

Commune de

# **LARUNS**



## **PLAN LOCAL D'URBANISME**

Étude au titre de l'article L. 111-6 du Code de l'urbanisme,  
en application de l'article L. 111-8

### **Notice A – Quartier de Hourque**

Vu pour être annexé au projet soumis à l'autorité environnementale pour examen au cas par cas au titre des articles R.104-28 et suivants du code de l'urbanisme



Agence Publique de Gestion Locale

Service Intercommunal Territoires et Urbanisme

Maison des Communes - rue Auguste Renoir - CS 40609 - 64006 PAU CEDEX

Tél 05.59.90.18.28 - Courriel : [service.territoires-urbanisme@apgl64.fr](mailto:service.territoires-urbanisme@apgl64.fr)



# TABLE DES MATIERES

<b>TABLE DES MATIERES</b>	<b>2</b>
<b>1. OBJET DE L'ETUDE ET SPÉCIFICITÉS LOCALES</b>	<b>3</b>
1. LE CONTEXTE REGLEMENTAIRE	3
2. LE CONTEXTE TERRITORIAL	4
<b>2. DIAGNOSTIC : QUALITÉ ARCHITECTURALE URBAINE ET PAYSAGERE, NUISANCES ET SECURITÉ</b>	<b>6</b>
1. ANALYSE URBAINE ET PAYSAGERE	6
2. ANALYSE ARCHITECTURALE	14
3. SECURITE	16
4. NUISANCES	23
<b>3. PRESENTATION ET JUSTIFICATION DU PROJET</b>	<b>24</b>
1. ENJEUX D'AMENAGEMENT	25
2. PRINCIPES D'AMENAGEMENT RETENUS	26
3. JUSTIFICATION DU PROJET AU REGARD DE LA QUALITE ARCHITECTURALE, DE L'URBANISME, DES PAYSAGES, DE LA PRISE EN COMPTE DES NUISANCES ET DE LA SECURITE	28
<b>CONCLUSION</b>	<b>35</b>

# 1. OBJET DE L'ETUDE ET SPÉCIFICITÉS LOCALES

## 1. LE CONTEXTE REGLEMENTAIRE

---

L'article 52 de la Loi n° 95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement, dite « Loi Barnier », codifié à l'article L. 111-6 du Code de l'urbanisme, est issu du rapport et de l'amendement du sénateur Ambroise Dupont qui voulait lutter contre la dégradation de la qualité urbaine aux entrées et périphéries de ville.

L'objectif de l'aménagement paysager et urbain au regard de cette loi est d'intégrer au mieux l'urbanisation et notamment les zones d'activités en secteur non urbanisé afin de promouvoir un urbanisme raisonné de qualité le long des voies routières les plus importantes.

L'article L. 111-6 du Code de l'urbanisme prévoit qu' *« en dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière et de soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation. »*

Néanmoins cette interdiction ne s'applique pas :

- aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières ;
- aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières ;
- aux bâtiments d'exploitation agricole ;
- aux réseaux d'intérêt public.

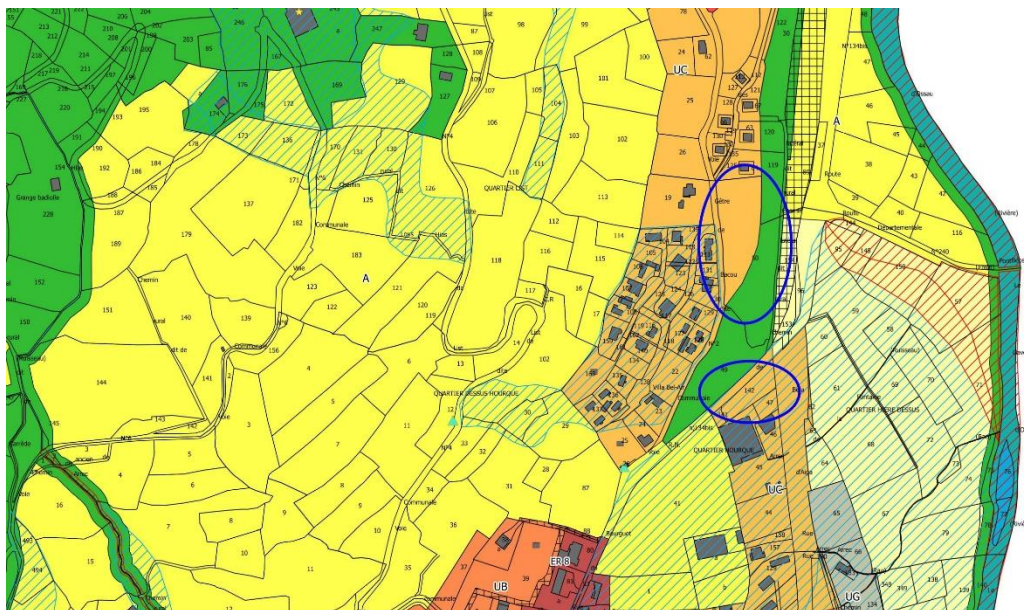
Elle ne s'applique pas non plus à l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à l'extension limitée de constructions existantes.

L'article L. 111-8 du Code de l'urbanisme dispose que « **Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes** de celles prévues par l'article L. 111-6 lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages. »





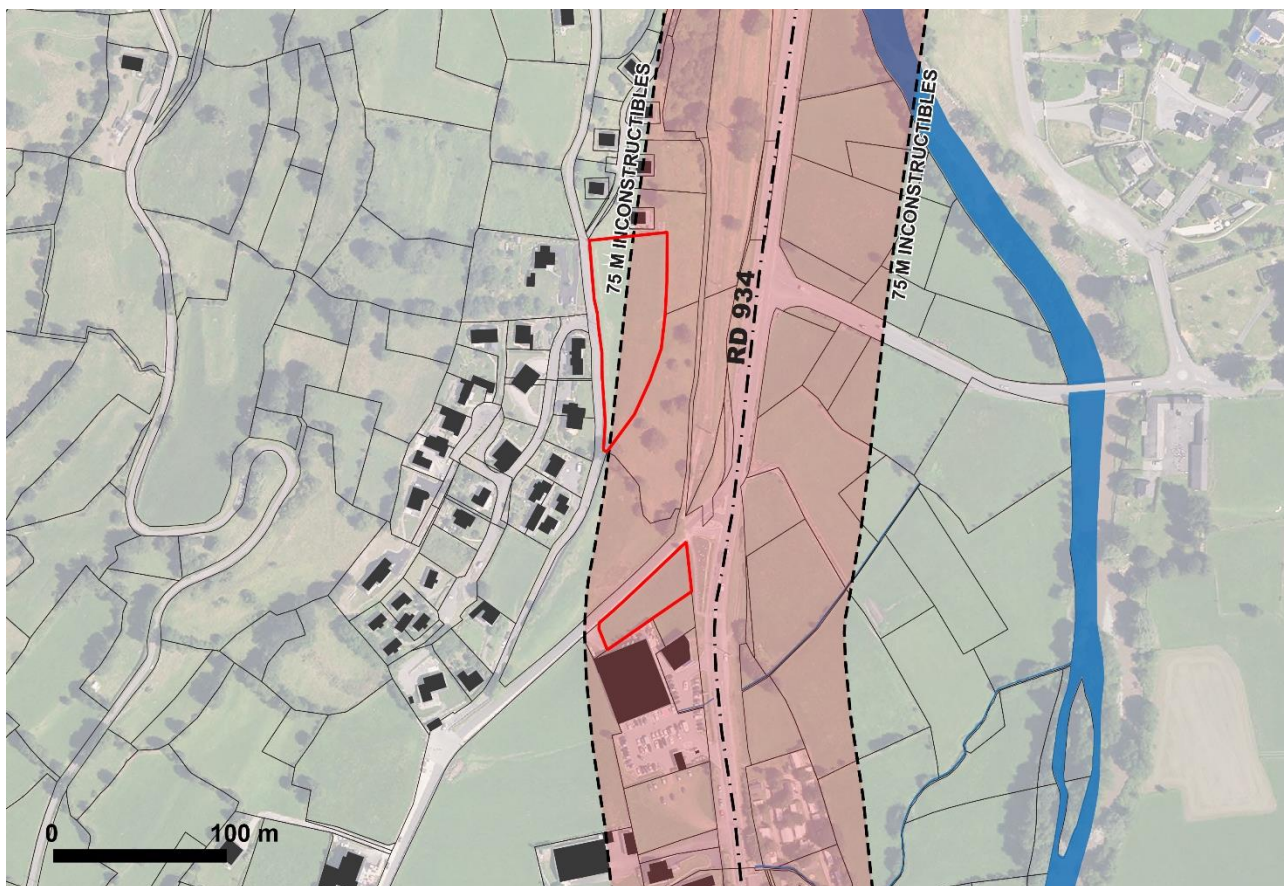
**Extrait du zonage du Plan Local d'Urbanisme :**



Les parcelles concernées par la présente étude sont classées en zone UC du Plan Local d'Urbanisme. Elles sont situées en limite d'une zone urbanisée (UC) et d'une zone naturelle (N) et à proximité de zones agricoles (A).

Le secteur est composé de la parcelle cadastrée AK142 au sud (0,12 Ha) et d'une partie de la parcelle cadastrée AK50 au nord (0,39 Ha) pour une surface totale de 0,51 Ha.

**Localisation de la bande de 75m de part et d'autre de l'axe de la RD 810 :**



La bande inconstructible couvre l'ensemble de la parcelle AK142 (au sud) et environ la moitié du secteur nord situé sur la parcelle AK50.

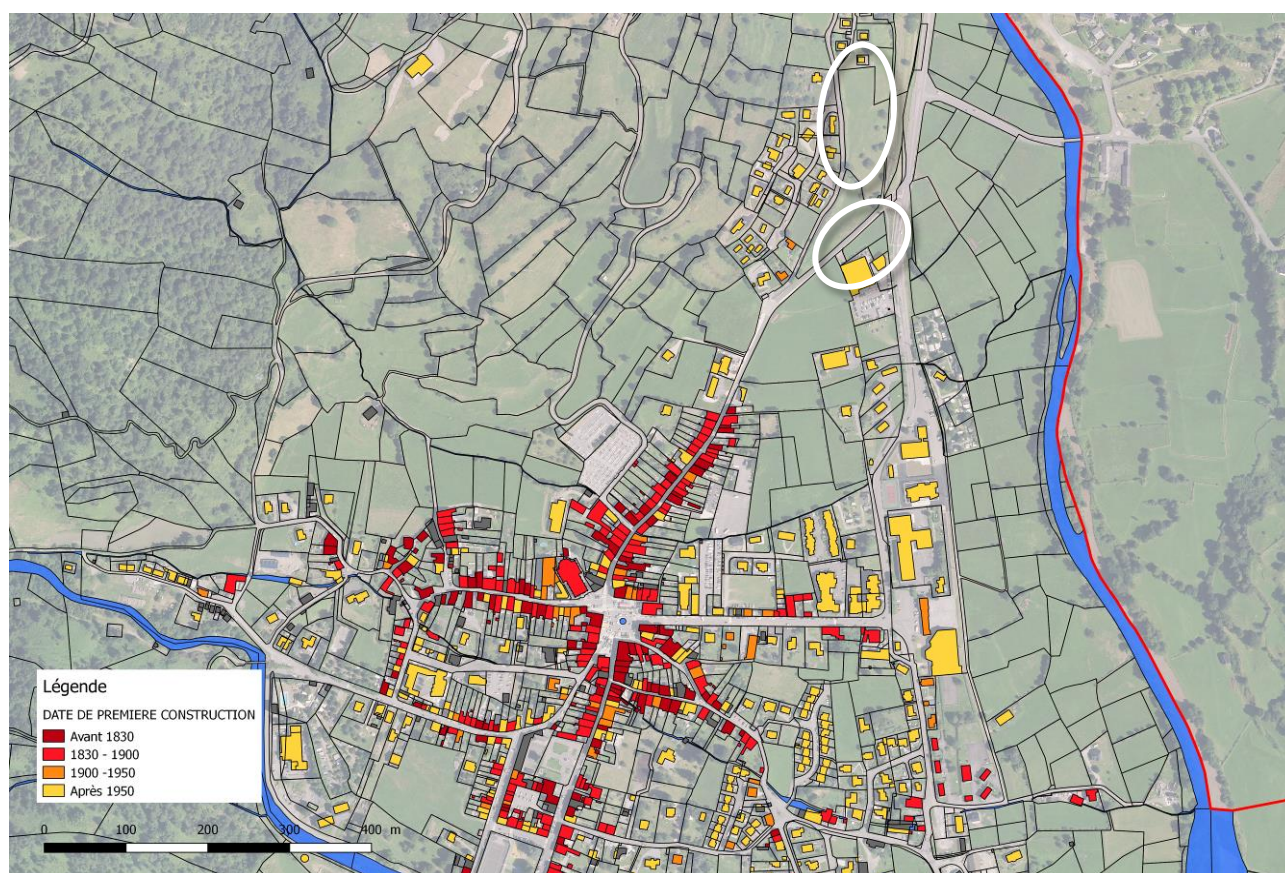


## 2. DIAGNOSTIC : QUALITÉ ARCHITECTURALE URBAINE ET PAYSAGERE, NUISANCES ET SECURITÉ

### 1. ANALYSE URBAINE ET PAYSAGERE

#### STRUCTURE URBAINE

Le site étudié se situe en **limite nord du bourg de Laruns, en entrée de la zone agglomérée**. L'urbanisation qui s'est d'abord développée en centre bourg s'est peu à peu étendue en périphérie du cœur de ville historique. Durant les dernières décennies, le desserrement progressif de l'urbanisation qui s'est opéré a entraîné un étalement des constructions nouvelles en bordures Sud, Est et Nord du bourg, sans pour autant pouvoir s'affranchir à l'Est de la ceinture du Gave d'Ossau et au Sud et à l'Ouest de la présence de reliefs marqués.



Dans le bourg de Laruns, on peut discerner plusieurs formes urbaines qui sont témoins des différentes époques du développement urbain :

- **Le bâti ancien traditionnel** : implanté à l'alignement des voies et caractéristique de l'architecture traditionnelle locale ; on le trouve en centre bourg et le long des voies historiques ;
- **L'habitat pavillonnaire** : plus ou moins dense suivant les époques de construction, situé en franges du bourg ancien, avec des constructions souvent implantées en milieu de parcelle et desservies par des voies en impasse ;
- **Des équipements publics** : constructions aux dimensions plus importantes situées le long des axes structurants et datant essentiellement du XX<sup>ème</sup> siècle.



Le secteur d'étude est encore peu urbanisé. La partie nord du secteur est **bordée par un lotissement d'habitat pavillonnaire sans front bâti constitué à l'ouest et par la RD 934 à l'est**. La partie sud du secteur est quant à elle implantée **entre un supermarché au sud et la RD 934 au nord**. La densité bâtie est relativement faible sur le secteur.

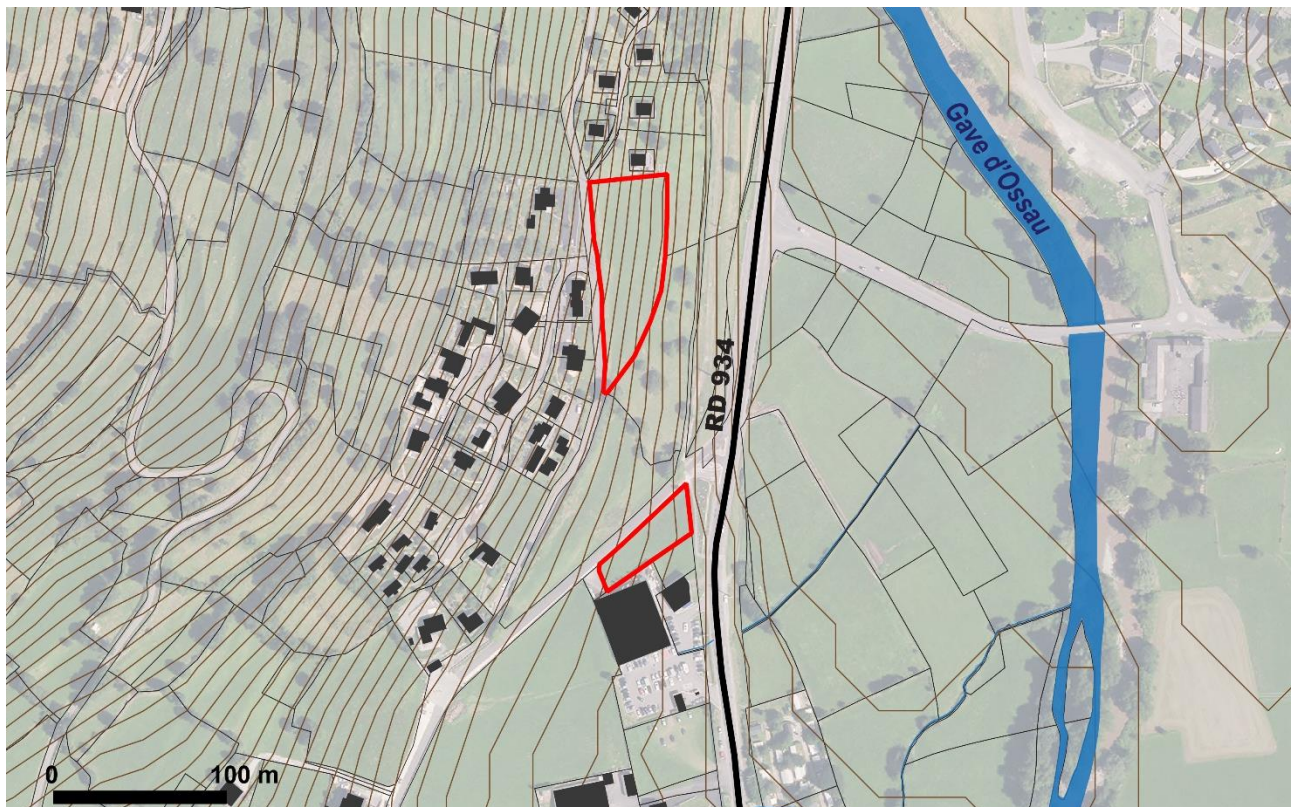
## STRUCTURE PAYSAGERE

Le périmètre d'étude s'inscrit dans un territoire fortement marqué par différents éléments paysagés qui constituent des accroches identitaires dans la lecture et dans la perception des lieux :

- Relief – hydrographie – vues



*Extrait de l'Atlas des paysages des Pyrénées Atlantiques*



*Topographie (courbes de niveau – 2m) et hydrographie*



Le site est situé au nord du **bourg de Laruns qui est implanté en fond de vallée sur un relief relativement plat**. La route départementale 934 longe le gave d'Ossau dans sa vallée sur un axe Nord-Sud. A l'Est et à l'Ouest **les massifs montagneux forment un cadre majestueux** très présent dans le paysage.

En limite ouest de la RD 934, le relief s'accroît et **la structure urbaine et viaire s'organise dans la pente sur les talus qui marquent le début du relief plus marqué**. Pour autant, le relief ne se perçoit pas comme une pente régulière mais plutôt selon une **organisation en terrasses qui offre des replats** permettant l'implantation de constructions ou de voies. Ainsi, les voies de circulation qui desservent le lotissement Bellevue suivent les courbes de niveau à l'ouest de la route départementale.

La partie Nord du secteur est implantée en **surplomb de la route départementale**. Le terrain est en pente vers l'Est et **l'organisation en terrasse donne une impression de recul et de distance par rapport à la voie**. Le terrain n'est que **peu visible depuis la route départementale**. Depuis ce sous-secteur **les vues s'ouvrent sur un panorama Nord-Est-Sud qui laisse percevoir la structure de la vallée et les villages de Louvie-Soubiron et Béost en pied des massifs montagneux**.

La **partie sud du secteur** est quant à elle implantée sur un **terrain relativement plat** avec des **vues ouvertes sur le grand paysage montagneux remarquable à l'est au sud et à l'ouest**. Au nord, la présence du talus et du relief qui s'accroît ne permet pas d'apprécier pleinement la vue sur les massifs mais ne constitue pas une limite trop abrupte dans la perception du site.

- **Structure végétale et aménagements paysagers**



Le site d'étude est caractérisé par le grand paysage remarquable et les vues panoramiques qui s'ouvrent depuis chaque sous-secteur. Si les **terrains étudiés sont relativement exempts de boisements et d'arbres remarquables** ils présentent pourtant une **structure végétale et paysagère très différentes**.

**La partie nord du secteur s'insère de manière assez harmonieuse dans son environnement et n'est que peu perceptible depuis la route départementale.**

Le relief et l'organisation en terrasse marquée par la présence de plusieurs murets **mettent à distance le site depuis la route départementale**. Quelques arbres dispersés et implantés sur les terrasses de la pente masquent partiellement le terrain depuis la route départementale mais également depuis la rue du Bourguet. A l'ouest du terrain, une **haie basse existante assure également l'insertion paysagère** depuis le chemin de Getre et participe au traitement des limites public/ privé. Au niveau de l'accès existant au secteur, **un chêne remarquable** apporte du relief dans la structure végétale du site.

En complément de la **végétation existante qui assure l'insertion paysagère du secteur**, des **aménagements paysagers d'entrées de bourg** participent également à la perception du secteur. En effet, le long de la route départementale, le mur de soutènement en pied du premier talus est accompagné de **plantations anthropiques (massifs fleuris)** et de **sculptures évoquant le caractère agropastoral** de la commune (brebis métalliques). Sur la première terrasse en contrebas du sous-secteur, un cheminement, un parcours de santé et une table de pique-nique accentuent **l'aspect aménagé et composé de la séquence d'entrée de ville**.

Attirant l'œil depuis la route départementale, les aménagements précités participent avec le relief et la végétation existante à la mise à distance et à l'insertion paysagère du terrain étudié



*Vue sur le secteur (à gauche) depuis la rue de Getre avec la haie basse et le chêne remarquable*

La partie sud du site d'étude ne présente quant à elle **pas de qualité paysagère remarquable**. Situé au niveau carrefour entre la route départementale et la rue du Bourguet, il n'y a **pas de végétation spécifique** sur le site. Le **terrain est très visible en entrée de ville et se perçoit comme une prairie derrière les aménagements d'entrée de bourg** (activité agropastorale évoquée sur environ 300m<sup>2</sup>). La taille limitée et la forme du terrain étudié lui confèrent plus un caractère de « reliquat foncier » que de réelle opportunité de développement en entrée de bourg.

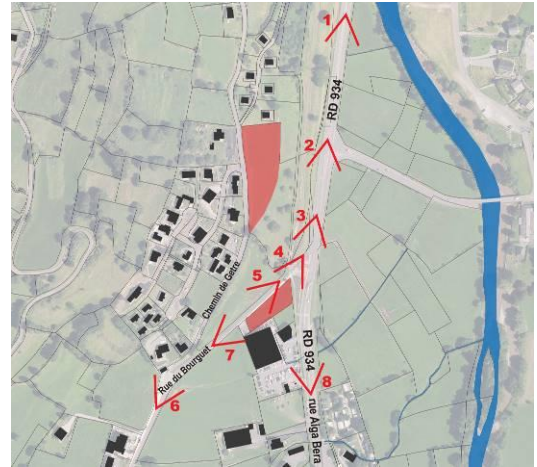
Les deux sous-secteurs étudiés présentent donc des **ambiances végétales et paysagères très différentes qui animent la lecture paysagère à l'ouest de la route départementale**. Le sous-secteur nord reste très peu perceptible et est mis à distance par le relief et la végétation alors que le sous-secteur sud est bien perceptible dans la séquence d'entrée de ville.



A l'est de la route départementale, entre la route et le gave d'Ossau, le **paysage est moins varié** et plus marqué par les parcelles agricoles et les prairies permanentes implantées sur le fond plat de la vallée. Cela crée une **perception rurale du territoire** qui se prolonge jusqu'au camping et qui **contraste avec l'entrée de ville séquencée** ou se situent les terrains étudiés

- **Séquences paysagères**

Le site d'étude se découvre progressivement le long de la route départementale mais également le long de la rue du Bourguet (ancien tracé de la route départementale). L'analyse des séquences paysagères permet de définir l'évolution de la perception sur les phases entrée et sortie de ville. La séquence d'approche du sous-secteur nord depuis le chemin de Getre n'est pas traitée ici car il s'agit d'une desserte de proximité et non d'une séquence s'inscrivant dans le paysage d'entrée de ville.



### 1 LA VALLEE – LE TALUS – LE PANNEAU D'ENTREE DE VILLE

En venant depuis Pau, l'entrée dans Laruns est marquée par la **vue dégagée sur le grand paysage**. Sur la gauche les prairies situées en fond vallée sont bien lisibles alors que sur la droite **le talus et sa végétation ferment le cône de vue**, ne laissant pas percevoir les constructions qui surplombent et la partie nord du site. Le panneau d'entrée de ville **annonce l'approche du bourg** malgré l'ambiance très végétale de la séquence.



### 2 LA VALLEE – LE TALUS – LES BATIMENTS COMMERCIAUX

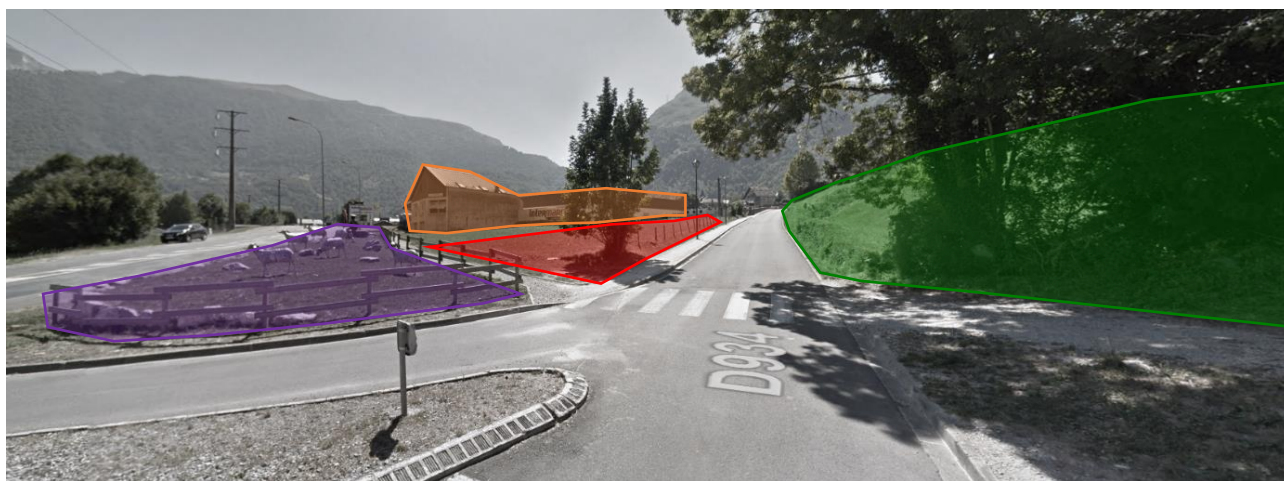


Après avoir dépassé le carrefour menant vers Aste-Béon et Louvie-Soubiron la vue se ferme sur la droite avec le **muret de soutènement en pied de talus** qui accentue la mise à distance des zones urbanisées et du sous-secteur nord pourtant proches mais non visibles. Les **prairies permanentes de la vallée** et les **massifs montagneux majestueux** restent bien visible avec les **bâtiments commerciaux** qui se dessinent en face et viennent se découper sur cette toile de fond.



### 3 LA VALLEE – LE TALUS – LE SUPERMARCHÉ – LES AMENAGEMENTS D'ENTREE DE BOURG

Au niveau du carrefour entre la RD934/ rue Aiga Bera et la rue du Bourguet, le **supermarché** est la **première construction visible**. Elle s'insère entre les deux voies de circulation, derrière les **aménagement d'entrée de ville** qui visent à **requalifier le secteur** et captent le regard. L'emprise de sous-secteur sud ne se devine pas clairement derrière ces aménagements. De part et d'autre, la vallée et le talus bordent le panorama.



### 4 LA VALLEE – LE TALUS – LE SUPERMARCHÉ – LES AMENAGEMENTS D'ENTREE DE BOURG

En tournant vers le centre bourg sur la rue du Bourguet (ancienne route départementale), le site étudié se découvre enfin. Il semble **enclavé derrière les aménagements d'entrée de bourg** entre le **supermarché**, la **voie** et le **talus** sur la droite





#### 5 LE SUPERMARCHÉ – LE TALUS – LE MURET EN PIERRE

En suivant la rue du Bourguet vers le centre bourg le sous-secteur sud s'insère à gauche entre la RD et le supermarché. Le gabarit de la voie et la présence d'un trottoir apporte un caractère plus urbain à la séquence. A droite, un muret en pierre est visible en partie basse du talus qui masque la partie nord du site d'étude



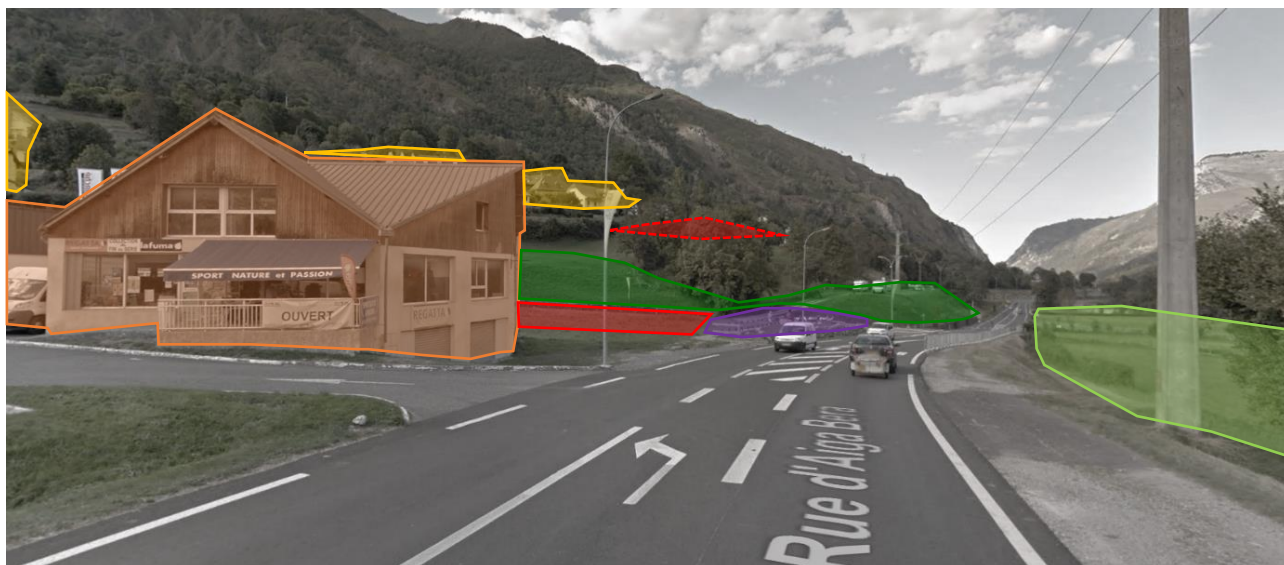
#### 6 LE PATRIMOINE – LE SUPERMARCHÉ – LA PARCELLE AGRICOLE – LE SECTEUR RESIDENTIEL

En venant depuis le centre bourg par la rue du Bourguet l'ambiance est plutôt urbaine (trottoirs, candélabres...) et les abords de la voie sont marqués par la présence de murets en pierre de part et d'autre. Sur la droite, le muret délimite la parcelle agricole alors que sur la gauche, le lavoir et les murs de soutènement servent d'assise paysagère aux terrains en surplomb ou sont implantées des habitations. La voie qui bifurque à gauche entre les murets (chemin de Gertre) dessert la partie nord du terrain étudié (non visible) alors que la partie sud ne se lit pas vraiment à côté du supermarché.



#### 7 LES MURETS – LE TALUS – LE SUPERMARCHÉ

En continuant sur la rue du Bourguet vers la route départementale 934, les murets en pierre se poursuivent de part et d'autre de la voie. **Le talus masque le lotissement et la partie nord du site** sur la gauche alors **qu'à droite la partie sud se distingue à côté du supermarché**



#### **8 LES COMMERCEs – LE TALUS – L'ENTREE DE BOURG - LE SECTEUR RESIDENTIEL – LA VALLEE**

En venant du centre bourg de Laruns par la route départementale / rue Aiga Bera, **la partie sud du site ne se découvre qu'au dernier moment** derrière le supermarché et les commerces. **La partie nord du secteur** est quant à elle **masquée par la végétation qui surplombe le talus.**



## 2. ANALYSE ARCHITECTURALE

Le site de Hourque ne se situe pas dans un tissu urbain très constitué. On trouve à proximité du secteur **différentes formes bâties juxtaposées sans cohérence globale** avec :

- Le lotissement Bellevue accessible depuis le chemin de Getre
- Des bâtiments commerciaux peu qualifiés en entrée de ville
- Un camping le long de la route départementale
- Des constructions anciennes traditionnelles le long de la rue du Bourguet vers le centre-ville

### DES BATIMENTS COMMERCIAUX PEU QUALIFIES :

La présence du complexe commercial d'entrée de ville sur le secteur participe à une lecture banalisée et peu qualitative du paysage :

- **Le commerce de sport Décathlon présente une architecture peu qualitative.** Les formes restent simples avec un plan en rectangle coupé et des toits en pente, mais la volumétrie est imposante. L'utilisation de matériaux tels que le bardage bois et les couvertures bac-acier et la présence de grandes ouvertures aux proportions peu équilibrées s'inscrit en **rupture avec les constructions traditionnelles du territoire.**
- **Le supermarché Intermarché est également très peu intégré dans son environnement.** L'emprise au sol du bâtiment est importante, sa volumétrie sans pente de toiture et l'utilisation de bardage métallique donne une **lecture industrielle à la construction.** De plus, la façade principale du supermarché étant orientée vers le parking, **le bâti présente sa façade arrière et les espaces de stockage sur l'entrée de ville.** Le traitement des espaces périphériques (stationnement, stockage, clôtures...) et la multiplication de la signalétique commerciale entraîne ainsi une perception peu qualitative de ces espaces.

Ces constructions étant visibles depuis la RD 934, elles **perturbent la perception d'entrée / sortie de ville fondée sur une transition souple entre le paysage urbain et le paysage rural environnant.**



*Vue sur les bâtiments commerciaux depuis la route départementale – Source : Street View*

### PRESENCE D'ELEMENTS PATRIMONIAUX REMARQUABLES

Si le périmètre d'étude n'est pas couvert par la servitude de protection de monuments historiques, on trouve pourtant à proximité du secteur des **éléments de paysage identifiés dans le Plan Local d'Urbanisme** avec notamment la présence du **lavoir de Hourque** identifié au PLU au titre de l'article L.151-19 du Code de l'Urbanisme. Le lavoir est implanté à l'intersection de la rue du Bourguet (ancienne route départementale) et du chemin de Getre ce qui le rend **visible dans la séquence d'accès à la partie nord du secteur** étudié. Le lavoir est accompagné d'une fontaine, d'une croix et de murets en pierre. Les espaces publics réaménagés

de manière qualitative mettent en valeur ces éléments patrimoniaux et confèrent au secteur une **ambiance apaisée ou persiste le caractère rural historique du secteur.**



*Vue sur le lavoir de Hourque depuis la rue du Bourguet – Source : Street View*

#### UN LOTISSEMENT A LA FAIBLE IDENTITE ARCHITECTURALE :

Si le lotissement Bellevue adjacent à la partie Nord du secteur étudié n'est que très peu visible dans la séquence d'entrée de ville depuis la route départementale, il est toutefois perceptible en sortie de ville dans le grand paysage depuis la route départementale ainsi qu'en sortie du centre bourg par la rue du Bourguet au niveau du lavoir de Hourque

Le tissu urbain du lotissement est de type **habitat pavillonnaire datant de la fin du XXème siècle**. Les maisons individuelles sont de type Rez-de-Chaussée avec combles aménagés ou R+1. Les formes bâties sont assez simples (plan rectangulaire) avec des pente de toiture traditionnelles et éventuellement la présence de coyaux. Pour autant, malgré l'implantation parallèle aux courbes de niveau du terrain en pente, **ces caractéristiques ne suffisent pas à l'insertion harmonieuse des constructions dans leur environnement**. Les habitations sont souvent localisées en **milieu de parcelles** ce qui rompt avec la forme urbaine traditionnelle des villages de la vallée d'Ossau (constructions en bordure de voirie, à l'alignement).

Cette implantation entraîne également une « **dispersion** » du bâti dans le grand paysage et une **faible qualité urbaine sur le secteur.**



*Vue sur le lotissement Bellevue depuis la route départementale – Source : APGL*

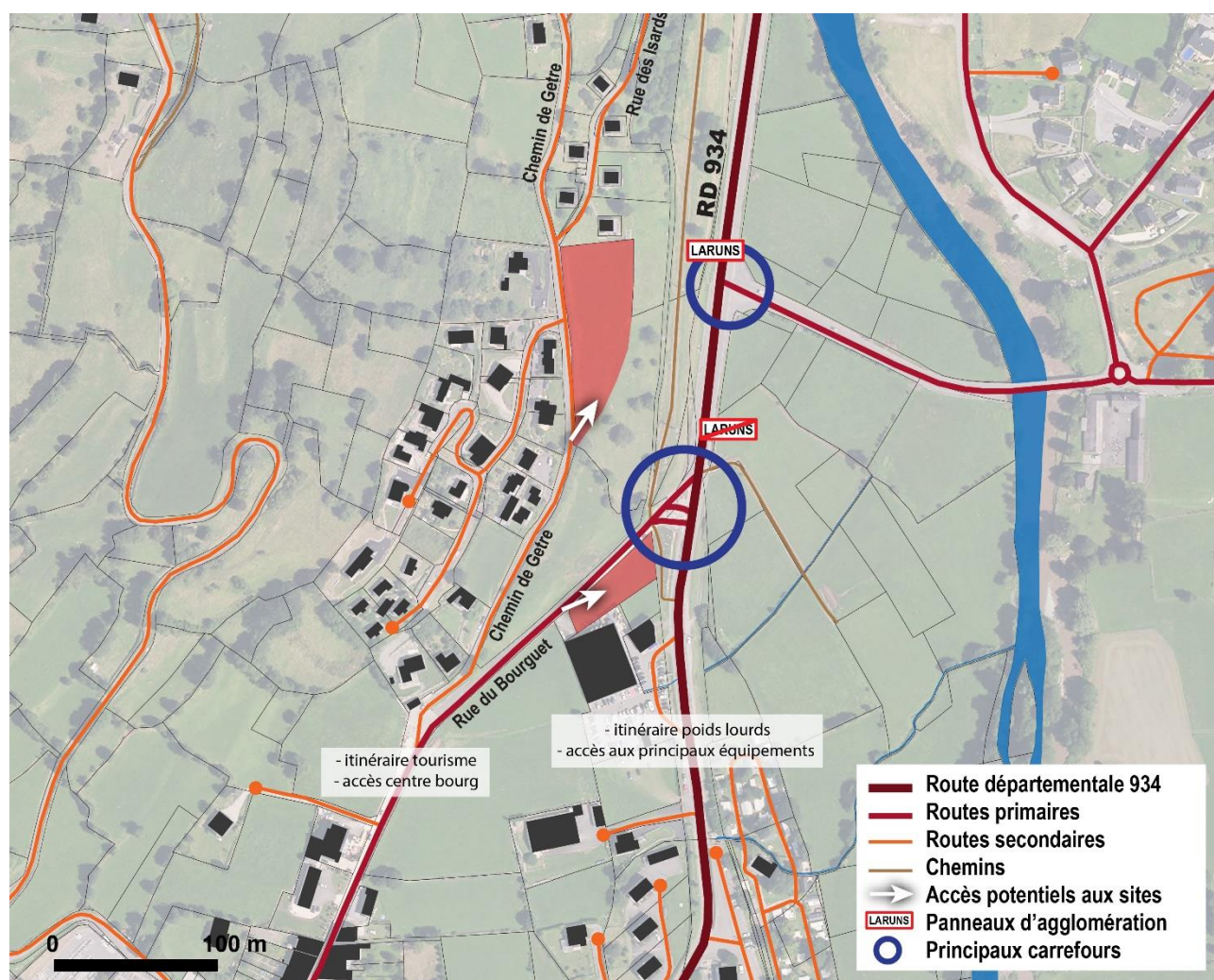


### 3. SECURITE

Du fait de l'absence de risque de remontée de nappe, de risque de pollution ou de risque technologique sur le périmètre d'étude, la prise en compte de la sécurité de l'aménagement concerne essentiellement la **gestion des déplacements sur le réseau viaire** principal et secondaire et la **prise en compte des risques naturels** existants sur le secteur.

La route départementale 934 étudiée est classée comme **voie à grande circulation**. Elle reçoit en moyenne **plus de 2 000 véhicules/jours** (recensement de la circulation de 2018) avec des **variations annuelles importantes** (jusqu'à 4 000 véhicules/jours pour les mois d'été et moins de 300 véhicules/jours en décembre). Cet axe routier reçoit principalement une circulation de transit entre les villes de Gan, Rébénacq, Louvie-Juzon et Laruns jusqu'au col du Pourtalet à la frontière espagnole ou la station de ski d'Artouste. Plus largement elle reçoit des **flux de circulation entre les villes de l'agglomération paloise et la frontière espagnole du Pourtalet**. Il est à noter qu'il s'agit d'un axe routier relativement fréquenté pour le **transport de marchandises** avec presque 5% des véhicules recensés qui sont de type poids lourds.

#### ANALYSE URBAINE ET FONCTIONNELLE DU SITE



- Le réseau viaire :

Le secteur d'étude est situé en **entrée du bourg de Laruns**. Avant d'arriver sur le secteur, la route **départementale est rectiligne et assez large** ce qui permet une circulation sécurisée à 80km/h. Au niveau du panneau d'entrée de ville se trouve un **premier carrefour qui dessert les routes RD 240 et RD 291** vers



Louvie-Soubiron, Béost, Aas et Assouste. En amont du panneau d'entrée de ville, une **signalétique touristique** et qualitative (panneau en acier corten) **incite au ralentissement**.

A partir du panneau d'entrée d'agglomération, **la vitesse limite de circulation est ramenée à 50km/h**. Entre le panneau et le carrefour situé plus au sud, des **aménagements paysagers** (plantations, fleurissement, sculptures, présence d'un trottoir en contrebas du mur de soutènement) apportent un **caractère urbain** au secteur.

Le carrefour principal situé entre les deux sous-secteurs présente une forme en « Y ». Dans le sens entrée de ville, **la rue du Bourguet, ancien tracé de la route départementale bifurque à l'ouest vers le centre bourg** alors que **la RD 934 (ou rue Aiga Bera) se prolonge vers le sud, vers les principaux équipements publics** avant de rejoindre le centre-bourg.

A l'entrée de la rue du Bourguet, une signalétique qualitative indique l'accès **au centre touristique**, aux commerces et restaurants du centre bourg. Un itinéraire de randonnée est également fléché en ce point. **La largeur de la route diminue par rapport à la départementale** et on peut noter l'absence de marquage au sol. Des aménagements récents apportent un **caractère urbain** à cette voie. On note la présence d'un lavoir rénové, d'un trottoir avec éclairage public, de revêtements de sol qualitatifs (pavés, galets) et de murets en pierre traditionnels qui structurent la voie de part et d'autre. Malgré le fait que cet axe ait été historiquement le tracé de la route départementale, il présente des caractéristiques d'une **voie de desserte locale paysagée** et non pas de grande liaison routière. Le trafic routier y est moins important que sur la rue Aiga Bera. C'est depuis cette voie que l'on accède la partie sud du secteur étudié.

La rue **Aiga Bera qui est aujourd'hui le tracé de la route départementale 934 part de la bifurcation de la rue du Bourguet et se prolonge vers le sud**. Cet axe est identifié comme itinéraire obligatoire pour les véhicules lourds. Il dessert le supermarché, la zone d'activité, le collège, la salle de spectacle, le pôle sportif, la gendarmerie, les campings et le parking central. La largeur de cette voie est en continuité de celle de la RD et le marquage au sol avec un zébra central et une voie de tourne à gauche traduit bien le caractère à grande circulation de la voie. La rue Aiga Bera est aménagée sans trottoir jusqu'au niveau de la piscine ce qui renforce le **caractère routier sur cet axe**. **La rue Aiga Bera – RD934 est l'axe principal d'entrée de ville au vu de sa fréquentation**.

A partir du carrefour entre la RD934/rue Aiga Bera et la rue du Bourguet, la perception routière de ces deux axes est très différente malgré une **vitesse limite de circulation identique**. **La RD934 / rue Aiga Bera présente des caractéristique de voie de circulation primaire** avec passage de véhicules lourds alors que **l'ancienne route départementale / rue du Bourguet présente des caractéristiques de voie de desserte locale**. L'inversion récente du tracé de la route départementale semble donc bien répondre aux caractéristiques spatiales, à la fréquentation et aux usages réels sur ces voies.

Enfin, en dehors de ces deux axes principaux de circulation, **le chemin de Getre commence au niveau du lavoir sur la rue du Bourguet** et suit la pente du terrain vers le nord parallèlement à la route départementale. Le chemin de Getre se prolonge au nord vers le Chemin de l'Erable qui est relié à la RD934 ce qui offre un bouclage automobile. Ce chemin présente une **largeur limitée sans marquage au sol** et la circulation y est peu importante. Le chemin de Getre est une voie de desserte locale permettant l'accès au lotissement Bellevue et la desserte de la partie nord du secteur. Au vu des caractéristiques morphologiques de la voie, la vitesse limite de circulation reste limitée sur cet axe.

- Les accès au secteur :

L'accès à la partie nord du secteur (parcelle AK50) se fait depuis le chemin de Getre qui part de la route départementale 934 au niveau de lavoir réhabilité. Cette voie présente un **caractère rural par sa largeur et la présence de haies et de murets**. Elle dessert le lotissement Bellevue ainsi que quelques habitations situées sur ses abords et le long de la rue des Isards. La desserte du terrain d'étude depuis le chemin de Getre se fait actuellement par un portail en venant depuis la rue du Bourguet. L'accès existant est relativement sécurisé pour une fréquentation limitée. Au vu de la pente du terrain étudié et de la présence d'un talus entre le terrain et le chemin de Getre, la création d'accès supplémentaire ou le déplacement de l'accès existant ne semble pas possible de manière sécurisée.

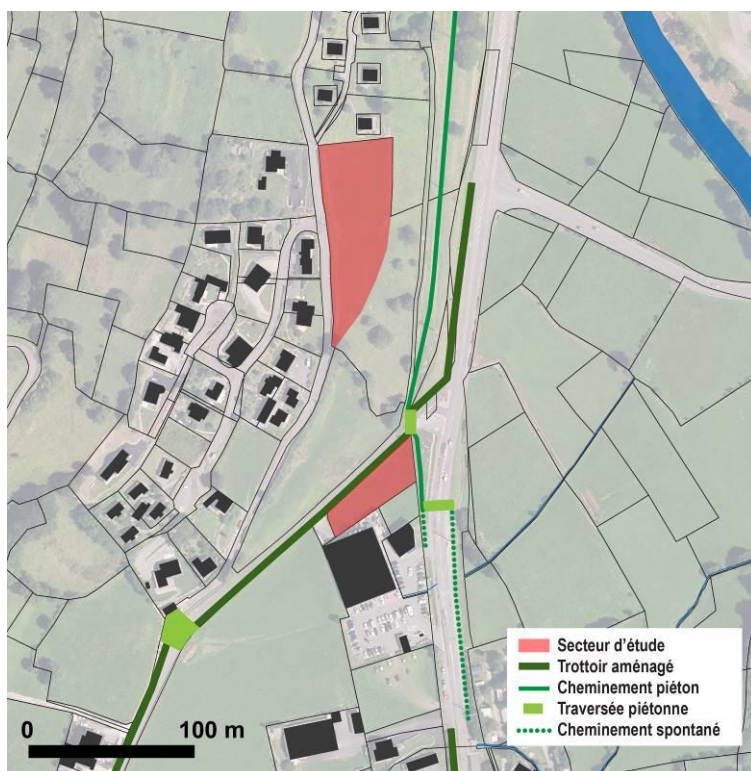


*Accès existant du sous-secteur Nord sur le chemin de Getre – Source : APGL*

L'accès à la partie sud du secteur (parcelle AK 142) se fait depuis la rue du Bourguet. Cet accès se fait par la parcelle AK 141 qui dessert l'arrière du supermarché (accès service / livraison). L'accès commun est **relativement large et bien identifiable ce qui le rends sécurisé**. D'autres accès sur la rue du Bourguet pourraient être envisagés mais il semble préférable de limiter le nombre d'entrées / sorties sur cette voie. Au niveau du carrefour entre la RD934 et la rue du Bourguet, des aménagements paysagers marquent l'entrée de ville de Laruns et un accès direct à la parcelle étudiée depuis ce carrefour n'est donc pas possible.



*Accès existant du sous-secteur Sud sur la rue du Bourguet – Source : google street view*



Depuis le panneau d'entrée d'agglomération jusqu'au centre bourg de Laruns, **un trottoir existant permet le déplacement sécurisé des piétons le long de la rue du Bourguet** et lui confère un caractère urbain.

Le long de la route départementale, on peut noter **l'absence de trottoir continu** ce qui témoigne bien du caractère routier de cet axe de circulation. Pour autant, des **cheminements piétons spontanés** existent sur les accotements.

Sur le **chemin de Getre**, il n'y a pas de **cheminement sécurisé** pour les piétons même s'il existe **en contrebas un cheminement doux paysagé qui longe la route départementale** sur le talus.

Malgré la présence de quelques trottoirs, de cheminements sécurisés et de traversées piétonnes sur le secteur, il n'existe **pas de piste ou de voie cyclable** et les cyclistes doivent circuler sur la voie, ce qui est source de risque pour ces usagers vulnérables.

Sur la commune de Laruns, **la ligne de bus interurbain 806 circule pour relier Pau au centre-ville de Laruns** (arrêt : maisons des cinq sens situé à environ 650m du carrefour RD934 / rue du Bourguet). Les trottoirs existants continus le long de la rue de Bourguet permettent un **accès piéton sécurisé à cet arrêt depuis les secteurs étudiés**. Pour autant, **l'absence d'arrêt à proximité directe des terrains** peut causer un frein à l'utilisation de cette ligne interurbaine pour les habitants des nouveaux secteurs urbanisés.

Par ailleurs, la Communauté de Communes de la Vallée d'Ossau a mis en place un **système de transport à la demande** sur son territoire. Ce service est ouvert sur réservation pour des trajets du mardi au samedi à un tarif abordable (2€). Le TAD permet aux habitants du territoire de rejoindre depuis leur logement un des points de destination identifié (mairies, centres-bourgs, points de correspondances des transports en commun).

### ACTIVITE COMMERCIALE :

Les activités commerciales présentes au sud du périmètre d'étude entraînent une **fréquentation importante (clientèle et livraison)** qui peut créer des nuisances et des risques pour la partie sud du secteur mais n'impacte pas le fonctionnement de sa partie nord.

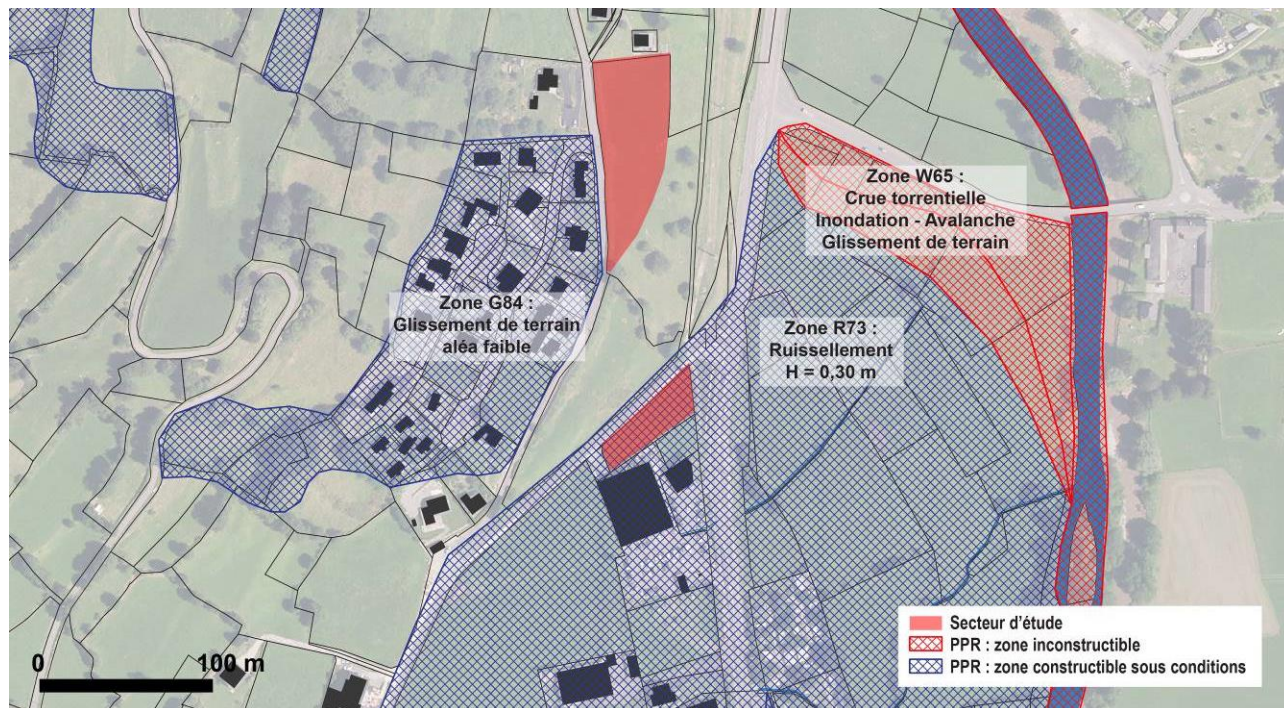
Les **entrées / sorties de la clientèle au centre commercial se font depuis la route départementale / rue Aiga Bera de manière sécurisée** (accès direct sur la droite en entrant dans Laruns, accès avec voie de tourne à gauche en sortant de Laruns). L'importance de la signalétique commerciale et les espaces peu qualifiés qui bordent le centre commercial créent un **effet « brouillon » dans la lecture urbaine** des activités mais leur localisation sur la route départementale n'impacte pas les accès aux terrains étudiés. **L'accès livraison du supermarché est quant à lui situé au nord et se fait depuis la rue du Bourguet.**



La circulation induite par la présence de véhicules lourds sur le secteur devra être traitée de manière à **identifier et à sécuriser les accès au secteur en prenant en compte la problématique des accès livraison.**

## RISQUES NATURELS

La commune de Laruns dispose d'un Plan de Prévention des Risques approuvé qui vaut servitude d'utilité publique et qui est annexé au Plan Local d'Urbanisme en application des articles L 126-1, R 123-14 et R 123-22 du Code de l'Urbanisme



Le secteur Hourque situé en entrée de ville de Laruns **n'est couvert dans sa partie Nord par aucun risque identifié au Plan de Prévention des Risques** mais se situe en contrebas du lotissement Bellevue lui-même couvert par la zone G84 : glissement de terrain aléa faible. La présence de ce risque à proximité directe du terrain étudié **invite à la vigilance sur la partie nord du secteur.**

**La partie sud du secteur étudié (parcelle AK142) est quant à elle couverte par la zone R73 du Plan de Prévention des Risques (risque ruissellement avec H = 0,30 m).** Pour les projets nouveaux cette couverture entraîne différentes prescriptions et recommandations définies dans le règlement du PPR. Ce secteur reste toutefois constructible et les principales prescriptions réglementaires concernent le stockage de produits dangereux, l'aménagement des accès et des réseaux, et les installations de camping et de caravanage. **Les prescriptions et les recommandations devront être prises en compte dans les potentiels aménagements sur ce terrain.**

PROJETS NOUVEAUX (*)					Zone Bleue indicée R					BIENS ET ACTIVITES PREEXISTANTS ou PROJETS DE FAIBLE AMPLIEUR (*)				
Prescriptions				Recommandations	Ruissellement H = 0,30 m					Prescriptions				Recommandations
Règles d'urbanisme	Règles de construction	Autres règles			Règlement applicable aux zones n°73					Règles d'urbanisme	Règles de construction	Autres règles		
					<b>1 Constructions</b>									
				X	1-1 Les constructions ne devront pas être vulnérables aux ruissellements et à la saturation des sols induite par les écoulements : protection des ouvertures situées en dessous de la cote H ou mise hors d'eau des ouvertures par tout dispositif adapté									X
					<b>2 Occupations et utilisations du sol</b>									
		X			2-1 Lorsque sont nécessaires à l'exploitation et à l'utilisation des bâtiments, les produits dangereux ou polluants devront être entreposés dans des dispositifs étanches							X		
			X		2-2 Les eaux collectées (drainages, eaux pluviales) seront rejetées dans un réseau ou un exutoire capable de les recevoir sans aggraver les risques ou en créer de nouveaux									X
			X		2-3 Les eaux usées seront rejetées dans un réseau ou un exutoire capable de les recevoir sans aggraver les risques ou en créer de nouveaux									X
		X			2-4 Les accès, aménagements, réseaux, et tout terrassement ne devront pas être vulnérables aux ruissellements ni en aggraver les effets (modifications des écoulements,...)									X
					<b>3 Campings, caravanage</b>									
			X		3-1 Les locaux et installations nécessaires à l'exploitation ne devront pas être vulnérables aux ruissellements. Les zones occupées par des tentes, mobil-homes, caravanes seront protégées des ruissellements (drainages et fossés d'évacuation des eaux, terrasse)									X

*Extrait du règlement du PPR applicable à la zone R73 (page 28)*

## LA GESTION DES EAUX DE RUISSELLEMENT :

La topographie en pente du site étudié entraîne un **écoulement naturel des eaux pluviales et des eaux de ruissellement vers la route départementale** puis vers le gave d'Ossau situés en contrebas du terrain. Les sites étant actuellement exempts d'urbanisation, l'infiltration des eaux pluviales est assez importante. Pourtant, lors de fortes précipitations, cette capacité d'infiltration peut être insuffisante et entraîner de fait un écoulement plus important qui engendre des risques (risque de ruissellement avec H=0,30 m déjà identifié dans le PPR pour la partie sud du secteur).

Les aménagements prévus sur le secteur (voirie et constructions) vont entraîner une imperméabilisation des sols. Ce point devra être traité attentivement afin de **limiter cette imperméabilisation, de ne pas aggraver les risques existants et de ne pas modifier les écoulements**. En complément, des mesures compensatoires pourraient être demandées.

## ALEA RETRAIT – GONFLEMENT DES ARGILES ET RISQUE SISMIQUE

Le périmètre d'étude est concerné par un **aléa faible au retrait-gonflement des sols argileux** qui peut entraîner des mouvements différentiels du sol d'après les données du BRGM.

Par ailleurs, la commune de Laruns est concernée par un **risque sismique de niveau 4 – Moyen**.

Ces risques devront donc être pris en compte dans les aménagements projetés sur le périmètre d'étude.

## RISQUES LIES AUX PERIMETRE DE CAPTAGE DES EAUX DESTINEES A LA CONSOMATION HUMAINE

Si les terrains étudiés **ne sont pas situés à l'intérieur des périmètres de protection immédiate ou rapprochée de points de captage des eaux destinés à la consommation humaine** qui entraînent des prescriptions réglementaires, ils sont toutefois situés dans la zone sensible située autour de ces points de captage.

Une attention particulière devra être accordée au vu de la vulnérabilité de la zone. Les autorités administratives devront être informées de tout incident susceptible d'altérer la qualité de l'eau sur le secteur.

## SIGNALETIQUE :

Le long de la route départementale, la signalétique liée à la présence du supermarché et des commerces est importante dans la perception du secteur. Ce type d'enseigne est caractéristique des entrées de ville peu qualifiées et entraîne une banalisation du paysage. Elles peuvent nuire à la concentration et à la lisibilité du territoire et ainsi être source d'insécurité pour les usagers des voies de circulation. Pour autant la localisation de ces enseignes le long de la route départementale ne devrait pas causer de risque supplémentaire pour l'accès aux deux sous-secteurs desservis par la rue du Bourguet et par le chemin de Getre

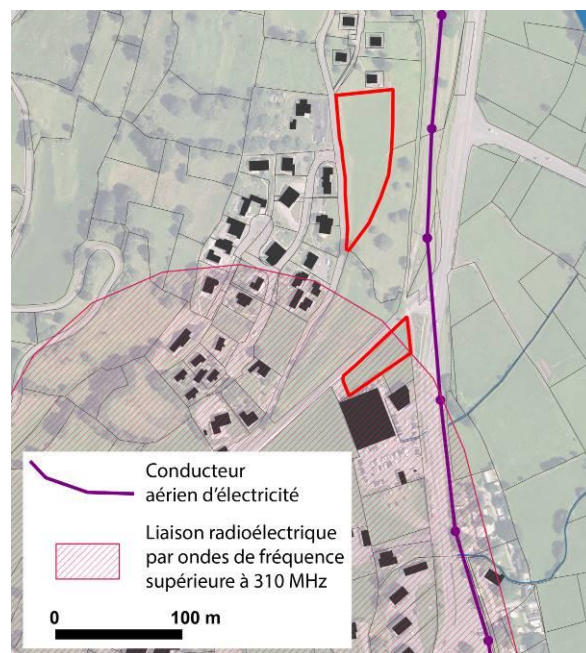


## CONDUCTEUR AERIEN D'ELECTRICITE ET ONDES RADIO-ELECTRIQUES

Le secteur est concerné par le passage à sa proximité d'une ligne de conducteur aérien d'électricité (Ligne Geteu – Hourat de puissance 63kV), ce qui peut induire un risque pour les populations séjournant à proximité du fait des champs électriques et électromagnétiques.

Pour autant, le passage de la ligne électrique n'est pas à l'aplomb du terrain d'étude et il n'existe actuellement **pas d'effet sanitaire prouvé concernant la dangerosité des champs magnétiques** à basse fréquences produits par les lignes électriques à haute tension.

Le secteur étudié est également soumis dans sa totalité à la servitude de protection des centres de réception radioélectrique et dans sa partie sud au périmètre de liaisons radioélectrique par des ondes de fréquence supérieure à 30MHz.



## 4. NUISANCES

Le site d'étude est relativement épargné par les nuisances olfactives, visuelles et sanitaires. Il n'est pas situé dans un périmètre de protection agricole. De plus, les sous-secteurs sont desservis par les réseaux d'eau et d'électricité en limites ou à proximité du site. Ainsi, les nuisances potentielles recouvrent donc celles liées au bruit, à la pollution atmosphérique émanant du trafic routier et à la gestion des eaux de ruissellement sur le terrain du projet.

### NUISANCES SONORES :

Les réglementations actuelles spécifiques au bruit découlent principalement en France de la Loi du 31 décembre 1992 dite Loi "Bruit". L'article L.571-10 du Code de l'Environnement (loi du 31 décembre 1992) énonce que **"dans chaque département" le Préfet recense et classe les infrastructures de transport terrestre et classe les infrastructures de transport terrestre en fonction de leurs caractéristiques sonores et du trafic.**

Le classement sonore des infrastructures de transports terrestres constitue un **dispositif réglementaire préventif**. Ce n'est ni une servitude, ni un règlement d'urbanisme, mais une règle de construction fixant les performances acoustiques minimales que les futurs bâtiments devront respecter.

Ce classement se traduit par la **classification du réseau de transports terrestres en tronçons auxquels sont affectées des catégories sonores, ainsi que par la délimitation de secteurs dits « affectés par le bruit »,** dans lesquels les futurs bâtiments sensibles au bruit devront présenter une isolation acoustique renforcée.

Ce classement est défini par l'arrêté préfectoral du 3 juin 2019, portant révision du classement sonore des infrastructures de transports terrestres et ferroviaires dans le département des Pyrénées-Atlantiques 2019-2024. Les infrastructures de transports terrestres sont classées en fonction de leur caractéristique sonore et du trafic. Des secteurs affectés par le bruit sont délimités de part et d'autre de ces infrastructures (à partir du bord de la chaussée pour une route). **Les largeurs des secteurs de nuisance à prendre en compte pour chaque voie classée sont énumérées ci-après de la catégorie 1 (la plus bruyante) à la catégorie 5 (la moins bruyante).**

Catégorie de classement de l'infrastructure	Niveau sonore de référence LAeq(6h-22h) en dB(A)	Niveau sonore de référence LAeq(22h-6h) en dB(A)	Largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure
1	$L > 81$	$L > 76$	$d = 300 \text{ m}$
2	$76 < L \leq 81$	$71 < L \leq 76$	$d = 250 \text{ m}$
3	$70 < L \leq 76$	$65 < L \leq 71$	$d = 100 \text{ m}$
4	$65 < L \leq 70$	$60 < L \leq 65$	$d = 30 \text{ m}$
5	$60 < L \leq 65$	$55 < L \leq 60$	$d = 10 \text{ m}$

Si la **route départementale 934 est classée à grande circulation**, elle n'est pourtant **pas concernée par le classement sonore des infrastructures de transport terrestre**. Il n'y a donc pas de secteurs définis comme affectés par le bruit de part et d'autre de la voie.



## QUALITE DE L'AIR :

Les phénomènes naturels mais surtout les activités humaines (industrie transports, agriculture, chauffage résidentiel...) sont à l'origine d'émissions de polluants dans l'atmosphère, sous forme de gaz ou de particules.

**La pollution de l'air a des effets significatifs sur la santé et l'environnement.**

Les risques sur la santé proviennent surtout du dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>). A forte concentration, c'est un gaz toxique irritant pour les yeux et les voies respiratoires, pouvant provoquer des affections respiratoires chroniques. L'ensemble des oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>) participent à la formation des pluies acides. Sous l'effet du soleil, ils favorisent la formation d'ozone et contribuent ainsi indirectement à l'accroissement de l'effet de serre.

**Les sources de polluants atmosphériques sont, pour partie, semblables à celles qui génèrent les émissions de gaz à effet de serre**, et de nombreuses actions visant la sobriété énergétique ou la réduction des émissions de GES participeront aussi à l'amélioration de la qualité de l'air. Dans le cas des GES, les impacts sont globaux, tandis que pour les polluants atmosphériques, ils sont dits locaux.

**La commune de Laruns ne dispose pas sur son territoire de station de mesure de la qualité de l'air.** Les données disponibles les plus proches relevées par l'ATMO Nouvelle Aquitaine sont disponibles dans le **PCAET de la communauté de communes du Haut Béarn – diagnostic qualité de l'air, élaboré en 2018**. Ces données n'étant pas représentatives du territoire étudié, elles doivent donc être étudiées avec précaution.

Les différents types de polluants identifiés sont :

- **Les oxydes d'azotes NO<sub>x</sub> et le dioxyde de soufre SO<sub>2</sub>** issus du transport routier et des secteurs agricoles (engins), résidentiels et tertiaires (chauffage, utilisation de bois, de fioul et de gaz naturel)
- **Les poussières de diamètre inférieur à 10µm ou PM<sub>10</sub>** issues de la combustion industrielle, domestique, et du transport routier diesel. Les secteurs du résidentiel et de l'agriculture produisent aussi beaucoup de poussières de type PM<sub>10</sub> et PM<sub>2.5</sub>.
- **L'ammoniac NH<sub>3</sub>** issu principalement des engrais utilisés dans le secteur de l'agriculture
- **Les Composés Organiques Volatils Non Méthaniques COVNM** essentiellement issus des secteurs résidentiels et industriels.

Des gaz à effet de serre provoquant une élévation de la température à la surface de notre planète sont également produits sur le territoire. On peut citer :

- **le dioxyde de carbone CO<sub>2</sub>** lié à la combustion d'énergies fossiles (entre 5000 et 10000 t), principal gaz à effet de serre émis
- **le méthane CH<sub>4</sub>** lié aux décharges, à l'agriculture à l'élevage et à certains procédés industriels (moins de 1000t),
- **le protoxyde d'azote N<sub>2</sub>O** généré par l'agriculture, l'utilisation d'engrais et de procédés industriels (moins de 1000t)
- **les gaz à effet de serre fluorés (HFC, PFC, SF<sub>6</sub>)** lié à l'utilisation de sprays et de procédés industriels de réfrigération et le trifluorure d'azote NF<sub>3</sub> lié à la fabrication de composants électriques (production inconnue).

Sur le secteur étudié, la question de la qualité de l'air (polluants et gaz à effet de serre) est essentiellement liée au transport routier et à la présence de la route départementale classée à grande circulation.

### 3. PRESENTATION ET JUSTIFICATION DU PROJET

#### 1. ENJEUX D'AMENAGEMENT

La présente étude vise à fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues à l'article L. 111-1-6 du Code de l'urbanisme en justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

Le diagnostic thématique et l'analyse du fonctionnement actuel du secteur Hourque situé en entrée de ville nord de Laruns permettent de déterminer des enjeux d'aménagement qui seront traduits de manière graphique dans l'Orientation d'Aménagement et de Programmation proposée pour ce site.

Cette orientation d'aménagement précisera les nouvelles règles d'implantation à promouvoir dans ce secteur.

THÈME	PRINCIPAUX ENJEUX
Spécificités locales	<ul style="list-style-type: none"><li>- <b>Obtenir une dérogation au principe d'interdiction des constructions sur 75 m</b> de part et d'autre de l'axe de la RD 810 classée à grande circulation (art. L.111-1-6 du CU).</li><li>- <b>Contextualiser les objectifs</b> de manière précise et opérationnelle <b>sous forme d'une orientation d'aménagement</b> opposable en compatibilité aux demandes d'autorisations d'urbanisme.</li></ul>
Qualité urbaine	<ul style="list-style-type: none"><li>- <b>Signaler et séquencer l'entrée de ville</b> Nord de Laruns.</li><li>- <b>Gérer</b> de manière douce et paysagée la <b>transition entre le bourg et les espaces agricoles</b>.</li><li>- <b>Insérer de manière lisible et connectée le nouveau secteur</b> dans le tissu urbain.</li><li>- <b>Encadrer la destination</b> des constructions autorisées sur les terrains étudiés.</li></ul>
Qualité paysagère	<ul style="list-style-type: none"><li>- <b>Préserver les qualités paysagères</b> à différentes échelles, du grand paysage à la visibilité immédiate aux abords du périmètre et <b>maintenir des vues</b> depuis le site étudié.</li><li>- <b>Composer avec le végétal</b> pour une perception qualitative et apaisante de l'entrée de ville et de la zone urbanisée depuis la RD 934.</li></ul>
Qualité architecturale	<ul style="list-style-type: none"><li>- <b>Respecter la simplicité des volumes et les caractéristiques architecturales traditionnelles</b> des bâtiments du bourg existant pour les constructions projetées.</li><li>- <b>Promouvoir les implantations des bâtiments qui favorisent la qualité urbaine</b> (alignement, gestion de la pente...), <b>les vues qualitatives et la qualité énergétique</b>.</li><li>- Encadrer le traitement paysager des clôtures et des stationnements.</li><li>- Favoriser l'usage de matériaux de qualité et de teintes présentant une bonne intégration paysagère.</li></ul>
Sécurité	<ul style="list-style-type: none"><li>- <b>Sécuriser et rendre lisibles les accès existants réaménagés aux différents secteurs</b>.</li><li>- <b>Sécuriser / compléter le réseau de cheminements doux</b> sur le secteur et jusqu'au bourg afin de promouvoir les déplacements doux vers le bourg et son offre de transport en commun.</li></ul>













Nuisances	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Limitier la pollution sonore</b> par un traitement paysager des abords de la RD 934 et par l'utilisation de matériaux adaptés à l'isolation phonique.</li> <li>- <b>Traiter la gestion des eaux pluviales</b> de manière paysagée sur le site</li> <li>- Ne pas aggraver la pollution atmosphérique sur le secteur étudié.</li> </ul>
-----------	---

## 2. PRINCIPES D'AMENAGEMENT RETENUS

Il est proposé le maintien d'une bande d'inconstructibilité pour les bâtiments selon le tracé indiqué au présent schéma, en lieu et place du recul légal de 75m sur l'ensemble du périmètre. La réduction de cette marge de recul se justifie dans une logique **d'insertion du nouveau secteur aménagé dans son environnement urbain**.



**Schéma graphique de l'orientation d'aménagement et de programmation**

-  Périmètres concernés par les Orientations d'Aménagement et de Programmation
-  Haies végétales à planter avec minimum 5 essences locales non invasives mélangées
- Emprise inconstructible dédiée à la gestion paysagée de eaux pluviales et à la gestion de l'assainissement non collectif dans la partie sud :
  -  - pour les constructions à vocation d'habitat permanent
  -  - pour les constructions à vocation d'activités, d'équipements publics, de bureaux et de services
-  Végétation existante à préserver
-  Cheminements doux et traversées piétonnes existants
-  Cheminements doux et traversées piétonnes à créer
- Limites inconstructibles :
  -  - pour les constructions à vocation d'habitat permanent
  -  - pour les constructions à vocation d'activités, d'équipements publics, de bureaux et de services
-  Principe d'accès unique sécurisé à chaque périmètre. Les voiries internes, si elles existent devront être accompagnées à minima d'un trottoir

**Légende du schéma graphique de l'orientation d'aménagement et de programmation**



### 3. JUSTIFICATION DU PROJET AU REGARD DE LA QUALITE ARCHITECTURALE, DE L'URBANISME, DES PAYSAGES, DE LA PRISE EN COMPTE DES NUISANCES ET DE LA SECURITE

---

#### A - PRISE EN COMPTE DE LA QUALITE URBAINE :

##### COMPOSITION GENERALE ET SEQUENCE D'ENTREE DE VILLE:

L'aménagement du secteur de l'entrée de ville Nord de Laruns s'inscrira en transition souple entre **les espaces naturels et agricoles et les espaces urbanisés de la zone commerciale et du centre bourg**.

Pour cela, pour le sous-secteur nord, l'implantation du bâti avec un **recul de 35 m minimum par rapport à la RD 934** permettra de maintenir et de densifier la **frange paysagée existante sur le talus**. Les arbres et la végétation existante seront maintenus et assureront l'effet « masque » devant le nouveau secteur urbanisé.

Pour le sous-secteur sud, une implantation du bâti avec un **recul par rapport à la RD 934** permettra **d'aménager une frange paysagée** rappelant le caractère agricole traditionnel sur le secteur et améliorant l'insertion paysagère du supermarché en entrée de ville. Les plantations paysagées seront de type **haies végétales mélangées** et cette bande permettra également la gestion paysagée des eaux pluviales.

A l'intérieur des périmètres d'étude (et notamment du secteur nord), les alignements aux voies seront également privilégiés pour conforter la composition urbaine du secteur.

L'aménagement du secteur permet ainsi de densifier la zone urbaine en **reconnectant le lotissement Bellevue au quartier des Isards pour le sous-secteur nord** tout en composant une **entrée de ville qualifiée** pour la ville, en **cohérence urbanistique et paysagère** avec son environnement large pour le sous-secteur sud.

##### MIXITE :

Une **mixité de typologies et de formes bâties** est demandée sur le secteur :

- En partie Nord, **des constructions de maisons individuelles groupées et logements pavillonnaires** permettront de prolonger le tissu urbain existant du lotissement Bellevue sans créer de rupture brutale avec la zone naturelle située dans la pente entre le secteur et la route départementale.
- En partie Sud, **l'implantation de locaux d'activité (commerciale, artisanale..), d'équipements publics, de bureaux et de services sera privilégiée**. Les constructions devront s'intégrer harmonieusement dans le tissu urbain existant et traiter la façade urbaine de manière qualitative tout en profitant de l'effet « vitrine » de l'entrée de bourg sur le secteur.
- L'implantation de **constructions de maisons individuelles groupées et logements pavillonnaires** sera également possible en partie sud. Ce type de construction ne participant pas à l'effet « vitrine » d'entrée de bourg, le recul demandé par rapport à la RD 934 sera augmenté.

## ACCES :

La **création de nouveaux accès aux secteurs depuis la route départementale sera interdite** et chacun des sous-secteurs sera traité avec un accès unique.

Pour le sous-secteur nord, **l'accès existant sera maintenu** depuis le chemin de Getre. Depuis cet accès, une nouvelle voie de desserte interne pourra desservir les logements. Les accès directs aux logements depuis le chemin de Getre seront interdits. Il est à noter que la construction de lots sur ce secteur n'augmentera que peu la circulation automobile sur le chemin de Getre

Pour le sous-secteur sud, l'emplacement de l'accès existant n'étant pas situé sur la route départementale 934, il ne pose pas de problèmes concernant la sécurité. **L'accès existant depuis la rue du Bourguet pourra donc être maintenu. Il sera dans ce cas réaménagé et valorisé.** Si l'accès au terrain ne peut se faire par l'accès existant, **un nouvel accès depuis la rue du Bourguet pourra être créé. Il sera dans ce cas situé à proximité directe de l'accès existant.**

## STATIONNEMENT :

Les stationnements à l'intérieur du périmètre seront traités **à la fois sur le terrain des opérations et le long des voies de desserte** principales de manière à garantir une offre adaptée à la diversité d'usagers et d'habitants du secteur.

Chaque opération comportera :

- Un stationnement minimum pour chaque logement locatif social ;
- Deux stationnements pour chaque logement privé ;
- 1 stationnement visiteur pour deux logements privés.

Les zones de stationnement d'une capacité supérieure à 10 places devront être paysagées. Le traitement des revêtements de sol en matériaux perméables sera privilégié.

## SIGNALETIQUE :

**La signalétique existante est suffisante pour apporter un caractère urbain d'entrée de ville** au secteur (emplacement du panneau d'agglomération, panneaux touristiques et lisibilité du carrefour de la route départementale 934 avec la rue du Bourguet).

La route départementale conserve son caractère routier destiné aux principaux flux alors que **la rue du Bourguet garde son caractère plus local et paysager** (murets, éclairage public, aménagements qualitatifs comme entrée touristique) **qui se prête bien à la desserte du sous-secteur sud.**

Le chemin de Getre qui présente un caractère rural (haies, absence de signalétique au sol...) permettra de desservir le sous-secteur nord et ses habitations sans nécessiter la mise en place de signalétique supplémentaire.

## **B - PRISE EN COMPTE DE LA QUALITE PAYSAGERE**

### CONSERVATION DES VUES EXISTANTES :

La hauteur maximale des constructions projetées ne devra pas dépasser **11m au faitage depuis le point le plus bas du terrain naturel.**



Pour le secteur nord, **les constructions étant implantées sur un terrain en pente, elles pourront être étagées de manière à préserver des vues sur le paysage environnant** depuis le terrain et depuis le chemin de Getre. De plus, le terrain n'étant que peu perceptible depuis la route départementale et depuis la rue du Bourguet et les masques végétaux étant maintenus autour du secteur, **l'impact des nouvelles constructions dans le grand paysage sera limité.**

Pour le secteur sud, le terrain est relativement plat et sa situation dans la séquence d'entrée de ville le rend **visible depuis la route départementale.** L'implantation de constructions sur le terrain ne viendra pas compromettre les **vues qui sont déjà artificialisées par la présence du supermarché** en entrée de ville. Pour autant, la création d'une haie végétale en limite du terrain et parallèlement à la RD 934 permettra de constituer un **masque végétal pour limiter la vue sur les futures constructions depuis la route départementale.**

## VEGETATION

Les **limites des secteurs d'études sont situées en retrait par rapport à la route départementale** et pour chacun des sous-secteurs, il est défini dans l'OAP sur sa limite Est une **bande inconstructible dédiée à la mise en place de haies végétales mélangées et à la gestion des eaux pluviales aérienne et paysagée.**

Cette frange végétale paysagée devra être le support de plantations variés de type **haies végétales mélangées - haies bocagères ou arbres remarquables.** Les essences végétales locales et celles rappelant les ambiances paysagères de montagne (buis, séquoia...) ou les aménagements rappellent le caractère agropastoral du secteur seront privilégiées le long de la RD 934. **La gestion des eaux pluviales aérienne et paysagée** sur ces espaces (aménagements de type noues, bassins plantés...) **participera également à l'ambiance végétale.**

Pour le secteur Nord, les arbres et les aménagements existants sur le talus contribueront également à l'ambiance végétale perceptible depuis la route départementale et à l'insertion paysagère harmonieuse des futures constructions dans le grand paysage. Le long du chemin de Getre, **la haie végétale existante** identifiée dans l'Orientation d'Aménagement de Programmation **devra également être préservée.**

## **C - PRISE EN COMPTE DE LA QUALITE ARCHITECTURALE**

### VOLUMETRIE

Les constructions sur le secteur doivent présenter une **simplicité de volume** (plan rectangulaire, plus long que large, et implantation des extensions parallèlement ou perpendiculairement au volume de la construction initiale). La hauteur maximale des constructions est limitée à 11m au faitage depuis le point le plus bas du terrain naturel de manière à préserver les vues sur le grand paysage. Les constructions présenteront une unité d'aspect et de matériaux en harmonie avec les constructions avoisinantes. Elles devront composer avec le caractère traditionnel du site et des paysages de manière à s'intégrer et s'harmoniser dans l'environnement.

Les dispositions présentes dans le **règlement du Plan Local d'Urbanisme** et les préconisations de la **charte architecturale et paysagère des Pyrénées Béarnaises et de ses fiches actions** permettront d'encadrer la volumétrie des constructions sur le secteur.

## IMPLANTATION ET ORIENTATIONS

**L'implantation dans la pente des constructions sera privilégiée sur le secteur Nord. Les déblais / remblais significatifs du terrain d'assiette sont interdits.** Les constructions devront s'implanter parallèlement ou perpendiculairement à la pente sans modification importante du profil du terrain naturel.

**Pour la partie sud du secteur, l'implantation à l'alignement de la rue du Bourguet sera privilégiée** pour toutes les constructions autorisées sur le secteur.-Etant donné la fonction d'entrée de ville du secteur, **les façades visibles depuis la RD 934 devront être traitées qualitativement** et non comme des arrières de bâtiment.

## CARACTERISTIQUES ARCHITECTURALES

Une architecture s'inspirant ou composant avec **le caractère de l'architecture traditionnelle locale de la vallée d'Ossau** sera demandée pour une harmonisation des constructions avec les éléments du paysage environnant.

Les dispositions présentées dans le **règlement du Plan Local d'Urbanisme** et plus particulièrement dans les articles réglementant les caractéristiques urbaines, architecturales, environnementales et paysagères des zones urbaines, permettront de garantir la conformité des projets architecturaux.

Par ailleurs, l'architecture des constructions projetées sur le site devra également répondre aux préconisations de la **charte architecturale et paysagère des Pyrénées Béarnaises et de ses fiches actions** (villes et pays d'art et d'histoire – Architecture Patrimoines Lavigne SARL), notamment concernant les façades (composition, percements...), les toitures (pentes et matériaux), les clôtures ou encore les teintes.

## **D - PRISE EN COMPTE DES NUISANCES**

### LE BRUIT

Sur le secteur étudié, la **route départementale 934 n'est pas concernée par le classement sonore des infrastructures de transport terrestre**. Le trafic existant n'est donc pas source de nuisance sonore importante pour les terrains situés à proximité de la voie.

L'ouverture à l'urbanisation des différents secteurs va entraîner une **légère augmentation du trafic sur la route départementale**. Pour autant, au vu du nombre de logements limités pouvant être implantés, **l'augmentation du trafic en limite du secteur ne sera pas significative et n'aura pas d'incidence majeure sur le fonctionnement du secteur**.

Par ailleurs, les aménagements urbains existants en entrée d'agglomération permettent de **ralentir la circulation sur le secteur et donc de limiter les nuisances**.

Afin d'assurer un éloignement entre la voie et les constructions projetées. Une **bande de 35 m de retrait par rapport à l'axe central de la voirie restera inconstructible pour le secteur nord**. Pour le secteur sud, **la bande de retrait demandé sera plus importante dans le cas de constructions à usage d'habitation** que pour les constructions de locaux d'activité (commerciale, artisanale..), d'équipements publics, de bureaux et de services.

**La création de franges paysagées sur les terrains du côté de la route départementale** permettra également de diminuer les nuisances sonores des constructions préservées par des masses végétales.



Pour secteur nord, **la limite du secteur est située à plus de 35 m** de l'axe de la route départementale et la **topographie du terrain en pente permet également de diminuer les nuisances sonores** pour les constructions situées en surplomb de la route départementale. De plus la desserte du secteur se fait pas le **chemin de Getre où la fréquentation est limitée et qui n'est donc pas source de nuisances sonores particulières.**

Pour le secteur sud, les constructions d'habitations peuvent être implantées dans la partie du terrain la plus éloignée de la route départementale de manière à diminuer les nuisances sonores. Pour les locaux d'activité (commerciale, artisanale...), d'équipements publics, de bureaux et de services, la question des nuisances sonores pose moins de problème et ces constructions peuvent donc être implantées avec un éloignement réduit par rapport à la RD 934.

Enfin, une attention particulière sera portée aux façades pour rechercher une **bonne isolation acoustique des bâtiments vis-à-vis du bruit extérieur**. Les façades devront respecter un niveau d'isolement acoustique apte à assurer un confort d'occupation des locaux suffisant, tel que défini dans les prescriptions du Code de la Construction et de l'Habitation. Il pourra par exemple être mis en œuvre des matériaux de qualité à moindre impact sur l'environnement et possédant des aptitudes à limiter le bruit extérieur.

#### QUALITE DE L'AIR

**Le trafic présent sur la RD934 est responsable d'émissions de polluants** sur le site étudié. La faible augmentation de ce trafic entraînée par les aménagements ne devra pas engendrer d'évolution notable de ces émissions sur le territoire.

Pour limiter ces nuisances, le projet prévoit **la création et la préservation des masses arbustives et arborées** le long de la route départementale (haies) ainsi que sur les limites de chaque sous-secteur. **La végétation présente contribuera à la qualité de l'air, à la fixation du carbone et à l'arrêt des poussières.**

### **E - PRISE EN COMPTE DE LA SECURITE**

#### TRAFIC ROUTIER :

Comme vu précédemment, **l'augmentation du trafic routier sur la RD 934 sera limitée sur le secteur et les accès aux secteurs étudiés ne se font pas depuis la route départementale.** Les enjeux essentiels de la sécurisation du trafic routier concernent donc essentiellement le respect de vitesse limite de circulation sur la rue du Bourguet et sur le chemin de Getre et la sécurisation des intersections existantes ou créées.

Au niveau de la rue du Bourguet, le caractère urbain de la voie est affirmé par les aménagements existants (trottoir, éclairage public...) ce qui permet de limiter la vitesse de circulation sur cet axe de desserte locale. L'implantation de constructions sur ce terrain confortera également ce caractère urbain et permettra de sécuriser la pratique du quartier. De plus, la sécurisation de l'accès réaménagé au secteur sud sera garantie par la mise en place d'une signalétique urbaine adaptée

Afin de réduire la vitesse de circulation sur le chemin de Getre, une traversée piétonne sera aménagée au niveau de l'entrée viaire du secteur, en face de la rue du lotissement Bellevue. Cette traversée pourra être traitée en plateau surélevé pour inciter au ralentissement et mieux identifier l'accès au secteur Nord

La prise en charge de ces aménagements urbains et de sécurisation du réseau viaire fera l'objet d'un **effort commun des aménageurs des secteurs ouverts à l'urbanisation et de la commune**.

#### CHEMINEMENTS DOUX ET TRANSPORTS EN COMMUN :

Le secteur étudié présente actuellement un maillage de trottoirs et de cheminements doux relativement continu. Si les terrains étudiés ne permettent pas de proposer des aménagements supplémentaires le long de la route départementale et notamment au niveau du supermarché, il faut noter que **le sous-secteur sud est actuellement connecté au centre bourg de manière sécurisé pour les piétons via la rue du Bourguet**.

Le projet prévoit donc d'améliorer et de sécuriser les cheminements doux essentiellement pour le sous-secteur Nord. A ces fins, un ralentissement et une traversée piétonne seront aménagés sur le chemin de Getre et **un nouveau cheminement permettra de connecter le secteur au cheminement paysager existant en contrebas**. Cette nouvelle connexion piétonne permettra ainsi de palier à la difficulté d'aménager un cheminement sécurisé sur le chemin de Getre qui est très étroit tout en traitant la question des liaisons douces entre le secteur et le centre-bourg de Laruns.

La ville de Laruns dispose d'un arrêt de bus de la ligne **806 qui relie le centre-ville de Pau aux Eaux Bonnes et à la station de Gourette**. Cette ligne effectue un **arrêt en centre-ville de Laruns (Maisons aux 5 sens)**. Si ce transport collectif ne dessert pas directement les nouveaux secteurs aménagés, **l'accessibilité à l'arrêt sera facilitée par la mise en valeur du cheminement piéton existant**. De plus, l'offre de **transport à la demande** proposé par la Communauté de Communes de la Vallée d'Ossau offre une **solution alternative** à l'utilisation de la voiture individuelle notamment pour les personnes âgées et pour les personnes à mobilité réduite.

En facilitant les déplacements doux et multimodaux notamment avec l'usage des transports en communs, **les aménagements prévus permettront de limiter l'utilisation de véhicules personnels motorisés** pour les habitants du secteur et ainsi de **participer à la sécurisation et à la diminution des nuisances** liées au réseau viaire.

#### RESEAUX

Le secteur d'étude est desservi en limite de la zone et en capacité suffisante par le réseau d'eau potable et par le réseau électrique de moyenne et basse tension. Les autres réseaux sont situés à proximité ou desservent déjà en partie le site (téléphonie, incendie, eaux pluviales). Les aménagements projetés sur le secteur permettront si nécessaire la mise en place de nouveaux réseaux ou le développement et la prolongation de ceux existants.

En l'absence de réseau d'assainissement collectif pour le sous-secteur sud, les aménagements permettront la mise en place d'assainissement individuel sur les parcelles étudiées et notamment sur la partie inconstructible du secteur.

Concernant l'accès des secours, les voiries à l'intérieur du secteur seront dimensionnées de façon à permettre une **bonne desserte du site et la bonne circulation des véhicules de secours dans la zone**. Si la capacité de la Défense Extérieure Contre l'Incendie est insuffisante sur le secteur, des **Points d'Eau Incendie (PEI) supplémentaires sera mis en place** par la commune.

## GESTION DES EAUX PLUVIALES

Dans les secteurs non desservis par le réseau collectif des eaux pluviales ou en cas de réseau insuffisant, **les eaux pluviales seront régulées sur la parcelle en aérien de manière paysagée ou en souterrain**, à moins de démontrer l'impossibilité technique de réaliser un dispositif d'infiltration des eaux pluviales sur le terrain.

Les aménagements nécessaires au libre écoulement des eaux pluviales (et éventuellement ceux visant à la limitation des débits évacués de la propriété), doivent comporter les dispositifs adaptés à l'opération et au terrain, de telle sorte que le débit de fuite du terrain naturel existant ne soit pas aggravé par l'opération.

Le calcul du dimensionnement de ces aménagements est basé sur un volume de stockage des eaux pluviales correspondant à l'écrêtement de la pluie 88 mm, avec un débit de fuite maximal de 3 litres/seconde/hectare.

Cette règle s'applique pour toute superficie imperméabilisée supplémentaire de 40 m<sup>2</sup> d'emprise au sol.

Compte tenu de la topographie à l'intérieur du périmètre d'étude et afin de limiter les risques inhérents à l'imperméabilisation des sols sur le secteur, le projet prévoit la **réalisation d'ouvrages de collecte, d'infiltration et de stockage des eaux**. L'OAP indique la localisation des ouvrages de gestion collective des eaux pluviales, suivant la topographie du site. Les espaces verts pourront servir de zones de rétention paysagées qui feront partie intégrante des espaces publics ou collectifs. Les ouvrages de rétention ne devront pas être clos.

Pour le **sous-secteur sud couvert par la zone R73 du Plan de Prévention des Risques** (risque ruissellement avec H = 0,30 m), le respect dans les aménagements des prescriptions et des recommandations prévues pour ce secteur permettra de préserver les constructions projetées et leur environnement en n'aggravant pas le risque existant.

## ALEA RETRAIT – GONFLEMENT DES ARGILES ET RISQUE SISMIQUE

Les constructions implantées sur des sols argileux soumis à un aléa de retrait – gonflement des argiles devront **respecter les normes de construction en vigueur**. Il en est de même concernant les règles de construction parasismique.

Afin de limiter les conséquences potentielles liées à ce phénomène, la réalisation de sous-sols est déconseillée sur le secteur et en cas de réalisation de ce type d'ouvrage des préconisations pourront être demandées lors de la conception (sous-sol non étanche, circuit électrique muni de coupe-circuit, réglementation de l'installation des chaudières et des cuves de combustible, du stockage des produits chimiques, des phytosanitaires et des produits potentiellement polluants ...)



## CONCLUSION :

Le projet d'aménagement de l'entrée de ville Nord de Laruns répond aux préconisations de l'article L11-8 du code de l'urbanisme et offrira l'occasion de structurer de manière qualitative le développement urbain d'un secteur stratégique pour la commune.

La demande de réduction de la bande d'inconstructibilité s'appuie sur des propositions concrètes en ce qui concerne la qualité urbaine du projet d'aménagement et l'insertion paysagère et architecturale des bâtis projetés. Des mesures relatives à la prise en compte des nuisances et de la sécurité des usagers permettent également de répondre ces exigences.

Les dispositions cumulées du règlement et de l'Orientation d'Aménagement et de Programmation sur le périmètre étudié visent à satisfaire aux objectifs définis à l'article L111-8 sur ce secteur pour que la mise en œuvre du projet s'intègre de manière qualitative dans son environnement immédiat d'entrée de ville.