

PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION TARBES-LOURDES-PYRENEES
CANTON D'OSSUN

ANNEXE - DOSSIER DE DEROGATION A LA LOI BARNIER - SECTEUR DES ALLIATS

ARRETE LE

27/02/2020

APPROUVE LE

31/03/2022

PIECE DU PLU

1.4.



1. CONTEXTE DE L'ETUDE

1.1	Le cadre de l'analyse.....	4
1.2	Localisation.....	5
1.3	Les infrastructures en limite de secteur.....	6

2. LE SECTEUR DE PROJET

2.1	Description du secteur de projet.....	9
2.2	Les abords du site.....	11
1.3	Les éléments de composition actuelle du site.....	13

3. LE PARTI PRIS D'AMENAGEMENT PROPOSE

3.1	Un projet qui s'inscrit dans le cadre du PLUI du Canton d'Ossun.....	15
3.2	L'aménagement du site.....	17

1. CONTEXTE DE L'ETUDE

1.1 LE CADRE DE L'ANALYSE

La présente étude se réfère aux dispositions du Code de l'Urbanisme rénové suite à l'ordonnance du 23 septembre 2015 et au décret du 28 septembre 2015.

> **L'article L111-6 du Code de l'Urbanisme :**

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.

> **L'article L111-7 du Code de l'Urbanisme :**

L'interdiction mentionnée à l'article L. 111-6 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'article L111-8 du Code de l'Urbanisme :**

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.

Les articles L111-6 et suivants du Code de l'Urbanisme ont pour objectifs d'encadrer l'aménagement des abords des grands axes routiers en périphérie urbaine et en entrée de ville, et de garantir une bonne insertion des extensions urbaines. Ces dispositions légales sont issues de l'article 52 de la loi du 2 février 1995, dite « Loi Barnier », portant sur la qualité urbaine et paysagère le long de certaines voies en entrée de ville.

Cette législation intervient plus spécifiquement sur les abords des axes routiers identifiés «à grande circulation», c'est-à-dire, d'après l'article L110-3 du Code de la Route : « quelle que soit leur appartenance domaniale, les routes qui permettent d'assurer la continuité des itinéraires principaux et, notamment, le délestage du trafic, la circulation des transports exceptionnels, des convois et des transports militaires et la desserte économique du territoire, et justifient, à ce titre, des règles particulières en matière de police de la circulation. La liste des routes à grande circulation est fixée par décret, après avis des collectivités et des groupements propriétaires des voies » (Décret n°2010-578 du 31 mai 2010).

Les articles L111-6 et suivants du Code de l'Urbanisme sont une opportunité de questionner et définir les conditions d'insertion paysagère des espaces situés à proximité des axes de circulation qui représentent généralement les premières «vitrines» des entrées de ville ou de village dans les communes.

Ces principes législatifs n'ont pas pour objectif de maintenir systématiquement l'inconstructibilité dans les espaces proches des infrastructures de grande circulation, mais plutôt d'inciter une réflexion sur la qualité de l'urbanisation de ces espaces. En effet, le législateur propose de modifier les restrictions de constructibilité si la commune s'engage dans une réflexion sur l'aménagement et les règles d'urbanisme garantissant une qualité des espaces en bords de route et entrées de ville.

—

Le secteur ne fait l'objet d'aucune mesure de protection environnementale.



1.3 LES INFRASTRUCTURES EN LIMITE DE SECTEUR



- RN 21 au niveau du secteur de projet - Google Street View

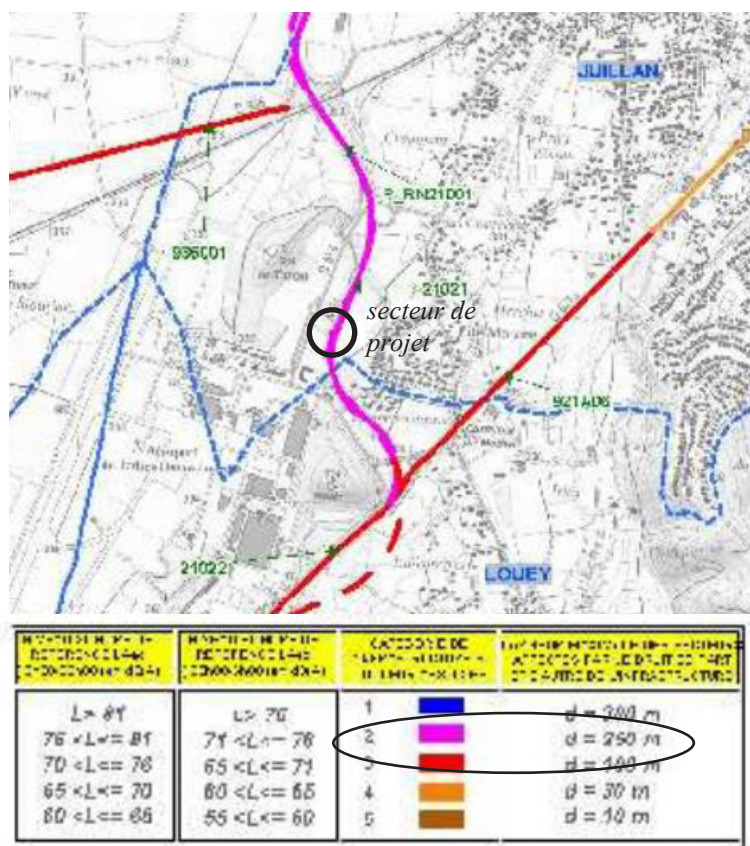


- Passage à niveau fermé au niveau du secteur de projet - Cittanova 2019

La RN21 présente un caractère très routier : sur la portion à proximité du secteur, il s'agit d'une 2x2 voies sécurisée avec séparation centrale en béton, bandes d'arrêt d'urgence, et glissières, limitée à 110 km/h.

La route permettant d'accéder au secteur est une voie secondaire de campagne arborée. Le secteur est situé au niveau du passage à niveau de la Gare (lieu-dit), hors de service.

Selon l'arrêté préfectoral n° 2012046-0011 du 15 février 2012, au sein de la commune de Juillan, la RN21 est concernée par le classement sonore des infrastructures de transports terrestres. A ce titre et s'agissant d'une 2x2 voies à grande circulation, le classement sonore s'étend sur 250m de part et d'autre de la voie. Conformément à l'article L111-6 du Code de l'Urbanisme, une bande de protection inconstructible liée aux nuisances, d'une largeur de 100m de part et d'autre de la voie express, est instaurée.



- Classement sonore des infrastructures routières des Hautes Pyrénées -

- Périmètre d'application de l'article L111-6 du Code de l'Urbanisme - Emprise de 100m de part et d'autre de la RN21



2. LE SECTEUR DE PROJET

2.1 DESCRIPTION DU SECTEUR DE PROJET

Le secteur de projet dans son contexte

Le secteur de projet est situé dans une zone à dominante agricole, à moins d'1,5 km du centre de Juillan. D'une superficie de 0,97 ha le secteur s'étend sur environ 185 m de long et 35 à 65m de large.

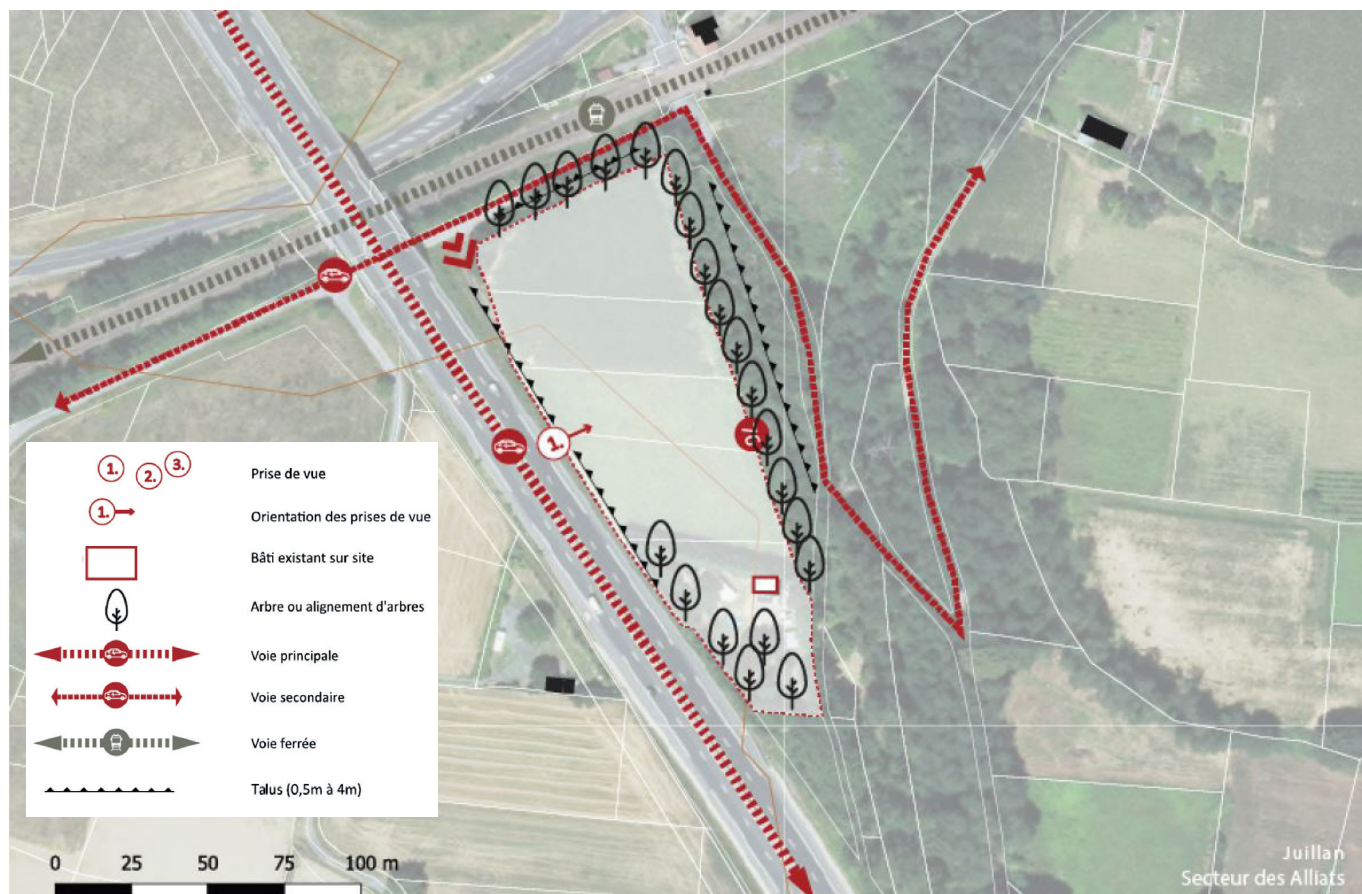
Les 2/3 des parcelles concernées sont déclarées à la PAC en 2017, à moitié pour de la culture céréalière et à moitié en gel. Le sud du secteur comprend une habitation récente.

L'accès s'effectue par une voie non goudronnée, permettant de rejoindre à l'est la liaison entre la RD 936 et la RD 516.

Le secteur est bordé à l'ouest par la RN21, une 2x2 voies à grande circulation située légèrement en contrehaut. La limite nord est délimitée par la voie ferrée. Une habitation, ancienne maison du gardien du passage à niveau, est située au nord-est à proximité du secteur. Les limites est et nord du secteur sont marquées par des talus denses boisés.



- Le secteur de projets et les grandes infrastructures adjacentes -
IGN Géoportail



- Extrait de l'OAP du secteur des Alliats - PLUi du Canton d'Ossun en cours d'élaboration

Evolution du secteur

13



2000-2005

Le secteur de projet a connu des évolution depuis le début des années 2000. La RN21 était alors une 1x1 voie sans séparation centrale, limitée à 90 km/h. La prévision et la réalisation progressive des travaux d'élargissement sont visibles sur les photographies aériennes.

Dans le même temps, une maison a été bâtie dans la partie sud du secteur de projet, avec la création d'une haie résineuse de protection vis-à-vis des parcelles agricoles et de la RN21, d'une piètre qualité paysagère.



2005-2010



2016

- Photographie aériennes - Géoportail



- Haies de protection vue depuis les parcelles agricoles -
Cittànova 2019



- Haies de protection vue depuis la RN21 -
Google Street View 2019

2.2 LES ABORDS DU SITE

Reportage photographique des abords

- Photos Cittànova 2019



Reportage photographique des vues depuis la RN21



- Google Street View

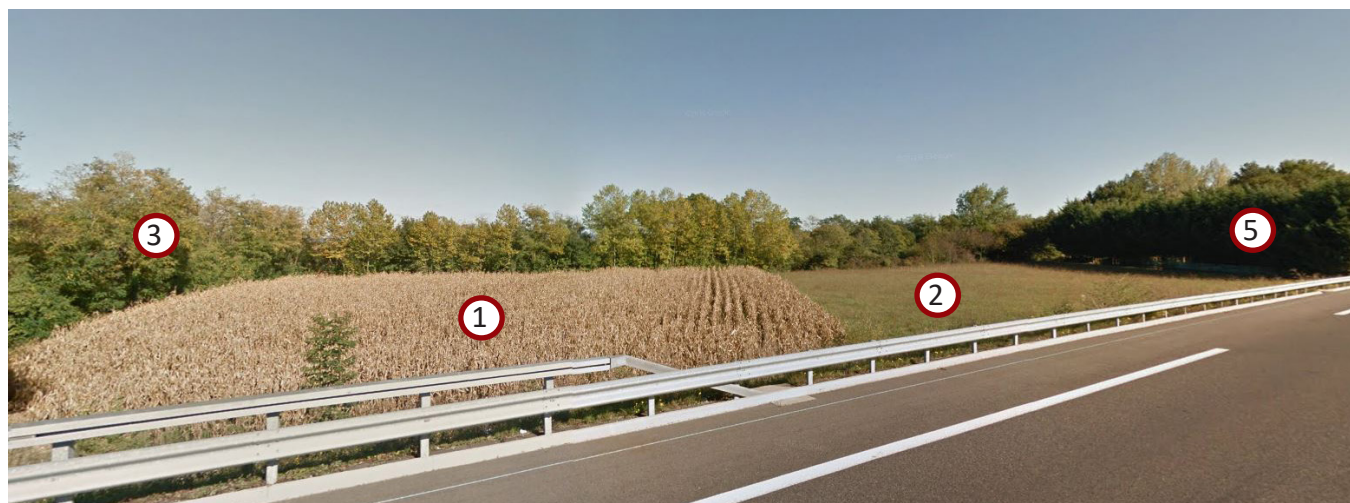


- Google Street View



- Google Street View

2.3 LES ÉLÉMENTS DE COMPOSITION ACTUELLE DU SITE



- Google Street View



- Cittanova 2019



- Géoportail

Le secteur de projet est composé de plusieurs éléments :

- > Des parcelles agricoles cultivées (1) et en friche (2)
- > Des abords boisés (3)
- > Un talus remontant vers la RN21 (4)
- > Une haie monovégétale résineuse (5)
- > Une habitation et son jardin non visibles (6)
- > Une voie de desserte non bitumée (7)

3. LE PARTI PRIS D'AMENAGEMENT PROPOSE

3.1 UN PROJET QUI S'INSCRIT DANS LE CADRE DU PLUI DU CANTON D'OSSUN

Un projet d'habitat adapté à destination des gens du voyage

Ce secteur est destiné à accueillir une opération de logements sociaux à destination des Gens du Voyage, selon une forme d'habitat adapté à l'intégration des caravanes. Il s'agit de réaliser des habitations en dur constituées d'une ou deux pièces à vivre et de sanitaires, avec installation des caravanes autour du bâti.

Il s'agira soit de logements locatifs sociaux financés en PLAI, soit d'une opération d'accession sociale à la propriété (PSLA), soit d'une accession directe à la propriété.

En effet, le Schéma Départemental d'Accueil et d'Habitat des gens du voyage approuvé en 2018 pour la période 2018-2023 indique pour la commune de Juillan : un besoin de régularisation ou de solution alternative pour 2 ménages en situation de sédentarisation irrégulière, ainsi que l'accueil de 12 ménages sédentarisés au titre de la solidarité territoriale.

Pour ce faire, le schéma prévoit la mise en place d'une MOUS, et également la réalisation de STECAL dans les PLU (2 maximum par commune), afin de mettre en place des solutions pour des parcelles situées en zone inconstructible et à l'écart des zones d'habitation. Le secteur de projet comprend dans son périmètre une habitation illégale construite par un ménage sédentarisé, et entre donc dans ce cas de figure.

Un projet qui répond aux orientations du PADD

Le PADD du PLUi du Canton d'Ossun préconise le développement d'une offre d'habitat social diversifiée tant en termes de taille que de configuration. Plus particulièrement, il précise une réflexion pour le développement d'une offre d'accueil dédiée aux gens du voyage.

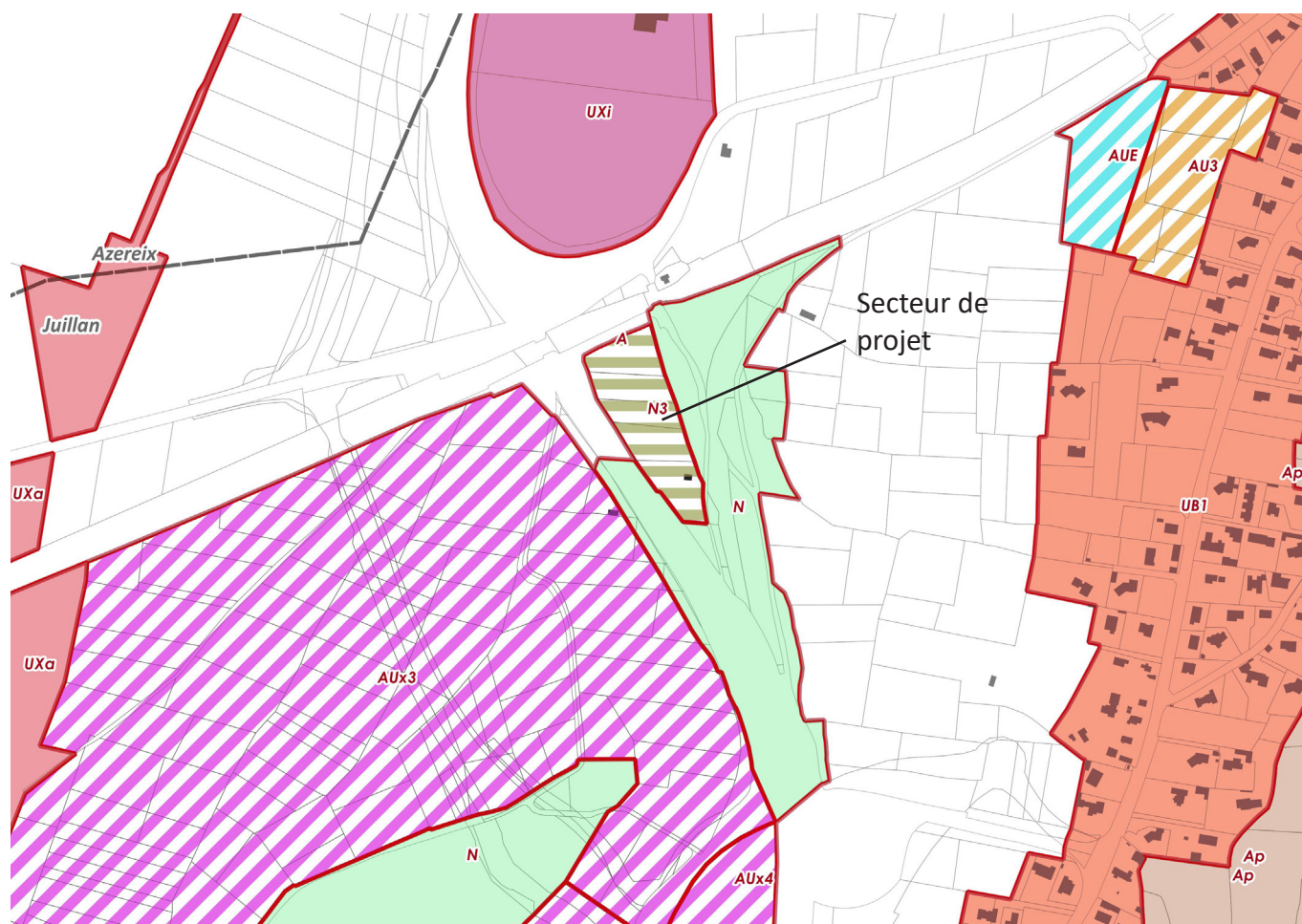
Un secteur d'OAP

Une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) est réalisée dans le cadre de l'élaboration du Plan Local d'Urbanisme Intercommunal du Canton d'Ossun. La présente étude, à travers la levée de l'inconstructibilité aux abords de la RN21, vient ainsi s'inscrire dans la continuité des orientations du PLUi et à permettre l'apport de réponses en logements dédiées aux besoins spécifiques des gens du voyage sédentarisés.

Un secteur global de projet

19

De manière plus globale, ce secteur de Juillan est amené à muter dans les années à venir, avec le projet de développement de la zone économique aéroportuaire (zone économique régionale Pyrénia) située de l'autre côté de la RN21, en face du secteur de projet. A long terme, cet espace ne sera donc pas isolé, et sera connecté à l'une des principales zones d'emploi de l'agglomération.



- Extrait du zonage du PLU - CITTÀNOVA 2019

tarbes
lourdes
pyrénées

3.2 L'AMÉNAGEMENT DU SITE

Les orientations retenues dans le cadre de l'OAP

> Aménagement et typologie de bâti :

- Réalisation de logements adaptés pour la sédentarisation de gens du voyage

> Forme urbaine et aspect des constructions :

- Les nouvelles constructions seront réalisées de plain-pied
- Les nouvelles constructions devront être conçues de manière à permettre leur articulation avec au moins une caravane

> Desserte et mobilité

- Le site est desservi par une voie non goudronnée permettant à l'est de rejoindre la liaison entre les RD936 et 516 et permettant à l'ouest de rejoindre le centre du village. L'accès au site depuis ce chemin devra être aménagé afin de garantir une bonne visibilité.
- Une voie de desserte interne au secteur devra être réalisée. Elle sera prolongée par une aire de retournement dimensionnée de manière à permettre le retournement sécurisé des caravanes.

> Cadre de vie, environnement et paysage

- Afin de maintenir les talus et de limiter le risque de mouvement de terrain, les arbres existants devront être conservés.
- Les constructions devront respecter un recul minimal de 10 mètres par rapport aux boisements afin de limiter d'éventuels risques liés aux incendies. Ces fonds de parcelles accueilleront des jardins qui participeront à la qualité de vie des futurs logements.
- Une zone «tampon» d'au moins 20 mètres devra être respectée entre la limite ouest du secteur et la limite des lots. Cette zone devra accueillir un aménagement destiné à porter les futurs habitations des nuisances sonores liées à la route nationale, de type mur anti-bruit.
- Un alignement d'arbre sera à créer entre cet aménagement et la route nationale.

Pour la réalisation de ce projet, la levée de l'inconstructibilité est nécessaire à la fois pour permettre la réalisation des habitations, mais aussi des ouvrages de protection du bruit.



- OAP du secteur des Alliats -

Cittànova 2019

VOCATION DOMINANTE DES ESPACES

-  Espace destiné à la création de logements de faible à moyenne densité
-  Espace naturel ou jardiné privé

ORIENTATIONS LIEES AUX ACCES, A LA DESSERTE ET AU STATIONNEMENT

-  Voie de desserte à créer (position indicative)
-  Voie structurante existante
-  Voie de desserte existante
-  Aménagement d'une raquette de retournement
-  Sécurisation de la desserte du secteur

ORIENTATIONS LIEES A L'IMPLANTATION ET A LA FORME URBAINE

-  Partie du secteur soumise à une opération d'aménagement d'ensemble

ORIENTATIONS PAYSAGERES ET ENVIRONNEMENTALES

-  Maintenir les haies ou arbres remarquables
-  Créer un alignement d'arbres
-  Arborer l'espace (à titre indicatif)
-  Dispositif de gestion des nuisances sonores à mettre en place

Les dispositions réglementaires assurant la qualité du projet

Critères	Enjeux	Principes d'aménagement
<i>Nuisances</i>	> Limiter les nuisances sonores liées à la RN 21 > Limiter les impacts visuels du projet depuis la RN 21	> Réalisation d'un ouvrage anti-bruit le long de la RN 21 > Les constructions devront intégrer un isolement acoustique > Réalisation de maisons de plain-pied pour limiter l'impact visuel depuis la RN 21
<i>Sécurité</i>	> Assurer la sécurité des futurs habitants vis-à-vis de la RN 21 > Assurer une desserte sécurisée du site > Assurer une desserte adaptée à des caravanes > Limiter le risque incendie	> Pas de création d'accès sur la RN 21, la desserte du site s'effectuera par l'accès existant sur la route accédant à la RD 936 > Aménagement de l'accès existant correspondant au gabarit des caravanes > Maintien d'une zone tampon de 10m minimum entre les constructions et les boisements pour limiter le risque incendie
<i>Qualité architecturale</i>	> Rechercher une qualité et une cohérence architecturale des constructions > Veiller à l'intégration paysagère des bâtiments et des stationnements pour limiter leur impact visuel	> L'urbanisation de la zone est conditionnée à la réalisation d'une opération d'aménagement d'ensemble > Préconisation sur les matériaux et le choix des couleurs afin d'assurer la cohérence des constructions et des façades
<i>Qualité de l'urbanisme</i>	> Garantir un habitat de qualité > Permettre une desserte interne du site adaptée aux caravanes > Proposer une zone d'implantation des bâtiments de manière à assurer la cohérence, la qualité et la sécurité du projet	> Création d'une voie de retournement adaptée au gabarit des caravanes > Implantation des constructions en retrait de la RN 21 et des espaces boisés > Limitation de la hauteur des constructions > Constructions de plain-pied uniquement
<i>Qualité des paysages</i>	> Conserver les boisements existants > Conserver le talus existant en bord de RN 21 > Traiter la transition entre la RN 21, les constructions et les boisements	> Conservation des talus et des espaces boisés > Création d'une zone tampon d'au moins 20m entre la RN 21 et les lots, à arborer > L'ouvrage anti-bruit fera l'objet d'une insertion paysagère côté RN 21 (alignement d'arbres)