

LARUNS

PLAN LOCAL D'URBANISME



REVISION ALLEGEE N°2 DU PLU

F – Etude au titre de l'article L.111-8 du Code de l'urbanisme, secteur « Quartier de Gerp »

Vu pour saisine de l'Autorité environnementale pour examen au cas par cas au titre des articles R.104-33 et suivants du code de l'urbanisme



Agence Publique de Gestion Locale
Service Intercommunal Territoires et Urbanisme
Maison des Communes - rue Auguste Renoir
B.P.609 - 64006 PAU Cedex
Tél 05.59.90.18.28 - Télécopie 05.59.84.59.47
Courriel : service.urbanisme@apgl64.fr



TABLE DES MATIERES

TABLE DES MATIERES.....	2
1. L'OBJET DE L'ETUDE	3
1.1. Le contexte réglementaire	3
1.2. Le contexte territorial.....	3
2. LE DIAGNOSTIC : QUALITE ARCHITECTURALE, URBAINE ET PAYSAGERE, NUISANCES ET SECURITE	6
2.1. L'analyse urbaine et paysagère	6
2.1.1. La structure urbaine.....	6
2.1.2. La structure paysagère	7
2.2. L'analyse architecturale	13
2.2.1. Une faible identité architecturale	13
2.2.2. Une absence d'éléments patrimoniaux remarquables	13
2.2.3. Des infrastructures peu qualifiées.....	14
2.3. La sécurité	15
2.3.1. L'analyse urbaine et fonctionnelle.....	15
2.3.2. Les déplacements doux et transports en commun	17
2.3.3. L'activité commerciale	18
2.3.4. Les risques naturels.....	18
2.3.5. La gestion des eaux de ruissellement	19
2.3.6. L'aléa retrait-gonflement des argiles et le risque sismique.....	19
2.3.7. Le risque remontées de nappe	19
2.3.8. Les risques liés aux périmètres de captage des eaux destinées à la consommation humaine	19
2.3.9. La signalétique	19
2.3.10. Le conducteur aérien d'électricité et les ondes radioélectriques	20
2.4. Les nuisances.....	20
2.4.1. Les nuisances sonores.....	20
2.4.2. La qualité de l'air.....	21
3. LA PRESENTATION ET LA JUSTIFICATION DU PROJET.....	23
3.1. Les enjeux d'aménagement	23
3.2. les principes d'Aménagement retenus	24
3.3. La justification du projet au regard de la qualité architecturale, de l'urbanisme, des paysages, de la prise en compte des nuisances et de la sécurité	25
3.3.1. La prise en compte de la qualité urbaine	25
3.3.2. La prise en compte de la qualité paysagère.....	26
3.3.3. La prise en compte de la qualité architecturale	27
3.3.4. La prise en compte des nuisances.....	28
3.3.5. La prise en compte de la sécurité.....	28
4. LA CONCLUSION	31

1. L'OBJET DE L'ETUDE

1.1. 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.* »

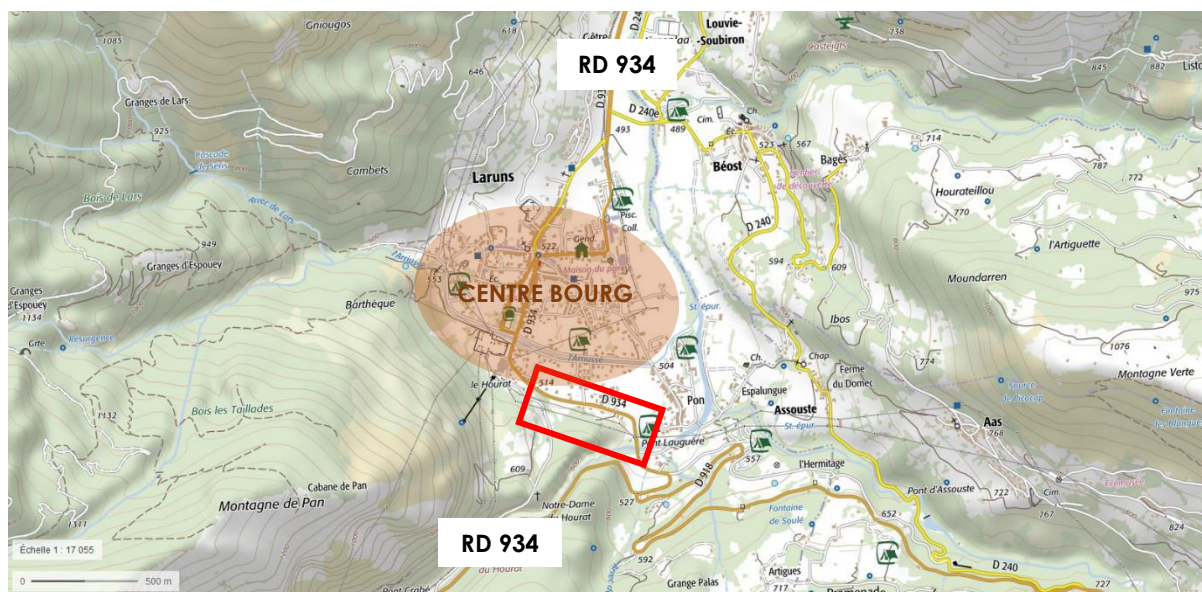
1.2. LE CONTEXTE TERRITORIAL

Le territoire de la commune de Laruns est traversé, du nord au sud, par la route départementale RD n°934. Cette route constitue une voie de transit importante reliant Gan, Rébénacq, Louvie-Juzon et Laruns au col du Pourtalet à la frontière espagnole. Cet axe qui traverse les Pyrénées en empruntant la vallée d'Ossau est un axe structurant pour le développement de ce territoire. Il est aujourd'hui intégré aux structures urbaines des villes qu'il dessert. A Laruns, il traverse le centre bourg du nord au sud puis suit le gave d'Ossau et le gave de Brousset jusqu'à la frontière.

Le Plan Local d'Urbanisme approuvé le 10 octobre 2018 en Conseil Municipal a classé en zone urbaine des terrains situés à proximité de la route départementale RD n°934 en entrée Sud du bourg de Laruns. Il s'avère toutefois que les aménagements y sont contraints par les prescriptions du PLU en vigueur, prescriptions restrictives mises en place pour tenir compte des dispositions de l'article L.111-6 du code de l'urbanisme qui restreignent la constructibilité aux abords des grands axes routiers.

Aujourd'hui, la commune souhaite réévaluer les possibilités d'urbanisation le long de cet axe, dans certains secteurs classés en zone U et situés en entrée de ville. La Commune étant compétente en matière de documents d'urbanisme sur son territoire, c'est donc elle qui est chargée de conduire la révision allégée du Plan Local d'Urbanisme ainsi que la présente étude qui, en application de l'article L.111-8 du Code de l'urbanisme, vise à assouplir les prescriptions contraignantes du PLU en vigueur prises en application des dispositions de l'article L.111-6 du Code de l'urbanisme.

La présente notice vise à étudier les conditions dans lesquelles des possibilités d'aménagement nouvelles sont permises dans le quartier de Gerp, situé en entrée Sud du bourg, possibilités qui seraient compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale et de la qualité de l'urbanisme et des paysages telle que le prévoit l'article L.111-8 du code de l'urbanisme.



Localisation du site d'étude. Source : Géoportail.

Le site est composé de 3 secteurs qui s'inscrivent dans une logique commune d'entrée de bourg et qui sont donc étudiés conjointement dans le présent document.

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).

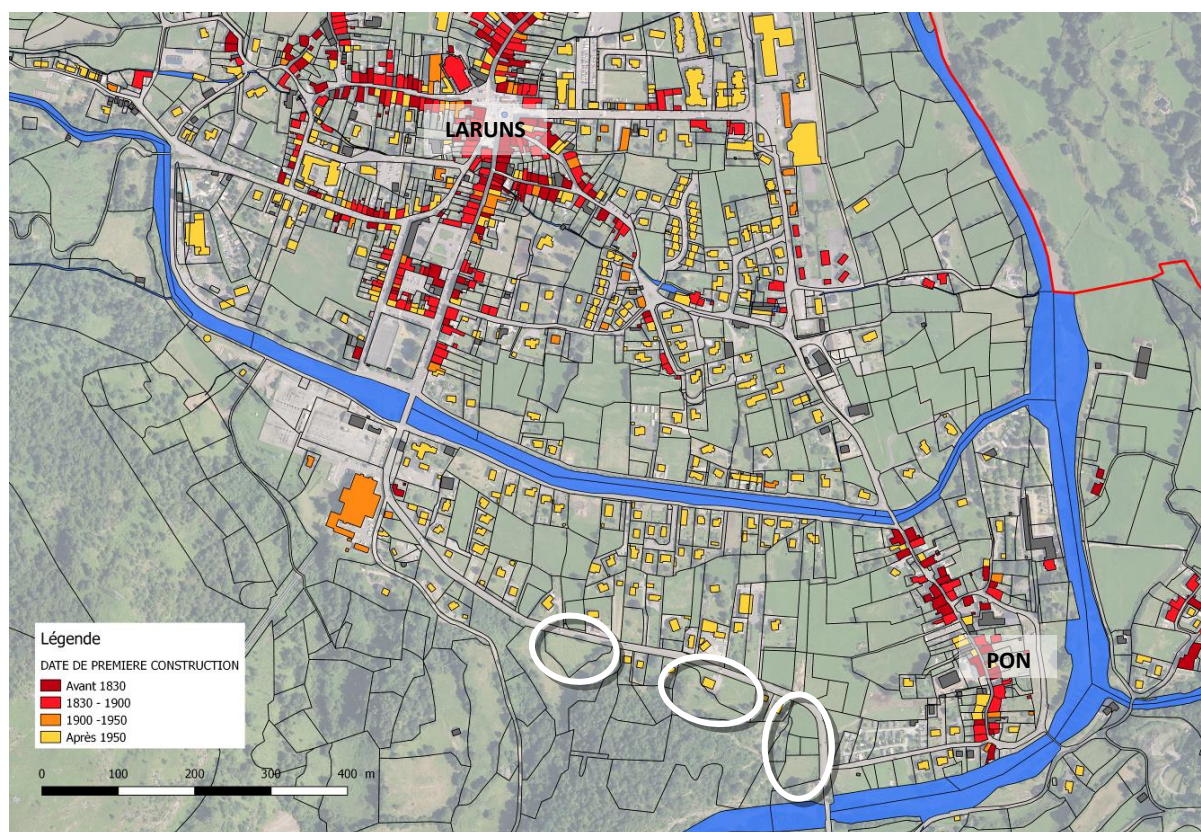
Le secteur est composé d'une partie de la parcelle cadastrée section AP n°48 à l'ouest (0,18 ha), de la parcelle cadastrée section AP n°55 et d'une partie de la parcelle cadastrée section AP n°54 au centre (0,37 ha) et des parcelles cadastrées section AP n°57, 58, 59 et 62 à l'est (0,43 ha) pour une surface totale de 0,98 ha.

2.LE DIAGNOSTIC : QUALITE ARCHITECTURALE, URBAINE ET PAYSAGERE, NUISANCES ET SECURITE

2.1. L'ANALYSE URBAINE ET PAYSAGERE

2.1.1. La structure urbaine

Le site étudié se situe en limite sud du bourg de Laruns, en sortie 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.



L'évolution du bâti au sud du bourg de Laruns. Réalisation : APGL.

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

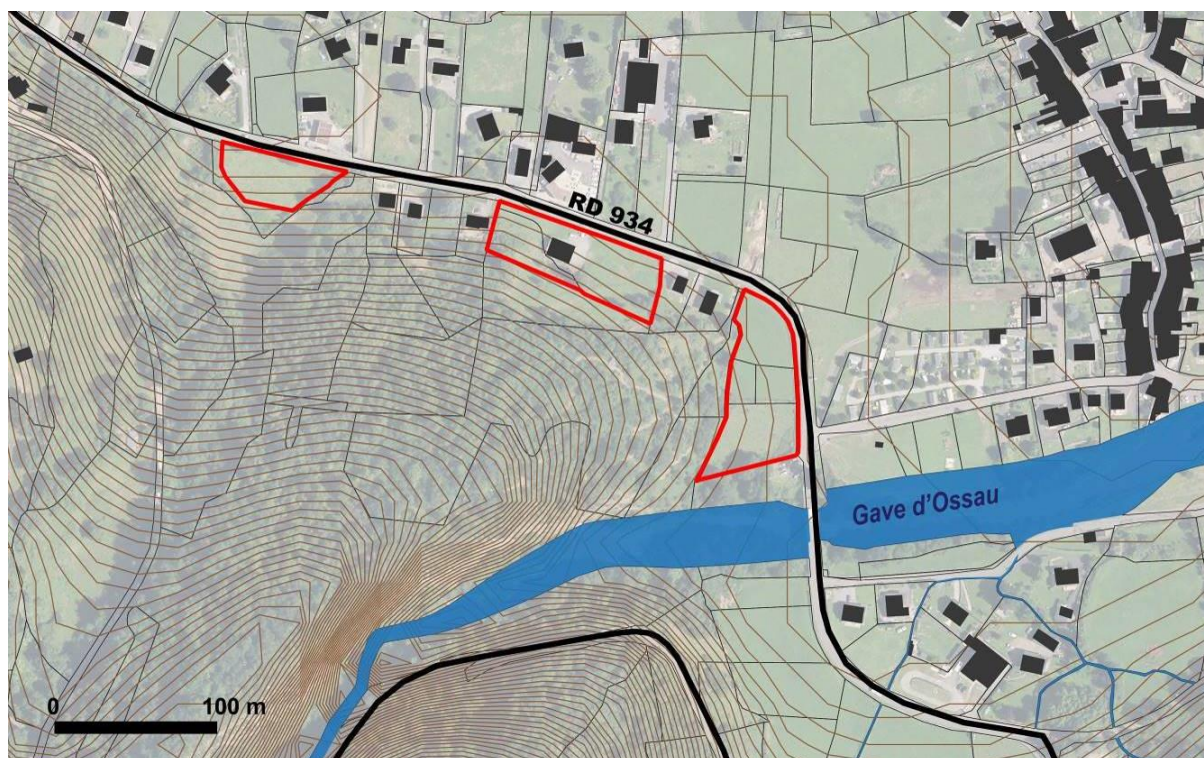
- **Le bâti ancien traditionnel** : implanté à l'alignement des voies et caractéristique de l'architecture traditionnelle locale ; on le trouve en centre bourg, autour de la place de la Mairie et dans le hameau de Pon entre l'Arruissé et le gave d'Ossau ;
- **L'habitat pavillonnaire** : plus ou moins dense suivant les époques de construction, situé en franges du bourg ancien et du hameau de Pon, 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^{ème} siècle.

Le site d'étude, encore peu urbanisé est bordé au nord par la RD 934 et au sud par un relief assez marqué. Au nord de la route départementale, le tissu urbain est de type pavillonnaire lâche et il n'y a pas de front bâti constitué. Entre les parcelles d'habitat individuel, on trouve encore quelques terrains agricoles. Au sud de la route départementale, la densité bâtie est moindre même si les quelques constructions présentes prolongent déjà le tissu pavillonnaire constitué à partir des années 50.

2.1.2. La structure paysagère

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**



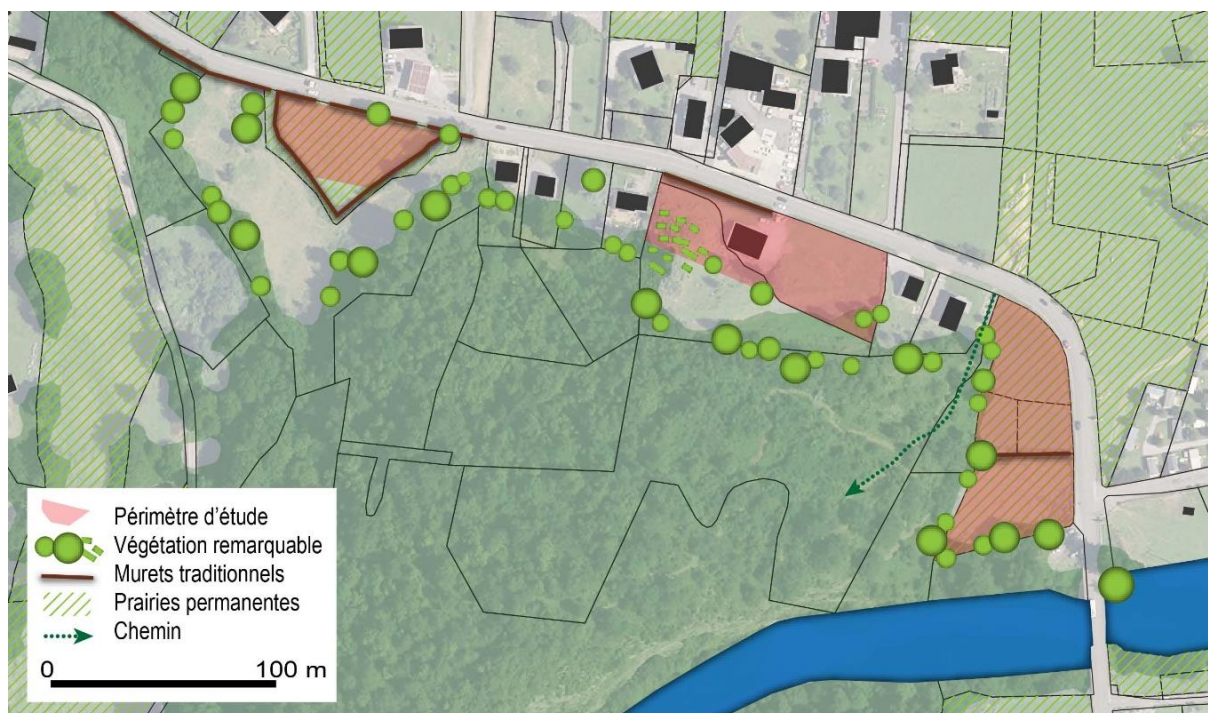
Le relief sur le site d'étude de Gerp (topographie - courbes de niveau et hydrographie). Réalisation : APGL.

Le site est localisé au sud du bourg de Laruns qui est implanté en fond de vallée sur un relief relativement plat. La route départementale 934 marque la limite entre les terrains relativement plats du bourg et les pentes boisées plus marquées situées au sud. Les parcelles étudiées sont situées en bas de pente, là où le relief s'adoucit, le long de la RD 934. Elles présentent une pente douce vers le nord et vers l'est.

Depuis les terrains étudiés, des vues dégagées panoramiques s'ouvrent sur les massifs environnants et sur le grand paysage montagneux :

- En partie ouest et en partie centrale du site, les masses végétales boisées surplombent le terrain au sud et les vues s'ouvrent sur un panorama Ouest – Nord – Est où les constructions du bourg paraissent enchâssées dans les massifs montagneux qui, de part et d'autre, forment la vallée.
- En partie centrale du secteur, un talus important s'élève à l'arrière du bâtiment existant et depuis le site le panorama Ouest – Nord – Est est quelque peu masqué par les constructions présentes au nord de la route départementale.
- En partie est du site, le regard glisse du nord (le bourg) à l'est où l'on aperçoit les hameaux d'Assoute et d'Aas implantés sur les massifs jusqu'au sud où le relief plus marqué est habillé d'une végétation dense et où un sequoia centenaire capte le regard.

- **Structure végétale et aménagements paysagers**



La structure paysagère du site d'étude de Gerp. Réalisation : APGL.

La partie Ouest du site est caractérisée par la présence d'un muret traditionnel sur son pourtour. L'état de conservation de ce muret est passable mais son emplacement reste le témoin de l'activité agropastorale du site. Les murets d'une hauteur moyenne de 70 cm sont surmontés de ganivelles qui donnent une identité agricole au secteur. On note la présence de boisements remarquables au sud du site, mais n'arrivant pas en limite du terrain d'étude. Le long de la route départementale, quelques arbres remarquables subsistent et participent à l'ambiance paysagère du secteur.

La partie centrale du site est marquée par la présence d'un muret en mauvais état en bordure de la route départementale. On note également la présence de quelques buis taillés sur la parcelle cadastrée section AP n°54. Ces buis rappellent les plantations que l'on peut trouver le long de la RD934 avant d'arriver au hameau de Gabas ainsi que les haies de buis qui traitent la limite public/privé plus haut sur le territoire communal. Si la plantation de buis est historique sur le secteur, cette essence végétale souffre aujourd'hui de la présence invasive de la pyrale.

Sur la partie Est du secteur (parcelles cadastrées section AP n°57, 58, 59 et 62), il ne subsiste pas de murets en limite de la route départementale, mais on trouve toutefois un muret en partie centrale du secteur, entre les parcelles cadastrées section AP n°58, 59 et 62. Les limites sud et ouest du terrain d'étude sont marquées par la présence de végétation dense en bas de pente des boisements situés en surplomb.

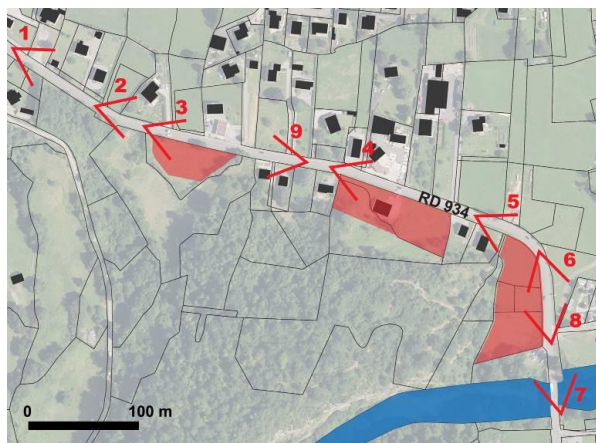
En dehors des terrains étudiés, le paysage est marqué à la fois par la présence de maisons individuelles et leurs plantations anthropiques (haie mono-spécifiques, essences non locales, ...) et par le caractère agricole des prairies permanentes qui bordent encore la route départementale. Cette alternance paysagère ne permet pas une lecture et une perception homogène de l'entrée / sortie de ville.

Par ailleurs, au niveau du pont Lauguère qui traverse le gave d'Ossau, un sequoia centenaire subsiste parmi les quatre initialement plantés de part et d'autre du pont et du gave. Cette espèce est relativement présente sur le territoire communal et témoigne des aménagements ornementaux réalisés au XIX^{ème} siècle le long de la route départementale.

Les plantations spécifiques sur le site (buis et sequoia) préfigurent donc les ambiances paysagères que l'on peut retrouver en s'élevant dans la vallée et participent ainsi à la perception de limite entre la zone urbaine et les zones naturelles.

- **Séquences paysagères**

Le site d'étude se découvre progressivement le long de la route départementale en sortie de bourg (en venant de Pau) et en entrée de bourg (en venant d'Espagne). L'analyse des séquences paysagères permet de définir l'évolution de la perception sur les phases entrée et sortie de ville.



1. LES MURETS – L'HABITAT PAVILLONNAIRE – LE BOISEMENT

En venant depuis le bourg de Laruns, en sortie de ville, le paysage est marqué par la présence d'habitat pavillonnaire sur la gauche et sur la droite en surplomb. Des murets en pierre traditionnels, témoins des activités agropastorales, cadrent le paysage de part et d'autre de la route départementale. Sur la droite, sur la pente, des boisements créent une limite visuelle végétale.



2. L'HABITAT PAVILLONNAIRE – LES MURETS – LE BOISEMENT

En avançant vers la sortie de Laruns, la partie ouest du site se découvre sur la droite derrière les masses végétales du boisement. Sur la gauche, le paysage est marqué par la présence d'habitat pavillonnaire avec des constructions d'habitation et une structure végétale anthropique (présence d'essences non locales et de haies mono-spécifiques qui créent des limites peu qualitatives le long de la route départementale). La présence d'un trottoir et d'éclairage public participent toutefois au caractère urbain de la séquence.



3. L'HABITAT PAVILLONNAIRE – LES MURETS – LE BOISEMENT – LES ARBRES ISOLÉS – LA STATION SERVICE

En longeant la partie ouest du site d'étude, on note une ambiance très différente de part et d'autre de la RD 934. Sur la gauche, le paysage est marqué par le traitement monotone et peu qualitatif des limites de l'habitat pavillonnaire (haies mono-spécifiques) et on distingue la silhouette de la station-service qui banalise ce paysage d'entrée de bourg. Sur la droite, le site étudié est marqué par la présence des murets en pierre et d'arbres isolés en bordure de la route départementale. Le boisement en arrière-plan participe au cadrage du regard et témoigne de la proximité avec des zones naturelles.



4. LA STATION SERVICE – LES MURETS – LES BUIS TAILLÉS – LE BOISEMENT

En avançant sur la route départementale, on découvre la partie centrale du site d'étude sur la droite. Elle est implantée derrière un muret bas et surplombée de buis taillés sur la pente. Au-dessus des buis, le boisement ferme la perception du paysage. Sur la gauche, la seconde station-service est implantée entre les maisons individuelles.



5. L'HABITAT PAVILLONNAIRE – LES MURETS – LA PRAIRIE

En poursuivant vers la sortie de Laruns, la partie ouest du site se découvre dans le virage, derrière une maison individuelle. Coté centre bourg, des parcelles agricoles de prairie permanente sont bordées par quelques arbres isolés. Le trottoir se prolonge le long de la clôture alors que l'alignement des candélabres publics s'est arrêté avant le virage.



6. LA PRAIRIE – LE CAMPING – LE BOISEMENT – LE SEQUOIA

En sortie de ville, la vallée se referme sur le relief habillé de végétation dense. Sur la gauche, des parcelles de prairie et le camping profitent des terrains relativement plats alors qu'un sequoia centenaire vient annoncer la traversée du gave d'Ossau et le début de l'ascension vers les massifs.



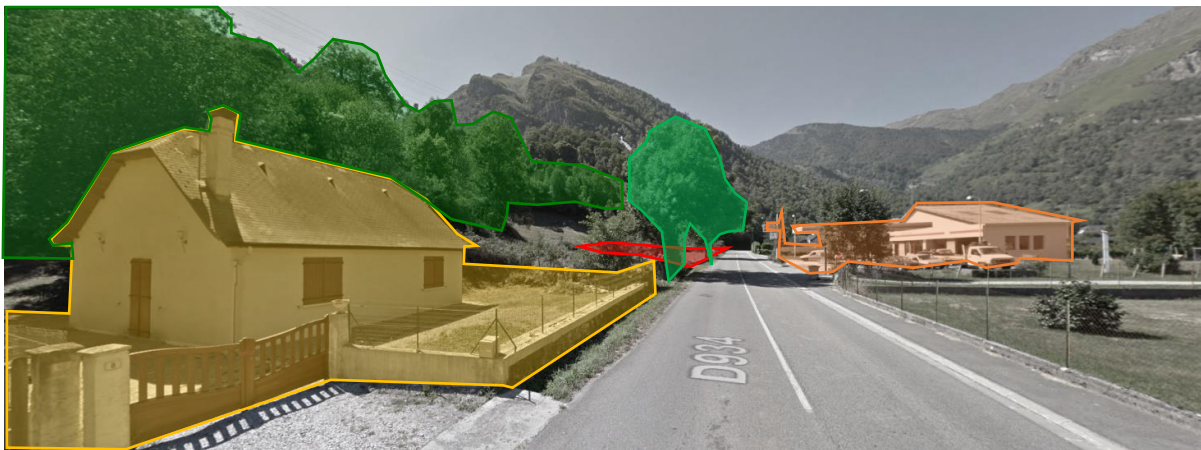
7. LE BOISEMENT – LE SEQUOIA – LE STATIONNEMENT / LE PYLONE / LA SIGNALÉTIQUE

En entrée sud sur le site depuis le pont Lauguère, le paysage est cadré par les masses végétales des boisements et du sequoia centenaire. Devant le site qui se dessine sur la gauche, l'aire de stationnement, les pylônes de la ligne haute tension et les panneaux signalétiques viennent banaliser l'entrée de ville malgré un paysage remarquable en arrière-plan. Ces installations peu qualitatives complexifient l'arrivée sur le secteur et brouillent la perception.



8. LE BOISEMENT – LA PRAIRIE – LE CAMPING - LA SIGNALÉTIQUE

En longeant la partie est du site, le regard est attiré par le point de fuite de la vallée derrière le bourg alors que sur le droite le camping, la signalétique et la prairie agricole créent une ambiance hétérogène et peu qualitative.



9. L'HABITAT PAVILLONNAIRE – LE BOISEMENT – LA STATION SERVICE – LES ARBRES ISOLÉS

En arrivant sur la partie ouest du site, l'habitat pavillonnaire et la station-service paraissent en rupture avec le cadre végétal qui ne laisse pas deviner l'approche du bourg. Le terrain d'étude se découvre derrière quelques arbres isolés implantés en limite de la route départementale.

2.2. L'ANALYSE ARCHITECTURALE

2.2.1. Une faible identité architecturale

Le tissu urbain existant autour du site d'étude est de type habitat pavillonnaire datant de la fin du XX^{ème} 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 pentes de toitures traditionnelles et éventuellement la présence de coyaux. Pour autant, ces caractéristiques ne suffisent pas à l'insertion harmonieuse des constructions dans leur environnement.

Les habitations sont souvent implantées en milieu de parcelles et parfois en biais par rapport aux limites parcellaires 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 centrée sur la parcelle permet un recul par rapport à la route départementale et la constitution de jardins privatifs qui créent des limites végétales sur l'espace public. Pourtant ces limites sont souvent traitées en essences non locales et cette implantation entraîne également une « dispersion » du bâti dans le grand paysage et une faible qualité urbaine sur le secteur.

L'architecture traditionnelle présente en centre bourg de Laruns n'étant pas visible depuis le secteur, la question de la qualité architecturale des aménagements devra être traitée au regard de son insertion dans le tissu pavillonnaire environnant.

2.2.2. Une absence d'éléments patrimoniaux remarquables

Le site d'étude de Gerp ne se situe pas dans le périmètre de protection de monuments historiques et n'est pas présent à proximité d'éléments de patrimoines identifiés dans le Plan Local d'Urbanisme au titre de l'article L.151-19 du Code de l'Urbanisme. Seuls les murets préservés rappellent le caractère historique du site.

2.2.3. Des infrastructures peu qualifiées

La présence de deux stations-service éloignées de 150 m en bordure de la route départementale vient banaliser ce paysage d'entrée / sortie de ville. En effet, l'utilisation de matériaux peu qualitatifs et de teintes vives (bardage métallique, vert, rouge, ...) est en rupture avec l'architecture traditionnelle locale. Les espaces extérieurs et périphériques (stationnement, stockage, clôtures, ...) et la présence d'une signalétique commerciale visible de loin entraîne ainsi une perception peu qualitative de ces espaces.



Vues sur la station-service en face du secteur central.

Par ailleurs, le bâtiment ENGIE situé sur la partie centrale du site ne présente aucune qualité architecturale et dénote dans son environnement végétal. Le bâtiment est implanté en retrait de la route départementale sans traitement des espaces extérieurs. Si le bâtiment est de forme simple, les matériaux utilisés en toiture (bac acier) lui confèrent un aspect industriel. Les trois façades principales sont visibles de loin mais ne sont pas composées ; un des murs pignon présente une ouverture aux grandes dimensions alors que l'autre est marqué par la présence d'un abri pour les installations techniques. La signalétique « engie ineo » et la teinte bleue des menuiseries extérieures s'harmonisent mais ne s'insèrent pas dans la palette de couleur locale.



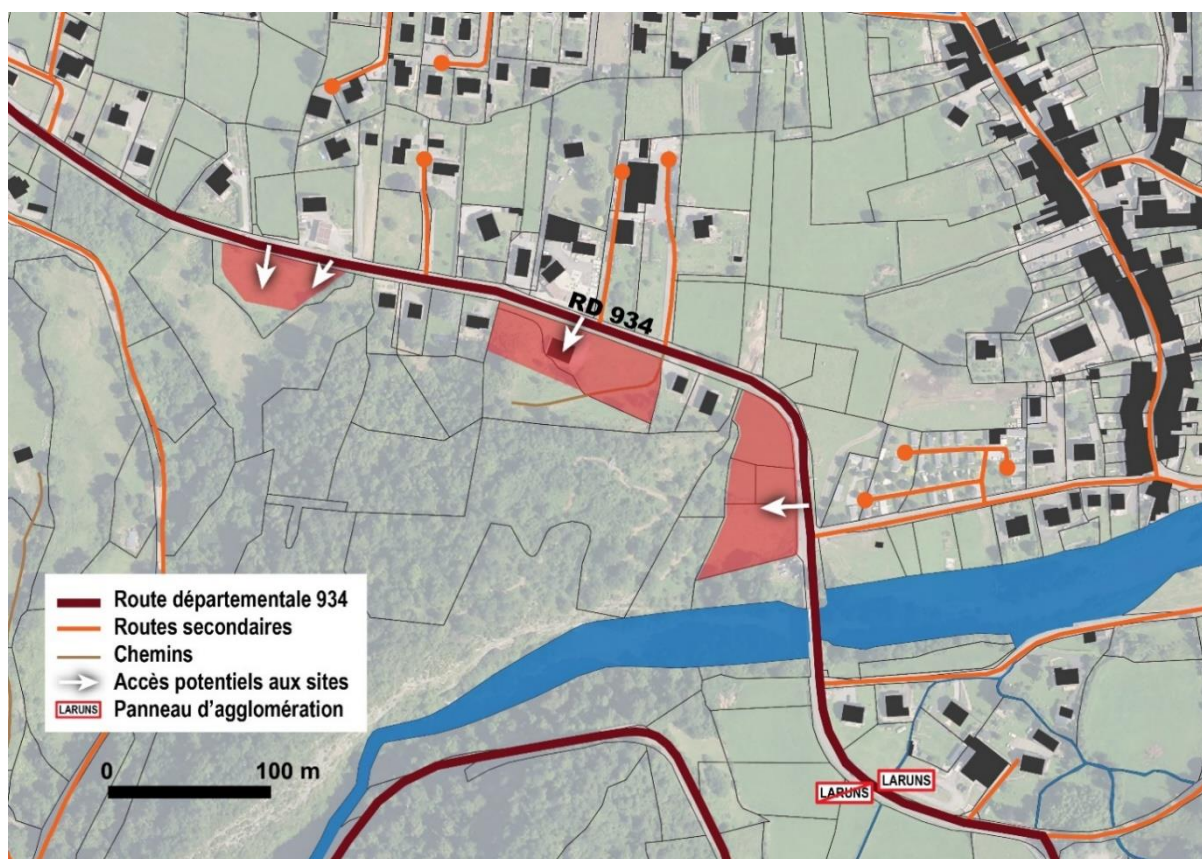
Vues sur la construction existante dans le secteur central.

2.3. LA SECURITE

Du fait de l'absence de risque de pollution ou de risque technologique sur les périmètres d'étude, la prise en compte de la sécurité de l'aménagement concerne essentiellement la gestion des déplacements sur le réseau viaire et la prise en compte des risques naturels existants sur le site.

2.3.1. L'analyse urbaine et fonctionnelle

La route départementale 934 étudiée est classée comme voie à grande circulation. Elle reçoit en moyenne plus de 2 000 véhicules/jour (recensement de la circulation de 2018) avec des variations annuelles importantes (jusqu'à 4 000 véhicules/jour pour les mois d'été et moins de 300 véhicules/jour 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.



Le réseau viaire sur le site du quartier de Gerp. Réalisation : APGL.

- **Le réseau viaire**

La route départementale 934 qui traverse le site dessert au nord et à l'est quelques voies en impasses qui permettent l'accès à des parcelles d'habitation. Au sud, quelques maisons disposent d'un accès direct depuis la RD934 mais il n'y a aucun maillage viaire connecté à la départementale.

Les parcelles du site étudié étant situées à l'intérieur des panneaux d'agglomération, la vitesse de circulation est limitée à 50 km/h. Pourtant, la position du panneau d'agglomération n'étant pas liée à des aménagements ou à un traitement paysager de part et d'autre de la voie, et les abords de la route départementale ne présentant pas un caractère très urbain, l'entrée de la zone urbanisée n'est

pas très lisible. Si la traversée du pont et le virage situé devant le secteur Est peuvent inciter à la vigilance et au ralentissement, la largeur de la voie et son tracé relativement rectiligne devant les parcelles cadastrées section AP n°54 et 55 (partie centrale du site) et la parcelle cadastrée section AP n°48 (partie ouest du site) peuvent entraîner des dépassements de la vitesse réglementaire autorisée.

- **Les accès au secteur**

Sur la partie ouest du secteur (parcelle cadastrée section AP n°48), on trouve deux ouvertures dans le mur de clôture, témoin des accès historiques à la parcelle :

- A l'ouest, on trouve un ancien portail dont les piliers sont encore érigés. La localisation du portail en partie centrale du terrain offre une visibilité satisfaisante pour une entrée/sortie en ce point ;
- A l'est, une ouverture simple existe dans le muret, avec un passage aménagé sur le fossé qui borde la route départementale. Cet accès est situé à proximité d'un arbre qui masque un peu la visibilité en sortie du terrain.



Accès ouest (à gauche) et est (à droite) existants à la parcelle cadastrée section AP n°48.

Sur la partie centrale du site (parcelle cadastrée section AP n°55 et une partie de la parcelle cadastrée section AP n°54), il existe un accès unique desservant la construction existante. Cet accès est clairement identifié par la présence de piliers et de murets peu qualitatifs qui ne sont pourtant pas prolongés en bordure de la route départementale. L'absence de clôture et le caractère rectiligne de la route départementale le long de ces parcelles peuvent permettre la création de nouveaux accès aux parcelles. Pour autant, au vu de la localisation de l'accès existant en partie centrale du site et du recul de la construction existante, l'accès déjà présent paraît suffisant pour la desserte du secteur.



Accès à la parcelle cadastrée section AP n°55 depuis la route départementale.

Sur la partie est du site (parcelles cadastrées section AP n°57, 58, 59 et 62), il existe un accès identifié en limite nord de la parcelle cadastrée section AP n°62, avec un portail agricole. Cet accès n'est pas clairement visible depuis la route départementale.

Les parcelles cadastrées section AP n°57, 58 et 59 ne présentent pas de limites constituées le long de la départementale ce qui rend la création de nouveaux accès possible. Pour autant, la localisation de ces parcelles dans une courbe de la route départementale rend difficile la création d'accès sécurisés au terrain avec une visibilité suffisante dans les deux sens de circulation.

Enfin, en partie sud du site, sur la parcelle cadastrée section AP n°63 située entre le terrain et le gave, une aire de stationnement informelle existe. Depuis ce point, un accès sécurisé au site d'étude pourrait être envisagé.



Accès à la parcelle cadastrée section AP n°62 depuis la route départementale.

2.3.2. Les déplacements doux et transports en commun

Depuis l'entrée de ville jusqu'au centre bourg de Laruns, un trottoir existant permet le déplacement sécurisé des piétons le long de la route départementale. Ce trottoir est situé coté nord de la départementale, il est réalisé en matériaux peu qualitatifs et on peut noter l'absence de traversées piétonnes sur l'ensemble du secteur. Aussi, la présence de ce cheminement piéton ne suffit pas à donner un caractère urbain au site d'étude.

Malgré la présence de ce trottoir, 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 524 circule pour relier Pau au centre-ville de Laruns (arrêt : maisons aux 5 sens) et la ligne 525 emprunte la route départementale pour relier le centre-ville de Laruns à Artouste (en période de ski) et au Col du Pourtalet (en saison estivale). L'absence d'arrêt à proximité directe du terrain étudié peut toutefois causer un frein à son utilisation 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 (2,30€). Le TAD OssauLib' 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).

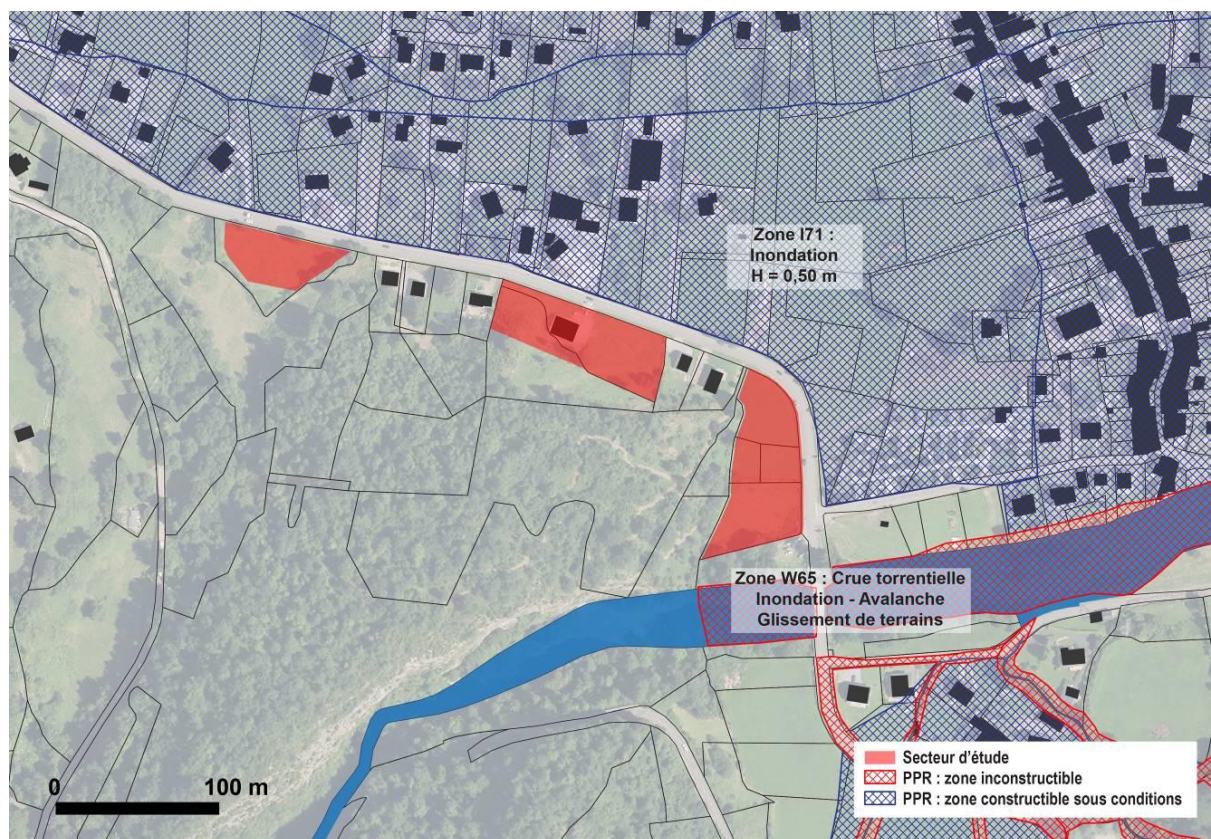
2.3.3. L'activité commerciale

La présence de deux stations-service au nord de la route départementale peut entraîner une fréquentation importante (clientèle et véhicules de type poids lourds) qui crée nuisances et risques sur le site.

Les entrées / sorties des stations-service se font directement depuis la RD 934 via des accès élargis qui permettent la circulation de tous types de véhicules. Ces accès sont relativement sécurisés mais l'importance de la signalétique commerciale et les espaces peu qualifiés qui bordent ces services créent un effet « brouillon » dans la lecture urbaine de cette activité.

2.3.4. Les risques naturels

La commune de Laruns dispose d'un Plan de Prévention des Risques Naturels approuvé qui vaut servitude d'utilité publique et qui est annexé au Plan Local d'Urbanisme.



Extrait du PPRN de Laruns. Source : commune de Laruns.

Le site d'étude de Gerp est localisé en dehors des zones du PPRN correspondant à un risque inondation (parcelles situées au nord de la RD934) et de la zone soumise au risque de crue torrentielle – inondation – avalanche – glissement de terrain.

Si le site est préservé de ces aléas et de toute prescription réglementaire concernant la prise en compte de ces risques, les parcelles cadastrées section AP n°57 et 58, et une grande partie des parcelles cadastrées section AP n°59 et 62 sont toutefois identifiées dans l'atlas des zones inondables. Si cette dernière identification n'est assortie d'aucune prescription réglementaire, la présence du Gave d'Ossau à proximité invite à la vigilance concernant le risque inondation sur la partie Est du site.

2.3.5. La gestion des eaux de ruissellement

La topographie en pente des terrains étudiés entraîne un écoulement naturel des eaux pluviales et des eaux de ruissellement vers la route départementale située en contrebas des terrains. 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.

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 et des mesures compensatoires pourraient être demandées.

2.3.6. L'aléa retrait-gonflement des argiles et le 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.

2.3.7. Le risque remontées de nappe

Le BRGM en partenariat avec l'Etat a élaboré en 2019 une carte nationale de sensibilité aux remontées de nappes qui permet de localiser les zones où il y a de fortes probabilités d'observer des débordements par remontée de nappe. La réalisation de cette carte s'appuie sur une méthodologie qui comporte de nombreuses incertitudes (faible fiabilité de la méthode sur le département des Pyrénées-Atlantiques), qui ne la rend exploitable qu'à une échelle inférieure à 1/100000^{ème}. Il est précisé que cette carte apporte des indications sur des tendances mais ne peut être utilisée localement à des fins de réglementation.

La partie du site étudié est susceptible d'être affectée par un risque lié aux remontées de nappes. Ce risque est identifié comme moyen sur les parcelles étudiées (orange : zones potentiellement sujettes aux inondations de cave).

2.3.8. Les risques liés aux périmètres de captage des eaux destinées à la consommation humaine

Le site d'étude est situé à proximité d'un point de captage des eaux destinées à la consommation humaine. Si les terrains étudiés ne sont pas situés à l'intérieur des périmètres de protection immédiate ou rapprochée qui entraînent des prescriptions réglementaires, ils sont toutefois situés dans la zone sensible localisée à proximité 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.

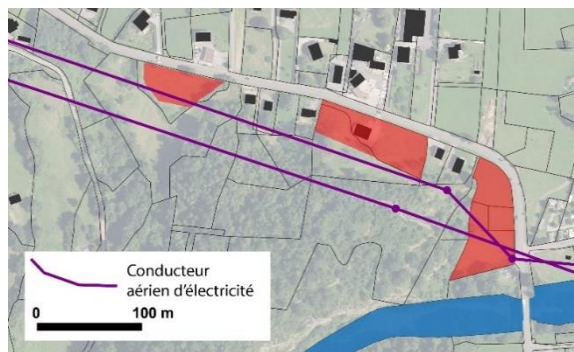
2.3.9. La signalétique

Le long de la route départementale, la signalétique liée à la présence des deux stations-service 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.

2.3.10. Le conducteur aérien d'électricité et les ondes radioélectriques

Deux parties du secteur étudié sont concernées par le passage à leur aplomb de deux lignes de conducteur aérien d'électricité (Ligne Hourat – Piquage Espalungue de puissance 63 kV), ce qui peut induire un risque pour les populations séjournant à proximité du fait des champs électriques et électro-magnétiques.

S'il n'existe pas d'effet sanitaire prouvé concernant la dangerosité des champs magnétiques à basse fréquences produits par les lignes électriques à haute tension, l'Agence Nationale de Sécurité Sanitaire (ANSES) recommande toutefois, par précaution, de limiter l'exposition et le nombre de personnes sensibles autour de ces lignes à hautes tension. L'implantation d'établissements accueillant des personnes sensibles (hôpitaux, écoles...) sera donc déconseillée sur ces secteurs.



2.4. LES NUISANCES

Le site d'étude est relativement épargné par les nuisances olfactives, visuelles et sanitaires. De plus, les terrains sont desservis par les réseaux d'eau, d'électricité et d'assainissement en limites 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.

2.4.1. Les 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 énonce que "dans chaque département" le Préfet recense les infrastructures de transport terrestre et les classe 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 m
2	$76 < L \leq 81$	$71 < L \leq 76$	d = 250 m
3	$70 < L \leq 76$	$65 < L \leq 71$	d = 100 m
4	$65 < L \leq 70$	$60 < L \leq 65$	d = 30 m
5	$60 < L \leq 65$	$55 < L \leq 60$	d = 10 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.

2.4.2. La qualité 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 (NO₂). 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_x) 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 concerné, elles doivent donc être étudiées avec précaution.

Les différents types de polluants identifiés sont :

- Les oxydes d'azotes NO_x et le dioxyde de soufre SO₂ 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 10 µm ou PM10 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 PM10 et PM2.5.
- L'ammoniac NH₃ 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_2 lié à la combustion d'énergies fossiles (entre 5000 et 10000 t), principal gaz à effet de serre émis,
- le méthane CH_4 lié aux décharges, à l'agriculture à l'élevage et à certains procédés industriels (moins de 1000 t),
- le protoxyde d'azote N_2O généré par l'agriculture, l'utilisation d'engrais et de procédés industriels (moins de 1000 t),
- les gaz à effet de serre fluorés (HFC, PFC, SF_6) liés à l'utilisation de sprays et de procédés industriels de réfrigération et le trifluorure d'azote NF_3 lié à la fabrication de composants électriques (production inconnue).

Sur le site 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. LA PRESENTATION ET LA JUSTIFICATION DU PROJET

3.1. LES ENJEUX D'AMENAGEMENT

La présente étude vise à fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues à l'article L.111-6 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 site de Gerp situé en entrée de ville sud 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 et de programmation précisera les nouvelles règles d'implantation à promouvoir dans ce secteur.

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

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

3.2. LES PRINCIPES D'AMENAGEMENT RETENUS

Il est proposé le maintien d'une bande d'inconstructibilité pour les bâtiments de 10 m par rapport à l'axe de la RD934, en lieu et place du recul légal de 75 m 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 et paysager.

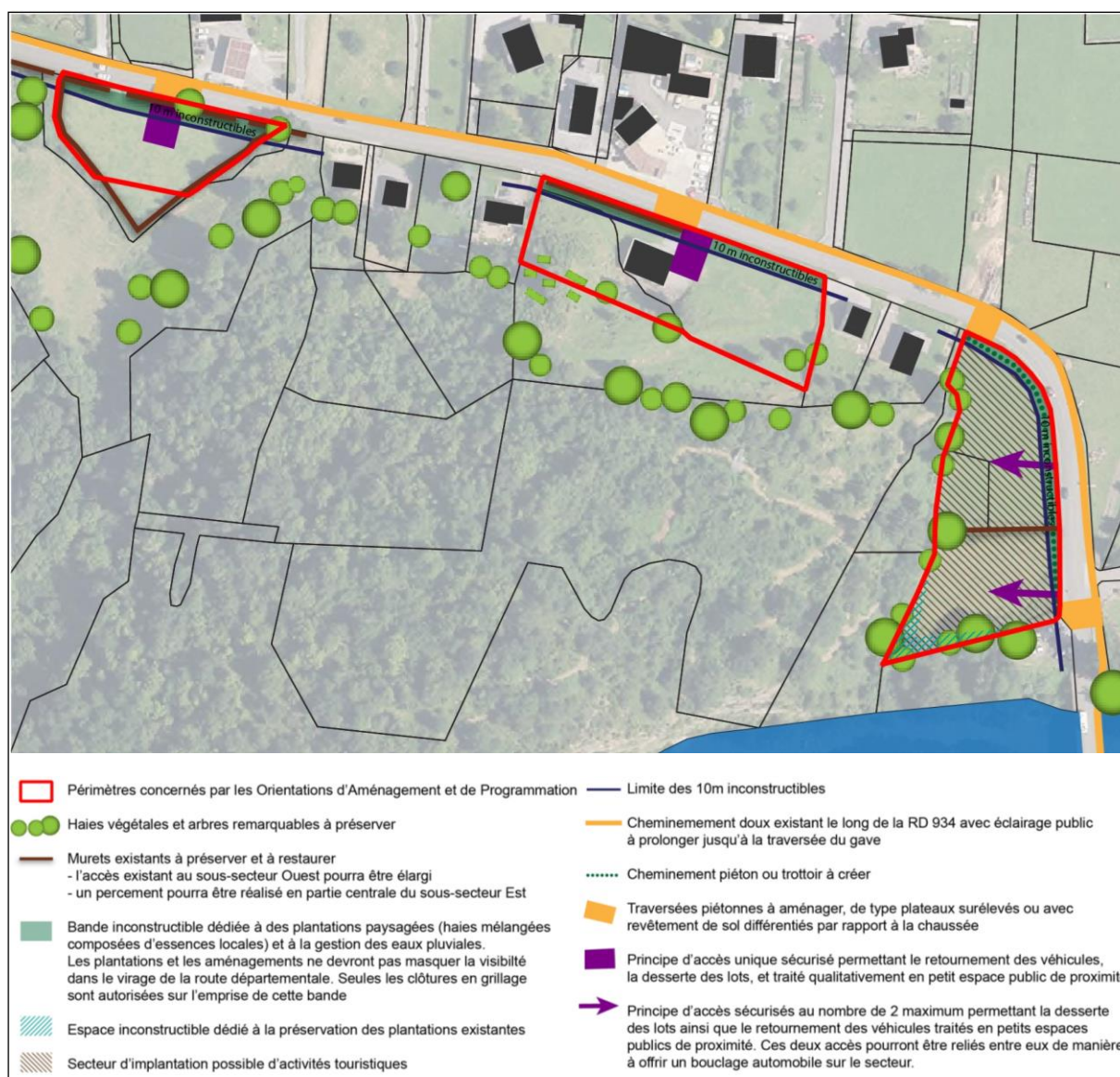


Schéma d'aménagement de l'orientation d'aménagement et de programmation du quartier de Gerp.
Réalisation : APGL.

3.3. LA 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

3.3.1. La prise en compte de la qualité urbaine

- **La composition générale et la séquence d'entrée de ville**

L'aménagement du secteur de l'entrée de ville Sud de Laruns s'inscrira en transition souple entre les espaces naturels et agricoles et les espaces urbanisés résidentiels du centre bourg.

Pour cela, l'implantation du bâti avec un recul de 10 m minimum par rapport à la RD 934 permettra de maintenir une frange paysagée rappelant le caractère agricole traditionnel sur le secteur. Les plantations paysagées seront de type haies végétales mélangées ou arbres remarquables isolés. Cette bande aménagée permettra également la gestion paysagée des eaux pluviales. La perception d'alignement sera maintenue notamment sur le secteur central et sur le secteur ouest par la préservation et la restauration des murets en galets existants.

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

L'aménagement du secteur permet ainsi de densifier la partie sud de la zone urbanisée du bourg tout en composant une entrée de ville qualifiée pour la ville, en cohérence urbanistique et paysagère avec son environnement large.

La séquence de transition entre les zones agricoles ou naturelles situées en périphérie du bourg de Laruns et les zones urbaines sera traitée de manière douce. L'ambiance paysagère naturelle et agricole sera maintenue avec la constitution de haies végétales en bordure de la route départementale et le caractère urbain existant au nord de la RD 934 sera affirmé avec la création de traversées piétonnes sécurisées et le prolongement de l'éclairage public jusqu'au pont qui traverse le gave.

- **La destination des constructions**

Les terrains étudiés sont destinés à une vocation principale d'habitat dans ce quartier à caractère essentiellement résidentiel. Pour le secteur situé le plus à l'est du terrain, d'autres destinations pourront toutefois être autorisées. Les activités touristiques seront admises sur ce périmètre. Cela pourra ainsi permettre la création d'un point d'accueil et d'une aire de stationnement en lien avec un projet de tyrolienne. L'accueil d'activités touristiques en entrée sud du bourg de Laruns participera à l'ambiance urbaine du secteur.

- **L'accès**

Le nombre d'accès sur le périmètre d'étude depuis la route départementale sera limité :

- Un accès au secteur ouest depuis la route départementale 934, au niveau du portail existant dans le muret ;
- Un accès au secteur central depuis la route départementale 934 au niveau de l'accès existant sur la parcelle cadastrée AP n°55 ;
- Deux accès au secteur Est depuis la route départementale 934.

La création de nouveaux accès sur le périmètre d'étude depuis la route départementale sera donc limitée au secteur Est. Les accès existants aux secteurs Ouest et centre seront sécurisés, réaménagés et valorisés, ils ouvriront chacun sur un petit espace de proximité qui permettra la desserte des constructions nouvelles. Les accès directs aux constructions depuis la RD 934 seront interdits.

La dimension limitée des secteurs étudiés et le nombre réduit de logements pouvant y être implanté ne permet pas la création de bouclages automobiles à l'intérieur des secteurs. Le fonctionnement viaire de chaque secteur pourra ainsi se faire par une voie en impasse dont l'aire de retournement sera traitée de manière qualitative en petit espace public de proximité. La longueur de ces voies restera fortement limitée et l'ambiance urbaine se rapprochera plus d'un accès élargi traité qualitativement et permettant le retournement de véhicules que de réelle voie de circulation se terminant en raquette de retournement.

- **Le stationnement**

Les stationnements à l'intérieur du périmètre seront traités à la fois sur le terrain des opérations et au niveau des accès mutualisés pour les nouvelles constructions, 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.

- **La signalétique**

Le caractère urbain du périmètre d'étude sera renforcé par la mise en place de traversées sécurisées permettant la mise en valeur du cheminement piéton (trottoir) existant d'un côté de la route départementale. Ces traversées pourront être traitées sous la forme de plateaux surélevés ou bénéficieront d'un revêtement de sol contrasté par rapport à la voirie. L'alignement de candélabres destiné à l'éclairage public sera également prolongé à l'est jusqu'au pont pour apporter un caractère urbain au secteur.

Si la signalétique peu qualitative des deux stations-service ne peut pas être encadrée par la présente étude, son impact banalisant dans le paysage sera atténué par des aménagements paysagers qualitatifs. Il s'agit ainsi de modifier la perception de ce territoire et de le doter des attributs propres à la lecture du paysage plus urbain.

3.3.2. La prise en compte de la qualité paysagère

- **La conservation des vues existantes depuis la RD 934 et l'insertion dans le grand paysage**

La hauteur maximale des constructions projetées ne devra pas excéder 11m au faîtage depuis le point le plus bas du terrain naturel. Les constructions étant implantées sur les parties relativement plates des terrains, en contrebas du relief, leur impact dans le grand paysage sera limité. La perception de l'entrée / sortie de ville fortement marquée par la présence d'un boisement sur une pente proche de la route départementale et au relief relativement raide, ne sera donc pas perturbée par les constructions et conservera son caractère naturel.

- **La végétation**

L'aménagement paysagé de la bande inconstructible des 10 m le long de la route départementale permettra de conserver une ambiance végétale qualitative rappelant le caractère traditionnel agropastoral des terrains étudiés. De la même manière, quelques arbres isolés remarquables identifiées dans l'Orientation d'Aménagement de Programmation devront être conservés.

En effet, la frange végétale devra être le support de plantations variées de type haies végétales mélangées, haies bocagères ou arbres remarquables isolés. Les essences végétales locales et celles rappelant les ambiances paysagères de montagne (buis, séquoia, ...) seront privilégiées en bordure 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 et pourra également rappeler la présence traditionnelle de fossés le long de la route départementale.

Par ailleurs les masses végétales présentes en fond des terrains, en limites et en pied de talus seront conservées et préservées. Elles participeront à l'insertion paysagère harmonieuse des futures constructions dans le grand paysage.

3.3.3. La prise en compte de la qualité architecturale

- **La volumétrie**

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 11 m au faîtage 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 site.

- **L'implantation et les orientations**

L'orientation Nord / Sud des constructions sera privilégiée. En effet, elle s'inscrit dans la géométrie du secteur et permettra de valoriser les apports solaires et d'améliorer l'efficacité énergétique des bâtiments.

Pour les implantations de bâtis sur un terrain en pente, 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.

Etant donné la fonction d'entrée de ville du secteur, les façades visibles depuis la RD934 devront être traitées qualitativement et non comme des arrières de bâtiment.

- **Les caractéristiques 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, notamment concernant les façades (composition, percements, ...), les toitures (pentes et matériaux), les clôtures ou encore les teintes.

3.3.4. La 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 site ne sera pas significative et n'aura pas d'incidence majeure sur le fonctionnement du secteur.

Par ailleurs, les aménagements urbains prévus en entrée d'agglomération et la création de plusieurs traversées piétonnes permettront de ralentir la circulation sur ce site et donc de limiter les nuisances. Une bande de 10 m de retrait par rapport à l'axe central de la voirie restera inconstructible pour les bâtiments afin d'assurer un éloignement entre la voie et les constructions projetées.

La création d'une frange paysagée végétale ainsi que la préservation et le renforcement des haies végétales existantes en limite des secteurs permettront également de diminuer les nuisances sonores des constructions préservées par des masses végétales.

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'isolation 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.

- **La qualité 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 devrait pas engendrer d'évolution notable de ces émissions sur le territoire.

La réduction de la vitesse de circulation due à la mise en place de traversées piétonnes sur le site participera également à limiter la pollution atmosphérique à proximité du site.

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 secteur. La végétation présente contribuera à la qualité de l'air, à la fixation du carbone et à l'arrêt des poussières.

3.3.5. La prise en compte de la sécurité

- **Le trafic routier**

Comme vu précédemment, l'augmentation du trafic routier sur la RD 934 sera limitée sur le secteur. Les enjeux essentiels de la sécurisation de la route départementale au niveau du site concernent donc le respect de vitesse limite de circulation sur cet axe et la sécurisation des intersections existantes réaménagées.

Le passage d'un pont et le tracé de la route départementale avec la présence d'un virage le long du secteur Est peuvent actuellement inciter au ralentissement dans le sens entrée de ville depuis le Sud. Pour autant, la route départementale qui est quasi rectiligne devant les autres terrains étudiés peut inciter à l'accélération. Le panneau d'entrée de ville situé en amont de la traversée du Gave limite la vitesse de circulation à 50 km/h. La présence de ce panneau n'est accompagnée d'aucun aménagement urbain.

Sur le site étudié la présence d'un trottoir, d'éclairage urbain et de nouvelles traversées piétonnes aménagées participeront pourtant à la perception urbaine des abords du site et ainsi à la réduction de la vitesse des véhicules motorisés. La présence de constructions aux abords de la route départementale donnera également à cet axe un caractère urbain plus que routier. L'entrée de ville sera plus facilement perceptible par les automobilistes et les usagers de la route qui réduiront naturellement la vitesse sur ce secteur.

Enfin, la sécurisation du trafic routier sera également améliorée avec l'élargissement et la sécurisation des accès existants à chaque secteur, ce qui permettra une amélioration de la visibilité en entrée et en sortie du site.

La prise en charge de ces aménagements urbains et de la sécurisation du réseau viaire fera l'objet d'un effort commun de la part des aménageurs du site, de la commune et du département.

- **Les cheminements doux et les transports en commun**

L'aménagement des secteurs étudiés et la création de traversées piétonnes de la route départementale permettront de mettre en valeur le trottoir existant et participeront à la qualification de la route départementale en voie urbaine et à la mise en sécurité des modes de déplacements doux.

La ville de Laruns dispose d'un arrêt de bus de la ligne 524 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 site et ainsi de participer à la sécurisation et à la diminution des nuisances liées au réseau viaire.

- **Les réseaux**

Le site d'étude est desservi en limite de la zone et en capacité suffisante par le réseau d'eau potable, d'assainissement collectif, et par le réseau électrique de moyenne et basse tension. Les autres réseaux (téléphonie, incendie) sont situés à proximité ou desservent déjà en partie le site. 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.

Concernant l'accès des secours, les voiries à l'intérieur du site 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 (DECI) est insuffisante sur le site, des Points d'Eau Incendie (PEI) supplémentaires seront mis en place par la commune.

- **La gestion des eaux pluviales**

Dans ces secteurs non desservis par le réseau collectif des eaux pluviales, les eaux de pluie 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 de pluie (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 m² 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.

- **L'aléa retrait – gonflement des argiles et le 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, ...).

4.LA CONCLUSION

Le projet d'aménagement de l'entrée de ville sud de Laruns répond aux préconisations de l'article L.111-8 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 à ces exigences.

Les dispositions cumulées du règlement et de l'Orientation d'Aménagement et de Programmation sur le périmètres étudiés visent à satisfaire aux objectifs définis à l'article L.111-8 du C.U. sur ce site pour que la mise en œuvre du projet s'intègre de manière qualitative dans son environnement immédiat d'entrée de ville.