



4.2.2 - OAP thématique « Mobilité – Économie – Habitat »

Version arrêtée
19 février 2026

PLUiH
Plan Local
d'Urbanisme
Intercommunal
et d'Habitat

Les prestataires en charge de l'élaboration du PLUiH :



CAIRN Territoires

11, chemin de Jacobué
31 410 MONTAUT
07 69 77 15 85

contact@cairn-territoires.com



SIRE Conseil

19, Chemin St Pierre
31 170 TOURNEFEUILLE
06 12 83 69 35

contact@sire-conseil.fr



Atelier Palimpseste

7, allées de Tourny
33 000 BORDEAUX
05 56 01 19 37
guillaume.laize@gmail.com



Rural Concept

430, avenue Jean Jaurès
46 004 CAHORS Cedex 9
05 65 20 39 30
rural.concept@adasea.net



URBADOC

9, avenue Maurice Bourges Manoury
31 200 TOULOUSE
05 34 42 02 91
contact@be-urbadoc.fr



ASUP

12 rue de l'église
65 690 ANGOS
09 65 00 57 23
asup@asup-territoires.com



TADD

35 bis, rue de Guindalos
64 110 Jurançon
06 73 36 25 73
amandine.raymond@tadd.fr



Pyrénées Cartographie

3, rue de la fontaine de Crastes
65 200 ASTÉ
05 62 91 46 86
guillaume.arlandes@pyrcarto.fr

Jean-Yves Chapuis

2, rue Jacques Gabriel
35 0000 Rennes
06 08 43 28 90
jychapuis.rennes@orange.fr

SOMMAIRE

<i>Préambule</i>	<i>5</i>
<i>Rappel réglementaire</i>	<i>5</i>
<i>Contexte</i>	<i>5</i>
<i>Objectifs</i>	<i>6</i>
<i>Champs d'application</i>	<i>7</i>
<i>MOBILITE : structurer pour un territoire attractif</i>	<i>9</i>
<i>Articuler la mobilité à partir du Pôle d'Echange Multimodal (PEM) de Tarascon-sur-Ariège</i>	<i>10</i>
<i>1. Faire rayonner le PEM</i>	<i>11</i>
<i>2. Rendre accessible le site à tous</i>	<i>12</i>
<i>Desservir le territoire à partir des axes principaux</i>	<i>13</i>
<i>1. Prendre en compte le projet de déviation de Tarascon-sur-Ariège</i>	<i>13</i>
<i>2. Améliorer la desserte territoriale à partir des axes majeurs.....</i>	<i>15</i>
<i>3. Assurer une continuité des mobilités dans les secteurs éloignés de la polarité</i>	<i>16</i>
<i>4. Favoriser l'intégration paysagère et qualitative des aménagements</i>	<i>18</i>
<i>Développer les mobilités douces et les alternatives à la voiture individuelle</i>	<i>18</i>
<i>1. Encourager et sécuriser la pratique du vélo et des modes actifs.....</i>	<i>18</i>
<i>2. Encourager le covoiturage et l'autopartage</i>	<i>20</i>
<i>3. Développer le réseau de chemins de randonnée et itinéraires touristiques</i>	<i>21</i>
<i>4. Valoriser et multiplier les aménagements d'itinérance et de lien interquartiers dans les villages</i>	<i>21</i>
<i>Gérer l'offre de stationnement</i>	<i>22</i>

ECONOMIE : renforcer l'attractivité et la diversification	23
Structurer un maillage économique cohérent	24
1. Organiser et valoriser les économies existantes	24
2. Développer de nouveaux secteurs d'attractivité	28
3. Soutenir l'économie locale.....	30
Valoriser les filières touristiques.....	31
1. Développer l'activité thermique.....	31
2. Renforcer le tourisme de plein air, culturel et de patrimoine	32
3. Mettre en œuvre les unités touristiques nouvelles locales	34
HABITAT : développer une offre diversifiée et adaptée aux besoins	35
Prendre en compte le contexte.....	36
1. Rechercher une densité minimale pour toutes les opérations en densification	36
2. Mobiliser le bâti vacant	38
3. Anticiper les futures constructions	38
Garantir une qualité de vie.....	40
1. Favoriser la proximité avec les équipements et services	40
2. Favoriser l'intégration paysagère	41
3. Adapter les constructions au climat et à son évolution	41

Préambule

Rappel réglementaire

L'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) thématique « Mobilité-Économie-Habitat » s'inscrit dans la continuité du Projet d'Aménagement et de Développement Durables intercommunal (PADD) et complète les pièces réglementaires écrites et graphiques. L'OAP est une pièce opposable du PLUiH, par ses orientations et principes, à appliquer dans un rapport de compatibilité.

Les orientations et principes de cette OAP s'ajoutent donc aux règles édictées par le règlement écrit et graphique, qui elles doivent être respectées dans un rapport de conformité.

Les articles L 151-6 et suivants, et R 151-6 et suivants du code de l'urbanisme encadrent la réalisation des OAP. Le territoire communautaire étant soumis à la loi montagne, l'OAP peut mettre en œuvre les dispositions de l'article L 151-7 8° du code de l'urbanisme concernant les UTN locales.

Contexte

La communauté de communes du Pays de Tarascon, située au carrefour des vallées de l'Ariège, du Vicdessos et du Saurat est desservie par voie routière (N20-E9) mais également par voie ferroviaire. La gare se situe à Tarascon-sur-Ariège est sur la ligne entre Toulouse et Latour-de-Carol.

Le territoire est donc un secteur de passage ainsi que de destination par ses aménités de cadre de vie, sa capacité d'emplois, et ses attraits touristiques.

A l'échelle locale, la commune de Tarascon-sur-Ariège est le centre névralgique, le carrefour entre toutes les vallées, accueillant les principaux services et équipements publics.

Avec une histoire industrielle particulièrement riche (Péchiney) terminée brutalement ces vingt dernières années par des délocalisations, le territoire propose une forte résilience économique afin de trouver une attractivité et une production d'emplois dynamiques. Cette ambition doit être portée avec la perspective des besoins en logements à mobiliser, tant pour les secteurs économiques « classiques » que pour l'économie touristique et thermale en plein essor.

Cette OAP « Mobilité-Économie-Habitat » vient donc proposer un regard transversal sur ces trois thèmes, en complément des outils du PLUiH que sont notamment : les pièces réglementaires, les autres OAP, sectorielles et thématiques, et le POA (programme d'orientations et d'actions) du volet « H » (habitat).

Cette OAP thématique reprend des éléments issus d'étude antérieures, et notamment

L'étude « mobilité vallée de l'Ariège – feuille de route CCPT » réalisée à l'échelle du SCoT VA (2022). Les orientations présentées dans le PADD sont cohérentes avec le constat de cette étude :

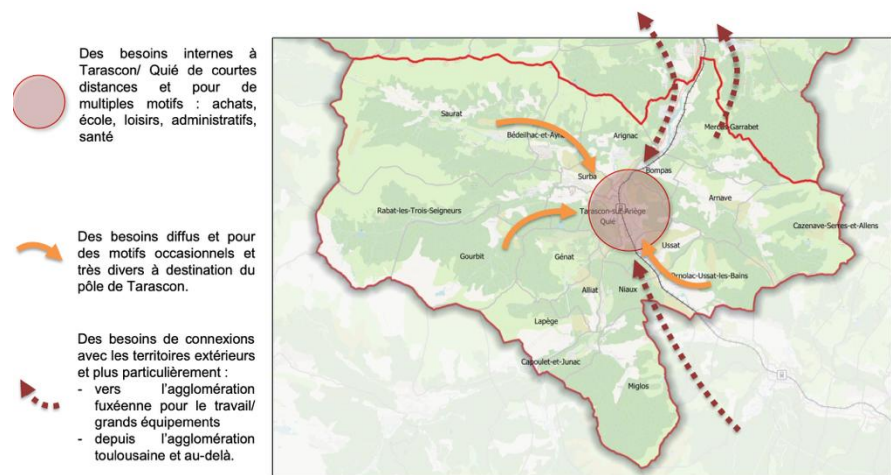
Valoriser le pôle Tarasconnais dans l'organisation globale

Améliorer les liens des communes de la vallée de l'Ariège vers le Nord

Améliorer les liens avec la gare ferroviaire pour des connexions Nord

Permettre d'offrir des solutions de mobilité adaptées aux besoins des touristes

Ces enjeux identifiés sont donc repris et précisés, pour être intégrés aux enjeux identifiés dans le PADD, qui sont plus transversaux et adaptés à l'échelle de la CCPT. La carte des besoins en mobilité est également prise en compte dans l'OAP.



Cartographie des besoins de mobilité - extrait « étude mobilité vallée de l'Ariège » - SCoT VA – 2022.

L'étude sur le foncier stratégique du pôle tarasconnais (AUAT - octobre 2023). L'objectif de cette étude est de repérer les sites fonciers et les ZAE stratégiques pour le développement économiques de la CCPT. Son état des lieux et son recensement ont inspiré certaines orientations de l'OAP, même si elle a plus été utile pour la déclinaison des zones Ux et Aux du PLUiH.

Le programme d'orientations et d'actions (POA-2026) du PLUiH, outil programmatique du volet habitat du document d'urbanisme.

L'OAP thématique reprend certaines orientations et actions ou en propose de nouvelles complémentaires, avec une dimension d'opposabilité par compatibilité qui est utile à la mise en œuvre du programme. Il y a donc une forte complémentarité recherchée entre ces deux outils du PLUiH.

Objectifs

Cette OAP doit participer à l'application du projet porté par le PLUiH, lui-même répondant aux ambitions du SCoT Vallée de l'Ariège et aux textes en vigueur.

Le PADD du PLUi du Pays de Tarascon-sur-Ariège a traduit plus précisément les orientations des chapitres 2 et 3 du SCoT, dans son axe « développer » : « valoriser et faire évoluer le territoire » avec principalement les orientations suivantes :

- Développer toutes les économies du territoire
- Organiser les mobilités et les services en adéquation avec les besoins

L'axe « habiter » et son orientation « garantir la diversité multifonctionnelle », fait le lien entre le thème « habitat » de notre OAP et les deux autres.

L'OAP thématique « mobilité-économie-habitat » se justifie pleinement pour mettre en relation ces trois thèmes et ainsi assurer un aménagement et une mise en réseau des dynamiques territoriales, ainsi que la mixité fonctionnelle et sociale.

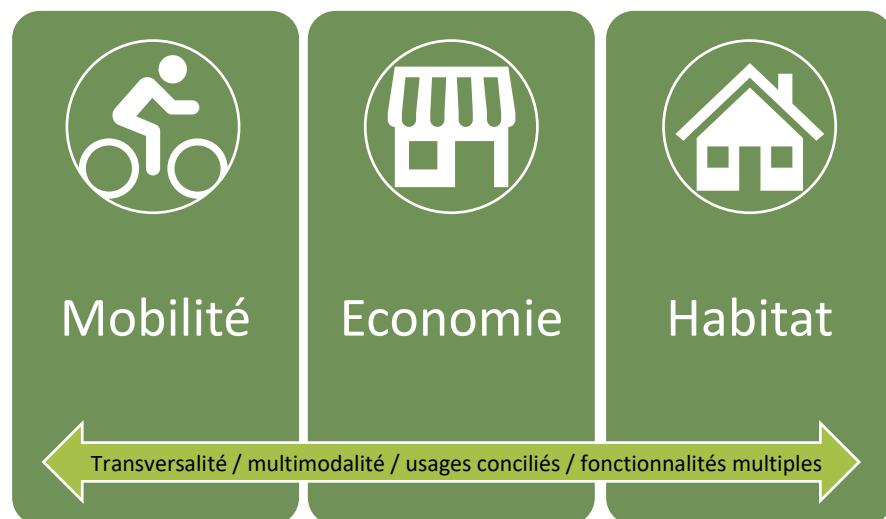
Champs d'application

Les principes et mesures qui vont suivre concernent l'intégralité du territoire communautaire et interviennent dans le cadre des champs d'actions suivants :

- Instruction de toutes les autorisations d'urbanisme sur l'ensemble du territoire communautaire (par exemple un permis de construire en zone d'activités) ;
- Accompagnement pour l'application des autres pièces du PLUiH : PADD, règlement écrit et zonage, OAP sectorielles et thématiques voire autres éléments de prescriptions (par exemple les emplacements réservés des départs de randonnée) ;
- Application d'autres documents cadres opposables ou non, sur le territoire couvert par l'OAP (par exemple un schéma départemental de gestion des routes départementales) ;
- Mise en œuvre de politiques publiques par tout maître d'ouvrage (par exemple l'entretien des chemins de randonnée par une collectivité) ;
- Projets d'aménagements ou de construction soumis ou non à autorisations d'urbanisme dans tout domaine : extension ou création de quartiers, création ou continuité de mobilités, création d'infrastructures ou d'équipements (par exemple végétalisation ou remaniement d'un espace public par une collectivité) ;
- Élaboration ou évolution de document-cadre ou programmation portant sur les thèmes identifiés par l'OAP (par exemple révision du PCAET du SCoT).

Une OAP qui organise, concilie et hybride les espaces d'habitat et d'économie par la mobilité multimodale

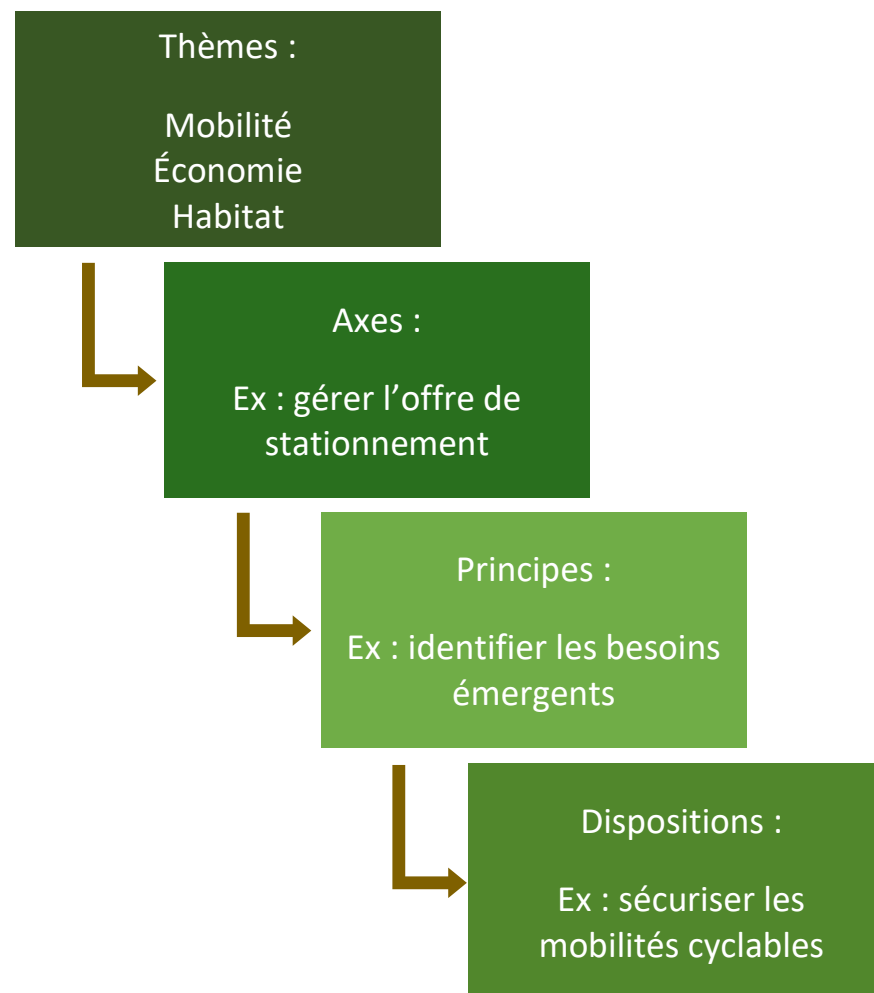
L'OAP est pensée pour développer des mesures facilitant le lien entre les secteurs d'habitat et les secteurs de travail. Le thème de la mobilité est donc majeur car il est le vecteur de confortement ou de déploiement de ce lien.



C'est donc le thème traité en premier dans ce document, trait d'union entre les deux autres, permettant d'appliquer le projet avec un regard organisationnel et qualitatif. Les principes opposables développés dans cette OAP n'ont pas vocation à supplanter ou être redondants avec les règles et mesures des pièces du règlement ou des autres OAP. L'objectif est surtout d'inciter les acteurs de l'aménagement (du porteur de projet soumis à autorisation

d'urbanisme jusqu'à la collectivité réalisant un document-cadre) à mettre en œuvre les synergies pouvant exister entre les trois thèmes.

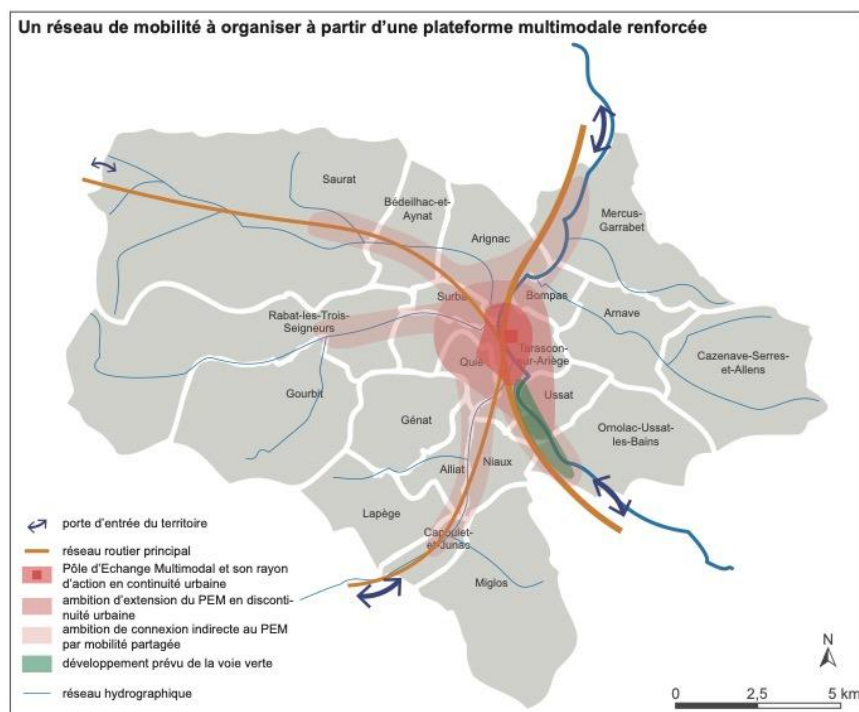
Le document est hiérarchisé ainsi :





MOBILITE : structurer pour un territoire attractif

Articuler la mobilité à partir du Pôle d'Echange Multimodal (PEM) de Tarascon-sur-Ariège

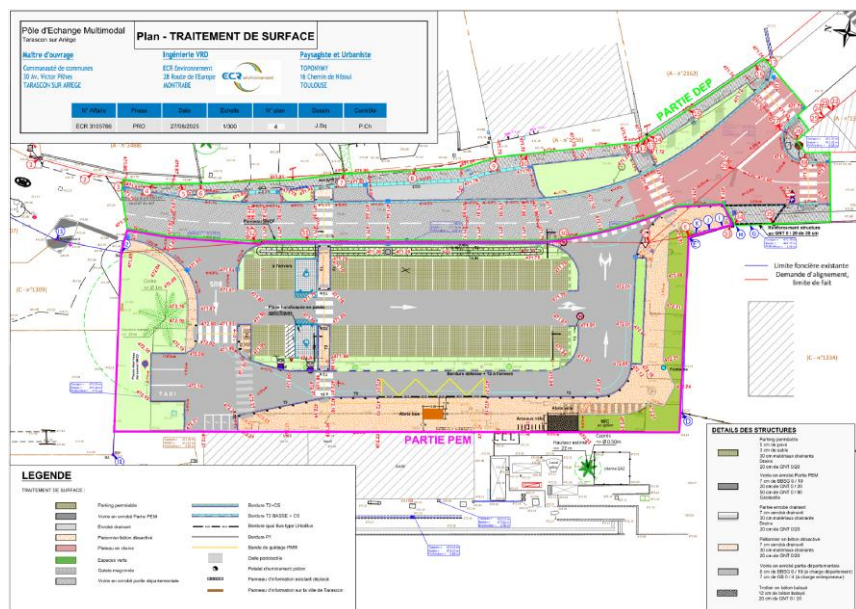


Le PEM (Pôle d'Echange Multimodal) de Tarascon-sur-Ariège est un projet ambitieux de réaménagement des abords de la gare et du rayonnement de cette dernière. Tarascon-sur-Ariège est la polarité du territoire et sa gare s'inscrit dans le dispositif régional PEM de la région Occitanie depuis 2019.

De plus le PEM intègre une dynamique constatée de nouvelle polarité urbaine sur le bourg de Tarascon-sur-Ariège, avec le déploiement d'activités commerciales et de services sur le secteur du rond-point des Arrigols. L'installation en face d'Aldi et de son parking fait un trait d'union entre le secteur de la gare et du PEM et le secteur commercial du rond-point. Mais la voie ferrée reste un obstacle aux mobilités douces.

Le projet de développement du PEM porté au sein du PLUiH reprend les attendus du SCoT en proposant plusieurs scénarios où :

- L'accès pour les piétons, PMR et cyclistes sera facilité ;
- Le parking sera restructuré et végétalisé ;
- Le stationnement des vélos sera prévu ;
- La desserte par les transports en commun sera améliorée ;
- La sécurité de tous sera prise en compte.



Plan de PEM – projet

1. Faire rayonner le PEM

Le train est un vecteur de désenclavement important du bassin de vie, de développement de l'attractivité et des pratiques, ainsi que d'une limitation de l'usage de la voiture pour atteindre le territoire. Il dessert et polarise sur le PEM l'interface et les connexions entre les différents modes de transport (covoiturage, mobilités douces). L'enjeu est de le faire rayonner au-delà de son périmètre immédiat pour qu'il irrigue l'ensemble des communes, tout en facilitant l'accès à l'emploi, au tourisme et aux services. Le PEM structure le développement futur autour d'un nœud identifié et central.

Dispositions :

- Renforcer la lisibilité du PEM par un traitement qualitatif des abords (signalétique, identité visuelle, aménagement paysagers) ;
- Sécuriser les départs du PEM vers les différents lieux de la ville de Tarascon-sur-Ariège, notamment le centre-ville et le quartier des Arrigols ;
- Organiser les liaisons avec les pôles de vie et zones d'activités (TAD, covoiturage, vélo) ;
- Penser les futurs espaces publics de la ville de Tarascon-sur-Ariège en fonction des nouvelles mobilités générées par le fonctionnement du PEM ;
- Développer les espaces de stationnement suffisants pour les vélos en intégrant des espaces couverts et clos afin de favoriser la multimodalité ;
- Développer les bornes de recharges pour les véhicules électriques.

2. Rendre accessible le site à tous

Le PEM doit être accessible à l'ensemble des publics : piétons, utilisateurs de deux-roues et autres modes actifs, personnes à mobilité réduites, automobilistes, usagers des transports collectifs...

Dispositions :

- Assurer des cheminements piétons sécurisés et continus vers la ville et vers la zone commerciale ;
- Prendre en compte les PMR en adaptant l'espace (pentes, revêtement, mobilier, ...) ;
- Mettre en place une signalétique claire et homogène autant vers la ville que vers la zone commerciale, puis vers les communes bordières à vocation résidentielle (Quié, Arignac, Surba, Ussat).



Les abords du PEM : de l'attractivité et de la fluidité mobilière à améliorer et sécuriser.



Desservir le territoire à partir des axes principaux

Cet axe vise à :

- Prendre en compte le projet de déviation de Tarascon-sur-Ariège et ses conséquences sur la desserte urbaine et la RN 20 ;
- Sécuriser et valoriser les liaisons vers les zones d'activités et les pôles de vie ;
- Intégrer les dessertes locales, le covoiturage et les aménagements de liaison dans ces axes ;
- Prendre en compte la liaison avec la desserte ferroviaire à partir de ces axes.

La mobilité du territoire peut être largement structurée par la concrétisation du projet de déviation de Tarascon-sur-Ariège dont les conséquences mobilitaires sont de deux ordres :

- Amélioration du transit sur le territoire et évolution du cadre de vie à proximité ;
- Évolution des fonctions mobilitaires et urbaines de l'axe de la RN 20 sur la traversée de ville.

Au-delà de ce projet, le nœud de mobilité que représente la « confluence » des axes routier et ferroviaire au sein de la ville de Tarascon-sur-Ariège doit être pris en compte dans le PLUiH pour améliorer la desserte du reste du territoire.

1. Prendre en compte le projet de déviation de Tarascon-sur-Ariège

L'espace compris entre les ronds-points de Cagnac, Arrigols et Sabart devient stratégique si on considère la mise en place de la déviation, dans le temps du projet du PLUiH.

Le PLUiH doit valoriser et organiser avec ses outils et au mieux les conséquences de cette nouvelle infrastructure, notamment en garantissant la continuité et la mutation des fonctions urbaines et mobilitaires au sein de cet espace.

L'OAP propose les principes suivants, qui défendent les enjeux identifiés dans le PADD.

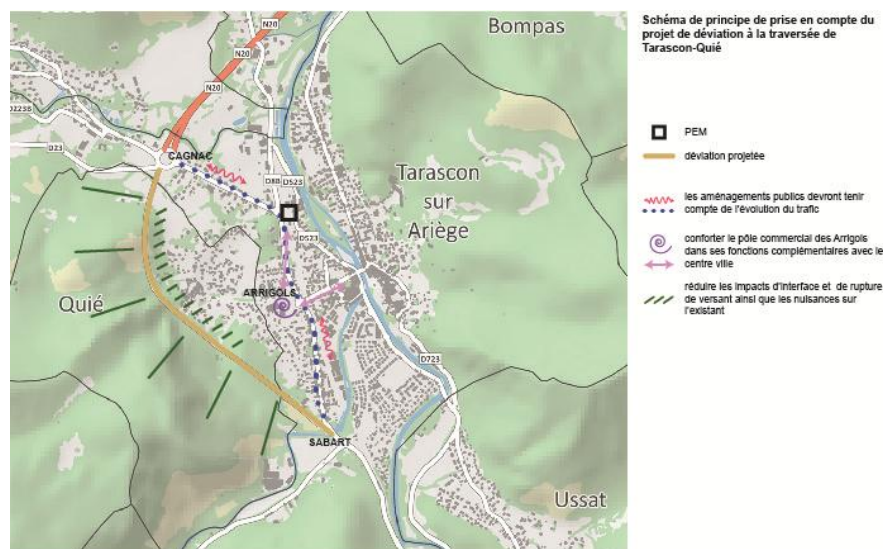
Dispositions :

- L'infrastructure de la déviation devra respecter les exigences d'intégration paysagère identifiées dans l'OAP thématique « Paysage-Biodiversité-Bâti », afin de conserver la qualité du cadre de vie sur le secteur.
- L'impact et les nuisances de l'infrastructure devront être minimisés afin de conserver la qualité urbaine de proximité tant sur les secteurs d'activités comme que résidentiels.
- Pour cela la végétalisation devra être privilégiée pour réduire les diffusions sonores et masquer les impacts visuels de l'aménagement routier.

Les aménagements à venir de la RN 20, au niveau de la traversée de l'espace « Cagnac-Arrigols-Sabart », devront intégrer la mutation des fonctions de transit due à la déviation, et notamment à l'interface entre axe routier et espaces urbains.

Il s'agira de réaliser un observatoire de l'évolution fine des activités économiques le long de la RN 20 du fait du changement de trafic.

Il s'agira aussi d'appréhender, dans le projet de PLUiH, l'évolution comparée du trafic routier entre les ronds-points de Cagnac et de Sabart pour voir la répartition du trafic.



FOCUS RN20 sur la traversée de Tarascon-sur-Ariège



La RN 20 traverse la ville de Tarascon-sur-Ariège entre le rond-point de Sabart et de Cagnac. C'est une artère stratégique pour la ville de Tarascon-sur-Ariège et tout le territoire. Elle concentre de nombreux enjeux et fonctions pour tous : habitants, acteurs économiques, touristes...

Avec la création de la déviation, cette artère va connaître une évolution du trafic pouvant impacter les commerces et services et la vitalité de la ville. Il s'agit donc de valoriser ce secteur, d'accompagner les transitions et d'encadrer l'évolution du bâti.

Dispositions

- Mettre en place une stratégie de signalétique, de liaisons et de mobilité en fonction de l'évolution du trafic et répondant aux enjeux multiples
- Accompagner par des politiques publiques la restauration et rénovation des façades et le confortement des espaces publics
- Appliquer les dispositions d'insertion paysagère présentes dans l'OAP « paysage-biodiversité-bâti »

2. Améliorer la desserte territoriale à partir des axes majeurs

Toujours à partir de cet espace stratégique « Cagnac-Arrigols-Sabart », l'organisation mobilitaire sur le reste du territoire peut faire l'objet de principes au sein de l'OAP, afin que les opérations et projets puissent respecter les enjeux et orientations du PADD. Il est recommandé de réaliser un plan guide de cet espace pour appréhender l'évolution mobilitaire sur ce secteur et les conséquences pour la ville de Tarascon-sur-Ariège et les pôles et vecteurs mobilitaires (PEM, réseaux viaires, Voie verte...).

On peut distinguer trois niveaux de travail pour déployer ces principes :

L'interface de proximité immédiate sur les quartiers urbains

Dispositions :

Améliorer le contact entre axes routiers et quartiers urbains, qu'ils soient résidentiels ou d'activités, en végétalisant et en respectant les attendus de l'OAP thématique « Paysage-Biodiversité-Bâti ».

Les liaisons avec le centre-ville et le PEM

Dispositions :

Multiplier les liaisons entre le quartier des Arrigols, le secteur du PEM et de la gare, et le centre-ville.

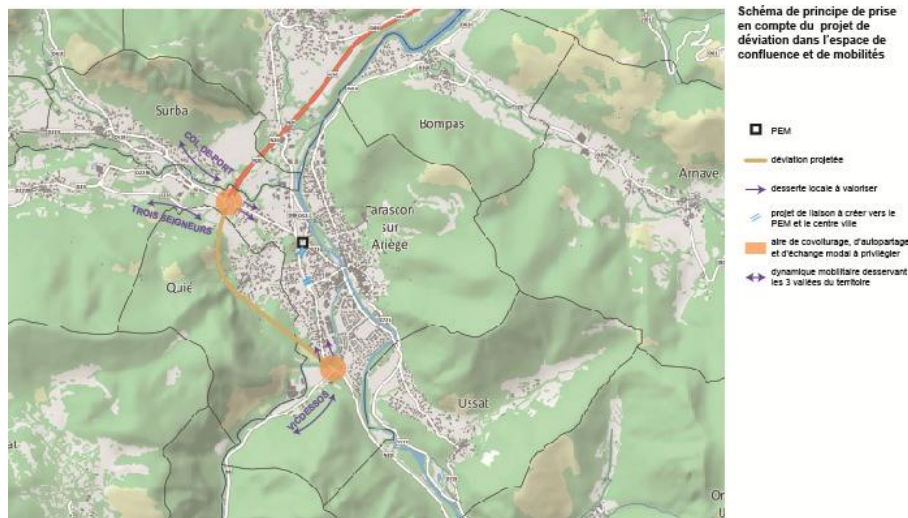
La mobilité territoriale élargie

Dispositions :

Les lieux d'échanges multimodaux et de covoiturage devront être privilégiés sur les ronds-points de Cagnac et de Sabart, afin d'améliorer la desserte vers le Vicdessos, les vallées de la Courbière et de Saurat et le col de Port.

Les espaces publics identifiés ou à identifier dans le temps du projet devront être intégrés paysagèrement selon les attendus de l'OAP thématique « Paysage-Biodiversité-Bâti » et bénéficier d'une signalétique propre à la politique mobilité de la communauté de communes.

Les politiques publiques en lien avec le covoiturage, le transport à la demande, le tourisme, devront trouver des synergies afin de porter une politique promotionnelle sur la desserte interne au territoire et au-delà, à partir de ces trois axes de circulation : Vicdessos, Courbière, Saurat, Ariège



Aussi, les collectivités devront harmoniser la politique mobilière en respectant les principes suivants :

Dispositions :

- Harmoniser une information et une signalétique claire et pédagogique sur l'ensemble du territoire. Cela afin d'expliquer au mieux les possibilités mobilières en fonction des espaces et des équipements ;
- S'appuyer sur les espaces existants dans les secteurs éloignés pour implanter la politique mobilière, notamment sur le TAD et le covoiturage ;
- Associer les acteurs de tourisme de pleine nature qui se déploient sur le territoire à la politique mobilière pour la valoriser ;

3. Assurer une continuité des mobilités dans les secteurs éloignés de la polarité

La configuration en vallées confluentes et compartimentées impose de fournir un effort particulier pour prolonger la desserte mobilière jusque sur les secteurs habités les plus reculés. Cela est identifié dans le PADD, notamment pour assurer la solidarité et le maintien en autonomie des populations habitantes de ces secteurs éloignés.

Le projet de voie verte participe à ce renforcement du maillage mobilière au-delà de la polarité principale de Tarascon-sur-Ariège, et même au-delà du territoire.



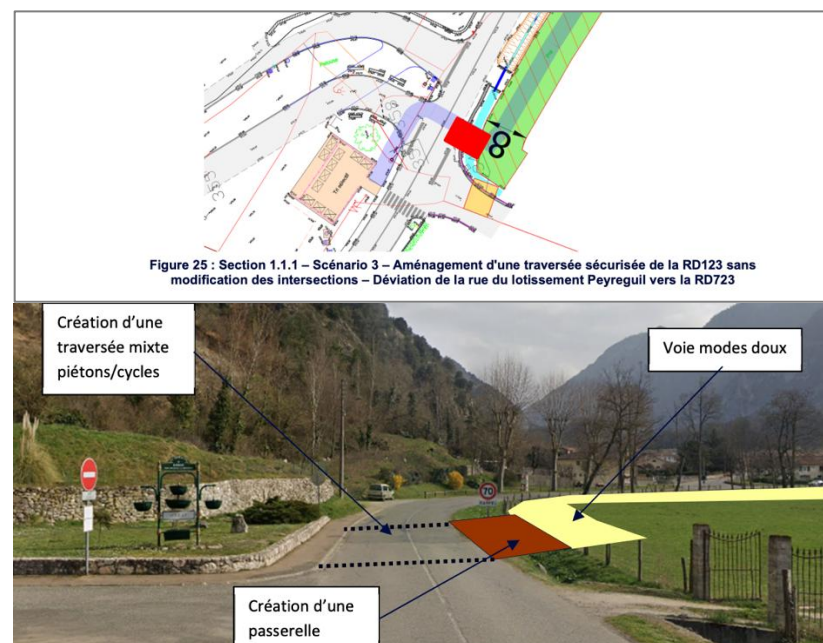
Extrait de l'étude « étude de faisabilité pour la création d'une voie modes doux entre Tarascon-sur-Ariège et Sinsat » - CCPT - 2024.

L'OAP doit accompagner et favoriser la concrétisation de ce projet en favorisant sa mise en œuvre. Le document de référence est l'« étude de faisabilité pour la création d'une voie modes doux entre Tarascon-sur-Ariège et Sinsat », sous maîtrise d'ouvrage CCPT et réalisée par Suez.

Dispositions :

- L'implantation de la voie verte telle que proposée dans l'étude « faisabilité pour la création d'une voie modes doux entre Tarascon-sur-Ariège et Sinsat » devra faire l'objet d'emplacements réservés dans le PLUiH.

- L'étude « faisabilité pour la création d'une voie modes doux entre Tarascon-sur-Ariège et Sinsat » est traduite dans le présent document, entendu que ses dispositions sont rendues opposables par compatibilité ;
- Les principes d'aménagement déclinés dans le parti d'aménagement de l'étude « voie verte » (CCPT-Suez-2024) seront repris dans les autorisations d'urbanisme nécessaires à la réalisation des sections 0 et 1 du projet ;
- L'intégration paysagère des aménagements et installations déployés pour la voie verte devra respecter les dispositions de l'OAP « Paysage-biodiversité-bâti » ;



Extrait de l'étude « étude de faisabilité pour la création d'une voie modes doux entre Tarascon-sur-Ariège et Sinsat » - CCPT - 2024.

4. Favoriser l'intégration paysagère et qualitative des aménagements

Les aménagements et les espaces urbains du territoire sont très minéraux et la végétation peu présente ou non mise en avant. L'objectif est donc d'inclure systématiquement dans l'aménagement des espaces publics et de voirie une part importante et qualitative de végétalisation : plantation d'arbres le long des voiries et sur les zones de stationnement, désimperméabilisation/végétalisation des voiries trop larges, ...

Cette végétation offrira un cadre de vie agréable aux habitants et usagers, de l'ombrage et permettra la réduction des ilots de chaleur urbains.

Dispositions :

- Les essences plantées seront locales et diversifiées selon la liste des essences données dans l'OAP « Paysage-Biodiversité-Bâti » ;
- Il sera privilégié la diversité des hauteurs des essences afin de proposer une qualité paysagère non uniforme tout en respectant les co-visibilités et l'impact paysager ;
- La plantation en pleine terre et sans irrigation ni intrant exigeante sera recherchée ;
- Les zones d'activités seront systématiquement aménagées paysagèrement et intégrées dans leur environnement.

Développer les mobilités douces et les alternatives à la voiture individuelle

1. Encourager et sécuriser la pratique du vélo et des modes actifs

Le développement du cyclisme, qu'il soit de loisir ou de déplacement, est un enjeu pour le territoire, encouragé par le plan vélo de la Vallée de l'Ariège porté par le SCoT. Les autres deux roues, telles que les trottinettes, sont également concernés.

- S'appuyer sur l'existant

La voirie est un espace public qui peut être exploité par divers usagers, pour divers usages (automobilistes, cyclistes, piétons, stationnement, ...).

La largeur de la voirie va déterminer et impacter ce partage des usages et favoriser certaines mobilités. Les cyclistes et piétons se sentiront en sécurité et donc plus à même d'utiliser ces moyens de déplacements doux.

Également la largeur de la voirie peut modifier le comportement des automobilistes : réduction de la vitesse par une réduction de la voirie.

Dispositions :

Tout d'abord l'objectif est de proposer des aménagements cyclables sur les voiries existantes en créant des :

- Zones 30 avec un aménagement adapté aux voiries ne permettant pas un partage physique de l'espace. L'aménagement est minimal et réalisé par quelques panneaux ou marquages au sol ;
- Zones de rencontre/ zone 20, où la circulation automobile est possible mais la vitesse réduite. La voirie est partagée en toute sécurité et peut être un premier pas vers la piétonnisation du secteur ;
- Voies cyclables ou des chaussées à voie centrale banalisée, une partie de la voirie étant dédiée aux cyclistes par des marquages au sol. Les coûts sont limités.

Les collectivités compétentes devront généraliser ces principes sur l'ensemble du territoire.



Exemples (Département de l'Hérault) de réduction visuelle de chaussée, avec marquage de continuités cyclables et piétonnes, en bordure d'une route rurale. Cette intervention minimale permet à la fois d'indiquer la priorité des modes doux sur les voitures et de faire ralentir les automobilistes, qui se voient contraints de ralentir et de se céder le passage pour se croiser, le tube central étant réduit à la largeur d'une seule voie (3 à 4 mètres).

Source Palimpseste – 2022

Ces options sont peu coûteuses et peuvent être rapidement mises en place à l'aide de marquage et signalisation.

Ensuite l'objectif est de prendre en compte les voies vertes et les pistes cyclables existantes afin de les relier pour créer une continuité sécurisée.

- Développer des parcours

La création de voies dédiées aux cyclistes et aux piétons reste la solution la plus sécurisée pour tous les usagers. L'objectif est de créer une continuité avec les pistes existantes et répondre aux besoins des usagers du territoire.

La communauté de communes connaît, comme partout en France, un développement du cyclotourisme. De plus, elle s'inscrit dans le plan vélo du SCoT. Ainsi plusieurs projets pourraient voir le jour et rendre accessibles à vélo les sites touristiques majeurs du territoire.

Principes :

- Prioriser l'aménagement de l'existant pour une réduction des coûts et un gain en efficacité ;
- Créer une continuité cyclable à l'échelle du périmètre de l'économie présentielle tel que délimité sur la carte page 18 du présent document ;
- Développer le cyclotourisme et l'inciter à s'arrêter sur le territoire ;
- Prioriser l'insertion paysagère des nouveaux équipements.
- Créer des voies piétonnes entre les artères et zones de stationnements, notamment sur l'artère de la RN20 tenant compte de la déviation, entre le Rond-Point de Cagnac et Prat-Long, entre le quartiers des Arrigols et le PEM et le centre-ville...

- Développer et sécuriser le stationnement des vélos

Le développement de la pratique du vélo au quotidien rend nécessaire la création d'espaces de stationnement adaptés, suffisants en nombre, bien placés et sécurisés.

Dispositions :

- Lorsque des travaux sont effectués sur un parc de stationnement, la maîtrise d'ouvrage devra systématiser la création de places de stationnement vélo à hauteur d'au moins 4 places pour 10 places de voitures ;
- A terme, équiper les espaces de stationnement des vélos avec des dispositifs fixes permettant de stabiliser et d'attacher les vélos par le cadre et au moins une roue. Il est recommandé de tendre vers la réalisation de casiers à vélo similaires à ceux des gares SNCF ;
- Les espaces de stationnement vélos, seront facilement accessibles, implantés en priorité à proximité des commerces et équipements ; ils seront positionnés de manière à ne pas entraver le cheminement des piétons.

2. Encourager le covoiturage et l'autopartage

Le covoiturage est une solution pour l'imiter l'usage de la voiture individuelle qui est déjà présente sur le territoire. Des espaces formels ou informels sont déjà dédiés à cette pratique sur le territoire et complètent l'offre de mobilité collective existante (train, TAD, ...).

Dans un premier temps l'objectif est de proposer un maillage d'aires identifiées dédiées au covoiturage au niveau des axes les plus fréquentés en prenant en compte celles existantes.

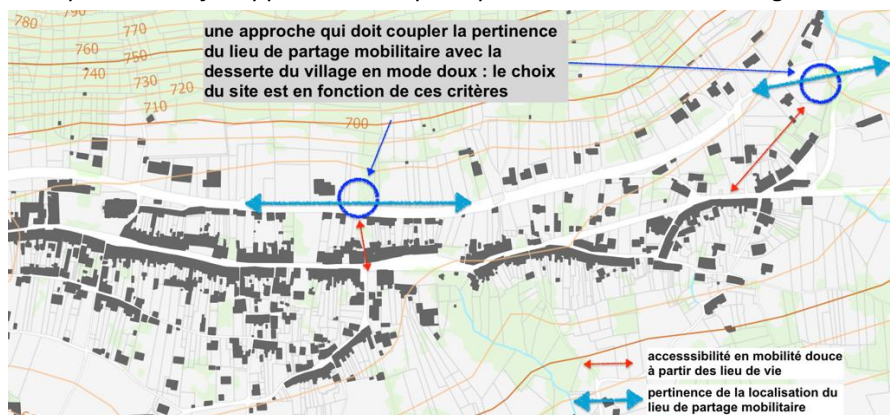
Ces aires doivent répondre aux besoins des habitants : elles peuvent donc s'appuyer sur les aires spontanées/informelles en les sécurisant et en les signalant.

Dans un second temps, bien qu'elles doivent être placées au niveau des axes principaux, elles ne doivent pas être implantées sur des emplacements déconnectés. Pour cela l'emplacement doit être accessible aussi en mobilité douce et/ou en contact avec le tissu urbain existant.

Dispositions :

- Proposer des aires de covoiturations aménagées, identifiées, sécurisées et connectées aux secteurs urbains pertinents (zone économique ou de service, porte d'entrée du territoire).

Exemple illustratif d'application des principes sur une entrée de village : Saurat



Le territoire du Pays de Tarascon propose un réseau de chemins de randonnée pour tous niveaux et sur de nombreuses communes. Ce réseau est accessible selon plusieurs modalités et peut souffrir d'un manque d'équipements de signalétique, d'accueil et de stationnement (totem ou panneau, box à vélos ou motos, parkings, poubelles...). En ce sens, il s'agit de :

- Connecter les chemins aux pôles touristiques/ naturels et économiques ;
- Valoriser la marche comme mode de déplacement en reliant les centres des communes ;
- Connecter quand cela est possible le réseau de randonnée avec celui de mobilité piétonne « classique ».

Dispositions :

Promouvoir le réseau de chemin de randonnée à vocation touristique vers les pratiques du quotidien

3. Développer le réseau de chemins de randonnée et itinéraires touristiques

4. Valoriser et multiplier les aménagements d'itinérance et de lien interquartiers dans les villages

La qualité urbaine des villages, et celle du cadre de vie et de convivialité, tiennent en grande partie à la présence d'espaces publics qui génèrent des lieux et des liens de fonctionnement des

populations. Le PADD identifie comme un enjeu majeur des « commons paysagers » qui enrichissent la vie rurale et harmonisant l'interface public-privé.

Ce maillage d'espaces et de voies doit être conforté et développé, à partir d'initiatives telles que le Plan Guide de la commune d'Ornolac-Ussat les Bains.



Extrait du Plan guide d'Ornolac-Ussat les Bains : schéma d'organisation du Barry Haut-2025

Dispositions :

Les collectivités compétentes doivent initier des plans guides ou autres initiatives semblables afin de faire évoluer leur centralité villageoise et déployer des réseaux de modes doux de déplacements courts et interquartiers, en lien avec le réseau de mobilités territoriales.

Gérer l'offre de stationnement

Le territoire connaît une offre de stationnement conséquente ; cependant elle ne répond pas à l'affluence touristique présente et future. Une offre de stationnement soutient le commerce local et l'attractivité touristique tout en limitant les nuisances pour les habitants.

Dispositions :

- Adapter l'offre en fonction des usages : courte durée (centre), longue durée (PEM, zones d'activités) ;
- Favoriser le stationnement mutualisé et la recharge électrique ;
- Développer le stationnement pour les activités de pleine nature (escalade, randonnée) et sur les sites touristiques (grottes).



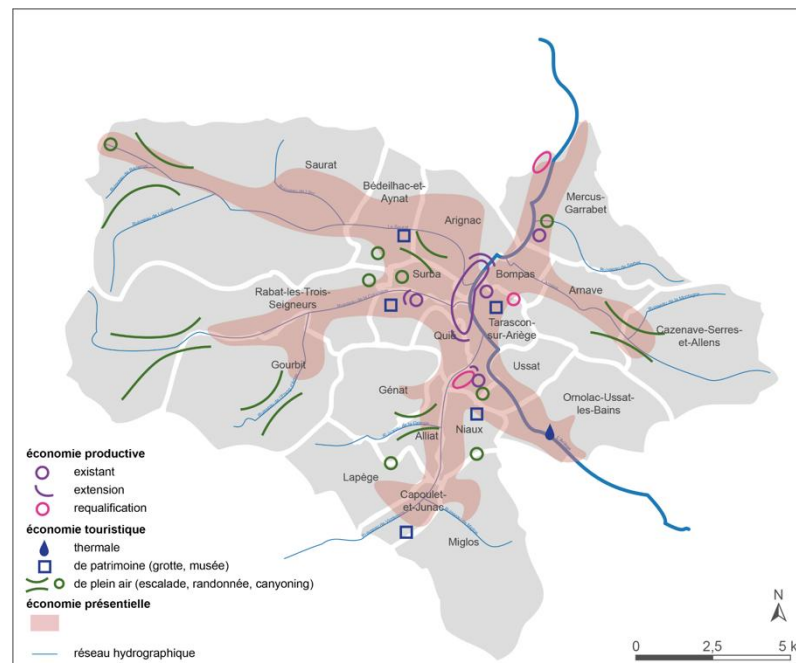
ECONOMIE : renforcer l'attractivité et la diversification

Structurer un maillage économique cohérent

La présente OAP s'attache à proposer des mesures opposables et complémentaires des autres outils (règlement écrit, OAP sectorielles...). Pour cela elle déploie des principes d'aménagement valorisant surtout la transversalité, et harmonisant les projets au sein de chaque dimension économique et entre elles (économies productive, présentielle et touristique). Les ambitions poursuivies sont :

- Suivi de l'accueil et de l'installation des activités économiques, touristiques et commerciales,
- Optimisation du foncier, des équipements et des capacités de stationnements,
- Harmonisation des signalétiques et promotion des économies,
- Valorisation qualitative des espaces d'implantation des activités et de leurs abords,
- Prise en compte de la transition énergétique et climatique.

1. Organiser et valoriser les économies existantes



L'économie productive s'appuie sur le maillage des ZAE, associé aux activités de production réparties ailleurs sur le territoire, soit isolées, soit sous forme de zones communales. On peut donc référencer ainsi :

Les Zones d'Activités Économiques :

- Prat Long

- Fournié
- Cagnac-Séré
- Bernières

Les autres lieux et zones d'économie productive, couverts par une zone Ux ou AUx du PLUiH :

- Zone du Bari (Mercus-Garrabet)
- Zone de Praxair (Mercus-Garrabet)



Zone « artisanale » du Bari à Mercus-Garrabet

L'organisation de cette économie est cruciale pour gagner en attractivité. Le PLUiH et l'OAP proposent des mesures de mise en synergie, de promotion et d'aménagement pour valoriser cette dimension économique de production.

Les ambitions poursuivies sont :

- Suivi de l'accueil et de l'installation des activités et de l'impact pour le territoire
- Optimisation du foncier, des stationnements,

- Valorisation qualitative de la signalétique et des abords, en se reposant sur les expertises existantes (étude CAUE ci-dessous),
- Prise en compte de la transition écologique et climatique.

Communauté de communes du Pays de Tarascon-sur-Ariège

Aménagement des entrées des zones d'activités
du Bari (Mercus)
et de Prat-Long (Tarascon)



Proposition d'aménagement Z.A du Bari



Mise en situation 1

Un totem et des panneaux signalétiques comportant le nom des entreprises sont installés à l'entrée de la zone. Le transformateur est habillé avec un élément bardé de bois ou de métal. Cet élément peut servir de support au nom de la ZA et un plan de la zone si nécessaire.

Cet élément peut aussi servir de cache containers et de support boîte à lettre.

L'économie présentielle est diffuse sur le territoire, avec bien entendu des concentrations sur la ville de Tarascon-sur-Ariège et les bourgs plus ou moins proches. Elle regroupe :

- Le commerce
- Les services marchands et non-marchands

- L'artisanat



Supermarché en pleine ville au Sud de Tarascon-sur-Ariège

Cette économie présentielle a été identifiée dans le SCoT « vallée de l'Ariège », sur 3 secteurs différenciés :

Le centre-ville de Tarascon-sur-Ariège,

Le pôle des Arrigols,

Le pôle de l'avenue Péchiney,

Elle est aussi diffuse sur le reste du territoire, avec des activités artisanales, voire commerciales ponctuelles. L'OAP propose des mesures de suivi et de valorisation de cette économie, qui accompagne l'évolution des populations habitant ou pratiquant le territoire.

L'OAP décline des mesures permettant de conserver la proximité entre lieux d'habitat et de pratique et développement de cette économie.

Elle doit aussi accompagner et rendre plus efficaces les mesures réglementaires du PLUiH, comme la mise en place de linéaires commerciaux (cf. orientation n°3).

L'économie touristique est organisée autour de :

- L'activité de plein air
- Le thermalisme
- Le tourisme de patrimoine

Cette économie impacte fortement le territoire montagnard, sur des lieux ou des sites plus ou moins ponctuels, en générant des pratiques, des fonctionnements, des impacts qui peuvent se confronter à d'autres pratiques et usages.

Aussi, dans cette orientation, des mesures de suivi, d'évaluation de cette économie sont proposées, complémentaires des mesures de réduction ou d'encadrement proposées en orientation n°3 de cette OAP.

En synthèse des trois dimensions économiques, les mesures ci-dessous sont pensées pour améliorer le rapport entre ces économies et les besoins en connectivités, en hébergement, en signalétique, en promotion, en outils fonciers... autant de domaines qui peuvent être mutualisés par des politiques publiques transversales.

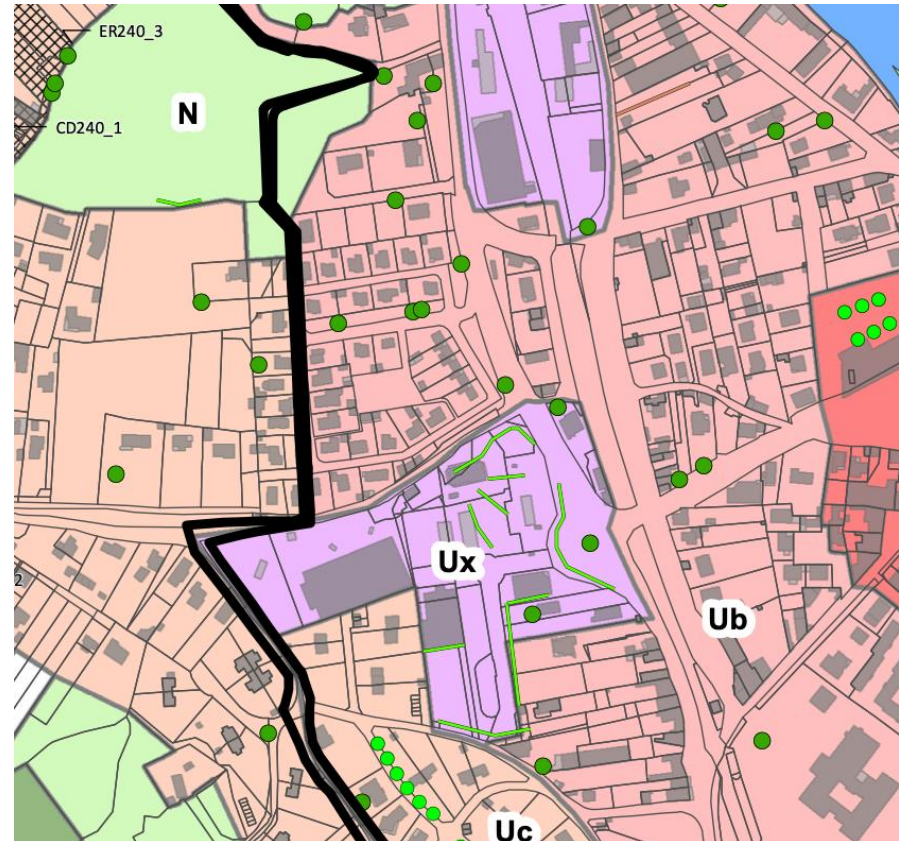
Dispositions :

- Assurer un suivi annuel de la mobilisation des sites et potentiels d'activités (productives, présentielles et touristiques) : autorisations d'urbanisme déposées et réalisées, vente ou mise

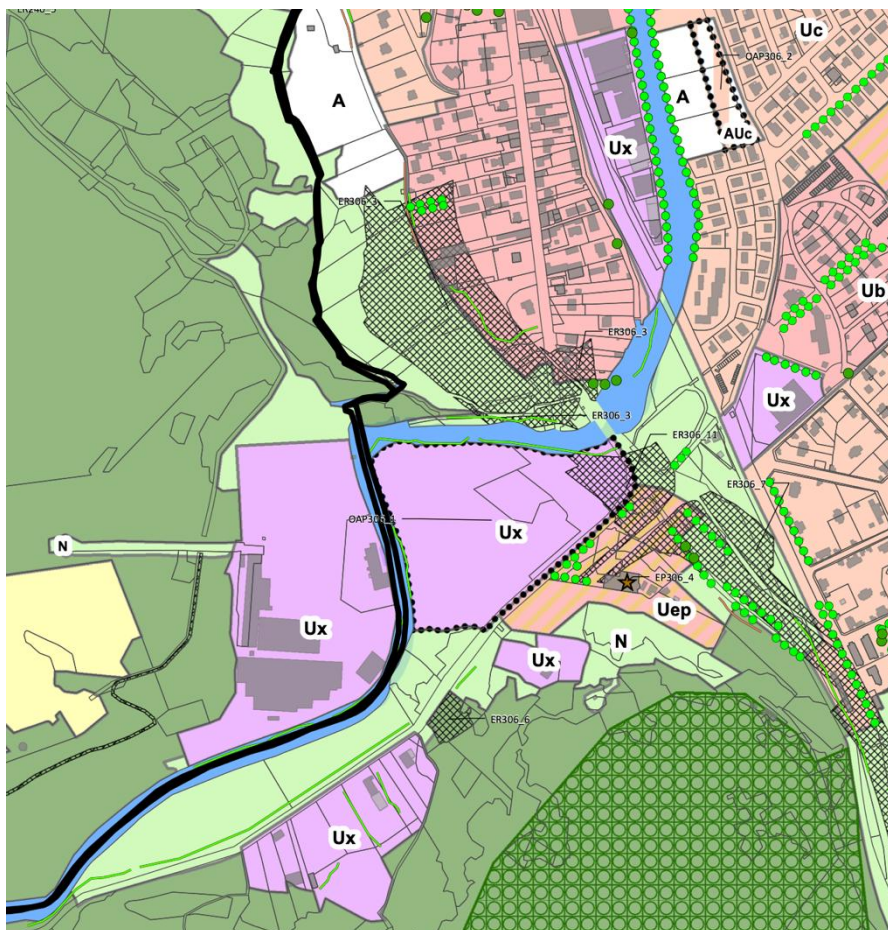
à disposition de foncier ou d'immobilier, renforcement des réseaux et équipements...

- Dégager une analyse prospective des besoins émergents en foncier et immobilier, en équipements, en logement ou hébergement à partir de l'évaluation annuelle ci-dessus ;
- Améliorer les synergies des politiques publiques à partir des mesures d'identification et de prospective ci-dessus ;
- Évaluer l'impact des pratiques touristiques sur les autres domaines : agriculture, économie présentielle (pratiques commerciales...), habitat (logement et hébergement).
- Se référer à l'étude du CAUE sur les aménagements d'entrées des ZAE pour qualifier et valoriser tous les sites d'activités.
- Se reporter à l'OAP thématique « paysage-biodiversité-bâti » lors de toute opération pour valoriser l'intégration paysagère (cf. § « accompagner l'activité artisanale et industrielle et inscrire les constructions à usage d'activités dans le paysage » et « orientations thématiques de principe pour les zones AU »).
- En zone Ux des Arrigols et de l'avenue de Péchiney, les projets de plus de 300 m² de surface de vente devront veiller à désimperméabiliser ou ne pas imperméabiliser les places de stationnements existantes ou à créer.
- En zone Ux de l'avenue de Péchiney, tout projet devra comporter des mesures d'intégration paysagères dans le respect de l'OAP « Paysage-Biodiversité-Bâti » et intégrer l'impact prévisionnel de la déviation de Tarascon-sur-Ariège.

- En zone Ua, Ub, et Ux la collectivité devra identifier des places réservées aux livraisons des particuliers dans ses programmes d'aménagement des espaces publics.



Zone Ux des Arrigols : maintenir et améliorer la perméabilité du secteur



Zone Ux de l'avenue de Pêcheiney : prise en compte des enjeux paysagers et de la déviation

2. Développer de nouveaux secteurs d'attractivité

Le futur de l'économie du territoire va reposer aussi sur de nouveaux éléments que le PLUiH peut accompagner ou anticiper.

C'est le cas de la mise en place du PEM sur le secteur de la gare, qui va générer une attractivité nouvelle et donc des installations et des fonctionnements nouveaux. Ces nouveaux secteurs sont les suivants :

- Le site du PEM
- La friche urbaine de l'avenue V. Pilhes
- La friche de Pêcheiney
- La friche des forges de Niaux

Ainsi l'OAP propose-t-elle des principes d'évaluation de l'impact du PEM sur les économies productive, présente, touristique, mais aussi sur les équipements et services susceptibles de se déployer à partir de l'activité du PEM.

Les friches économiques doivent être identifiées en tant que réserves foncières pour de l'accueil d'activités futures, car ce sont des espaces qui ne comptent pas en consommation foncière et qui bénéficient souvent de connectivité aux infrastructures et réseaux déjà existants. Des problématiques telles que la rétention foncière ou la qualité des terrains doivent être anticipées.



Zone « Péchiney » entre Ariège et Vicdessos, au sud de la ville

§ « accompagner l'activité artisanale et industrielle et inscrire les constructions à usage d'activités dans le paysage »).

- Proposer des mesures de maintien de la perméabilité des terrains en complément du respect du coefficient d'imperméabilisation réglementaire.

Dispositions :

- Promouvoir la valorisation de la friche V. Pilhes (information sur les actions de réhabilitation...) ;
- Prioriser les connexions au PEM dans les programmes d'aménagement public, notamment entre le centre historique de la ville et le quartier commercial des Arrigols ;
- Assurer un suivi annuel de la mobilisation des friches : autorisations d'urbanisme déposées et réalisées, vente ou mise à disposition de foncier ou d'immobilier, renforcement des réseaux et équipements...
- Valoriser les friches économiques en proposant des connectivités aux infrastructures et espaces publics (existants et en projet) lors de programmes d'aménagement portés par les collectivités.
- Se reporter à l'OAP thématique « paysage-biodiversité-bâti » lors de toute opération pour valoriser l'intégration paysagère (cf.

3.Soutenir l'économie locale

S'intéresser à l'économie locale c'est faire œuvre de résilience et de bonnes pratiques face à la transition climatique et aux mutations économiques induites. L'économie locale mobilisable est transversale dans les centres-bourgs, les hameaux, en zone agricole, ... Cette économie est essentielle au territoire et à sa population en répondant à ses besoins (services, proximité, ...).

L'enjeu de cette OAP est de maintenir les services et commerces de centres-bourgs pour garantir un cadre de vie adapté aux besoins de la population et l'attractivité du territoire.

Hors les bourgs, les activités économiques sont plus ponctuelles mais néanmoins présentes : vente directe à la ferme, production, service à son domicile, artisanat, etc.

Dispositions :

- Soutenir les circuits courts et les filières de proximité ;
- Accompagner le développement des commerces de centre-bourg (signalétique, évènement, soutien financier, ...) ;
- Suivre l'évolution des commerces identifiés par des linéaires commerciaux et identifier les nouveaux besoins ;
- Accompagner la réhabilitation ou la construction de bâti pour une activité économique en zone A et N (changement de destination, STECAL) en veillant à son intégration et en conciliant les usages.

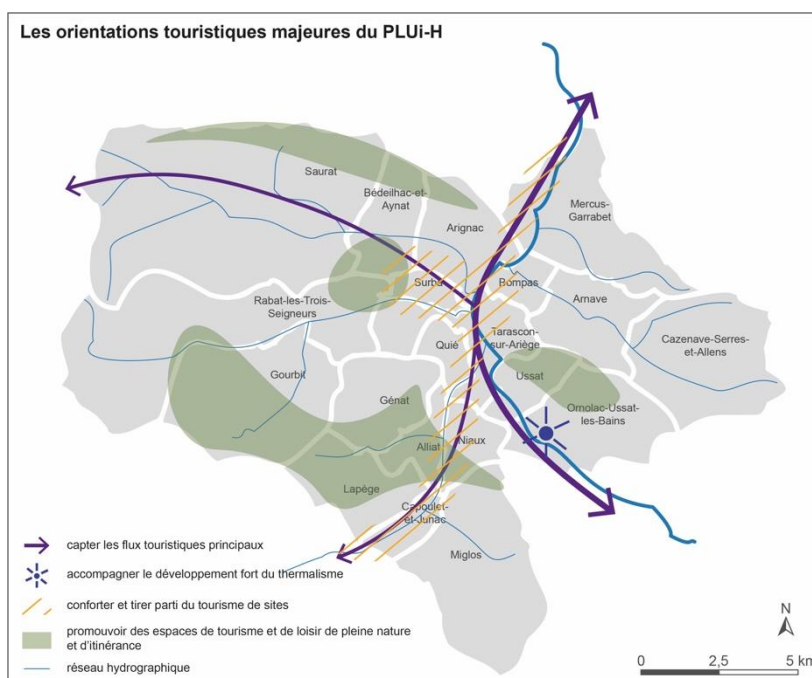
Valoriser les filières touristiques

1. Développer l'activité thermique

Les thermes d'Ornolac-Ussat-les-Bains sont un équipement structurant du territoire d'un point de vue économique et touristique : création d'emplois et de services, attractivité, ... Cette activité a vocation à se diversifier et s'accroître avec l'obtention de l'agrément rhumatologie. DE plus, la communauté de communes a mené une étude de développement sur ce secteur.

L'activité thermique sur la communauté de communes est un enjeu important et moteur pour le territoire, son développement est capital.

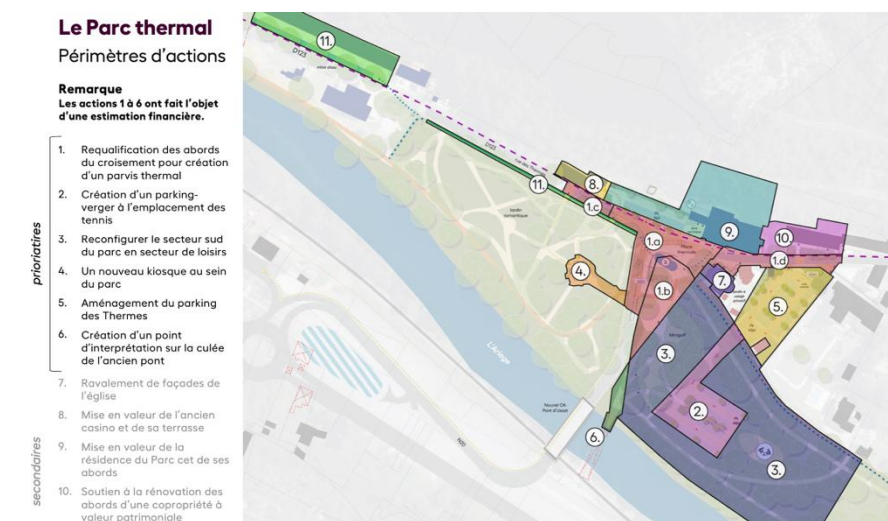
L'OAP vise à accompagner le développement de cette activité tout en veillant à son intégration dans le maillage économique et touristique à l'échelle communautaire.



Dispositions :

- Améliorer l'accessibilité des établissements thermaux depuis Tarascon-sur-Ariège par le réseau routier et de mobilité douce ;
- Intégrer les aménagements thermaux dans le paysage bâti existant et travailler la jonction entre le centre-bourg et ce secteur pour limiter le cloisonnement.
- Inscrire l'activité thermique dans les dynamiques touristiques autres : pleine nature, patrimoine, culture... notamment en faisant converger les politiques publiques de promotion et d'aménagement.

- Accompagner la mise en œuvre du projet dans le respect du plan-guide Urban Project 2025 et des principes de l'OAP « Paysage-Biodiversité-Bâti » ;
- Maintenir et gérer par renouvellement la trame arborée sur l'emprise ou sur les abords immédiats du site ;
- Respecter lors du dépôt du projet les éléments posés par le plan guide du parc thermal de 2025 et le scénario retenu.



Extrait du Plan Guide du Parc Thermal – ANCT-Ornolac-Ussat les Bains - 2025

2. Renforcer le tourisme de plein air, culturel et de patrimoine

Le tourisme de plein air ou sportif est très présent sur le territoire (randonnée, escalade, ...) et attire touristes et excursionnistes. Le Pays de Tarascon compte de nombreux équipements (plan d'eau équipé...), sites (falaises...), espaces (massif des Trois Seigneurs...) et d'initiatives locales (l'Ariégeoise cyclosportive, championnat du monde de pêche à la mouche...) qui tendent à être valorisés.

De plus, l'attractivité culturelle et patrimoniale est aussi importante avec l'intérêt grandissant pour les grottes et les musées assimilés au tourisme culturel, qui est très complémentaire des autres (ludo-sportif, de pleine nature et de montagne...).

De plus ces aménités participent au cadre de vie aux habitants du territoire. Par exemple, un réseau cyclable est aussi bien emprunté par les touristes que par les habitants dans leurs trajets quotidiens.



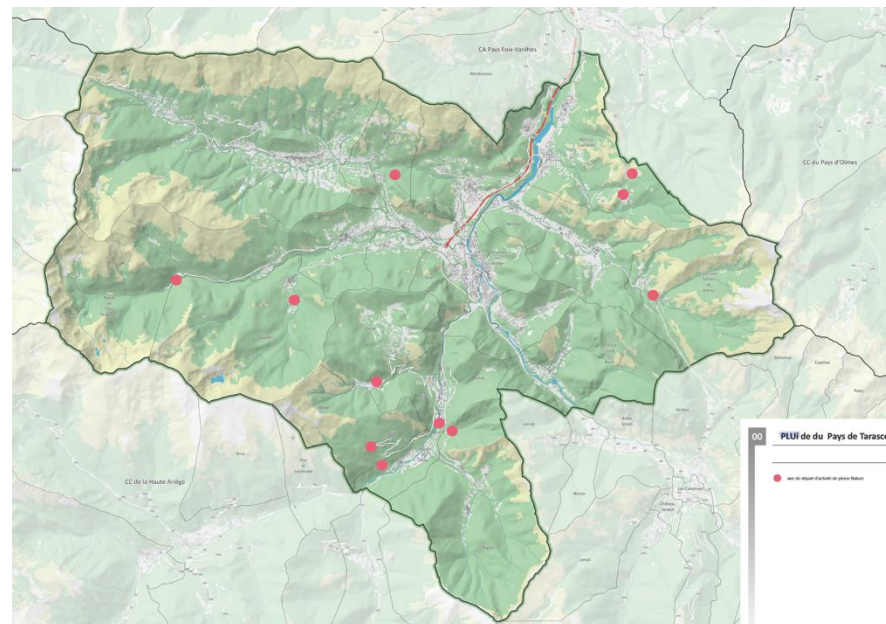
Les dimensions touristiques ; source : communauté de communes

Cette OAP a donc pour ambition de valoriser cette filière, afin de gagner en attractivité, en encadrant et favorisant les initiatives dans

le respect des enjeux liés à l'environnement, aux paysages et au cadre de vie.

Dispositions :

- Valoriser les sentiers et cônes de vues en entretenant ces espaces (débroussaillage, taille, ...) et en les identifiant avec une signalétique claire ;
- Étendre le réseau de sentiers et voies cyclables en accompagnant l'acquisition foncière et/ou les partenariats privé/public en favorisant la jonction ou la continuité de l'existant ;
- Accueillir, accompagner et mettre en réseau les porteurs de projets touristiques sur le territoire (loueur de matériel, hébergement touristique, activité, ...) ;
- Identifier et interconnecter les différents sites ou activités touristiques pour inciter aux séjours longs (plusieurs nuits) sur le territoire ;
- Utiliser les outils du PLUiH (emplacements réservés) pour conforter, aménager et valoriser les sites de départ des activités de pleine-nature ;
- Éviter l'imperméabilisation sur les sites de départ d'activité de pleine-nature ;
- Respecter les principes d'intégration paysagère de l'OAP « Paysage-Biodiversité-Bâti » pour tous les sites de départ d'activités de pleine nature.



3. Mettre en œuvre les unités touristiques nouvelles locales

Dans le cadre de l'élaboration du PLUi-H du Pays de Tarascon, la collectivité a pour projet la création d'une Unité Touristique Nouvelle (UTN) au niveau de l'étang d'Artax à Gourbit. Les UTN sont des outils au service d'opérations de développement touristique contribuant aux performances socio-économiques de l'espace montagnard.

Ce projet vise à créer un refuge à proximité de l'étang et ainsi améliorer la pratique de randonnée sur le massif.



Dispositions :

- Encadrer la réalisation du refuge de l'étang d'Artax pour veiller à son intégration paysagère et limiter son impact environnemental et veiller à son entretien ;
- Encadrer la réalisation d'autres UTN éventuelles pour développer l'attractivité touristique tout en limitant leur impact sur les paysages et l'environnement naturel et pastoral. Cet encadrement doit respecter les obligations administratives ;
- Identifier et décliner des mesures de respect des pratiques et fonctionnements pastoraux présents sur les secteurs d'UTN, en réalisant au préalable une étude de ces pratiques et fonctionnements.



HABITAT : développer une offre diversifiée et adaptée aux besoins

Prendre en compte le contexte

Si les OAP sectorielles permettent d'encadrer l'aménagement des secteurs ouverts à l'urbanisation, il est également pertinent d'assurer un aménagement respectueux et cohérent à l'intérieur des petits espaces disponibles en dents creuses ou lors de divisions de parcelles déjà bâties.

Les principes suivants s'appliquent donc à tout projet faisant l'objet d'une demande d'autorisation d'urbanisme, que ce soit pour des projets de nouvelles constructions, d'évolution du bâti existant (telle qu'extension par augmentation de l'emprise au sol ou par surélévation) ou de division parcellaire en vue de bâtir.

Dispositions :

- **Réaliser une analyse fine du contexte, à intégrer dans la notice de la demande d'autorisation.** L'analyse portera sur la topographie, les formes urbaines et les types de bâtiments environnants (maisons individuelles, immeubles, période de construction, hauteurs, etc.), les éléments de paysage (arbres, haies, bosquets) et les éléments bâtis présents sur le site, les caractéristiques des voies d'accès et la présence d'aménagements de mobilité douce, la proximité des services et commerces (liste non limitative).

Favoriser un habitat économe en espace

Les principes suivants s'appliquent en zone urbaine pour tous les cas de densification : dent creuse composée d'une ou plusieurs parcelles contiguës, appartenant à un ou plusieurs propriétaires différents, non bâties ou occupées par des bâtiments vacants et/ou en friche.

Ils doivent néanmoins être adaptés à chaque contexte afin de préserver l'ambiance urbaine et la qualité de vie propre à chaque site.

1. Rechercher une densité minimale pour toutes les opérations en densification

Il s'agit d'accompagner la modération de la consommation d'espace inscrite dans la loi en recherchant une densité minimale y compris dans les dents creuses ou dans le cadre de divisions parcellaires.

Dispositions :

- Adapter la densité selon le contexte

Il s'agira de tendre à l'échelle de l'opération vers la densité moyenne brute communale inscrite dans le SCoT, c'est à dire :

- Un objectif de 400m² maximum par logement pour les pôles majeurs et communes-satellites du SCoT (Tarascon-sur-Ariège, Arignac, Quié)

- Un objectif de 500m² maximum par logement pour les pôles d'équilibre du SCoT (Mercus-Garrabet)
- Un objectif de 1000m² maximum par logement pour les pôles d'équilibre du SCoT (Mercus-Garrabet).

Des dépassements pourront être admis pour prendre en compte l'environnement déjà bâti (par exemple pour préservation de l'intimité et de l'ensoleillement) ou la configuration des parcelles, ces types d'espace impliquant potentiellement une complexité d'aménagement généralement plus importante.

Un dépassement pourra également être accepté s'il est justifié par la mise en œuvre des prescriptions figurant dans l'OAP thématique « Paysage-Biodiversité-Bâti ».

- Encourager la construction de logements collectifs ou intermédiaires dans les centralités

La proximité des services et la présence d'itinéraires cyclables et piétonniers aménagés et sécurisés doivent conduire à envisager des formes urbaines plus denses.

Un bâtiment qui comprend au moins deux logements avec un accès commun constitue un habitat collectif. Il peut s'agir d'un immeuble collectif mais aussi d'une maison de village qui abrite plusieurs appartements (*Figure 1*).

- L'habitat intermédiaire correspond à des logements superposés, avec des accès individualisés ; un espace extérieur privatif (jardin ou terrasse) est associé à chaque logement (*Figure 2*).

Figure 1 - Exemples d'habitat collectif (hors périmètre de la CCPT)



Figure 2 - Exemples d'habitat intermédiaire (hors périmètre de la CCPT)



Dispositions :

- Favoriser la mixité sociale

L'absence d'objectifs fixés par le règlement ou les OAP sectorielles en matière de production de logements sociaux ou à loyers encadrés ne doit pas empêcher la création de logements diversifiés, que ce soit par leur taille, le public auxquels ils sont destinés ou le mode d'occupation, ceci afin de répondre aux différentes étapes du parcours résidentiel des habitants.

2. Mobiliser le bâti vacant

De nombreux bâtiments sont repérés comme vacants dans la communauté de communes. Dans un souci de maîtrise de la consommation d'espace et de préservation du patrimoine bâti, il s'agit de faciliter la mobilisation de ce bâti.

Dispositions :

- **Accompagner les porteurs de projet dans leurs démarches** (cf. POA)
- **Mobiliser des outils adaptés tel que le droit de préemption urbain afin de produire des logements communaux.**

3. Anticiper les futures constructions

L'analyse du potentiel de densification réalisée dans le cadre du diagnostic du PLUiH montre qu'il existe des espaces disponibles par division de terrains déjà bâtis et sous forme de parcelles libres (« dents creuses »). L'implantation des constructions sera choisie de façon à préserver les possibilités de densification à long terme en prenant en compte le contexte (taille et géométrie de la parcelle, topographie).

Dispositions :

- **En bordure de rue, conforter la trame urbaine existante**

L'implantation des nouvelles constructions s'appuiera sur le rythme des alternances entre bâti et non bâti.

Dans ce contexte il convient donc de distinguer plusieurs cas de figure en fonction de la typologie urbaine.

⇒ Dans les bourgs et hameaux où les constructions sont implantées en ordre continu, on privilégiera une implantation à l'alignement sur la rue ou avec recul limité du bâti ; dans les 2 cas, le jardin se situe à l'arrière.

Figure 3 - Tissu en ordre continu (exemple du village de Saurat)



⇒ Dans les bourgs et hameaux où les constructions sont implantées en ordre semi-continu, on privilégiera une implantation à l'alignement sur la rue avec une mise à distance des bâtis voisins par le maintien d'un jardin de côté ou une implantation en recul du bâti avec la création d'un jardin de devant.

Figure 4 - Tissu en ordre semi-continu (exemple du village de Gourbit)



⇒ Dans les quartiers où les constructions sont implantées en ordre discontinu, on privilégiera un découpage en lanières, avec des largeurs de parcelles sur rue de l'ordre de 10 à 20 m, voire jusqu'à 30m dans les communes rurales. Cette implantation est à même :

- D'affirmer le caractère urbain de la rue, en choisissant une clôture en cohérence avec les clôtures voisines, de façon à qualifier et assurer la continuité du paysage urbain ;
- De mieux valoriser les investissements réalisés en matière de réseaux.

Les divisions parcellaires conduisant à un découpage « en drapeau » seront évitées sauf s'il s'agit de densifier une parcelle dont la façade sur rue est inférieure à 30 à 40m (

Figure 5).

Dans le cas d'une parcelle ou d'un ensemble de parcelles dont la façade sur rue dépasse 40m, on préférera une implantation déportée sur le côté de la parcelle de façon à conserver les possibilités d'implanter une ou plusieurs autres constructions sur la même parcelle (Figure 6).

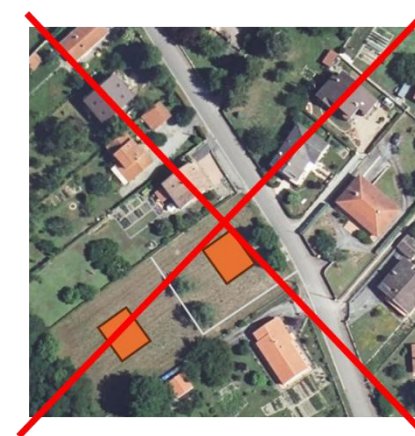
Si la profondeur et la largeur de la parcelle ou de l'ensemble de parcelles le justifient en termes de densité, les constructions seront autorisées en épaississement du tissu urbain. On recherchera alors un maillage entre des voiries existantes afin de favoriser l'insertion des nouvelles constructions. Si le maillage des voies n'est pas possible, les découpages parcellaires avec des accès individuels juxtaposés sont à proscrire, au profit d'une voie d'accès commune à plusieurs lots. Les impasses devront permettre le retournement des véhicules de secours respectant les préconisations du SDIS (

Figure 7).

Figure 5 - Tissu en ordre discontinu – Parcelle avec une largeur sur rue limitée (exemple des quartiers pavillonnaires d'Ussat)



Découpage à privilégier



Découpage à proscrire

Figure 6 - Tissu en ordre discontinu – Parcelle ou groupe de parcelles avec une largeur sur rue importante (exemple du village de Junac)

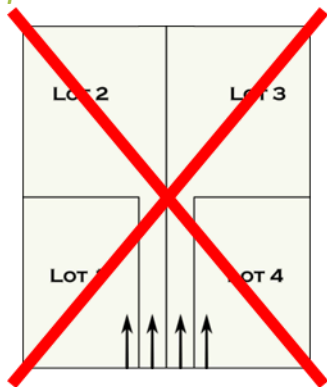


Division de la parcelle en 3 lots

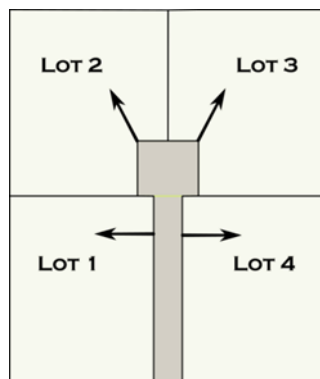


Division de la parcelle en 2 lots, avec implantation des constructions permettant une densification ultérieure

Figure 7 - Tissu en ordre discontinu – Parcelle ou groupe de parcelles permettant un épaississement du tissu urbain



Découpage à proscrire (à gauche)



Découpage à privilégier (à droite)

Garantir une qualité de vie

1. Favoriser la proximité avec les équipements et services

L'accès aux équipements et aux services de la vie quotidienne est un élément essentiel de la qualité de vie des habitants. Le Pays de Tarascon, territoire peu dense, ne peut pas garantir à chaque habitant d'en disposer à son pas de porte. Afin de garantir une équité d'accès, il est important de rendre cohérent le développement de l'habitat avec les orientations précédentes relatives au maillage économique du territoire et à la structuration des mobilités.

Dispositions :

- Développer les projets d'habitat les plus importants ou à destination des publics les moins mobiles en priorité sur des sites bénéficiant d'aménagements piétons et cyclables de bon niveau, sur les pôles de services et d'équipements ;
- Favoriser la mixité fonctionnelle à l'échelle des nouveaux quartiers, tout en évitant la concurrence avec les centralités existantes ;
- Garantir et intensifier la praticité et l'usage du vélo sur le territoire en développant les capacités de stationnement dans les nouvelles opérations : création d'espaces de stationnement et d'emplacements couverts et clos sécurisés pour les vélos dans les opérations d'habitat collectif et intermédiaire, en intégrant des emplacements adaptés pour les vélos spéciaux (par exemples vélos cargos, vélos rallongés...). 4 places de vélo pour

10 places de stationnement voiture devront être réalisées lors des créations de parc de stationnement.

2. Favoriser l'intégration paysagère

Chaque projet devra respecter, selon les orientations du PADD, des principes d'intégration paysagère qui sont précisés dans l'OAP « Paysage-Biodiversité-Bâti ».

Dispositions :

- Adapter les implantations au relief et à la topographie
- Préserver les cônes de vues et les grands paysages
- Végétaliser les espaces publics et les abords des constructions

3. Adapter les constructions au climat et à son évolution

Le relief montagneux du Pays de Tarascon se traduit par des conditions climatiques variables en fonction de l'exposition et de l'altitude.

Avec le dérèglement climatique, on attend dans les décennies prochaines la poursuite de l'augmentation des températures moyennes et des événements météorologiques exceptionnels encore plus nombreux et intenses : sécheresse, vagues de chaleur, épisodes de pluies soutenues, saison d'enneigement plus irrégulière et plus courte. L'habitat doit donc se préparer à ces évolutions, que ce soit pour les constructions neuves ou pour la rénovation ou la transformation du bâti existant.

Il est nécessaire de reprendre les orientations et principes figurant dans l'OAP thématique « Paysage-Biodiversité » et en particulier l'orientation générale « Accompagner la restauration et l'évolution du bâti existant et la création des constructions neuves (bioclimatisme, écoconstruction, ressources locales, matériaux etc.) ».

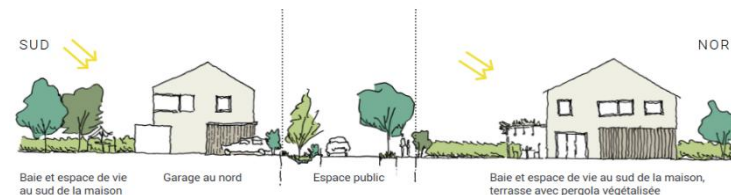
Dispositions :

- Adopter des principes constructifs permettant d'améliorer le confort thermique d'hiver et d'été :
 - Se protéger du rayonnement solaire : orienter la façade principale avec de larges ouvertures vers le sud, en conservant un maximum d'espace dégagé dans cette direction, planter des feuillus au sud de la construction afin de bénéficier de leur ombre estivale, sans bloquer les rayons du soleil en hiver, prévoir des dispositifs d'ombrage sur les façades sud et ouest afin de limiter la surchauffe (avant-toit, casquette solaire, brise-soleil, pergola, etc.)
 - Favoriser les toitures végétalisées
 - Choisir autant que possible des matériaux à forte inertie (pierre, béton, terre crue, brique) accompagnés d'une isolation par l'extérieur
- Réaliser un diagnostic préalable du bâtiment en cas de réhabilitation ou de rénovation thermique d'un bâti existant, afin de définir les solutions les plus adaptées à ses caractéristiques intrinsèques.
- Maîtriser les effets d'îlot de chaleur urbain (ICU) :
 - Limiter le recours à la climatisation qui accentue l'effet d'îlot de chaleur urbain par le rejet d'air chaud vers l'extérieur, cela en favorisant la ventilation naturelle.

¹ Cf. Dossier expert sur le retrait-gonflement des argiles - S'informer pour mieux se protéger (<https://www.georisques.gouv.fr/consulter-les-dossiers-thematiques/retrait-gonflement-des-argiles>, consulté le 19/11/2025)

- Végétaliser les abords des bâtiments afin de créer un ombrage et rafraîchir l'air par l'évapotranspiration.
- Dans les espaces publics, privilégier des revêtements de sol de couleur claire, offrant un meilleur réfléchissement.
- Réduire la vulnérabilité des constructions vis-à-vis des phénomènes de retrait-gonflement des sols argileux lié aux sécheresses des sols¹
- S'adapter à l'évolution des aléas inondation :
 - Éviter de construire dans les zones où des risques sont avérés ou possibles,
 - Appliquer les règles et recommandations des Plans de Prévention des Risques lorsqu'ils existent
- Pour les constructions existantes, adopter des moyens de protection complémentaires à l'échelle du bâtiment : batardeaux, barrières étanches devant les portes, dispositif d'occultation des prises d'air, clapet anti-retour sur les canalisations, etc.), portes extérieures étanches, pompes, etc.

Exemples d'implantation des constructions prenant en compte l'ensoleillement (illustration n'ayant pas de valeur réglementaire) source : sobriété foncière et qualité du cadre de vie dans les opérations d'aménagement CAUE 31



Profil dissymétrique d'une voie est/ouest : implantation en alignement sur rue pour un accès à la parcelle au nord et recul de la maison par rapport à la rue pour un accès au lot par le sud.