



HAUTES-PYRENEES

BAZET

Conduite d'étude :

DDE 65

PLU

PLAN LOCAL D'URBANISME

Maîtrise d'œuvre

AMENA-ETUDES
ZA de Montredon
3 rue d'Apollo
31240 L' UNION

REVISION N°2

Arrêté le :

- 7 JUIN 2007

Approuvé le :

20 FEV. 2008

Exécutoire le :

VISA

Date

20 FEV. 2008

Le Maire

Burony



ETUDES SPECIFIQUES

**Schémas d'intention d'aménager
Etude dérogatoire à la règle de recul instaurée par l'Art.
L111.1.4 du Code de l'urbanisme**

2-2

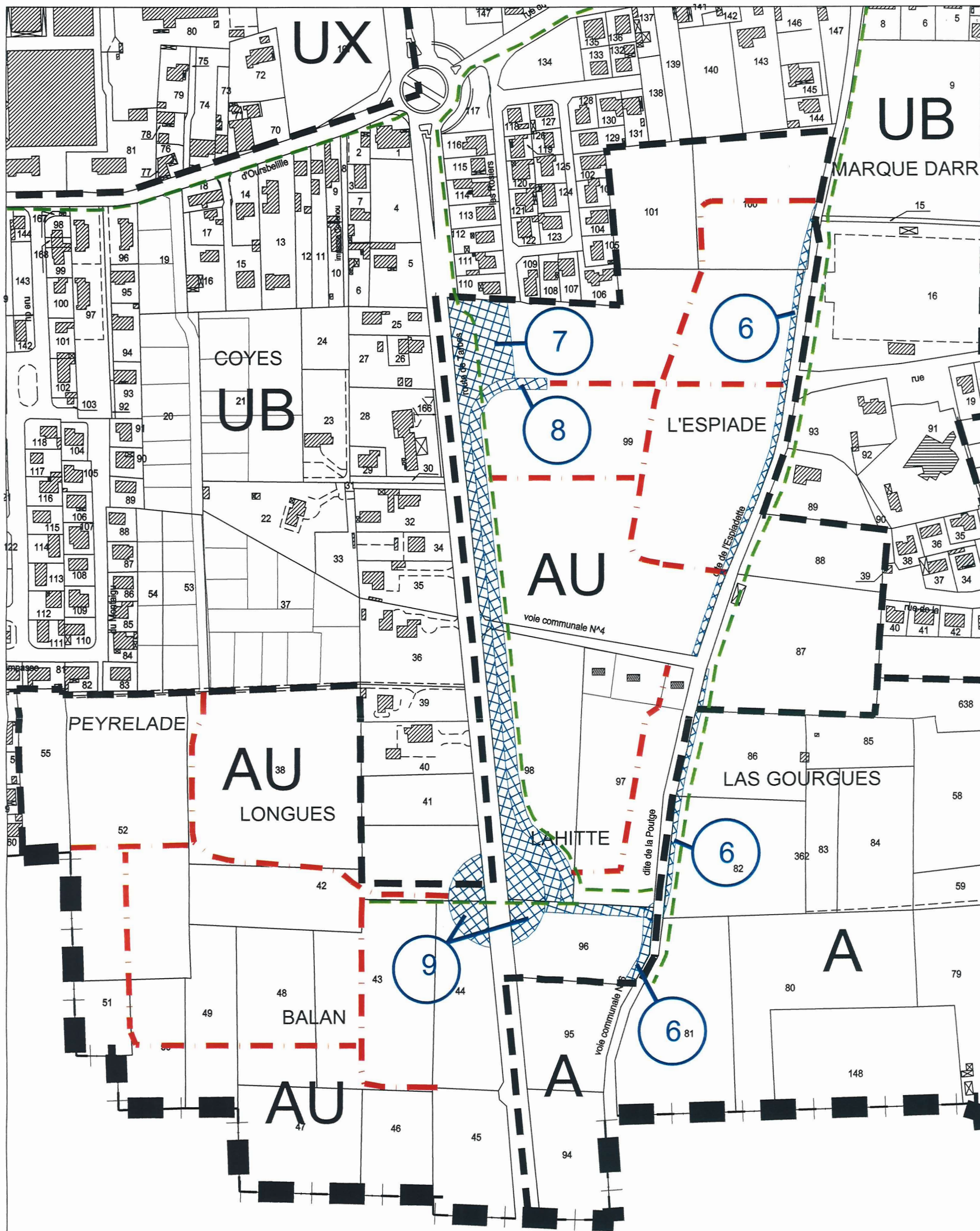
SCHEMAS D'INTENTION D'AMENAGER DES ZONES AU

PEYRELADE/BALAN

LES ALLEES

LE PIBOULET

JOUANOT



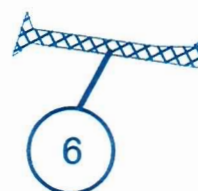
SCHEMA D'INTENTION D'AMENAGER DE LA ZONE AU DE PEYRELADE / BALAN

Principes de desserte et de raccordement

Voiture

Piéton/vélo

Emplacement réservé et
numéro d'opération

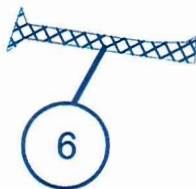


Délimitation et intitulé de zone
ou secteur du PLU



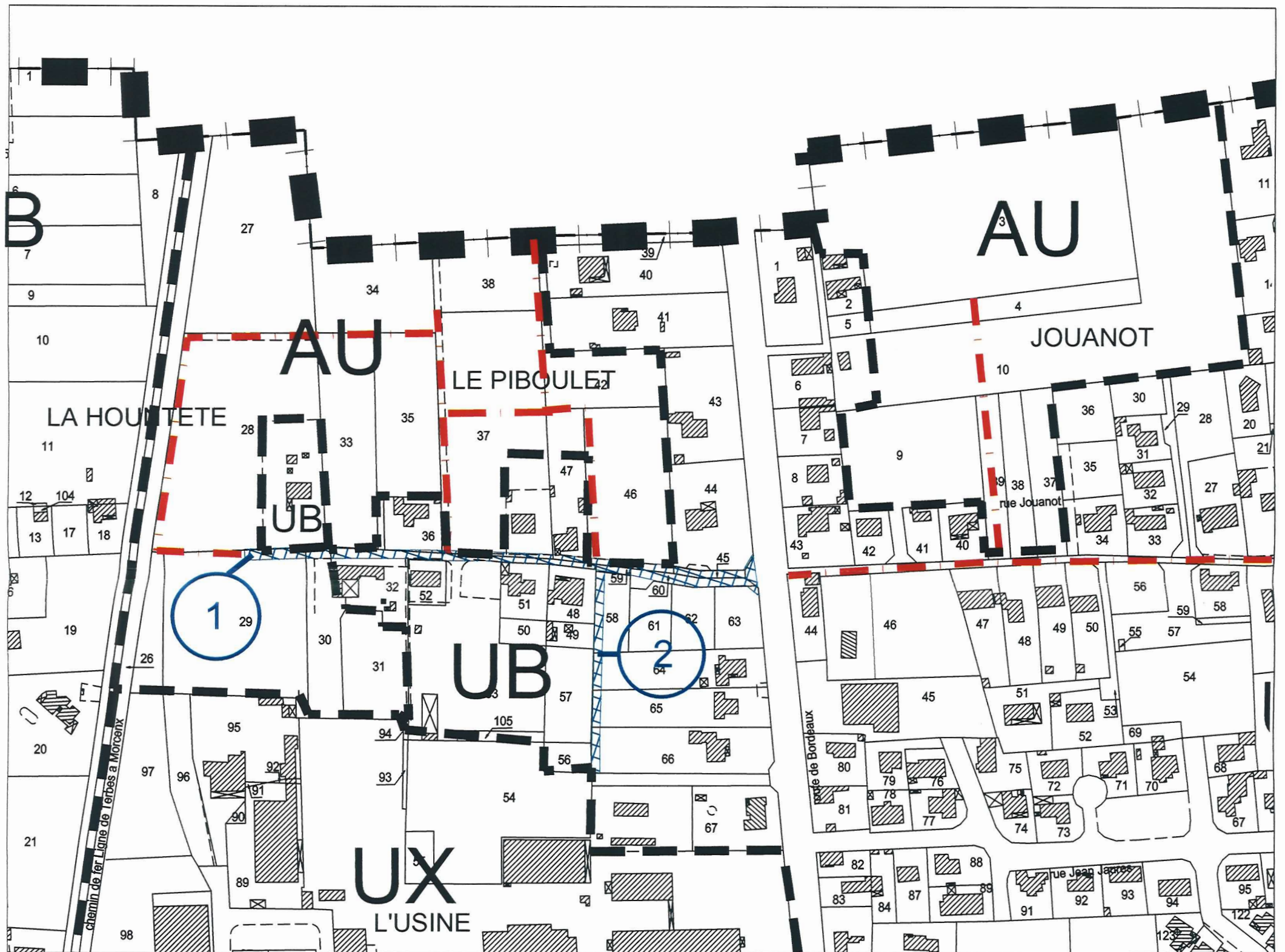
SCHEMA D'INTENTION D'AMENAGER DE LA ZONE AU DE LAS ALLEES

Principes de desserte et de raccordement

Emplacement réservé et
numéro d'opération

AU

Délimitation et intitulé de zone
ou secteur du PLU

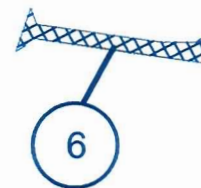


SCHEMAS D'INTENTION D'AMENAGER DES ZONES AU DE PIBOULET & JOUANOT

Principes de desserte et de raccordement

Voiture
Piéton/vélo

Emplacement réservé et
numéro d'opération



Délimitation et intitulé de zone
ou secteur du PLU

SCHEMA GENERAL DE VOIRIE ET PRESCRIPTIONS PARTICULIERES AU TITRE DE L'AMENDEMENT « DUPONT » POUR LES ABORDS DE LA RD 935

OBJET DE L'ETUDE

Dans le cadre de la révision du PLU, il a semblé nécessaire de poser les bases d'un schéma de voirie permettant d'organiser l'urbanisation future de Bazet, dans la perspective du développement de l'urbanisation.

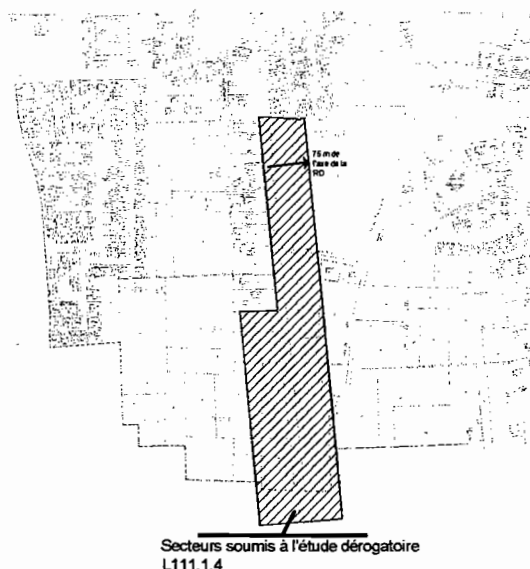
En effet, plusieurs éléments appellent à se poser dès aujourd'hui la question du fonctionnement urbain de la commune :

- les constructions, depuis une grosse décennie, se font au coup par coup, au gré des initiatives privées. Il en résulte des situations d'enclavement foncier, ou des risques d'enclavement car les constructions se font généralement au bord des voies : des parcelles éloignées de ces voies peuvent se retrouver impossibles à raccorder au système viaire ;
- la pression foncière se fait de plus en plus forte : le tissu urbain est en cours de comblement ;
- des problèmes de sécurité routière (croisement de flux, et notamment avec la RD 935) et de liaisons internes vont se poser ;
- le maintien de la qualité du cadre de vie demande de prendre en compte à la fois les nuisances liées à la RD 935 (bruit), la création de liaisons piéton/vélo

vers les pôles d'intérêt (mairie, terrains de sport, équipements scolaires), et la création d'espaces publics dans les quartiers nouveaux.

Dans la perspective du comblement de l'espace communal par l'urbanisation, la réflexion est d'autant plus importante qu'elle débouchera sur une organisation urbaine figée pour des décennies.

Cette étude répond également à la nécessité juridique de s'affranchir de la bande d'inconstructibilité de 75 m à partir de l'axe de la RD 935, telle que l'Art. L 111.1.4 du code de l'urbanisme le prévoit : possibilité est offerte aux communes, dans le cadre de la révision du PLU, de réaliser une étude montrant comment les abords de cette voie seront traités, au titre des paysages, du fonctionnement urbain, de la qualité architecturale, de la sécurité routière. L'espace communal touché par cette interdiction va de l'entrée sud de la commune au lieu-dit l'Espiadé, ou commence l'urbanisation en bord de route. Ce périmètre soumis à étude exclue les parcelles déjà urbanisées (l'Ouest de la RD depuis le lieu-dit Longue). La carte en page suivante indique la localisation de ces secteurs.

ZONE CONCERNEE PAR LE REcul DE 75 M.

Si, dans le cadre du PLU, l'établissement d'un réseau viaire peut suffire, l'étude L111.1.4 demande d'aborder dans le détail l'organisation des espaces bordés à la RD 935.

Les pages suivantes présentent l'organisation générale retenue, avec des précisions concernant les abords de la RD 935.

METHODOLOGIE

Les orientations présentées dans les pages suivantes sont dictées par les objectifs suivants :

1. **relier les pôles publics à tous les quartiers en devenir** (circulations internes) ; encourager les nouveaux habitants à s'inscrire dans la vie locale, en évitant qu'ils soient « aspirés » vers l'agglomération tarbaise ;
2. **définir les voies à créer dans les secteurs vierges de construction**, en prenant en compte la voirie existante en périphérie ;
3. proposer des **raccordements sur les voies primaires** existantes (création de carrefours);
4. établir un **schéma de liaisons piéton/vélo** en sus des obligations internes aux lotissements ;
5. définir les **obligations réglementaires qui s'appliqueront aux aménageurs privés** en matière d'espaces verts équipés et de stationnements publics ;
6. **traiter les abords de la RD 935** de manière à ce que l'urbanisation pâtisse le moins possible des nuisances occasionnées par cet axe.

Le schéma de voirie et des liaisons piétonnes et « 2 roues » est présenté en page suivante. Sa justification est développée dans les pages suivantes.

**ETUDE DEROGATOIRE A L'ARTICLE L.111.1.4
DU CODE DE L'URBANISME**

JUSTIFICATION DU SCHEMA DE VOIRIE ET DES LIAISONS PIETON / 2

ROUES

ANALYSE DU RESEAU VIAIRE

L'actuel réseau viaire est constitué :

- **des voies *primaires*** que sont les 2 RD, formant une croix qui relie la commune avec l'extérieur. Ces 2 voies forment également une partie de l'armature du réseau interne, puisqu'elles en relient les principaux pôles ;
- **de 2 autres voies dites *secondaires*** que sont l'avenue du Pic du Midi / rue du 8 mai et la rue d'Aurensan, et le chemin de l'Espiadette et la rue de la Poudge, entre le groupe stade/écoles et le second stade situé sur la commune voisine d'Andrest; on notera que ces 2 axes sont d'anciens chemins de desserte rurale et de liaison inter-villages.
- **de voie dites *tertiaires*** regroupées en 2 familles :
 - les anciens chemins, devenus rues, qui desservent l'espace urbanisé traditionnel du village (rues Monoural, du Foyer, Dizac, Ducasse...) : généralement orientés dans le sens de la vallée (Nord - Sud), ils ne s'infléchissent que pour épouser les formes données par l'Adour et sa zone inondable ; leurs liaisons transverses (Est - Ouest) finissent d'assurer la desserte fine du village.
 - les voies nouvelles créées depuis une trentaine d'années, qui desservent les quartiers d'habitat récent : cadrées par le maillage orthogonal traditionnel qui les entourent, elles sont généralement également orthogonales, à 2 exceptions mineures près.

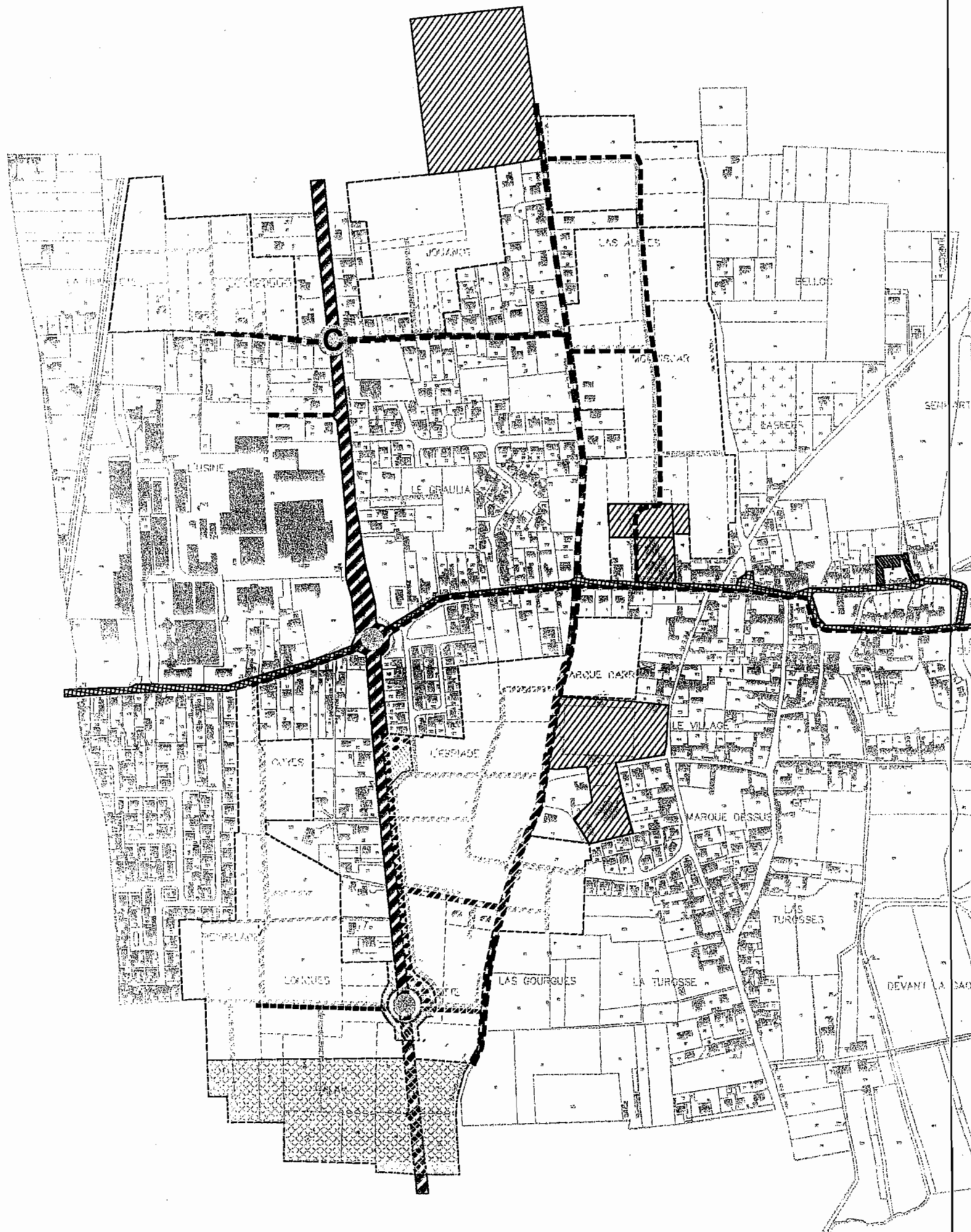
L'objet de la présente étude étant d'expertiser le réseau actuel et d'en prévoir les évolutions, on notera :

- que le réseau actuel est satisfaisant, pour les dessertes internes comme externes ;
- que, dans la perspective d'une urbanisation exhaustive des zones U et NA (futurs U et AU), ce réseau se révélera rapidement insuffisant (débit et lieux accidentogènes) ;
- que l'urbanisation « au fil des voies » risque de créer très rapidement des situations d'enclavement foncier pour des parcelles classées constructibles : il faut en prévoir la desserte et les raccordements ;
- que le réseau viaire ne laisse pas de place spécifique aux liaisons piétons/vélo, toujours diluées dans la circulation routière automobile.

En pages suivantes, les propositions d'évolution du système viaire suite aux constats ci-dessus.

PROJET URBAIN - PLAN D'AMENAGEMENT URBAIN

Voiries, espaces publics, espaces verts



LEGENDE

	Voie primaire existante		Voie tertiaire à créer		Zones d'aménagement organisé (AU)
	Voie secondaire existante		Rond-point primaire à créer		Pôles publics d'intérêt
	Voie secondaire à renforcer		Carrefour à aménager		Zones d'aménagement futur
	Voie secondaire à créer		Voie cyclable-piétonne à marquer au sol ou créer		Espaces verts à créer

PROPOSITIONS

1 – CREER UN CARREFOUR SUD SUR LA RD 935

Les principaux espaces appelés à s'urbaniser sont mitoyens de la RD 935. On ne peut accepter de multiplier les dessertes sur cet axe, où le flot de véhicules et la vitesse moyenne sont importants. La proposition consiste donc à créer une entrée Sud de la commune, un nouveau carrefour, qui :

- ❑ irrigue les principaux secteurs futurs d'urbanisation (toute la partie de l'urbanisation située au Sud de la RD 93).
- ❑ marque l'entrée dans l'espace urbanisé de Bazet
- ❑ permet de réduire la vitesse des véhicules (*vous entrez en ville...*);
- ❑ donne une image positive de Bazet (*un traitement soigné de cet espace et de ses abords, avec des références patrimoniales propres à cette partie de la basse vallée de l'Adour – éviter un traitement paysager atypique, utiliser les essences et matériaux locaux de préférence*) ;

2 – ORGANISER LE DESENCLAVEMENT DES ZONES D'URBANISATION FUTURES AU SUD DE LA RD 93

Il y a 2 axes à cette réflexion :

- prévoir le désenclavement de toutes les zones constructibles situées à l'Ouest de la RD 935 (Coyes, Peyrelade, Longues) : les parcelles ne sont pas aujourd'hui désenclavées et un schéma de voirie s'impose. Les relier à la RD 935 par un carrefour Sud les rend plus attractives. Le schéma de voirie prévoit également le désenclavement futur des

parcelles les plus au Sud de Bazet, qui ne seront ouvertes que plus tard à la construction à vocation d'habitat (futures zones AU0).

- relier ces espaces au tissu urbain existant et aux équipements publics.

A l'Est de la RD 935, les secteurs L'Espiade, La Hitte, Las Courgues, sont également appelés à s'urbaniser. Il n'est pas souhaitable de multiplier les raccordement sur la RD 935. L'actuel débouché de la voir communale n°4 sur la RD 935 est d'ailleurs relativement dangereux au regard de la sécurité routière. Il convient d'envisager sa suppression, en créant un nouveau carrefour bien sécurisé plus au Sud (voir plan). On peut en espérer à la fois une réduction des risques d'accident et une meilleur desserte des futurs quartiers. Par contre, décider d'irriguer le Sud de Bazet à partir de ce point impose de revoir ou prévoir le réseau de voies situées en aval.

Ainsi :

la rue du Pic du Midi devient une axe structurant à plusieurs titres :

- elle dessert de nombreuses parcelles urbanisables : Lespiade, Las Gourgues ;
- elle devient une grande liaison interne entre les futurs quartiers et les équipements publics de la ville (stade, écoles, mairie) ; son élargissement est souhaitable (6,00m de chaussée) et possible, puisque cette voie longe le plus souvent des parcelles qui ne sont pas encore bâties. L'emprise de l'élargissement sera prise sur le foncier privé, au fur et à mesure des opérations. Cette voie, vu son importance fonctionnelle, peut également être dotée d'une partie cyclable à 2 sens prise sur la chaussée (1,40 m) , d'un grand trottoir fonctionnel d'un côté – 1,50 m -, et d'un trottoir « *symbolique* » de l'autre – 0,50 m-. Au total ; l'emprise de voie est de 8,00 m ;

En bord de la RD 935, une contre-allée sera créée pour relier au mieux ces secteurs à la RD 935 (*voir plus loin le développement concernant les abords de la RD*).

les quartiers Ouest (Coyes, Peyrelade, Longues) doivent être irrigués par une voie centrale qui en assure la desserte générale ; un premier lotissement créé récemment au Nord (Coyes) amorce cette voie. Afin d'éviter que cette voie nouvelle ne serve de « raccourci » pour les liaisons Tarbes/Oursebelille notamment, elle devra être équipée en ralentisseurs (chicanes...).

Le schéma de voirie propose également quelques principes de desserte et de désenclavement qui ne doivent pas être pris au pied de la lettre : un projet de construction autre qu'un lotissement classique, fait par exemple d'habitat collectif où de maisons en bande, peut suggérer un autre schéma de desserte interne. Seule la voie principale de désenclavement devra s'inscrire dans le PLU comme opposable aux tiers.

3 – DESENCLAVER LES AUTRES SECTEURS URBANISABLES, AU NORD DE LA RD 93

Ces zones NA, qui seront reconduites dans le PLU (zones AU) sont soit jointives, formant un ensemble qui mérite une organisation générale, soit disjointes, et la réflexion s'arrête alors à en prévoir le désenclavement. On distinguera :

- ❑ Le vaste secteur « **Les allées – Mouniscar** », situé directement au Nord de la mairie, entre la rue du cimetière et la rue de La Poutge, méritant une réflexion sur le désenclavement, l'irrigation interne et le raccordement au reste du tissu urbanisé;
- ❑ 2 poches de terrains qui seront classés AU dans le PLU, « Jouanot » et « Le Piboulet », dont seul le désenclavement mérite réflexion.

Le secteur « Les allées – Mouniscar », est le plus sensible au risque d'enclavement. La Municipalité en a prévu l'irrigation par une voie partant de l'actuel parking de la mairie. Le schéma de voirie propose simplement une desserte centrale des parcelles, en créant une voie Nord-Sud doublée d'un cheminement piéton/cyclable, avec 3 raccordements sur les voies latérales existantes. La Municipalité pourrait également mettre à profit ce projet de création de voie pour se doter d'une réserve foncière au Nord de la mairie, réserve qui sera toujours utile dans l'avenir pour un équipement public scolaire, technique, sportif, associatif ou culturel... (voir zone hachurée en bleu sur le plan d'aménagement urbain, au Nord de la Mairie).

Le secteur « Jouanot » mérite une réflexion sur son raccordement aux voies existantes : il n'est pas souhaitable que sa desserte générale se fasse par la RD 935, pour des raisons de risque d'accidents. Il devra donc être raccordé à la ville à partir de la voie interne existante, la rue Jouanot. Plusieurs choix sont possibles actuellement, tous dépendants des premières opérations à venir. Le PLU devra donc *se contenter de se réserver le droit d'imposer...* une desserte du secteur, au vu du projet de construction ou d'urbanisation proposé sur ces parcelles. Aller plus loin dans le choix de la voie de desserte reviendrait à prendre le risque d'imposer « à priori », sans se laisser le choix de s'adapter aux projets privés à venir.

Le secteur « Le Piboulet » présente des contraintes supplémentaires : il est desservi par une voie privée, et il jouxte la zone d'activité communale et la voie ferrée, sources de nuisances. C'est l'un des secteurs les moins intéressants à urbaniser du territoire communal. Il peut cependant l'être, et il le sera inexorablement, avec le temps. Le principal problème pour l'urbaniste est son raccordement avec le reste de la ville, qui se fait naturellement par la RD 935, par un débouché mineur. Si ce secteur était appelé à se développer, ainsi que son vis à vis « Jouanot », il faut alors envisager d'aménager le carrefour avec la RD 935. Il ne semble pas utile de créer un rond-point, coûteux et fragmentant inutilement la circulation sur la RD, mais plutôt d'aménager un bon carrefour : bonne visibilité pour

les débouchés, et marquage au sol qui alerte d'un risque sur la RD, pour réduire les vitesses et appeler l'attention du conducteur.

4 – TRAITEMENT DES ABORDS DE LA RD 935

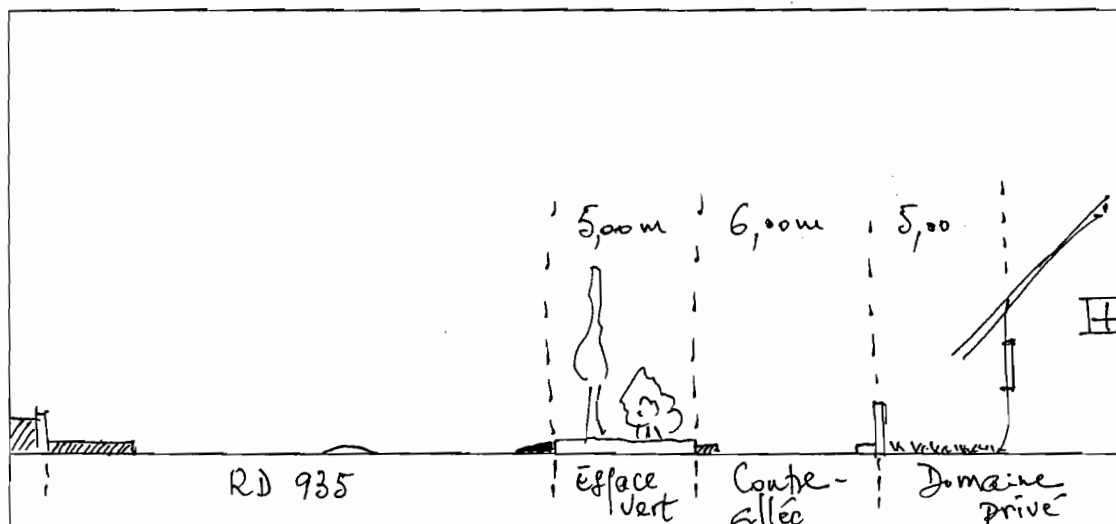
Cette route est appelée à devenir aussi une rue, une avenue plus précisément, vu sa largeur, son usage et son trafic. Elle sera vraisemblablement bordée d'habitations, sur toute sa traversée dans Bazet. Elle n'en perdra pas pour autant sa fonction d'axe départemental et inter-départemental majeur à l'échelle des Hautes-Pyrénées. Il convient donc, dans cette perspective, de faire cohabiter deux fonctions : celle d'une rue, et celle d'une route.

Les orientations proposées sont les suivantes :

- ❑ Pour les zones AU, interdire tout nouvel accès sur la RD, pour des raisons de sécurité routière (laisser cette possibilité en zone U);
- ❑ supprimer l'accès actuel par le chemin communal n°4, compensé au Sud par le nouveau rond-point d'entrée dans Bazet ;
- ❑ créer une contre-allée qui dessert l'urbanisation, à l'Est de cette voie ;
- ❑ créer un « tampon vert » entre la RD et les futures zones urbanisées, par des aménagements végétaux.

Par ces choix, financés en partie par le Privé (la contre-allée) et par la Puissance Publique (l'espace vert en bord de RD), on peut s'attendre à obtenir une urbanisation d'entrée de ville à la fois soucieuse de la qualité de vie des riverains futurs, et cohérente avec la fonction actuelle de la RD 935)

Le croquis ci-dessous présente une image de l'aménagement futur de la RD et de ses abords.



Conclusion

Ce schéma de voirie ne s'impose au PLU que sur 6 actions, les autres propositions n'étant qu'indicatives :

- 1 – un rond-point au Sud de Bazet, à négocier avec le Conseil Général puisque s'inscrivant sur une RD, et à traduire en Emplacement Réservé sur le foncier privé pour son emprise et ses espaces verts limitrophes ;
- 2 – une contre-allée à imposer dans le PLU par un schéma d'Intention d'Aménager, avec ses espaces verts inscrits en emplacements réservés ;
- 3 – un élargissement / réaménagement du chemin de l'Espialette, entre ce rond-point et le stade situé sur Andrest; cet axe est un structurant de l'urbanisation communale ; cet élargissement devra se traduire dans le PLU par des Emplacements Réservés ;
- 4 – une voie à créer au travers des secteurs Coyes, Peyrelade, Longues, pour désenclaver et relier au mieux ce secteur à la partie du village où sont situés tous les

équipements publics (l'Est de la RD 935) ; la traduction dans le PLU se fait par un schéma d'intention d'aménager, annexé au règlement, indiquant par des tiretets les axes de voie à créer ;

5 - une voie nouvelle au travers du secteur « Les Allées Mouniscar », doublée d'une bande de circulation « 2 roues » ; la traduction dans le PLU se fait par un schéma d'intention d'aménager, annexé au règlement, indiquant par des tiretets les axes de voie à créer ;

6 – A la jonction Jouanot / Piboulet, sur la RD 935, un carrefour à sécuriser, aménager, sans traduction dans le PLU puisque l'action se réduit à du panneautage, à un travail sur la chaussée, à du marquage au sol, mais sans implication foncière.