

DEPARTEMENT DE LA HAUTE-GARONNE

PINS-JUSTARET

4 – ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

REVISION 1

REVISION 1			
Arrêté	Enquête Publique		Approuvé
27 juin 2019	12 novembre 2019	13 décembre 2019	25 février 2020

SOMMAIRE

Le contexte général	2
Secteur « La Vignasse »	4
CONTEXTE	4
VOCATION.....	5
INTEGRATION PAYSAGERE	5
TYPE D'HABITAT	6
QUALITE ARCHITECTURALE.....	10
ESPACES PUBLICS	10
AXES DE CIRCULATION	10
PROGRAMMATION ET PHASAGE	11
Secteur « Hameau de Longuebrune » / « LeGrand Vigné »	12
CONTEXTE	12
VOCATION.....	12
INTEGRATION PAYSAGERE	12
TYPE D'HABITAT	13
QUALITE ARCHITECTURALE.....	13
ESPACES PUBLICS	13
AXES DE CIRCULATION	13
PROGRAMMATION ET PHASAGE	14
PRINCIPES D'AMENAGEMENT	14
VOCATION.....	16
INTEGRATION PAYSAGERE	16
TYPE D'HABITAT	17
QUALITE ARCHITECTURALE.....	17
AXES DE CIRCULATION	17
PROGRAMMATION ET PHASAGE	17
PRINCIPES D'AMENAGEMENT	18
Secteur de « Figarèdes »	21
CONTEXTE	21
VOCATION.....	21
INTEGRATION PAYSAGERE	21
TYPE D'HABITAT	22
QUALITE ARCHITECTURALE.....	23
ESPACES PUBLICS	23
AXES DE CIRCULATION	23
PROGRAMMATION ET PHASAGE	23
PRINCIPES D'AMENAGEMENT	24
Secteur « Rue Sainte-Barbe »	25
CONTEXTE	25
INTEGRATION PAYSAGERE	25
TYPE D'HABITAT	25

QUALITE ARCHITECTURALE	26
AXES DE CIRCULATION	26
STATIONNEMENT.....	26
PROGRAMMATION ET PHASAGE.....	26
PRINCIPES D'AMENAGEMENT	27
Secteur de « Malrivière » (vocation habitat)	28
CONTEXTE.....	28
VOCATION	29
INTEGRATION PAYSAGERE.....	29
TYPE D'HABITAT	29
QUALITE ARCHITECTURALE	32
ESPACES PUBLICS.....	32
AXES DE CIRCULATION	33
PROGRAMMATION ET PHASAGE.....	36
Secteur de « Malrivière » (vocation activités)	37
CONTEXTE.....	37
VOCATION	37
INTEGRATION PAYSAGERE.....	37
QUALITE ARCHITECTURALE	37
AXES DE CIRCULATION	37
PROGRAMMATION ET PHASAGE.....	37
PRINCIPES D'AMENAGEMENT.....	38
Secteur du « Parc de la Mairie »	39
CONTEXTE.....	39
VOCATION	39
INTEGRATION PAYSAGERE.....	39
AXES DE CIRCULATION	40
PROGRAMMATION ET PHASAGE.....	40
Secteur de la « Croisette »	41
CONTEXTE.....	41
VOCATION	41
INTEGRATION PAYSAGERE.....	42
TYPE D'HABITAT	42
TYPE D'ACTIVITES	42
QUALITE ARCHITECTURALE	42
AXES DE CIRCULATION	42
STATIONNEMENT.....	42
PROGRAMMATION ET PHASAGE.....	42
PRINCIPES D'AMENAGEMENT	43
Echéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser	44

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).

Neuf secteurs concernés par les orientations d'aménagement et de programmation

Neuf secteurs ont été définis afin de penser l'urbanisation future de la commune de Pins-justaret :

- Secteur « La Vignasse » (deux tranches)
- Secteur « Malrivière » à vocation d'habitat (trois tranches)
- Secteur « Malrivière » à vocation d'activités économique
- Secteur « Hameaux de Longuebrune/Le Grand Vigné »
- Secteur « Figaredes »
- Secteur « Le parc de la Mairie »
- Secteur « La Croisette »
- Secteur « Rue Sainte-Barbe »



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

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation sont en adéquation avec les préconisations définies par le SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine.

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 la commune de Pins-Justaret 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 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.

Les coteaux



Les vues sur le grand paysage sont à préserver et à valoriser dans les Orientations d'Aménagement et de Programmation.

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 et de Programmation de créer des espaces verts et de favoriser la plantation d'arbres le long des axes structurants.



Les berges de l'Ariège et leur ripisylve

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



Bâti traditionnel sur rue – centre-bourg



Ferme traditionnelle



Habitat mitoyen – seuil aménagé en espace vert



Habitat individuel – aménagement très minéral de l'espace public

SECTEUR « LA VIGNASSE »

CONTEXTE



Accolé au centre-ville et à proximité des équipements publics (mairie, école et lycée), le secteur « La Vignasse » est un site stratégique à forts enjeux urbanistiques puisqu'il représente 4,9 hectares en sortie directe de centre-bourg, à mi-chemin entre celui-ci et le groupe scolaire.

Le site est accessible depuis la RD 56 (axe principal qui traverse le centre-ville), le chemin des Espérances au Sud et le chemin de la Cépette au Nord.

Un habitat dense et mitoyen, caractéristique d'une morphologie villageoise prend place autour de la RD 56. S'y retrouve un habitat traditionnel fait de briques et galets, parfois crépi.

Des constructions plus récentes sont présentes au Nord-Est de la zone. Elles s'organisent sous la forme d'un lotissement. Un habitat mixte (maisons individuelles, mitoyennes et petits collectifs en R+1) s'y est développé.

L'urbanisation future du site devra être pensée comme une extension du centre-bourg en s'appuyant sur la morphologie urbaine alentour. Les constructions devront respecter les formes architecturales existantes (matériaux, hauteur et implantation).

S'appuyer sur l'existant

Afin d'intégrer l'urbanisation future au paysage urbain de la commune il est important de s'appuyer sur le maillage existant et les équipements alentours. Les voies de circulations devront faire le lien entre les différents quartiers et faciliter les déplacements entre les équipements publics.

Depuis le site, le clocher de l'église est visible. L'église est un élément de repère dans le paysage communal. Il est important de conserver/créer des connexions physiques et visuelles depuis le site à aménager vers le centre historique.



Point de vue sur l'église à préserver



Collectifs en R+1

Ch. de la Cépette

Accès à créer

VOCATION

Ce secteur a une vocation principale d'habitation.

Il doit également constituer le prolongement du centre-bourg et faire le lien avec les quartiers existants limitrophes.

Du stationnement est prévu au Sud du secteur permettant d'être mutualisé : pour les usagers du groupe scolaire ainsi que pour les visiteurs du quartier d'habitation.

INTEGRATION PAYSAGERE

Afin d'assurer l'intégration paysagère de ce nouveau quartier, celui-ci reprendra les codes architecturaux des constructions voisines. A l'Ouest du bâti en alignement correspondant à la trame urbaine du centre-bourg historique est attendu. Au Nord-Est, la forme circulaire observée plus haut devra être étendue afin d'encadrer le centre-bourg et notamment la place de l'Eglise.

Le cône de vue depuis le groupe scolaire vers le clocher de l'Eglise devra être maintenu et valorisé par les aménagements prévus.

Le secteur devra être planté d'essences locales, conformes à la charte de l'arbre rédigée en annexe du règlement écrit.



TYPE D'HABITAT

Trois types d'habitats sont prévus pour le secteur : De l'habitat individuel, de l'habitat mitoyen et du collectif en R+1. L'organisation spatiale de ces différents types d'habitats est déterminé selon les formes urbaines limitrophes.

40% minimum de logements sociaux (en nombre de logements) sont imposés sur l'ensemble de l'opération, dont :

- ↳ 30% minimum de logements sociaux locatifs
- ↳ 10% minimum de logements sociaux en accession et logements adaptés (Personnes à Mobilité Réduite et seniors)

Le logement social ou adapté ne doit pas être uniquement présent dans l'habitat collectif.

Schéma d'intention présenté à titre d'exemple



A l'image des morphologies urbaines présentes sur le secteur, l'urbanisation en limite de la RD56 est dense puis se relache en direction du lycée. De l'habitat mitoyen avec façades sur rue est proposé le long de la RD 56. En cœur d'îlot, des maisons mitoyennes s'organisent par deux. Et enfin, de l'habitat individuel est préconisé sur la partie Est du secteur.

Par déplacement de pixel, la densité autorisée sur ce secteur est de 30 à 35 logements/hectare permettant la création d'environ 150 logements.

L'emprise au sol devra être comprise entre 30 et 40% par unité foncière.

Front bâti sur rue :

L'urbanisation du secteur va constituer la nouvelle entrée du centre-ville de Pins-Justaret. Afin de marquer cette limite et d'intégrer les nouvelles habitations au cœur de village il est important de s'appuyer sur la trame urbaine villageoise. C'est donc un bâti sur rue et mitoyen qui est préconisé autour de la RD 56. Les façades donnent corps à la rue et marquent la limite entre l'espace public et l'espace privé. A l'image des maisons villageoises, le jardin privé se trouve en arrière cour.

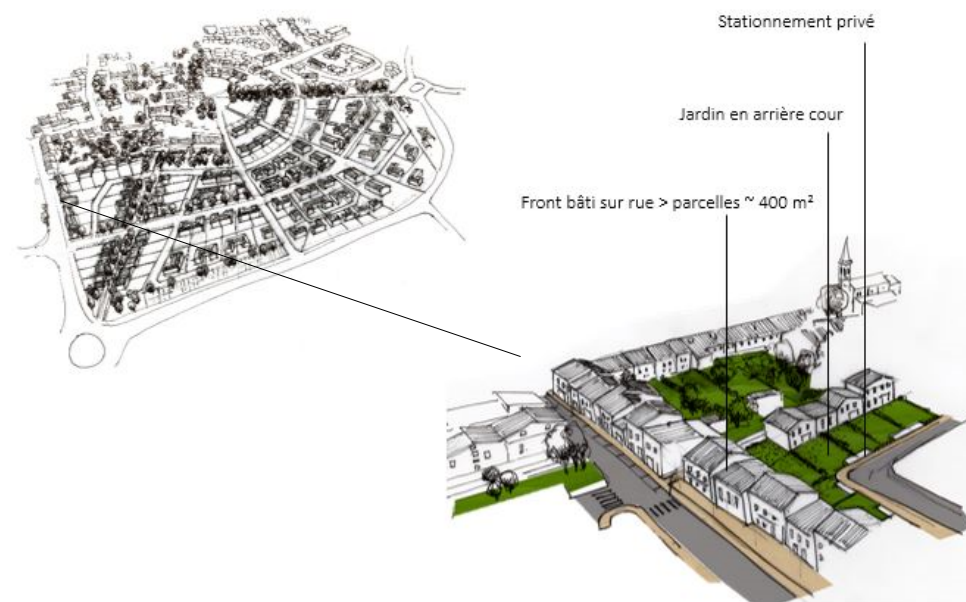


Schéma d'intention présenté à titre d'exemple

Un front bâti pour souligner la perspective sur l'église :

Depuis l'école élémentaire un sentier piéton est aménagé. Il traverse le site d'étude dans sa longueur. Ce sentier permet à la fois de sécuriser l'accès depuis le nouveau quartier jusqu'à l'école et de conserver la perspective sur le clocher de l'église. Afin de souligner ce cône de vue, les maisons mitoyennes sont construites en limite du sentier piéton. L'opération se veut dense et devient une extension du centre bourg. Le sentier se poursuit à l'Ouest et connecte le quartier au parc de la mairie.

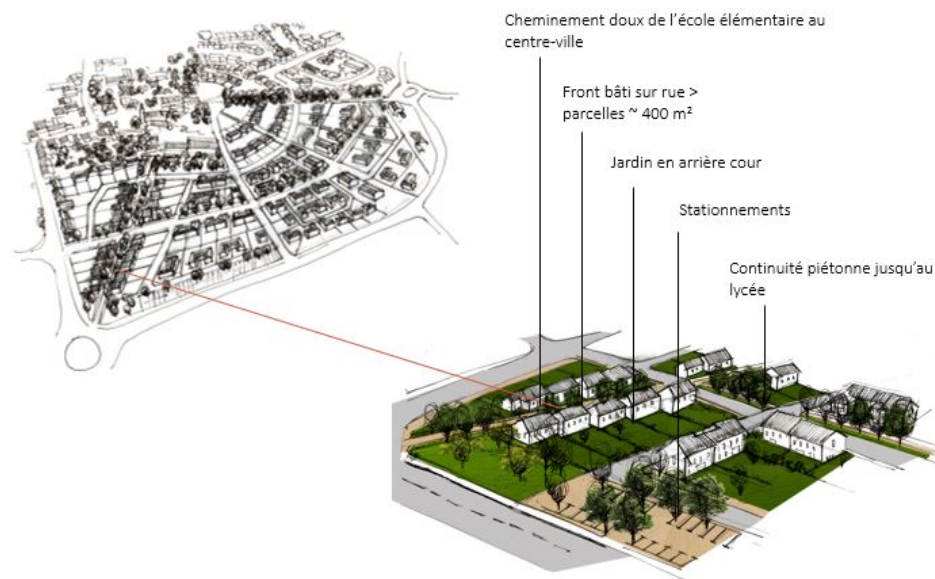


Schéma d'intention présenté à titre d'exemple

De l'habitat collectif en R+1,5 maximum :

Deux types d'habitats collectifs intègrent le projet d'aménagement. Un habitat collectif en R+1,5 maximum avec une emprise au sol par unité foncière maximale de 30% est prévu en cœur d'îlot. Situé au centre du secteur et ne dépassant pas les 10 m de haut, l'habitat collectif s'intégrera au reste de l'aménagement et dans le paysage alentour. Un second type d'habitat collectif, en R+1 prend place au Nord du secteur, en limite du chemin de la Cépette. La continuité bâtie s'organise circulairement tel que le quartier situé plus au Nord. L'aménagement proposé poursuit les axes de circulation et la forme urbaine du quartier existant. Ceci permet de donner une unité d'ensemble et une cohérence à l'échelle du centre-ville de Pins-Justaret.

Les logements situés au rez-de-chaussée pourront avoir un jardin privatif et ceux situés en R+1 seront aménagés de terrasses ou balcons. Des décrochés de façades sont préconisés afin de rompre le linéaire bâti.



Schéma d'intention présenté à titre d'exemple

QUALITE ARCHITECTURALE

Ce quartier est positionné de manière stratégique dans le tissu urbain existant. Il a vocation à faire le lien entre différents espaces. Un traitement architectural qualitatif est donc attendu afin d'en faire un lieu de vie mais également de promenade et de rencontre agréable.

Les codes locaux devront être repris autant que possible afin de préserver le caractère du village et notamment du centre-bourg. Un effort pour contribuer à créer un espace de vie chaleureux est attendu.

ESPACES PUBLICS

Aucun espace public à proprement parler n'est attendu du fait de la proximité avec le Parc de la Mairie (directement de l'autre côté de la RD56). Toutefois les voiries secondaires doivent être traitées de façon intimiste, de manière à ce que ces espaces puissent se transformer en lieux de convivialité induits.

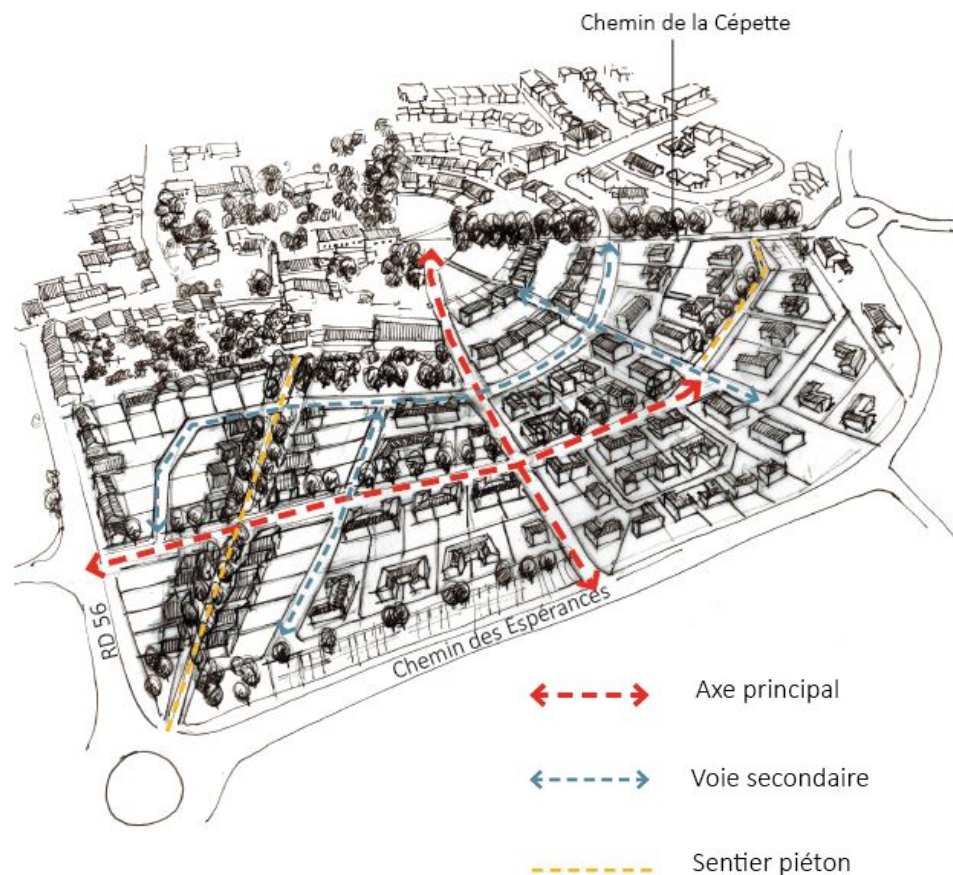
AXES DE CIRCULATION

Les futures voies de circulation viennent s'appuyer sur le maillage existant afin de faciliter les déplacements inter-quartiers et d'éviter tout mouvement de terrain trop important. Deux axes principaux, l'un connecté à la RD 56 et l'autre au chemin de la Cépette et au chemin des Espérances, desservent l'îlot bâti. La voie partant de la RD56 sera aménagée de trottoirs de part et d'autre de la chaussée et pourra accueillir ponctuellement des stationnements longitudinaux. Une bande enherbée et plantée d'arbres pourra longer l'un des deux trottoirs afin de sécuriser le piéton.

De manière générale, il est préconisé que les voies de circulation soient plantées afin d'offrir aux futurs habitants un cadre de vie agréable. Les voies secondaires pourront être à double sens et seront aménagées d'une chaussée ne dépassant pas les 5 m de large.

Une zone de stationnement sera construite en limite du chemin des Espérances. Situés à proximité de l'école, ces stationnements seront utiles aux parents venant déposer leurs enfants.

Les murs bahuts ainsi que les clôtures grillagées plantées de haies sont préconisés afin que les plantations du domaine privé participent à l'embellissement du domaine public.



Le stationnement se fera à l'intérieur des parcelles. Des emplacements doivent toutefois être prévus sur les parties collectives pour les visiteurs.

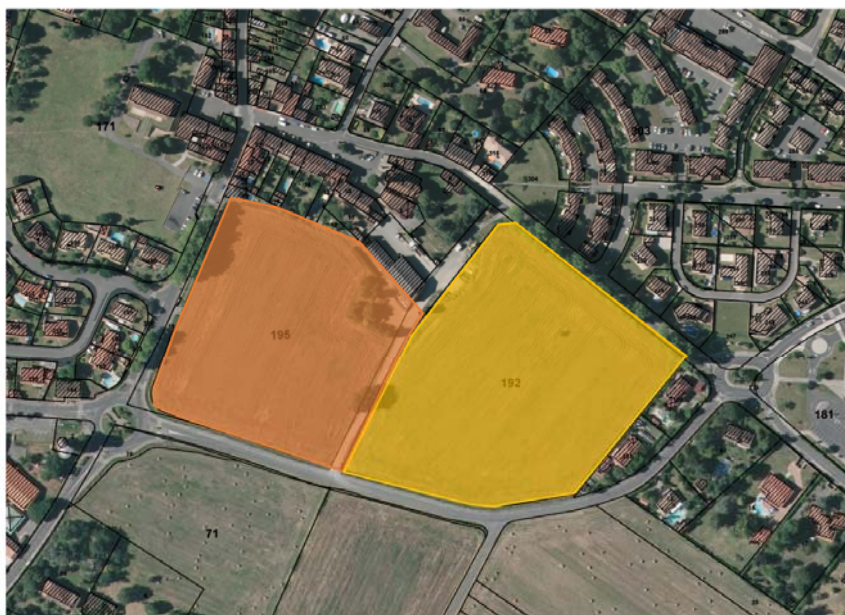
PROGRAMMATION ET PHASAGE

Ce secteur sera aménagé en 2 temps, le long de l'axe central Nord-Sud reliant le chemin des Espérances à la place de l'Eglise.

La phase 1 est constituée de la partie à l'Est de cet axe, la phase 2 est localisée à l'Ouest. La phase 1 intègre la voirie centrale qui pourra, en fonction des faisabilités être réalisée en parallèle du chemin agricole existant. Lors de la phase 2, le chemin sera alors intégré au projet sans créer de second axe.

Le lancement de la phase 2 est conditionné à la réalisation de l'ensemble des réseaux et voiries nécessaires à la phase 1.

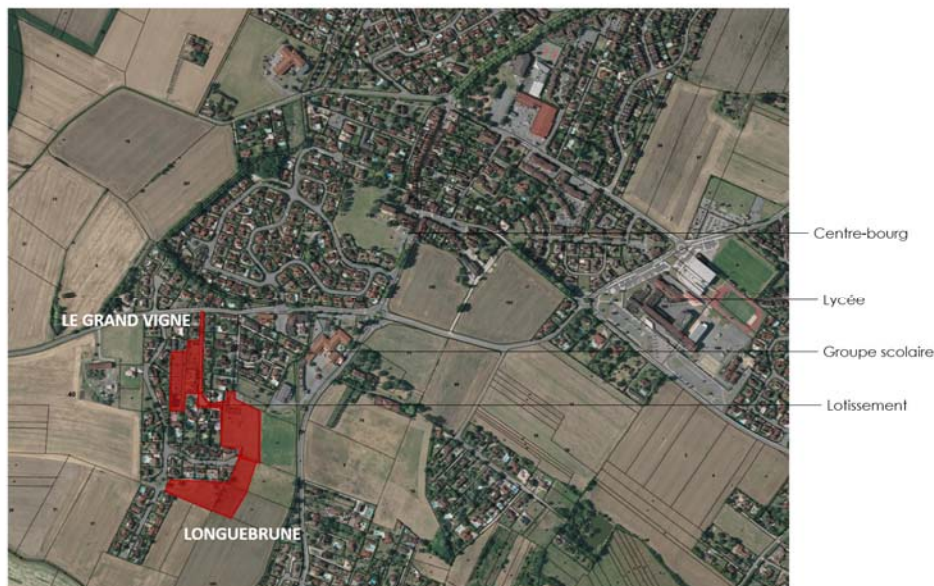
Les deux phases peuvent être interverties, toutefois la voie centrale devra nécessairement être réalisée au cours de la première phase.



■ Phase 1
■ Phase 2

SECTEUR « HAMEAU DE LONGUEBRUNE » / « LEGRAND VIGNE »

CONTEXTE



Ce secteur se compose de deux entités distinctes :

- ↖ **Longuebrune**
- ↖ **Le Grand Vigné**

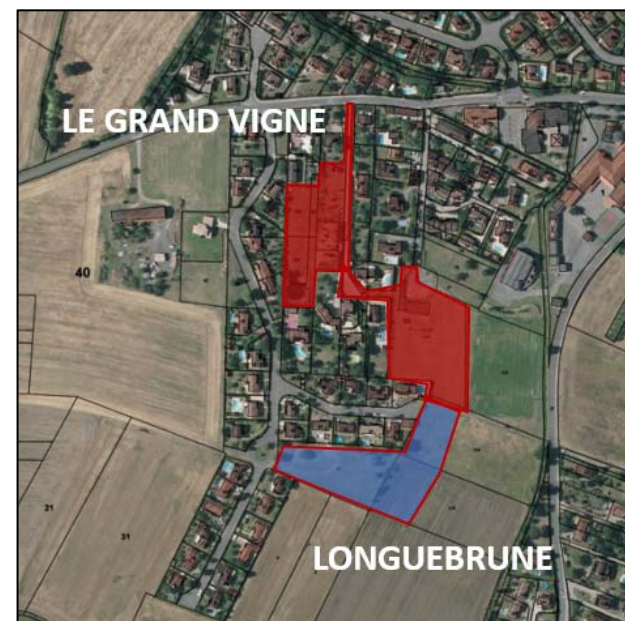
Le **hameau de Longuebrune** se situe au Sud de la commune, dans la continuité du tissu urbain existant. Le secteur est délimité par le Plan de Prévention du Risque Inondation sur sa frange Est et la zone agricole au Sud. L'Ouest du secteur est constitué d'un lotissement.

Le groupe scolaire se situe à proximité, le long de l'avenue de Saubens.

Le secteur est desservi par l'avenue de Longuebrune et l'avenue de la Taillade, qui rejoignent ensuite la RD56b/ avenue de Saubens.

Le projet représente 0,97 hectare.

L'enjeu est ici de créer une continuité homogène du bâti mais également d'assurer un traitement des franges urbaines suffisant pour limiter l'impact des activités agricoles alentours et l'impact visuel du projet depuis l'avenue de Villate/avenue de Carrière.



VOCATION

Ce secteur a vocation à accueillir de l'habitat.

INTEGRATION PAYSAGERE

Un travail devra être mené sur les franges de l'opération afin d'assurer leur bonne intégration dans le paysage.

TYPE D'HABITAT

L'habitat développé sur ce secteur prendra la forme d'un habitat individuel mitoyen ou pas. Les constructions seront édifiées en RDC ou R+1, conformément aux habitations voisines.

30% de logements sociaux (en nombre de logements) sont imposés, en location et/ou en accession.

La densité sera comprise entre 15 et 20 logements par hectare permettant la réalisation de 15 à 20 habitations.

QUALITE ARCHITECTURALE

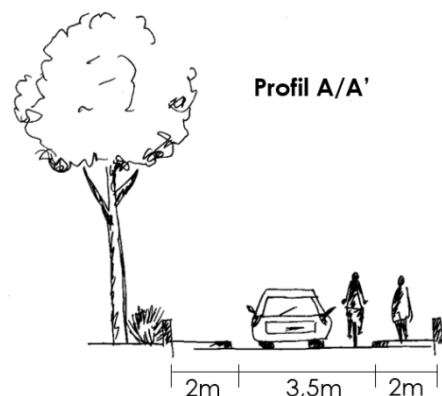
Le style architectural devra reprendre les codes des constructions voisines et/ou les codes architecturaux locaux.

L'implantation des constructions en frange extérieure (côté Est) veillera à permettre quelques perspectives vers le paysage agricole.

D'une manière générale les constructions seront implantées côté voirie afin d'utiliser l'espace jardin en fond de parcelle pour mettre de la distance avec les constructions existantes.

Le traitement des limites se fera à titre principal par de la végétation, pouvant être accompagnée de clôtures ou murets dans la mesure où ceux-ci restent discrets. Les végétaux autorisés sont précisés dans la Charte de l'Arbre, annexée au règlement écrit.

L'emprise au sol sera comprise entre 30 et 40% de l'unité foncière.

**ESPACES PUBLICS**

Le projet s'intégrant à un lotissement existant, aucun espace public à proprement parler n'est à créer afin d'éviter de générer une seconde polarité. Toutefois, les aménagements urbains seront pensés pour permettre les rencontres et les moments de convivialité.

Des arbres de haute tige seront plantés le long de la voie, sur les parties privatives, afin de conférer une ambiance végétale et apaisée à l'aménagement routier.

AXES DE CIRCULATION

Deux amorces de voie sont existantes au Nord-Est et au Sud-Est du secteur, sur l'avenue de Longuebrune et l'avenue de la Taillade. Il est proposé de raccorder ces deux amorces en créant en sens unique, depuis l'avenue de Longuebrune (au Sud) vers l'avenue de la Taillade (au Nord). Une amorce sera laissée au Nord du secteur pour un futur raccordement au secteur du Grand Vigné.

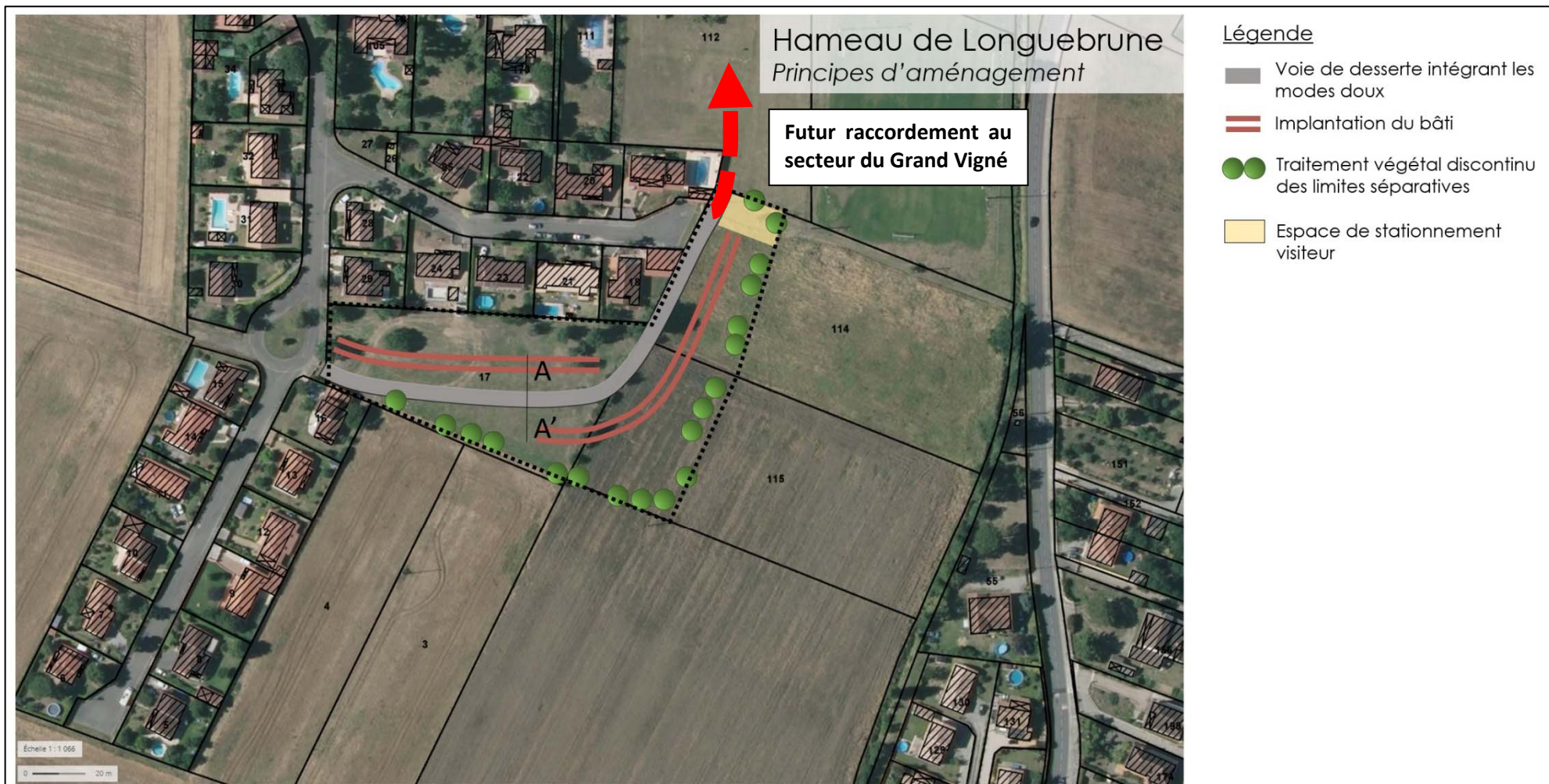
L'emprise voirie devra intégrer a minima une voie à sens unique, partagée par les véhicules à moteur et les cycles, d'une largeur conforme aux préconisations du SDIS et permettant le passage d'un camion-poubelle. Au moins un trottoir sera créé d'un côté ou de l'autre de la voie, d'une largeur minimale de 1,5 mètre. Du stationnement longitudinal pourra être réalisé, toutefois, un espace de stationnement proposant a minima 15 emplacements est imposé. Le revêtement utilisé permettra une bonne intégration paysagère, une perméabilité et une appropriation de l'espace possible par les habitants (gravillons par exemple).

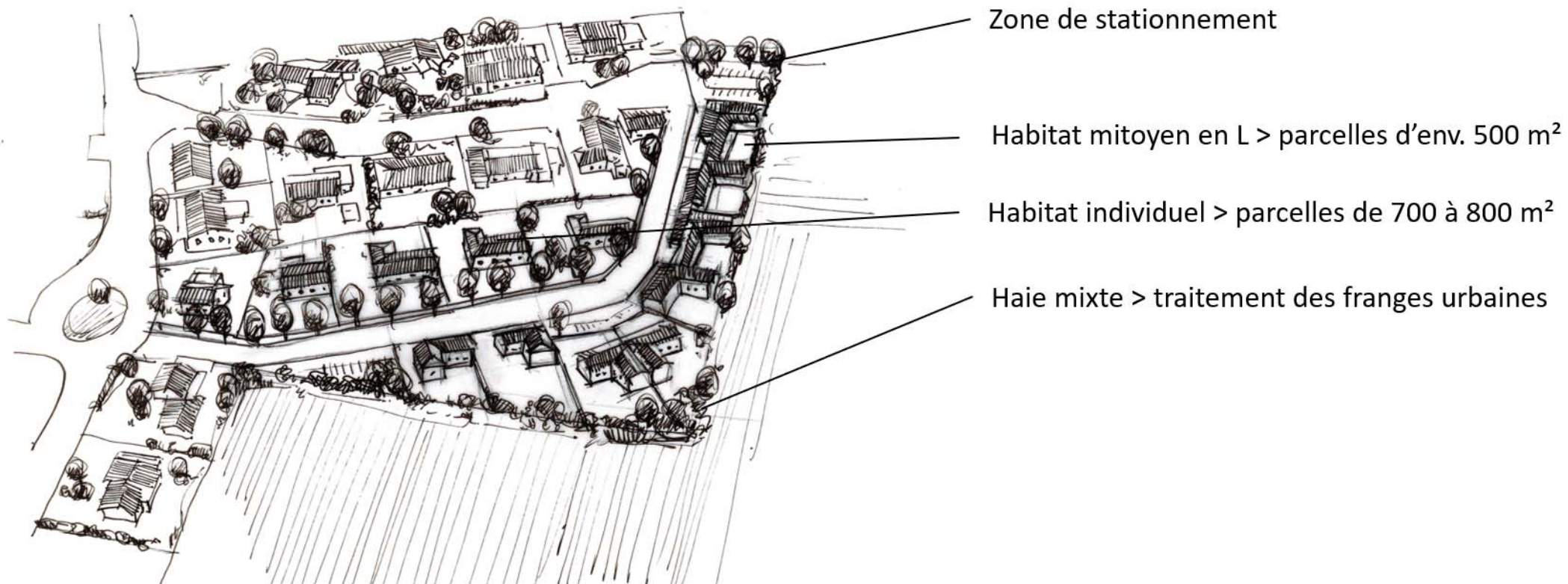
Le stationnement des véhicules des occupants des logements à créer se fera sur la partie privative des parcelles.

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.

PRINCIPES D'AMENAGEMENT





Exemple d'aménagement réalisable (*illustration n'ayant pas un caractère opposable*)

Le secteur du **Grand Vigné** constitue une dent creuse dans le tissu urbain existant. Les parcelles concernées par le projet représentent 0,74 hectare.



Elles sont desservies par l'impasse du Vigné, qui se raccorde ensuite directement à la RD56b/avenue de Saubens.

L'impasse est carrossable sans être aménagée. Le projet intégrera la réalisation d'une voirie de desserte.

Impasse du Vigné



Les constructions avoisinantes sont bâties en RDC ou RDC+combles à l'Ouest alors qu'à l'Est et au Sud elles sont édifiées en R+1.

VOCATION

Ce secteur a vocation à accueillir de l'habitat individuel.

INTEGRATION PAYSAGERE

Le projet veillera à s'intégrer aux constructions avoisinantes. Ainsi les constructions seront édifiées en R+1 maximum (8 mètres).

Des haies plantées seront intégrées au projet afin de maintenir le cadre champêtre du lotissement.

TYPE D'HABITAT

Ce secteur n'intégrera que de l'habitat individuel, en mitoyenneté ou pas. Compte tenu de la forme du terrain, 9 logements maximum pourront être réalisés.

QUALITE ARCHITECTURALE

Les implantations permettront de limiter le vis-à-vis avec les constructions existantes.

AXES DE CIRCULATION

L'axe de desserte sera constitué par l'impasse du Vigné qui viendra se raccorder à l'impasse du Grand Vigné afin de créer une boucle en sens unique (sens impasse du Grand Vigné vers impasse du Vigné, débouchant sur la route de Saubens). Cette boucle permettra un raccordement futur au hameau de Longuebrune.

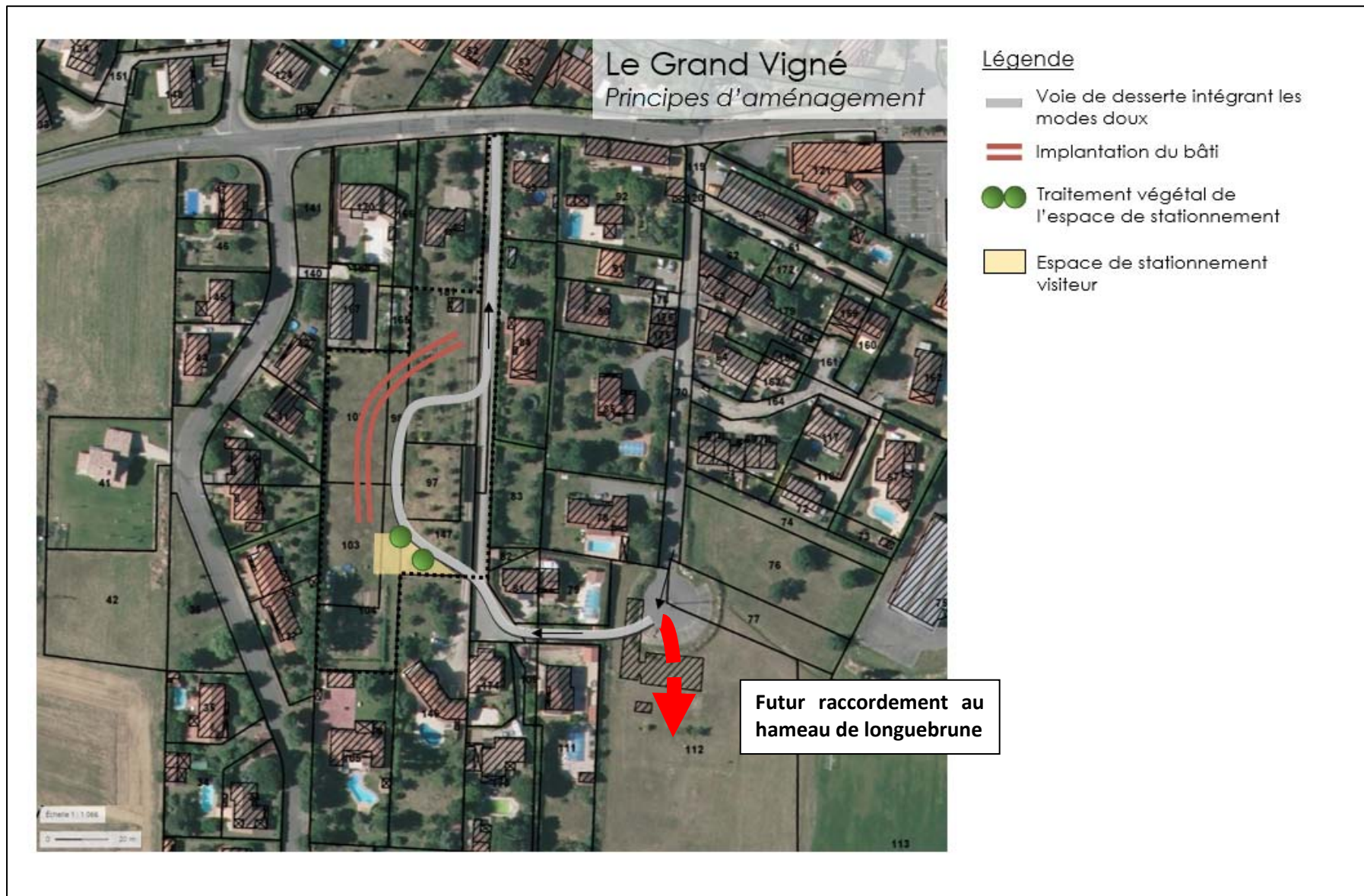
L'axe sera composé d'une chaussée en sens unique d'une largeur de 3,50 mètre minimum et d'un trottoir minimum de 1,50 mètre. Du stationnement longitudinal peut être imaginé.

Le stationnement se fera à l'intérieur des parties privatives. Quelques emplacements dédiés aux visiteurs seront prévus dans l'espace collectif.

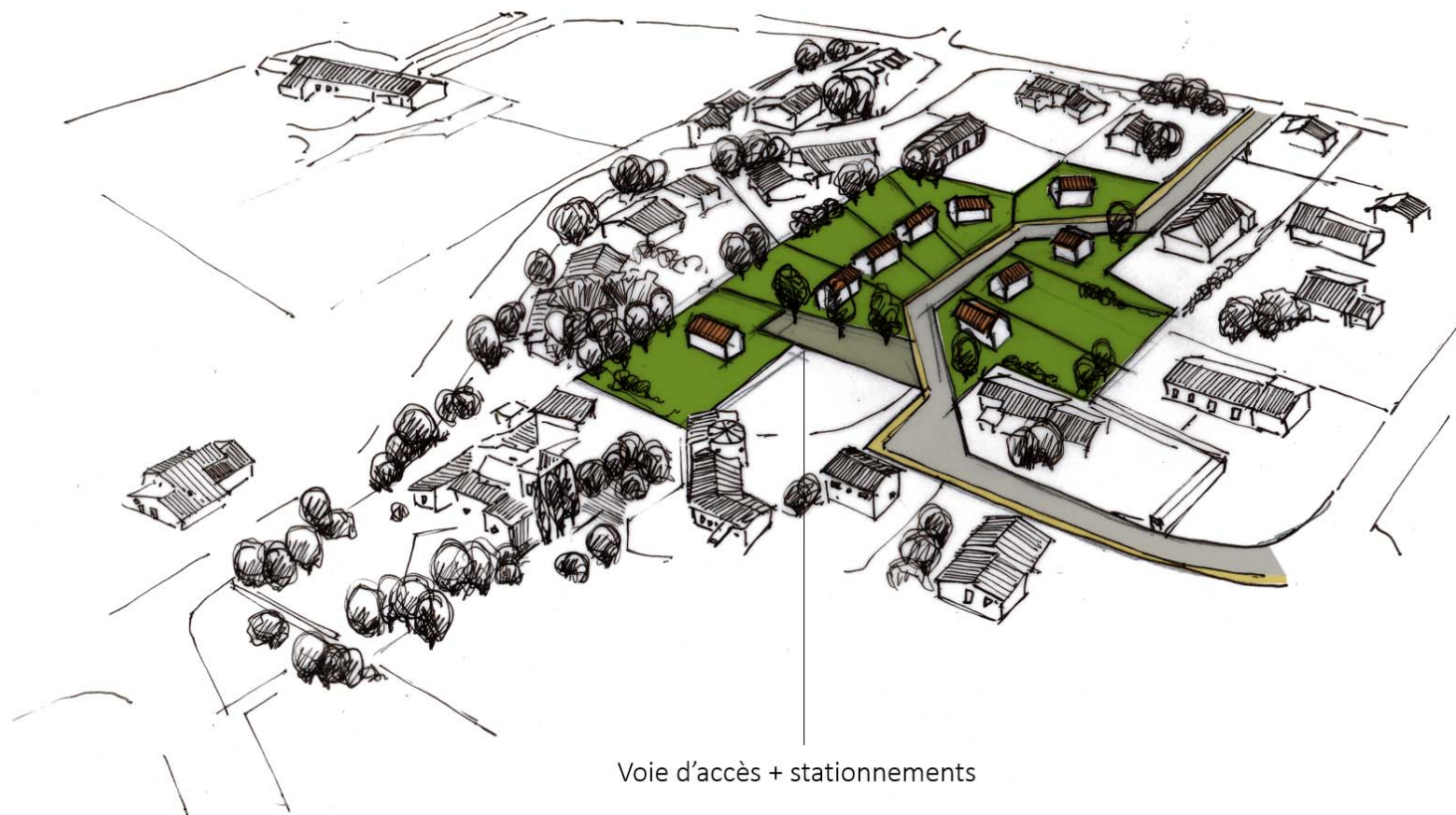
PROGRAMMATION ET PHASAGE

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

PRINCIPES D'AMENAGEMENT



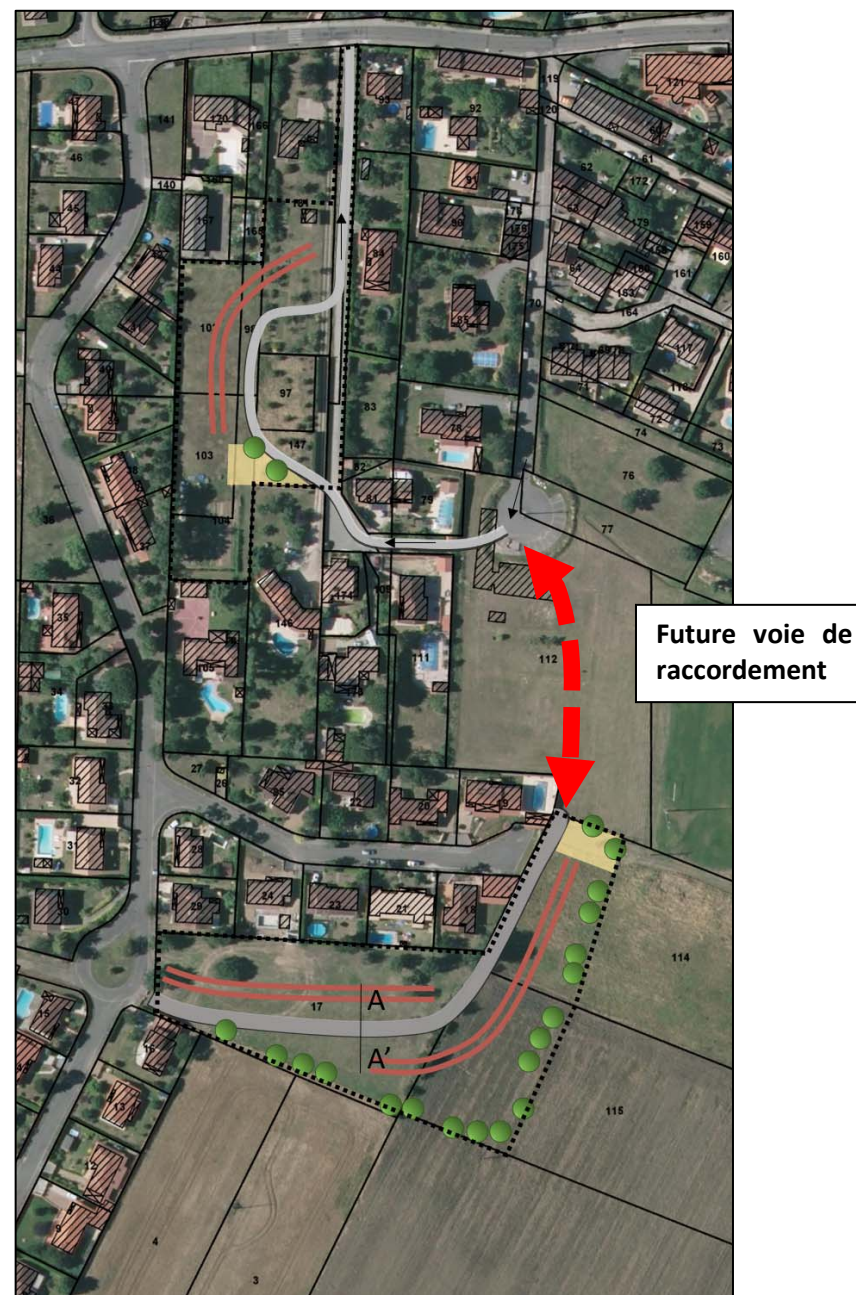
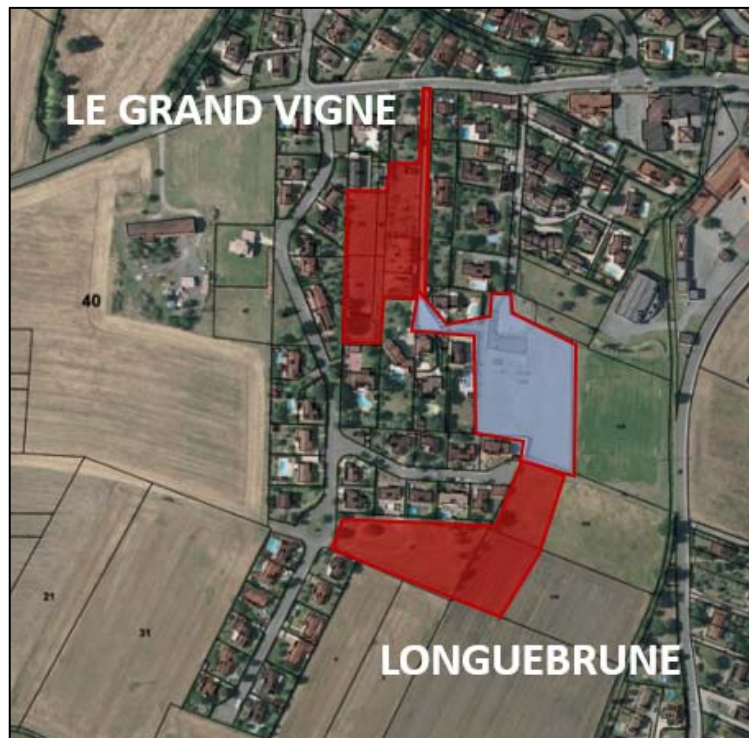
Jardin en fond de parcelle
Limiter l'impact visuel des nouvelles constructions
pour les habitations limitrophes existantes



Voie d'accès + stationnements

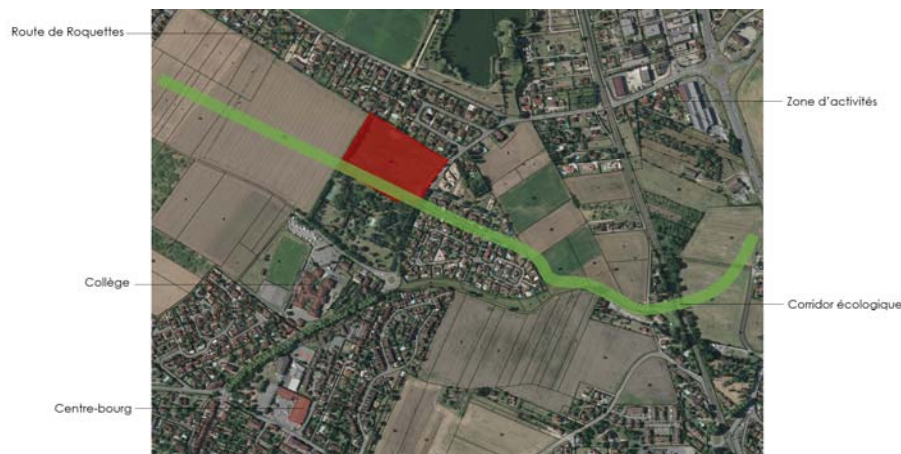
Exemple d'aménagement réalisable (illustration n'ayant pas un caractère opposable)

Le secteur situé entre le hameau de longuebrune et le Grand Vigné se compose d'une parcelle appartenant à la commune. Pour l'instant, aucun projet n'y est défini. Le futur projet devra prévoir une liaison entre le hameau de Longuebrune et le Grand Vigné.



SECTEUR DE « FIGAREDES »

CONTEXTE



Le secteur de Figarèdes représente 2,7 hectares. Il se situe le long de la RD56, entre le lotissement de Figarères au Nord, une habitation entourée de boisements au Sud et le lotissement du Haumont à l'Est. A l'Ouest se trouvent des plaines agricoles.

Un corridor écologique de plaine traverse le secteur sur sa limite Sud.

Le site se trouve à quelques centaines de mètres au Nord du collège.

La zone d'aménagement est légèrement en surplomb par rapport à la voirie.

VOCATION

Le secteur a vocation à accueillir de l'habitation.

INTEGRATION PAYSAGERE

Quelques sujets végétaux sont déjà présents sur site et présentent un intérêt. Ils seront, dans la mesure du possible, maintenus.

Des plantations viendront accompagner la RD56 afin de limiter l'impact visuel des constructions et créer un cadre de vie agréable aux futurs occupants tout en garantissant la sécurité routière.

Le corridor écologique sera préservé par la création d'un espace libre (pouvant servir de support modes doux) ou de fonds de jardin non clôturés.

Les franges urbaines seront végétalisées sur la partie agricole.



Les constructions respecteront les hauteurs des constructions avoisinantes, notamment celles du lotissement de Figarères, édifiées en R+1.

La densité de l'opération sera décroissante de l'Est vers l'Ouest afin que les abords avec les parcelles agricoles soient les moins denses.



TYPE D'HABITAT

Une densité pouvant aller jusqu'à 30 logements/hectare est autorisée par le déplacement d'un pixel du SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine.

Toutefois, il est préconisé de respecter une densité de 20 logements/hectare pour rester cohérent avec les lotissements alentours.

Une intégration des logements sociaux :

Le projet intégrera un taux minimum de 30% de logements sociaux (en nombre de logements), en location ou en accession.

Une diversité des logements :

Une diversité dans la typologie des logements produits devra être observée. Il est demandé un taux minimum de 10 % de T2, 10 % de T3 et 10 % de T4.

De l'habitat individuel en R+1 :

L'habitat individuel pourra prendre 3 formes :

- De l'habitat individuel en rez-de-chaussée
- De l'habitat individuel en R+1
- De l'habitat individuel mitoyen en RDC et/ou R+1

Pour ce type d'habitat, l'emprise au sol par rapport à la parcelle finale pourra varier entre 30 et 40%. Elle sera de 30% aux abords du corridor écologique, au Sud du projet.

L'implantation est préconisée le long des voies afin de maintenir une distance avec les habitations existantes.

De l'habitat collectif en R+1 :

De habitat collectif en R+1 marquera l'entrée du quartier. Il ne dépassera pas 8 mètres de haut et s'intégrera au reste de l'aménagement et dans le paysage alentour. Les logements situés au rez-de-chaussée pourront avoir un jardin privatif et ceux situés en R+1 seront aménagés de terrasses ou balcons. Des décrochés de façades sont préconisés afin de rompre le linéaire bâti.

QUALITE ARCHITECTURALE

Les codes architecturaux locaux et des constructions avoisinantes devront être respectés afin de garantir une bonne intégration dans le tissu urbain existant.

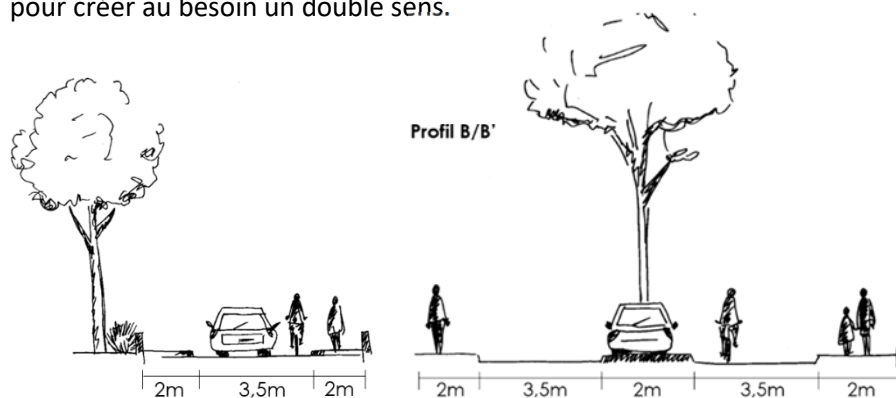
ESPACES PUBLICS

Un espace public accueillant également du stationnement visiteurs pourra être créée.

AXES DE CIRCULATION

La voirie de desserte devra créer une boucle. Elle sera créée dans la mesure du possible face à l'entrée du lotissement du Haumont. Un seul débouché sur la RD56 est autorisé, celui-ci devra être sécurisé voire aménagé (en lien avec le Conseil Départemental).

La voie primaire sera accompagnée d'arbres de haute tige (un arbre tous les 6 mètres) afin de marquer une continuité de traitement avec le lotissement du Haumont. Elle devra intégrer des cheminements doux voire du stationnement et devra avoir une emprise suffisamment généreuse pour créer au besoin un double sens.



Exemple de profils de voie pour la voie primaire

Un cheminement modes doux en provenance de la Route de Roquettes et en direction du collège sera intégré au projet.





Pour l'habitat individuel, le stationnement se fera sur la partie privative de la parcelle. Des zones de stationnement dédiées doivent être créées pour l'habitat collectif. Les places créées sur la voirie serviront pour les visiteurs.



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.

PRINCIPES D'AMENAGEMENT**Légende**

-  Voie de desserte intégrant les modes doux et plantée
-  Continuités modes doux
-  Corridor écologique
-  Traitement végétal des limites séparatives

SECTEUR « RUE SAINTE-BARBE »

CONTEXTE



Le secteur concerné par la présente OAP se situe rue Sainte-Barbe. Il s'agit d'une opération de renouvellement urbain.

La rue Sainte-Barbe constitue l'axe historique de Pins-Justaret. Elle permet notamment de desservir la place de l'Eglise ainsi que la Mairie et son parc.

Actuellement, elle assure également la jonction entre l'espace urbanisé au Nord du centre-bourg historique où se trouvent notamment la place René Loubet et ses commerces ainsi que le collège et le Sud de cet espace où se situe le groupe scolaire.

Le périmètre de l'OAP représente 2 740 m², toutefois y est inclus un parking public d'une superficie de 910 m² pouvant éventuellement être mobilisé pour répondre aux exigences de stationnement, après discussions avec la Mairie.

1 830 m² sont donc alloués au projet d'urbanisation.

Le projet s'insère dans une artère traditionnelle constituée de maisons aux codes architecturaux locaux, mitoyennes avec les jardins à l'arrière, à l'alignement, en R+1+combles.

INTEGRATION PAYSAGERE

L'implantation du bâti se fera à l'alignement de la rue Sainte-Barbe afin de poursuivre le corps de rue et respecter les codes architecturaux traditionnels. Cela permettra également d'avoir l'espace libre (végétation/stationnement) sur l'arrière de la parcelle, assurant un espace tampon avec les habitations existantes.

L'emprise au sol sera comprise entre 30 et 40% de l'unité foncière.

Les hauteurs proposées devront permettre une bonne intégration dans le tissu urbain et pourront être variables en fonction du dénivelé. Elles ne pourront dépasser 8m (R+1,5).

TYPE D'HABITAT

De l'habitat collectif (uniquement) sera proposé sur cet espace sur des typologies T2 et T3.

30% de logements sociaux (en nombre de logements) devront être réalisés, en location.

QUALITE ARCHITECTURALE

Le traitement du bâti veillera à s'intégrer dans le tissu environnant, tant au niveau des coloris que des matériaux employés. Le style devra être urbain.

AXES DE CIRCULATION

L'accès aux espaces privatifs en véhicule se fera via le parking communal.

Une liaison piétonne devra être prévue avec la place de l'Eglise au Sud de l'opération.

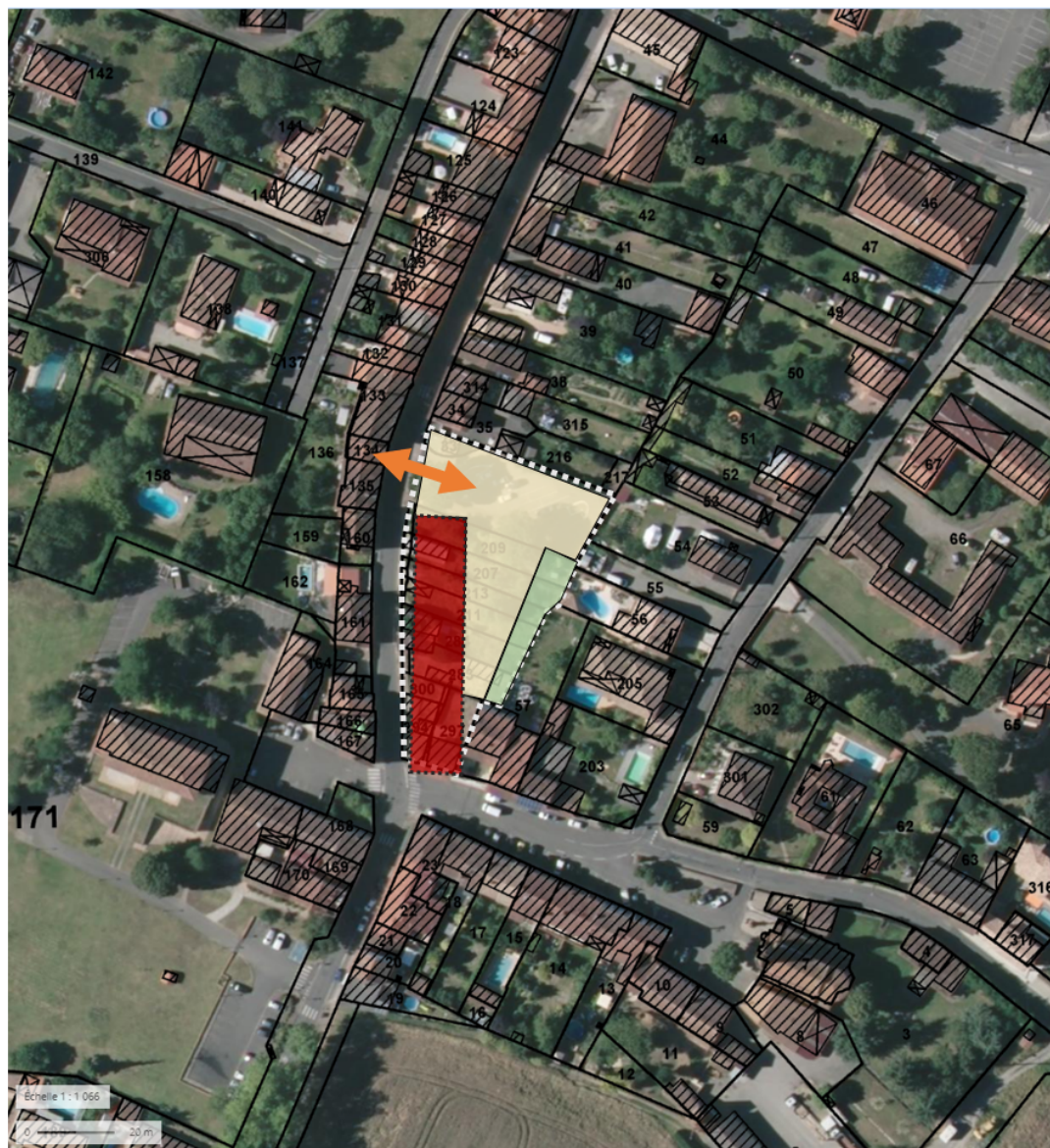
STATIONNEMENT

Le stationnement devra être intégré autant que possible dans la partie privative du projet. En cas d'insuffisance, des négociations devront être réalisées avec la Mairie pour réserver des emplacements du parking public aux nouveaux résidents.





PROGRAMMATION ET PHASAGE

Aucun phasage n'est prévu pour cette opération. Le projet pourra être lancé dès l'approbation du PLU.

PRINCIPES D'AMENAGEMENT



Légende

-  Implantation du collectif en R+1,5
-  Stationnement majoritairement sur la partie privative, pouvant inclure des emplacements du parking public en lien avec la Mairie
-  Accès double sens via le parking public
-  Espace libre végétal

SECTEUR DE « MALRIVIERE » (VOCATION HABITAT)

CONTEXTE



Localisé en entrée Nord de la zone urbanisée principale, l'aménagement du secteur de Malrivière constitue un enjeu majeur pour la commune de Pins-Justaret. En effet, de par son emplacement et sa superficie (plus de 9 hectares), le projet impactera le paysage communal.

Le projet doit permettre de créer une voie qui à terme assurera la liaison route de Roquettes/Avenue des Pyrénées – Gare de Pins-Justaret.

A l'heure actuelle les usagers de la gare en provenance de Roquettes se voient contraints d'aller jusqu'à la RD820 déjà largement congestionnée aux heures de pointe et dangereuse ou de traverser le centre-bourg pour rejoindre la gare. Cette voie permettra de faciliter l'accès à l'infrastructure de transport et de limiter les déplacements sur le reste du réseau routier communal.

Le projet est bordé sur la partie Sud-est par la voie de chemin de fer et au Sud-est par le corridor écologique présent de part et d'autre du ruisseau du Haumont.

Sur sa façade Ouest, le projet est longé par la RD56 puis par des zones d'habitations sous la forme de lotissement au Sud et de l'autre côté de la

RD. Au Nord du secteur d'aménagement, des habitations sont présentes le long de la RD. Elles prennent la forme d'une urbanisation linéaire.

Depuis la RD56, les vues sur les coteaux du Lauragais sont caractéristiques du territoire et seront à préserver.



VOCATION

Ce secteur a une vocation principale d'habitation. Toutefois, la voie primaire intégrée au projet aura un rôle majeur dans l'organisation du réseau viaire communal à terme puisqu'elle permettra de relier la route de Roquettes à la gare.

INTEGRATION PAYSAGERE

Le projet devra assurer une transition douce avec les espaces bâtis de part et d'autre du secteur. Il mettra les habitations à distance de la voie ferrée et prévoira des mesures de limitation des nuisances liées à l'infrastructure de transport, la création de zones tampon végétales par exemple.

Au Nord, une entrée arborée sera prévue afin de tenir à distance les premières habitations des nuisances routières liées à la RD56 et de marquer l'entrée dans le nouveau quartier.

Au Sud, une ouverture sur le corridor écologique du Haumont est préconisée avec des densités moins importantes à ses abords.

TYPE D'HABITAT

Un front bâti pour dessiner la perspective vers les côteaux du Lauragais :

Depuis la RD56, l'entrée du secteur sera marquée par un front bâti de maisons mitoyennes en RDC et/ou R+1 afin de dessiner la perspective vers les côteaux du Lauragais au loin.

Il marquera également l'entrée dans la zone en appelant à une vitesse de circulation adaptée.

Une densité moyenne compatible avec les orientations du SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine :

Le SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine préconise une densité de 15 logements par hectare. Par un mécanisme de déplacement de pixel, la densité a été augmentée, passant à 30 logements/hectares soit un potentiel de 300 logements.

Une intégration des logements sociaux :

Le projet intégrera un taux minimum de 30% de logements sociaux (en nombre de logements), en location, dans l'individuel et dans le collectif ainsi que 5 à 10% de logement sociaux en accession.

Une diversité des logements :

Une diversité dans la typologie des logements produits devra être observée. Il est demandé un taux minimum de 20 % de T2, 20 % de T3 et 20 % de T4.

De l'habitat individuel en R+1 :

De l'habitat individuel sera présent aux franges du projet. Celui-ci pourra prendre 3 formes :

- De l'habitat individuel en rez-de-chaussée
- De l'habitat individuel en R+1
- De l'habitat individuel mitoyen en RDC et/ou R+1

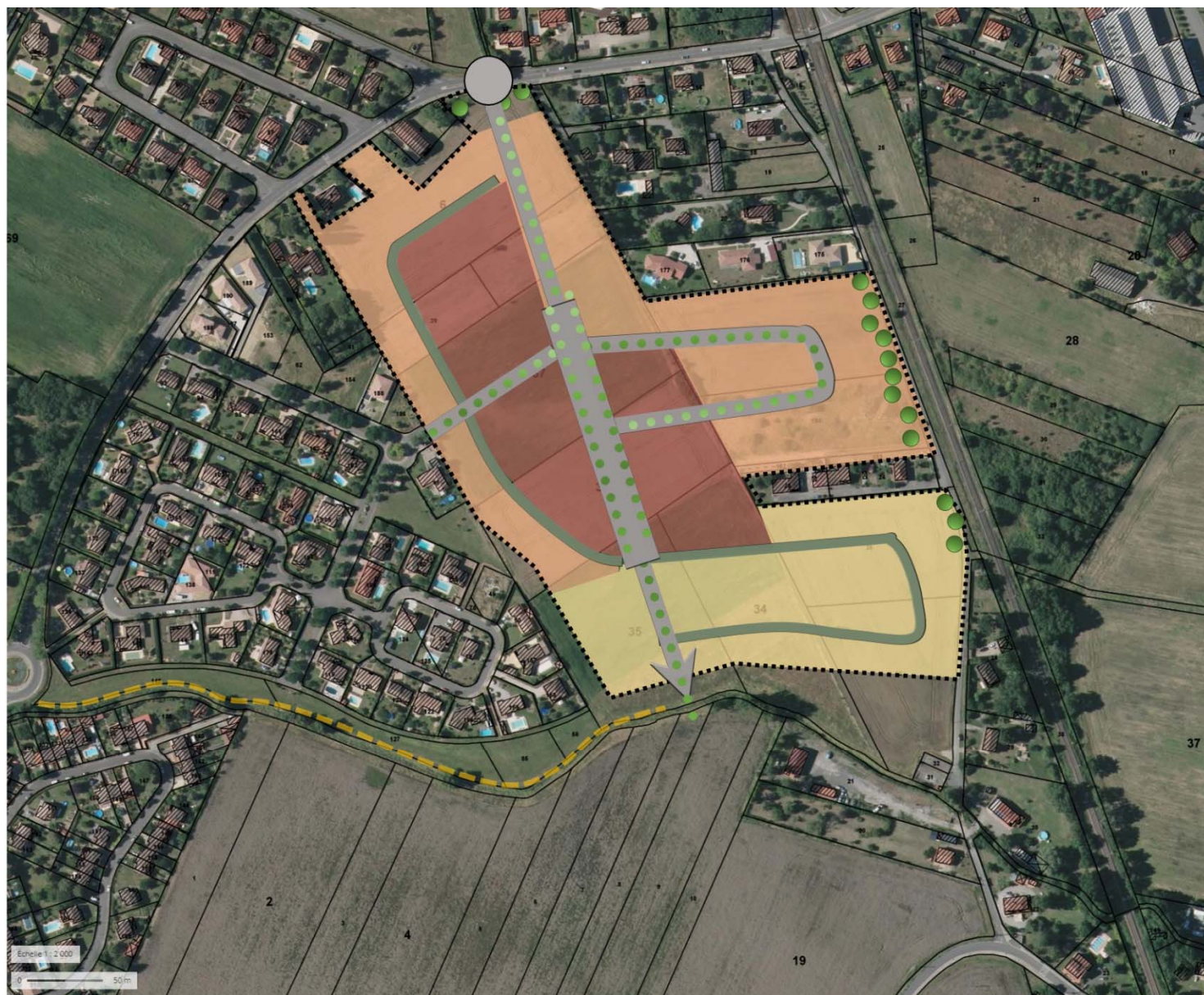
Pour ce type d'habitat, l'emprise au sol par rapport à la parcelle finale pourra varier entre 30 et 40% de l'unité foncière. Elle sera de 30% au contact direct des limites du corridor écologique, au Sud du projet.

L'implantation est préconisée le long des voies afin de maintenir une distance avec les habitations existantes et avec la voie de chemin de fer sur la limite Est du projet.

De l'habitat collectif jusqu'en R+2 :

De habitat collectif pouvant aller jusqu'en R+2 sera intégré en cœur d'îlot. L'emprise au sol maximale pourra être de 40% de l'unité foncière si le bâtiment est construit en R+1 et de 30% s'il est en R+2. Il ne dépassera pas 11 mètres de haut et s'intégrera au reste de l'aménagement et dans le paysage alentour. Les logements situés au rez-de-chaussée pourront disposer d'un jardin privatif et ceux situés en R+1 ou R+2 seront aménagés de terrasses ou balcons. Des décrochés de façades sont préconisés afin de rompre le linéaire bâti.

Il est recommandé d'ouvrir ces espaces sur la voie centrale afin de structurer le quartier et créer une centralité.



Légende

- Habitat collectif jusqu'en R+2
- Habitat individuel et/ou mitoyen dense en RDC et/ou R+1
- Habitat individuel et/ou mitoyen de densité moyenne en RDC et/ou R+1

QUALITE ARCHITECTURALE

Le bâti devra s'intégrer dans le tissu urbain existant situé à proximité (notamment en termes de hauteur et de volume de la construction) et reprendre autant que possible les codes architecturaux locaux.

L'implantation des nouvelles constructions permettra de les mettre à distance des habitations existantes en les positionnant à proximité des voies à créer, avec un jardin sur l'arrière de la parcelle. Cela contribuera également à créer un front de rue.

ESPACES PUBLICS

Les voies de desserte secondaire et tertiaire seront traitées de manière à encourager aux sociabilités. Ils pourront ainsi être vécus comme des espaces publics, notamment les voies tertiaires.

La végétation jouera un rôle majeur dans l'invitation à l'appropriation de l'espace par les usagers.

Enfin, il est préconisé de créer un espace ouvert en cœur d'îlot afin de constituer une centralité.



Légende

● Centralité à créer

AXES DE CIRCULATION

4 profils de voie sont imaginés :

- Voie primaire : profil A/A' et B/B'
- Voie secondaire : profil A/A'
- Voie tertiaire : profil C/C'
- Voie modes doux : profil D/D'



Légende

- Continuités arborées à créer
- Voie primaire (A/A')
- Voie secondaire (B/B')
- Voie tertiaire (C/C')
- Voie modes doux (D/D')
- Intersection avec la RD56 à aménager

L'entrée sur la zone et la connexion entre la RD56 et la voie primaire à créer se fera par l'aménagement d'un carrefour sécurisé sur la RD56.

Des aménagements permettant le ralentissement des véhicules motorisés seront réalisés autant que nécessaire afin de garantir une circulation apaisée et générant peu de nuisances pour le voisinage. La courbe pourra notamment être « cassée ».

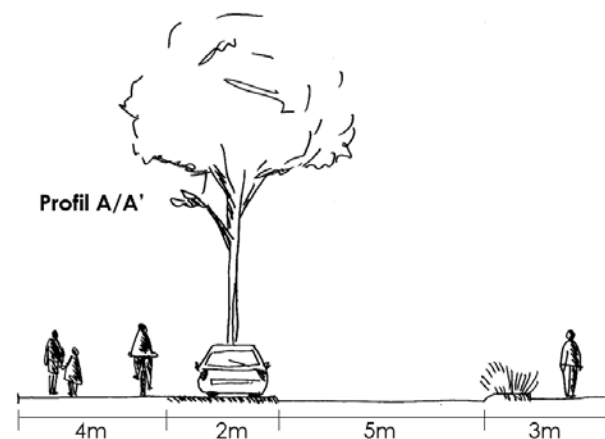
Enfin, deux profils de voie seront présents le long de l'axe primaire afin de rythmer la voie et marquer les espaces. Là où les densités seront les plus élevées, l'espace sera plus large et aéré.

Profil A/A' :

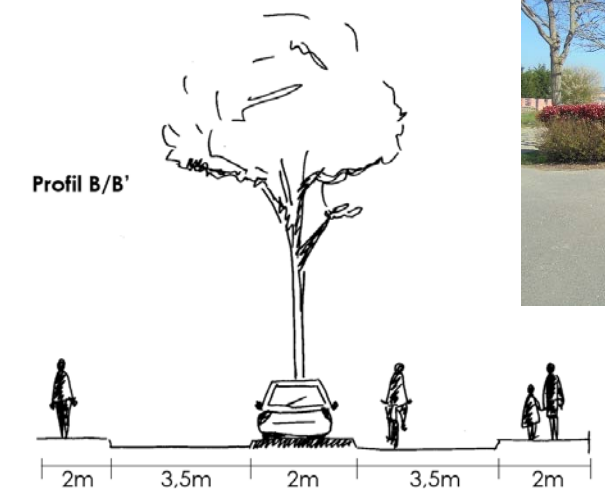
La voie A/A' marque l'entrée dans le nouveau quartier. Au Nord, elle s'insérera au réseau routier existant par un rond-point sur la RD56. Elle assure également le lien avec le lotissement du Haumont.

Elles présentent des trottoirs de part et d'autre de la voie, scindée en 2 par une trame alliant stationnement et végétation. Un arbre sera planté tout les 6 mètres. Le revêtement du stationnement se fera en dalles alvéolées ou assimilé. Les plantations reprendront les préconisations de la Charte de l'Arbre présente en annexe du règlement écrit.

Ces voies ont vocation à desservir des espaces denses.



Exemple de profil de voie A/A'



Profil B/B' :

La voie B/B' a vocation à dessiner une centralité. Elle se situe au cœur du projet, là où les densités et les volumes sont les plus importants.

Elle vise à aérer le tissu tout en lui donnant des aspects urbains.

La voie sera accompagnée de larges trottoirs à usage mixte (cycles non motorisés et piétons) et végétalisée conformément à la Charte de l'Arbre établie en annexe du règlement écrit. Si des contraintes techniques l'imposent, des noues pourront être intégrées. Elles devront alors être plantées afin de constituer un élément d'agrément à la voirie.

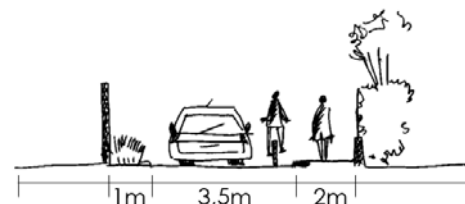
Du stationnement longitudinal en dalles alvéolées ou assimilé et planté d'un arbre tout les 6 mètres sera intégré à la voie, soit sur les extérieurs de la voie, soit au centre de celle-ci, sous réserve que les conditions de sécurité soient garanties.

Profil C/C' :

Le profil de voie C/C' se veut plus intimiste où l'espace est partagé entre les différents usagers et où une certaine intimité règne. Les espaces desservis par ce profil de voie devront intégrer tout le stationnement dans les parties privatives.

Le sens unique permet une largeur de chaussée de 3,5 mètres au minimum, accompagnée d'un trottoir de 2 mètres.

De la végétation pourra être intégrée dans la mesure où celle-ci nécessite peu d'entretien et répond aux préconisations de la Charte de l'Arbre.

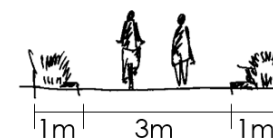
Profil C/C'

Exemple de profil de voie C/C'

Profil D/D' :

Le profil D/D' correspond à un cheminement dédié aux modes doux. Il est constitué d'une trame partagée de 3 mètres de larges puis d'espaces de végétation libre sur une bande de 1 mètre de part et d'autre du cheminement.

Il s'intégrera au réseau de modes doux déjà existant au niveau du lotissement du Haumont ainsi que de la RD56. A terme il se raccordera au cheminement en projet le long du Haumont et permettant de rejoindre la gare à l'Est et le collège à l'Ouest.

Profil D/D'

Le stationnement sera prévu sur les parties privatives pour l'habitat individuel et collectif. Des emplacements seront toutefois présents sur les parties collectives afin de permettre le stationnement des visiteurs.

PROGRAMMATION ET PHASAGE

La réalisation du projet est prévue en 2 phases minimum et 4 maximum :

- Une première phase au Nord, intégrant le raccordement au lotissement du Haumont ainsi qu'à la RD56 par l'aménagement d'un rond-point. La voie primaire sera réalisée pour partie et les voies secondaires seront intégralement réalisées. Le bouclage des voies secondaires permettra d'éviter de créer une aire de retournement le temps du lancement de la seconde phase.
- Une seconde phase au Sud qui permettra de créer la liaison routière vers la gare et d'intégrer le corridor écologique dans le projet comme poumon vert et liaison douce.

Le déclenchement d'ouverture des phases est conditionné à l'équipement des lots de la phase précédente.

L'urbanisation pourra débuter dès l'approbation du PLU.

SECTEUR DE « MALRIVIERE » (VOCATION ACTIVITES)

CONTEXTE



La zone AUX de Malrivière se situe le long de la RD820, à l'entrée Nord de Pins. La RD820 est un axe très circulé, ses abords sont ainsi attractifs pour les entreprises en recherche d'emplacements accessibles (pour la logistique et les clients) et visibles.

D'autres bâtiments d'activités sont présents le long de la RD820.

La voie de chemin de fer passe à l'Ouest du secteur. Celui-ci est ainsi encadré par la RD820 à l'Est et la voie ferrée à l'Ouest.

L'accès se fait par le Nord-Est du secteur, avec une bretelle d'entrée et de sortie directe sur la RD820.

VOCATION

Cette zone a vocation à accueillir des activités économiques de type commercial.

INTEGRATION PAYSAGERE

Un traitement végétal des limites devra être envisagé notamment sur la partie Ouest où se trouvent des habitations ainsi que la voie ferrée.

Les arbres seront plantés au niveau des parkings afin de garder un cadre végétal. Celui-ci sera complété par un revêtement perméable des places de stationnement.

QUALITE ARCHITECTURALE

Le projet s'attachera à s'intégrer au mieux dans son environnement.

Il sera ouvert vers la RD820 afin de bénéficier de la visibilité mais également dans le but de limiter l'impact sur les habitations voisines.

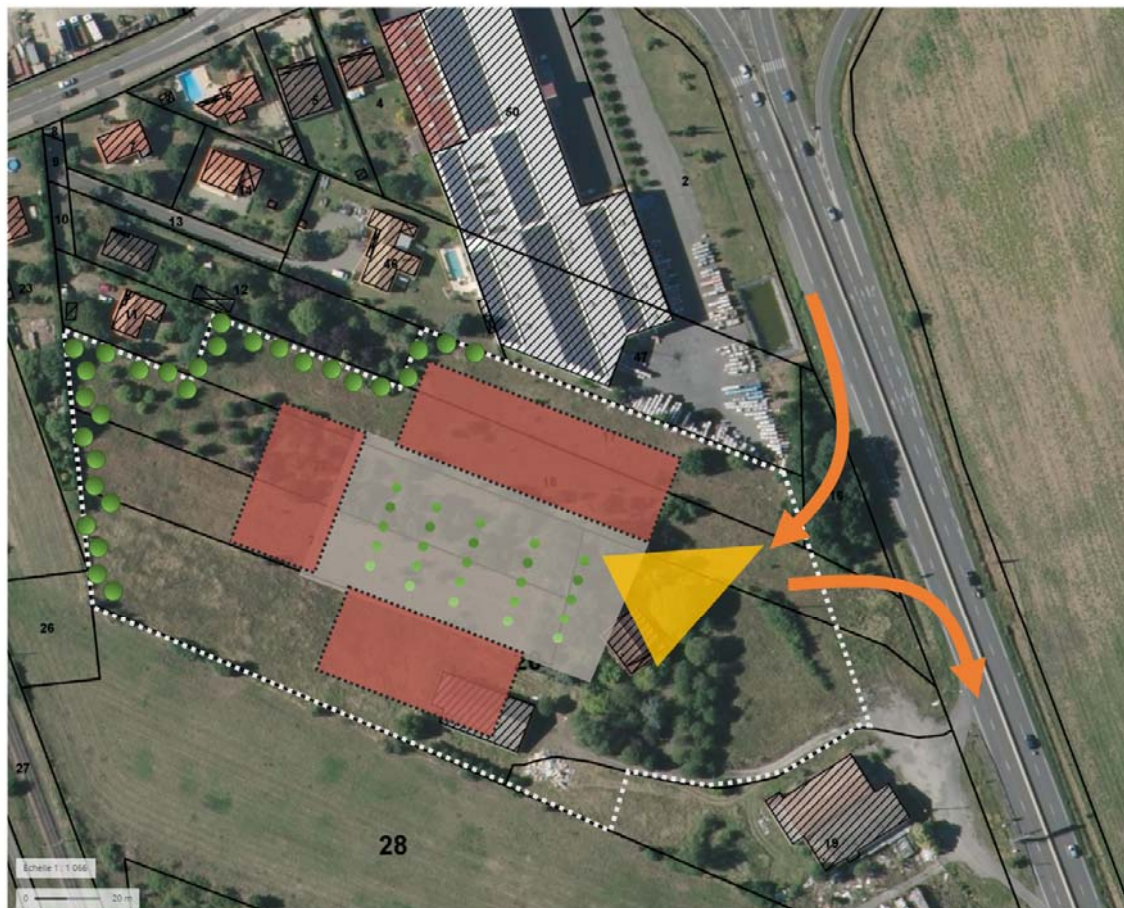
AXES DE CIRCULATION

Les bretelles d'accès et de sortie seront accessibles via un carrefour aménagé et sécurisé. Des accès dédiés aux poids lourds seront prévus vers les aires de livraison. Des liaisons piétons/cycles devront être aménagés.

PROGRAMMATION ET PHASAGE

Aucun phasage n'est prévu. Le projet pourra être lancé dès l'approbation du PLU.

PRINCIPES D'AMENAGEMENT

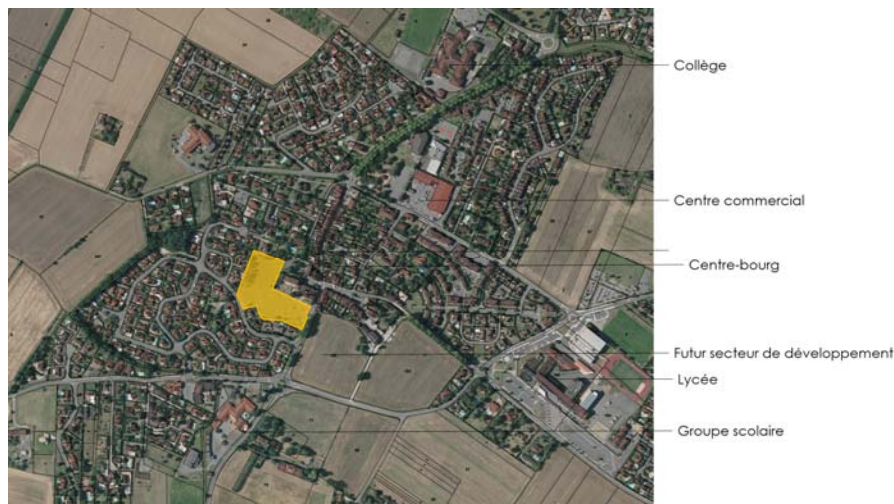


Légende

-  Voies d'accès et de sortie
-  Implantation des activités
-  Traitement végétal des limites
-  Espace de stationnement perméable et planté
-  Cône de vue à préserver

SECTEUR DU « PARC DE LA MAIRIE »

CONTEXTE



Le parc de la Mairie se situe en sortie directe du centre-bourg historique, il encadre les bâtiments anciens accueillant la Mairie ainsi que la médiathèque.

Son accès se fait via la Mairie. Un accès informel existe également depuis le lotissement situé directement à l'Ouest du projet.

Visible depuis la RD56, son interface avec celle-ci est actuellement aménagée en parking automobile. La RD56 est plantée de hauts platanes dessinant la perspective et marquant l'urbanité de ce milieu.

Le parc de la Mairie n'est actuellement pas aménagé malgré un potentiel en espace de loisirs important puisqu'il est entouré d'espaces d'habitations et qu'un futur projet de logements va voir le jour de l'autre côté de la RD56. Le groupe scolaire est tout proche, le parc pourrait être un lieu de jeux après les heures d'école. De même, le collège et le lycée tout proches pourraient l'utiliser sur les temps libres.

Ainsi un fort potentiel en espace de détente et de loisirs émane de ce parc.

VOCATION

Le parc aura une vocation d'espace public, de rencontres, de convivialité, de loisirs.

INTEGRATION PAYSAGERE

L'aménagement permettra la mise en valeur des bâtiments de la Mairie et du pigeonnier. Son traitement sera simple mais permettra une appropriation par le plus grand nombre d'usagers.

Des végétaux viendront habiller les abords du parc du côté des habitations afin de créer une ambiance plus végétale et plus intime. Les vues seront ouvertes vers la Mairie et le cœur du village.

Les essences de végétaux choisies seront conformes à la Charte de l'Arbre établie en annexe du règlement écrit.

Du mobilier urbain viendra se positionner judicieusement dans le parc.



Exemple d'aménagement réalisable (*illustration n'ayant pas un caractère opposable*)

AXES DE CIRCULATION

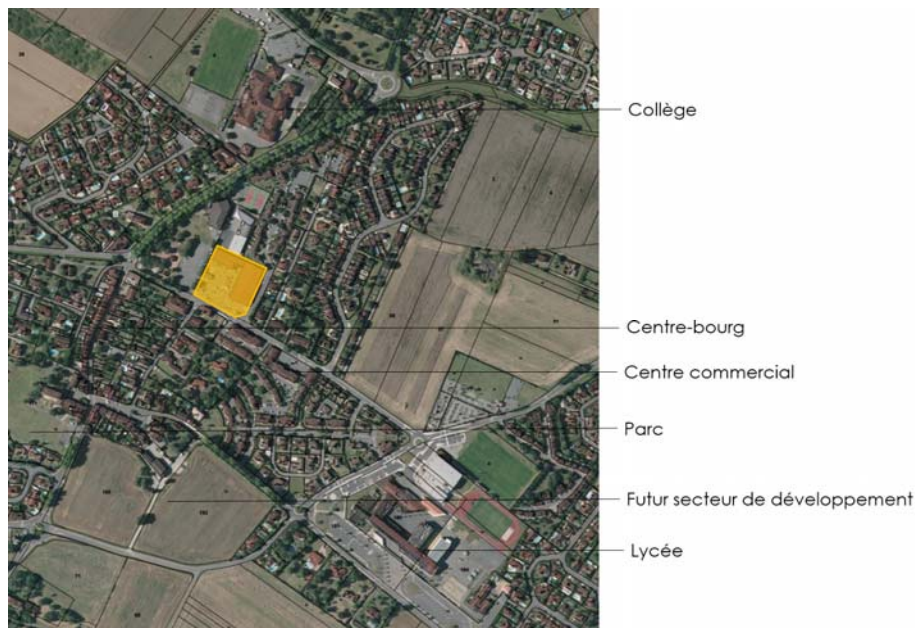
L'axe de circulation existant permettant de faire le tour de la Mairie et d'accéder au parking sera maintenu. Des cheminements doux seront créés depuis les lotissements limitrophes.

PROGRAMMATION ET PHASAGE

Aucun phasage n'est prévu. La réalisation du projet pourra se faire dès l'approbation du PLU de Pins-Justaret.

SECTEUR DE LA « CROISSETTE »

CONTEXTE



La place René Loubet est la place centrale de la commune de Pins-Justaret. Elle est actuellement organisée autour d'un centre-commercial (dont un Carrefour Market et une station-service qui vont déménager à court terme). Un parking lié au centre commercial est présent, complété par un second parking, public.

Cet ensemble est complété par une aire de jeux pour enfants ainsi qu'un boulodrome, organisés autour d'un square.

Situé à l'intersection entre la RD56, le chemin de la Cépette et la rue Sainte-Barbe marquant l'entrée dans le centre-bourg historique, cet emplacement bénéficie d'une visibilité accrue et constitue la continuité du centre-bourg historique.



Vue aérienne de l'existant

VOCATION

Cet espace aura 2 vocations :

- Habitat : collectif et individuel
- Activités économiques (commerces, services) et liées à la santé

Les activités se développeront sur le bâti situé au Nord et à l'Ouest du projet. L'habitat collectif se trouvera sur l'étage des locaux d'activités liées à la santé. Enfin de l'habitat individuel mitoyen sera créé le long de la rue Eugène Viguière.

INTEGRATION PAYSAGERE

Sur la partie Est, un traitement en espace public est attendu afin de dessiner une liaison entre l'espace existant et l'espace à créer. Cela permettra d'intégrer le parking existant en termes paysagers et donnera la possibilité aux commerces d'avoir un accès piétons côté place publique.

TYPE D'HABITAT

20% de logements sociaux (en nombre de logements) en location ou en accession sont imposés.

De l'habitat collectif pour accompagner les activités

L'habitat sera développé sur le R+1 et R+2 possible des locaux d'activités médicaux. Il s'agira de logements de type T2 à T3. Il n'est pas prévu d'habitat au dessus des commerces

De l'habitat individuel mitoyen pour prolonger le corps de rue

De l'habitat individuel mitoyen sera développé le long de la rue Eugène Viguié afin de créer une continuité avec l'opération réalisée au Nord. Des espaces ouverts à usage de stationnement et végétation seront présents côté rue. La création de jardins privatifs est souhaitée.

TYPE D'ACTIVITES

Les activités existantes pourront être maintenues. Ne pourront être créées de surfaces de vente supérieures à 300 m².

Des activités médicales et paramédicales s'intégreront au projet.

QUALITE ARCHITECTURALE

Le traitement du bâti veillera à s'intégrer dans le tissu environnant, tant au niveau des coloris que des matériaux employés. Le style devra être urbain.

AXES DE CIRCULATION

Des cheminements modes doux seront intégrés permettant de relier la rue la place René Loubet au centre commercial situé chemin de la Croisette.

L'accès au parking privatif des habitations collectives se fera depuis la rue Eugène Viguié.

STATIONNEMENT

Du stationnement est exigé à hauteur de :

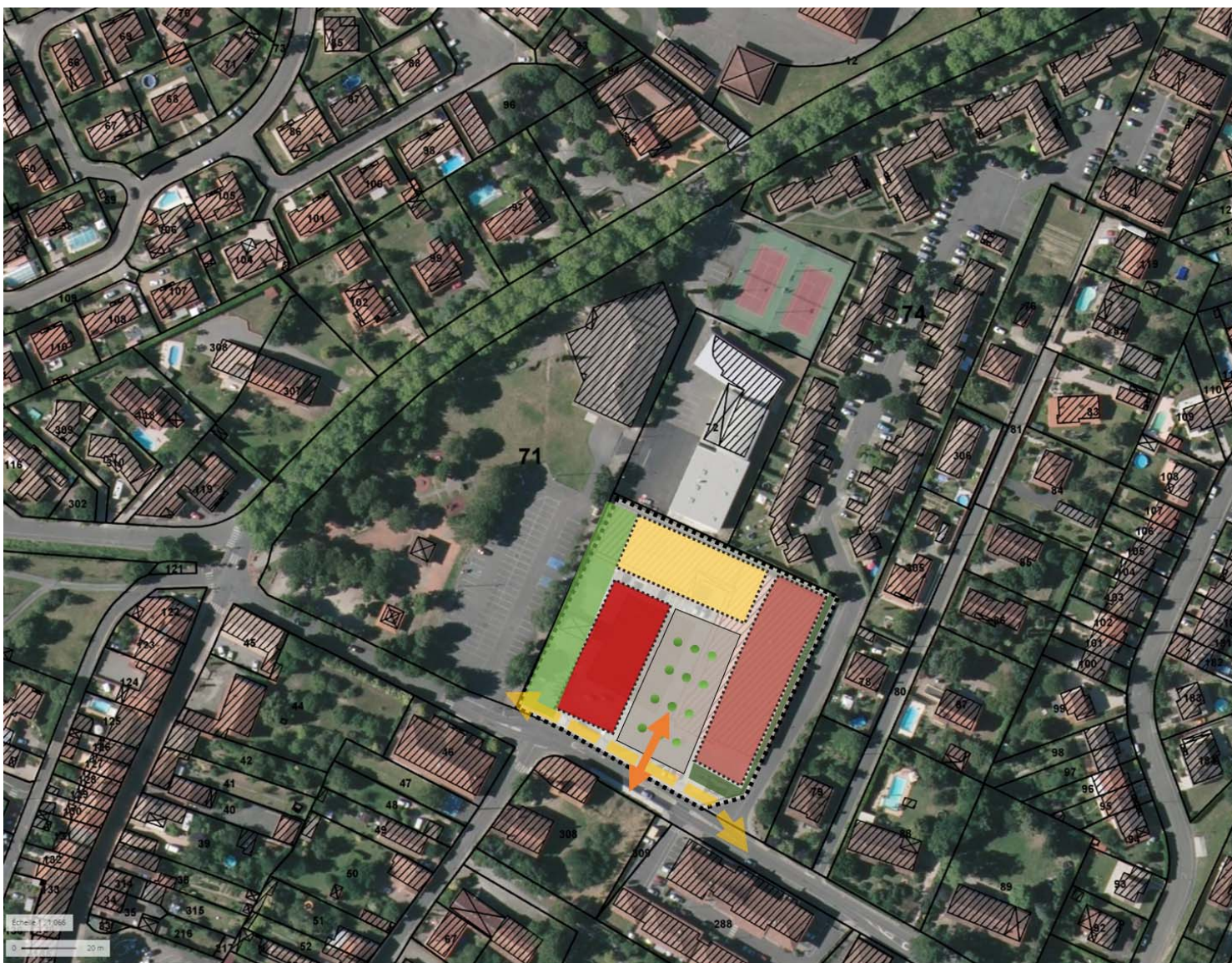
- 1 place par logement en collectif, 2 places pour l'individuel
- 1 place par tranche de 30 m² de surface d'activité

Le stationnement destiné aux activités sera extérieur et végétalisé afin de proposer un cadre de vie agréable. Le stationnement lié aux habitations sera réalisé, sous réserve de faisabilité, en sous-sol.









PROGRAMMATION ET PHASAGE

Aucun phasage n'est prévu. La réalisation du projet pourra se faire dès l'approbation du PLU de Pins-Justaret.

PRINCIPES D'AMENAGEMENT



Légende

-  Cheminements modes doux le long du chemin de la Cépette permettant de connecter la place René Loubet au centre commercial existant
-  Espace de stationnement avec un traitement végétal
-  Accès au parking privé en double sens
-  Espace libre commun
-  Aménagements paysagers
-  Habitat individuel mitoyen prolongeant le corps de rue
-  Commerces et services
-  Bâti mixte à vocation d'accueil d'activités médicales ou paramédicales en RDC et habitat collectif en R+1

Les zones d'implantation des bâtiments sont schématiques, des retours sont possibles, notamment le long du chemin de la Croissette.

ECHEANCIER PREVISIONNEL DE L'OUVERTURE A L'URBANISATION DES ZONES A URBANISER

D'après l'article L.123-1-4 du Code de l'Urbanisme, les Orientations d'Aménagement et de Programmation «peuvent comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants ».

- **Phase 1** : secteur « Figarèdes »
- **Phase 2** : secteur La Vignasse »
- **Phase 3** : secteur « Malrivière » qui s'urbanisera en trois tranches

Suivant les aléas, l'ordre des phases pourra être modifié.