



# REVISION DU POS VALANT ELABORATION DU PLU

## PIECE 3 : ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

**ARTELIA VILLE ET TRANSPORT**

**Agence de PAU**

Hélioparc

2 Avenue Pierre Angot

64053 PAU CEDEX 9

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

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

**COMMUNE DE BAZUS**

**DATE :** JUIN 2018

**REF :** 4 36 0633

## SOMMAIRE

|   |           |
|---|-----------|
| <b>INTRODUCTION</b>   | <b>1</b>  |
| <b>GENERALITES SUR LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION DE BAZUS</b>              | <b>2</b>  |
| <b>LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION APPLICABLES AUX ZONES AU</b>              | <b>4</b>  |
| <b>1. SECTEUR 1 : ENTREE EST</b>  | <b>4</b>  |
| 1.1. PRESENTATION DU CONTEXTE ET DES ENJEUX DU SITE   | 4         |
| 1.2. PRESENTATION DES OBJECTIFS DE L'AMENAGEMENT  | 5         |
| 1.3. SCHEMAS D'AMENAGEMENT  | 5         |
| 1.3.1. Qualité de l'insertion architecturale, urbaine et paysagère                              | 5         |
| 1.3.2. Les besoins en matière de stationnement  | 6         |
| 1.3.3. La desserte des terrains par les voies et réseaux  | 7         |
| <b>2. SECTEUR 2 – CENTRE BOURG</b>  | <b>9</b>  |
| 2.1. PRESENTATION DU CONTEXTE ET DES ENJEUX DU SITE   | 9         |
| 2.2. PRESENTATION DES OBJECTIFS DE L'AMENAGEMENT  | 11        |
| 2.3. SCHEMAS D'AMENAGEMENT  | 11        |
| 2.3.1. Qualité de l'insertion architecturale, urbaine et paysagère                              | 11        |
| 2.3.2. Les besoins en matière de stationnement  | 12        |
| 2.3.3. La desserte des terrains par les voies et réseaux  | 13        |
| <b>3. SECTEUR 3 – ENTREE NORD</b>   | <b>15</b> |
| 3.1. PRESENTATION DU CONTEXTE ET DES ENJEUX DU SITE   | 15        |
| 3.2. PRESENTATION DES OBJECTIFS DE L'AMENAGEMENT  | 16        |
| 3.3. SCHEMAS D'AMENAGEMENT  | 17        |
| 3.3.1. Qualité de l'insertion architecturale, urbaine et paysagère                              | 17        |
| 3.3.2. Les besoins en matière de stationnement  | 18        |
| 3.3.3. La desserte des terrains par les voies et réseaux  | 18        |
| <b>L'ORIENTATION D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION THEMATIQUE « TRANSPORT ET DEPLACEMENTS »</b> | <b>21</b> |
| <b>1. LE RESEAU VIAIRE</b>  | <b>21</b> |
| <b>2. LE MAILLAGE PIETONNIER PROJETE</b>  | <b>22</b> |
| <b>3. MODALITE DE REALISATION</b>   | <b>22</b> |

## INTRODUCTION

A travers l'élaboration de son PLU, la commune de Bazus s'oriente vers un développement urbain équilibré et maîtrisé dans l'épaisseur du centre bourg. La définition des limites de la zone urbanisée a aussi orienté les choix de développement afin d'améliorer la perception des entrées de village.

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

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

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

---

## **GENERALITES SUR LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION DE BAZUS**

La commune de BAZUS a souhaité préciser des orientations d'aménagement et de programmation sur les secteurs qui relèvent d'une nécessité d'organisation en raison des enjeux urbains en termes de fonctionnement et de composition.

Le plan de zonage comprend 3 zones à urbaniser faisant l'objet d'orientations d'aménagement et de programmation qui ont été élaborées afin de répondre aux objectifs principaux du PLU, à savoir :

- donner des limites à l'étalement urbain en s'appuyant notamment sur les enjeux paysagers, agricoles et la topographie,
- encadrer l'urbanisation tant en termes de localisation des zones développées que de forme urbaine proposée,
- maintenir une mixité dans le village à la fois en terme de type de logement proposé (accession à la propriété et locatif) que de vocation du bâti (habitat, commerce, artisanat, ...) et de maintenir un centre urbain dynamique,
- favoriser les modes de transport doux notamment en facilitant et valorisant la desserte piétonne dans les futures zones à urbaniser,
- favoriser une qualification de l'espace public dans les zones à urbaniser favorisant la distinction des vocations « stationnement » et « place publique »,
- traiter par du végétal les futures zones à urbaniser de façon à recréer des connectivités avec les alignements boisés existants et ainsi préserver les trames vertes et bleues,
- échelonner l'urbanisation future sur la durée du PLU en cohérence avec les objectifs de développement affichés et avec les capacités des équipements.

Le bourg prend place sur une terrasse entre coteau et plaine du Girou, et présente un noyau historique relativement dense, aux formes géométriques. Les extensions urbaines se sont réalisées sous forme de bâti pavillonnaire dans l'épaisseur du bourg mais aussi de manière linéaire le long de la départementale.

La première zone participe à la définition de la limite Sud. La deuxième zone à urbaniser se situe en cœur de bourg, aux abords immédiats du centre ancien. La troisième s'insère sur la frange Nord, dans le prolongement de la zone pavillonnaire et participe à la requalification de l'entrée du bourg.



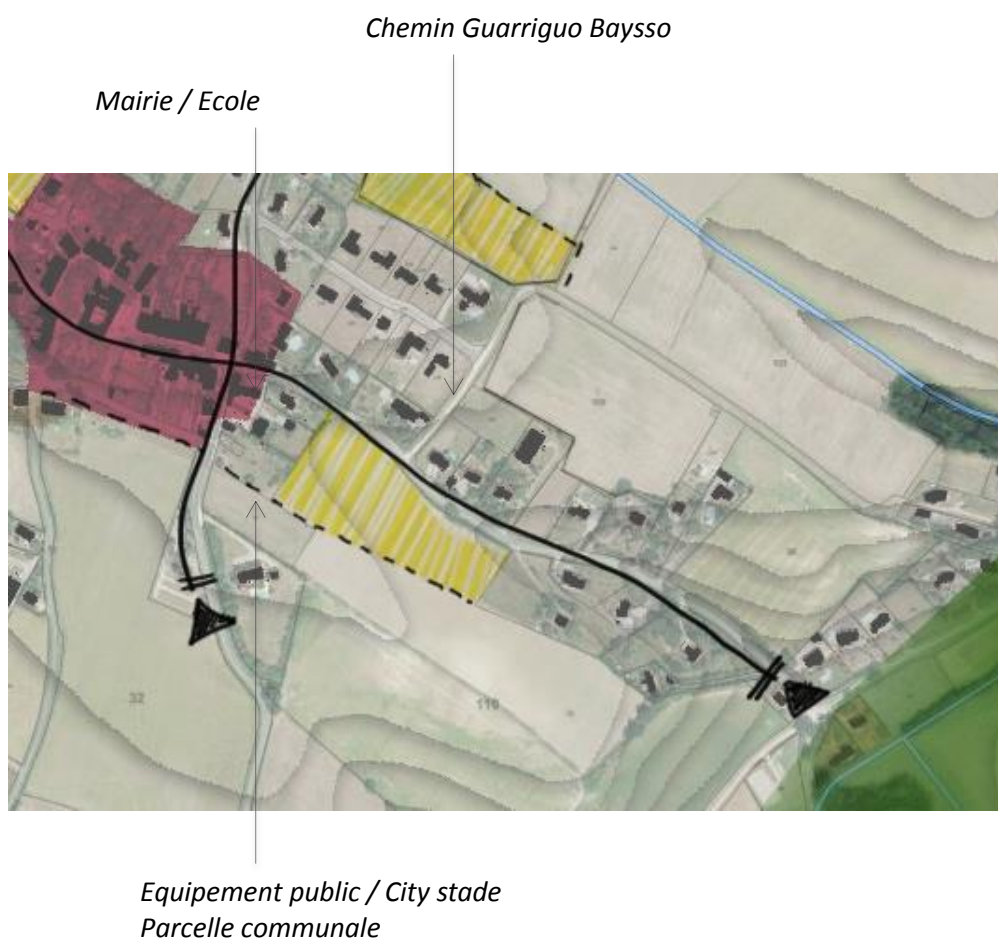
**Fig. 1. Localisation des trois secteurs**

## **LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION APPLICABLES AUX ZONES AU**

### **1. SECTEUR 1 : ENTREE EST**

#### **1.1. PRESENTATION DU CONTEXTE ET DES ENJEUX DU SITE**

Le site est localisé le long de l'entrée de village Est, depuis la RD45B, légèrement en retrait de la route départementale, du fait de la présence d'un talus. Il borde une parcelle communale, au Sud-Ouest, qui accueille des équipements tels le city-stade, zone particulièrement attractive à l'échelle de la commune. Le site est à proximité immédiate du bourg historique et des bâtiments mairie-école. Au nord de la parcelle, débouche le chemin Garriguo Baysso, voie de sortie sur la RD45B du secteur Entrée Nord. Cette configuration est intéressante pour assurer les continuités urbaines. Dans sa partie orientale, le site présente une pente plus importante, ce qui constitue une sensibilité paysagère forte. Des plantations devront filtrer les vues, dans la continuité de l'existant.



**Fig. 2. Localisation de la zone à urbaniser Entrée Est**

## 1.2. PRESENTATION DES OBJECTIFS DE L'AMENAGEMENT

Le potentiel que représente ce secteur réside dans sa proximité du centre ancien et des équipements publics. Son développement va favoriser les déplacements doux et renforcer la perception du cœur du bourg.

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

## 1.3. SCHEMAS D'AMENAGEMENT

### 1.3.1. Qualité de l'insertion architecturale, urbaine et paysagère

Dans la continuité du tissu existant, le quartier, d'une densité minimale de 16 logts/ha (espaces publics et voirie compris) avec un minimum de 25 logements, sera composé de lots libres pour la construction de maisons individuelles en partie Est et de bâti groupé dans sa frange Ouest, en lien avec le centre bourg.

Des cheminements doux seront intégrés afin de relier le quartier aux équipements, notamment à l'école.

Deux typologies urbaines sont proposées :

- Des lots libres implantés le long de la voie centrale, avec implantation du bâti sur la rue, de manière à rappeler la forme urbaine du centre ancien,
- Une zone d'habitat intermédiaire de type maisons de bourg, composée de plusieurs appartements ; cet espace composera une transition entre le bourg et la zone lotie, transition articulée autour d'un espace public. Cette place pourra, dans le futur accueillir l'extension de l'école.

#### ➤ Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques

Pour le bâti intermédiaire :

Afin de prolonger la forme urbaine du bourg ancien, les constructions devront être implantées à l'alignement des voies ou des espaces publics. Un recul maximum de 3 mètres pourra être autorisé avec obligation de réalisation d'une clôture bâtie à l'alignement.

Les constructions seront implantées perpendiculairement ou parallèlement à la route départementale.

Pour les lots libres :

Dans le même objectif de prolonger la forme urbaine du bourg et de retrouver l'effet rue, les constructions doivent être implantées au plus proches de la voie interne dans la bande d'implantation représentée dans le schéma d'aménagement.

Les constructions seront implantées perpendiculairement ou parallèlement à la voie centrale.

### ➤ Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives

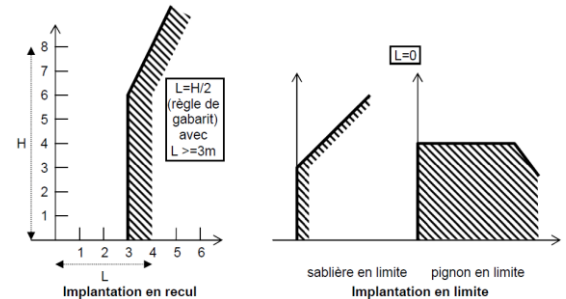
Pour le bâti intermédiaire :

Non réglementé.

Pour les lots libres :

Les constructions doivent s'implanter :

- soit en limite séparative,
- soit en recul de la limite séparative, la distance comptée horizontalement de tout point de ce bâtiment au point de la limite séparative qui en est le plus rapproché doit être au moins égale à la moitié de la différence d'altitude entre ces deux points, sans pouvoir être inférieure à 3 m.



### ➤ Les espaces collectifs

Les espaces en cœur d'îlot du bâti groupé feront l'objet d'un aménagement de type « espace partagé » : revêtement de voirie qualitatif, plantations d'arbres. Ces placettes devront être reliées à l'espace public Sud et aménagées en continuité (même revêtement, même vocabulaire urbain). Des plantations d'arbres sépareront l'îlot de bâti groupé de la voirie principale.

### ➤ L'insertion paysagère du quartier

Au Nord, des plantations d'alignement seront mises en place sur le talus. Les essences retenues feront référence à l'image rurale : érables champêtres, noisetiers, chênes ou arbres fruitiers.

Au sud, afin d'améliorer la transition entre l'espace urbanisé et les champs cultivés, une haie bocagère, composée d'essences locales (érables champêtres, aubépines, prunelliers, houx, ... ponctués de chênes) sera mise en place en limite des parcelles.

## 1.3.2. Les besoins en matière de stationnement

Pour le bâti intermédiaire :

Un espace de stationnements des véhicules motorisés sera implanté à raison de 2 véhicules par logement. Il devra comprendre des stationnements pour les vélos, à raison d'une place pour 3 logements (1,5 m<sup>2</sup> par place) avec un minimum de 10 m<sup>2</sup>.

Pour les lots libres :

Les lots libres devront pouvoir accueillir 2 stationnements sur leur parcelle. Le stationnement visiteur sera implanté le long de la voie.



### **1.3.3. La desserte des terrains par les voies et réseaux**

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

L'ensemble du quartier sera desservi par la création d'une voie, au débouché du chemin Guarriguo Baysso. A ce titre, le carrefour entre la départementale 45B et la nouvelle voie devra faire l'objet d'aménagements de manière à favoriser la sécurité des utilisateurs. Tout autre accès direct sur la RD45B sera interdit.

La création de cette voie permettra de desservir, à l'Est, les maisons individuelles, à l'Ouest, le bâti groupé.

Au Sud, l'espace public sera étendu, au contact direct de l'ilot bâti, relié au quartier par un cheminement doux.

Une concertation préalable avec le Conseil Départementale de la Haute-Garonne sera nécessaire pour définir les modalités d'accès sécurisé à la zone depuis la route départementale.

#### **➤ Les liaisons douces**

Une circulation séparée de la chaussée, réservée aux déplacements doux, sera aménagée vers la zone d'équipements (largeur minimale de 2,20 m dégagée de tout obstacle). Elle sera revêtue d'un matériau perméable.

Des circulations réservées aux piétons seront aménagées de façon à créer des parcours continus le long de la voie principale (largeur minimale de 1,50 m dégagée de tout obstacle).

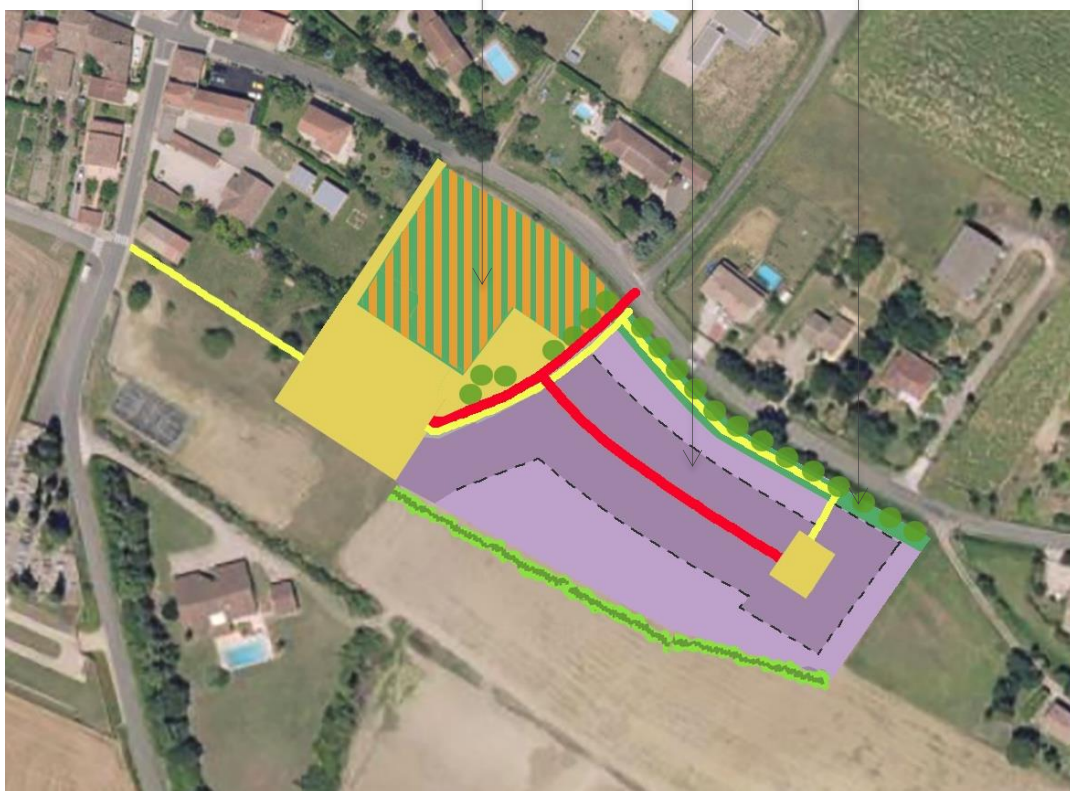
#### **➤ Le dimensionnement et le traitement des voies**

La voie principale devra obligatoirement intégrer des espaces de circulation dédiés aux piétons, accessibles aux PMR (largeur minimale 1,50 m). Les surlargeurs de chaussée, facteurs d'accélération de la vitesse automobile et d'imperméabilisation des sols seront évités (une voie de 5,00 m est suffisante en desserte résidentielle).

La voie secondaire de desserte des lots individuels ne devra pas excéder 5,00 m de large. Afin de renforcer le caractère champêtre et de limiter l'imperméabilisation, les bas-côtés seront maintenus enherbés.

Le cheminement doux, reliant le quartier à la RD61 devra être revêtu d'un matériau perméable.

-  Zone d'implantation du bâti
-  Lots libres
-  Zone d'implantation du bâti
-  Espace public
-  Espace tampon végétalisé
-  Voie principale
-  Cheminement doux
-  Haie champêtre



**Fig. 3. Schéma d'aménagement du secteur Entrée Est**

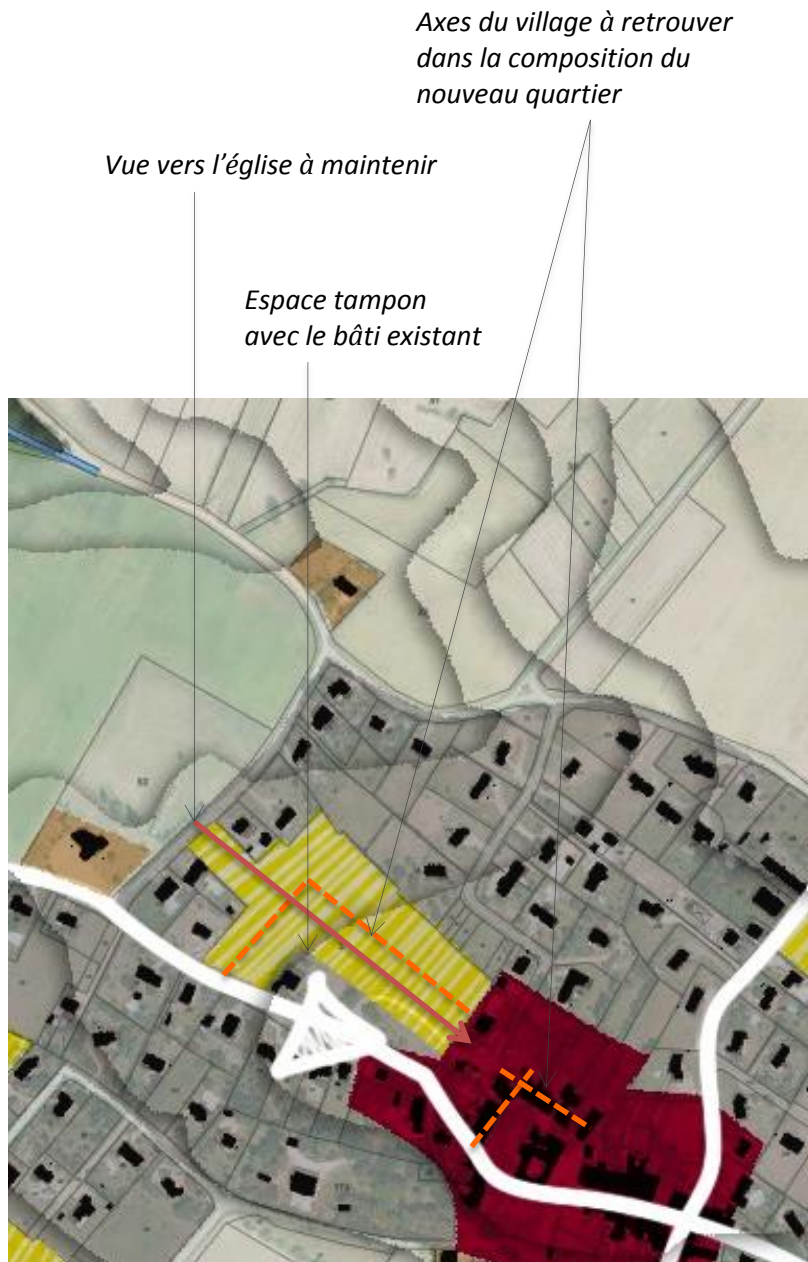
## 2. SECTEUR 2 – CENTRE BOURG

### 2.1. PRESENTATION DU CONTEXTE ET DES ENJEUX DU SITE

Le site s'insère, en dent creuse dans le tissu urbain et prolonge le centre ancien sur sa partie Ouest. Il bénéficie d'une vue Ouest/Est vers l'église. Il est bordé par la route départementale 45B au Sud, par le chemin de l'Ormeau à l'Ouest et par le chemin du forgeron à l'Est. Deux maisons anciennes sont implantées au Sud, en bordure de la RD35B et s'ouvrent sur un parc arboré récemment. Une voie d'accès depuis le chemin du forgeron constitue l'entrée à la parcelle. Un quartier résidentiel prend place au Nord, organisé le long des voies périphériques. Une parcelle libre le long du chemin de l'Ormeau permettra d'améliorer le maillage routier et de raccrocher le quartier au centre bourg.



**Fig. 4.** Photos du site : en haut, les chemins de l'Ormeau et du forgeron ; au centre, vue vers le clocher de l'église ; en bas, la voie d'accès depuis le chemin du forgeron



**Fig. 5. Les enjeux sur le secteur du centre bourg**

Le potentiel d'aménagement de ce secteur réside essentiellement dans sa proximité du centre historique et sa liaison directe vers la place de l'église. Le bâti du centre ancien s'est implanté sur deux lignes perpendiculaires autour de la place, mettant en scène l'espace public et offrant un lieu de vie convivial. Les façades sont en front de rue et les maisons sont mitoyennes, ce qui renforce le caractère remarquable de l'espace urbain du bourg.

## **2.2. PRESENTATION DES OBJECTIFS DE L'AMENAGEMENT**

Le développement urbain de cette zone, dans la continuité du bourg ancien, devra assurer un lien urbain, et une perméabilité pour les déplacements en modes doux, notamment vers la mairie et l'école (perméabilité Est/Ouest). La composition générale du nouveau quartier s'établira autour d'une nouvelle voie structurante Est/Ouest, bordée d'un cheminement doux, dans l'axe de la vue vers l'église. Un accès perpendiculaire, depuis la route départementale, permettra de prolonger la structure du bourg ancien.

Le quartier devra se référer à la typologie du centre ancien, en privilégiant la forme urbaine des maisons en bandes (alignements, maisons mitoyennes avec jardins sur l'arrière). Les espaces de transition vers les quartiers résidentiels seront composés de lots libres, renforçant la mixité urbaine.

Une zone tampon plantée sera aménagée au Sud, afin de limiter les vis à vis vers les maisons et leurs jardins.

## **2.3. SCHEMAS D'AMENAGEMENT**

Dans une volonté de programmation du développement de son bourg en cohérence avec les équipements existants ou à créer, l'ouverture à l'urbanisation de cette zone à urbaniser AU2 ne pourra être possible qu'à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2020 à la condition que 70% minimum des déclarations d'ouverture de chantier des lots prévus dans la zone AU1 soient délivrés.

### **2.3.1. Qualité de l'insertion architecturale, urbaine et paysagère**

Avec une densité minimale de 13 logts/ha (espaces publics et voirie compris) et un minimum de 30 logements, la forme urbaine retenue sera celle des maisons mitoyennes sur un parcellaire étroit avec les jardins à l'arrière. Sur les limites Ouest et Nord, le découpage irrégulier du secteur permet de dégager une petite série de lots libres, accessibles par le chemin de l'Ormeau pour la partie Ouest et par le chemin du Forgeron pour la partie Nord.

#### **➤ Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques**

Sur l'ensemble de la zone AU, les constructions seront implantées perpendiculairement ou parallèlement aux voies, comme représenté sur le schéma d'aménagement.

Pour le bâti en bande :

Afin de prolonger la forme urbaine du bourg ancien, les constructions devront être implantées à l'alignement des voies ou des espaces publics. Un recul maximum de 3 mètres pourra être autorisé avec obligation de réalisation d'une clôture bâtie à l'alignement.

Pour les lots libres :

Les constructions doivent être implantées à l'alignement des voies. Un recul maximum de 5 mètres pourra être autorisé avec obligation de réalisation d'une clôture plantée à l'alignement.

### ➤ Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives

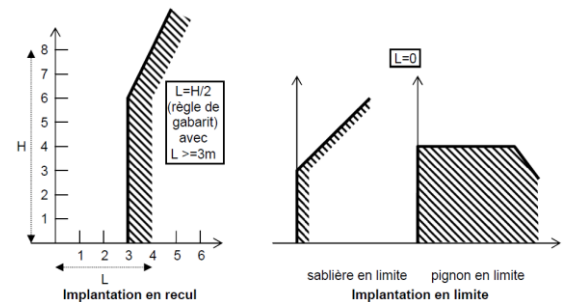
#### Pour le bâti en bande :

Les constructions devront être jumelées sur un minimum de deux lots consécutifs.

#### Pour les lots libres :

Les constructions doivent s'implanter :

- soit en limite séparative,
- soit en recul de la limite séparative, la distance comptée horizontalement de tout point de ce bâtiment au point de la limite séparative qui en est le plus rapproché doit être au moins égale à la moitié de la différence d'altitude entre ces deux points, sans pouvoir être inférieure à 3 m.



### ➤ Les espaces collectifs

La place des espaces publics est importante dans ce secteur où la densité sera importante. On peut distinguer trois types d'aménagement :

- une placette sur laquelle donnent deux façades bâties, espace à aménager en accordant une large place aux plantations et aux espaces en pleine terre de manière à ne pas concurrencer la place publique du bourg ancien,
- une zone de stationnements, sous couvert végétal,
- l'espace tampon au Sud, généreusement planté, qui participe à renforcer la perspective vers le bourg et accompagne le cheminement piéton.

### ➤ L'insertion paysagère du quartier

La densité de bâti permet de laisser une large part de l'espace aux espaces plantés, notamment aux jardins privatifs qui créent des transitions paysagères en périphérie du secteur.

En complément, la limite Nord sera plantée d'une haie bocagère.

Les essences végétales seront choisies dans la palette des plantes locales, à l'image champêtre : chênes, érables, tilleuls, ormes, noisetiers, aubépines, prunelliers ....

## 2.3.2. Les besoins en matière de stationnement

Le stationnement des véhicules motorisés des occupants et usagers des constructions doit être assuré en dehors des voies publiques et correspondre aux besoins de la construction.

#### Pour le bâti en bande :

Un espace de stationnements (2 places de stationnements par logement) sera implanté sur la zone représentée sur le schéma d'aménagement ; il sera planté d'arbres de manière à proposer un couvert ombragé. Il devra comprendre des stationnements pour les vélos, à raison d'une place pour 3 logements (1,5 m<sup>2</sup> par place) avec un minimum de 10 m<sup>2</sup>.

Pour les lots libres :

Les lots libres devront pouvoir accueillir 2 stationnements sur leur parcelle.

### 2.3.3. La desserte des terrains par les voies et réseaux

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

L'ensemble du quartier sera desservi par la création d'une voie structurante, reliant le chemin de l'Ormeau, à l'Ouest, et le chemin du Forgeron, à l'Est. Cette voie sera complétée par une perpendiculaire la reliant à la RD45B, accessible seulement dans le sens de la sortie, afin de ne pas engendrer un aménagement de carrefour trop important sur la route départementale.

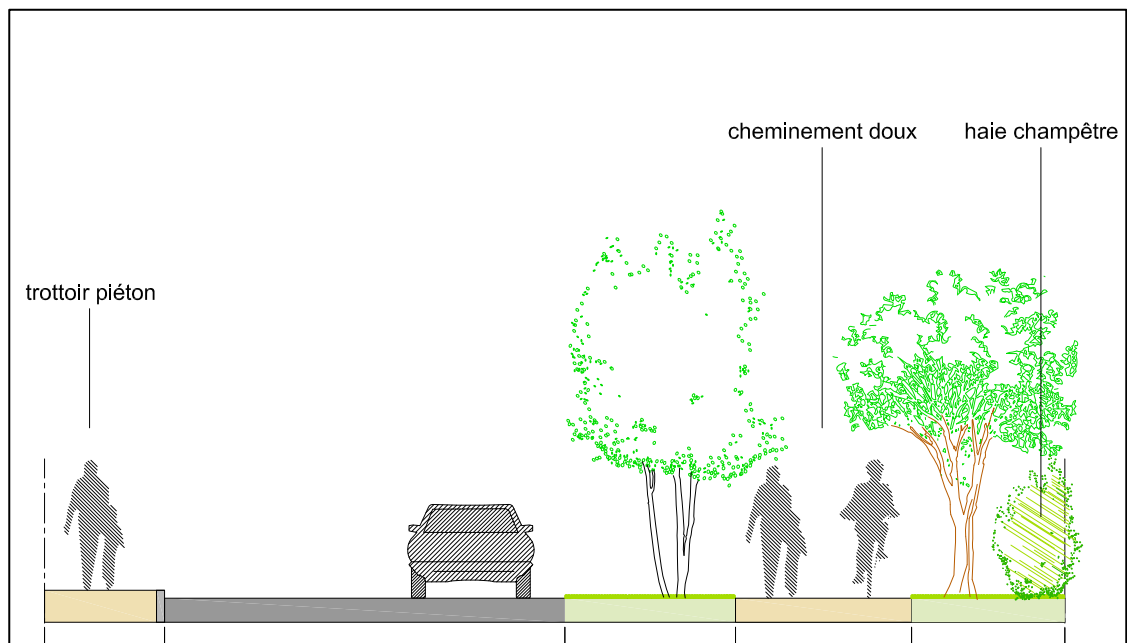
Une concertation préalable avec le Conseil Départemental de la Haute-Garonne sera nécessaire pour définir les modalités d'accès sécurisé à la zone depuis la route départementale.

#### ➤ Le dimensionnement et le traitement des voies

Sur la voie principale, les surlargeurs de chaussée, facteurs d'accélération de la vitesse automobile et d'imperméabilisation des sols seront évitées (une voie de 5 m est suffisante en centre bourg).

La voie secondaire sera en sens unique entrant vers le quartier, une largeur de 3,50 m est suffisante. Les bas-côtés seront enherbés afin de renforcer le caractère champêtre.

Le cheminement doux, reliant le chemin de l'Ormeau au chemin du Forgeron devra être revêtu d'un matériau perméable.



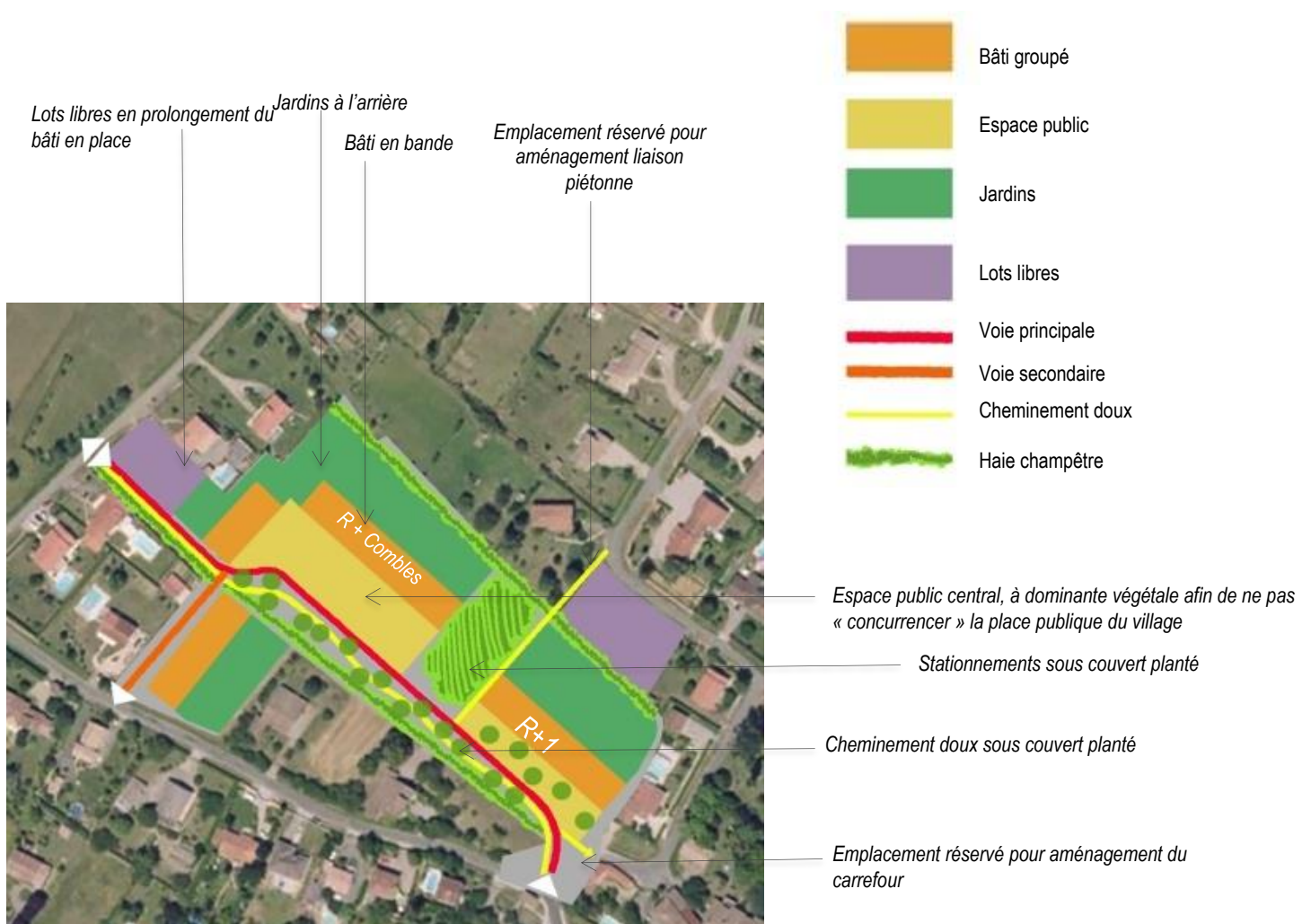
**Fig. 6. Profil en travers sur la voie principale et le cheminement doux vers le centre bourg**

### ➤ Les liaisons douces

Deux circulations séparées de la chaussée, réservées aux déplacements doux seront mises en œuvre :

- l'axe Est/Ouest, le long de la voie structurante, sous un couvert végétal,
- un cheminement Nord/Sud, dans le prolongement du chemin du Forgeron.

Elles seront de largeurs minimales de 2,20 m dégagées de tout obstacle, accessibles aux PMR.



**Fig. 7. Schéma d'aménagement du secteur Centre Bourg**



## **3. SECTEUR 3 – ENTREE NORD**

### **3.1. PRESENTATION DU CONTEXTE ET DES ENJEUX DU SITE**

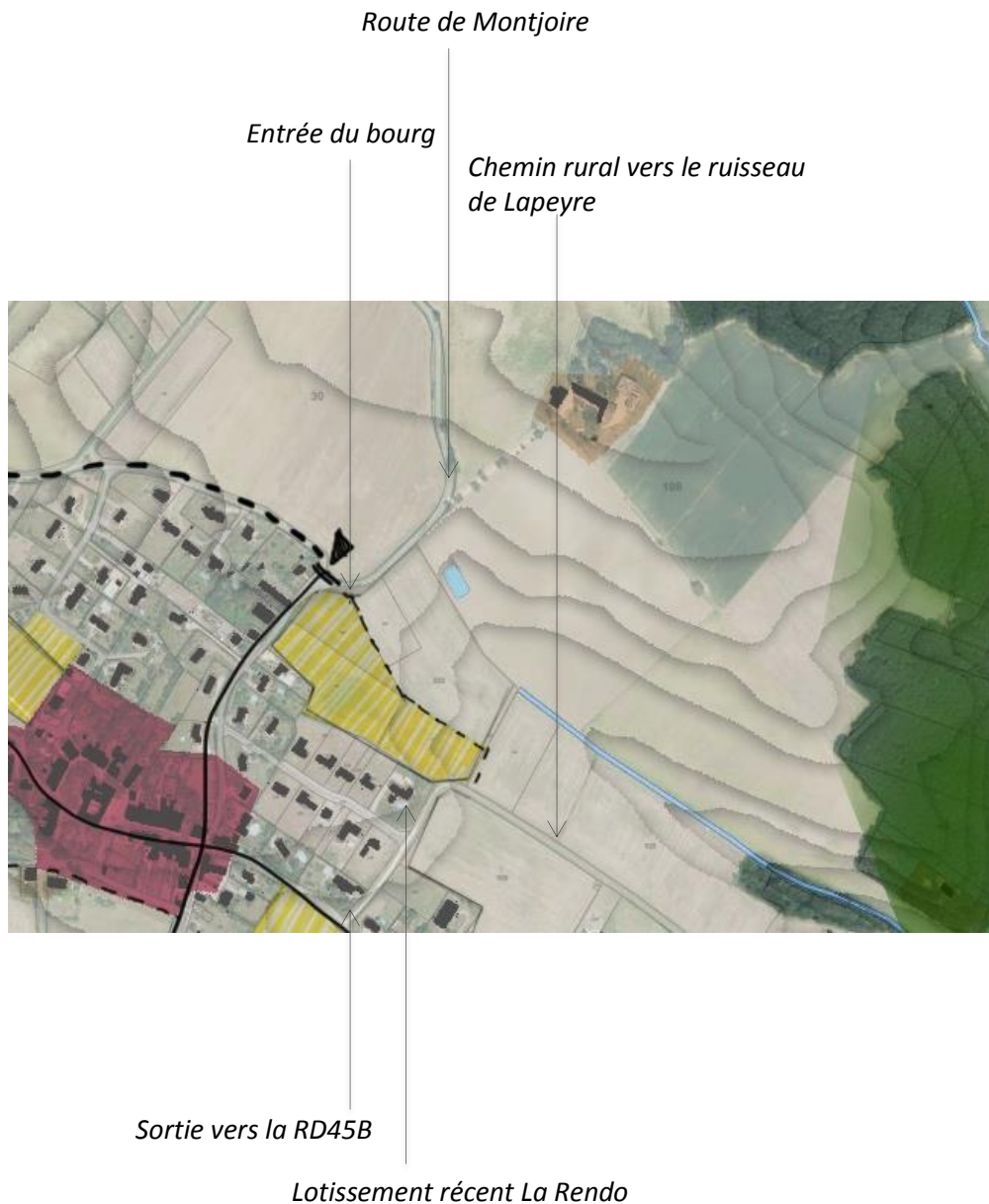
Le site s'insère à la frange Nord du bourg, face aux premières habitations qui longe la route de Montjoire (bâti ancien en front de rue qui resserre la perception et marque l'entrée du village). Ce quartier est accompagné de jardins et les arbres participent à la silhouette du bourg depuis le lointain.

Au Sud de la parcelle, le lotissement La Rendo a été construit récemment, organisé autour de la voie du même nom, sur deux lignes bâties, renforçant l'épaisseur du bourg. Le chemin de Guarriguo Baysso permet la sortie sur la RD45B. Cependant, la perception du front bâti, en limite de l'espace rural, est un peu « brutale », en l'absence de structure végétale.

Des chemins ruraux passent aux environs et présentent un potentiel de maillage, notamment vers le ruisseau de Lapeyre et sa ripisylve.



**Fig. 8. Photos du secteur Entrée Nord : en haut, vue lointaine de l'entrée du bourg ; au milieu, le nouveau lotissement ; en bas, le futur accès depuis la route de Montjoire**



**Fig. 9. Les enjeux sur le secteur Entrée Nord**

### 3.2. PRESENTATION DES OBJECTIFS DE L'AMENAGEMENT

Le développement urbain de cette zone, en entrée de bourg, devra permettre, à la fois le bouclage avec la rue du lotissement et l'amélioration de la perception de l'entrée du village depuis la route de Montjoire. Le contour de la zone urbanisée du bourg sera redessiné, en alignement avec la partie Ouest, et la transition paysagère sera améliorée. L'implantation du nouveau quartier d'habitations devra aussi favoriser le maillage des liaisons douces vers le bourg et vers le ruisseau de Lapeyre.

### 3.3. SCHEMAS D'AMENAGEMENT

Dans une volonté de programmation du développement de son bourg en cohérence avec les équipements existants ou à créer, l'ouverture à l'urbanisation de cette zone à urbaniser AU3 ne pourra être possible qu'à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2025 à la condition que 70% minimum des déclarations d'ouverture des lots prévus dans la zone AU2 soient délivrés.

#### 3.3.1. Qualité de l'insertion architecturale, urbaine et paysagère

Afin de rechercher une densité minimale de 10 logts/ha (espaces publics et voirie compris) avec un minimum de 25 logements, deux typologies urbaines sont proposées :

- Des lots libres implantés le long de la voie centrale, parallèlement aux courbes de niveau, dans la continuité de l'orientation du village sur la terrasse,
- Une zone d'habitat intermédiaire de type maison en bandes sur la partie la plus proche de la route de Montjoire, implantation qui rappelle celle du bâti ancien présent de l'autre côté de la route et qui renforce le resserrement en entrée de village.

#### ➤ Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques

Pour le bâti en bande :

Afin de marquer l'entrée de village, les constructions seront implantées perpendiculairement à la voie départementale.

Les constructions doivent être implantées :

- à 10 m de l'axe des routes départementales,
- à 5 m de l'axe des autres voies publiques

Pour les lots libres :

Les constructions doivent être implantées perpendiculairement ou parallèlement à la voie à 5m minimum de l'axe des voies publiques.

#### ➤ Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives

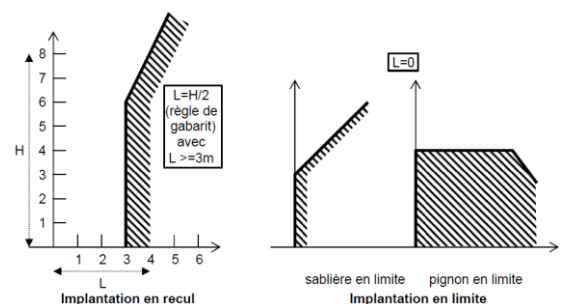
Pour le bâti en bande :

Les constructions devront être jumelées sur un minimum de deux lots consécutifs.

Pour les lots libres :

Les constructions doivent s'implanter :

- soit en limite séparative,
- soit en recul de la limite séparative, la distance comptée horizontalement de tout point de ce bâtiment au point de la limite séparative qui en est le plus rapproché doit être au moins égale à la moitié de la différence d'altitude entre ces deux points, sans pouvoir être inférieure à 3 m.



➤ **Les espaces collectifs**

A l'entrée du quartier, une zone plantée en bosquets sera dégagée et sera le support d'activités conviviales. Ces plantations permettront aussi de former une silhouette végétale qui participera à la meilleure intégration du quartier depuis les vues lointaines.

➤ **L'insertion paysagère du quartier**

En complément des bosquets précédemment décrits, une lisière champêtre sera plantée en limite Nord de la parcelle afin d'intégrer les nouvelles constructions et d'améliorer la transition entre l'espace urbanisée et les champs cultivés. Cette structure plantée sera de type haie bocagère, composée d'essences locales (érables champêtres, aubépines, prunelliers, houx... ponctués de chênes).

Au sud, une bande plantée sera mise en œuvre afin de limiter les vis à vis vers le lotissement Les Tournesols, de type haie bocagère (érables champêtres, aubépines, prunelliers, houx...).

### **3.3.2. Les besoins en matière de stationnement**

Pour le bâti en bande :

Un espace de stationnements des véhicules motorisés (2 places de stationnements par logement) sera implanté sur la zone représentée sur le schéma d'aménagement ; il sera planté d'arbres de manière à proposer un couvert ombragé. Il devra comprendre des stationnements pour les vélos, à raison d'une place pour 3 logements (1,5 m<sup>2</sup> par place) avec un minimum de 10 m<sup>2</sup>.

Pour les lots libres :

Les lots libres devront pouvoir accueillir 2 stationnements sur leur parcelle. Le stationnement visiteur sera implanté le long de la voie, comme indiqué sur le profil en travers.

### **3.3.3. La desserte des terrains par les voies et réseaux**

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

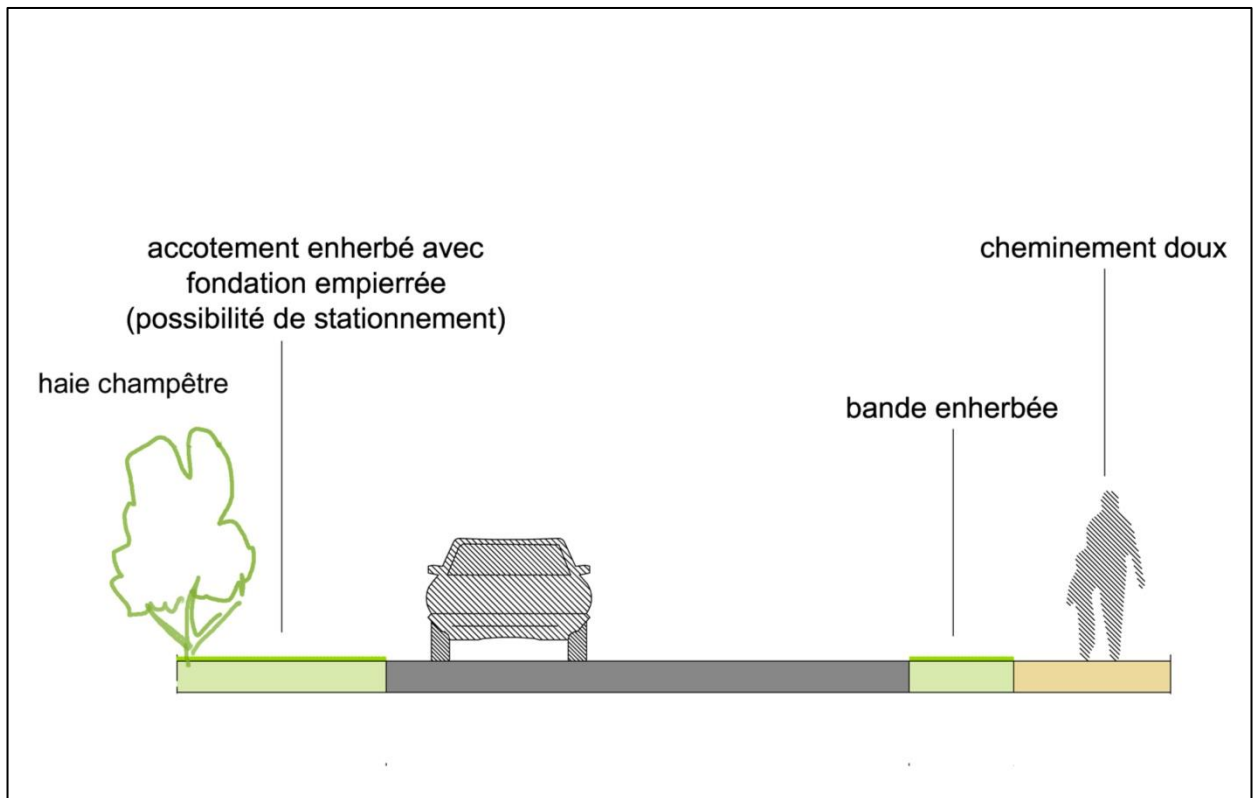
L'ensemble du quartier sera desservi par la création d'une voie structurante, reliant la route de Montjoire et le chemin de Guarriguo Baysso. Le carrefour avec la route de Montjoire devra faire l'objet d'un aménagement sécurisant l'entrée et la sortie et renforçant la perception de l'entrée du bourg.

Une concertation préalable avec le Conseil Départemental de la Haute-Garonne sera nécessaire pour définir les modalités d'accès sécurisé à la zone depuis la route départementale.

➤ **Le dimensionnement et le traitement des voies**

La voie de desserte devra obligatoirement intégrer des espaces de circulation dédiés aux piétons, accessibles aux PMR (largeur minimale 1,50 m). Les surlargeurs de chaussée, facteurs d'accélération de la vitesse automobile et d'imperméabilisation des sols seront évités (une voie de 5 m est suffisante en desserte résidentielle).

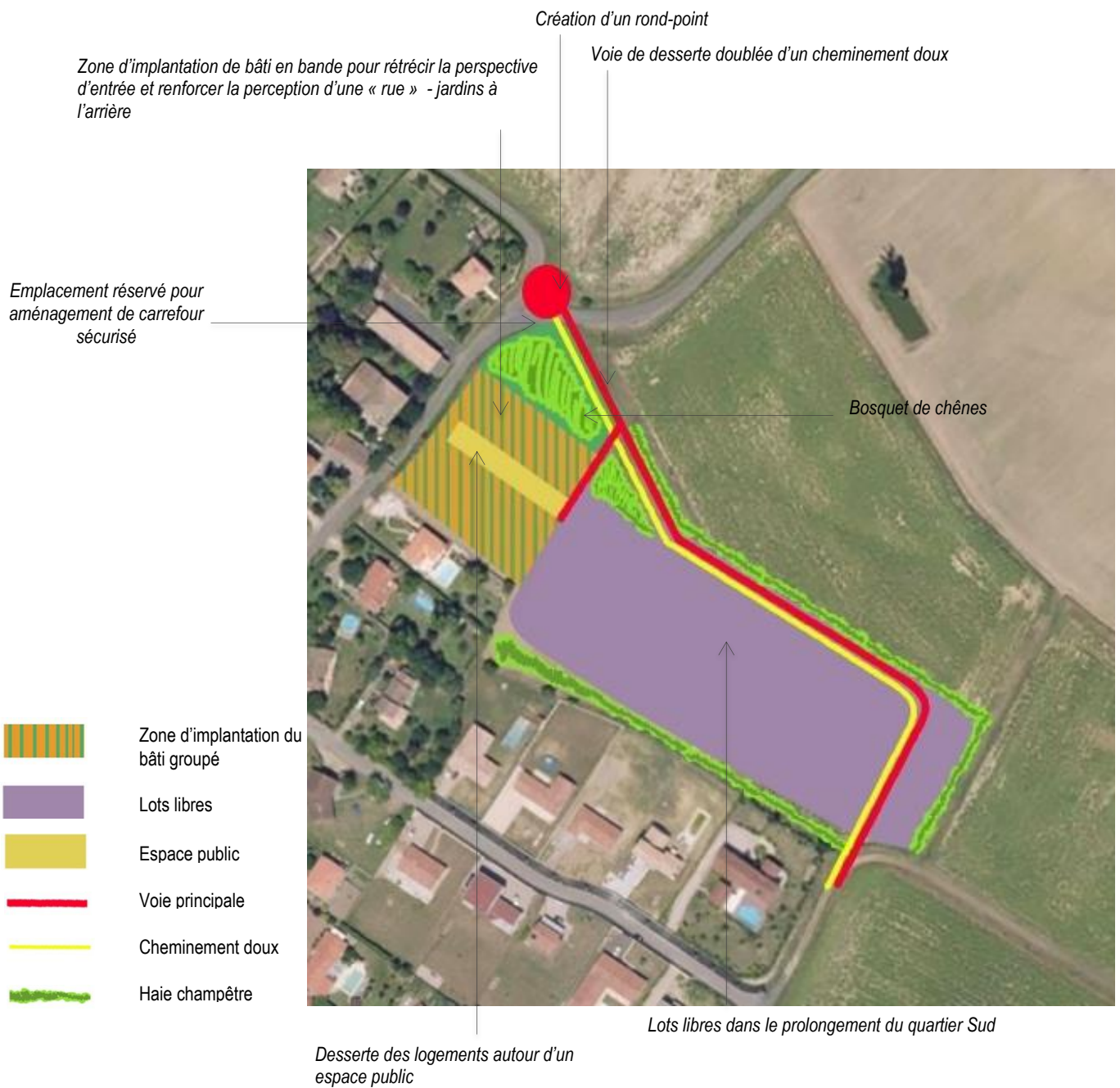
Afin de renforcer le caractère champêtre, les bas-côtés seront enherbés avec fondation empierrée de manière à rendre possible le stationnement le long de la voie.



**Fig. 10. Profil en travers sur la voie principale et le cheminement doux**

#### ➤ Les liaisons douces

Un cheminement doux sera aménagé le long de la voie de desserte ; il permettra de relier le quartier et d'insérer le cheminement vers les itinéraires existants, notamment vers le ruisseau de Lapeyre par le chemin rural de Guarriguo Baysso. Il sera implanté de façon à créer des parcours continus le long de la voie principale (largeur minimale de 1,50 m dégagée de tout obstacle).

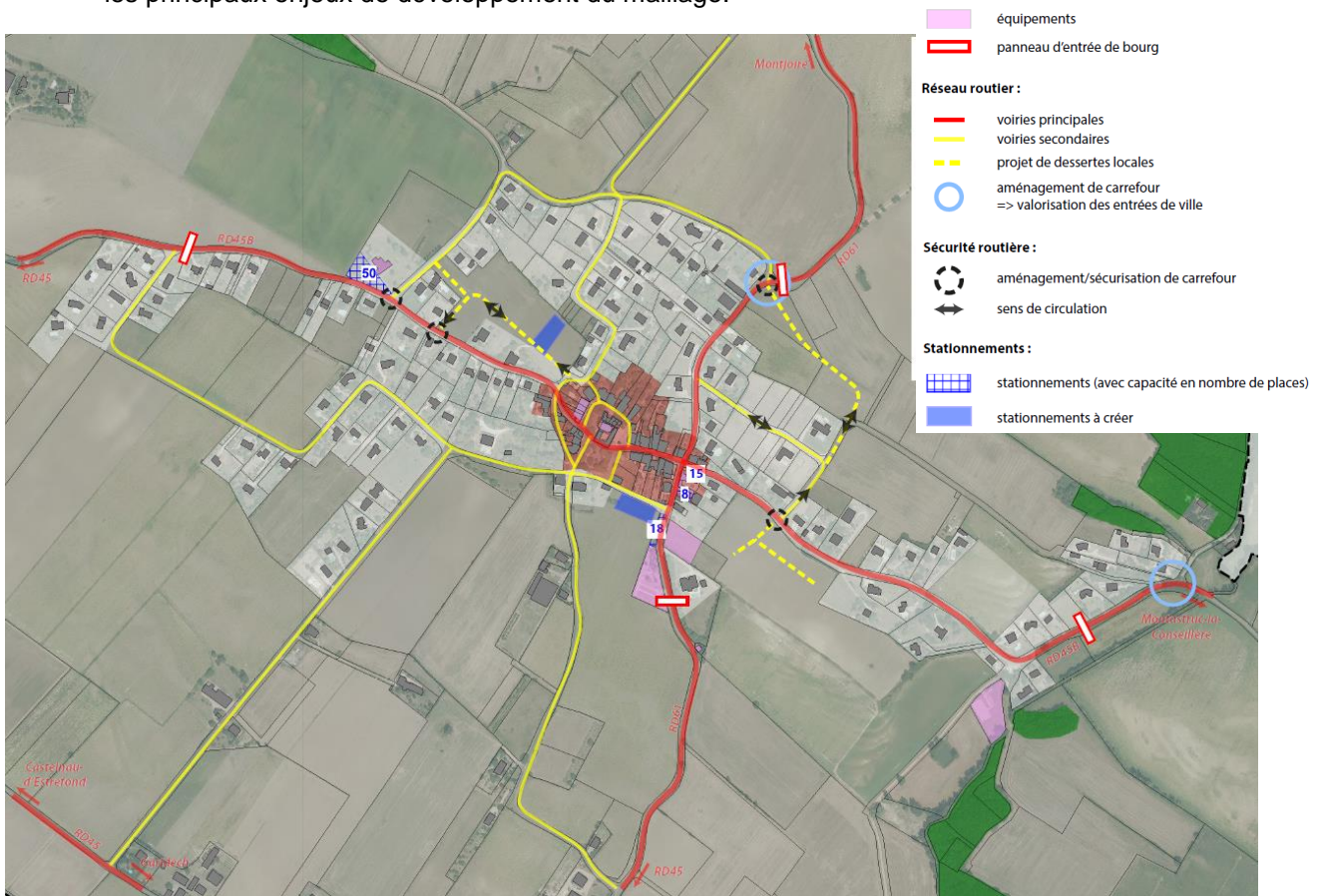


**Fig. 11. Schéma d'aménagement du secteur Entrée Nord**

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

## 1. LE RESEAU VIAIRE

La carte ci-après dresse le diagnostic du maillage routier existant sur le bourg de Bazus et identifie les principaux enjeux de développement du maillage.



## 2. LE MAILLAGE PIETONNIER PROJETE

La carte ci-après dresse le diagnostic du maillage piéton existant sur le bourg de Bazus et identifie les principaux enjeux de développement du maillage.



## 3. MODALITE DE REALISATION

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

- prévoir des emplacements réservés sur les secteurs déjà urbanisés afin de trouver des perméabilités piétonnes entre certains quartiers,
- définir des principes de desserte piétonne dans les orientations d'aménagement territorialisés sur les secteurs stratégiques que sont le secteur située entre l'église et la salle des fêtes notamment ou les secteurs en entrée Nord et Est de bourg.