Ville de FONSORBES – Haute Garonne

Etude de diagnostic urbain

Valorisation et Développement du centre ville

I – Présentation de la commune de FONSORBES

Fonsorbes une ville de l'agglomération Toulousaine

La commune de Fonsorbes est située en Haute Garonne dans le quart Sud-ouest de l'agglomération toulousaine :

- **à 13 km au Nord-ouest de Muret**
- **à 20 km de Toulouse.**

Elle est directement reliée à Toulouse par la **RD 632,** dite route de Tarbes, considérée comme une voie à grand gabarit. Elle relie également la ville à **Saint Lys et Plaisance Touch,** les 2 villes les plus proches.

Deux voies rapides situées à moins de 15 km relie également la ville à Toulouse :

- **La N124 et la A64**.

Dans le sens transversal, la ville de Fonsorbes est desservie par deux voies départementales principales :

- **La RD 68 La RD 65A** ralliant Fonsorbes à Leguevin et à Seysses et Frousins.

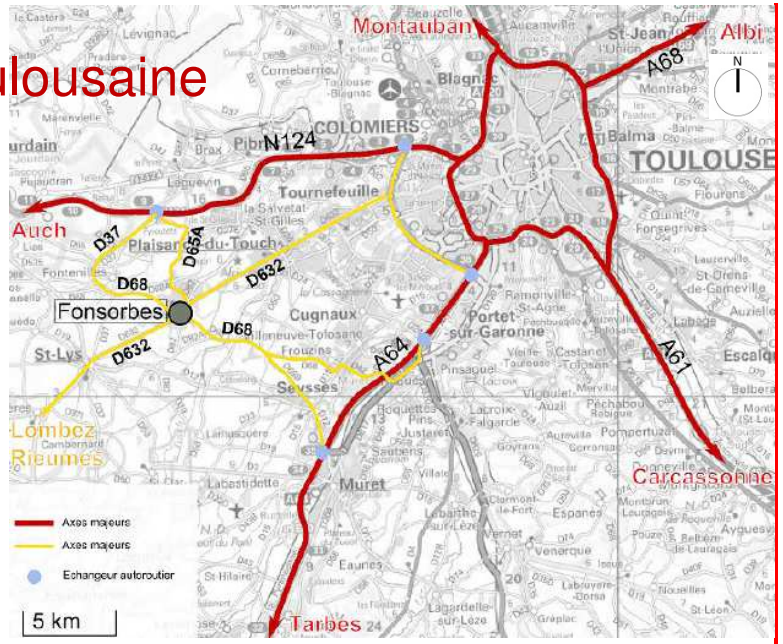
Fonsorbes fait partie de l'aire urbaine toulousaine et de la zone d'influence toulousaine.

La croissance de la ville a été l'une des plus fortes de l'aire urbaine toulousaine et en 2015, 37,6 % des habitants avait moins de 29 ans.

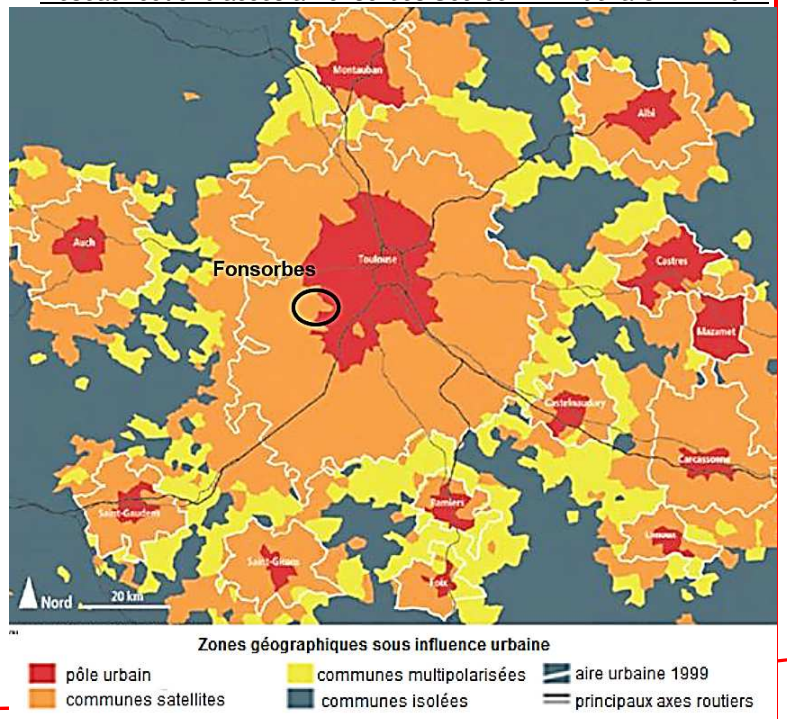
Avec 11 730 habitants, sa population a été multipliée par 10 entre 1960 et 2000.

Mais Fonsorbes est marquée par la **mobilité professionnelle**, même si la ville compte près de 2000 emplois et 500 entreprises, **seuls 15% des fonsorbais travaillent sur leur commune.**

Dès lors, la ville s'est développée sur **une périphérie marquée par les poches de lotissements au-delà de la compacité du centre bourg.**



Réseau routier d'accès à Fonsorbes Source : PLH de la CAM - 2014



Aire et zone d'influence toulousaine - Source: INSEE, AUA/T

II – Objet et Périmètre de l'étude

L'objet et le périmètre d'étude et finalité

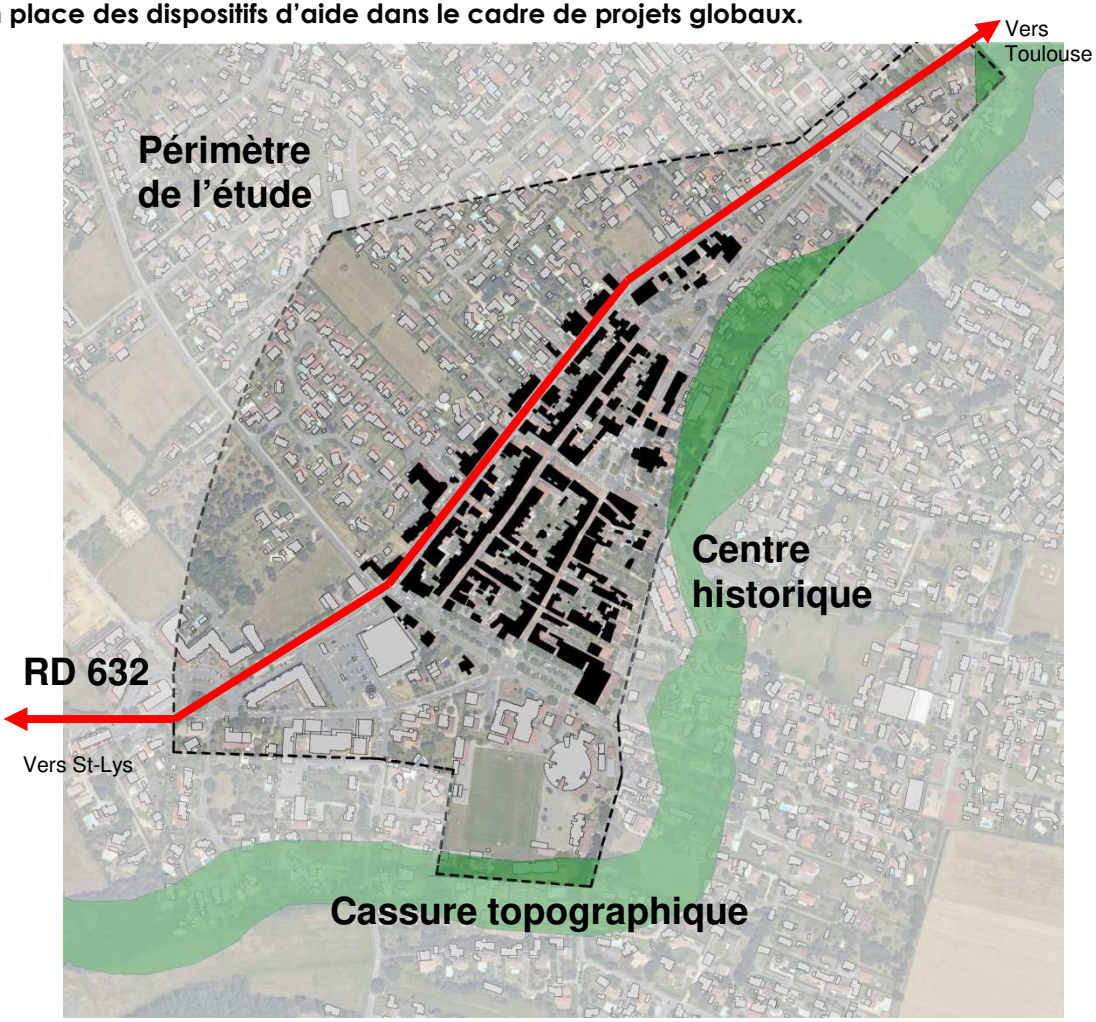
La Région Occitanie dans le domaine de l'aménagement et de l'égalité des territoires a décidé de soutenir le renforcement de l'attractivité des bourgs centres et pour cela a mis en place des dispositifs d'aide dans le cadre de projets globaux.

La commune de Fonsorbes a fait acte de candidature et dans ce cadre a lancé la présente étude concernant la valorisation et le développement du centre ville constitué par :

- **Le noyau historique** situé entre la RD 632, la rupture de terrasse et les deux fuseaux d'entrée du centre,
- **Les deux fuseaux d'entrée** formés par l'ancienne desserte du bourg et la RD 632, intégrant les 2 ronds points d'entrée situés au Nord-est et au Sud-ouest du centre,
- **La RD 632 et ses abords,**
- **Le secteur du Trépadé** prenant en compte le déplacement du terrain de sport et sa requalification en extension du centre urbain.

La limite Sud-est du centre est constituée par la rupture de pente de la terrasse sur laquelle est implantée la ville historique.

La limite Nord-est du centre découlera de l'étude.



Le projet constituera le socle du contrat « bourg-centre Occitanie / Pyrénées / Méditerranées qui s'inscrira dans le cadre des prochaines politiques contractuelles territoriales régionales pour la période 2018/2021.

IV – Diagnostic du centre ville de Fonsorbes

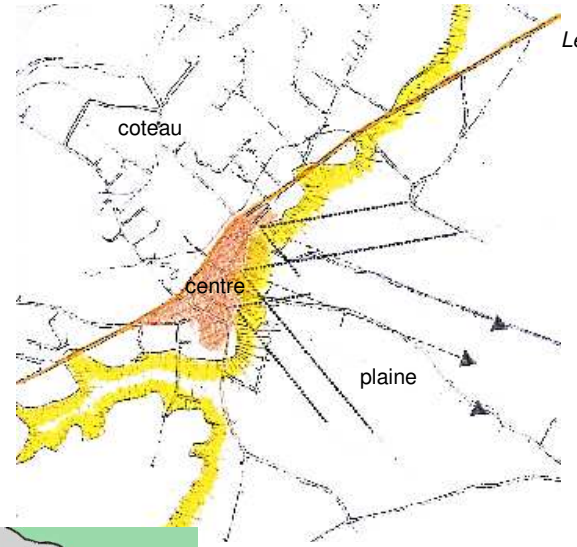
Le socle territorial

Le Paysage à l'échelle de la commune

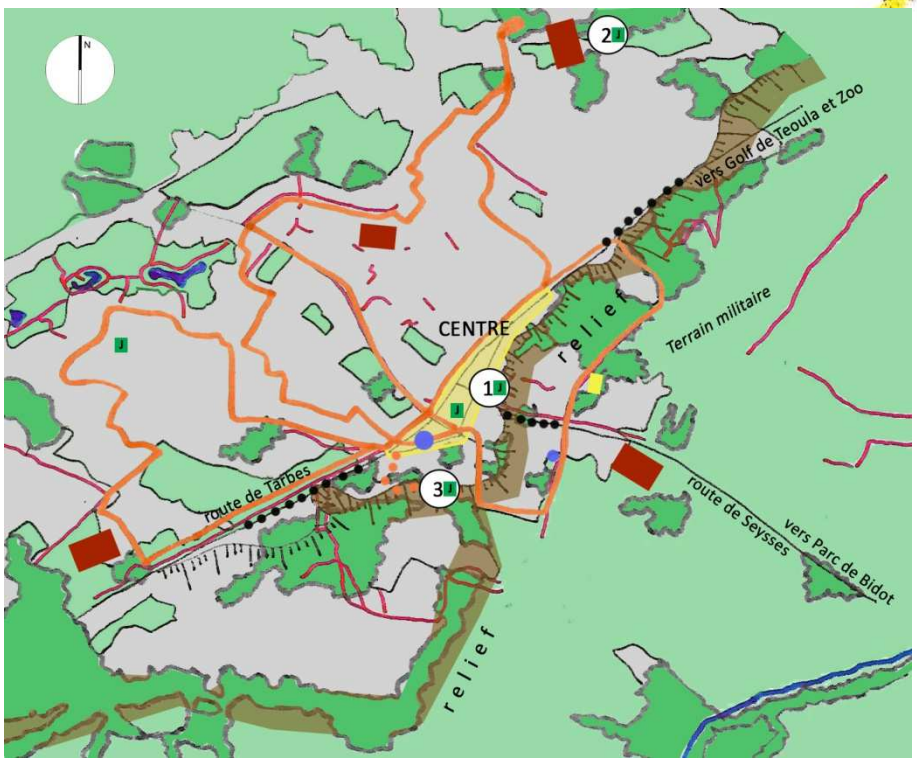
La topographie

Le territoire communal est divisé en deux terrasses et s'étend sur les terrasses inférieures et moyennes de la rive gauche de la Garonne.

Le centre bourg historique se situe sur la frange de la terrasse moyenne et se développe entre la RD 632 (route de Tarbes) et la limite du coteau. Cela confère au site une position « en balcon » offrant une capacité réelle d'échange de vues avec la plaine, et représentant le caractère naturel dominant de la ville.



Le bourg centre, RD et coteau, dominant la plaine



LEGENDE

- 1 Parc du Lavoir & aire de jeux
- 2 Parc de Cantelauze & aire de jeux, parcours de santé
- 3 Jardin des 13 vents & aire de jeux
- J Aires de jeux
- Equipements sportifs
- Jardins partagés
- Chemins de promenade
- Chemins piétonniers voies cyclables
- Masses arborées
- Alignement de platanes
- Espaces verts : terres agricoles, friches
- Zones bâties
- Château d'eau

La végétation

Commune cernée par les espaces agricoles et un terrain militaire à l'Est, les masses arborées se trouvent essentiellement sur les reliefs. Ces **espaces boisés sont mités** par les habitations ce qui rend la lecture lointaine du relief et des boisements moins évidente, et fait perdre de la force au site.

Les accès principaux sont signalés par de beaux **alignements de platanes**, mais qui s'interrompent peu avant l'entrée dans le centre bourg.

La commune possède **3 parcs et jardins**, accompagnés d'aires de jeux, d'équipements sportifs répartis en périphérie de la commune.

L'Hydrographie

Alors qu'en pied du coteau se trouve tout un réseau de fossés, cours d'eau temporaires et ruisseau (« Le Merdagnou »), **l'eau à l'état naturel n'est que peu présente dans le centre ville.** Le château d'eau situé près de la surface commerciale en est la principale manifestation, brutale et fonctionnelle.

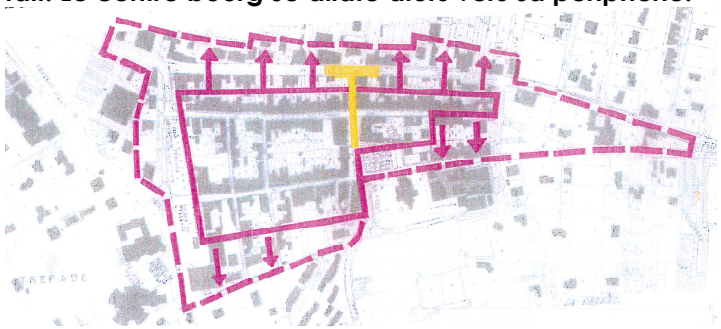
Socle et développement

Le village de Fonsorbes s'est développé en bord de **la troisième terrasse en rive gauche de la Garonne.**

Le noyau ancien se situe sur une **position dominante** surplombant les grandes étendues planes de la moyenne terrasse.
Le dénivelé qui sépare ces deux entités topographiques est de 30 m environ.

Cette position «en balcon» est un atout du centre historique, avec des vues à certains endroits allant jusqu'aux Pyrénées.

Hérité de son histoire, **Fonsorbes présente d'abord un bâti organisé de part et d'autre de rues intérieures et un fossé se trouvait au niveau de la RD 632** (cadastre napoléonien).
Puis, **la voie prend la place du fossé, le bâti s'étire vers cet axe, et le branchement de la RD 68 sur la RD 632 se fait. Le centre bourg se dilate alors vers sa périphérie.**



La structure de la ville de Fonsorbes a peu évoluée entre 1820 et les années 1970.

Par la suite, la ville étant implantée sur un axe rayonnant et à une faible distance de la métropole toulousaine, elle est entrée **dans l'aire d'influence de la grande couronne péri-urbaine** qui connait une forte pression démographique.

Carte d'état major 1820 - 1866

Vue aérienne 1950 - 1965

Fonsorbes aujourd'hui : l'étalement de la nappe urbaine

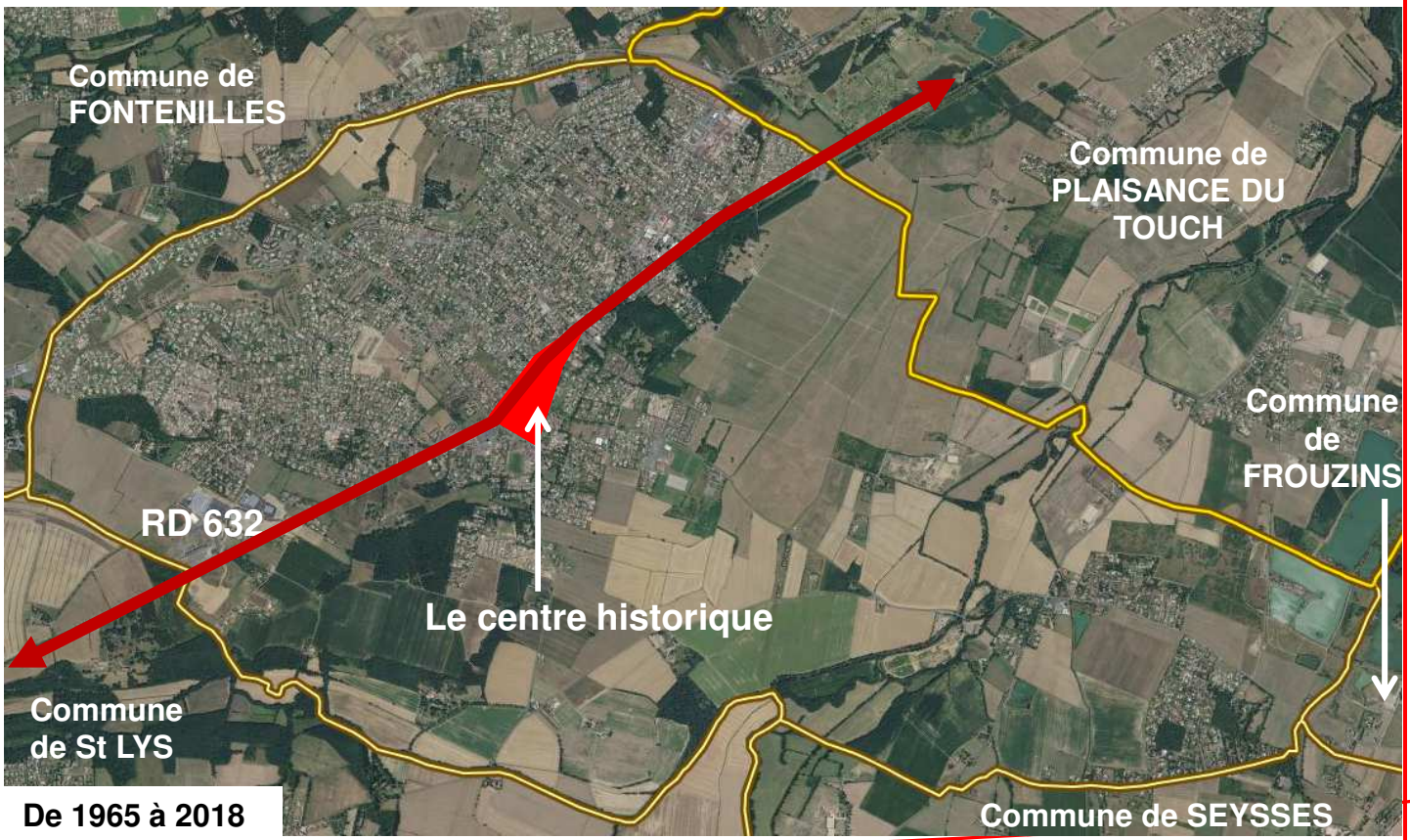
Sur les cinquante dernières années l'urbanisation s'est grandement étalée :

- **en majorité au Nord** du centre ancien, jusqu'aux limites communales,
- À l'Est et à l'Ouest en suivant l'axe de desserte de la RD 632 Toulouse – St Lys,
- mais également dans une faible proportion sur le flanc de cette troisième terrasse au Sud.

Les parties épargnées sont la partie Est (zone militaire) **et les parties inondables au Sud dans la plaine.**

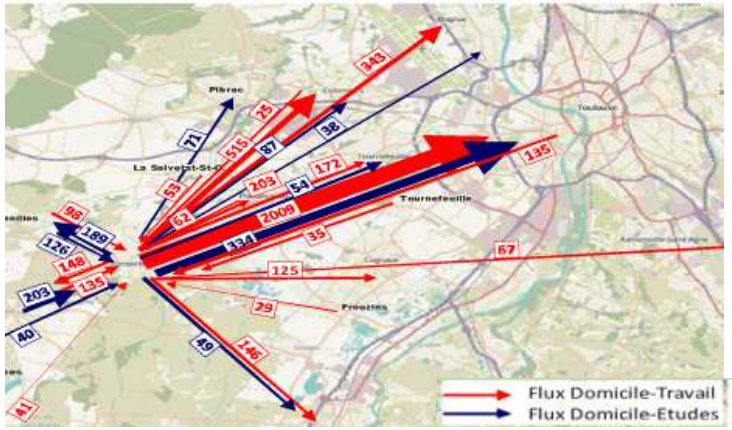
Depuis les années 1960, la structure bâtie se caractérise par l'extension pavillonnaire et l'essor de l'habitat individuel. Dans les années 1990, la commune a amorcé une opération de densification.
Le PLU préconise la construction de 200 logements par an.

Espace bâti / non bâti et rapport au centre ville



De 1965 à 2018

Les Liaisons rapides avec Toulouse et l'agglomération



Deux voies rapides à moins de 15 km :

La N124 (Toulouse – Auch) que l'on rejoint au nord par la D68 et D 37 ou la D65A.

- **Centre de Toulouse :** 35 min, 1h20 en heure de pointe
- **Colomiers :** 20 min, 50 min en heure de pointe
- **Aéroport de Toulouse-Blagnac :** 25 min, 1 heure en heure de pointe

L'A64 (Toulouse – Tarbes) que l'on rejoint par la D68.

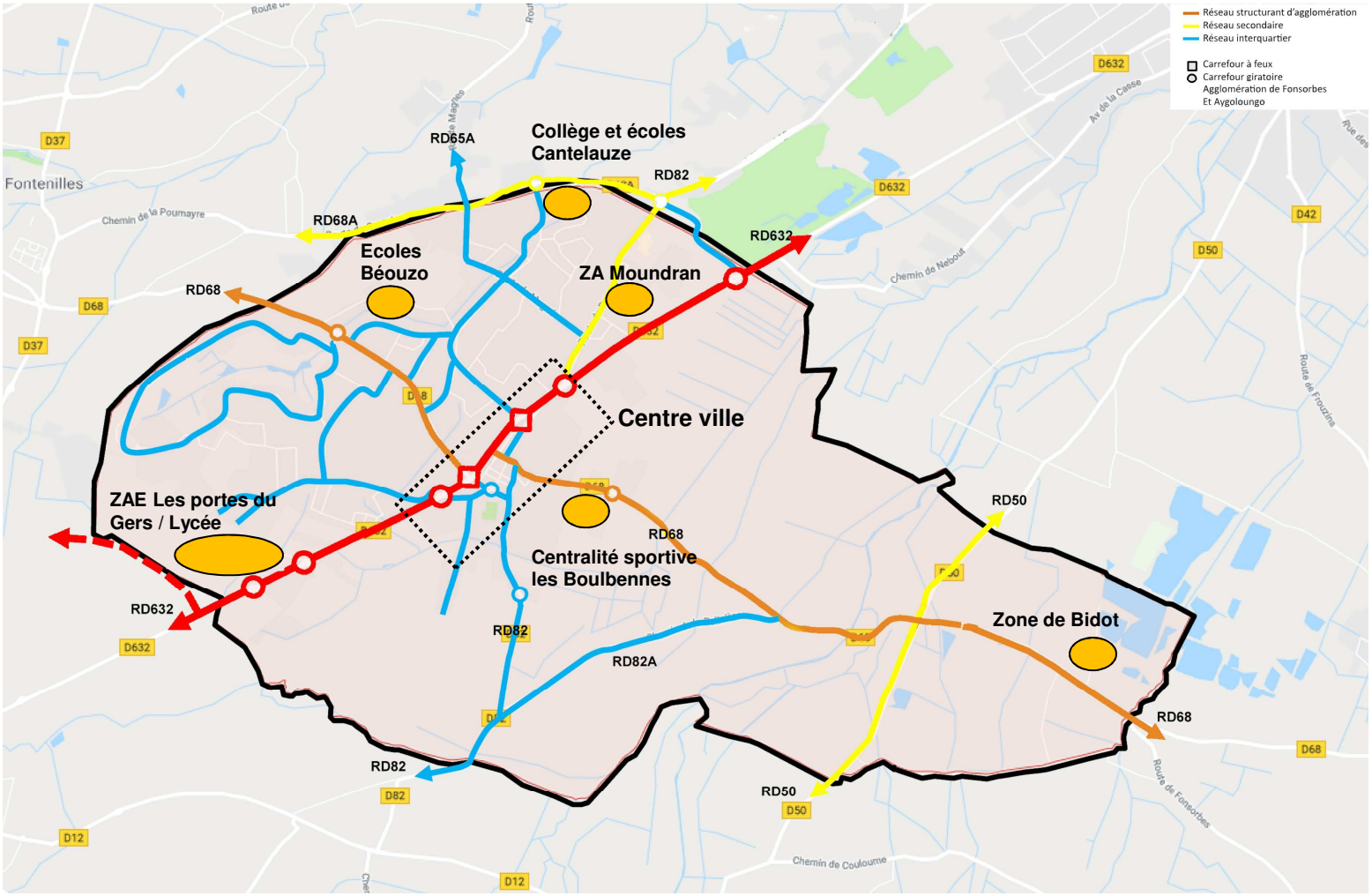
- **Centre de Toulouse** : 35 min, plus d'une heure en heure de pointe

- **Portet-sur-Garonne :** 20 min, 35 minutes en heure de pointe

La commune et sa structure de desserte viaire

Le réseau structurant communal est organisé en étoile vers le centre ville :

- Une colonne vertébrale scindant la ville en deux : RD632 avec une quasi absence de transversales structurantes,
- Une plus grande proportion de connexions avec la partie Nord du territoire, due à la cassure du relief.
- Peu de centralités de quartiers, deux secteurs commerçants en dehors du centre-ville : Les portes du Gers, et Moundran



Hiérarchisation du réseau à l'échelle de la commune Source PLD

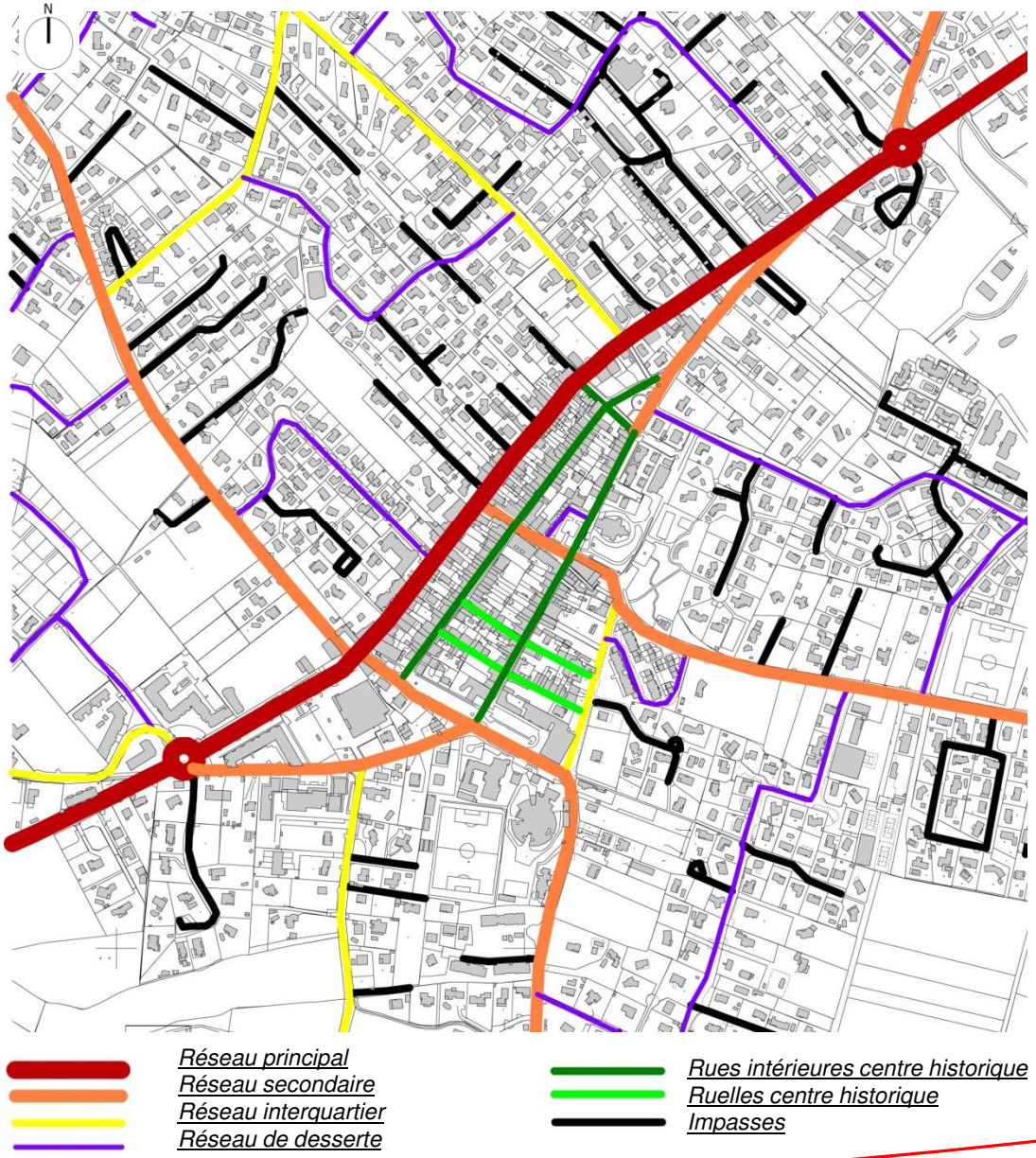
Un centre structuré, un tissu urbain désorganisé

Les rues du centre constituent un maillage régulier définissant des ilots de mixité de fonctions.

Les voies secondaires de liaison avec le tissu urbain au-delà du centre et les voies inter-quartiers sont peu nombreuses.

La porosité est faible entre les deux tissus et peu agencée.

La cassure du relief au Sud-Est et les nombreuses voies en impasse principalement dans le tissu pavillonnaire, héritage contemporain des 40 dernières années rendent la lecture urbaine difficile et les accès au centre ville compliqués.



Hiérarchisation des voies source : PLD

Le centre ville : un cœur historique structuré

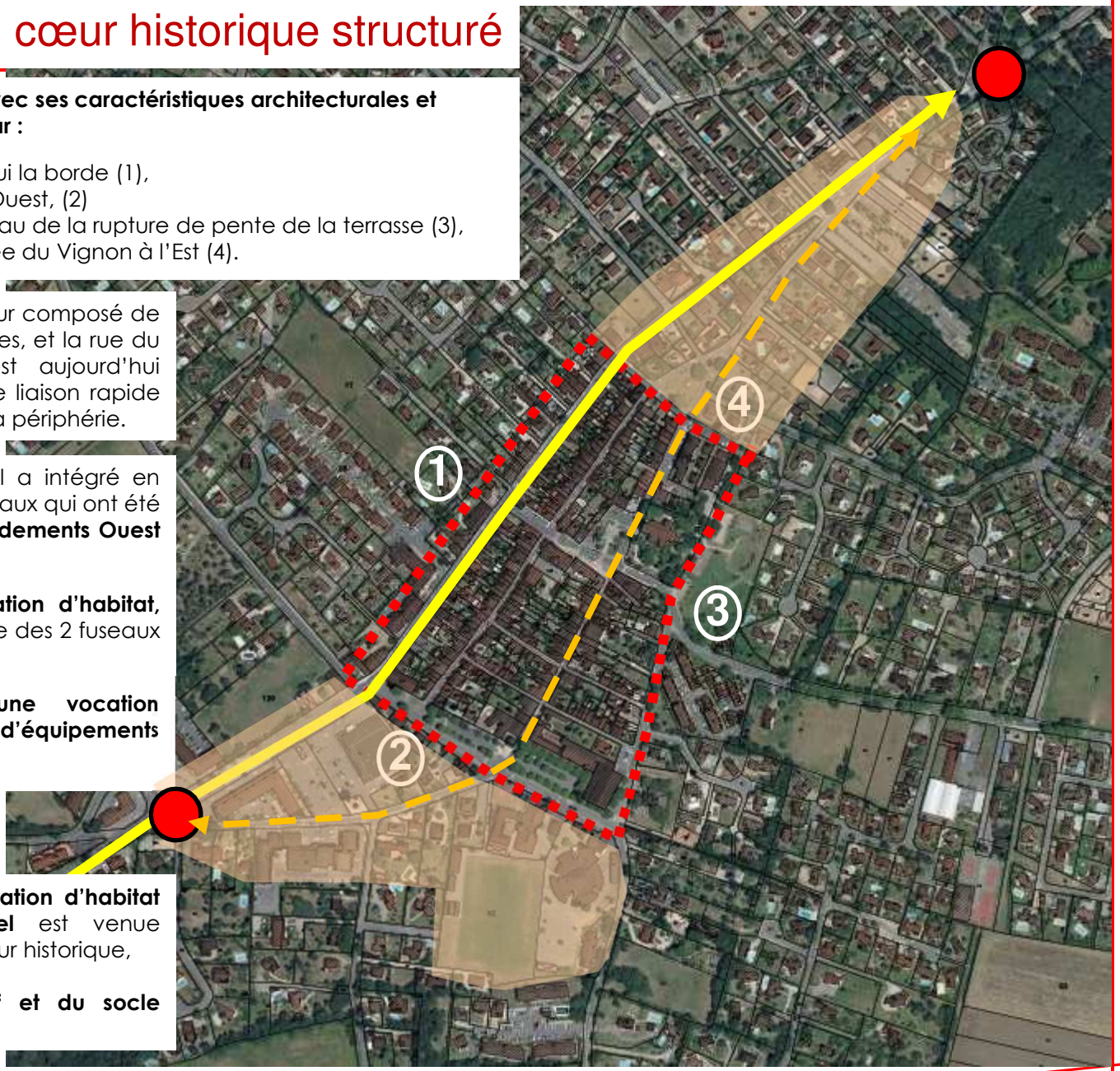
Le centre historique de la ville, avec ses caractéristiques architecturales et urbaines affirmées est délimité par :

- la RD 632 au Nord et le bâti qui la borde (1),
- l'avenue du 19 mars 1962 à l'Ouest, (2)
- le chemin de Bellevue au niveau de la rupture de pente de la terrasse (3),
- Le chemin du Calvaire et l'allée du Vignon à l'Est (4).

Autrefois traversé par l'axe majeur composé de la rue de l'Eglise, la rue des écoles, et la rue du château d'eau, le centre est aujourd'hui tangenté par la RD 632, voie de liaison rapide créée pour connecter la ville à sa périphérie.

Le changement d'axe principal a intégré en prolongement du centre, les fuseaux qui ont été créés au niveau de ses **2 raccordements Ouest et Est** :

- **Au Nord-Est, avec une vocation d'habitat,** c'est la partie la plus ancienne des 2 fuseaux (en direction de Toulouse),
- **au Sud-Ouest, avec une vocation dominante de commerces et d'équipements publics.**



Au-delà du centre, une urbanisation d'habitat en grande majorité individuel est venue entourer voire phagocyter le cœur historique,

La prise en compte du relief et du socle territorial est aléatoire.

Complémentarité végétale en centre ville

Le paysage à l'échelle du centre bourg :

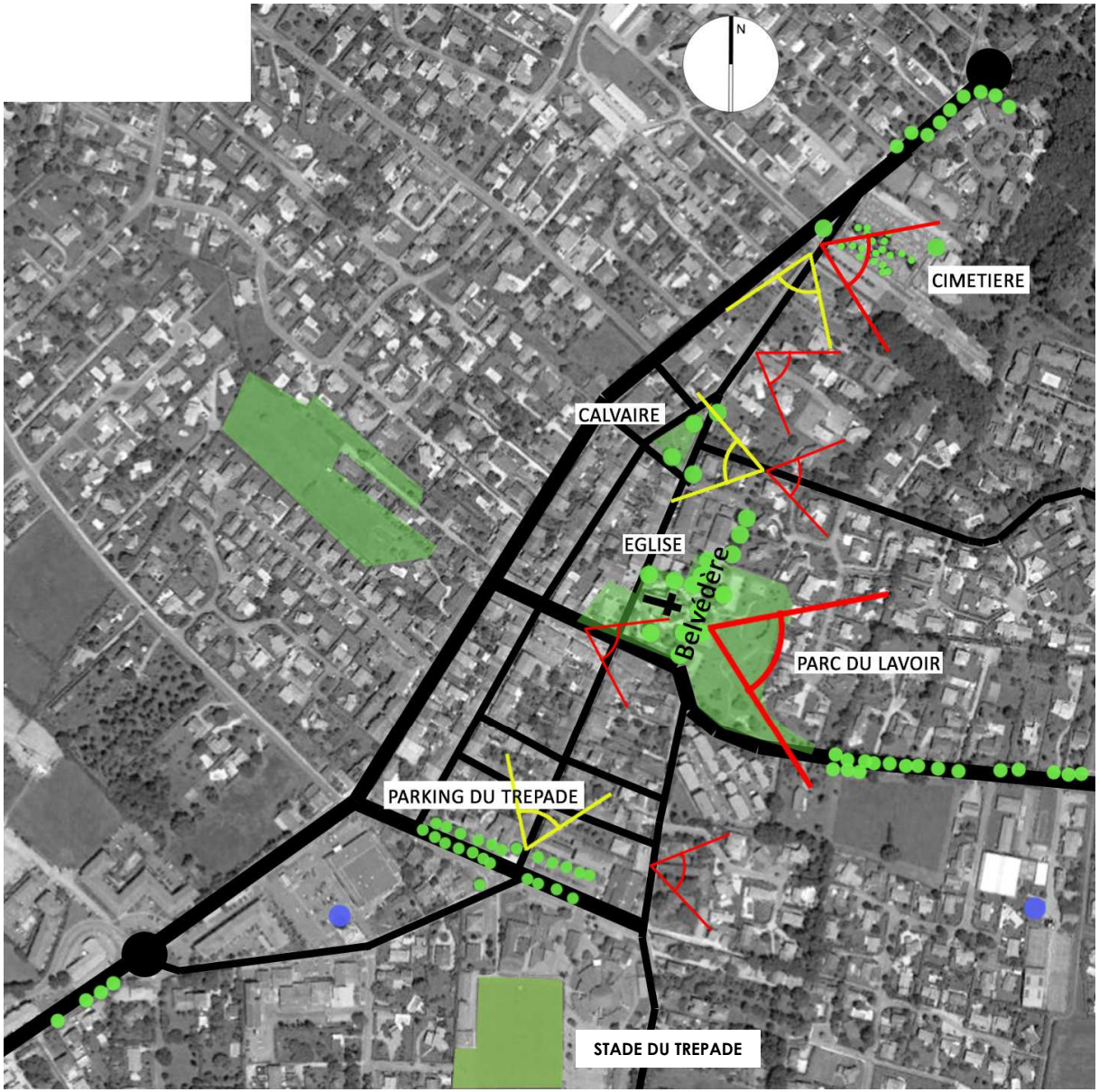
-Qualité paysagère liée pour l'essentiel à la présence **d'espaces arborés qualitatifs :**
. **autour de l'Eglise : atout paysager principal du centre.**
. sur le parking du Trépadé
. autour du Calvaire
. dans le cimetière

-**Perspectives visuelles sur le grand paysage** (en rouge), et particulièrement depuis le jardin de l'église et le belvédère.
-Perspectives visuelles sur le Calvaire et/ou l'Eglise (en jaune)

-« Poches » de végétation créées par les jardins privés et les parcelles non bâties participant à donner une **sensation végétalisée**, sensation temporisée par la **trop forte présence de la circulation automobile.**

-Beaux sujets arborés isolés. **Nombreuses essences différentes et mélangées.**

-**Aucune végétation dans les ruelles du centre ville et le long de la route de Tarbes** au profit de la voirie, des trottoirs, des stationnements.



La RD 632 : axe majeur de liaison et de desserte

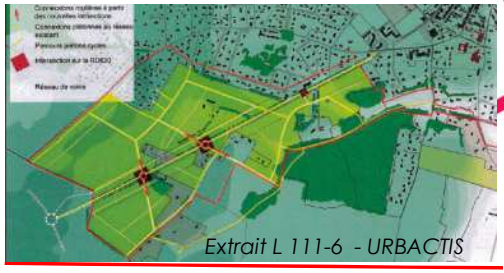
Cette voie relie St Lys à Plaisance du Touch et au-delà Tarbes à Toulouse. Essentiellement **axe de transit**, **elle dessert la commune et le centre par 2 entrées aux ronds points Nord et Sud ainsi que le cœur de ville et son tissu ancien par la RD 68.**

La RD 632 est non seulement un axe de desserte mais elle est devenue au fil du temps, **une rue majeure de la ville**, avec les commerces qui s'y sont implantés, les services, et la densification de l'habitat.

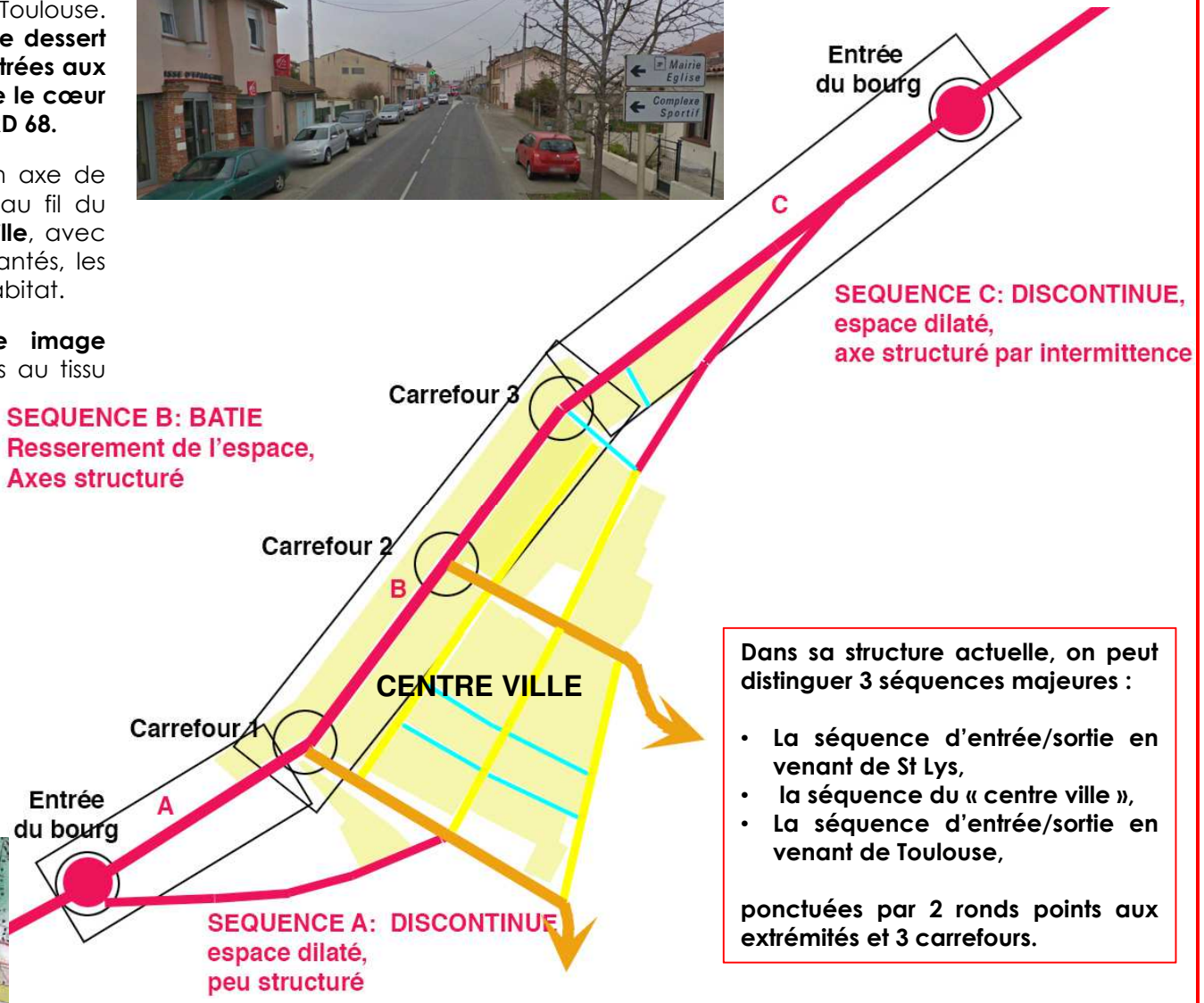
Cependant elle a gardé **une image routière forte** qui ne l'intègre pas au tissu du centre ville.

Perception actuelle de la voie dans son ensemble :

- Coupe la ville en deux,
- Caractère fortement routier,
- Axe économique,
- Pauvre en espace arboré,
- Dangereuse pour les piétons et cyclistes,
- Front bâti hétérogène avec de nombreux retraits,
- Stationnements dominants,
- Peu d'homogénéité,
- Largeur variable,
- Largeur moyenne 15 m.



Extrait L 111-6 - URBACTIS



Dans sa structure actuelle, on peut distinguer 3 séquences majeures :

- **La séquence d'entrée/sortie en venant de St Lys,**
- **la séquence du « centre ville »,**
- **La séquence d'entrée/sortie en venant de Toulouse,**

ponctuées par 2 ronds points aux extrémités et 3 carrefours.

Dans le cadre du PLU, la RD 632 entre St Lys et le rond pont d'entrée a fait l'objet d'une étude Amendement Dupont et d'un schéma global d'aménagement.

Des rues hiérarchisées dans le centre ville

La hiérarchie des voies du centre ville met en évidence l'ordre suivant, du plus fréquenté au plus calme :

1- la RD 632, axe majeur traversant à grand trafic, la RD 632 sert d'accroche aux pôles économiques.

2- la RD 68, axe perpendiculaire à la RD 632, elle traverse le centre par la place de la Mairie et de l'Eglise. C'est la pénétrante au niveau d'une des centralités urbaines principales.
Elle dessert plusieurs équipements (mairie, église, centre social), services (poste) et des commerces. Ce carrefour est peu lisible et pose des problèmes de sécurité. La notion d'entrée vers le centre n'est pas du tout exprimée.

3- Les 2 pénétrantes depuis les entrées du bourg (les ronds points), **qui affirment le fuseau du centre et l'importance de son branchement sur la RD 632 :** l'avenue du château d'eau et la rue de l'Eglise.

4- La rue du 19 mars 62, axe traversant le Trépadé, au niveau d'une des centralités urbaines principales.

5- Les rues intérieures de desserte du centre, dont fait partie l'ancien axe entrant de la rue des écoles,

6- Les ruelles de mise en réseaux des rues intérieures.

Rue des Ecoles

Rue de l'Eglise

Schéma de hiérarchie des voies du centre ville

Rue des Capucines

Chemin Bellevue

Des places et espaces publics dédiés au stationnement

A l'articulation des croisements de voies et rues, se sont formés des espaces publics sur des emprises foncières élargies.

Ces espaces constituent **une succession de places publiques qui caractérisent le centre** :

- **La place du Calvaire,**
- **La place Turines,**
- **La place de la Mairie et de l'Eglise,**
- **Le parc des Lavoirs,**
- **La place du Trépadé.**

Ces places sont fréquemment **utilisées en parking** alors qu'elles représentent des espaces de rencontre et d'attractivité.

On trouve de petits espaces ayant des fonction diverses.

Ces lieux publics, leur hiérarchisation, la requalification du stationnement, sont autant d'enjeux pour le réaménagement d'un cadre de vie qualitatif dans le bourg centre de Fonsorbes.

L'accessibilité

L'accessibilité des espaces publics est **peu satisfaisante. L'engorgement de la voiture,** les typologies des voiries du centre bourg, **les coupures piétonnes** rendent laborieux le cheminement des personnes à mobilité réduite. **Ce constat concerne l'ensemble du périmètre du centre bourg.**

Les places et espaces publics principaux du centre ville

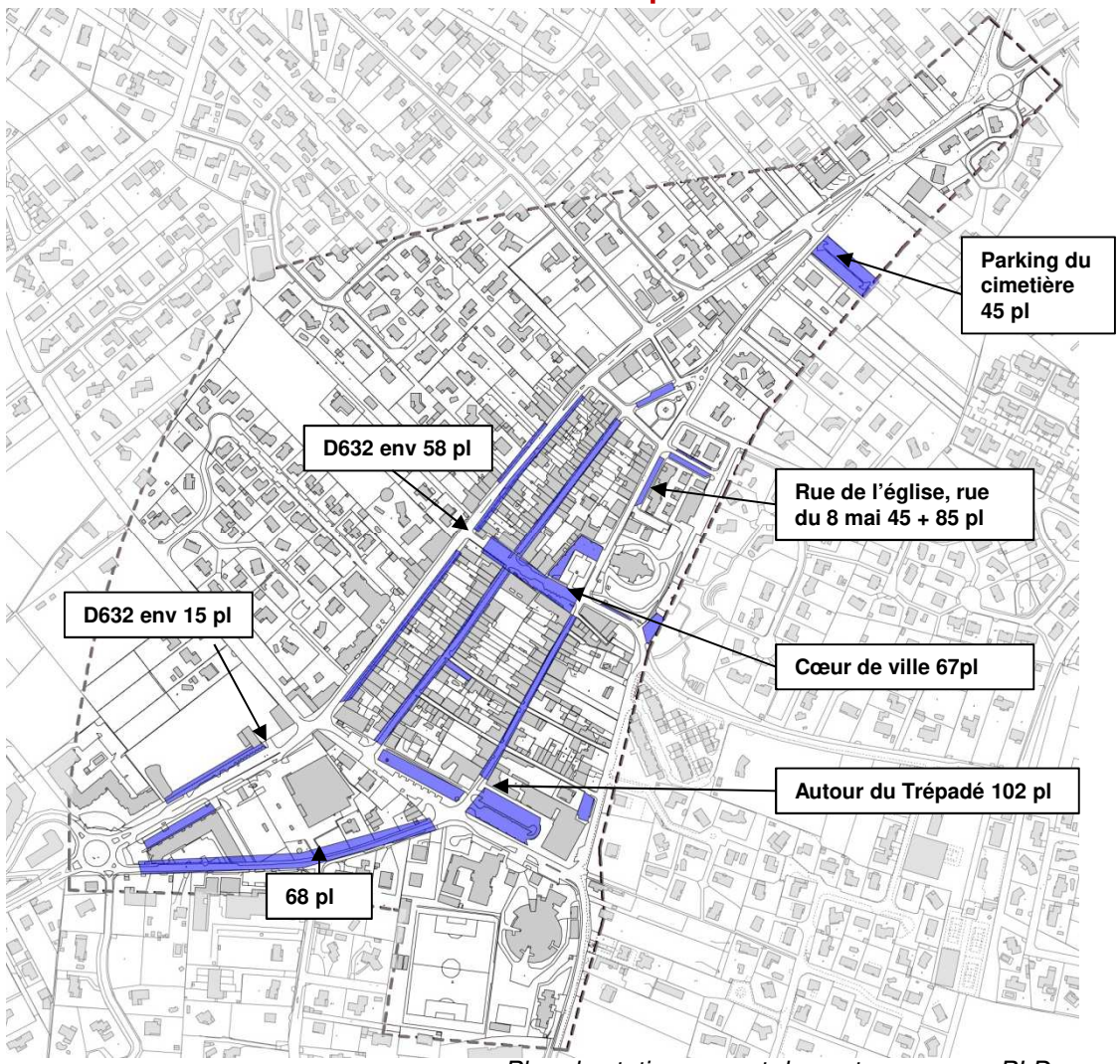
Un stationnement très présent, une sensation de manque

La perception première sur le bourg est marquée par **une dominante de l'affectation de l'espace public par la voiture** (circulation, stationnement).
En plus du stationnement autorisé, il y a de nombreux stationnements illicites qui encombrent l'espace.

Le stationnement s'effectue essentiellement **le long de la RD 632 et des rues intérieures du centre**, ainsi que dans de nombreuses poches en particulier sur les **places publiques**, à proximité des commerces et des équipements publics.

Le stationnement privé est peu présent dans le bourg.

Aujourd'hui, on compte environ 440 places dans le centre ville.



Plan de stationnement du centre, source : PLD

Le problème majeur du centre bourg de Fonsorbes est l'occupation des principaux espaces publics par la voiture et parallèlement le manque de places de stationnement en cœur de bourg à proximité des équipements et des polarités.

Transports collectifs : un service en développement mais des temps de trajets qui restent longs

Direction Plaisance du Touch et Toulouse :

Ligne 116 Tisséo

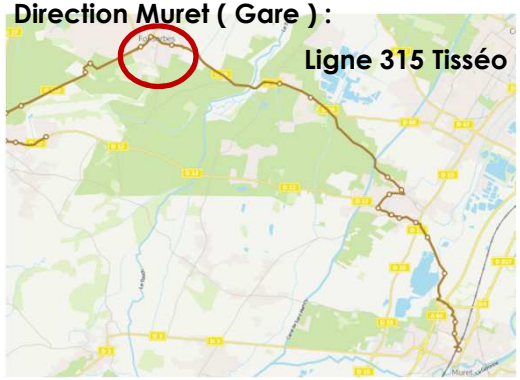
7 arrêts à Fonsorbes dont 3 au centre-ville.
Passage toutes les 30 minutes en heures de pointe et toutes les heures le reste de la journée.
Temps de Trajet moyen **depuis l'arrêt du 11 Novembre 1918 à Plaisance Monestié : 12 minutes**

Ligne 65 Arc en ciel

3 arrêts à Fonsorbes dont 2 au centre-ville.
Passage toutes les 20 à 40 minutes en heures de pointe puis de 1h30 à 2h30 le reste de la journée.
Temps de Trajet moyen **depuis** l'arrêt du **11 Novembre 1918 à la gare routière de Toulouse : 1 heure environ**

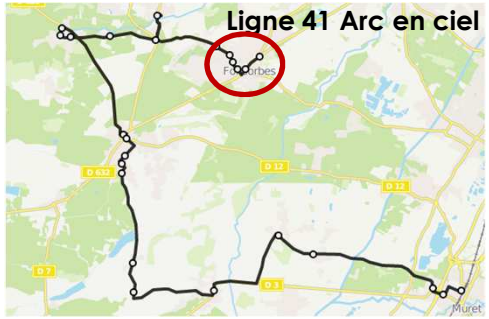
Direction Muret (Gare) :

Ligne 315 Tisséo



9 arrêts à Fonsorbes dont 1 au centre-ville.
Passage toutes les 40 minutes en heures de pointe puis moins réguliers (1 à 3 h entre deux bus).
Temps de Trajet moyen **depuis l'arrêt du 11 Novembre 1918 à la gare : 30 minutes**

Ligne 41 Arc en ciel



6 arrêts à Fonsorbes dont 3 au centre-ville.
Passage toutes les 1 h30 le matin jusqu'à 12h00
Seulement 2 bus le soir à 18 h00 puis 19 h00 depuis la gare.
Temps de Trajet moyen depuis cimetière à la gare : 1h00

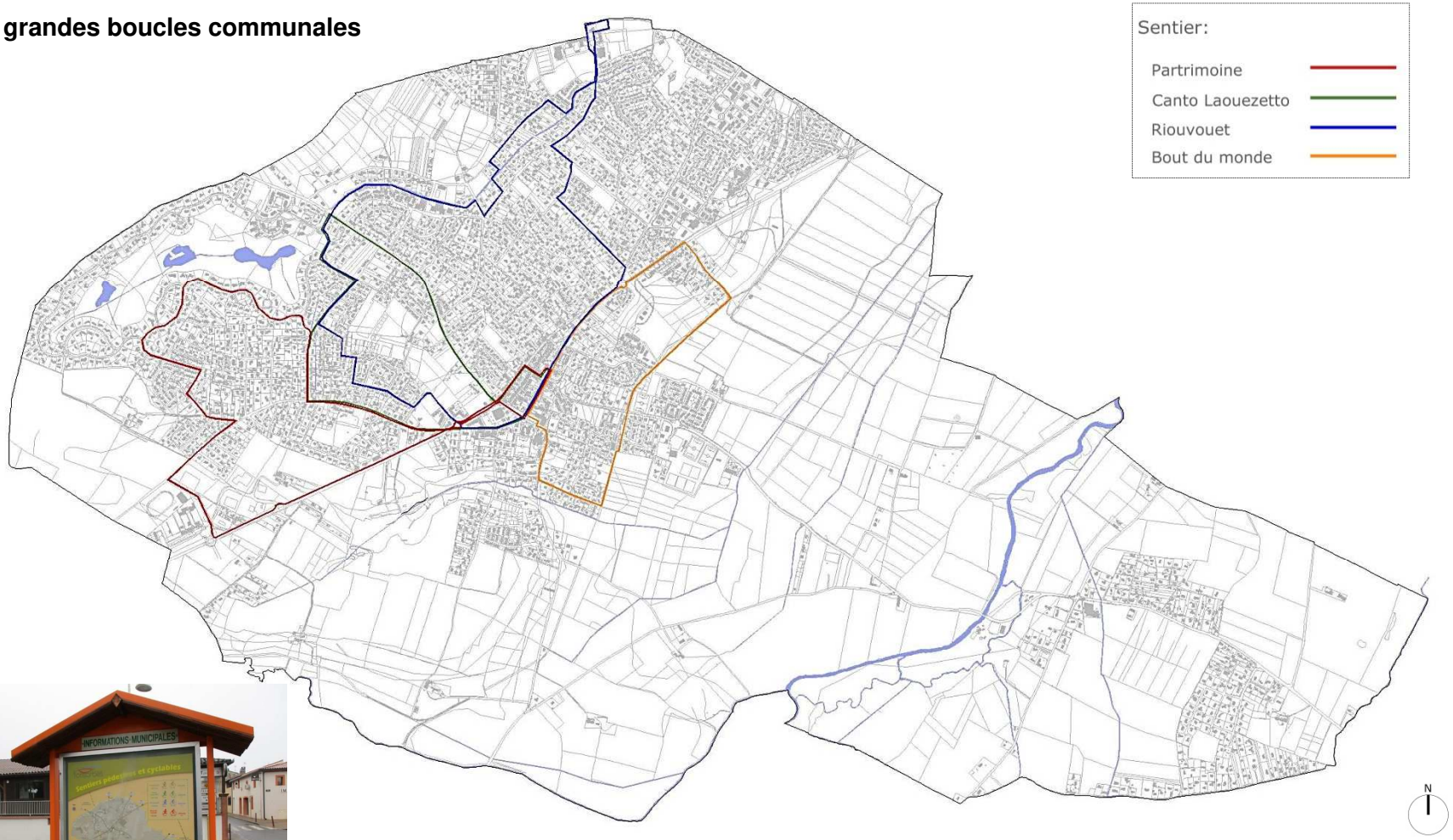
On peut espérer une augmentation de la fréquentation des transports collectifs avec le Linéo 3 depuis Plaisance.

Des arrêts de bus peu confortables et peu aménagés, notamment sur la RD 632.

Source : site internet mairie de fonsorbes / Tisséo Conseil Départemental H-G / Moovit /

Les modes de déplacement doux à l'échelle du territoire :

4 grandes boucles communales



Les grandes boucles pédestres et cyclables
Source: http://swt-rando.blogspot.com

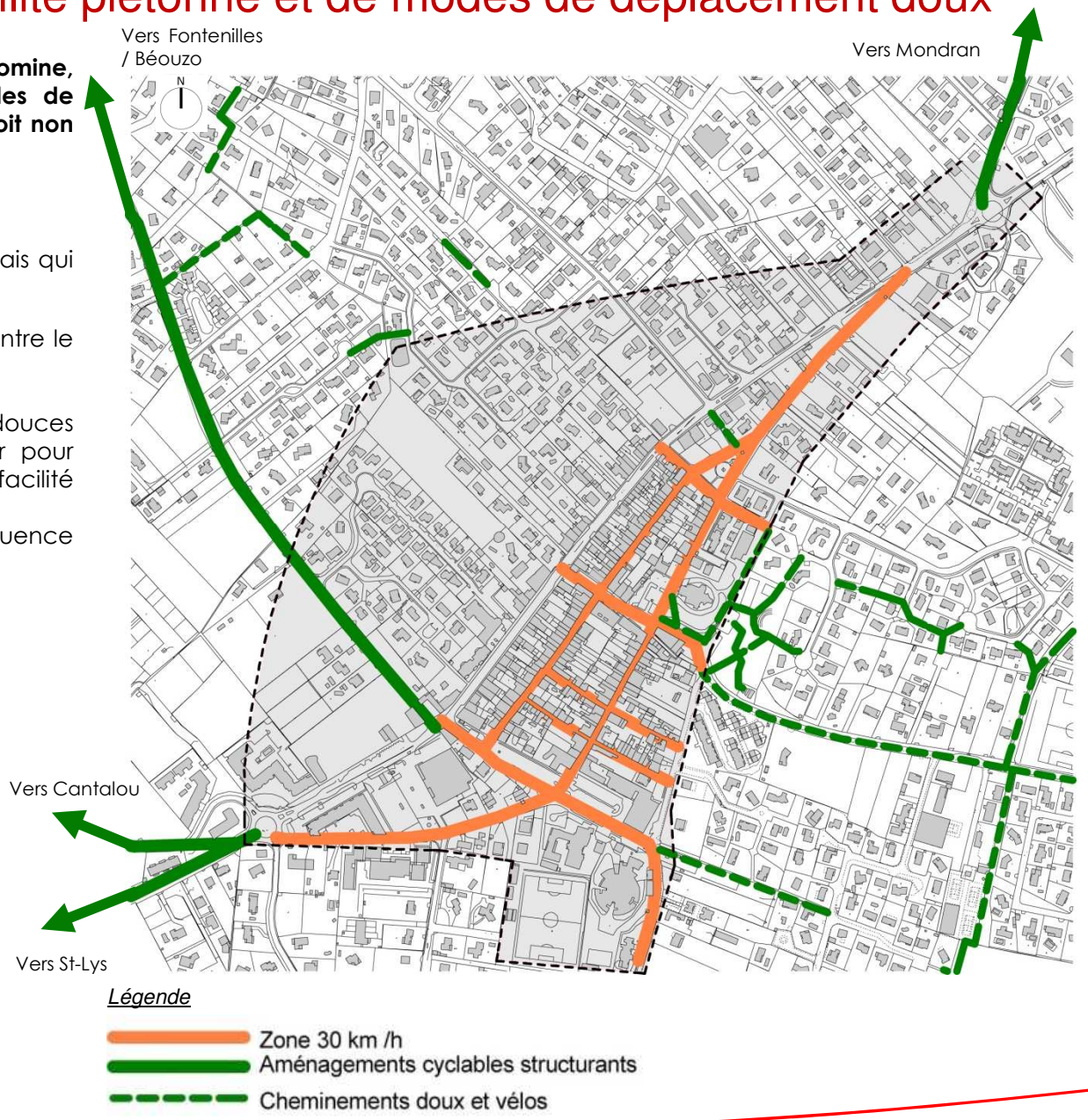
Quatre sentiers ont été tracés récemment afin de mettre en exergue les voies douces en réponse aux prescriptions de l'Agenda 21. Des micros interventions ont été réalisés afin de les mettre en évidence. Un plan est affiché devant la chapelle et sert de point de départ.

Un manque d'accessibilité piétonne et de modes de déplacement doux

Dans cet ensemble ou la voiture prédomine, l'espace réservé au piéton ou aux modes de déplacements doux est soit peu présent, soit non aménagé, insécurisé et peu praticable.

Des discontinuités à l'échelle du centre :

- Des aménagements vers les quartiers, mais qui s'interrompent en centre ville
- la RD 632 marque une **rupture franche** entre le Nord-ouest et le Sud-est de la commune,
- De nombreuses transitions entre voies douces manquent et sont à mettre en valeur pour améliorer la fluidité (exemple : peu de facilité de passage au niveau du parc),
- Les caminous tendent à atténuer l'influence négative des voies en impasse,
- Un grand manque de signalétique.



Un bon niveau d'équipements publics très regroupés

Le centre ville propose peu de commerces (une dizaine) mais surtout **des équipements publics.**

Le développement de Fonsorbes et sa position naturelle de **pôle de services** entériné par le SCoT, a permis la création de **nombreux équipements**.

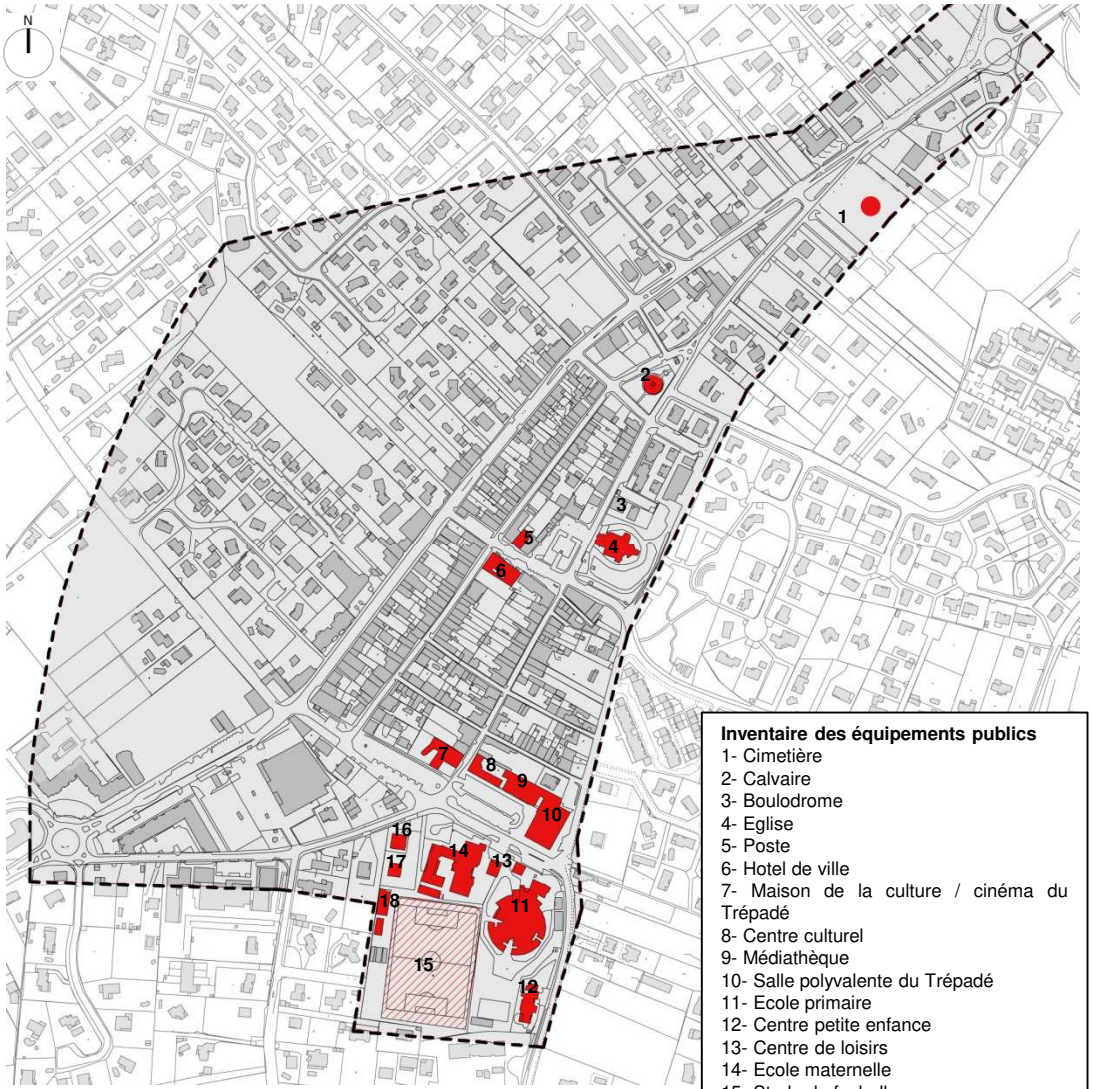
Dans le périmètre d'étude, les équipements publics sont regroupés en **deux polarités fortes liées aux deux espaces publics majeurs**, la place de l'église et de la mairie, et la place du Trépadé.

Ces deux pôles concentrent toute l'offre de service à la population (administratifs, social, santé, petite enfance, jeunesse, services publics, …) :

- **Administratif et culturel :** église, mairie, poste, PEJF,
- **Scolaire :** groupe scolaire,
- **Culturel :** médiathèque, salle de spectacle et d'animation, cinéma, ludothèque,
- **Santé :** centre de santé, praticiens en libéral, opticien, coiffeurs, …
- **Culture, Sports :** salle d'activités sportives, terrain de sport,

Point important : **de nombreuses associations sont implantées dans le bourg centre,**

On peut se poser la questions de savoir si le fait d'avoir des pôles très regroupés ne favorise pas l'engorgement du centre ville et ne déséquilibre pas l'attractivité d'autres secteurs du centre.



Inventaire des équipements publics
1- Cimetière
2- Calvaire
3- Boulodrome
4- Eglise
5- Poste
6- Hotel de ville
7- Maison de la culture / cinéma du Trépadé
8- Centre culturel
9- Médiathèque
10- Salle polyvalente du Trépadé
11- Ecole primaire
12- Centre petite enfance
13- Centre de loisirs
14- Ecole maternelle
15- Stade de fooball
16- Salle Duffaut
17- Maison écoute jeune et familles
18- Salle de danse et gymnastique

La structure caractéristique de l'offre commerciale fonsorbaise

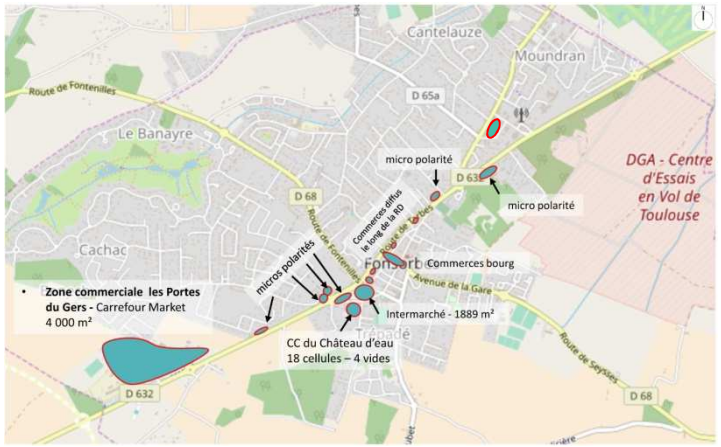
Des micro-polarités, un commerce diffus

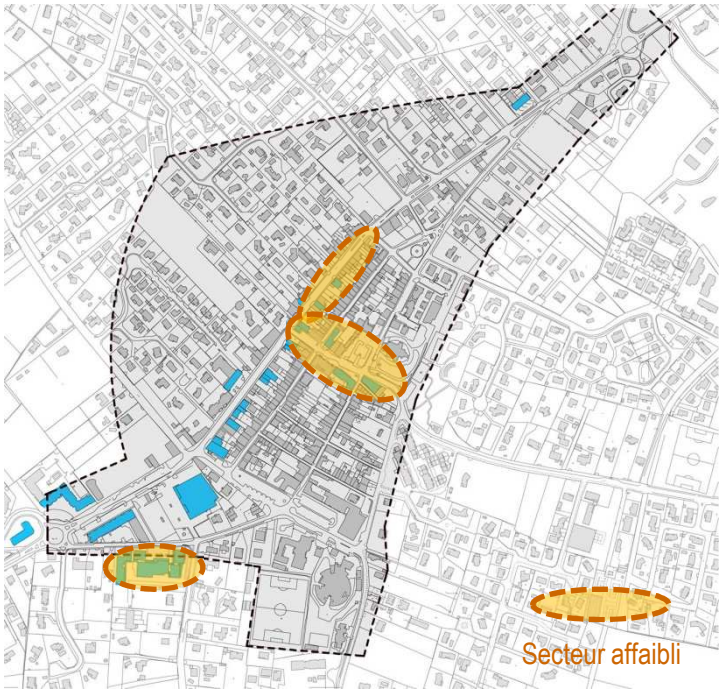
Atouts :

- **Un environnement de grandes surfaces** complet favorisant la **sédentarisation** des dépenses,
- **Un marché attractif,** mais peu d'attractivité pour les commerces sédentaires,
- **La présence d'Intermarché en centre-ville,**
- Un **potentiel de consommation** dans la zone d'attraction du centre supérieur à la moyenne nationale (+ 20% source INSEE),

Faiblesses :

- Une **multipolarité** divisant les flux et **nécessitant la voiture,**
- **Un maillage commercial disséminé,**
- Tous les secteurs d'activités sont sous-équipés au regard des potentiels de consommation (source : INSEE / Astérop),
- **Sous-équipement de l'offre alimentaire en zone captive à pied** (5 / 10 / 15 min), peu de réelle alternative aux centres commerciaux,
- **Des façades dans l'ensemble peu engageantes et des aménagements d'espaces public orientés sur l'usage de la voiture**





Les commerçants ont la parole

Atelier du jeudi 6 septembre 2018
(18 participants dont 11 commerçants)

Principales Forces et faiblesses du tissu commercial

- Le potentiel clients avec les flux et le passage
- La diversité et variété de l'offre, dont les supermarchés et le nombre de coiffeurs
- La zone commerciale Les Portes du Gers
- Le marché du samedi matin
- La mutiplicité des polarités commerciales

- La dispersion de l'offre : beaucoup trop de polarités
- Le stationnement
- La signalétique
- L'accessibilité tout mode
- L'axe 632 avec ses interdictions (aménagements)
- La sécurité (manque de lumière)
- « La place du village » inexistante

Ce qui est apprécié dans la ville

- La large gamme du tissu commercial
- Les parcs
- Le nombre d'habitants et leur diversité

Les locomotives

- L'Intermarché
- Le Carrefour Market
- L'axe 632 et son passage

Des manques identifiés

- Pas de centre ville attrayant
- Professions libérales, médicales et paramédicales
- Restauration traditionnelle
- Entreprises + activités artisanales et industrielles, créatrices d'emplois

Un héritage au niveau du bâti et des éléments singuliers

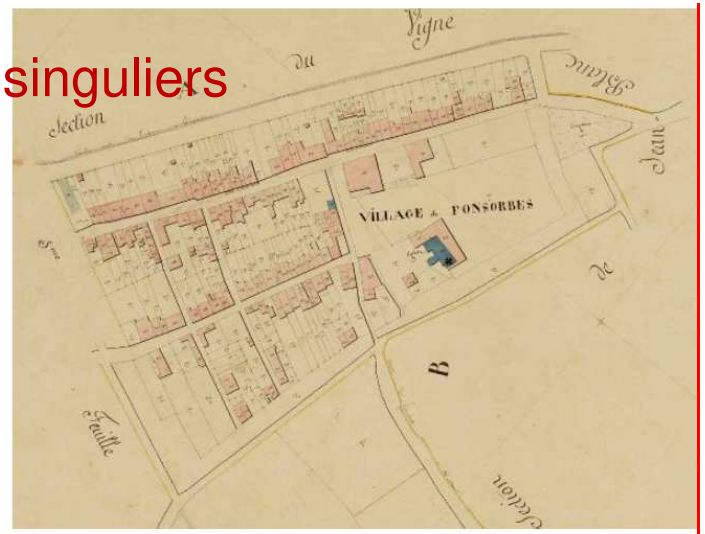
Le tissu urbain caractéristique du centre se situe dans la partie centrale la plus « épaisse » et est constitué **d'ilots bâtis résultant du découpage orthogonal des rues.**
Le long de ces rues, **le bâti est en continuité et en alignement sur la voie.**
L'intérieur des ilots est en partie végétalisé.

Caractéristiques générales des constructions anciennes :

- Volumes simples et établis sur une base rectangulaire.
- Toitures, généralement à deux ou quatre pans, en tuile.
- Teinte enduit de couleur sable en général, ou brique galets apparents.

Certaines constructions sont dans un état vétuste, notamment sur la route de Tarbes

- Bien que la commune ne soit pas concernée par un patrimoine bâti classé au titre des monuments historiques, elle compte néanmoins de nombreux édifices, bâtiments et éléments bâtis remarquables (église, mairie, chapelle, châteaux, maisons de maître, ensembles bâtis, habitat rural, lavoirs,…)



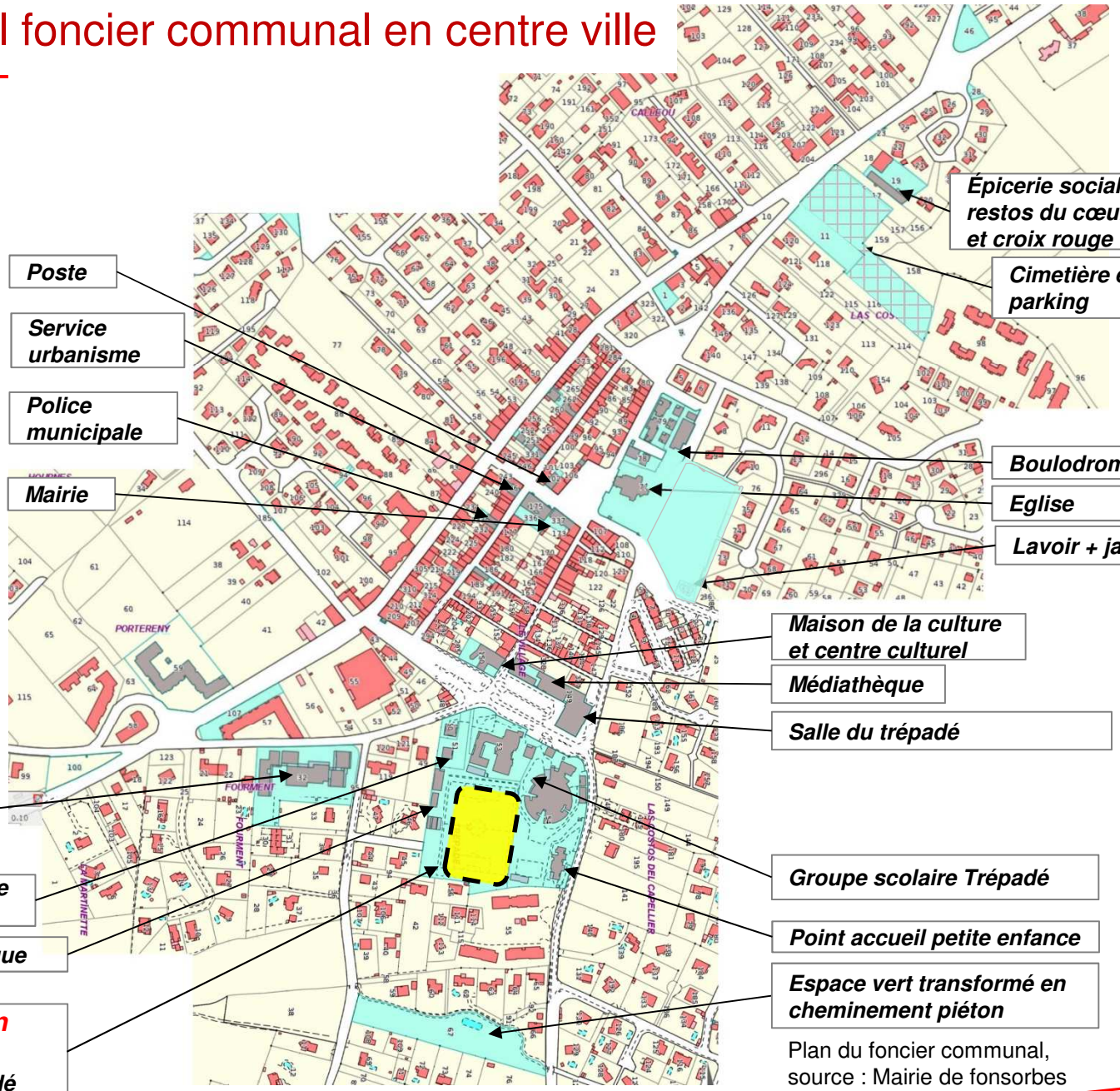
(1832) - Archives départementales 31

Source : Diagnostic PLU Fonsorbes

Peu de potentiel foncier communal en centre ville

Le foncier communal au centre est en grande partie dédié aux équipements publics.

Le constat fait apparaitre l'opportunité du terrain de football, seul réel foncier mobilisable pour **l'évolution du centre.**

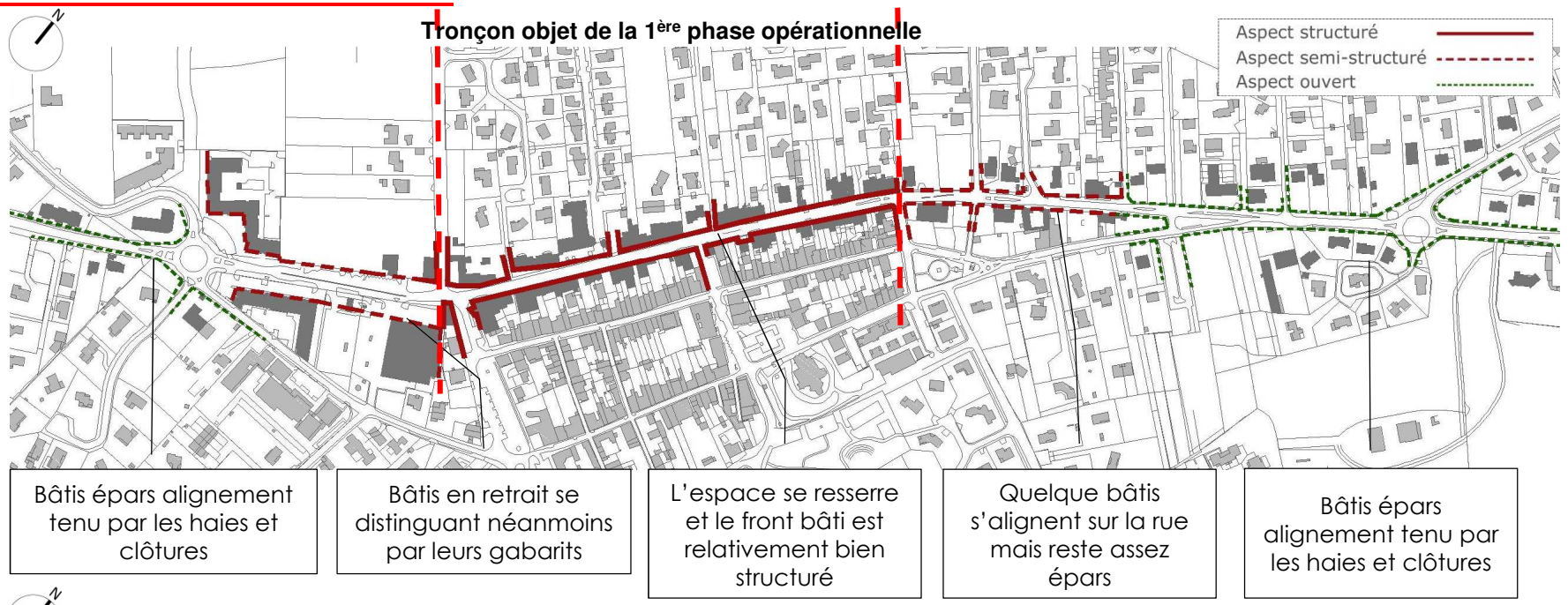


Plan du foncier communal, source : Mairie de fonsorbes

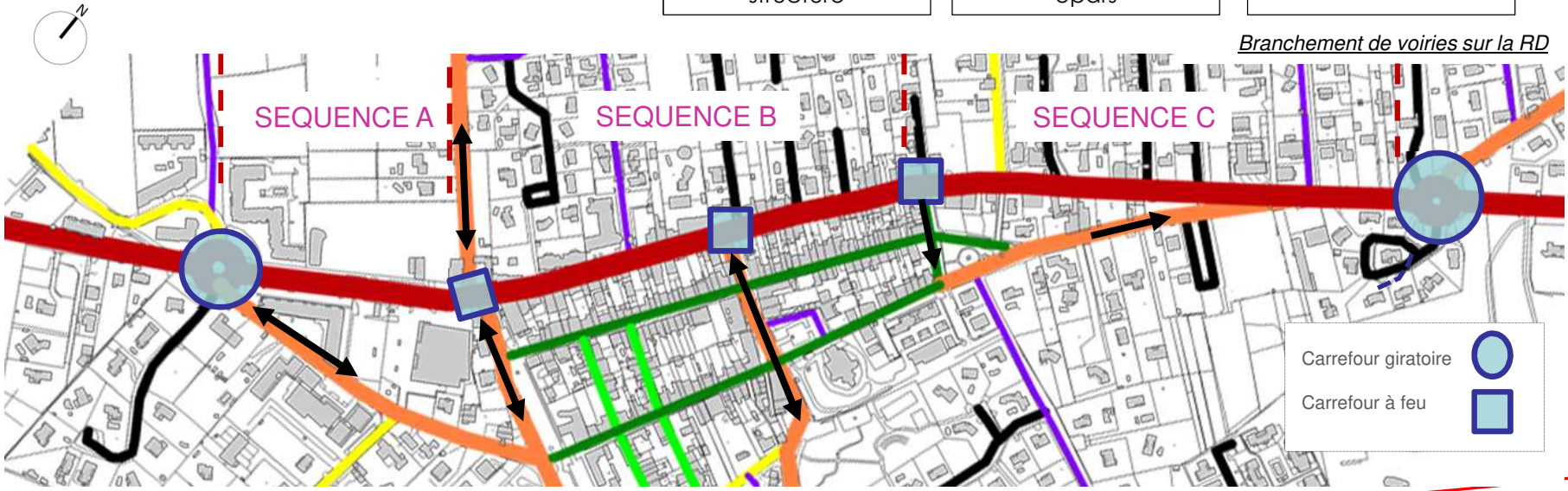
VI – La RD 632 Structure et composition

L'axe majeur de desserte : la RD 632

Aspect du bâti le long de la RD

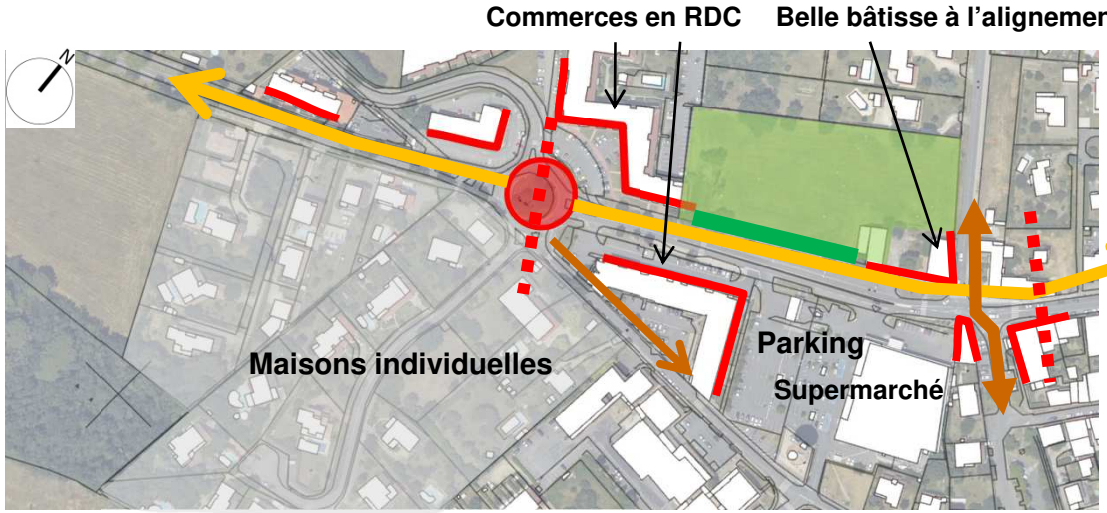


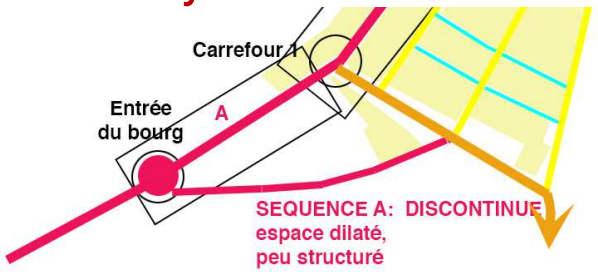
Branchement de voiries sur la RD



La RD 632 : Séquence 1 – entrée Sud-Ouest depuis St Lys

Cette séquence part du rond point d'entrée en venant de St Lys, et va jusqu'au carrefour entre la RD 68 et l'avenue du 19 mars 1962.
Le rond point est symboliquement le point d'entrée sur le centre ville de Fonsorbes.





Une discontinuité importante le long de l'axe et une structure qui n'annonce pas un centre urbain :

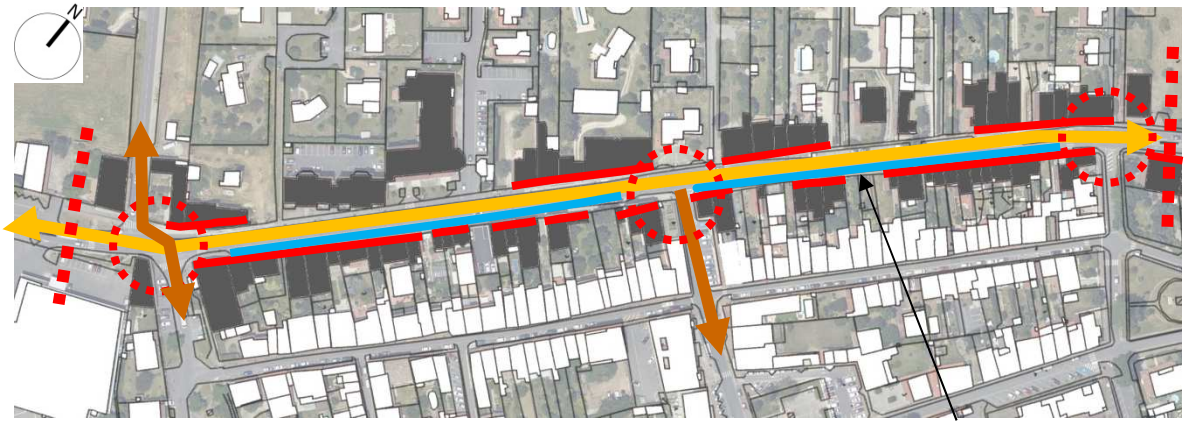
- **un rond point est de grande dimension**, avec de larges branchements,
- **Une voie très large,**
- **des bâtis de bordure très disparates.** Seule la présence de commerces en rez de chaussée sur une grande partie des bâtiments marque un début d'unité.
- **Une amorce de structuration de la voie** par le bâti et des arbres sur un court linéaire
- **Un terrain non construit** à gauche de la voie avec une haie écran le bordant
- **un supermarché** (le «vide» du parking et le volume imposant du bâtiment),
- **De nombreux panneaux publicitaires**, **et éléments de mobiliers** (conteneurs, …),
- **des plantations disparates** perturbent fortement la lecture urbaine
- **Une bâtisse ancienne de belle architecture** et en alignement.

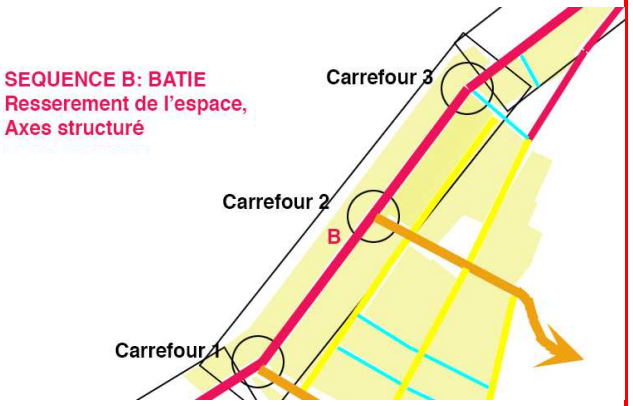
La séquence 1 est une séquence montrant un espace peu structuré, dilaté, perturbé et discontinu.

La RD 632 : Séquence 2 – le centre ville

Cette séquence part du carrefour entre la RD 68 et l'avenue du 19 mars 1962, intègre le carrefour menant vers l'église et la mairie (prolongement de la RD 68) et va jusqu'à la rue du Calvaire.

Cette séquence est la séquence « centre ville » de la RD 632.





- **un bâti très présent souvent à l'alignement, qui cadre la voie, et avec des hauteurs disparates.**
- **Une qualité architecturale inégale, certains bâtiments sont vétustes.**
- **Un début d'aménagement urbain mais peu fonctionnel.**
- **Une dominante commerciale côté centre ville.**
- **Quelques percées vers les jardins intérieurs mais peu de présence végétale.**
- **Un mobilier urbain disparate.**

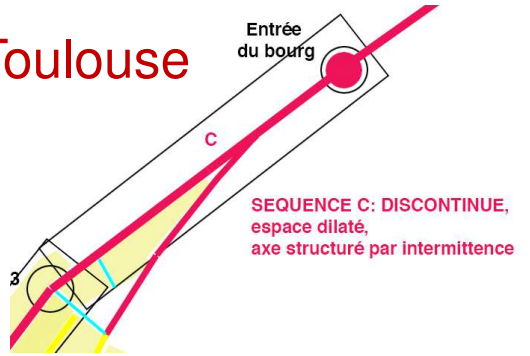
La séquence 2 est une séquence bâtie, resserrée montrant un espace plus structuré et laissant pressentir une arrivée sur un cœur de ville.

La RD 632 : Séquence 3 – entrée Nord-Est depuis Toulouse

Cette séquence part de la rue du Calvaire et va jusqu'au rond point d'entrée en venant de Toulouse.

C'est la séquence entrée de ville depuis Toulouse et Plaisance du Touch.

Alignement des platanes



Vue: RD 632 – début-structure par le végétal

Vue: RD 632 – au niveau du cimetière

Vue: RD 632 – au niveau de la place du calvaire

Le constat fait apparaitre :

- **La séquence 3 est une séquence structurée par intermittence, discontinue, montrant un espace dilaté.**
- **Le tissu urbain bâti se desserre, et les hauteurs sont plus faibles.**
- **La rue est crée par intermittence de bâti et la clôture des jardins.**
- **Alignement végétal sur les 100 premiers mètres, puis interruption.**
- **L'accès au centre se fait par une chicane (peu fonctionnel),**
- **Peu de mixité d'usage, discontinuité des circulations douces.**
- **Un espace face au cimetière peu qualitatif et carrefour problématique.**

VI – Les deux espaces publics majeurs :

structure et composition

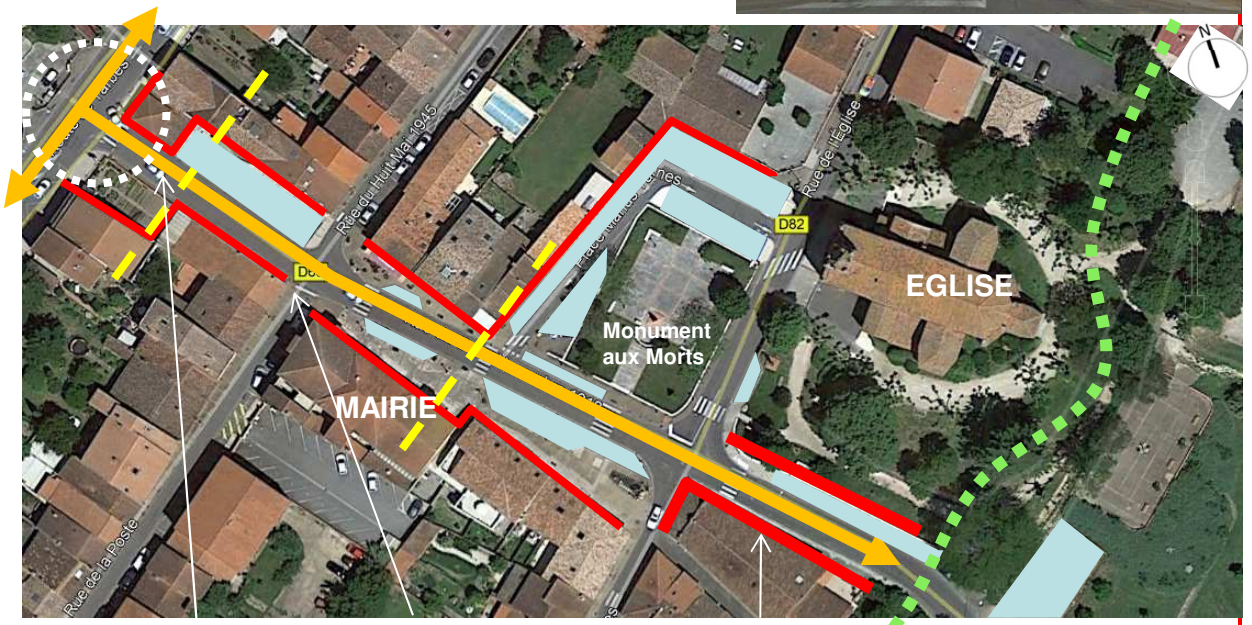
La place de la Mairie et de l'Eglise et la RD 68

Cette entrée principale sur le centre ville de Fonsorbes correspond au carrefour entre la RD 632 et la RD 68, c'est-à-dire la route de Tarbes et la rue du 11 Novembre 1918.

Ce lieu est symboliquement le centre ville historique de Fonsorbes de par la présence de l'Eglise et de la Mairie.

Le constat fait apparaitre :

- Depuis la RD, **un carrefour étroit ouvert côté droit** par le non alignement
- **refermé côté gauche** par le bâti en avancé de l'alignement
- **Une séquence avant la place qui cadre la voie**
- **Présence ponctuelle de commerces, services**
- **Un manque de parvis au niveau de la mairie et pas de réelle place** au niveau de l'élargissement : l'espace est occupé par le monument aux morts et le parking
- **Pas de trame végétale et multiplication d'essences différentes floutant la lecture de l'espace public.**
- **La présence forte de l'église et de son jardin**
- **Du stationnement dans tous les interstices**
- **Des cheminements piétons réduits et compliqués**
- **Une absence de place malgré son appellation** (succession de petits espaces).
- **Un belvédère sur le grand Paysage invisible depuis la place et les rues.**



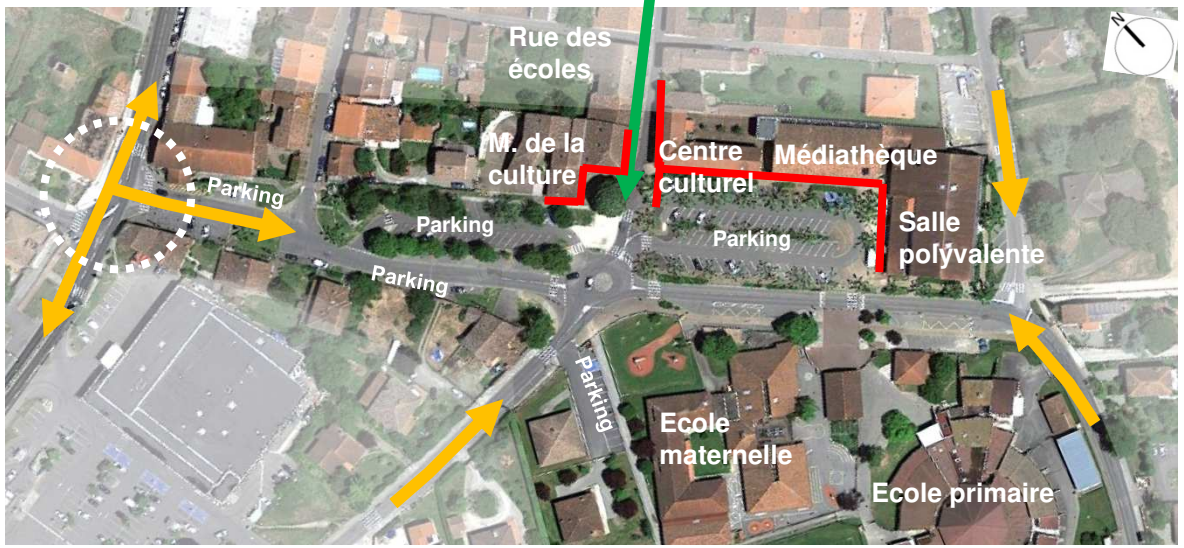
Articulation décalée **Séquence resserrée** **Effet de paroi** **Rupture de pente**

La place du Trépadé

La place du Trépadé est le centre des équipements et services de la ville. C'est la place fonctionnelle de la ville, le lieux du marché et de manifestations de Fonsorbes.

Le constat fait apparaitre :

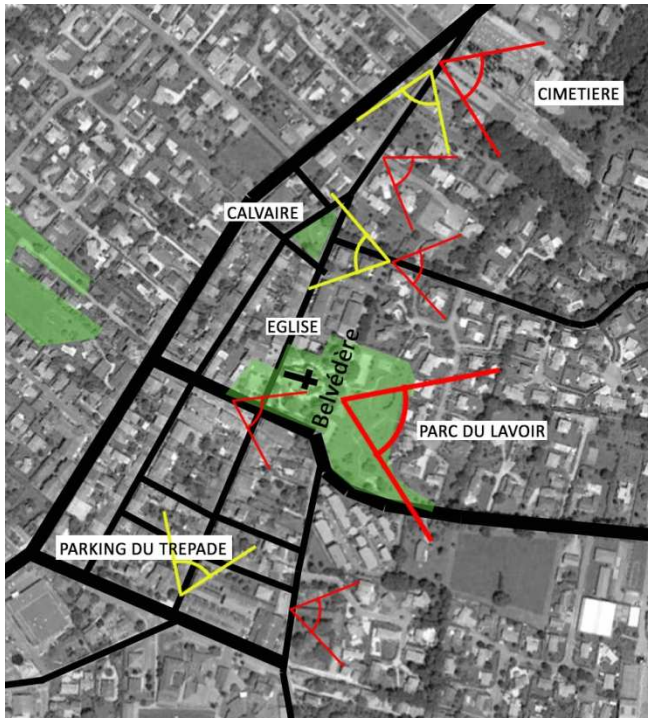
- Depuis la RD, **un carrefour étroit,** notamment dû à la présence du garage à l'angle de l'Intermarché.
- **La concentration des équipements et des services de la ville, forte présence associative.**
- Espace **relativement structuré par les façades** de bâtiments et équipement en alignement côté centre historique.
- **Forte présence végétale qualitative du mail des parking,** quelques beaux sujets arborés isolés.
- **Forte présence du stationnement** et surcharge du mobilier urbain routier (barrières, plots, bordures…)
- **Un manque de réel espace public aménagé entre écoles, salle du Trépadé, (uniquement parking)**
- **Pas de lien entre les différents espaces : Carrefour RD 632 / parking maison de la culture / parking salle du Trépadé / parvis école**
- **Lien avec la rue des école (place de la Mairie / Eglise) et rue du château d'eau peu mis en valeur.**



VIII – Les enjeux sur le centre ville

Mettre en place une complémentarité végétale sur le centre et préserver les points de vue sur le territoire

- **Au travers du remaniement de la place de la mairie, intégration et mise en valeur du Belvédère et son ouverture visuelle sur le grand Paysage.**

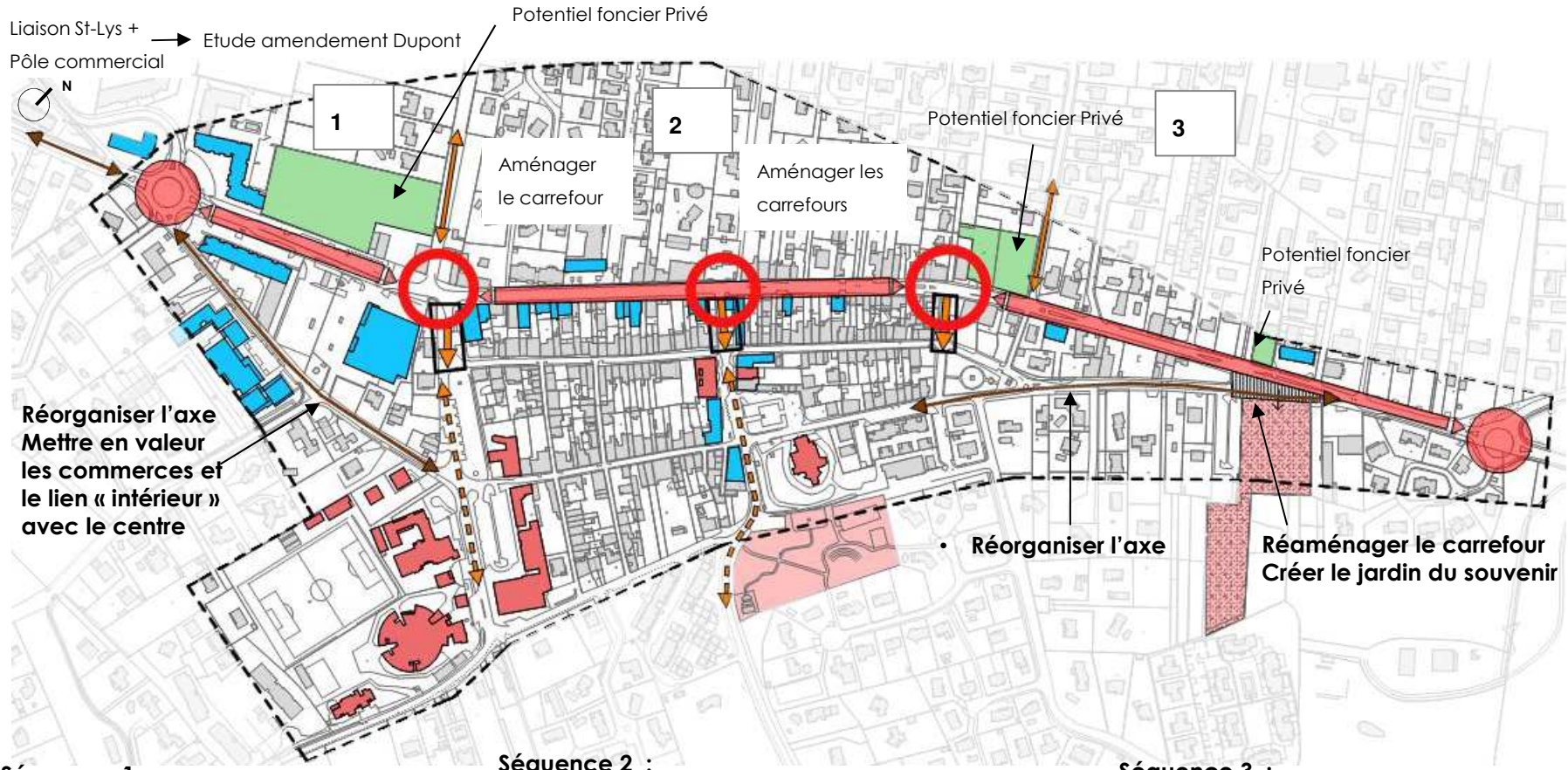


- **Augmenter la place du piéton et du végétal au détriment de celle de la voiture : travailler des voies piétonnes et des voies mixtes, utiliser le végétal pour structurer et hiérarchiser les rues et les places publiques.**

. **Exploiter les points de vue possibles (Au niveau du Calvaire, du croisement du cimetière, à proximité de la Place du Trépadé) et renforcer la « porosité » avec les espaces naturels grâce aux liaisons douces.**

Aménager la RD 632 en boulevard urbain et affirmer les entrées de ville

- **Permettre l'étirement du centre au Nord de la RD632**
- **Affirmer les connexions avec les pénétrantes sur le centre et créer un appel (« sentir le centre ») + Aménager les sections de jonction**
- **Favoriser la densification en bord de voie**
- **Créer une polarité dense (commerces, parkings)**
- **Permettre plus de mixité d'usage**



Séquence 1 :
- **Gérer une image d'entrée de ville**
- **Requalification axe urbain paysager, séquence végétale**

Séquence 2 :
- **Axe structurant de la ville et du centre**
- **Créer un boulevard urbain, zone mixte**
- **Requalification de l'axe urbain séquence minérale, avec complémentarité végétale**

Séquence 3 :
- **Gérer une image d'entrée de ville**
- **Requalification axe urbain paysager, séquence végétale**

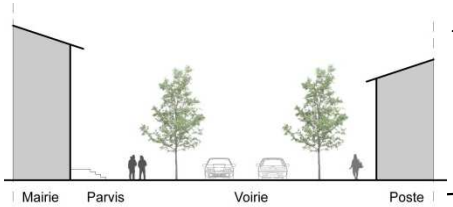
Affirmer la dichotomie du centre Mairie Eglise / Trépadé et le lien principal

Créer une réelle place publique, identité de la ville

pôle 1 : Image de la commune, centre historique et pôle administratif

- Aménager le carrefour
- Supprimer le bâti en verrue pour ouvrir la voie et la perspective

- Restructurer le lien RD 632 avec le centre, pénétrante majeure communale, maintenir le parking

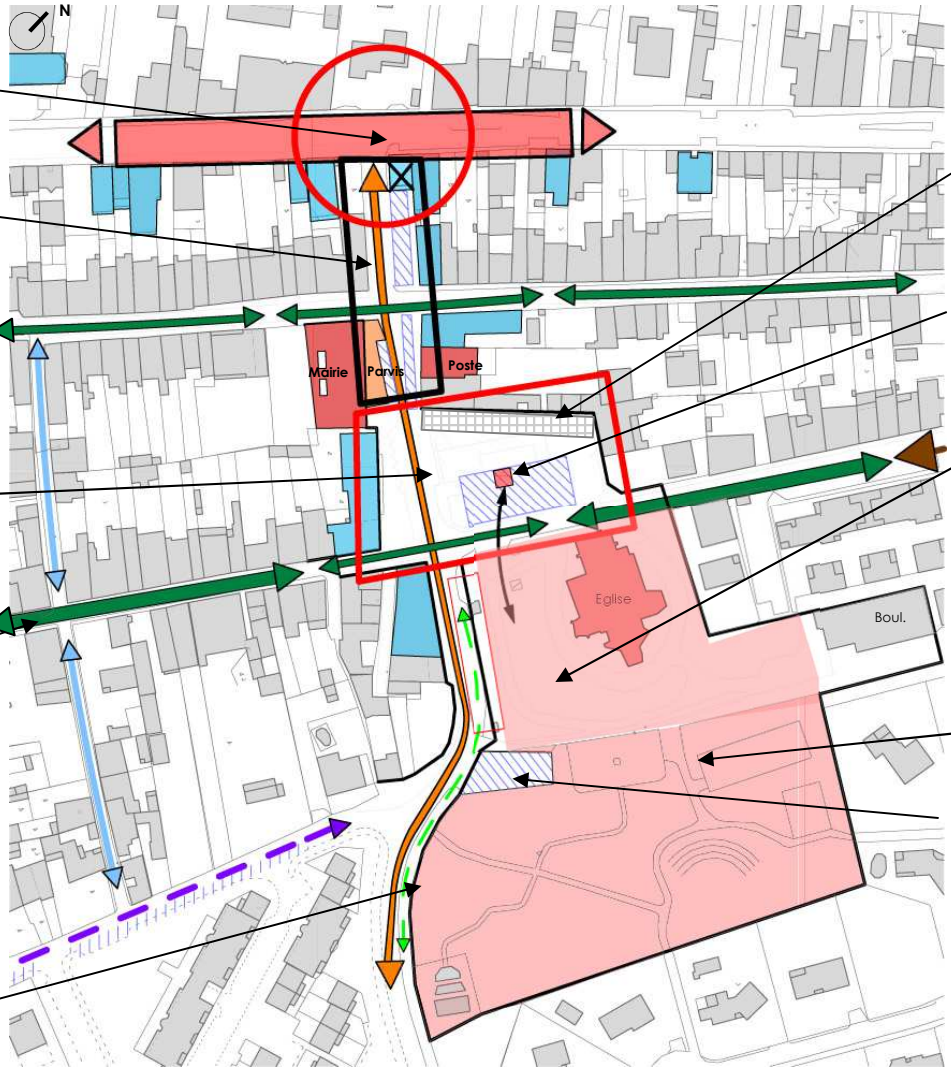


- Créer une place publique centrale avec à l'arrière un parking

- Marquer le lien avec la rue des écoles

- Harmoniser et simplifier la végétation sur l'ensemble du secteur

- Prolongement de la circulation douce et mise en valeur du mur



- Transformer la voie en piétonnier (maintien accès garage riverain)

- Déplacer le Monument aux morts vers l'Eglise

- Revoir l'aménagement du parc : créer un réel belvédère.

- Fusionner le jardin autour de l'église, le belvédère existant dans le nouveau dessin de la place, afin d'en faire un seul et même espace public

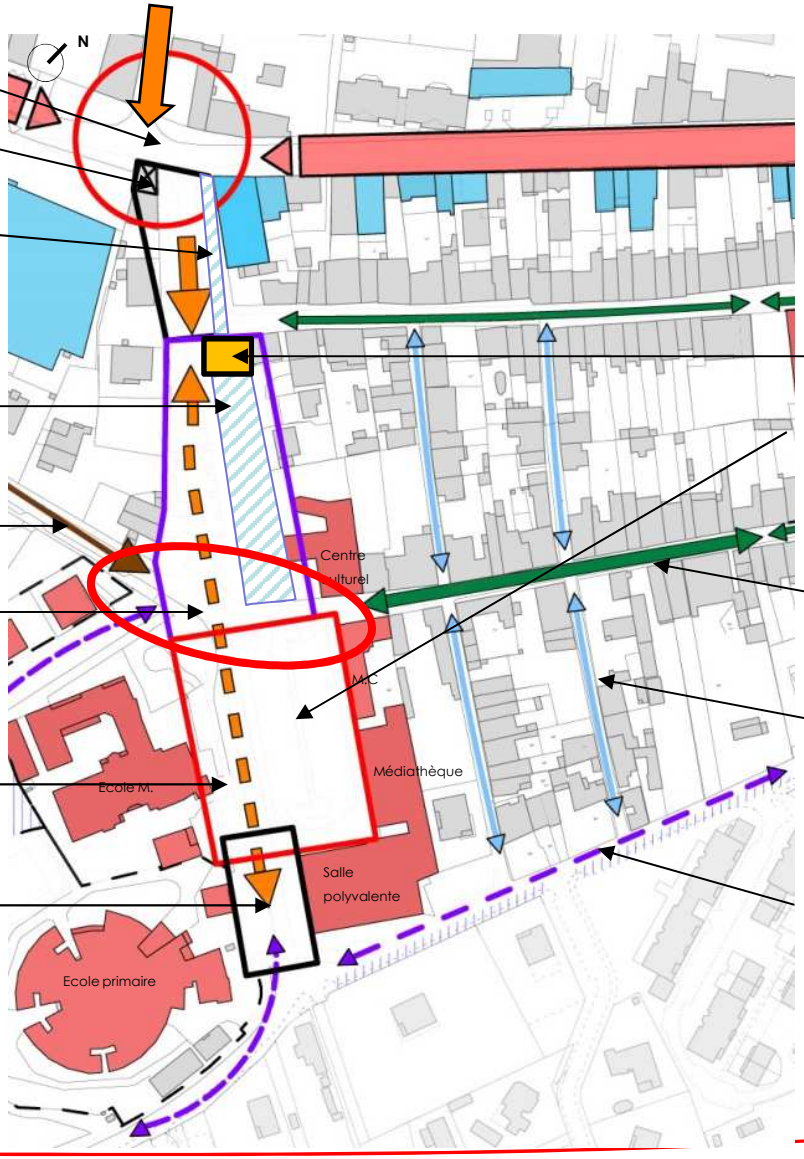
- Réaménager le parking et l'agrandir, améliorer le lien piéton avec la place

Affirmer la dichotomie du centre Mairie Eglise / Trépadé et le lien principal

Créer une réelle place publique sur le Trépadé

pôle 2 : centre équipements et services de la ville

- Aménager le carrefour d'entrée
- Requalifier et reconvertir le garage de l'angle
- Créer des terrasses aux commerces existants et un cheminement piéton, ainsi que du stationnement de proximité
- Structurer un parking végétalisé
- Aménager une continuité piétonne
- Aménager la rue du château d'eau (voie, piétonniers, parkings)
- Affirmer l'accès vers le stade du Trépadé en fonction de sa future vocation, et gérer l'articulation des espaces au centre
- Créer un parvis piéton aux écoles
- Reconfigurer le stationnement
- Aménager l'articulation du Trépadé avec les rues de desserte
- Compléter sur l'ensemble, la trame végétale,



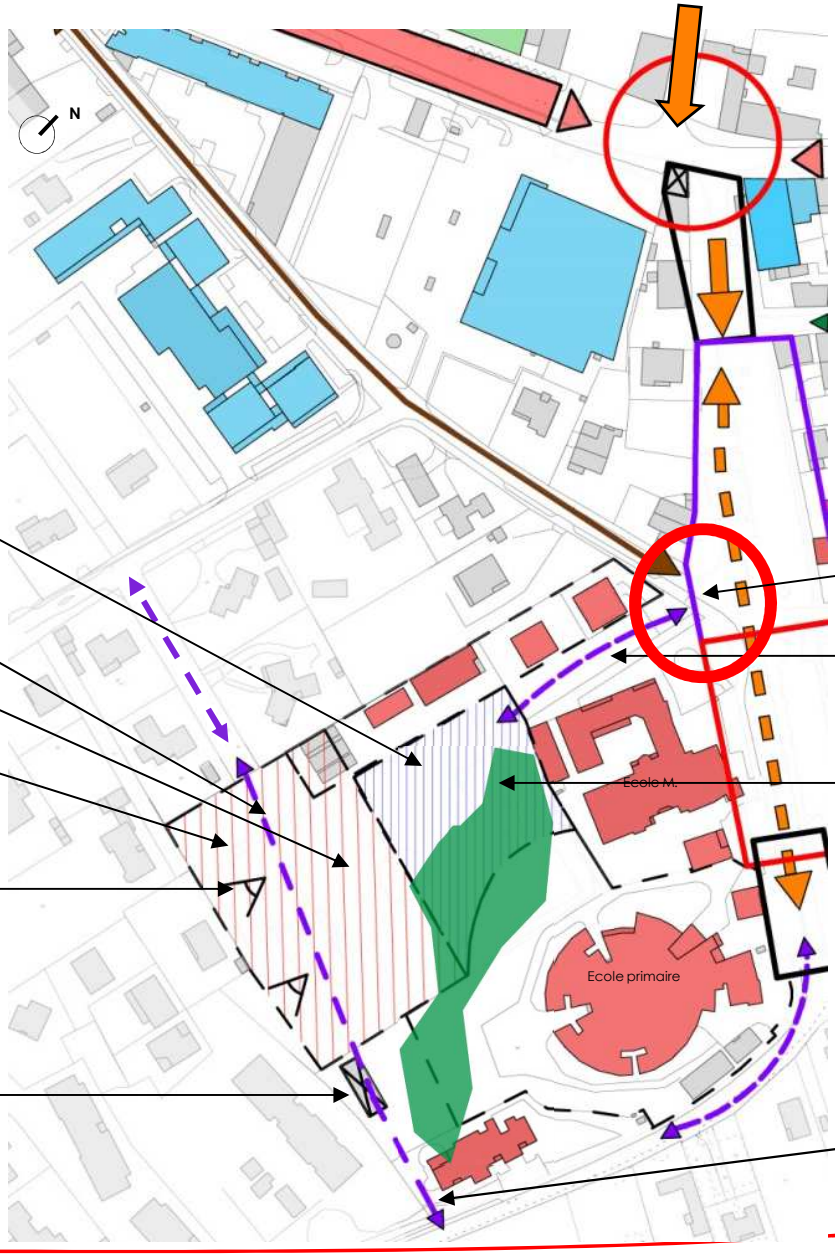
- Mise en valeur ou déplacement du monument
- Créer une place publique permettant une polyvalence d'activités
- Rue des écoles axe majeur entre les deux centralités : donner la priorité aux circulations douces
- Réaménager les ruelles

Chemin Bellevue : Sens unique dimensionnement de rue de desserte :
Aménager de parkings de proximité

Affirmer la dichotomie du centre Mairie Eglise / Trépadé et le lien principal

Place du Trépadé, Créer une place

Structurer un quartier



- Prévoir du stationnement non minéralisé
- Créer une liaison viaire
- Aménager une place publique
- Densifier l'habitat à proximité des écoles
- Maintenir et aménager les points de vue sur le grand territoire
- Déplacer le préau de l'école et reconfigurer la cour, la végétaliser en partie

- Aménager le carrefour des voies
- Lien à restructurer entre les deux places
- Maintenir le caractère végétal du Trépadé et créer un parc
- Créer une connexion de voirie et un cheminement piéton

Enjeux commerciaux, axes de travail

Moderniser l'outil commercial
Le rendre lisible et accessible - Améliorer son image et réhabiliter les façades

Créer un véritable centre ville pour une meilleure qualité de vie et d'opportunités de rencontre

Rechercher la mixité des fonctions : Commerces, équipements, voies douces, espaces de rencontre...

Favoriser les relations commerciales avec la Ville, Animer et mutualiser

Principaux leviers d'attractivité exprimés par les commerçants

- Travailler l'accessibilité et refaire les parkings pour augmenter le stationnement
- Créer une place, un lieu de vie avec café et terrasse
- Réduire le mobilier urbain
- Réduire la fiscalité touchant les commerces, notamment la taxe publicité
- Mieux communiquer, mieux concerter

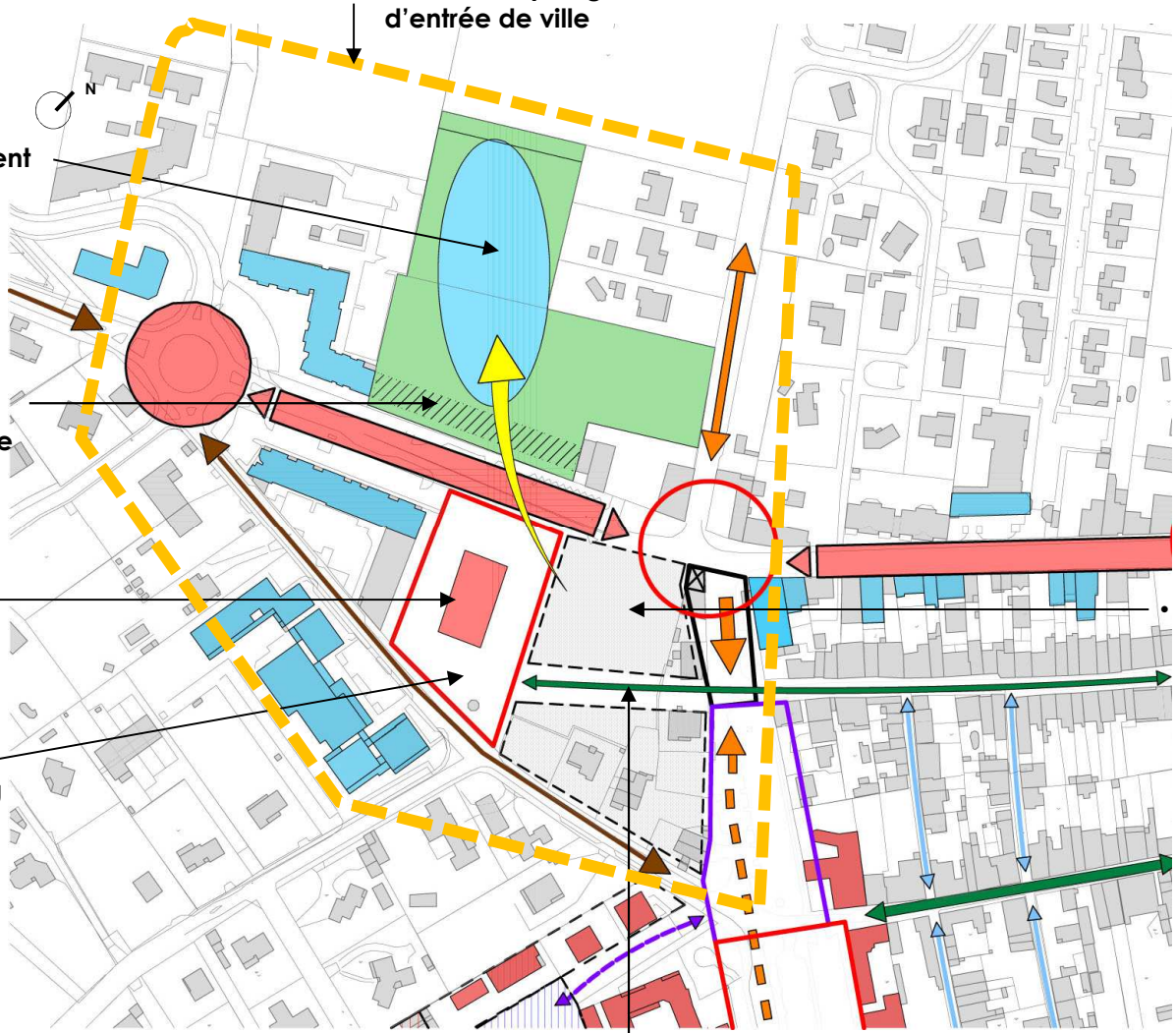
Travailler sur 2 concepts :

➔ la proximité « émotionnelle » liée aux plaisirs de fréquenter son Centre Ville

➔ la proximité « directe » liée à l'accessibilité des commerces et l'efficacité des aménagements urbains et du stationnement.

Le prolongement du centre ville : une nouvelle polarité

- Créer une synergie commerciale d'entrée de ville



- Déplacer l'équipement commercial existant sur un terrain plus approprié
- Créer une façade urbaine commerciale qualitative
- Créer la place du centre ville et y implanter une halle
- Maintenir du parking de proximité pour commerces et les activités de la future place
- Développer à termes, le tissu de mixité du centre, entre la future place et le Trépadé, avec de futurs commerces en rez de chaussée
- Prolonger la rue de la Poste
- Etirement du lien avec le centre historique

Un espace public secondaire important : la place du calvaire

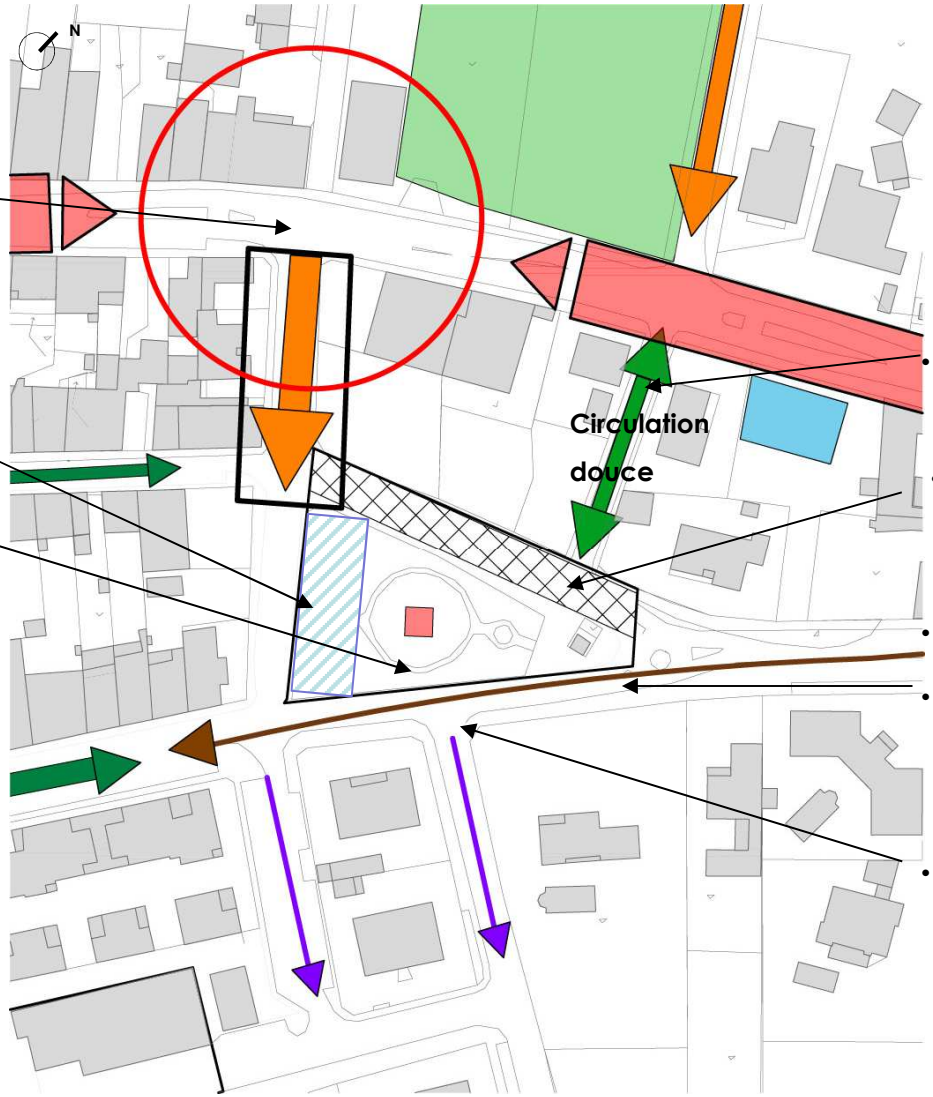
Place du calvaire

- Aménager le carrefour

- Créer un espace public et améliorer le stationnement

- Créer un square et mettre en valeur le poids public
- Conserver les 2 arbres majeurs existants

- Possibilité de déplacer le Calvaire pour constituer une réelle place publique ?



- Affirmer et rendre plus lisible la circulation douce existante

- Supprimer la voie (maintien de l'accès riverains)

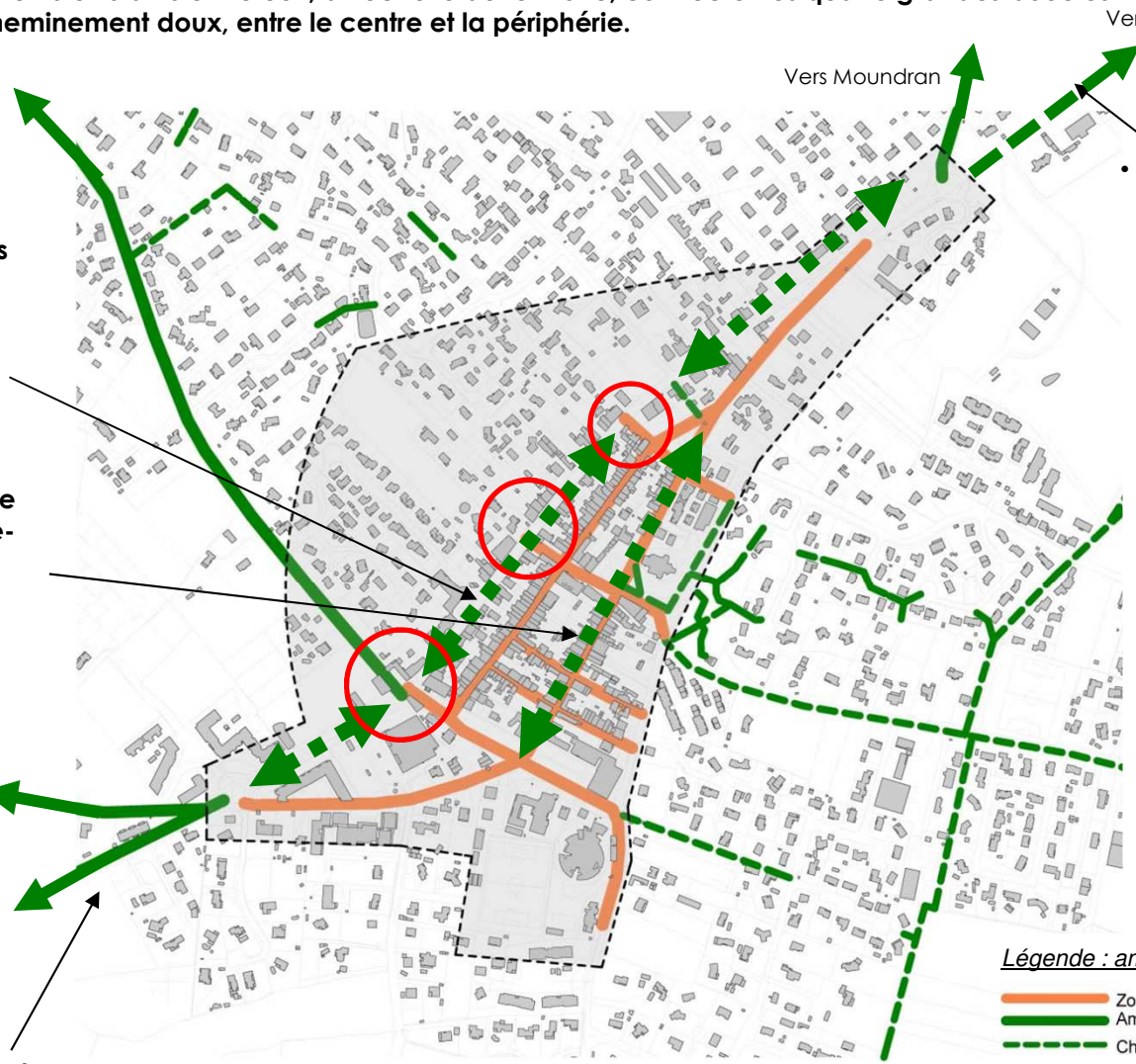
- Aménager la rue

- Conforter les cheminements doux

- Mettre en valeur la perspective depuis le chemin des Carrelasses et la rue de l'Eglise

Créer un maillage des déplacements doux et réduire l'impact de la voiture

- **Connecter les aménagements existants entre eux, à l'échelle du territoire, connecter les quatre grandes boucles**
- **Créer la continuité des cheminement doux, entre le centre et la périphérie.**



- **Etendre la limite zone 30 km/h sur la RD632, et créer des franchissements confortables et sécurisés**
- **Créer un espace partagé et apaisé**
- **Donner une large place au piéton dans le centre-bourg**
- **Réaménager les rues et ruelles et sécuriser les cheminements doux.**
- **Permettre la liaison avec la voie cyclable vers St-Lys**
- **Permettre la liaison avec un éventuel futur aménagement vers Plaisance du Touch.**