.*
- *Fluidifier le trafic au sein du village par une offre diversifiée de déplacements et l'aménagement de 2 entrées minimum pour le centre-bourg.*
- *La future zone économique sera en contact direct avec des habitations et l'installation d'entreprises ayant des activités bruyantes sera interdite.*

1.2 - Les nuisances environnementales

- L'assainissement : un Schéma Communal d'Assainissement a été réalisé sur la commune ; la municipalité a décidé d'étendre l'assainissement collectif à l'extension du centre-bourg avec son raccordement futur à la nouvelle station d'épuration de Lévignac-sur-Save.
- Les eaux pluviales : Un schéma communal d'assainissement pluvial a été réalisé.
  Les objectifs de ce document sont :
  - Détermination des zones où des mesures doivent être prises pour limiter l'imperméabilisation des sols et pour assurer la maîtrise du débit et de l'écoulement des eaux pluviales et du ruissellement.
  - Détermination des zones où il est nécessaire de prévoir des installations pour assurer la collecte, le stockage et le traitement des eaux pluviales.
  - Une réflexion apportée à moyen et long terme en prenant en compte l'ensemble des projets d'urbanisation de la commune pouvant avoir une influence directe sur les eaux de ruissellement.

Le village est découpé en 2 bassins versants et des dispositifs de stockage ont été préconisés. Ces ouvrages devront avoir les caractéristiques suivantes.

		20 ans	**30 ans**
Bassin versant n°1	*Débit de fuite*	170 l/s soit 11,3 l/s/ha	
	Volume de stockage	2 100 m^3	2 340 m^3
		140 m^3/ha	156 m^3/ha
	Durée de vidange	8 h	9 h
Bassin versant n°2	*Débit de fuite*	242 l/s soit 11 l/s/ha	
	Volume de stockage	5 000 m^3	5 600 m^3
		230 m^3/ha	255 m^3/ha
	Durée de vidange	14 h	15 h



L'opération d'urbanisation devra prévoir des aménagements diminuant la production et ralentir le transit des eaux de ruissellement. L'aménagement de la zone à urbaniser doit prévoir des espaces verts diminuant le phénomène de perméabilisation des sols, retenant et ralentissant le ruissellement pluvial. Ces solutions se voudront intégrées au paysage et auront pour objectif qu'aucune goutte tombée sur la zone n'en franchisse les limites. La réflexion sur le ruissellement pluvial aura un impact fort sur les compositions et l'aménagement des quartiers.

L'aménagement de dispositifs d'infiltration des eaux pluviales ou de retenues des eaux pluviales sera recherché prioritairement sur le site de l'opération. Les aménagements nécessaires visant à la limitation des débits évacués de la propriété (noues ou bassin rétention) sont à la charge de l'aménageur qui doit réaliser les dispositifs adaptés à l'opération et au terrain. Ils devront permettre le branchement sur le réseau collectif dès sa réalisation.

Les aménagements réalisés sur le terrain doivent garantir l'écoulement ou l'infiltration des eaux pluviales.

Dans le cas d'activités présentant des risques de pollution, la charge polluante du ruissellement pluvial doit être maîtrisée et réduite avant de parvenir au milieu naturel.

<u>Orientations</u> :

- *Toute construction ou installation nouvelle doit être raccordée au réseau public d'assainissement.*
- *Des mesures compensatoires devront être mises en place pour limiter l'impact de l'imperméabilisation future de cette urbanisation. Un réseau pluvial est à créer et les aménagements et les constructions nouvelles sur cette zone devront démontrer que l'ensemble des contraintes du ruissellement pluvial a été pris en compte sur le plan quantitatif dans le réseau public de collecte et qualitatif pour le milieu récepteur. L'aménagement de bassins d'orage et de noues participeront à la mise en valeur du centre-bourg.*

2 – La sécurité

2.1 – les déplacements actuels

- Le projet de développement du village est implanté au bord de la RN224 qui est une voie classée à grande circulation. Cette voie, qui relie Grenade-sur-Garonne à L'Isle-Jourdain, a une fréquentation relativement importante avec 4 372 véhicules par jour[2] en 2007 et concerne 3 types de trafic :
    - Le trafic de transit paraît être le plus faible: déplacement dont l'origine et la destination se situe en dehors de l'aire de la communauté de communes ;
    - Le trafic d'échange serait le secondaire: déplacement dont une des extrémités (origine ou destination) se trouve dans l'aire de la communauté de communes ;
    - Le trafic local ou interne serait le principal : déplacements entièrement réalisés à l'intérieur de l'aire de la communauté de communes.

La RN 224 a vu son trafic augmenter de manière significative avec une progression de 3 à 4% par an depuis 2001. Elle est empruntée par différents types d'usagers (poids lourds, véhicules légers, engins agricoles, deux-roues) qui créent certains conflits d'usages.

Une simulation du trafic a été réalisé pour définir la situation actuelle.

	Véhicule/jour	Dont PL
2001	3 300	99
2002	3 458	104
2003	3 624	109
2004	3 798	114
2005	3 981	119
2006	4 172	125
2007	4 372	131

Les routes départementales RD42 et RD42b sont également des voies importantes, qui constituent les liaisons entre les coteaux qui bordent la vallée de la Save ; elles sont quasi perpendiculaires à la RN224. Ces voies constituent des axes majeurs de Pradère-les-Bourguets. La voirie communale, peu développée, complète ce réseau routier, assurant essentiellement la liaison entre les hameaux.

Selon les études du PDU toulousain, le trafic recensé dans le secteur ouest présente une autonomie assez élevée. Les habitants effectuent près de 60% de leurs déplacements dans leur secteur de résidence.

Sur la RN 224 et la RD42, le trafic est donc majoritairement local au secteur ouest de l'agglomération toulousaine. Il concerne majoritairement les déplacements domicile-travail ou l'attraction de bassins de services tels que Lévignac, Cadours et l'Isle-Jourdain.

Les routes sont généralement en bon état et sont suffisamment larges pour accueillir la fréquentation actuelle et future.

Sur la période 1996/2000, trente accidents ont été répertoriés, uniquement sur l'ancienne RD17 (ayant occasionné 1 tué, 1 blessé grave et 4 blessés légers).

Les aménagements[3] consécutifs à la réalisation de la voie grand gabarit ont tenu compte de la sécurité et les carrefours de la RN224 avec la RD42b (nord)[4], avec la RD42 [5], avec la voie communale « d'Enlayrac » et avec la RD17f/voie communale n°1[6], ont été améliorés et sécurisés.

De plus, suite aux aménagements routiers nécessaires pour l'itinéraire grand gabarit, cette voie a fait l'objet d'un aménagement de pistes cyclables sécurisant les liaisons entre Pradère et Lévignac.

[2] D'après une simulation du trafic réalisée à partir de l'unique comptage de 2001 réalisé par le Conseil Général
[3] Renforcement du repérage, de la lisibilité et de la sécurité – aménagement paysager
[4] Lieu-dit « Bel Air »
[5] accès au hameau des « Bourguets »
[6] lieu-dit « le Poutéou »

2.2 – les déplacements futurs

L'amélioration de la sécurité d'accès à la zone et interne à la zone passera par :

L'aménagement des entrées à la zone par un carrefour sur la RD 42 et l'aménagement du chemin d'Emplume ;

L'aménagement éventuel d'une entrée (et non d'une sortie) à la zone économique par le carrefour RN224-RD42 ;

L'aménagement possible d'une entrée-sortie supplémentaire à la zone par le raccordement de la partie Est de l'extension du village (derrière le stade) au chemin d'Emplume.

L'aménagement éventuel d'une contre-allée le long de la RD 42 ;

L'aménagement de cheminements doux et leurs connexions à des cheminements plus importants.

- L'urbanisation de la zone en continuité de la conurbation Pradère-Lasserre et le développement urbain des communes environnantes peuvent induire une augmentation de la circulation sur une portion de la RD42 et des voies communales y débouchant.

  La sécurisation du carrefour de la RD42 avec la future entrée de la zone d'aménagement pourrait être initiée par l'aménagement d'un carrefour (tourne à gauche ou mini-giratoire….). Ce carrefour devra présenter une bonne visibilité. L'aménagement de ce carrefour serait une opportunité pour l'agglomération de réduire la vitesse des usagers à l'entrée de Pradère-les-Bourguets et Lasserre.

  La création d'un pôle d'équipements publics va accroître la circulation de véhicules sur des voies recevant aujourd'hui un trafic relativement faible. Un aménagement du chemin d'Emplume (au sud) pourrait être initié (élargissement de la voie par le busage des fossés) pour faciliter le croisement des véhicules dans cette partie de la commune.

- L'aménagement d'une entrée à la future zone de commerces-services de proximité par le carrefour RN224-RD42 pourrait faciliter l'entrée et l'accessibilité des activités pour d'éventuels clients. En revanche, la sortie sera étudiée afin de ne pas engendrer de conflits d'usages avec les véhicules en transit sur la RN 224.
- L'aménagement d'une contre-allée le long de la RD 42 pourrait faciliter l'entrée à la zone d'activités de proximité tout en limitant l'impact sur la voirie départementale.
- Le réseau de voies internes desservant la future zone devra intégrer des itinéraires piétonniers et cyclables. La continuité de ces derniers devra être recherchée afin de réaliser des interconnexions avec les communes, les espaces urbains et ruraux environnants et la gare. Les modes de déplacement doux privilégient la vie locale. En cela les espaces publics devront prévoir des trottoirs ainsi que des bandes cyclables.

<u>Orientations</u> :

- *L'augmentation du trafic due à l'arrivée de nouveaux habitants devra être canalisée vers des carrefours présentant une bonne sécurité. Aucune sortie directe n'est admise sur la RN 224. Connecter les voies de la future opération sur des carrefours aménagés ou avec les voies environnantes existantes afin de garantir une fluidité des et une continuité des déplacements.*
- *Aménagement d'un carrefour sécurisé sur la RD 42 rendant lisible l'entrée principale du futur quartier et de la conurbation Pradère-Lasserre(matérialisation de l'entrée de l'agglomération).*
- *Réaménagement et élargissement du chemin d'Emplume pour faciliter la circulation des véhicules.*
- *Faciliter l'accès à la zone économique par le giratoire existant et aménager une contre-allée, si nécessaire, le long de la RD42 desservant certains locaux commerciaux pour ne pas encombrer la voirie départementale.*
- *Les déplacements doux devront être intégrés à l'opération d'aménagement et des connexions avec les communes environnantes et la gare devront être recherchées.*

2.3 – l'environnement

➢ *La défense incendie*

L'équipement du secours incendie doit être assuré lors de la création de la future opération d'urbanisation.
Le S.D.I.S. de Haute-Garonne a indiqué que le territoire communal ne possède pas une défense incendie suffisante.
Les systèmes de défense pourront varier selon la destination des secteurs de l'opération, habitat ou commerces/services/équipements lors de la réalisation du permis d'aménager.

Dans le cadre de l'extension du village de Pradère, il faudra réaliser une défense incendie conforme à la réglementation. Il est à noter que pour l'élaboration d'une école, 1 à 2 bornes incendie peuvent être nécessaires.

En cas d'absence ou d'insuffisance d'équipements en réseaux, la constructibilité dépendra de la décision de la commune de mettre en œuvre une viabilité correcte pour laquelle elle pourra activer un régime de participation prévu par la loi SRU.

➢ *Les transports de matières dangereuses*

Le développement des infrastructures de transport, l'augmentation de la vitesse, de la capacité de transport et du trafic multiplient les risques d'accidents liés au transport des matières dangereuses. Aux conséquences habituelles des accidents de transports, peuvent donc venir se rajouter les effets du produit transporté, immédiats (incendie, explosion, déversement,…) et à plus long terme (propagation de vapeurs toxiques, pollution des eaux et des sols,…).

Le transport de matières dangereuses n'est pas spécifié comme risque potentiel sur la commune. Mais les voies principales de la commune comme la RN 224, sont des infrastructures de transport importantes par lesquelles peuvent circuler des matières dangereuses.

➢ *Le ruissellement pluvial*

Le projet de développement urbain doit prendre en considération les phénomènes de ruissellement d'eaux pluviales provoqués lors de gros orages. Une maîtrise insuffisante des eaux de ruissellement pourrait être lourde de conséquence. En effet, le réseau de fossés peut déborder sous l'effet d'un gros orage. Ce type de débordement est généralement lié à l'incapacité des réseaux de collecte et de drainage à évacuer les eaux de ruissellement générées par certains événements hydrologiques.

La gestion des eaux pluviales à la source est indispensable, en intervenant essentiellement sur les mécanismes générateurs et aggravants du ruissellement (imperméabilisation, densification de l'espace urbain, usage des sols accélérant les vitesses d'écoulement…). Deux types d'actions peuvent être menés :

- la préservation des zones naturellement aptes à l'infiltration des eaux ;
- la compensation des ruissellements et de leurs effets par des techniques d'assainissement qui compensent les effets d'imperméabilisation ou qui constituent une alternative technique à la solution de collecte traditionnelle ou permettant de stocker les excédents d'eau et de les restituer à débit plus faible vers un exutoire.

Le réseau pluvial desservant la commune est bien développé, généralement du fait de la faible perméabilité des sols ; de nombreux « fossés mères » parcourent la plaine.
L'opération d'aménagement devra garantir un bon stockage et écoulement de ces eaux de ruissellement.

➢ ***Les réseaux***

Le projet dispose des réseaux d'eau et d'électricité à sa périphérie immédiate.
L'adduction en eau potable est à étendre depuis le chemin d'Emplume sous la future voie en cours d'acquisition desservant le groupe scolaire.
La capacité est suffisante.

Les réseaux électriques sont à étendre depuis le chemin d'Emplume. La capacité est suffisante.

Orientations :

- *L'équipement de secours incendie devra être réalisé lors de l'aménagement de la zone d'habitat (bouches à incendie et/ou réserves incendie en accord avec le SDIS).*
- *Les transports de matières dangereuses sont susceptibles d'emprunter la RN 224. Un retrait des constructions par rapport à cette voie paraît être une bonne précaution.*
- *L'opération d'aménagement doit prévoir des espaces récepteurs des eaux pluviales afin de compenser les facteurs aggravant de l'imperméabilisation et d'inondations potentielles liées au ruissellement. Les eaux de ruissellement devront être traitées si des risques de pollution d'hydrocarbures étaient probables.*

3 – L'organisation urbaine

3.1 - Le choix du site

L'urbanisation de ce site offre l'opportunité à la commune de Pradère-les-Bourguets de :

- Favoriser un pôle de développement intercommunal où des projets collectifs vont s'implanter :
  - Un pôle scolaire intercommunal associé à une restauration scolaire.
  - Un CLAE fonctionnant sur le pôle scolaire pour les enfants d'élémentaire.
- Canaliser la pression foncière, en concentrant la majorité de son développement urbain aux environs du village et des principaux équipements publics.
- Concentrer l'habitat aux environs d'une desserte en transport collectif. Le village de Pradère aménagera des cheminements doux pour le relier à la gare.
- Dynamiser le cœur de village en exploitant sa capacité attractive (accessibilité, hébergement, commerces).

3.2 – L'aménagement du site

Le projet d'aménagement s'appuie sur des objectifs d'insertion physique et paysagère. Cela concerne :

- ✓ Le programme d'aménagement
- ✓ L'armature viaire
- ✓ La trame verte et les espaces publics
- ✓ La forme urbaine.

a. Le programme d'aménagement

Il s'inscrit dans une démarche dynamique et durable :

- **Développement d'un pôle d'équipements publics :**

Pôle à vocation éducative et sportive

Le site d'implantation du groupe scolaire est positionné sur la commune de Pradère avec un accès par la rue d'Emplume et l'aménagement d'une voie nouvelle. Il est à proximité :

- Du stade de football et des terrains de tennis
- De la salle polyvalente de Lasserre
- De l'école maternelle située dans la rue du Petit Gex à Lasserre.

Ce site a vocation pour les 20 années à venir, à accueillir les équipements scolaires et périscolaires des 4 communes et comporter des possibilités d'extensions significatives.

Pôle administratif

La mairie actuelle présente une taille insuffisante et difficilement modulable. La commune de Pradère envisage donc de construire une nouvelle mairie plus grande et adaptée que celle actuelle localisée au centre du futur village.

D'autres équipements (salle polyvalente…) pourraient être projetés en adéquation avec les besoins de la population future sur le même site.

- **Développement d'un pôle d'activités de proximité :**

La commune souhaite se doter d'une offre commerciale et de services (à la personne, médicaux, sociaux…) contribuant à assurer la qualité de vie et à répondre aux besoins actuels et futurs de la population. Ces activités pourront se concentrer au carrefour de la RN224/RD42 à l'entrée du village.
La localisation de cette zone bénéficie d'un effet vitrine.

Ce site pourrait être réservé à des activités locales :

- Commerces/services de proximité
- Activités tertiaires (bureaux, restaurant, médecin…).

Cependant une mixité urbaine devra être permise dans ce secteur autorisant l'habitat.

- **Développement d'une offre diversifiée de logements :**

  - L'offre typologique des logements doit être variée et accessible à une population diversifiée
    - L'habitat individuel : type pavillonnaire sur des lots de 800 m²
      type groupé sur des lots de 500 m².
    - L'habitat semi-collectif : type maisons de ville mitoyennes ou petits collectifs bas d'une surface moyenne de 400 m².
  - Programme diversifié :
    - Locatif social et privé
    - Accession à la propriété.
  - Cible de population : le programme répondra à un éventail élargi avec une cible particulière envers les jeunes ménages.
  - Favoriser le logement social conformément au PLH en imposant 5% de la SHON globale en logements sociaux.

b. L'armature viaire

L'aménagement du centre-bourg s'appuiera sur un plan orthogonal prolongeant la trame viaire de Lassere et des Hourguettes.
Cette organisation a été induite par le tracé des 2 voies principales qui ménagent des perspectives sur les principaux équipements du village et qui se rejoignent vers le centre de l'opération.
Ces 2 axes rendent le village de Pradère perméable et relient les principaux équipements du village (groupe scolaire, mairie, salle polyvalente, pôles de commerces-services de proximité…).

Le tracé des voies secondaires est indicatif, celui-ci pourra être adapté en fonction d'une meilleure optimisation du foncier.

Les 2 voies majeures doivent partager leur espace avec les liaisons douces.

Les abords des voies secondaires pourront être plantés afin de limiter les surfaces imperméabilisées.

c. La trame verte et les espaces publics

- **Les trames vertes**

Deux coulées vertes découpent l'opération d'aménagement en 3 secteurs et donnent l'ossature au projet :

- Cheminements de la Bombouride : les abords de la Bombouride sont occupés par une ripisylve caractérisé par une grande biodiversité et une richesse faunistique qu'il faut protéger.
- Chemin rural de Lévignac à Lasserre. Les haies champêtres de part leur composition d'essences locales et variées offrent un réservoir naturel de nourriture, de refuge, pour les oiseaux, les petits mammifères, les reptiles et les insectes.

Par la densité de la végétation, ces écrans verts marquent le territoire. Ils constituent une magnifique voûte verdoyante constituée d'un majestueux alignement végétal. Ils constituent une séquence paysagère d'exception.

La trame paysagère de la Bombouride et du chemin rural a plusieurs fonctions :

- Permettre les liaisons entre le village (le groupe scolaire notamment) et Lasserre-Mérenvielle jusqu'à la vallée de la Save.
- Le chemin piéton de Lévignac à Lasserre traverse le pôle d'équipements publics et relie le groupe solaire au pôle sportif.
- Conserver des zones de détente et de rencontre au sein du centre urbain.
- La trame verte a un rôle de corridor écologique assurant le mélange de la faune sauvage et ses déplacements.

- **Les espaces publics**

Les espaces publics sont générateurs de lien social et d'identité.
Ces espaces publics participeront au rayonnement du village et, en tant que lieu de convivialité, favoriseront leur appropriation par les riverains. Ces espaces de rencontre peuvent devenir des lieux de vie intégrant les nouveaux habitants.

Une place centrale sera aménagée aux abords des équipements les plus symboliques du village (groupe scolaire, mairie) de Pradère. Il semble important de fermer la place par les constructions futures (sur 3 côtés minimum) devant s'implanter aux abords.
Cet espace public s'appuiera sur 3 projets d'équipements majeurs dans le futur village : la mairie et ses équipements annexes, le pôle scolaire intercommunal et l'espace vert en continuité de la trame verte traversant le village.
Cet espace public devra répondre à une multiplicité d'usages :

- Lieu symbolique du cœur du village.
- Espace de représentation pour les fêtes, les mariages.
- Lieu quotidien d'échanges.
- Fonction de stationnement.

d. Les formes urbaines

Les ménages, particulièrement les jeunes recherchent de plus en plus des espaces originaux et modulaires permettant un gain d'espace, privilégiant les volumes et la lumière, avec un environnement extérieur complètement approprié. L'aménagement de la coulée verte permet de compléter l'espace extérieur du jardin plus restreint qu'en lotissement traditionnel. La densité se fait donc au prix d'une qualité plus grande de l'aménagement et de l'architecture valorisant le cadre de vie.

En cohérence avec le programme d'aménagement 3 types d'habitat sont proposés au sein de l'opération qui présente une densité différente :

- L'habitat individuel :
  - La maison de ville ou habitat groupé
  - La maison pavillonnaire
- L'habitat semi-collectif.

L'habitat en semi-collectif présente la densité la plus importante de l'opération. Cette compacité des constructions est recherchée car les formes urbaines du type maisons individuelles groupées ou semi-collectifs doivent recréer un effet de resserrement marquant une urbanisation plus dense ou une centralité. C'est pourquoi ces types sont préconisés aux abords des équipements publics : le nouveau centre de la commune. L'urbanisation doit être plus dense comme les pôles urbains anciens en tant qu'espace de centralité.

Les constructions mitoyennes pourront rythmer la rue par :

- Des jeux de toitures
- Des avancées, des reculs de façades ponctuant les alignements de constructions
- Une alternance de couleurs et de matériaux sur les façades.

La forme urbaine du type pavillonnaire située à la périphérie du centre présente un tissu plus aéré tout en maintenant une certaine structure des voies les longeant. Une alternance du bâti et des jardins privés agrémente la rue.

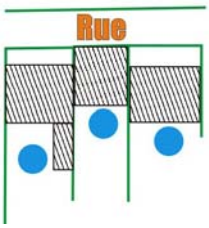
Les formes urbaines et les densités préconisées au sein du nouveau village doivent respecter quelques principes garantissant la qualité du cadre de vie, des futures habitations et de l'espace urbain.

A titre de suggestion, dans le cadre d'un permis groupé, l'organisation des constructions pourrait être ainsi afin de :

× Gérer l'intimité visuelle et sonore :

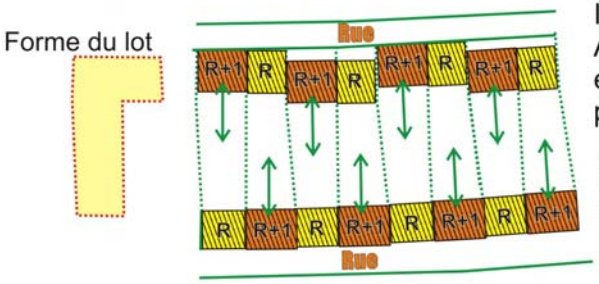
Organisation des constructions pour éviter les vis-à-vis entre les habitations :

- Agencement des maisons en L ou implantation en quinconce des maisons



Implantation décalée/construction en L :
les points bleus représentent les espaces d'intimité.
Les haies en limite séparative renforcent l'intimité.

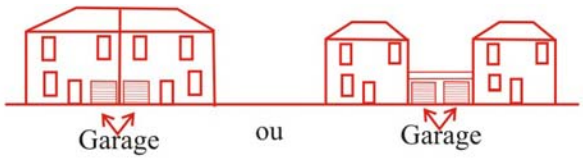
- Séparation des logements par un mur en jouant avec les façades des habitations mitoyennes. Implantation décalée des constructions. Implantation en tête-bêche des lots.



Implantation des lots en tête-bêche :
Adapter les lots, les constructions (les hauteurs) et les jardins pour préserver l'intimité des espaces privatifs (jardins et ouvertures).

Seules les habitations ayant un étage ont une vue sur leur propre jardin.
Les extensions/annexes en rez-de-chaussée n'ont pas d'ouverture-accès vers le jardin du voisin.

- La mitoyenneté par les garages est un moyen intéressant de réduire les nuisances sonores et visuelles.



La mitoyenneté par le garage est un moyen intéressant de réduire les nuisance sonores et visuelles.

× Limiter l'uniformisation :

Accompagner les propriétaires dans la personnalisation de leur projet de maison (individuel et groupé) : jouer sur les couleurs, les formes des façades, les gabarits et les matériaux compatibles avec la charte architecturale réalisée par le CAUE.

Privilégier une certaine marge de manœuvre aux architectes concepteurs dans le règlement de l'opération.

× Prévoir une extension extérieure aux logements semi-collectifs :

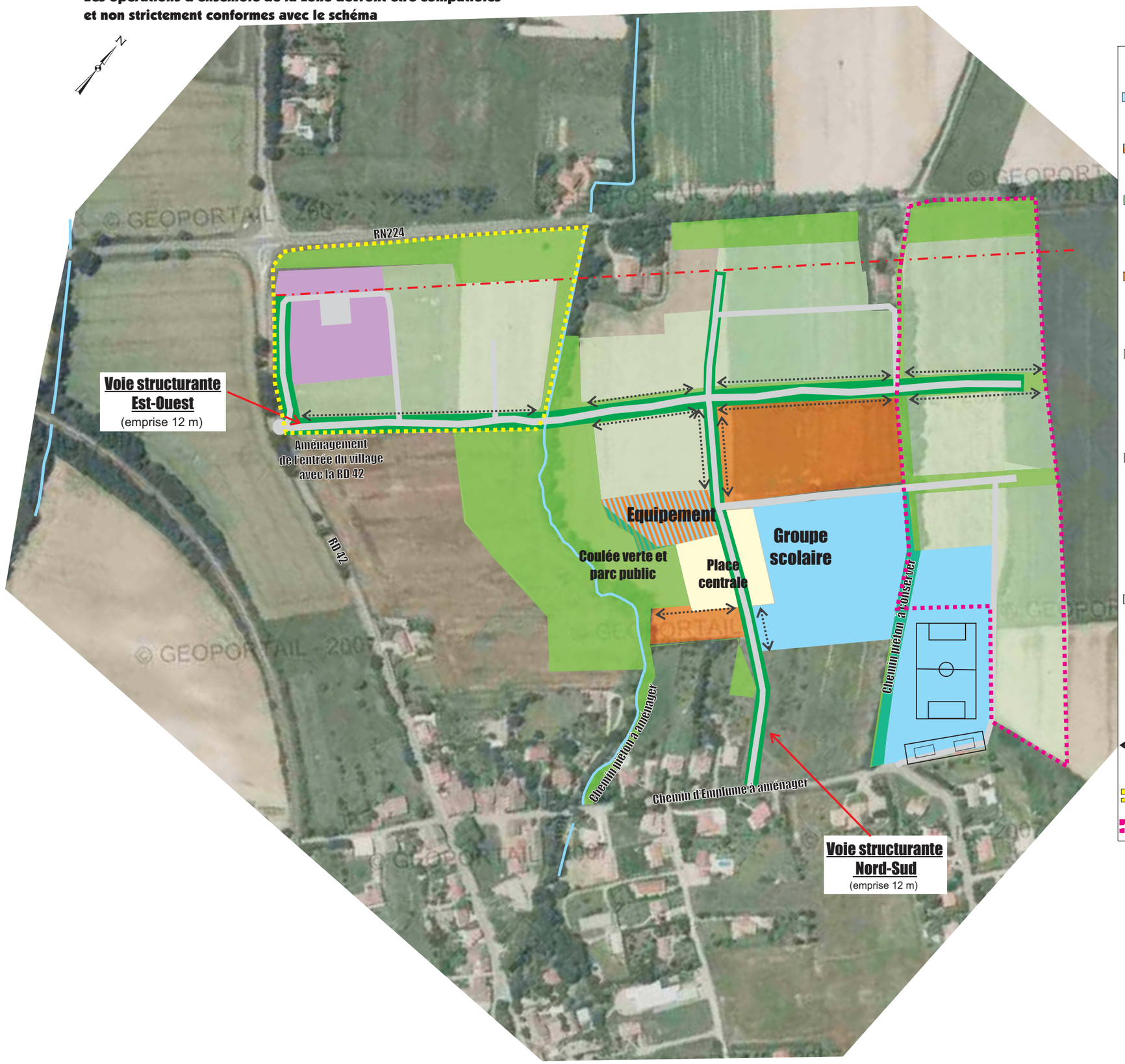
Proposer systématiquement un jardin aux logements du rez-de-chaussée et, pour ceux situés à l'étage, une terrasse / balcon de taille suffisamment importante pour permettre de prolonger les pièces à vivre.

× Rendre l'habitat modulable :

L'habitat modulable offre la capacité de faire évoluer (agrandir, réduire, transformer) un logement au gré du cycle de vie d'un ménage. La modularité d'un logement doit être pensée dès les plans initiaux du logement, afin que son évolution soit possible techniquement à des coûts acceptables.

ORIENTATION D'AMENAGEMENT - COMMUNE DE PRADERE-LES-BOURGUETS

Les opérations d'ensemble de la zone devront être compatibles et non strictement conformes avec le schéma



Légende

Destination générale

Pôle d'équipement public :
Accueillir le groupe scolaire à échelle intercommunale et la cantine.
Le corps principal du bâtiment devra être en lien avec l'espace public.

Mixité équipement et habitat :
Sur un espace accueillant des équipements publics, de l'habitat semi-collectif et/ou individuel à caractère social pourrait être bâti.

Coulée verte, espaces verts et place centrale :
Ces espaces collectifs permettent de compenser la taille réduite de certains jardins.
Ils ont un rôle multi-fonctionnel (jeux, passage, détente, rencontre, centralité, noues, bassin de rétention...).
Accompagner les voies les plus structurantes d'alignements d'arbres.

Habitat semi-collectif :
Ensemble de logements avec mitoyenneté verticale ou horizontale ne dépassant pas R+1 avec un accès individualisé au logement à partir de la chaussée. Espace privatif extérieur sous forme de jardin ou terrasse.
Densité : 20-25 logements /ha.

Habitat individuel ou maisons de ville :
Maison avec jardin privatif sur une parcelle de taille plus ou moins grande.
2 types d'habitat individuel :
- pavillonnaire : maison 4 façades
  Densité : moins de 15 logements/ha.
- groupé : maison mitoyenne
  Densité : environ 20 logements/ha.

Mixité commerces-services de proximité-habitat :
Mêler l'activité économique de proximité à l'habitat par des formes urbaines variées (habitat individuel ou semi-collectif).

L'activité économique : 2 types possibles de locaux d'activités
- centre commercial : bâtiment regroupant un ensemble de commerces partageant le même espace.
- boutiques : placées le long des rues avec une vitrine au rez-de-chaussée d'une construction pouvant également servir d'habitat à l'étage (habitat individuel ou semi-collectif).

Principes de voies/stationnement :
La qualité du projet repose sur la structure des voies.
Les 2 axes principaux sont identifiés sur le plan. L'ensemble des voies doivent partager l'espace avec les modes de déplacement doux.
Les impasses sont à éviter et le plan du quartier doit être orthogonal.
La continuité des voies et des cheminements entre la 1ère phase d'aménagement et la suivante ne doit pas être entravée.
Le stationnement des véhicules pourra être prévu dans la rue ou au sein d'aires aménagées.
Les voies et les aires de stationnement à faible fréquentation pourront recevoir des revêtements perméables (espace piéton sur les abords des voies...).

Les constructions nouvelles auront le corps principal ou une partie de celui-ci parallèle aux voies ou aux espaces publics structurants

2ème phase de l'opération

3ème phase de l'opération

0m 50 100

URBANISTE ET CRÉATEUR D'ESPACES

08/21