

## 3. ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION (OAP)

### 3.1 OAP sectorielles

#### 3.1.3 OAP Communes périurbaines

##### 3.1.3.d OAP Sud Gan (Bosdarros, Gan)



**Plan Local d'Urbanisme Intercommunal**

**Approuvé en conseil communautaire le 19 décembre 2019**

**Dernières évolutions : Modifications n°3 et n°4, le 19 décembre 2024**

# SOMMAIRE

<b>SECTEUR SUD</b> .....	1
1. Caractéristiques du secteur.....	3
2. Schéma de secteur et orientations générales.....	4
3. La mise en œuvre des opérations d'aménagement.....	7
4. Les OAP par commune .....	8
<b>4.1. Commune de Bosdarros</b> .....	8
a. Secteur Sud du bourg .....	11
b. Secteur Péhourticq .....	16
c. Secteur Lotissement Les Pyrénées .....	20
d. Secteur Zone artisanale.....	25
<b>4.2. Commune de Gan</b> .....	27
a. Le renforcement de la centralité.....	29
b. Le secteur Baudot.....	32
c. Le secteur Lannegrand Miqueu.....	36
d. Entrée de ville : nord de Gan.....	41
e. Entrée de ville : route d'Oloron.....	43
f. Entrée de ville : quartier haut de Gan.....	58
g. Le secteur lieu-dit Le Béarn .....	59
h. Le site fossilifère .....	60

## 1. Caractéristiques du secteur

Dans un territoire rural se développe un **secteur structurant pour l'armature urbaine** puisqu'il articule l'entrée Sud de d'agglomération autour de la RN134 (axe viaire majeur). Marquées par **les paysages agricoles des coteaux de l'entre deux gaves**, les communes de **Bosdarros et de Gan** partagent un patrimoine paysager de premier ordre. La mosaïque du parcellaire agricole mêlant viticulture, cultures céréalières et prairies, le tout souligné par un réseau écologique riche (de microvallées et de boisements tels que ceux de la vallée de Las Hiees, du Miqueu ou du Soust par exemple) fondent son identité et un terroir support d'une économie agricole toujours dynamique, mais aux réalités contrastées.

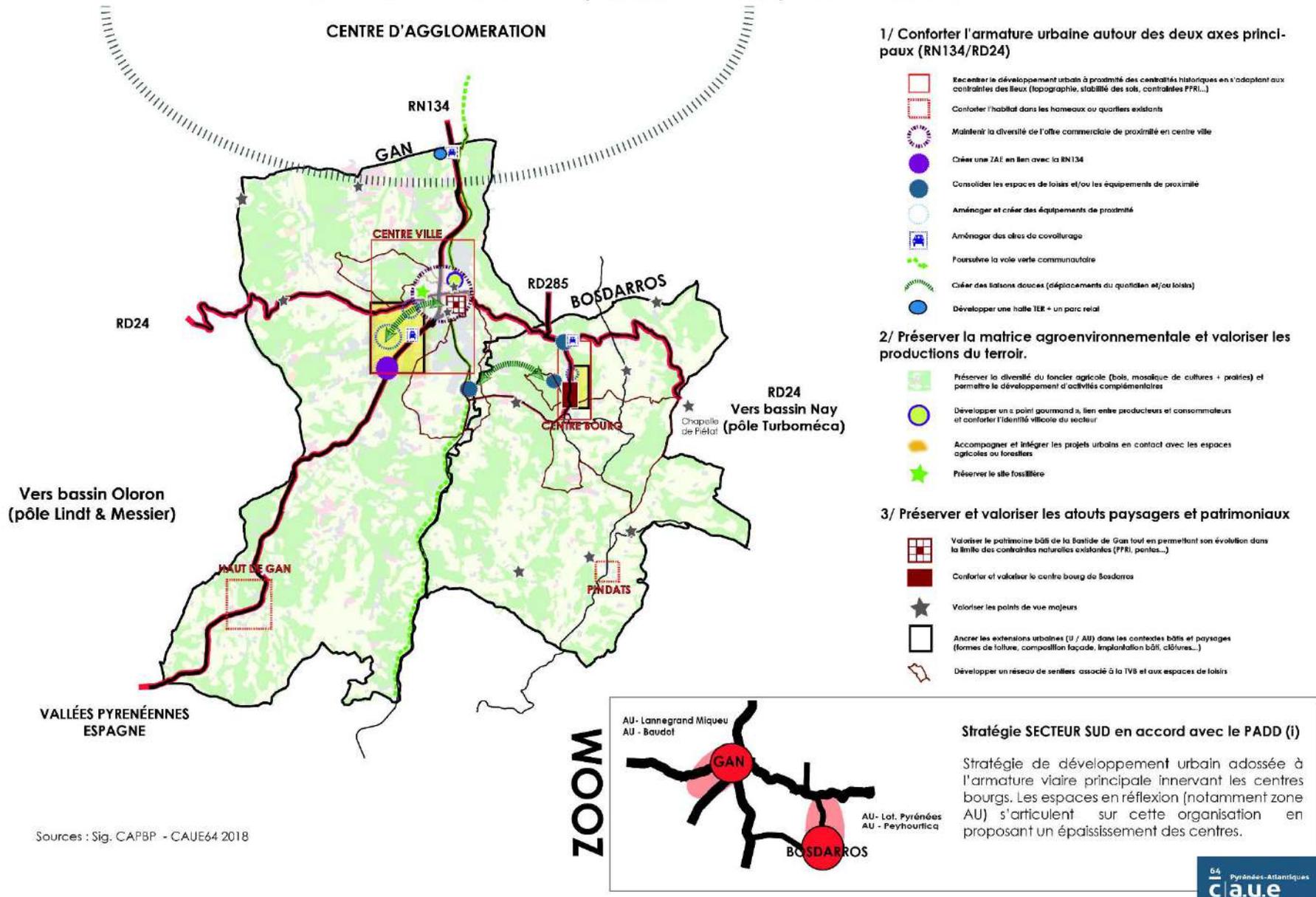
La ressource paysagère est aussi le support d'usage de loisirs de proximité. Cette nature accessible fait partie intégrante de la qualité de vie recherchée par les candidats à l'accession à la propriété. Les deux communes ont su préserver un maillage d'espaces naturels et de circuits pédestres dont la valeur d'usage permet aujourd'hui d'envisager des projets d'interconnexions (lien entre le bois de Bosdarros, le site d'accrobranche et l'espace sportif de Gan). Le projet de voie verte qui redessine l'entrée de ville de Gan participe à lier les territoires tout en proposant des mobilités nouvelles dans un territoire fortement marqué par les transits routiers.

**Cette situation d'interface, à la croisée des transits du quotidien** (vers le cœur de ville, vers les pôles d'emplois industriels de Nay ou d'Oloron Ste Marie) **et des transits touristiques ou logistiques** vers les vallées pyrénéennes est un atout de développement économique (notamment pour l'artisanat local) en complémentarité des espaces existants centralisés dans le cœur de Pays. Dans ce complexe routier, **la RN134 est un enjeu urbain en soi** de restructuration et de vitalisation (effet sur les lisières, intégration des mobilités douces, développement d'espaces de covoiturage, lien avec les transports en commun...) en tant qu'entrée sud de l'agglomération.

Dans cette situation de porte d'entrée, **Gan constitue une véritable polarité structurante visée au SCoT du Grand Pau (pour ses services de proximité, ses commerces) rayonnant sur un large bassin de vie**. L'interrelation et la proximité avec le cœur de Pays stimulent son développement et sa démographie notamment sur des secteurs péricentraux moins contraints par les risques naturels. La demande vers de l'habitat individuel est récurrente, et de nombreux lotissements résidentiels se glissent dans les pentes avec une intégration au site plus ou moins réussie. Quelques opérations plus collectives viennent néanmoins en contrepoint, en proposant de nouvelles formes architecturales. L'accueil de jeunes ménages est un enjeu prioritaire partagé dans ce territoire marqué par de grands logements individuels, souvent difficiles à faire évoluer. Le potentiel de renouvellement urbain dans la bastide de Gan apparaît comme une alternative crédible pour organiser un parcours résidentiel, mais ce dernier est à évaluer par rapport à la gestion des risques inondation (PPRI du Neez).

## 2. Schéma de secteur et orientations générales

### Schéma - Secteur SUD (Bosdarros - Gan) - V.4 - Ateliers PLUi



## **La protection des paysages**

**ZOOM sur les lisières<sup>1</sup> et les limites<sup>2</sup> à protéger, à requalifier ou à créer dans le secteur**

---

<sup>1</sup> Lisière : Les lisières sont des espaces de transition entre deux milieux (urbain/non urbain). Elles forment une transition physique et/ou visuelle des espaces urbains vers les espaces agricoles ou naturels. Une lisière est dite « constituée » lorsque l'espace de transition est accessible aux habitants et support d'interactions et d'usages. Elles ont une épaisseur qui permet d'aménager des espaces partagés de qualité, qui peuvent être des espaces d'agrément, de loisirs, de liaison, de passage, ou encore des fenêtres sur les paysages agricoles ou naturels environnants. Elles constituent par ailleurs des espaces de conciliation entre des usages destinés aux habitants, un lieu de travail pour les agriculteurs ou un sanctuaire de nature.

<sup>2</sup> Limite : Les limites ne présentent pas ou peu d'épaisseur et ne sont pas accessibles. Linéaires, elles marquent une délimitation, voire une séparation, entre les espaces urbanisés et les espaces agricoles ou naturels. Lorsqu'elles sont pensées et traitées, les limites constituent une enveloppe de qualité pour l'urbanisation : mur, haie, fossé, ...

## ZOOM SECTEURS À ENJEUX PRIORITAIRES CADRANT SUD

### GAN / BOSDARROS

- A PRÉSERVER : Lisières constituées le long du ruisseau le Neez, en frange d'espaces agricoles et de coteaux boisés, au contact de zones à urbaniser à vocation économique

- À REQUALIFIER : Franges de lotissements pavillonnaires et de zones d'activités aux limites dégradées ou non traitées perceptibles depuis les axes principaux

- À CRÉER : Lisières de la future zone à urbaniser à vocation d'habitat et d'activités

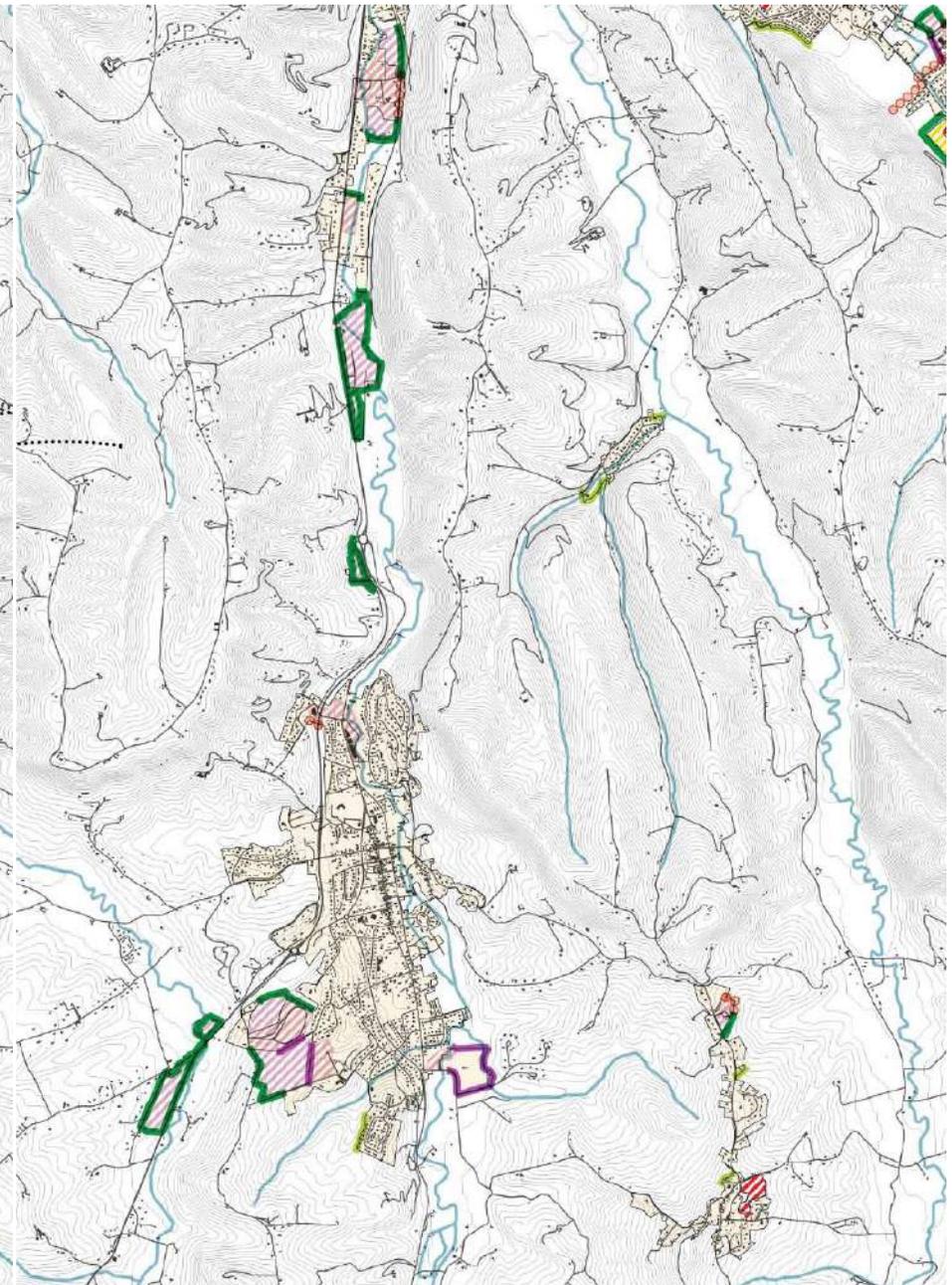
-  Lisières existantes à protéger
-  Lisières existantes au bord des zones AU / à protéger
-  Limites urbaines à requalifier
-  Futures lisières et limites à créer
-  Zones potentiellement urbanisables
-  Tissu Urbain Constitué



1/40000e



0 1 2 km



### **3. La mise en œuvre des opérations d'aménagement**

Les orientations d'aménagement et de programmation (OAP) visent à définir des intentions d'aménagement sur un secteur donné afin de garantir un développement cohérent des quartiers à enjeux de la commune. L'ensemble des OAP s'appuie sur le guide transversal 3.1.1 pour favoriser un urbanisme de qualité.

Le développement des zones faisant l'objet d'orientations d'aménagement et de programmation sera organisé dans le temps. En effet, les zones situées les plus près du centre-bourg ou du centre-ville de chaque commune seront urbanisées de manière prioritaire.

En compatibilité avec le Programme Local de l'Habitat, la diversification de l'offre de logements est appréciée différemment à Gan (commune soumise aux obligations de la loi SRU) et à Bosdarros. A l'échelle du secteur Sud, les objectifs de production sur 10 ans s'élèvent à environ 85 logements locatifs sociaux et 60 logements en accession abordable (dont 10 logements locatifs sociaux et 10 logements en accession abordable à Bosdarros). Le développement de cette offre abordable s'inscrira dans une géographie préférentielle marquée par les cœurs de bourgs, ou centres ville, une desserte en transport en commun, la proximité des équipements et services. Le bilan du PLH permettra d'actualiser et d'ajuster les zones à développer et de définir de nouvelles priorités.

De plus, le développement de ces zones dépendra des capacités de traitement des effluents par les systèmes d'assainissement et s'inscrira dans le calendrier de mise en œuvre programmée des systèmes d'assainissement validé dans le schéma d'assainissement de la CAPBP.

## **4. Les OAP par commune**

### **4.1. Commune de Bosdarros**

Bosdarros se situe à une quinzaine de kilomètres au Sud de Pau, dans un espace rural vallonné et façonné par l'activité agricole. On y accède en passant par Gan, suivant les départementales 834 puis 24, ou par Gelos en traversant la D37, la D209 et enfin la RD285. De fait, sa proximité de l'agglomération paloise et des services offerts par Gan plus particulièrement, ses paysages champêtres de qualité, son école, sa crèche donnent à cette commune rurale des atouts appréciés pour les candidats à l'accession à la propriété. Elle connaît par conséquent une augmentation croissante de sa population essentiellement par du développement résidentiel pavillonnaire.

La configuration urbaine de Bosdarros répond à une typologie de village-rue carrefour avec la particularité de s'adapter à la pente, puisque l'urbanisation se développe sur deux lignes de crête, le long de la RD285 et de la D24 menant à Gan, protégeant ainsi les pentes les plus douces à l'Est pour l'activité agricole.

Le point de convergence des chemins est marqué par l'Eglise Saint-Orens classée aux monuments historiques depuis le 02/07/1987.

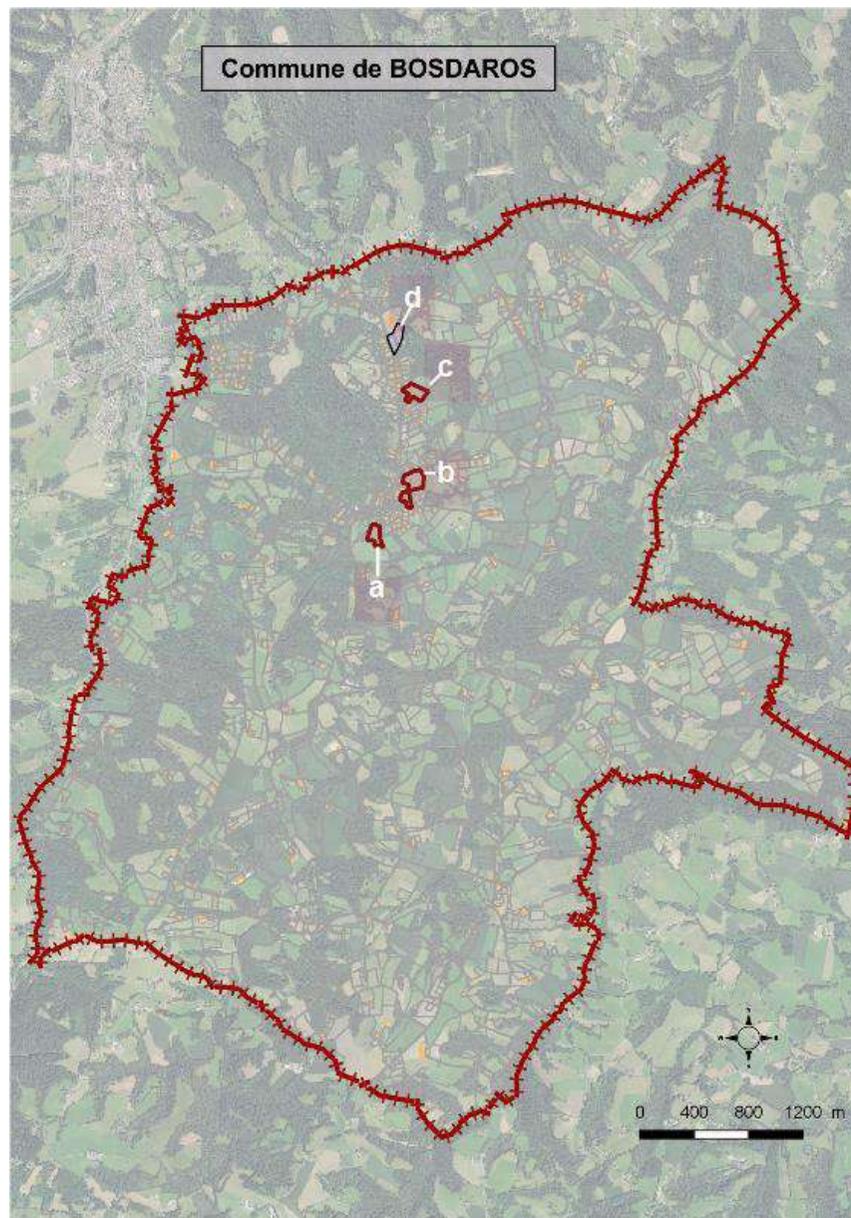
Ce n'est qu'en 1963 que le premier lotissement pavillonnaire voit le jour à lieu-dit Trébessot (aux limites de Gan) dans un secteur boisé déconnecté du centre bourg. En 1988, la construction de la salle polyvalente et l'aménagement de la Place Parlange en parking (à la croisée de l'école et de l'Eglise) permirent de fixer les deux polarités actuelles de Bosdarros, étirant le bourg le long de la RD285. S'y développent aujourd'hui une série de divisions foncières pavillonnaires dessinant ainsi un corridor urbain. Plusieurs autres projets viendront conforter le centre-bourg à savoir : la création du restaurant Labarthe, la réhabilitation de la maison Pardheilla en 2 appartements sociaux, la construction du réseau d'assainissement collectif, la création d'un lotissement communal et enfin l'extension de l'école communale et sa cantine.



Fig. 3 &4- Architecture vernaculaire - Source : © CAUE64



Fig. 5&6 - Paysages urbains résidentiels et architecture contemporaine - Source : © CAUE64



a. Secteur Sud du bourg

**CONTEXTE**

L'objectif est la réalisation à court terme de nouvelles habitations permettant de favoriser des liens fonctionnels avec le bourg, des circulations douces et de construire du bâti en continuité des structures existantes. Le secteur Sud du bourg se trouve dans le prolongement du centre bourg ancien de Bosdarros.

***Desserte viaire***

Le secteur est compris entre la Rue Pierre Bidau et le Chemin de Rébénacq. La Rue Pierre Bidau est l'axe structurant de l'urbanisation du bourg. Elle permet de relier le centre aux différents quartiers. De par son gabarit, elle ne présente aucun aménagement spécifique pour la circulation des piétons (absence de trottoir). Cependant, la rue est marquée par des ralentisseurs, des séparateurs centraux et une limitation à 30km/h qui visent à limiter la vitesse lors de sa traversée. Ces aménagements de voirie qualifient le cœur du bourg et tendent à imposer une tranquillité villageoise.

Le Chemin de Rébénacq, quant à lui, limite la zone sur sa partie Nord et permet une liaison vers la commune de Rébénacq et de Gan. Il souffre lui aussi d'un faible gabarit pour permettre le développement de circulations piétonnes sécurisées.

Enfin, le chemin rural reliant sur sa partie Ouest la rue Pierre Bidau et le chemin de Rébénacq est un chemin piéton de traverse, véritable potentiel à exploiter.

Objectifs :

- Poursuivre le principe d'aménagement de la voie Pierre Bidau près de la zone visée par l'OAP.
- Intégrer dans ce réseau viaire existant l'aménagement en proposant une entrée via les rues de Rébénacq et Pierre Bidau.
- Conserver le chemin rural et l'intégrer dans le cadre de l'aménagement de la zone.

***Réseaux***

La zone est desservie par l'ensemble des réseaux dont l'assainissement collectif.

Objectif : Dimensionner les réseaux en fonction du nombre de nouveaux ménages.

### ***Paysages et environnement***

Secteur marqué par une forte pente et délimité par une ligne végétale formée de petits arbustes le long de la rue Pierre Bidau. Au Nord et l'intérieur quelques spécimens d'arbres subsistent. Objectif : Conserver les structures boisées afin d'instaurer un espace de tranquillité au sein du secteur et inscrire l'aménagement dans le contexte végétal qui englobe le centre bourg.

Traiter la question de la gestion des eaux pluviales (diminution des rejets, stockage, imperméabilisation...)



SERVITUDES : inscrit dans le périmètre de covisibilité des monuments historiques (Eglise Saint Orens, inscrite à l'inventaire des monuments historiques)



## **ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION**

### ***Périmètre et phasage***

Surface totale : environ 1.4 ha

### ***Insertion architecturale, urbaine et paysagère***

L'objectif est de proposer une compacité du bâti dans le but de réduire l'impact sur l'assiette foncière et la consommation énergétique des futurs ménages. Pour cela, la construction de maisons de type R+1 (rez-de-chaussée + 1 étage) en forme de rectangle ou de carré sera privilégiée. La densité foncière du secteur visée sera de l'ordre de 8 logements à l'hectare. Les constructions futures devront promouvoir l'architecture bioclimatique en favorisant l'implantation des pièces de vie exposées au Sud afin de permettre une utilisation optimum de la lumière naturelle et de l'énergie solaire. Les garages individuels seront intégrés dans le volume principal de l'habitation. Le plan de composition urbain devra éviter la création de masques occasionnés par des ombres portées entre les constructions pour éviter tous les effets défavorables à l'emploi de l'énergie solaire. Dès que l'opportunité se présente, le but sera de favoriser l'intégration des énergies renouvelables. La responsabilité du maître d'ouvrage est engagée au regard de la gestion des risques naturels et il lui est recommandé de recourir à une étude géotechnique préalable.

L'objectif sera de respecter l'ambiance rurale de la commune. Pour cela, les axes structurants du quartier devront être associés à une palette végétale variée garante d'un confort de vie et d'une atmosphère apaisante. En plus de cela, le but sera de favoriser la conservation des bandes boisées existantes. Par l'intermédiaire d'espaces verts collectifs, le lien social et les rencontres seront favorisés (espace ludo-récréatif). La haie champêtre en bordure de la rue Pierre Bidau sera préservée autant que possible.

### ***Mixité fonctionnelle et sociale***

Les logements envisagés seront constitués par de l'accession à la propriété et/ou par des logements locatifs

### ***Environnement et prévention des risques***

Dans un premier temps, le but sera d'inciter les ménages à réduire leur quantité d'eau rejetée. Il faudra pour cela, éviter l'accentuation du ruissellement généré par la pente et par l'imperméabilisation liée à l'urbanisation de l'espace. C'est pourquoi, il sera nécessaire de limiter les surfaces imperméabilisées et de gérer les eaux pluviales par l'installation de cuves de rétentions et / ou l'aménagement de noues, de fossés...Les besoins de stockage en eaux pluviales seront étirés tout au long du cheminement hydraulique plutôt que les concentrer en un point. Il faudra prévoir des dispositifs d'aménagements permettant le tri sélectif, des espaces de stockage des déchets ménagers mutualisés, ainsi qu'une démarche de compostage des déchets verts.

### ***Accès et desserte***

Les opérations d'aménagements réalisées dans la zone devront permettre de relier les habitations à la Rue Pierre Bidau tout en s'intégrant dans le maillage des liaisons routières existantes. Des circulations réservées aux piétons seront aménagées de façon à créer des parcours continus en dehors des chaussées circulées. Les voies devront éviter les sur-largeurs de chaussée, facteurs d'accélération de la vitesse automobile et d'imperméabilisation des sols. L'objectif est de gérer au mieux les déplacements entre le secteur et le centre-bourg. Lors de la mutualisation du stationnement, il faudra prévoir une bonne accessibilité pour les personnes à mobilité réduite. L'objectif est de réduire au maximum la place de la voiture dans le quartier. Il sera prévu du stationnement collectif essentiellement dédié aux visiteurs tandis que les nouvelles habitations pourront accéder, via la voirie interne, à un espace de stationnement privatif.





b. Secteur Péhourticq

L'objectif est la réalisation à court terme de nouvelles habitations majoritairement constituées de logements intermédiaires, permettant de favoriser des liens fonctionnels, des circulations douces, de construire du bâti en continuité des structures existantes intégrant les principes du développement durable, maintenir la vitalité et l'ambiance rurale du centre bourg.

**CONTEXTE**

***Paysages et environnement***

Le secteur présente une pente modérée. Il offre un paysage ouvert et des perspectives paysagères sur les Pyrénées.

Objectif : conserver les perspectives paysagères.

***Habitat***

Ce secteur marque l'entrée du centre bourg. Cette position lui donne un atout indéniable quant au développement de nouvelles habitations. L'urbanisation environnante se démarque du cadre architectural traditionnel béarnais par son implantation en retrait de la rue et par son développement pavillonnaire.

Objectif : Permettre la création d'une urbanisation en connexion avec l'environnement paysager et urbain existant, conserver la dynamique sociale du centre-bourg et son cadre de vie.

***Desserte viaire***

Le secteur est bordé au Nord par le chemin Péhourticq et au Sud par le chemin de Haut. L'accès est possible par ces deux chemins. Le Nord de ce secteur se situe dans un carrefour stratégique de desserte reliant le centre bourg à la D322. Il n'y a pas de marquage au sol et aucun aménagement pour les piétons et les vélos.

Objectif : Créer une liaison entre ces deux chemins et intégrer des cheminements doux.

***Réseaux***

La zone est desservie par l'ensemble des réseaux dont l'assainissement collectif.

Objectif : dimensionner les réseaux en fonction du nombre de nouveaux ménages.

SERVITUDES : inscrit dans le périmètre de covisibilité des monuments historiques (Eglise Saint Orens, inscrite à l'inventaire des monuments historiques)



**Habitations à proximité**



**Sortie du chemin Péhourticq sur la rue  
Pierre Bidau**



**Chemin du Haut**



**Habitations à proximité**



**Bande végétale, en bas de la parcelle, à  
préserv**



**Point de vue à conserver**

## **ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION**

### ***Périmètre et phasage***

Surface totale : environ 2.2 ha

### ***Insertion architecturale, urbaine et paysagère***

Les habitations seront majoritairement constituées de logements intermédiaires prenant en compte plusieurs critères essentiels.

L'espace est appropriable par les habitants, que ce soit par la présence de jardins, de terrasses ou de larges balcons, ou encore d'une entrée individuelle. Il doit offrir aux habitants un espace d'individualité.

La forme urbaine permet une densification et une bonne intégration de l'opération aux zones construites limitrophes, tant architecturalement qu'esthétiquement. Les volumes doivent avoir des proportions similaires à celles des bâtiments environnants. Cette transition en douceur peut aussi être assurée par des aménagements paysagers et des espaces verts entre les différentes formes urbaines présentes. L'habitat intermédiaire peut être constitué de maisons individuelles ou de petits collectifs à faible volumétrie. La densité foncière du secteur visée sera de 8 à 12 logements à l'hectare.

La performance énergétique sera recherchée, le recours aux énergies renouvelables sera privilégié. L'objectif est de renforcer la compacité du bâti et de favoriser les contacts entre les habitations pour réduire les surfaces en lien avec l'extérieur. La construction de maisons de type R+1 (rez-de-chaussée + 1 étage) en forme de rectangle ou de carré sera privilégiée. Le plan de composition urbain devra éviter la création de masques occasionnés par des ombres portées entre les constructions pour éviter tous les effets défavorables à l'emploi de l'énergie solaire. La responsabilité du maître d'ouvrage est engagée au regard de la gestion des risques naturels et il lui est recommandé de recourir à une étude géotechnique préalable.

L'objectif sera de respecter l'ambiance rurale de la commune et de préserver la diversité biologique, les espèces locales, les paysages ainsi que les écosystèmes naturels. Pour cela, les axes structurants le quartier devront être constitués d'une palette végétale variée garante d'un confort de vie et d'une atmosphère apaisante. En plus de cela, le but sera de favoriser la conservation des bandes boisées existantes. Les perspectives paysagères seront à conserver en évitant depuis le carrefour Péhourticq-Bidau d'obstruer les cônes de vues.

### ***Mixité fonctionnelle et sociale***

Le programme réalisé devra accueillir une offre de logements diversifiée se traduisant par le développement d'une offre de logements sociaux (en particulier de l'accession sociale) conformément aux définitions du Programme Local de l'Habitat en vigueur.

### ***Environnement et prévention des risques***

L'objectif est d'éviter l'accentuation du ruissellement généré par la pente et par l'imperméabilisation liée à l'urbanisation de l'espace. Il est également d'inciter les ménages à réduire leur quantité d'eau rejetée. Les eaux pluviales seront gérées tout au long du cheminement hydraulique plutôt que concentrées en un point, par l'aménagement de noues, de fossés, cuves tampon... L'aménagement de l'espace limitera les surfaces imperméabilisées et permettra de stocker temporairement les eaux grâce aux espaces verts. Il faudra prévoir des dispositifs d'aménagements permettant le tri sélectif, des espaces de stockage des déchets ménagers mutualisés, ainsi qu'une démarche de compostage des déchets verts

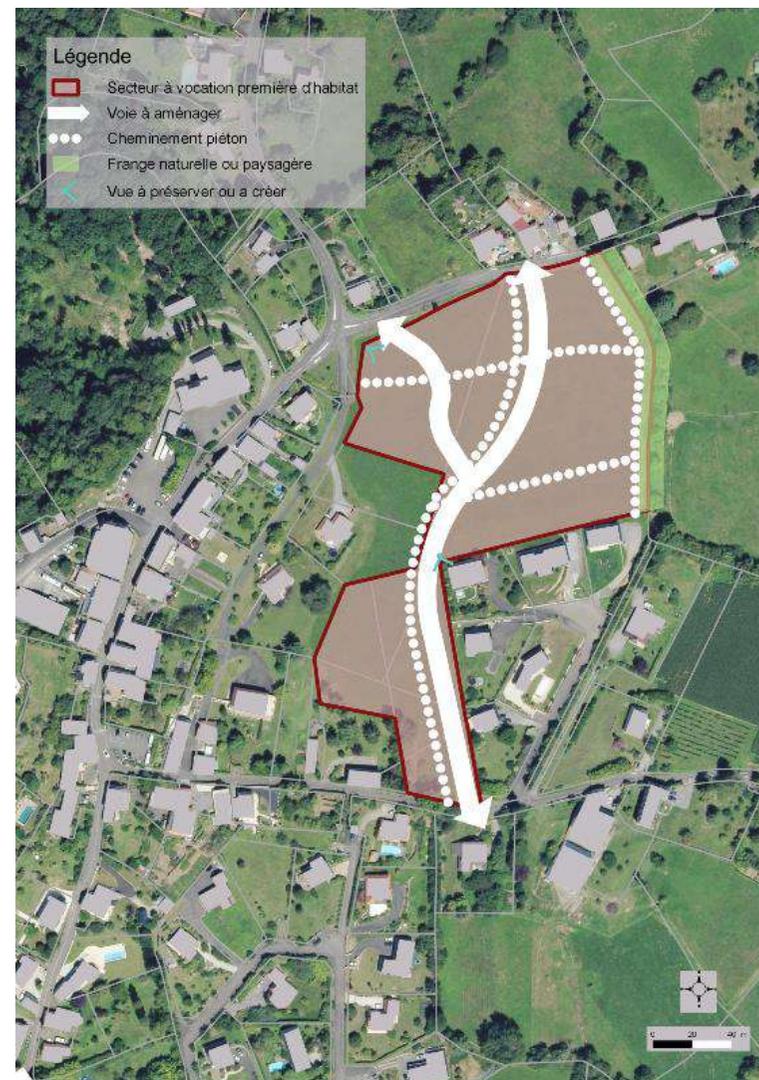
### **Accès et desserte**

L'objectif est de relier les nouvelles habitations au Chemin Pehourticq et au Chemin de Haut tout en s'intégrant dans le maillage des liaisons routières existantes. Il est aussi d'intégrer des cheminements doux de manière à rejoindre, le plus directement possible, les espaces de centralité du bourg. La connexion entre quartiers doit être privilégiée et notamment au regard du chemin piéton en sortie du lotissement la Fontaine. Situé à proximité du centre-bourg, le secteur devra faire l'objet d'aménagements permettant de réduire la place de la voiture au sein du quartier et devra donner priorité aux déplacements doux qui garantissent la sécurité des itinéraires. Ainsi, les voies internes devront obligatoirement intégrer des espaces de circulation dédiés aux piétons et aux cyclistes en dehors des chaussées. Elles devront éviter les sur-largeurs de chaussée, facteurs d'accélération de la vitesse automobile et d'imperméabilisation des sols. L'objectif est de gérer au mieux les déplacements entre le secteur et le centre-bourg.

L'objectif est de réduire au maximum la place de la voiture dans le quartier. Lors de la mutualisation du stationnement, prévoir une bonne accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.

### **Programmation**

L'aménagement pourra être réalisé en une ou plusieurs tranches.



c. Secteur Lotissement Les Pyrénées

**CONTEXTE**

Un secteur à proximité du lotissement « Les Pyrénées » est identifié dans ce plan afin d'étoffer la zone urbanisée sur des pentes plus favorables.

L'aménagement sur ce secteur devra :

- Préserver les réservoirs de biodiversité, conserver et améliorer les corridors fonctionnels et peu fonctionnels en développant la part de nature dans les projets d'urbanisation et en augmentant la biodiversité dans les milieux agricoles et urbains.
- Préserver les vues et les points de vue (notamment le point de vue remarqué depuis la crête de Piétat)
- Assurer une localisation une l'offre en habitat abordable au plus proche des centres bourgs et à proximité des équipements et services et permettant de développement des bâtis à haute qualité environnementale.



Fig. 14 - Potentiel foncier et vue sur les coteaux de Piétat - Source : © CAUE64

Le site à enjeu d'extension nécessitant une réflexion urbaine se situe en continuité immédiate du lotissement Les Pyrénées en plein cœur du corridor urbain de la RD285 et à proximité d'un espace public faisant office de zone de stationnement et d'espace de loisirs.

## **ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION**

### ***Insertion architecturale, urbaine et paysagère***

#### *Espaces publics et/ ou espaces collectifs :*

- Améliorer le traitement de la placette interne du lotissement pour en faire un point de rencontre entre l'existant et la greffe. Les délaissés enherbés sont autant de potentiels à reconsidérer. Un traitement sobre et largement végétalisé permettra d'intégrer la nouvelle voie à créer sur l'assiette du chemin agricole.
- Transformer les délaissés enherbés au droit des parcelles AC312/315 pour en faire du stationnement de proximité en limitant l'imperméabilisation (revêtement drainant, mélange terre-pierre engazonné à préférer).



Fig. 19 - Stationnement entrée du lotissement - Source : © CAUE64



Fig. 20 - Placette lotissement Les Pyrénées - Source : google maps

#### *Implantation et volumes :*

- Les constructions, par leur composition et leurs accès, doivent être adaptées à la nature et à la topographie du terrain et des accès (pente, orientation) ainsi qu'à l'environnement naturel et construit, proche et éloigné. Aussi les exhaussements et affouillements devront être limités par rapport au terrain naturel, et dans tous les cas, faire l'objet d'une remise en forme et du régalaage des terres. On privilégiera une implantation du volume principal sur la limite séparative Nord-ouest pour permettre de bénéficier de la vue et de l'ensoleillement en encastrant le volume dans la pente.

#### *Clôtures*

Encadrer les murs maçonnés et préférer les clôtures végétales

L'enjeu est d'intégrer le lotissement dans la pente. Qu'il soit utilisé en association avec d'autres matériaux ou qu'il soit le seul élément constitutif de la clôture, le végétal jouera un rôle fondamental dans l'interface entre espace privé et espace public. Il donne de l'épaisseur aux limites et anime la clôture par le choix des essences et la

juxtaposition de végétaux de différentes hauteurs. C'est souvent lui qui contribuera à qualifier dans le temps le paysage du quartier et lui donnera son identité en atténuant la rigueur de son organisation et les disparités du bâti. La clôture végétale doublée ou non d'une clôture légère apportera une réponse simple et économique à la question du traitement des limites en offrant une variété de formes et couleurs ainsi qu'une protection efficace. On privilégiera les haies en mélange aux essences variées qui, si elles sont plantées dans de bonnes conditions, offrent une croissance rapide et un entretien modéré.

### ***Mixité fonctionnelle et sociale***

Ce secteur est dédié à l'habitat. Les logements envisagés sont principalement constitués par de l'accession à la propriété.

### ***Environnement et prévention des risques***

#### *Développer des franges végétales entre l'espace agricole et la ou les nouvelles urbanisations*

- Créer en limite de la parcelle AC217, une haie de strate arbustive pour recréer le maillage agroforestier tout en gardant des percées visuelles sur les crêtes de Piétat et les Pyrénées.
- Poursuivre le principe d'une haie « limite » sur les futures urbanisations à l'Est.
- Préserver les principaux sujets arborés en limite de la parcelle AC217, notamment un arbre signal à l'angle de la parcelle AC316.

### ***Accès et desserte***

#### *Améliorer l'armature urbaine :*

- Connecter la greffe urbaine à l'existant via le chemin d'accès au droit de la placette de retournement du lotissement. Cette voie nouvelle au travers la parcelle AC 217 épousera le relief pour venir se connecter au chemin agricole et ainsi permettre un bouclage. De ce fait une section de ce chemin sera à aménager.
- Améliorer l'accessibilité par la RD285 avec l'aménagement des carrefours d'accès,

#### *Favoriser les déplacements piétons au cœur du quartier*





d. Secteur Zone artisanale

**CONTEXTE**

Le carrefour reliant les routes départementales desservant Gan et Gelos et le centre bourg de Bosdarros marque fortement l'espace et se positionne comme point d'ancrage d'une zone d'activités et impulse la qualification d'une entrée de bourg.

La zone se trouve dans un environnement urbain marqué par la diversité fonctionnelle des lieux : salle polyvalente, entrepôt communal. Ainsi, les activités artisanales et commerciales accueillies n'occasionneront que peu de nuisances sur l'habitat environnant. Ainsi, de par sa localisation, elle se positionne en tant que vitrine du bourg et permet de qualifier de manière plus structurante l'entrée du bourg. Cette zone s'appuie sur une délimitation végétale marquée qu'il sera nécessaire en partie de conserver. Les entrepôts communaux seront à repositionner pour permettre un aménagement de l'ensemble de la zone.



## **ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION**

L'orientation d'aménagement et de programmation vise essentiellement à situer les entrées dans cette zone et de veiller à maintenir une entrée de ville insérée dans le paysage.

### ***Périmètre et phasage***

Surface totale : environ 1.5 ha

### ***Insertion architecturale, urbaine et paysagère***

Le long de la Route du Village, il sera nécessaire de créer une transition paysagère afin de pacifier l'arrivée sur la zone d'activités et de proposer une entrée de bourg progressive entre l'espace de la salle polyvalente, la zone d'activité et l'habitat environnant.

Des lignes végétales sous forme de bosquets, seront créées entre les espaces de stationnements perpendiculaires à la Route du Village, afin de répondre à la logique des paysages en place.

Une bande végétale sera à conserver en bordure de zone :

- le long de la Route du Village avec une haie arbustive basse ou de moyenne hauteur
- sur la limite avec la salle polyvalente, une haie bocagère dense, haute à plusieurs strates : herbacée, arbustive et arborée.

Ces bandes végétales seront composées d'essences locales : noisetiers, cornouillers, aubépines, érables champêtres...

Des fenêtres visuelles seront maintenues sur les façades commerciales.

L'implantation du bâti ainsi que les aménagements paysagers prendront en compte la conservation et la mise en valeur des cônes de vues sur le bourg.

Entre les aires de stationnement, des plantations sont prévues sous la forme de bosquets de bouleaux et chênes verts, formant des masses perpendiculaires à la voie, à l'image des structures bocagères.

En bord de voie, une gestion de la signalétique sera proposée afin de minimiser l'impact publicitaire sur le panorama des Pyrénées en fond de scène.

### ***Accès et desserte***

L'aménagement du site tiendra compte des enjeux liés à la sécurité :

- Les chemins d'accès seront aménagés et sécurisés
- L'entrée sur les lots se fera depuis la route du Village.



## 4.2. Commune de Gan

La commune de Gan est au carrefour des routes et des voies de transhumance venant d'Oloron Sainte Marie d'une part (Vallées d'Aspe) et de Laruns, Arudy d'autre part (Vallée d'Ossau) ainsi que de la plaine de Nay et de Lasseube. Située entre les deux principaux centres urbains du Béarn (à environ 9 kilomètres au sud de Pau et à environ 24 kilomètres à l'est d'Oloron, la commune est le passage obligé pour aller vers les Pyrénées. Deux routes principales la traversent :

- La RD 934, du nord vers le sud, en direction de Rébénacq et de Laruns, le long de la rivière du Neez, s'enfonce dans les Pyrénées.
- La RN 134, du nord vers l'ouest, en direction d'Oloron Sainte Marie, se prolonge jusqu'au tunnel du Somport (Vallée d'Aspe).

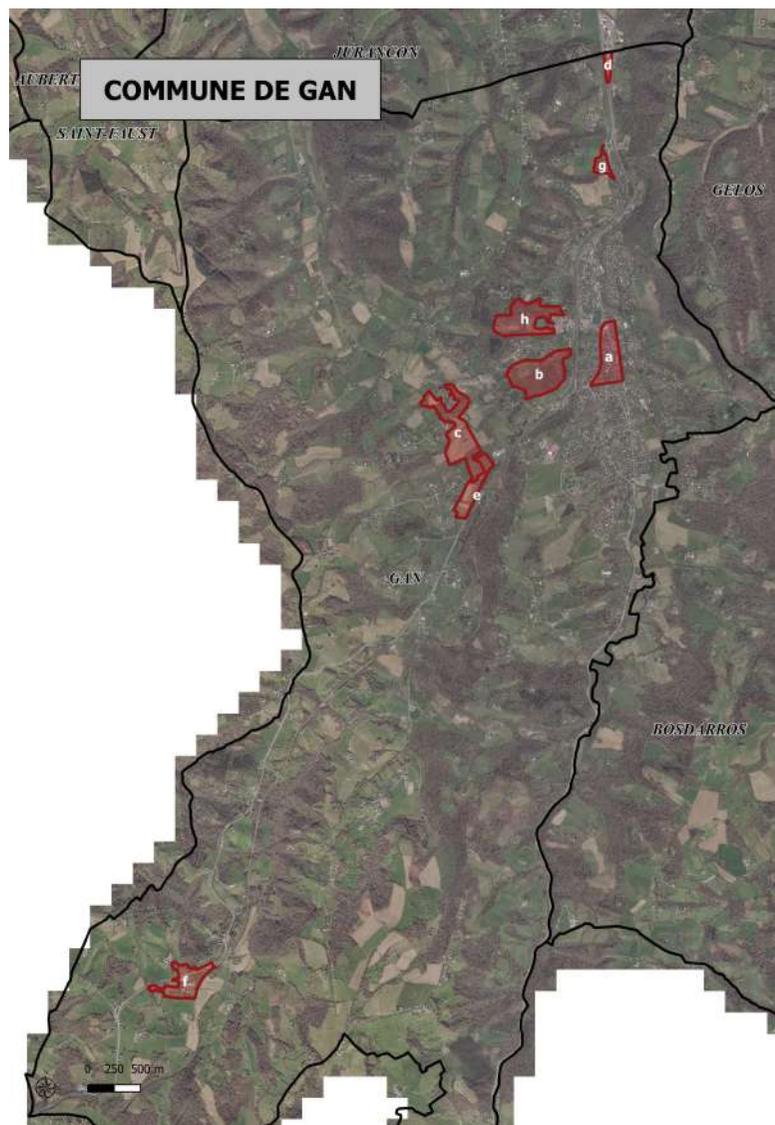
La RD 24 qui traverse la commune d'Est en Ouest, coupe ces deux axes au niveau du bourg faisant ainsi de Gan un point de passage obligatoire de la partie Sud de l'agglomération paloise. Le bourg est situé dans un rétrécissement de vallée. Il est bordé à l'Est par le ruisseau du Neez qui serpente du sud vers le nord. A l'Ouest, il est bordé par la RN 134 et la voie ferrée qui mènent à Oloron.

Cette situation géographique donne à la commune de Gan une place privilégiée : à 9 km de Pau, à 45 mn des stations de ski et à 1h30 de l'Espagne. Elle se trouve ainsi dans un cadre privilégié dans lequel peuvent se conjuguer travail et loisirs.

Sa topographie est constituée de collines aux crêtes arrondies et ondulées, exposées généralement selon un axe Est-Ouest, séparées de petites vallées. Ses principales vallées, assez étroites, sont irriguées par le Neez et parallèlement par le ruisseau de Las Hies. Le centre-bourg se trouve à une altitude moyenne de 197 mètres. Il est situé en fond de cuvette et bordé par le ruisseau du Neez. Celle des coteaux va de 240 à 460 mètres avec pour point culminant 476m. Certains coteaux offrent des pentes assez prononcées.

La commune de Gan qui polarise le Sud du territoire doit affirmer sa position en tant que polarité majeure périurbain en favorisant le renouvellement et le développement urbain, en privilégiant certaines fonctions urbaines et en valorisant l'artisanat. Son positionnement implique que la commune offre un habitat attractif, des activités, des équipements et des services de nature intermédiaire nécessaires au développement et au fonctionnement de cette partie du territoire.

Les secteurs d'OAP



a. Le renforcement de la centralité

La commune affirme son ambition de conforter le cœur de ville doté d'une qualité architecturale remarquable, de multiples équipements et services à même de rassembler l'ensemble de la population.

Le cœur de la bastide : un ensemble à valoriser et réhabiliter.

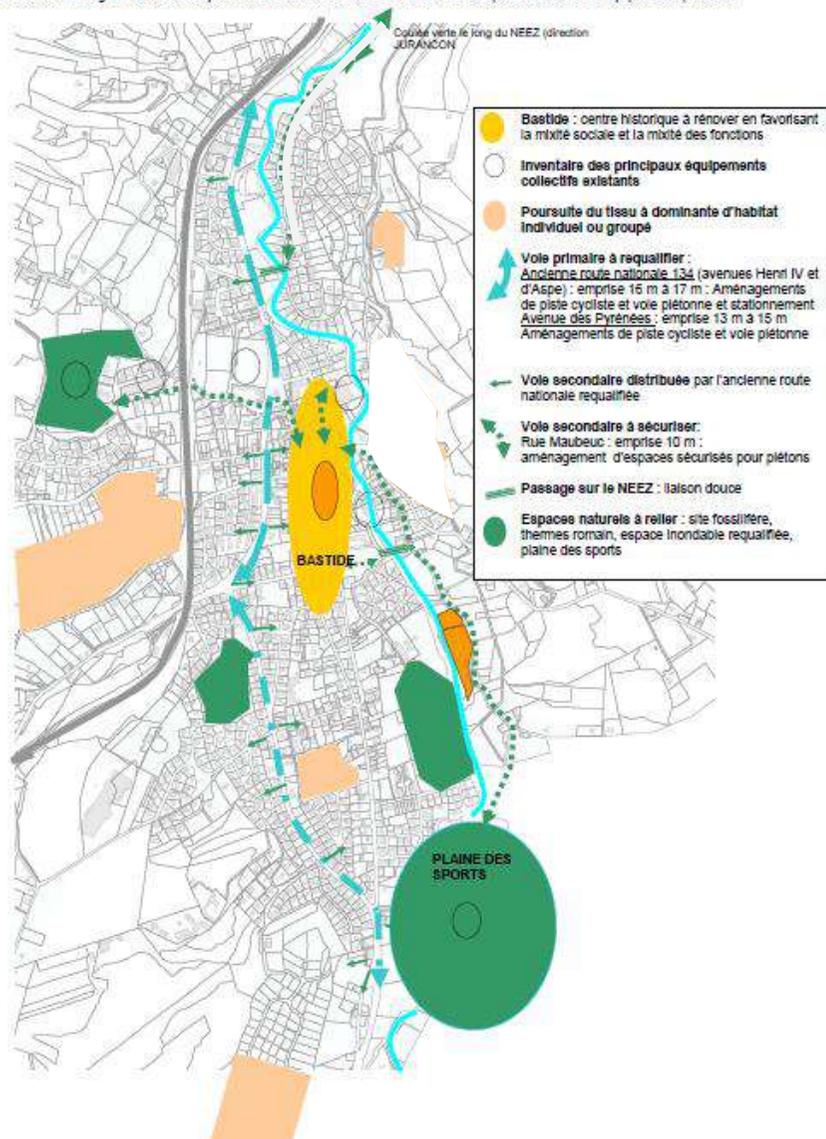
Les terrains pouvant faire l'objet d'un renouvellement urbain ont été recensés.

Les potentialités foncières bâties ou non, friches actuelles ou à venir font l'objet d'un classement en emplacements réservés pour des programmes de logements. La maîtrise de ces espaces permettra à la commune d'assurer la cohérence du renouvellement de cette zone qui aujourd'hui se détériore.



## 2 Un développement des modes doux des déplacements calés sur le réseau de voirie existant

Orientation d'aménagement liées à l'objectif 6 du PADD : « Améliorer la sécurité des déplacements et des équipements publics »



## b. Le secteur Baudot

### Contexte

En liaison directe avec le centre-bourg de Gan, le secteur pourrait devenir un prolongement de l'urbanisation existante, malgré la rupture de la RN134. Les formes urbaines en présence sur Brougnat sont plus « performantes » en terme de densité que sur Lannegrand-Miqueu : immeubles collectifs récents, lotissements de 7 à 8 logements par hectare, tandis que sur les chemins de Lannegrand et de Miqueu on relève à peine 4 logements par hectare. Le paysage est lui-aussi différent : un secteur de coteau, avec relativement peu d'éléments de paysage à enjeux.

Le quartier Baudot est un secteur de coteau pris entre :

- le site fossilifère et ses espaces protégés au nord ;
- le centre-bourg de Gan à l'est - la nationale et la voie ferrée au sud et à l'est, qui créent une rupture avec le centre-bourg ;
- la butte du Manoir d'Ossau, classé en zone naturelle à l'ouest.

Le secteur est bien desservi par la RD 24 (route de Lasseube), qui connecte rapidement avec le centre-bourg de Gan, en moins de 5 minutes. Le paysage présente deux versants de coteau couverts de prairies et de bocages, avec un sillon central d'écoulement des eaux. La butte du Manoir d'Ossau est couverte de bois, ainsi que le nord du site qui présente une forte densité d'espaces boisés classés.

Le secteur présente deux types de lotissements :

- au nord, rue du Brougnat et rue des Passereaux, une densité intéressante avec des parcelles bien dimensionnées : 7 à 8 lgts/ha ;
- au sud, chemin de Hauterive, des densités très faibles et une urbanisation non maîtrisée de maisons sur très grandes parcelles : 2 à 3 lgts/ha.

On note également la construction récente de logements collectifs sur le haut du secteur d'étude, et au-delà vers l'ouest, un lotissement en cours de réalisation du l'autre versant du coteau.



Vue aérienne du secteur Baudot – GEOPORTAIL



**Photographies du secteur Baudot-Brougnat (1/2) – CAUE64**

1. Lotissements sur la route de Lasseube (partie basse proche de la RN134)
2. Coteau vu depuis le sud (chemin de Hauterive)
3. Coteau vu depuis le nord (quartier Brougnat)

**Photographies du secteur Baudot-Brougnat (2/2) – CAUE64**

1. Lotissement Brougnat
2. Nouveaux immeubles collectifs quartier Brougnat, en bordure de la RD24
3. Construction de lotissement en cours entre la RD24 et la butte du Manoir d'Ossau

### ***Désenclaver le quartier et améliorer la liaison avec le centre-bourg de Gan***

- Créer un nouveau barreau de liaison entre la RD24 au nord et la RN134 au sud, alternative de desserte du quartier Baudot depuis les axes de circulation majeurs du territoire ; implanter cette voie sur la partie haute du coteau, pour éviter le franchissement du sillon d'écoulement, faire de cette voie une « frontière de l'urbanisation en aménageant sur son bas-côté face à la zone naturelle une voie douce, des plantations d'accompagnement (type haie bocagère) et un fossé de récupération des eaux.
- Requalifier la partie du chemin de Hauterive entre le nouveau barreau de liaison et le giratoire d'accès sur la RN134.
- Créer des voies secondaires de quartier, de gabarit ajusté et adaptées à leur situation dans le paysage : notamment voie dans la pente parallèle aux courbes de niveau.
- Requalifier la RD 24 (route de Lasseube) :
  - o Remanier et prolonger le principe de contre-allée existante, pour aménager une voie de cheminements doux (piétons, vélos),
  - o Améliorer les passages en tunnel sous la RN134 et la voie ferrée : créer une place pour le piéton et le vélo, resserrer l'espace de la voiture par un système d'écluse par exemple.

### ***Fixer les conditions d'une urbanisation maîtrisée***

- Dans les lotissements autour du chemin de Hauterive, inciter en priorité au redécoupage parcellaire et à la densification des interstices.
- Définir les densités cible sur l'ensemble du secteur
  - o densification des zones d'habitat individuel existantes discontinues (interstices, seconds rangs, etc.), objectif 6 à 8 logts/ha, hauteur R+1 ;
  - o nouvelles zones d'habitat intermédiaire (semi continu ou habitat groupé), objectif 12 logts/ha minimum, hauteur R+1+combles ou attique ;
  - o nouvelles zones d'habitat dense pour constituer les micro centralités d'habitat (habitat intermédiaire ou petits collectifs), objectif 20 logts/ha minimum, R+2+c ou attique.Le projet pourra proposer un seul bâtiment dérogeant à la hauteur indiquée ci-dessus à condition que cela apporte une plus-value architecturale. Toutefois, cette hauteur sera limitée à R+5+combles.
- Ouvrir à l'urbanisation du coteau sous conditions : maîtrise du rapport densité/ forme urbaine, de l'inscription dans la pente, de l'intégration dans le paysage par une charte d'accompagnement des lotissements (plantations, haies, bâti annexe, clôtures, etc.).
- Fixer des limites de l'urbanisation autour du sillon d'écoulement du coteau afin de préserver son boisement d'accompagnement, imposer une marge de 10 à 20 de recul des constructions par rapport au sillon (ruisseau intermittent).
- Réserver une zone destinée à la construction de la nouvelle Gendarmerie.

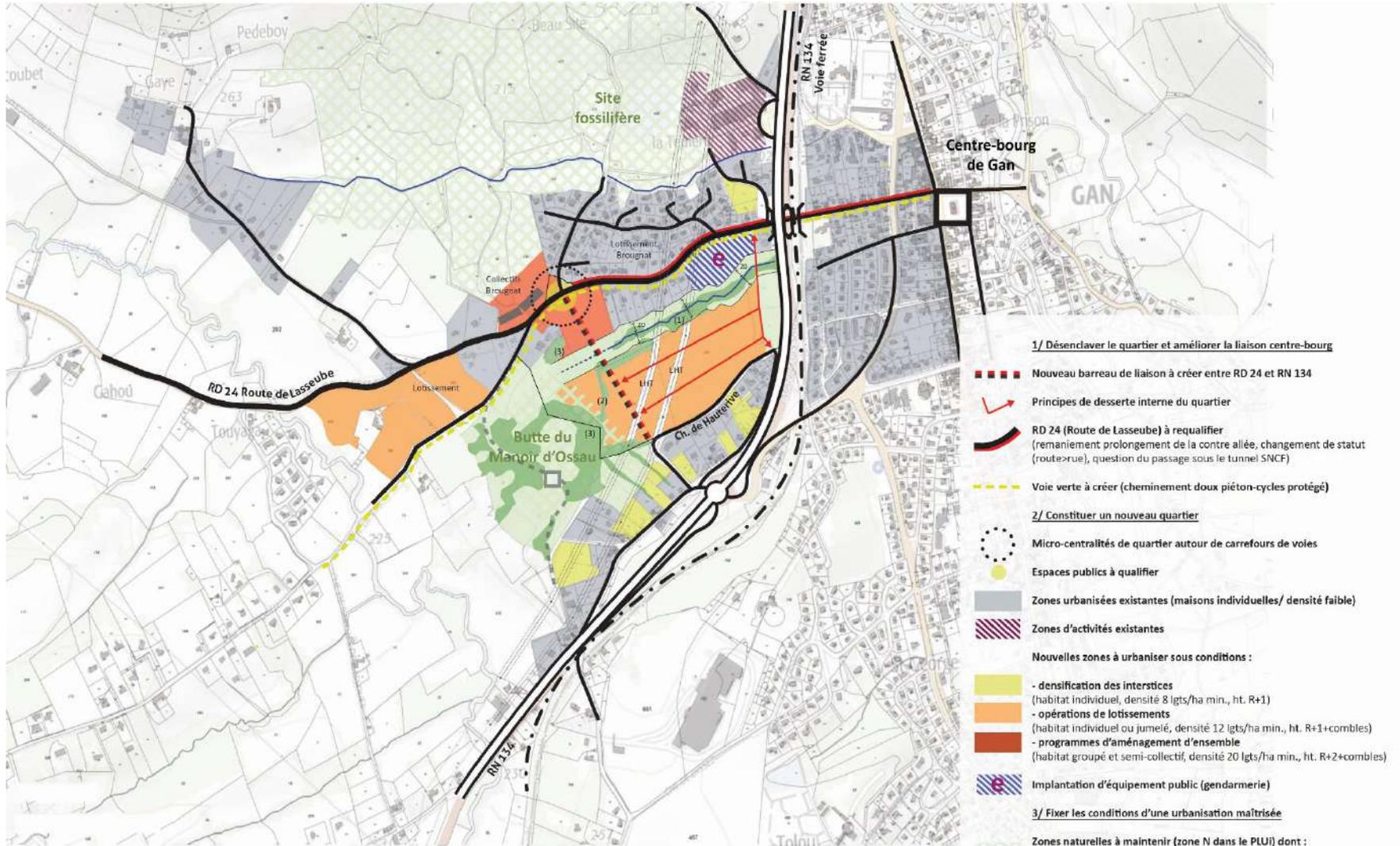
### ***Fixer les objectifs de mixité sociale***

Pour toute opération d'urbanisation à vocation d'habitat, le pétitionnaire devra accompagner son opération de la construction de logements sociaux, à raison d'au minimum 30% de logements locatif social et 10% de logements en accession sociale.

Dans le cas où les logements sociaux sont édifiés sur une unité foncière différente de celle faisant l'objet du permis d'aménager, les conditions requises sont les suivantes :

- agrément du bailleur social,
- obtention de la fiche PLH,
- titre de propriété de la parcelle,
- dépose du permis de construire des logements sociaux concomitamment au dépôt du permis d'aménager.

Il sera demandé dans les nouveaux programmes immobiliers de limiter à 25% la part des logements non conventionnés de moins de 40m<sup>2</sup>.



### Préconisations d'orientation d'aménagement secteur Baudot-Brougnat



- 1/ Désenclaver le quartier et améliorer la liaison centre-bourg**
- ■ ■ ■ ■ Nouveau barreau de liaison à créer entre RD 24 et RN 134
  - ↗ Principes de desserte interne du quartier
  - ↗ RD 24 (Route de Lasseube) à requalifier (remaniement prolongement de la contre allée, changement de statut (route>rue), question du passage sous le tunnel SNCF)
  - Voie verte à créer (cheminement doux piéton-cycles protégé)
- 2/ Constituer un nouveau quartier**
- Micro-centralités de quartier autour de carrefours de voies
  - Espaces publics à qualifier
  - Zones urbanisées existantes (maisons individuelles/ densité faible)
  - Zones d'activités existantes
- Nouvelles zones à urbaniser sous conditions :**
- - densification des interstices (habitat individuel, densité 8 lgts/ha min., ht. R+1)
  - - opérations de lotissements (habitat individuel ou jumelé, densité 12 lgts/ha min., ht. R+1+combles)
  - - programmes d'aménagement d'ensemble (habitat groupé et semi-collectif, densité 20 lgts/ha min., ht. R+2+combles)
  - Implantation d'équipement public (gendarmerie)
- 3/ Fixer les conditions d'une urbanisation maîtrisée**
- Zones naturelles à maintenir (zone N dans le PLUI) dont :**
- espaces à préserver pour leur intérêt paysager
  - espaces naturels sensibles à protéger et à valoriser
- (1) boisements d'accompagnement du ruisseau à préserver, (2) petits éléments de paysage (arbres et haies) à identifier et à préserver, (3) boisements de coteau à préserver, (20) marges non constructibles de 20 m de part et d'autre du ruisseau.
- Réseau hydrographique
- LHT Lignes électriques haute tension

### c. Le secteur Lannegrand Miqueu

#### Contexte

Schématiquement, le secteur Lannegrand-Miqueu est constitué de :

> Deux bandes d'urbanisation linéaires et parallèles qui se sont développées opportunément de part et d'autre des chemins de Lannegrand et de Miqueu. Ces deux bandes se prolongent vers le nord-est jusqu'au bourg de Gan, en suivant les axes de circulation (route de Lasseube et RN134), et se prolongent vers le sud-ouest en montant progressivement dans la pente des coteaux. Le secteur bénéficie d'une bonne accessibilité, la présence de la RN134 et de la voie ferrée créant néanmoins de véritables frontières entre le secteur et le bourg de Gan. Ces deux bandes constituent des percées d'urbanisation dans le paysage naturel et agricole ; elles sont constituées d'habitat individuel sur grandes parcelles, sans planification d'aménagement ni maîtrise du rapport à la rue ou de l'aspect des constructions, avec un caractère distendu et peu dense (3 à 5 logts/ha). Les contraintes historiques du bourg liées au PPRi, la topographie du territoire ainsi que la présence de lignes électriques ont orienté le développement futur de la commune vers le secteur Lannegrand Miqueu. Ce secteur a fait l'objet de travaux d'équipements importants depuis les années 1990 pour accueillir ce développement : réseau pluvial depuis 2006, présence de réseau EU/ AEP/Gaz/ Electricité et Télécom sur les deux chemins principaux.

> Ces deux bandes urbanisées encadrent un « corridor vert », orienté est-ouest, classé en zone naturelle dans le projet de PLUi, et aujourd'hui encore préservés de l'urbanisation. Le « corridor vert » se caractérise par un paysage de prairies et de pâturages, de haies bocagères et de boisements d'accompagnement des ruisseaux Le Miqueu et le Sabatou (à noter : plusieurs boisements recensés à forte sensibilité environnementale dans l'expertise faune-flore, dont un périmètre Natura 2000 le long du Miqueu). Ce corridor rejoint au nord-est le vallon du ruisseau le Las Hiès orienté nord-sud et se confronte à la butte du Manoir d'Ossau. L'activité d'élevage laisse place dans la plaine aux cultures céréalières. Au sud-ouest, le corridor rejoint les espaces boisés classés des coteaux du jurançonnais, avec des sols également utilisés pour la viticulture sur les pentes bien exposées. Une continuité naturelle est démontrée, soulignée par la continuité de bassin versant des ruisseaux de coteau vers les barthes et la plaine du Las Hiès.



Vue aérienne du secteur Lannegrand-Miqueu – GEOPORTAIL



**Photographies du secteur Lannegrant-Miqueu (1/2) – CAUE64**

1. Coteaux à l'extrême ouest du secteur d'étude
2. Vallon des ruisseaux de Miqueu et de Sabatou
3. Chemin des Barthes de Bassoues

**Photographies du secteur Lannegrant-Miqueu (2/2) – CAUE64**

1. Intersection chemin des Barthes de Bassoues/ chemin de Miqueu
2. Chemin de Miqueu
3. Lotissement au nord des barthes dans la plaine du ruisseau de Las Hiès

### **Fixer des limites claires à l'urbanisation et préserver les corridors naturels**

- Définir des limites claires de l'urbanisation du vallon des ruisseaux du Miqueu et du Sabatou, imposer une marge de constructibilité à partir des deux chemins, imposer une non-constructibilité de « l'entre-deux ruisseaux » en maintenant les zones N.
- Créer des porosités de l'urbanisation dans le secteur des barthes de Bassoues, en dégagant les corridors des ruisseaux de Miqueu et de Sabatou, imposer une mise à distance de l'urbanisation de 10 à 20 m de part et d'autre des ruisseaux.
- Protéger le patrimoine paysager existant et le renforcer dans le vallon et les barthes
  - o paysage d'accompagnement des formes urbaines (haies, placettes plantées, noues, etc.) à définir ;
  - o paysage de « l'entre-deux ruisseaux » à protéger et à valoriser ;
- Refuser tout nouveau barreau transversal de circulation entre les chemins de Miqueu et de Lannegrand.

### **Constituer des micro-centralités de quartiers, avec une urbanisation maîtrisée dans l'entre-deux**

- Constituer deux micro-centralités autour des carrefours de voies : au nord chemin de Miqueu/ chemin des Barthes, au sud chemin de Lannegrand/ chemin des Barthes.
- Poser les conditions d'une urbanisation maîtrisée par la commune, économe en consommation foncière et qui ne contrarie pas les porosités naturelles.
- Proposer l'implantation d'équipements publics dans le secteur des barthes de Bassoues et chemin de Lus
- Requalifier le chemin des Barthes de Bassoues et le chemin de Lus.
- Créer des points d'entrée du quartier depuis les grands axes de circulation du territoire : RD24 au nord, RN134 au sud.

### **Fixer les conditions d'une urbanisation économe du foncier**

- Imposer des formes urbaines aux densités plus performantes que l'existant et aux formes urbaines maîtrisées sur les nouvelles micro-centralités et les nouvelles parcelles ouvertes à l'urbanisation.
  - Définir les densités cible sur l'ensemble du secteur :
    - o densification des zones d'habitat individuel existantes discontinues (interstices, seconds rangs, etc.), objectif 6 à 8 logts/ha minimum, hauteur : R+1 ;
    - o opérations de lotissements (habitat individuel ou jumelé), objectif 12 logts/ha minimum, hauteur : R+1+combles ou attiques ;
    - o programme d'aménagement d'ensemble (habitat groupé et semi collectif), objectif 20 logts/ha minimum, hauteur : R+2+combles aménageables ou attique.
- Le projet pourra proposer un seul bâtiment dérogeant aux hauteurs indiquées ci-dessus à condition qu'il apporte une plus-value architecturale. Toutefois, cette hauteur sera limitée à R+5+combles.

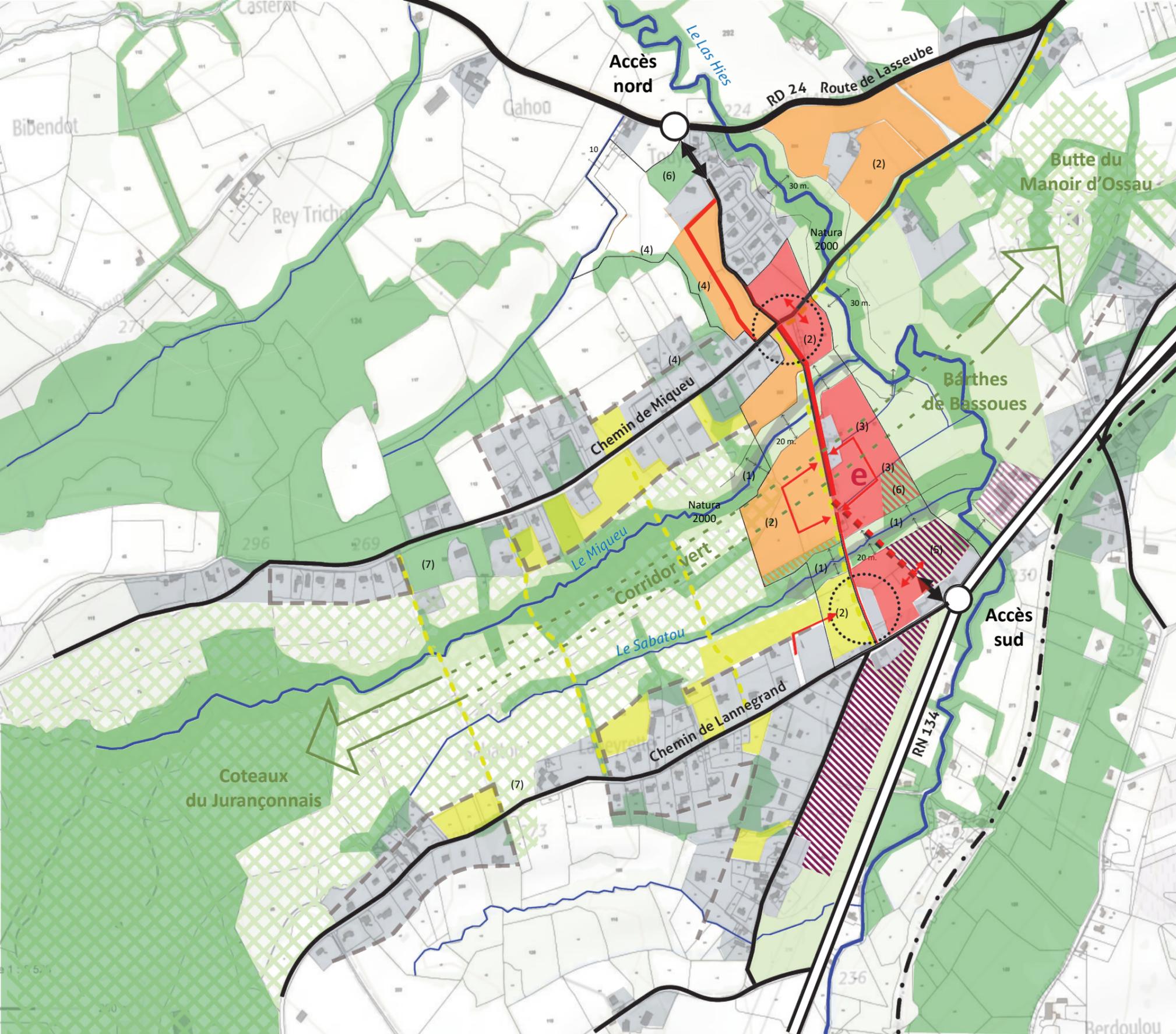
### **Fixer les objectifs de mixité sociale**

Pour toute opération d'urbanisation à vocation d'habitat, le pétitionnaire devra accompagner son opération de la construction de logements sociaux, à raison d'au minimum 30% de logements locatif social et 10% de logements en accession sociale.

Dans le cas où les logements sociaux sont édifiés sur une unité foncière différente de celle faisant l'objet du permis d'aménager, les conditions requises sont les suivantes :

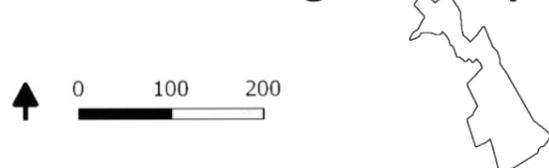
- agrément du bailleur social,
- obtention de la fiche PLH,
- titre de propriété de la parcelle,
- dépôt du permis de construire des logements sociaux concomitamment au dépôt du permis d'aménager.

Il sera demandé dans les nouveaux programmes immobiliers de limiter à 25% la part des logements non conventionnés de moins de 40m<sup>2</sup>.



- 1/ Fixer des limites à l'urbanisation et préserver le corridor vert**
- Limites de l'urbanisation à fixer de part et d'autre des chemins de Lannegrاند et de Miqueu
  - ↔ Continuité du "corridor vert" à assurer entre coteaux et barthes
  - Continuité d'écoulement des eaux à assurer
- Zones naturelles à maintenir (zone N dans le PLUi) dont :**
- espaces à préserver pour leur intérêt paysager et agricole
  - espaces naturels sensibles :
- (1) boisements d'accompagnement des ruisseaux à préserver, (2) petits éléments de paysage (arbres et haies) à identifier et à recréer, (3) barthes, fossés drainants et noues à valoriser, (4) trames bocagères de coteau à préserver, (5) zones à enjeux de biodiversité à prendre en compte (cf. études environnementales), (6) boisements à protéger partiellement et à intégrer aux aménagements, (7) couloirs non bâtis à préserver, (20) marges non constructibles de part et d'autre des ruisseaux: 20 m. pour le Lannegrاند et le Miqueu, 30 m. pour le Las Hiès.
- réseau hydrographique
- 2/ Constituer un nouveau quartier**
- ↔ Points d'entrée du nouveau quartier avec giratoires à créer
  - ⊙ Micro-centralités de quartier autour de carrefours de voies
- Chemin des Barthes de Bassoues :**
- partie existante à requalifier
  - partie neuve (déviation) à réaliser
  - partie existante à maintenir (usage partagé)
- Principes de desserte interne des zones à urbaniser**
- Voies vertes à créer (cheminements doux), sentiers piétons à entretenir
- 3/ Fixer les conditions de l'urbanisation**
- Zones urbanisées existantes (maisons individuelles/ densité faible)
  - Nouvelles zones à urbaniser sous conditions :
- densification des interstices (habitat individuel, densité 8 lgts/ha min., ht. R+1)
  - opérations de lotissements (habitat individuel ou jumelé, densité 12 lgts/ha min., ht. R+1+combles)
  - programmes d'aménagement d'ensemble (habitat groupé et semi-collectif, densité 20 lgts/ha min., ht. R+2+combles)
- Zones d'activités économiques à créer, conditionnées à une étude d'impact paysager et environnemental
  - e Zones ciblées pour l'implantation d'équipements publics

**Préconisations d'orientation d'aménagement et de programmation  
Secteur Lannegrاند-Miqueu - Commune de Gan**



Périmètre de l'OAP

## La mise en valeur des entrées de ville

- Entrée de ville - nord de Gan
- Entrée de ville - route d'Oloron
- Entrée de ville - quartier Haut de Gan

A moyen terme, Gan souhaite ouvrir à l'urbanisation des surfaces placées en continuité avec les limites urbaines préexistantes et vont donc modifier le paysage des entrées de ville.

La zone où l'enjeu est le plus fort se situe au sud de la ville, le long de la nationale en direction d'Oloron.

d - Entrée de ville nord de GAN :

Ce secteur classé en zone industrielle se situe dans la continuité de la zone d'activité de Jurançon. Elle comprend principalement la Fromagerie des Chaumes.

*Qualité des paysages.*

Préserver les haies arborées qui longent la route et respecter le recul de 25 m (sauf exception mentionnée dans la partie « qualité en matière de sécurité »). Cette bande sera plantée.

*Qualité urbaine.*

L'urbanisation se développera en respectant l'accès indiqué sur le schéma.

*Qualité architecturale.*

L'architecture des bâtiments visibles depuis la route devra être particulièrement soignée. Garantir une unité esthétique et fonctionnelle de la zone d'activité.

*Qualité des solutions contre les nuisances.*

D'une part, un recul pour l'implantation des futures constructions est imposé par le maintien d'une bande en espace vert. D'autre part, le secteur UY n'accueille que des constructions à usage d'activités moins sensibles que les constructions à usage d'habitations aux nuisances.



Google maps – septembre 2016



*Qualité en matière de sécurité.*

Aucune nouvelle sortie ne sera possible sur la RN134.

Une marge de reculement de 25 m depuis l'axe de la voie pour l'implantation de tous bâtiments doit être respectée. Une marge de recul de 15m pourra être acceptée pour des conditions techniques liées à l'implantation d'un bâtiment. Le traitement de cet espace de transition sera accompagné d'une végétalisation visant à masquer les constructions.

e - Entrée de ville : route d'Oloron

### **Préambule**

Le secteur est situé le long de la route nationale N134. L'article L.111-6 du Code de l'Urbanisme instaure un principe d'inconstructibilité le long des voies et en dehors des espaces urbanisés qui s'applique de part et d'autre de l'axe de la voie, dans une bande de 100 mètres pour les autoroutes, les voies express et les déviations et de 75 mètres pour les autres routes classées à grande circulation (loi 95-101 du 2 février 1995, dite Loi Barnier – amendement Dupont). Toutefois, elle prévoit un certain nombre d'exceptions, et offre notamment la possibilité de les justifier au travers d'une étude mettant en évidence, en fonction des spécificités locales, la prise en compte dans le projet des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages (articles L111-6 à L111-8 du Code de l'urbanisme). La présente OAP est destinée à apporter les éléments justifiant cette dérogation dans le cadre du PLUi de la Communauté d'Agglomération Pau Béarn Pyrénées et à définir les orientations d'aménagement et de programmation du site d'études.

### **Cadre réglementaire**

La loi n° 95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement, dite « Loi Barnier » a introduit l'article L.111-1-4 dans le Code de l'Urbanisme, visant à promouvoir un urbanisme de qualité le long des voies routières les plus importantes.

Les articles L.111-6 à L.111-10 du code de l'urbanisme, introduits par l'ordonnance du 23 septembre 2015, reprennent ces objectifs. Ils visent à obliger les communes qui souhaitent développer l'urbanisation dans leurs entrées de ville à mener au préalable une réflexion sur la qualité urbaine, paysagère et architecturale de l'aménagement dans leurs documents d'urbanisme.

Les dispositions des articles L.111-6 à L.111-10 sont applicables à toutes les communes dont le territoire ou une partie du territoire, en dehors des espaces urbanisés des communes, longe une autoroute, une route express, une déviation, une route classée à grande circulation. Dans le cadre de cette loi, un principe d'inconstructibilité est instauré le long des voies (de part et d'autre de l'axe des voies) dans une bande de :

- 100 m pour les autoroutes, les voies express et les déviations ;
- 75 m pour les routes à grande circulation.

Cette interdiction concerne toutes constructions ou installations (dont les bretelles d'échangeur) qu'elles soient soumises à autorisation ou non. L'instauration de nouvelles dispositions du Code de l'Urbanisme a été accompagnée d'une circulaire de la Direction de l'Architecture et de l'Urbanisme (n° 96-32 du 13 mai 1996) qui a précisé un certain nombre de points, aidant à mieux cerner « l'esprit » de la loi : « L'objectif de cet article est d'inciter les communes à lancer une réflexion préalable et globale sur l'aménagement futur des abords des principaux axes routiers. Cette réflexion doit permettre de finaliser un véritable projet urbain qui trouvera sa traduction dans les documents d'urbanisme locaux (...). La loi invite donc les communes à édicter pour les espaces bordant les grandes infrastructures routières, des règles d'urbanisme justifiées et motivées au regard des nuisances, de la sécurité, et de la qualité architecturale, urbaine et paysagère ».

Ainsi, des exceptions sont possibles, après accord du Préfet, lorsque les contraintes géographiques ne permettent pas d'implanter les installations ou constructions au-delà de la marge de recul dès lors que l'intérêt que représente pour la commune l'installation ou la construction projetée motive la dérogation. Elles concernent les constructions ou installations :

- liées ou nécessaires aux infrastructures routières ;
- de services publics exigeant une proximité immédiate des infrastructures routières (par exemple installations des services publics de secours et d'exploitation) ;
- les bâtiments agricoles ;
- les réseaux publics ;
- l'adaptation, le changement de destination, la réfection ou l'extension de constructions existantes.

La levée de l'interdiction générale peut cependant intervenir après une étude de projet urbain. Les principaux critères pris en compte pour cette étude sont donc :

- les nuisances : les dispositions proposées devront notamment répondre aux critères issus des dispositions de la « loi bruit » ;
- la sécurité : les accès doivent être organisés de façon à assurer la sécurité des usagers et les problèmes de sécurité liés au mélange des trafics doivent être traités.

Le présent dossier est destiné à démontrer que des règles locales peuvent être compatibles avec les critères définis dans l'article L111-8.

Articles L.111-6 et suivants du Code de l'urbanisme :

L.111-6 : 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. Cette interdiction s'applique également dans une bande de soixante-quinze mètres de part et d'autre des routes visées à l'article L141-19.

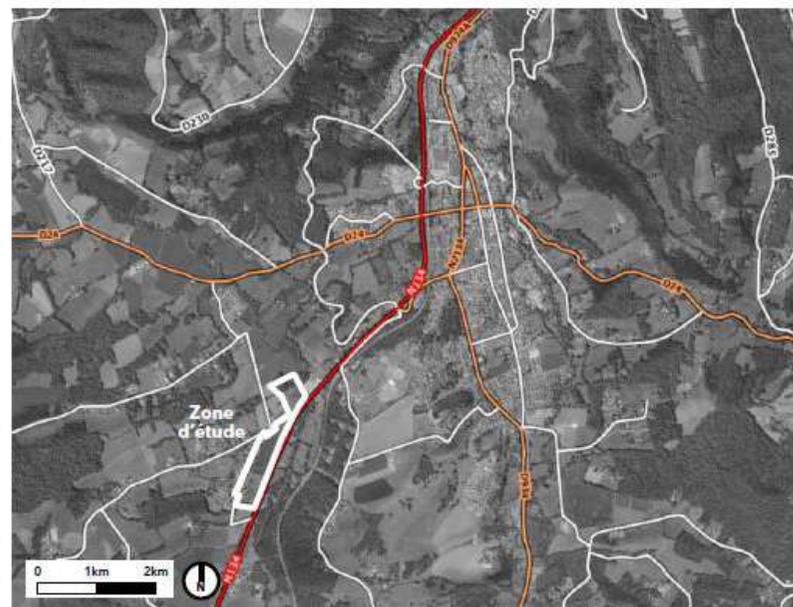
L.111-7 : L'interdiction mentionnée à l'article L111-6 ne s'applique pas : 1° Aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières ; 2° Aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières ; 3° Aux bâtiments d'exploitation agricole ; 4° Aux 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 de constructions existantes.

L.111-8 : 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 L111-6 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.

## LOCALISATION

Le projet de création de la Zone d'Activités Économiques se situe au sud de Gan, le long de la route nationale N134, en entrée sud d'agglomération, sur un site d'une superficie totale de 6 hectares dont 1.4 ha était déjà classé constructible dans le document communal et 4 ha étaient planifiés en 2AU.

Le site est desservi par la N134 ainsi que par les chemins de Lannegrand et de Barthes de Bassoues. La route nationale supporte actuellement un trafic important d'entrée de ville. Des implantations résidentielles et d'activités économiques ont conduit à la création de plusieurs ramifications viaries étroites tels que les chemins Lannegrand et de Barthes de Bassoues.



### La route nationale N134

La RN134 est une route nationale française qui relie Pau à l'Espagne via Gan, Oloron-Sainte-Marie et le col du Somport. A l'échelle européenne, cet axe est numéroté E07, et assure une traversée centrale des Pyrénées.

Son tracé a été dévié du centre-ville de Gan en décembre 2005, afin de pacifier la circulation et de permettre d'autres usages plus urbains en centre-ville tout en conservant la desserte routière importante de la Nationale.

Cet axe, qui longe et dessert les différentes parcelles composant le site d'étude, est classé comme route à grande circulation. Selon les dispositions de l'article L 111-6 du code de l'urbanisme, un principe d'inconstructibilité est instauré le long de cette voie (de part et d'autre de l'axe des voies) dans une bande de 75 m.



Ces dispositions ne s'appliquent pas dès lors que les règles concernant ces zones, contenues dans le PLUi, sont justifiées et motivées au regard notamment des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages. C'est dans ce cadre qu'intervient la présente étude.

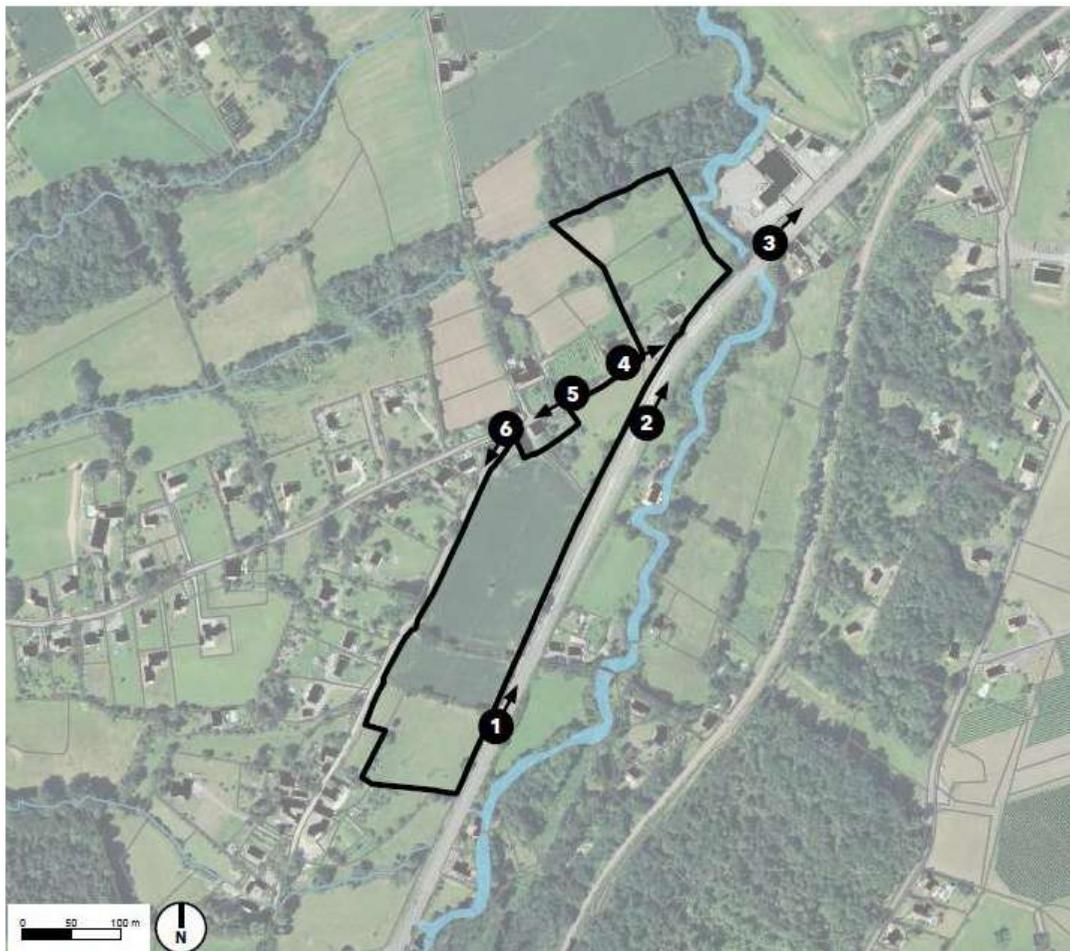
Le site d'étude est délimité :

- À l'est par la RN134,
- À l'ouest par les chemins Lannegrand et Barthes de Bassoues.
- Au nord et au sud par le cours d'eau de Las Hies et ses affluents.

Les parcelles qui constituent le site d'étude sont majoritairement non bâties. Une emprise bâtie est cependant présente au sein de la partie nord du périmètre.

Au nord du site, une emprise foncière a été mobilisée pour l'implantation d'une activité économique (Gamm Vert), directement accessible depuis la route nationale.

À l'ouest du site d'études, des formes bâties liées à l'habitat se sont implantées sous forme de hameaux. Elles sont desservies par des chemins de faible capacité.



**Perceptions du site d'étude depuis la N134**



**Perceptions du site d'étude depuis le chemin de Lannegrand**



## **Prise en compte des nuisances**

### **Les nuisances sonores**

L'arrêté n° 980/4669 du 23 novembre 1998 pris en application de la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit classe en cinq catégories les infrastructures terrestres vis-à-vis du bruit. Ces catégories déterminent des secteurs affectés par le bruit et à l'intérieur desquels les bâtiments à construire doivent présenter un isolement acoustique minimum conformément aux décrets 95-20 et 95-21 du 9 janvier 1995.

La route nationale RN134 est classée en catégorie 3 : la largeur des secteurs affectés par le bruit est de 100 mètres.

#### Orientations de projet

Dans cette bande affectée par le bruit, les bâtiments à construire doivent présenter un isolement acoustique minimum contre les bruits extérieurs conformément à la réglementation en vigueur. Sont concernés les bâtiments d'habitation, les établissements d'enseignement, les bâtiments de santé, de soins et d'action sociale ainsi que les bâtiments d'hébergement à caractère touristique.

L'isolement acoustique minimum contre les bruits extérieurs sera intégré aux constructions à usage d'activités économiques, conformément à la réglementation en vigueur. La gestion des nuisances sonores devra ainsi être envisagée par la mise en place d'une marge de recul raisonnable de 30m minimum depuis l'axe central de la route nationale classée à grande circulation.

En complément de cette bande de recul, une bande paysagère sera aménagée en frange des infrastructures routières. Elle prendra la forme d'une bande végétalisée avec arbres, arbustes, herbes, afin de gérer et cadrer des échanges visuels qualitatifs et donc d'agrémenter ces échanges entre les infrastructures routières et le site d'étude. Cette bande pourra également permettre la gestion des eaux pluviales en intégrant un fossé.

Le projet engendrera nécessairement un trafic de véhicules supplémentaire mais dont la source de nuisances sonores sera de même intensité.

#### Orientations pour la phase chantier

Lors de la phase chantier, l'environnement sonore sera soumis à des nuisances supplémentaires.

Globalement, le niveau sonore moyen d'engins de chantier est d'environ 100 dB(A) mesuré à 7 mètres du chantier. Le bruit décroît graduellement en fonction de la distance entre le point d'émission et le point de réception. La perception du bruit peut être plus importante lorsque plusieurs engins fonctionnent en même temps sur un périmètre restreint. Du fait de la situation à proximité directe de logements, les travaux seront perceptibles par les premiers riverains.

Les nuisances liées aux activités sonores concernent à la fois les résidents et le personnel de chantier. C'est pourquoi, en respect du Code du travail, le bruit sera réduit à son plus bas niveau possible et toutes les techniques permettant de réduire le bruit sur le chantier seront adoptées. Par ailleurs, le port des Équipements de Protection Individuelle notamment les protections auditives sera imposé aux intervenants du chantier. Afin de s'assurer de l'efficacité des mesures préventives mises en œuvre pour limiter les nuisances aux riverains et au personnel du chantier, des contrôles acoustiques « in situ » pourront être effectués. Les principales mesures proposées sont les suivantes :

- une utilisation d'engins et matériels respectant la législation ;
- un arrêt des machines non utilisées ;
- une rationalisation des livraisons et des transports ;
- un regroupement des travaux les plus bruyants au même moment.

## Qualité de l'air

Orientations pour la phase chantier

Les rejets à l'atmosphère générés par l'aménagement en phase chantier seront liés :

- au fonctionnement des engins et de leurs moteurs thermiques fonctionnant à l'essence ou au gasoil ;
- à la circulation des véhicules induite par les entreprises.

Les engins nécessaires à l'aménagement pourront être à l'origine de rejets atmosphériques. Ces sources seront extrêmement diffuses et liées à l'utilisation de carburants normés. Les rejets atmosphériques liés au trafic des véhicules du personnel de chantier et des employés du site seront très limités et diffus.

Ces sources d'émissions seront :

- l'envol de poussières lié à la circulation des véhicules sur site ;
- les émissions liées au gaz d'échappement (CO<sub>2</sub> et NO<sub>x</sub> notamment).

Le soulèvement de poussière pourrait ponctuellement être significatif en fonction des conditions météorologiques, de la saison et de la nature des travaux.

Les principales mesures proposées sont les suivantes :

- une utilisation d'engins et matériels respectant la législation ;
- un arrêt des machines non utilisées ;
- une rationalisation des livraisons et des transports.

Orientations de projet

Une fois le chantier terminé le trafic routier sera à l'origine des mêmes rejets atmosphériques. Toutefois, le soulèvement de poussière sera faible, puisque les véhicules circuleront sur des zones imperméabilisées. Les incidences durables liées aux émissions des gaz d'échappement et des poussières liés à la circulation des employés sont négligeables vis-à-vis du contexte routier du site. Il est rappelé que la qualité de l'air du secteur d'étude est déjà impactée par la circulation routière. Au regard de la situation actuelle, les rejets atmosphériques liés au projet ne seront pas susceptibles d'avoir une incidence notable sur la qualité de l'air actuelle. De plus, la qualité des implantations bâties imposée par l'OAP, aura un impact positif avec une réduction des émissions liées au chauffage par une conception technique et architecturale adaptée. Le projet ne viendra pas aggraver de façon significative l'état actuel des émissions polluantes.

## Incidence sur les zones d'intérêt écologique, les zones Natura 2000 et mesures associées

L'inventaire des milieux naturels a montré que les terrains situés au nord du site d'OAP sont concernés par deux enjeux écologiques référencés à l'échelle nationale :

- Le Site d'Intérêt Communautaire (SIC) du Gave de Pau (n°FR7200781), dont le cours d'eau de Las Hies, longeant le site au nord, constitue l'un des affluents
- La Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF) de type 2 « Côteaux et vallées bocagères du Jurançonnais » (n°720010812), matérialisant l'intérêt écologique de la structure bocagère du site.

Des enjeux écologiques forts sont révélés par ces référencements pour le site et sa périphérie, tels que la préservation :

- Du cours d'eau de Las Hies, de ses affluents intermittents et de sa ripisylve,
- Des haies et arbres isolés qui constituent les éléments structurants du paysage bocager,
- Des espèces répertoriées sur cette zone, et notamment la cordulie à corps fin (*Oxyastra curtisi*), du petit rhinolophe (*Rhinolophus hipposideros*), de nombreux rapaces et de la pie-grièche écorcheur (*Lanius collurio*)

Les éléments du diagnostic écologique du Conservatoire d'Espaces Naturels d'Aquitaine mettent en avant l'intérêt majeur que représente le milieu bocager. Néanmoins, sa préservation ne se traduit pas en une conservation exclusive du corridor de Las Hies et des affluents pour deux raisons :

- Les prairies aux alentours sont essentiellement à vocation de culture de maïs, et ne présentent de ce fait un intérêt écologique moindre ;
- Les interactions entre les êtres vivants ne permettent pas de réduire la gestion du site à la simple ripisylve.

Aucune autre zone naturelle (ZICO, RAMSAR, réserve naturelle, arrêté de biotope, zones humides) n'est inventoriée au droit ou aux abords des terrains. Les zones ayant été inventoriées comme telles sont détaillées et localisées dans le rapport de présentation du PLUi.

#### Orientations de projet

Au regard des enjeux écologiques, un scénario de développement urbain peut se dessiner, à condition de permettre au site de continuer à jouer un rôle de corridor et de paysage fonctionnel. Pour se faire, plusieurs mesures ont été identifiées et devront être respectées :

- Préserver la ripisylve (Las Hies et ses affluents) par une bande enherbée de 20 m de part et d'autre des cours d'eau ;
- Préserver les zones humides ;
- Préserver les haies ;
- Maintenir la connectivité entre l'ensemble des milieux en conservant la structure bocagère du site ;
- Préserver la qualité du sol forestier ;
- Prévoir un éclairage adapté avec système d'extinction afin de limiter la pollution lumineuse.

### **Les risques incendie**

Orientations de projet

Tous les aménagements et constructions réalisées dans le cadre de ce projet respecteront la réglementation et les consignes de sécurité incendie définies par le Service Départemental d'Incendie et de Secours.

### **Les risques naturels**

La commune de Gan est par ailleurs soumise aux risques de mouvements de terrain consécutifs au retrait et gonflement des sols argileux. Le site de projet est soumis à un aléa faible.

### **Production de déchets, mode d'élimination et mesures associées**

Orientations pour la phase chantier

La phase chantier entraînera la production de déchets, par le personnel et par les activités de chantier, qu'il est nécessaire d'évacuer au cours des travaux. En l'absence d'organisation et d'une évacuation régulière, les déchets de par leur importance peuvent devenir une gêne physique pour le bon déroulement des travaux. L'importance et la nature du stockage peuvent aussi avoir une incidence temporaire sur le paysage. Le chantier produira des déchets de nature variée en fonction des phases de travaux. Le tri de ces déchets permettra une revalorisation de ces matériaux. Toutefois, les travaux ne généreront pas de production de déchets dangereux.

La nature des déchets sera variée, au regard des différentes activités composant le projet une fois le chantier terminé. Les déchets professionnels tels que carton, métal, papier, plastiques, déchets végétaux, céramique, textile, encombrants, miroirs, ampoules, DEEE, piles, déchets alimentaires, canette aluminium, verre, peinture, cartouches d'encre feront l'objet d'un tri sélectif puis traités ou valorisés par des prestataires spécialisés ou des éco-organismes. Les ordures ménagères feront l'objet d'un ramassage régulier.

Les principales mesures proposées sont les suivantes :

- la mise en place d'un tri sélectif des déchets ;
- une recherche des filières de valorisation de proximité ;
- une formation et obligation pour le personnel à respecter le tri sélectif ;
- un suivi du tri.

## Dispositions concernant la sécurité

### La sécurité routière

Le projet a pour objectif de contribuer à une meilleure sécurité routière en autorisant ou en refusant l'accès sur certaines voies et en délimitant les caractéristiques des accès.

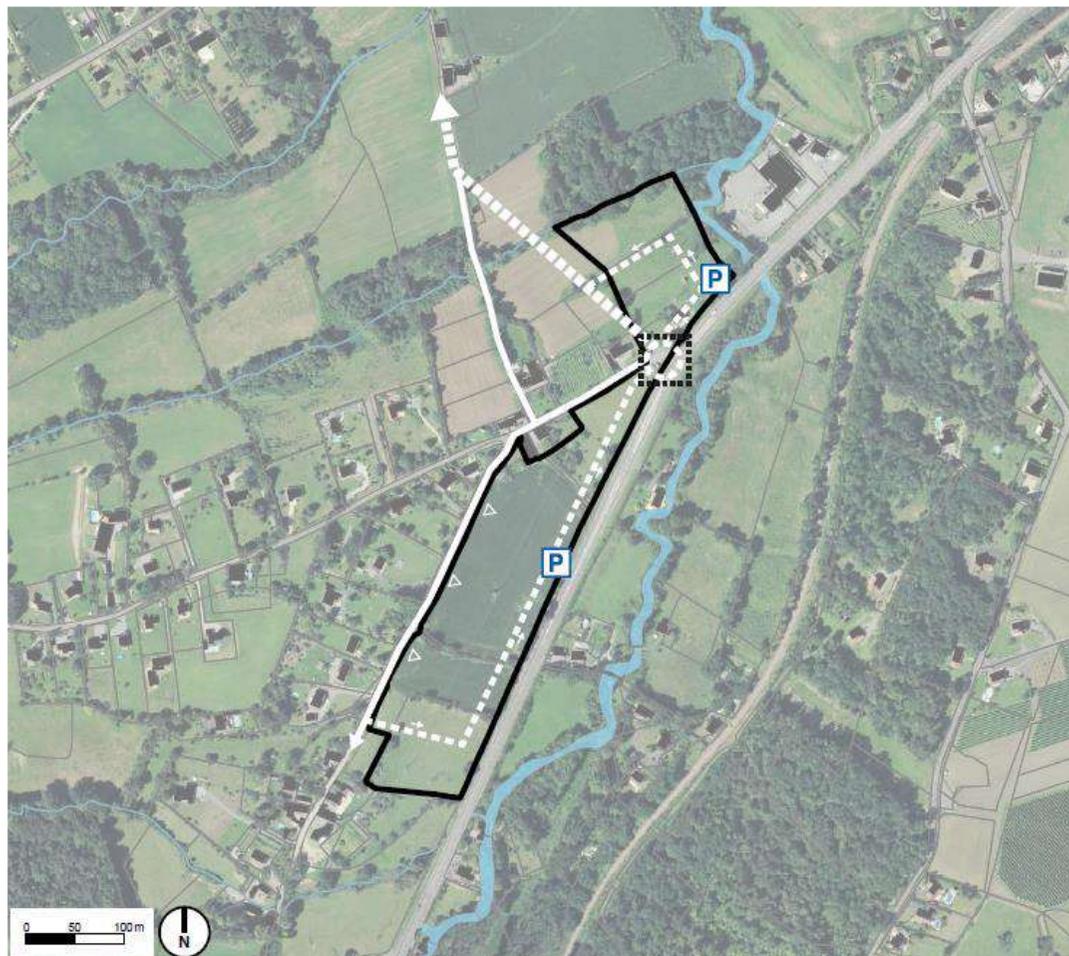
À l'échelle de l'ensemble du site, les entrées/sorties directes depuis la route nationale RN134 seront limitées afin de ne pas provoquer de points noirs de circulation. Une infrastructure de type giratoire devra être aménagée afin de permettre une bonne dispersion des flux vers cette zone d'activités mais aussi pour desservir convenablement les secteurs d'extension résidentielle à l'ouest du site d'études. Un emplacement réservé figure ce principe de voirie au plan de zonage du PLUi.

La desserte interne se fera à partir des voies secondaires existantes (chemins Lannegrand et de Barthes de Bassoues), élargies afin de supporter un trafic plus important qu'à l'heure actuelle.

Des voies secondaires de desserte interne du site devront être pensées afin de compléter le réseau viaire existant. Elles pourront, en fonction du projet, mettre en œuvre des sens uniques de circulation afin de limiter et de sécuriser le trafic interne à la zone d'activités.

L'ensemble des voiries créées dans le cadre des opérations d'aménagement de ce site d'étude devra permettre à chacun des usagers de l'espace public de se déplacer en toute sécurité.

Des perspectives visuelles devront ainsi être dégagées au niveau des intersections routières afin de favoriser la sécurité des différents usagers.



## Composition urbaine et architecturale

La qualité des projets architecturaux, leur intégration dans un projet urbain d'ensemble, la mise en valeur par traitement des axes routiers et de la zone concernée devront être clairement exprimées et explicitées au sein des projets d'aménagement sur ce site. Le traitement de l'aspect extérieur des constructions devra inciter les constructeurs à choisir des matériaux, des couleurs, des formes, qui adouciront l'impact visuel des constructions, notamment depuis la route nationale RN134.

### **Insertion urbaine**

Il est essentiel de maintenir une marge de recul le long des grands axes de circulation. Cette marge est ainsi fixée à 30m le long de la route nationale RN134, classée à forte circulation. Le long de cet axe, les bâtis s'inséreront à l'alignement, afin de créer un front bâti structurant et de donner une cohérence d'ensemble aux différentes opérations d'aménagement.

### **Matériaux**

Les constructions devront être réalisées avec des matériaux adaptés à la fois au contexte architectural et urbain existant mais aussi aux contraintes acoustiques, afin d'offrir une ambiance et un cadre de vie de qualité. Une continuité architecturale devra être recherchée avec la ville de Gan, avec l'utilisation de la pierre, de la tuile, du bois, de peintures noires, marrons ou blanches ... sur le modèle de la zone artisanale de la Tuilerie.

### **Façades**

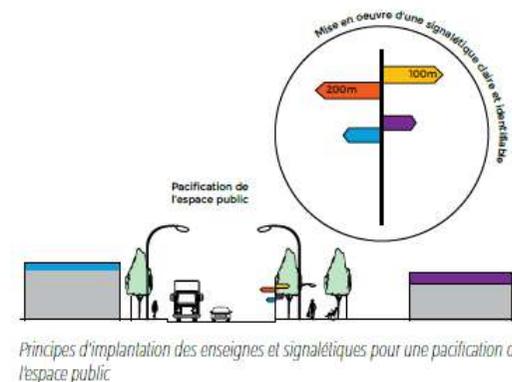
Les façades situées le long de l'infrastructure routière à grande circulation (RN134) profiteront d'un effet vitrine non négligeable auprès des automobilistes. Les façades des constructions visibles par les usagers depuis les axes de circulation extérieurs et intérieurs devront donc être soignées et intégrer un travail architectural poussé, afin de qualifier cet espace en entrée de ville de Gan.

### **Hauteur**

Les constructions respecteront un gabarit maximal de deux niveaux, avec une hauteur maximum de 10 m, afin de ne pas créer de rupture avec le paysage architectural existant. Un épanelage des hauteurs pourra être envisagé afin de favoriser les constructions les plus hautes le long de la nationale.

### **Enseignes et signalétique**

Afin de garantir la qualité urbaine et architecturale de la zone d'activités, une très bonne intégration des enseignes publicitaires dans l'environnement urbain devra être pensée. La signalétique, comme l'architecture, projette l'image extérieure d'une entreprise. Il est donc important d'y apporter un soin particulier, au même titre que la façade ou les espaces verts environnants. Ainsi, sur l'ensemble du site, la signalétique devra présenter une certaine homogénéité. Si les couleurs sont propres à chaque société, les dimensions devront toutefois être harmonisées, tout comme l'emplacement des enseignes. Celles-ci seront cadrées au niveau des entrées du bâti ou sur la totalité de la façade principale. Les éléments lumineux seront évités sur les façades latérales, arrières et les toitures (néon en pourtour de bâti, faisceaux lumineux...). Les enseignes doivent ainsi être conçues de façon sobre, en nombre limité, et installées de façon réfléchie afin de renforcer leur message et de limiter l'effet vitrine. Pour intégrer au mieux l'enseigne tout en conservant son rôle d'identification, il est indispensable de la concevoir en relation avec l'architecture et l'implantation du bâtiment. Sur la façade principale des bâtiments, l'enseigne devra s'intégrer grâce à une impression ou à une accroche directe et ne devra en aucun cas dépasser l'égout des toitures.



## Qualité de l'urbanisme et des paysages

La qualité urbaine et paysagère d'un projet s'apprécie au regard de la logique urbaine générale. L'aménagement de la nouvelle zone doit réduire les impacts sur les milieux environnants. La forme urbaine devra notamment être étudiée pour permettre la notion d'intégration et de mixité des fonctions urbaines en relation aux différentes activités qui pourraient s'y implanter. Le site d'étude est actuellement occupé par des espaces végétalisés. Les espaces alentours sont majoritairement occupés par une urbanisation à vocation économique et résidentielle, par des espaces agricoles et quelques linéaires végétalisés. Intégrer le projet dans cet environnement soumis à certaines nuisances est un enjeu majeur.

Toutes les voiries du site seront accompagnées d'un traitement paysager et de voies piétonnes. La zone d'étude sera donc entièrement praticable par les piétons et agréable à traverser. Des voies cyclables pourront compléter le réseau de desserte afin de diversifier les modes de transports. Ces pratiques pourront être encouragées par l'aménagement de stationnements adaptés et qualifiés pour les vélos à proximité des entreprises.

### Imperméabilisation des sols

L'imperméabilisation des sols devra être limitée au maximum afin d'atténuer les conséquences de l'urbanisation de ce site sur son environnement. Des surfaces poreuses de type « Evergreen » pourront notamment être mises en œuvre afin d'atteindre cet objectif.

### Récupération des eaux de pluie

Il conviendra de conserver au maximum le fonctionnement hydraulique en place et donc de maintenir et valoriser les fossés existants en pourtour, ainsi que les alignements d'arbres existants. De plus, des bassins paysagers de gestion hydraulique pourront être implantés au sein de la zone.

**Traitement des franges paysagères** Les franges de la zone d'étude, en relation avec la route nationale RN134, dans une bande de 30m depuis son axe central, devront être végétalisées (bande paysagère, frange végétalisée) afin d'agrémenter les perspectives visuelles possibles depuis le réseau viaire. Les alignements d'arbres existants le long de la nationale devront être préservés et complétés afin de favoriser le rôle d'espace tampon de ces franges en termes de nuisances sonores. Des espaces de stationnement mutualisés pourront par ailleurs s'y installer afin de répondre à la demande des usagers et des enseignes tout en épaississant cette frange paysagère.

### Perspectives visuelles

Les perspectives visuelles aménagées permettront la mise en valeur et une bonne visibilité des activités économiques implantées. Il conviendra toutefois de bien gérer ce traitement paysager et de conserver des vues ouvertes au niveau des intersections routières.

### Aspect bocager du site

Le bocage est particulièrement présent dans l'environnement direct du site d'études. Son urbanisation devra respecter ces spécificités historiques, notamment en s'appuyant sur la trame paysagère présente sur les parcelles ciblées.

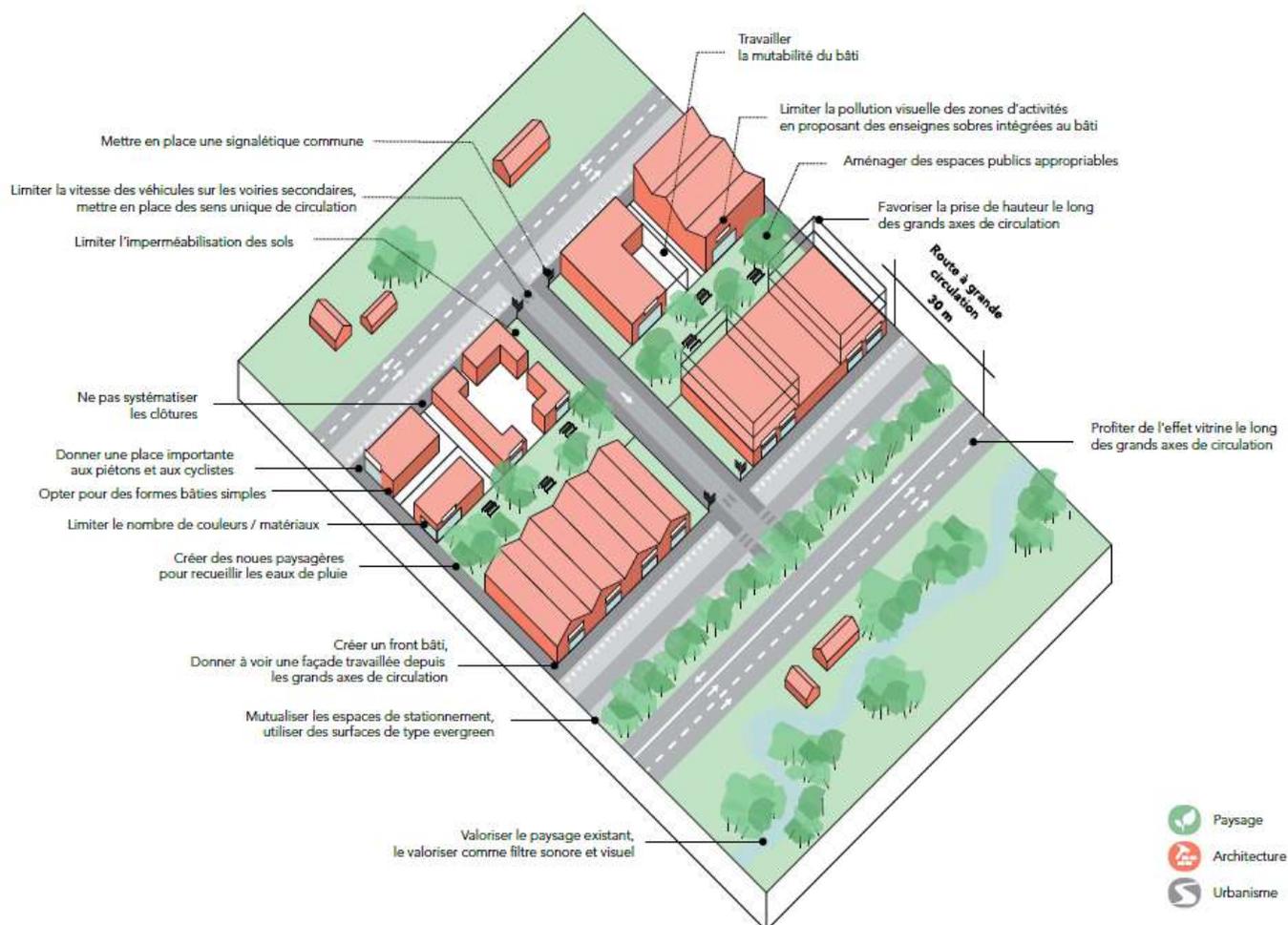
### Cadre de vie des habitants

Les habitations présentes à proximité du site d'études devront être préservées dans le cadre de la mise en œuvre du projet porté par cette OAP. Ainsi, les hauteurs de bâti devront être épannelées afin de s'adapter au contexte existant.

Au regard de tous les éléments vus précédemment, il est proposé de réduire, sur le strict périmètre de projet, la bande d'inconstructibilité de 75 mètres autour de la route nationale RN134 classée à grande circulation, conformément aux dispositions de l'article L 111-6 du Code de l'Urbanisme.

Cette réduction permettra la mise en œuvre d'une zone d'activités économiques sur des terrains actuellement peu valorisés. Ce secteur sera ainsi mieux intégré à son environnement. Le traitement paysager et végétalisé des espaces libres de construction auront pour impact de limiter l'imperméabilisation des sols et d'améliorer la qualité environnementale et paysagère du site.

Ce projet répond aux objectifs de l'article L111-6 du Code de l'Urbanisme soit d'éviter les désordres urbains constatés en entrée d'agglomération, le long des voies routières et autoroutières, avec la réalisation d'une opération d'aménagement d'une zone d'activités économiques intégrée dans son environnement et prenant en compte les spécificités de son site d'implantation en entrée d'agglomération



### Périmètres et phasage

 Périmètre d'OAP

### Accès et desserte

-  Voie secondaire existante
-  Voie principale à aménager
-  Voie secondaire à aménager
-  Cheminement piéton à prévoir
-  Accès depuis voirie existante
-  Infrastructure à intégrer
-  Stationnement à créer

### Mixité fonctionnelle et sociale

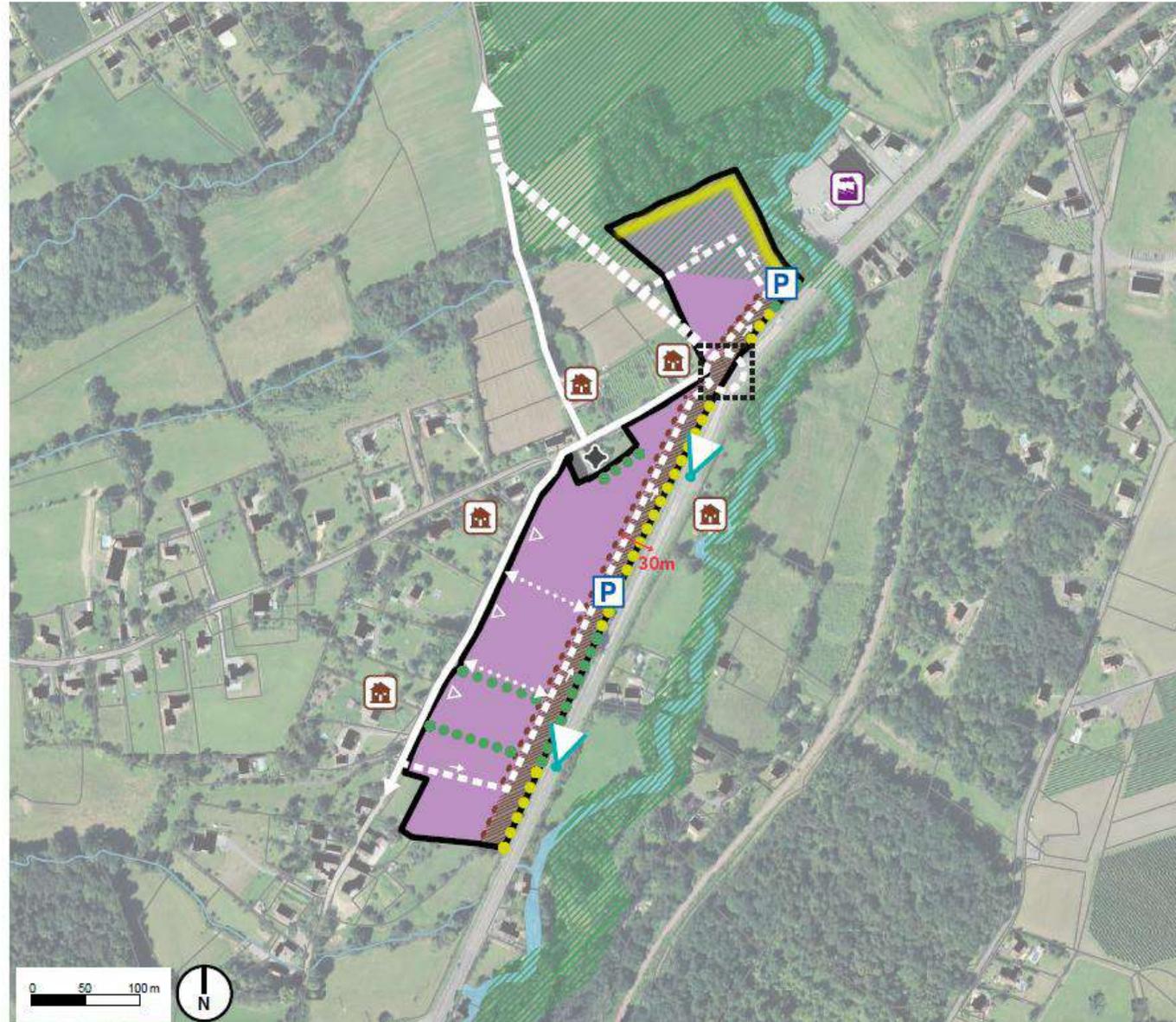
 Secteur à vocation première économique

### Insertion architecturale et urbaine

-  Alignement d'arbres existant
-  Alignement d'arbres à créer
-  Vues à préserver/créer
-  Traitement des franges paysagères
-  Principe de retrait par rapport aux limites séparatives
-  Prise en compte du caractère résidentiel de l'existant
-  Prise en compte du caractère industriel de l'existant
-  Repère visuel / élément patrimonial
-  Marge de recul depuis l'axe routier central

### Qualité environnementale et prévention des risques

-  Hydrographie
-  Réservoir de biodiversité



#### f- Entrée de ville : quartier Haut de Gan :

Un quartier d'habitations en bordure de la RN 134, sur les hauteurs de Gan dont le panorama est remarquable sur les Pyrénées et les coteaux.

Toutefois, le voisinage de la nationale est porteur de graves nuisances et d'un grand manque en ce qui concerne la sécurité. Cette portion de la RN 134 est pentue et en virage.

Même si cette zone ne connaît pas un agrandissement elle va devoir être suivie d'un aménagement consciencieux du site.

##### *Qualité des paysages.*

Le panorama et les nombreuses perspectives remarquables qui sont offertes aux habitants de cette zone devront être préservés, tout comme l'aspect extrêmement boisé du lieu. Un reculement de 35 m par rapport à l'axe de la voie est imposé pour toutes constructions. Cette bande restera en espace vert.

##### *Qualité urbaine.*

L'urbanisation de ce quartier se fera en respectant les schémas de voirie inscrits dans le schéma, dans la continuité des habitations existantes, le long des axes secondaires de communication.

##### *Qualité architecturale.*

Les Hauts de Gan ont un caractère rural marqué que l'architecture des nouvelles habitations ne devra pas bouleverser.

##### *Qualité des solutions contre les nuisances.*

Laisser une marge inconstructible et plantée à partir de l'alignement de la route. Constructions en fond de parcelles avec un filtre végétal et la possibilité d'élever des murets entre la route et les terrains.

##### *Qualité en matière de sécurité.*

Un aménagement sécurisé des voies secondaires qui serviront de desserte aux nouvelles constructions et des carrefours donnant sur la RN 134.



g. Le secteur lieu-dit Le Béarn

Surface totale : environ 2 ha

Cette zone d'activité existante se situe au Nord de la rocade.

Elle constitue un potentiel foncier destiné à l'accueil d'activités commerciales et artisanales liées aux activités agronomiques du territoire (viticulture, miel, fromage, produits de l'agriculture locale). Elle doit permettre la mise en valeur des produits locaux.

Le principe de création d'une voirie pourra être regardé afin de renforcer un dégagement sécurisé.



h. Le site fossilifère

