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

3.1 OAP sectorielles

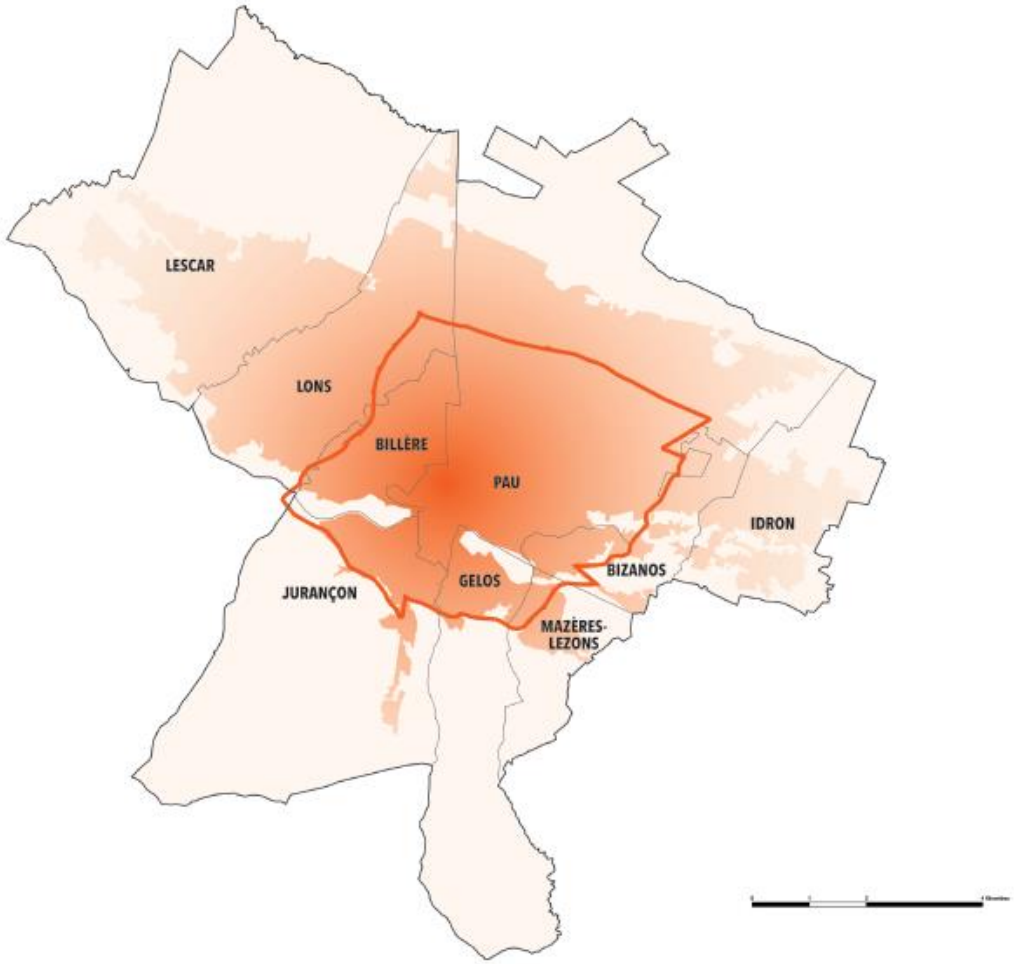
3.1.2 OAP Coeur de Pays

3.1.2.b OAP des sites à enjeux intercommunaux

3.1.2.b.2 Zones d'Activités Économiques (ZAE)

SOMMAIRE

1. Caractéristiques du secteur « cœur de pays » .....
2. Schéma de secteur « cœur de pays » .....
   2.1. Les zones d'activités économiques .....
      a. Zone d'activités économiques sud-ouest (Induspal et Lescar Soleil) .....
      b. Zone d'activités économiques Europa .....
      c. Zone d'activités économiques PAPPYR II – Bois de Laclède .....
      d. Zone d'aménagement commercial (ZACOM) Auchan .....
      e. Zone d'activités économiques des Prés .....


LESCAR
LONS
BILLÈRE
PAU
IDRON
BIZANOS
GELOS
JURANÇON
MAZÈRES-
LEZONS

1. **Caractéristiques du secteur « cœur de pays »**

2. LE CŒUR DE PAYS

2.2 / QUELQUES DONNÉES CHIFFRÉES

Le Cœur de Pays structure l'ensemble du territoire de l'agglomération Pau Béarn Pyrénées :

- Le Coeur de Pays, au-delà des fonctions du centre d'agglomération, accueille des fonctions spécifiques et complémentaires de nature industrielles, commerciales, artisanales et d'équipement, qui permettent de renforcer l'aire d'influence du territoire vis-à-vis des intercommunalités voisines, voire au-delà (équipements sportifs et culturels rayonnants, pôles commerciaux d'envergure).

- La grande majorité des résidents actifs des espaces périphériques fonctionnent quotidiennement avec cet espace. Le Coeur de Pays est l'espace du quotidien de la grande majorité des habitants de l'Agglomération.

Les 9 communes qui le composent concentrent ainsi la majorité des équipements à envergure métropolitaine du territoire, ainsi que 83% de la population, 88% des logements, 93% des emplois et 87% des entreprises.

Le Coeur de Pays a, par ailleurs, été identifié comme espace préférentiel de développement urbain. Il constitue donc l'espace où l'urbanisation nouvelle est autorisée de manière privilégiée, en extension urbaine comme en renouvellement urbain.

83 % — 135 000 habitants
162 000 habitants

35 % — 120 km²
344 km²

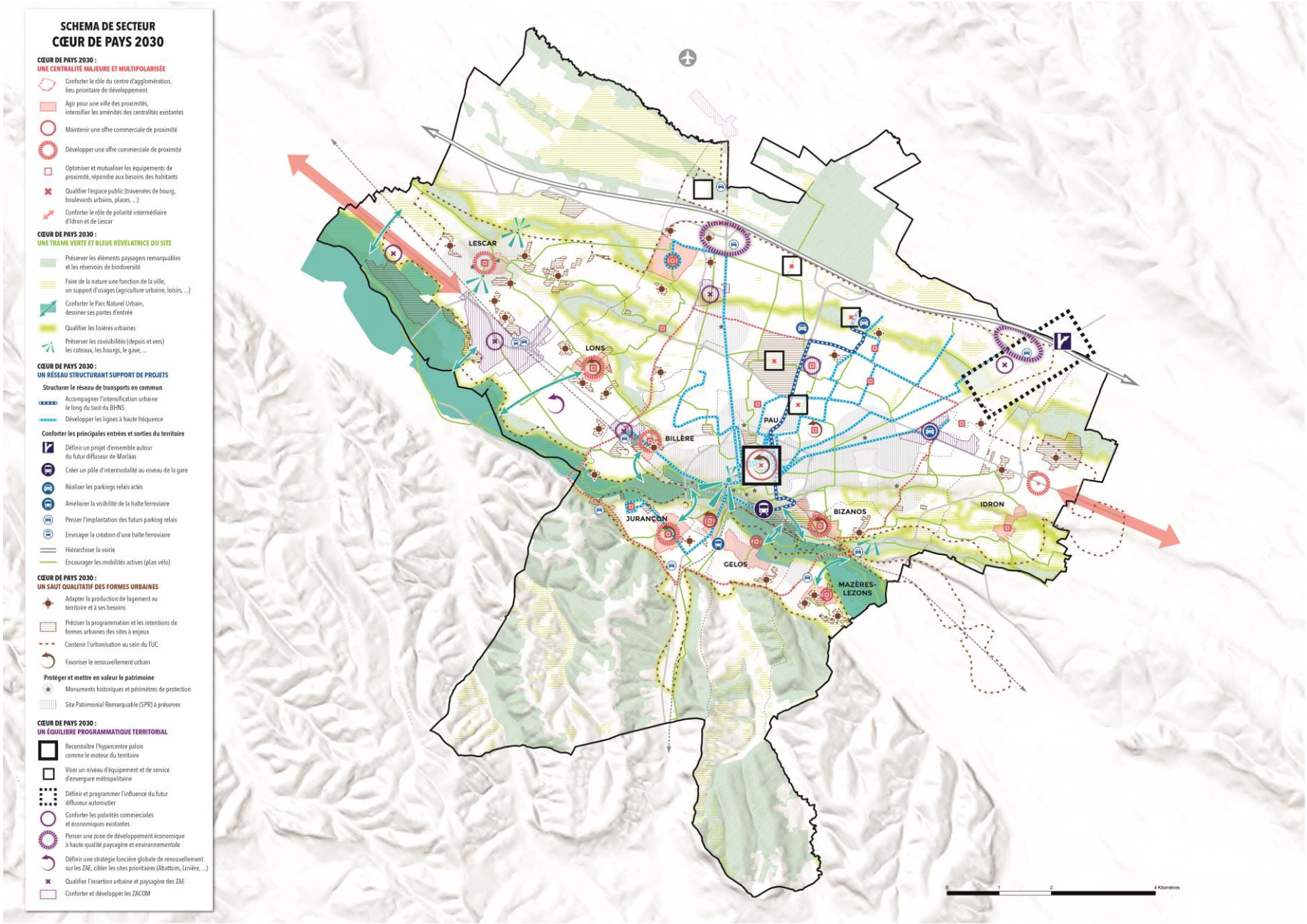
1 123 hab/km²
471 hab/km²

88 % — 81 000 logements
92 000 logements

93 % — 71 640 emplois
77 400 emplois

87 % — 14 300 entreprises
16 500 entreprises

2. Schéma de secteur « cœur de pays »



2.1. Les zones d’activités économiques

Les Zones d’Activités Économiques représentent un fort potentiel d’attractivité pour l’agglomération. Tandis que de nouveaux espaces se développent au nord, à proximité de l’autoroute, les espaces de la ZAE Sud-Ouest se questionnent sur leur devenir.

a. Zone d'activités économiques sud-ouest (Induspal et Lescar Soleil)

CONTEXTE

La Zone d'Activités Économiques Sud-Ouest s'est développée le long de la voie ferrée et de la D817 (Route de Bayonne). Elle s'étend aujourd'hui depuis l'intersection avec la rocade à Lescar, jusqu'à la ZAC de la Linière à Billère. L'interface avec le Gave de Pau est actuellement complètement niée par ce site économique qui jouit pourtant d'une proximité avec cet élément remarquable du paysage palois. Tandis que la ZACOM autour de Lescar Soleil a été confortée par le SCoT et fait l'objet d'investissements de la part des propriétaires et gestionnaires, d'autres sites, et notamment au sein de la zone Induspal de Lons, sont progressivement laissés à l'abandon et posent très directement et dans un avenir proche la question de la requalification de ces périmètres d'activités. Les enjeux de ce site se recoupent avec ceux de l'entrée d'agglomération matérialisée par la Route de Bayonne et détaillés dans l'OAP thématique propre à ce sujet.

INTRODUCTION

Les Zones d'Activités Économiques se sont développées sur le territoire de l'agglomération sous diverses formes. Tandis que le SCoT propose de donner un cadre au tissu urbain commercial en définissant des ZACOM et en limitant son développement en dehors de ces sites, les ZAE ne bénéficient pas du même cadre.

Elles font par ailleurs, pour certaines, marquées par une **vacance progressive**, révélatrice de leur **manque d'adaptation à l'évolution des pratiques**. Des friches urbaines apparaissent ainsi sur le territoire, souvent caractérisées par des environnements pollués, peu qualitatifs en termes d'insertion architecturale, urbaine et paysagère et donc difficiles à réhabiliter.

Dans un contexte de raréfaction du foncier et de densification des fonctions urbaines, ces sites représentent aujourd'hui de nombreuses opportunités de **reconstruire la ville sur elle-même**.

Plusieurs exemples français et européens de réhabilitations urbaines de sites économiques tels que ceux présents sur l'agglomération démontrent en effet qu'il est tout à fait possible d'envisager de nouvelles fonctions urbaines sur ces sites. Ces projets de reconversion se traduisent systématiquement par une recherche poussée sur l'aménagement des espaces publics, sur la desserte par les transports en commun et sur l'insertion paysagère des formes urbaines. Les formes bâties en elles-mêmes font elles aussi l'objet d'une réflexion sur leurs reconfigurations possibles et sur les éventuels **nouveaux usages** qui pourraient s'y développer.

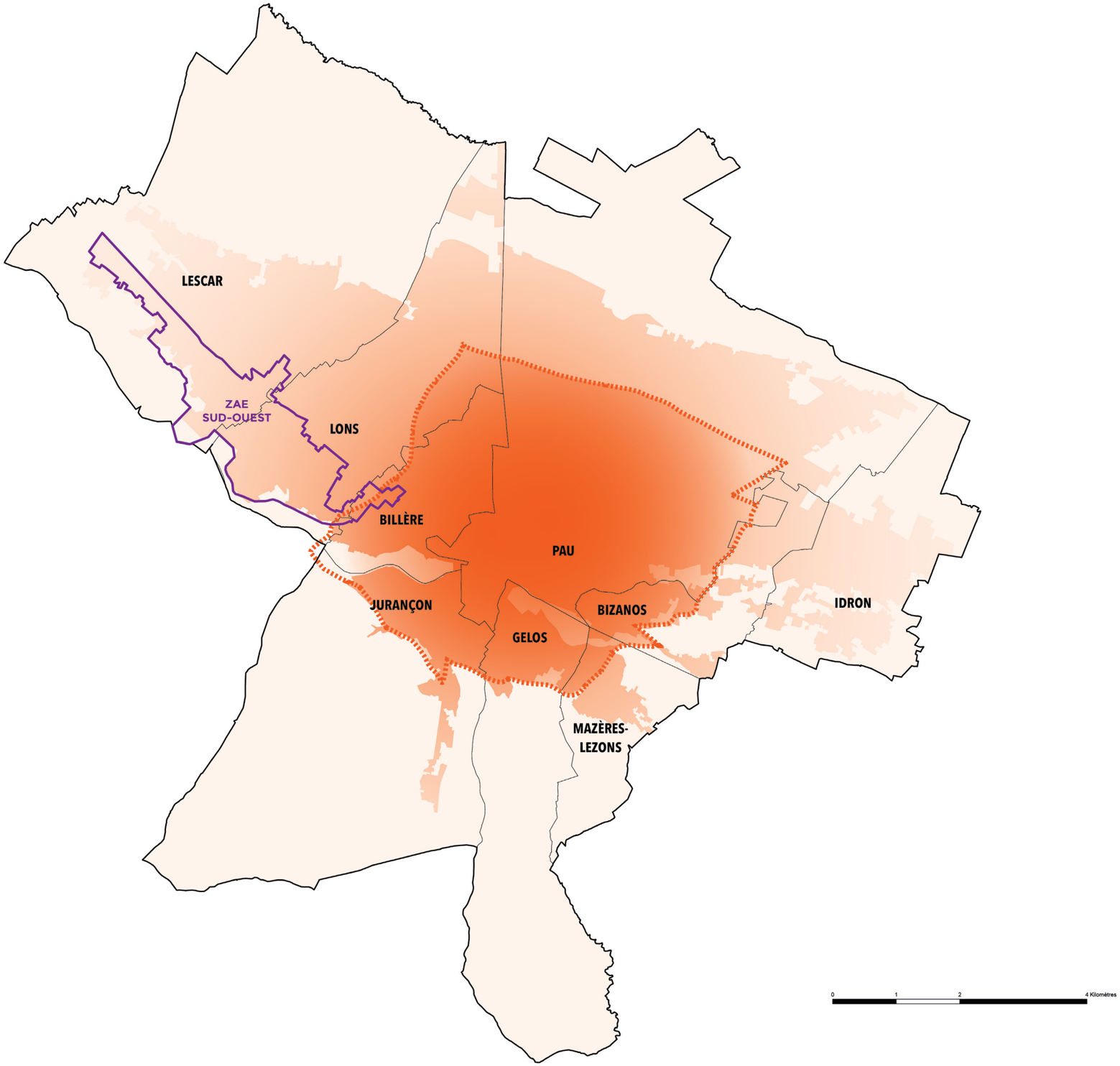
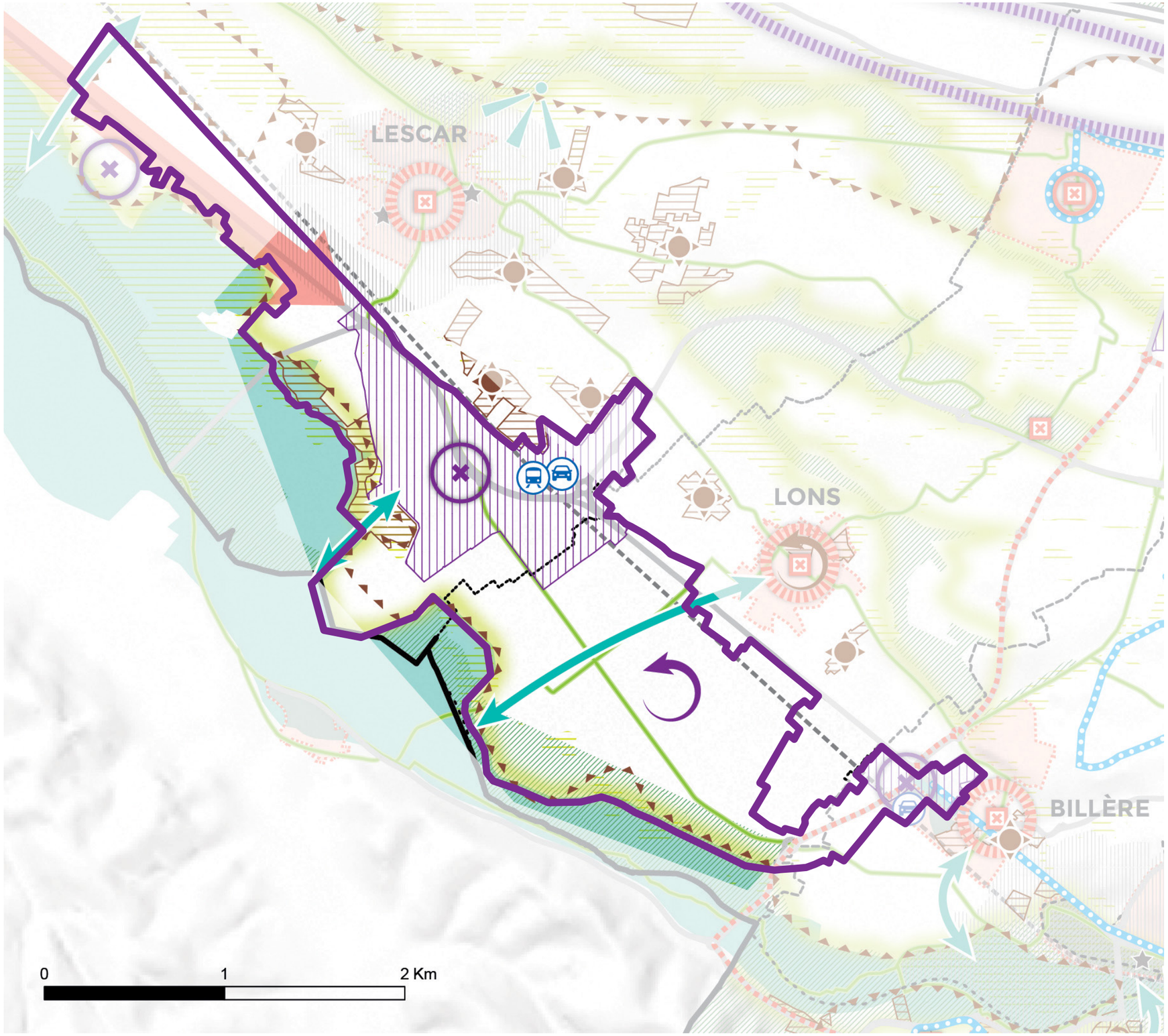


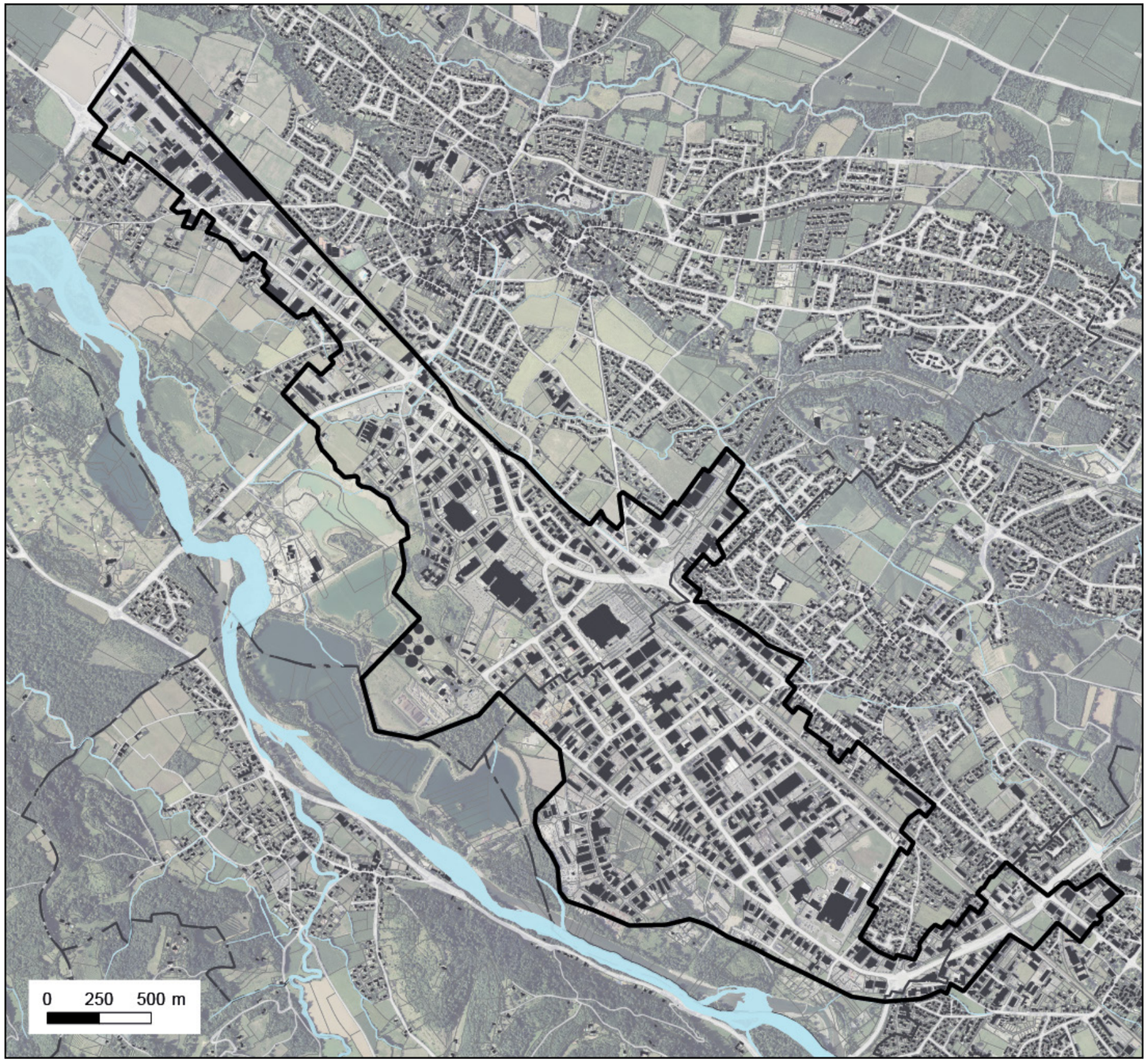
SCHÉMA DE SECTEUR CŒUR DE PAYS 2030

Les orientations identifiées :

- Qualifier le fond de zone en matérialisant des entrées définies vers le Parc Naturel Urbain.
- Envisager des formes urbaines et des usages faisant transition entre la ZAE et le PNU.
- Promouvoir le développement de mobilités douces et actives sur ce territoire où certaines infrastructures routières sont sur-dimensionnées par rapport à l'usage qui en est fait aujourd'hui.
- Conforter la vocation commerciale de la ZACOM, et qualifier les espaces publics en fonction.
- Agir sur le foncier disponible et prochainement cessible pour proposer des formes urbaines innovantes visant la mixité des fonctions et des usages.



LOCALISATION ET CONTEXTE



La Zone d'Activités Économiques Sud-Ouest s'est développée le long de la voie ferrée et de la D817 (Route de Bayonne). Elle s'étend aujourd'hui depuis l'intersection avec la rocade à Lescar, jusqu'à la ZAC de la Linière à Billère. L'interface avec le Gave de Pau est actuellement complètement niée par ce site économique qui jouit pourtant d'une proximité avec cet élément remarquable du paysage palois.

Tandis que les ZACOM de Lescar Soleil et de Billère Intermarché ont été confortées par le SCoT pour leur vocation commerciale et font l'objet d'investissements de la part des propriétaires et gestionnaires, d'autres sites, et notamment au sein de la zone Induspal de Lons, sont progressivement laissés à l'abandon et posent très directement la question de la requalification de ces périmètres d'activités.

Les enjeux de ce site se recoupent avec ceux de l'entrée d'agglomération matérialisée par la Route de Bayonne. Les orientations relatives à chacun de ces sites sont ainsi à appréhender en complémentarité.

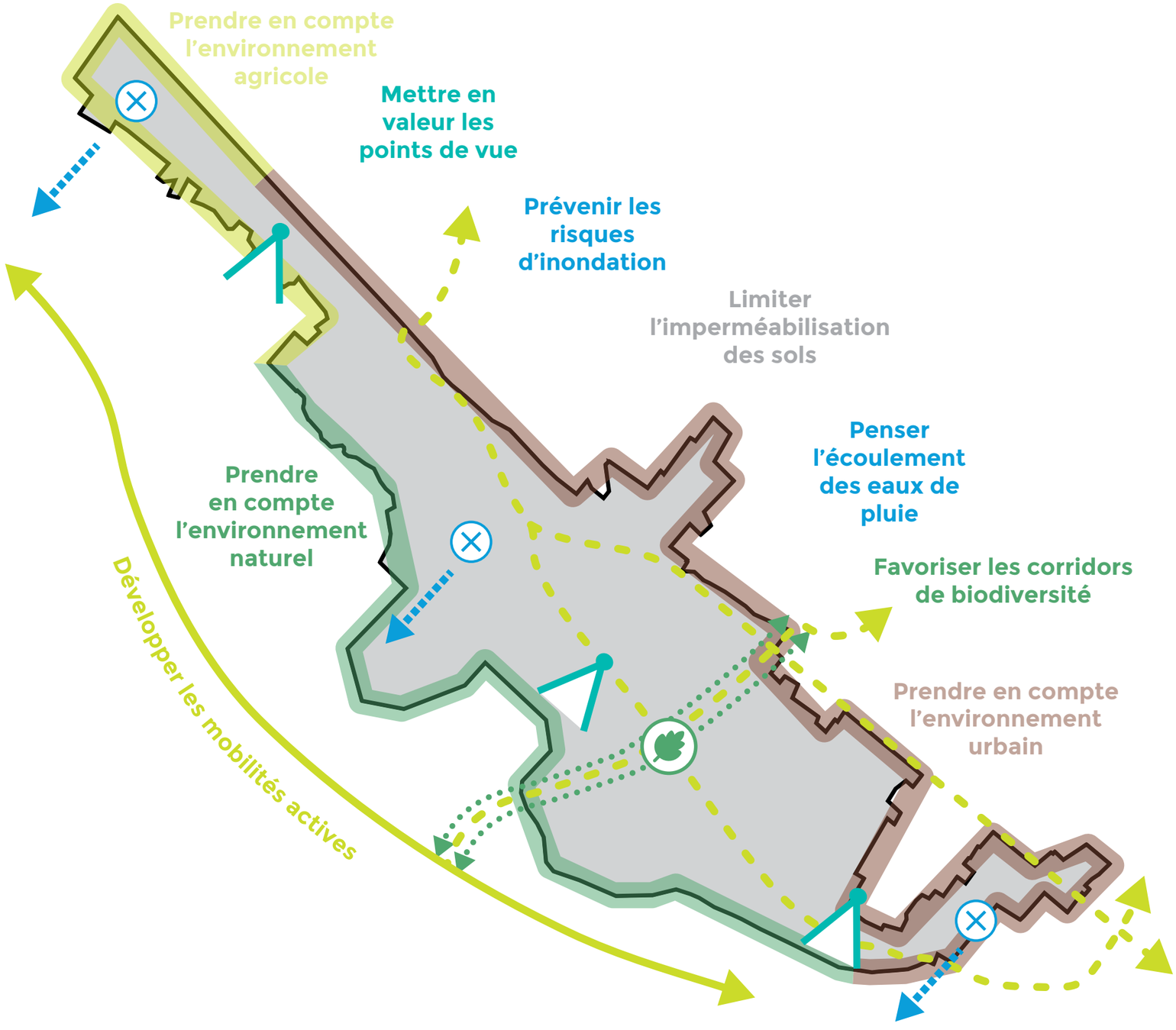
1. INSERTION PAYSAGÈRE ET ENVIRONNEMENTALE

Situé sur le territoire des **grands paysages ouverts**, le site d'étude s'inscrit dans un cadre paysager très riche. Le Gave de Pau, qui se dessine en arrière plan des activités économique, caractérise fortement le paysage dans lequel s'insère la zone d'activités. L'important relief qui modèle le territoire de l'agglomération propose par ailleurs de nombreux **points de vue** sur cet espace, notamment depuis le lointain. Cette entité paysagère est ainsi affectée par les évolutions de la zone d'activités.

Dans ce cadre, des orientations volontaristes en matière de **qualité paysagère et environnementale** de la zone à vocation économique constituent une vraie plus-value en termes d'intégration et d'attractivité de la zone.

Ainsi, les orientations identifiées afin de répondre aux enjeux d'insertion paysgère et environnementale sur ce site sont les suivantes :

- **Mettre en valeur les qualités du site**
- **Favoriser les corridors de biodiversité**
- **Souligner la ligne d'horizon et les points de vue**
- **Prévenir les risques d'inondation**
- **Limiter l'imperméabilisation des sols**
- **Penser l'écoulement deseaux de pluie**
- **Prendre en compte les interfaces**
- **Développer une trame verte et bleue support de mobilités actives**



1. INSERTION PAYSAGÈRE ET ENVIRONNEMENTALE

METTRE EN VALEUR LES QUALITÉS DU SITE

Au même titre qu'un milieu urbain traditionnel, la zone d'activités doit pouvoir répondre à des **exigences de qualité paysagère**. Bien que la fonctionnalité de ces territoires économiques induise des contraintes urbaines spécifiques, la structure du paysage doit tout de même y trouver sa place, et **guider les aménagements des espaces publics**.

Dans ce cadre, la recherche d'un cadre de vie attractif passera notamment par l'intégration de la zone d'activités dans le territoire et par la mise en place d'une **trame verte ambitieuse** et de qualité.

Cet objectif est d'autant plus important sur ce site que le contexte d'implantation de la ZAE Sud-Ouest présente de fortes qualités paysagères, avec plusieurs sites répertoriés en tant que **réservoirs de biodiversité** à préserver. Le Gave de Pau constitue en effet un important réservoir de biodiversité essentiel pour la protection de la faune et de la flore qui s'y développent. Il s'agit par ailleurs d'espaces fédérateurs en terme de paysage pour les habitants de l'agglomération, qui trouvent à proximité directe d'un milieu urbain dense, un cadre agréable et propice au développement d'activités de loisirs.

Malgré cela, le Gave de Pau est aujourd'hui relégué en fond de zone par les activités économiques et sa présence est généralement niée par les entreprises qui se sont installées. Certaines exceptions cependant commencent à apparaître. On observe notamment la **création de programmes sportifs, culturels et de loisirs**, tels qu'une salle de foot ou une brasserie, s'installant au cœur de ce cadre paysager préservé et offrent ainsi aux usagers une perspective sur des éléments forts de la trame verte et bleue.

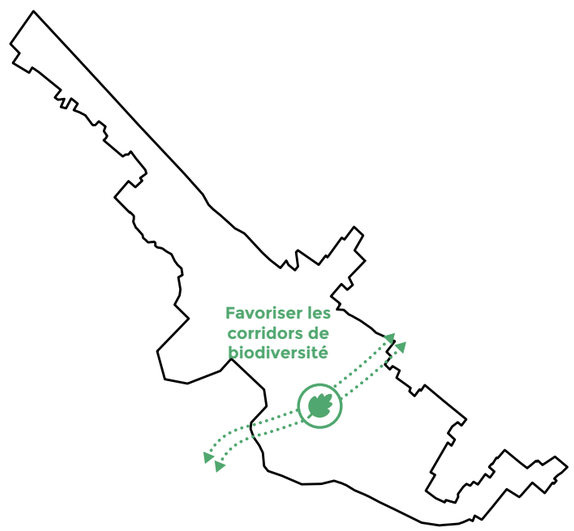
Ce cadre paysager remarquable devra impérativement être pris en compte dans le cadre des prochaines opérations de construction/rénovation/réhabilitation de la ZAE Sud-Ouest.

FAVORISER LES CORRIDORS DE BIODIVERSITÉ

La mise en place d'une trame verte repose sur des enjeux d'ordres paysager et écologique. Son objectif est donc double : **intégrer la zone d'activités dans le paysage existant** (tout en rendant ses faces internes agréables) et **protéger, conforter et enrichir la vie écologique des lieux**, particulièrement au regard des corridors écologiques identifiés.

Des **aménagements d'agrément** compléteront cette ossature sous forme d'espaces verts moins structurants à l'échelle de l'entité paysagère. Principalement implantés le long des voiries, ces aménagements apporteront une **présence végétale** à l'intérieur de la zone d'activités.

La trame verte pourra ainsi se décliner sous forme de bandes boisées, bosquets et alignements d'arbres, haies libres et espaces verts d'accompagnement de type haies taillées, massifs arbustifs, prairie de fauche, engazonnement… La variété des types de végétation et des essences qui la composeront assurera un **étagement progressif de la palette paysagère et de la biodiversité** du site. Ces aménagements ont pour objectif de développer de véritables continuités fonctionnelles, permettant aux différentes espèces présentes de se déplacer au sein du territoire.

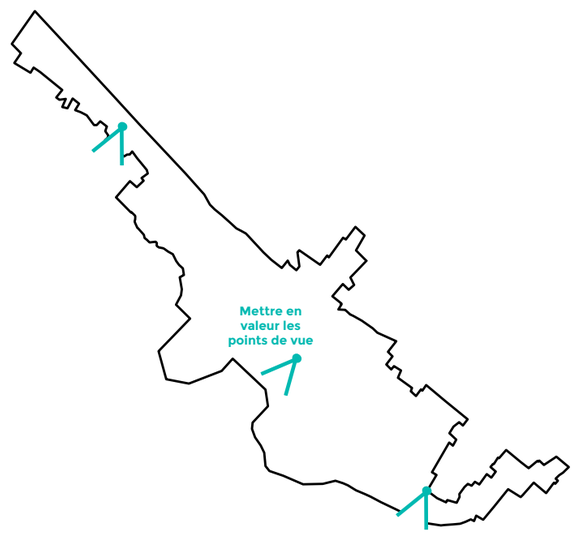


SOULIGNER LA LIGNE D'HORIZON ET LES POINTS DE VUE

Quel que soit l'endroit où l'on se trouve au sein de la zone d'activités, le relief boisé avoisinant forme la **ligne d'horizon**. Son omniprésence qualifie l'insertion paysagère de cet espace. Pour conserver cette ligne d'horizon, l'implantation du bâti au sein de la zone d'activités doit venir, dans la mesure du possible, s'inscrire sous celle-ci pour en **souligner la spécificité**. La zone d'activités doit ainsi éviter de s'imposer ni « prendre le dessus » afin de **respecter l'identité du paysage local et le profil topographique actuel**. Pour intégrer les futurs projets, le nouveau profil devra ainsi **associer et imbriquer les masses bâties et les masses végétales**.

Par ailleurs, la réalisation de **percées visuelles** à travers la zone d'activités contribuera à inscrire le site dans son territoire : le végétal et le bâti permettent de **cadrer les vues** vers le grand paysage du Gave de Pau afin de ne pas enclaver le quartier.

La préservation de ces points de vue existants constitue une priorité à respecter dans le cadre de toute opération de construction/rénovation/réhabilitation.



1. INSERTION PAYSAGÈRE ET ENVIRONNEMENTALE

PRÉVENIR LES RISQUES D'INONDATION

Les récentes crues du Gave de Pau ont rappelé à tous que les aléas naturels ne peuvent être maîtrisés par l'Homme, et que des éléments aussi essentiels que l'eau doivent impérativement être pris en compte lors de l'élaboration de projets urbains.

Le **Plan de Prévention des Risques liés aux Inondations** (PPRI), étudie attentivement les risques que peut induire une inondation sur les espaces bâtis, et détermine ainsi une réglementation pour les constructions situées en zones à risques.

La ZAE Sud est concernée par ces risques identifiés dans le cadre des PPRI de Lescar, Lons et Billère. Chacun de ces trois documents identifie sur son territoire, et à proximité directe des sites d'activités économiques, un risque élevé signalé par un aplat rouge sur les servitudes réglementaires. Le nord de la ZAE est quant à lui concerné par un zonage PPRI vert, autorisant les constructions mais contraignant les formes bâties afin de limiter les risques.

Lorsque des opérations de construction/rénovation/réhabilitation sont envisagées, il est donc primordial de consulter les documents du PPRI et d'en appliquer les recommandations en fonction du zonage.

LIMITER L'IMPERMÉABILISATION DES SOLS

Les Zones d'Activités Économiques sont souvent caractérisées par le développement de **grandes infrastructures routières**. Les infrastructure de déplacement y sont généreusement dimensionnées afin de permettre une desserte optimale de chacune des parcelles par des véhicules de tous gabarits.

Les infrastructures de stationnement sont elles aussi souvent sur-dimensionnées et/ou rarement occupées à temps plein. La ZAE Sud-Ouest présente ces caractéristiques, auxquelles s'ajoute celle de la voie ferrée, anciennement utilisée pour le transport de marchandise, créant une véritable **coupure urbaine et paysagère**.

La très forte imperméabilisation des sols de la ZAE ne permet actuellement pas la mise en œuvre de corridors écologiques entre le Gave de Pau et les réservoirs de biodiversité situés plus au nord, tels que le Lanot de Castet.

Les exigences du développement durable invitent à limiter cette imperméabilisation pour favoriser l'infiltration gravitaire des eaux de pluie.

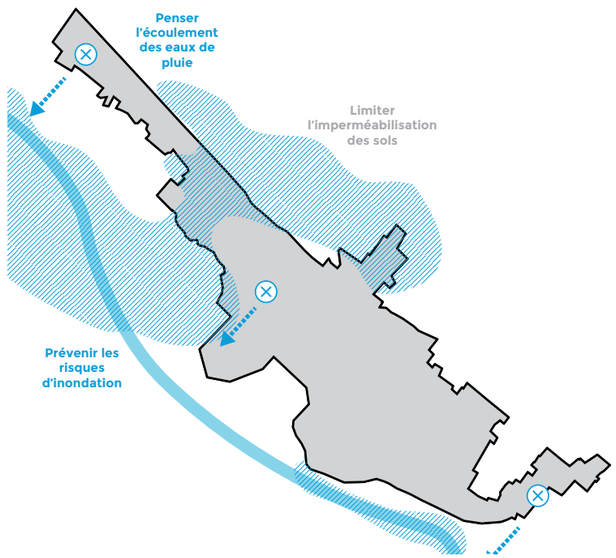
Dans ce cadre, les projets devront veiller à :

- Conserver un maximum de surfaces de sol de pleine terre ;
- Concevoir l'aménagement des espaces extérieurs en cherchant à minimiser les surfaces revêtues ;
- Favoriser, au regard des besoins, un traitement des surfaces à l'aide de revêtements poreux : roche concassée, matériau minéral stabilisé, sol enherbé, dalles alvéolaires, etc. ;
- Anticiper la gestion et l'entretien des espaces ouverts dès la phase de conception.

PENSER L'ÉCOULEMENT DES EAUX DE PLUIE

Les **axes de ruissellement** se révèlent être des secteurs particulièrement sensibles à l'aléa inondation. Afin d'éviter d'aggraver les risques, les axes de ruissellement identifiés doivent donc être laissés libres de tout aménagement susceptible de subir des dégradations du fait d'une inondation, ou de constituer un obstacle aux écoulements.

La **récupération/gestion des eaux pluviales** devra faire partie des solutions envisagées en accompagnement d'autres actions de limitation des ruissellements : micros dispositifs, citernes, parkings drainant, toitures végétalisées, fossés, noues, tranchées et puits d'infiltration, structures réservoirs, bassin de retenue et d'infiltration, etc.



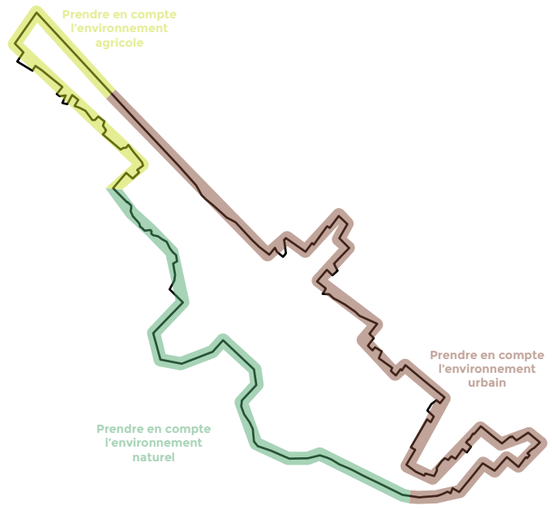
1. INSERTION PAYSAGÈRE ET ENVIRONNEMENTALE

PRENDRE EN COMPTE LES INTERFACES

La ZAE Sud-Ouest **s'intègre dans un contexte bâti**, habité et pratiqué. Tandis que le sud-ouest de la zone développe une frange bâtie en contact avec les espaces naturels du Gave de Pau, la frange nord-ouest se caractérise par une interface avec de vaste terrains agricoles. Le nord-est de la zone est quant à lui en contact avec un environnement urbain résidentiel.

Ces différentes interfaces ne peuvent être traitées de la même manières et méritent des aménagement spécifiques :

- La **lisière naturelle** pourra ainsi se caractériser par la mise en œuvre d'une trame verte élaborée prenant le parti de ponctuer le site de masses végétales d'importance variable et prévoyant des percées sur le paysage alentour tout en facilitant le passage de la faune.
- La **lisière agricole** peut se définir comme une lisière productive. Elle confronte en effet souvent activités de production agricole et industrielle. De grandes emprises foncières cohabitent actuellement sans que des liens ne soient faits entre elles. L'ouverture de ces sites permettrait une plus grande porosité, créant des continuités dans les déplacements.
- La **lisière urbaine** se caractérise par une interface entre activités économiques et tissus résidentiels. Cette interface est parfois clairement définie, notamment dans le cadre de la confrontation des grandes emprises foncières industrielles avec les lotissements pavillonnaires à Billère. Certaines situations la rendent plus floue, comme le long de la route de Bayonne, où certaines activités économiques empruntent leurs formes bâties au tissu résidentiel environnant. (Ce sujet est traité dans l'OAP entrées d'agglomération)

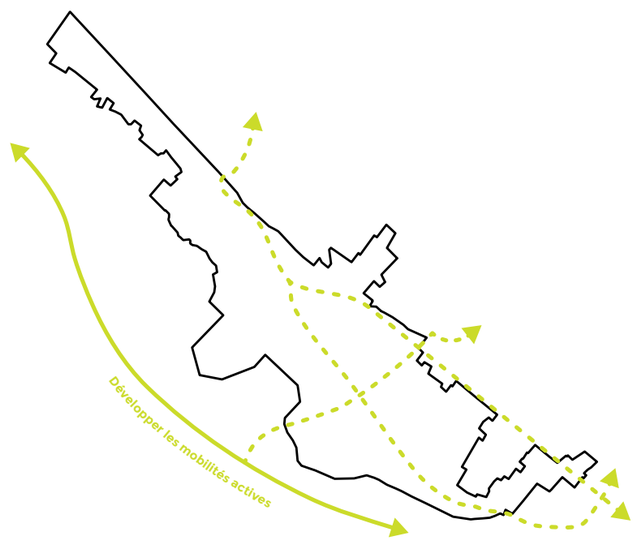


DÉVELOPPER UNE TRAME VERTE ET BLEUE SUPPORT DE MOBILITÉS ACTIVES

Les cheminements destinés aux modes de déplacements dits actifs (marche, vélo, trottinette, ...) constituent une trame complémentaire aux trames verte et bleue.

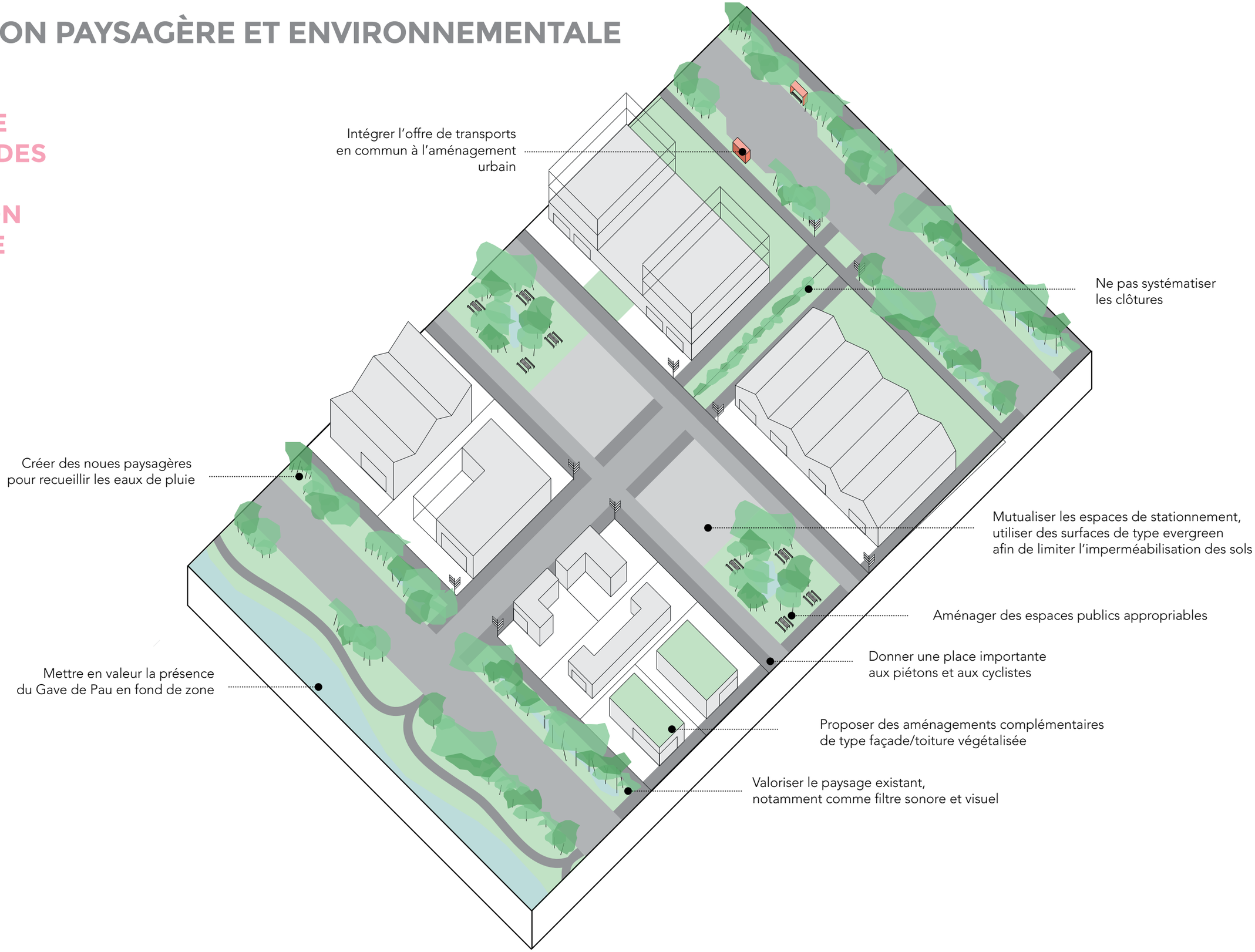
Elle s'y superposera autant que possible, proposant le long de ces cheminements dédiés des aménagements paysagers qualitatifs, évoluant au fil des saisons. La nature devient ainsi le support préférentiel de développement de ces pratiques qui peuvent être de loisirs (promenade le long du Gave) ou pratiques (déplacements domicile-travail quotidiens).

Les cheminements à mettre en œuvre prioritairement sont ceux identifiés dans le cadre du Plan Vélo. Ils permettent de relier facilement et en garantissant la sécurité des usagers des éléments urbains et paysagers stratégiques tels que le Gave de Pau et les centres-villes de Lescar, Lons et Billère. Ces axes desservent par ailleurs les grandes entités économiques et commerciales de la zone d'activités tels que le centre commercial Lescar Soleil ou encore les sites des groupes Euralis ou Candia.



1. INSERTION PAYSAGÈRE ET ENVIRONNEMENTALE

SCHÉMA DE SYNTHÈSE DES PRINCIPES D'INSERTION PAYSAGÈRE



2. COMPOSITION URBAINE ET ARCHITECTURALE

La zone d'activités, par ses volumes et ses gabarits bâtis, forme l'une des **portes d'entrée du territoire intercommunal** et en constitue l'un des événements paysagers emblématiques et évocateurs. Elle compose ainsi un repère, un signal urbain qui annonce le territoire et son positionnement dans son environnement élargi.

Elle est aujourd'hui composée d'objets architecturaux peu qualitatifs et très souvent juxtaposés les uns à côté des autres sans cohérence d'ensemble. Les couleurs vives des enseignes et leurs rappels lumineux monopolisent l'attention des usagers de l'espace public et définissent un cadre peu agréable pour les employés et visiteurs du site.

Or, la mise en valeur du **cadre de vie** sur une zone d'activités est un **facteur d'attractivité** et constitue l'un des points fondamentaux de l'aménagement. L'aspect visuel est un des principaux critères d'appréciation de la gestion d'un territoire dans son environnement.

Ainsi, les orientations identifiées afin de répondre aux enjeux de composition urbaine et architecturale sur ce site sont les suivantes :

- **Travailler l'identité architecturale**
- **Améliorer la perception du bâti depuis l'espace public**
- **Penser l'orientation des constructions**
- **Limiter la pollution visuelle**
- **Proposer une signalétique sobre et efficace**

TRAVAILLER L'IDENTITÉ ARCHITECTURALE

L'architecture de chaque bâtiment exprime l'**identité et l'image de l'entreprise**. Des architectures industrielles aux volumes imposants et totalement fermés des structures commerciales, des petits immeubles de bureaux, aux « boîtes » des entreprises artisanales, les codes institués pour l'architecture de l'entreprise restent trop souvent **stéréotypés**.

Dans ce cadre, il sera demandé une **cohérence entre le vocabulaire architectural et l'usage des bâtiments**. Cela permettra de faciliter l'identification immédiate de l'activité : industries, entrepôts, artisanat, tertiaire ou services .

Cette adéquation, couplée à une **cohérence des volumes**, des matériaux, des implantations, des limites, sera propice à l'expression d'une architecture de qualité.

Les volumes des entreprises pourront ainsi jouer avec les alignements et s'adapter aux différents usages. La cohérence des projets devra s'exprimer par des lignes fortes, des rythmes, des alignements, **sans être homogène ou systématique**.

Dans ce cadre, outre le respect du **principe d'étagement**, les hauteurs maximales, devront être définies de façon cohérente avec les types d'activités et permettre également de **soigner l'articulation des formes urbaines et architecturales**, et l'insertion générale du site : les transitions entre les nouvelles constructions et celles existantes devront être travaillées, en matière de formes urbaines et architecturales d'une part, en matière de traitement de l'interface paysagère d'autre part.

Certains **espaces techniques** (stockage, benne à ordures, etc.) sont le plus souvent peu valorisants et leur intégration dans le projet architectural global devra participer à la construction d'une **image qualitative de l'ensemble de la zone**. Néanmoins, ces espaces ne pourront être totalement occultés. Une visibilité partielle sur ces espaces devra être maintenue, notamment par la réalisation de **percées visuelles**.

AMÉLIORER LA PERCEPTION DU BÂTI DEPUIS L'ESPACE PUBLIC

La **relation entre le bâtiment et l'espace public** traduit le rapport que l'entreprise souhaite instaurer avec le public (choix des matériaux, mise en valeur de la façade, espaces plantés, etc.). La **façade** perçue depuis l'espace public est l'un des principaux supports de communication et d'**identification de l'entreprise** : elle doit être traitée avec la plus grande attention. La constitution d'un front bâti en **alignement sur la voirie** publique pourra permettre de créer un effet de rue et participer à véhiculer une image positive de la zone d'activités.

De même, certains espaces techniques (stockage, benne à ordures, etc.) sont le plus souvent peu valorisants. Par conséquent, l'intégration de ces zones de stockage dans le **projet architectural global** devra participer à la construction d'une image qualitative de l'ensemble de la zone d'activités.

De même, le choix du **mobilier urbain** et son intégration, par une **recherche esthétique et fonctionnelle**, devront participer à la perception de cette **identité** : signalétique, bancs, luminaires, transformateurs électriques, et tout autre repère visuel dans la composition urbaine de la zone.

2. COMPOSITION URBAINE ET ARCHITECTURALE

PENSER L'ORIENTATIONS DES CONSTRUCTIONS

Une attention particulière sera portée à l'orientation des constructions pour organiser les locaux de travail, les ateliers, les bureaux, les espaces de stockage et favoriser le **confort thermique**, l'**ensoleillement** et l'**insertion visuelle** des bâtiments.

L'implantation du bâtiment sur sa parcelle devra être étudiée avec soin en prenant en compte l'ensemble de ses composantes :

- L'environnement, la topographie du site et le paysage des abords ;
- L'articulation de la parcelle (orientation, voies d'accès...) ;
- La visibilité au regard de l'activité ;
- Les usages et le programme fonctionnel liés à l'activité ;
- Le développement de l'activité dans le temps ;
- Le traitement des limites séparatives.

L'implantation des constructions devra respecter un principe d'étagement en respectant les courbes de niveau.

LIMITER LA POLLUTION VISUELLE

Complétant l'attention portée à la **qualité de l'insertion paysagère**, dans le cadre des économies d'énergie et des nuisances aux proches habitations, il sera impératif de veiller à un nombre et une puissance des **enseignes lumineuses** des locaux d'activités adaptée.

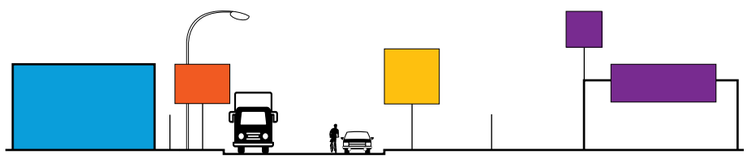
De même, la **valeur des teintes** (du clair au sombre) est aussi importante que la couleur. Un bâtiment clair se voyant beaucoup dans le paysage, il conviendra donc d'utiliser une valeur moyenne pour la tonalité choisie, en accord avec l'environnement du bâtiment et sa position. Il conviendra par ailleurs de traiter les couvertures en harmonie avec les murs dans une composition d'ensemble.

PROPOSER UNE SIGNALÉTIQUE SOBRE ET EFFICACE

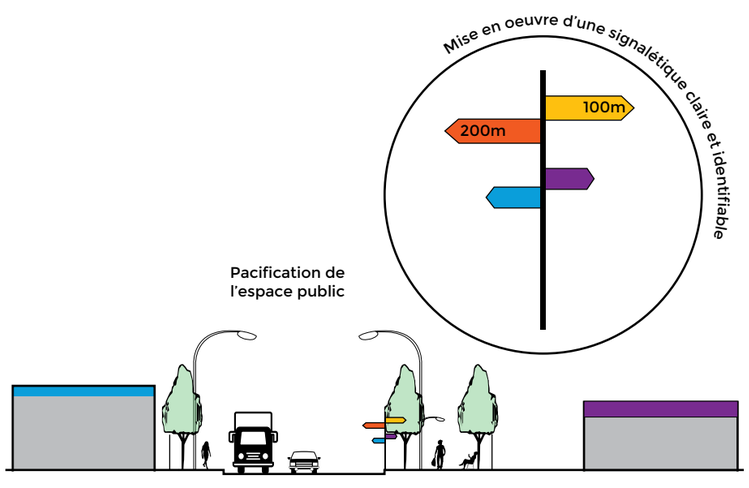
Se repérer au sein de la zone d'activités est aujourd'hui complexe. Les enseignes colorées et leurs différents panneaux d'affichage se disputent en effet l'attention des usagers de l'espace public.

La mise en place d'une signalétique sobre, claire et lisible permettre à chaque entreprise une **identification** de la part du chaland sans encombrer davantage l'espace public. Des **parcours spécifiques** pourront ainsi être matérialisés afin de **fluidifier les déplacements** au sein de la zone d'activités.

Cette réflexion est d'ores et déjà en cours à l'échelle intercommunale, visant l'uniformisation des objets de signalétique sur l'ensemble des zones d'activités de l'agglomération.



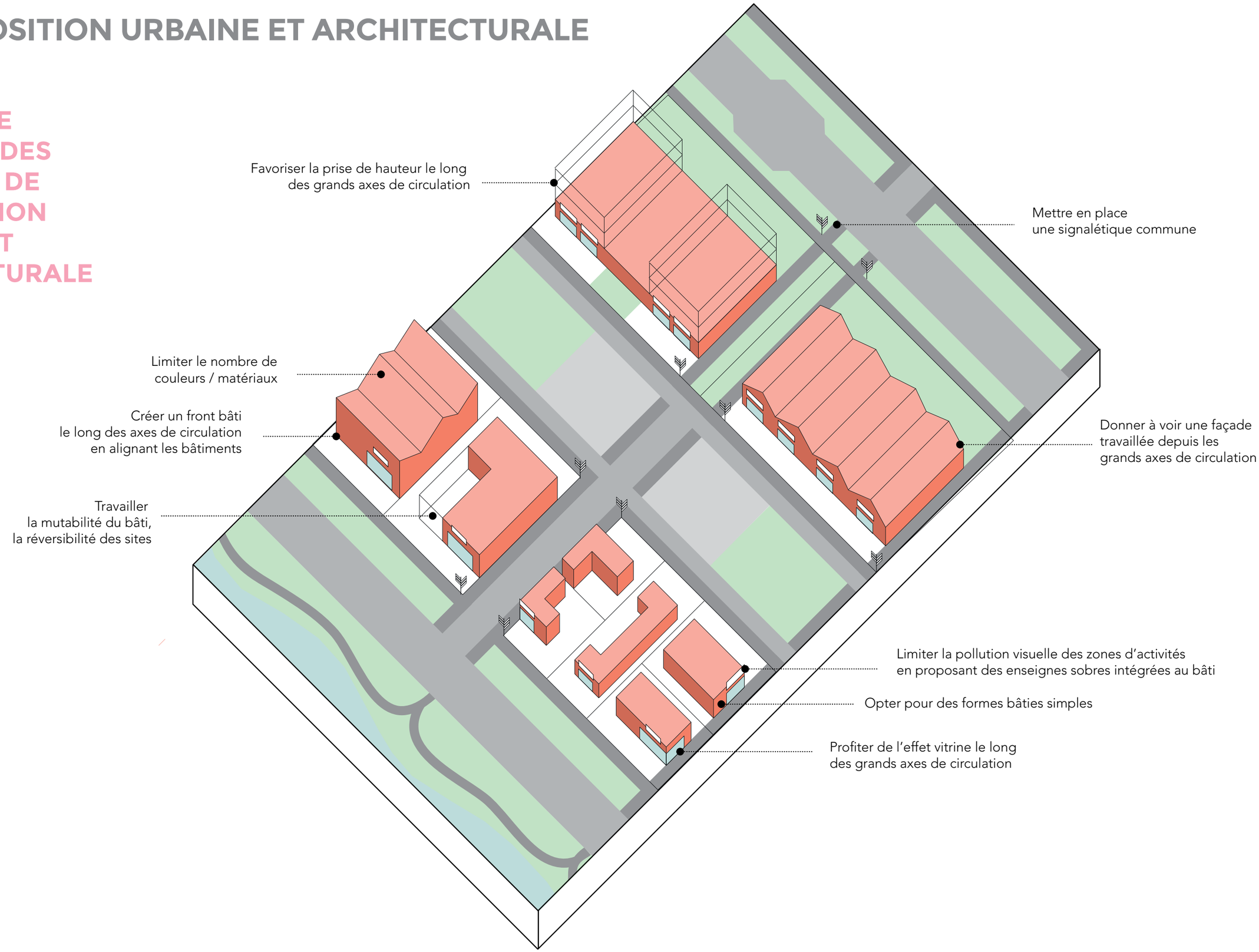
La signalétique aujourd'hui, une forte pollution visuelle pour les usagers du site.



La signalétique demain, du mobilier sobre permettant à chacun de se repérer dans l'espace et d'identifier à la fois sa destination et le parcours le plus simple pour s'y rendre.

2. COMPOSITION URBAINE ET ARCHITECTURALE

SCHÉMA DE SYNTHÈSE DES PRINCIPES DE COMPOSITION URBAINE ET ARCHITECTURALE



3. DESSERTE ET RÉSEAUX

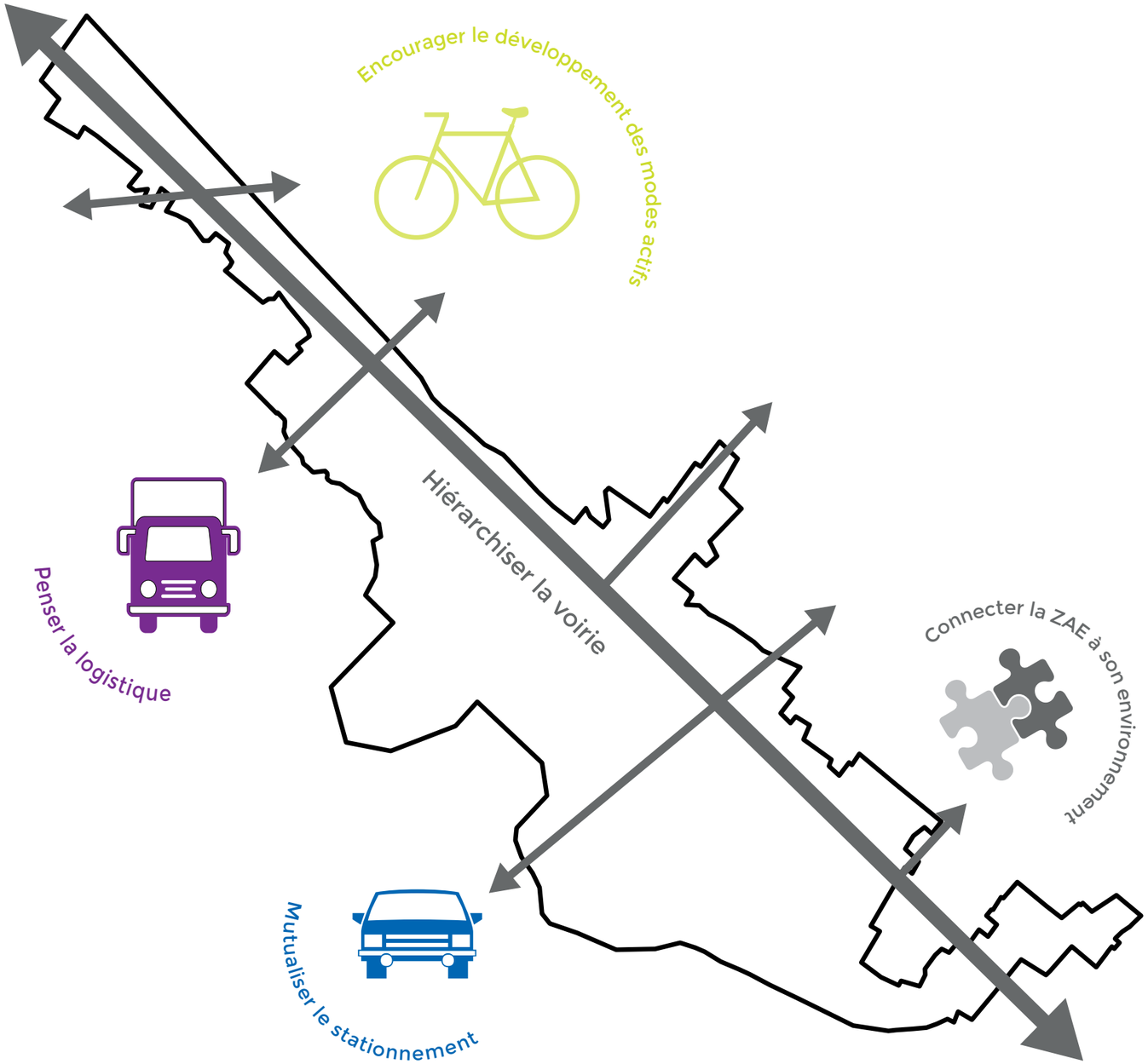
Les **infrastructures de desserte**, souvent à l'origine de la localisation des zones d'activités économiques restent cependant l'un des éléments clés de l'attractivité de ces sites spécifiques.

C'est pourquoi des **orientations thématiques en matière de déplacements**, s'appuyant sur des échelles de réflexion et d'enjeux à la fois locales et plus larges, sont indispensables pour repenser l'aménagement de la zone dans l'ensemble de ses composantes : la **desserte interne** mais aussi la **connexion au réseau routier rapide**.

L'objectif est ainsi de mettre en valeur la zone et sa position privilégiée afin d'attirer de nouvelles entreprises et valoriser le foncier encore disponible.

Ainsi, les orientations identifiées afin de répondre aux enjeux de desserte sur ce site sont les suivantes :

- **Hiérarchiser la voirie et organiser la desserte du site**
- **Accompagner le développement des transports en commun**
- **Encourager le développement des modes actifs**
- **Optimiser les espaces de stationnement**



3. DESSERTE ET RÉSEAUX

HIÉRARCHISER LA VOIRIE ET ORGANISER LA DESSERTE DU SITE

Les **gabarits des voies** sont souvent **surestimés** au sein des zones d'activités, et de ce fait très consommateurs d'espace.

C'est notamment le cas pour la ZAE Sud-Ouest, où l'emprise des voiries est en moyenne de 12m. La générosité de ces espaces permet des déplacements facilités pour tous les modes de transports, y compris pour les poids lourds, amenés à s'y rendre.

Cependant, l'ensemble des voies de la zone d'activités présente aujourd'hui ce profil entièrement dédié à la desserte routière et très peu aménagé. Or, la mutation des activités économiques entraine une remise en question de la pertinence de ces aménagements. Une hiérarchisation des voies est ainsi envisagée :

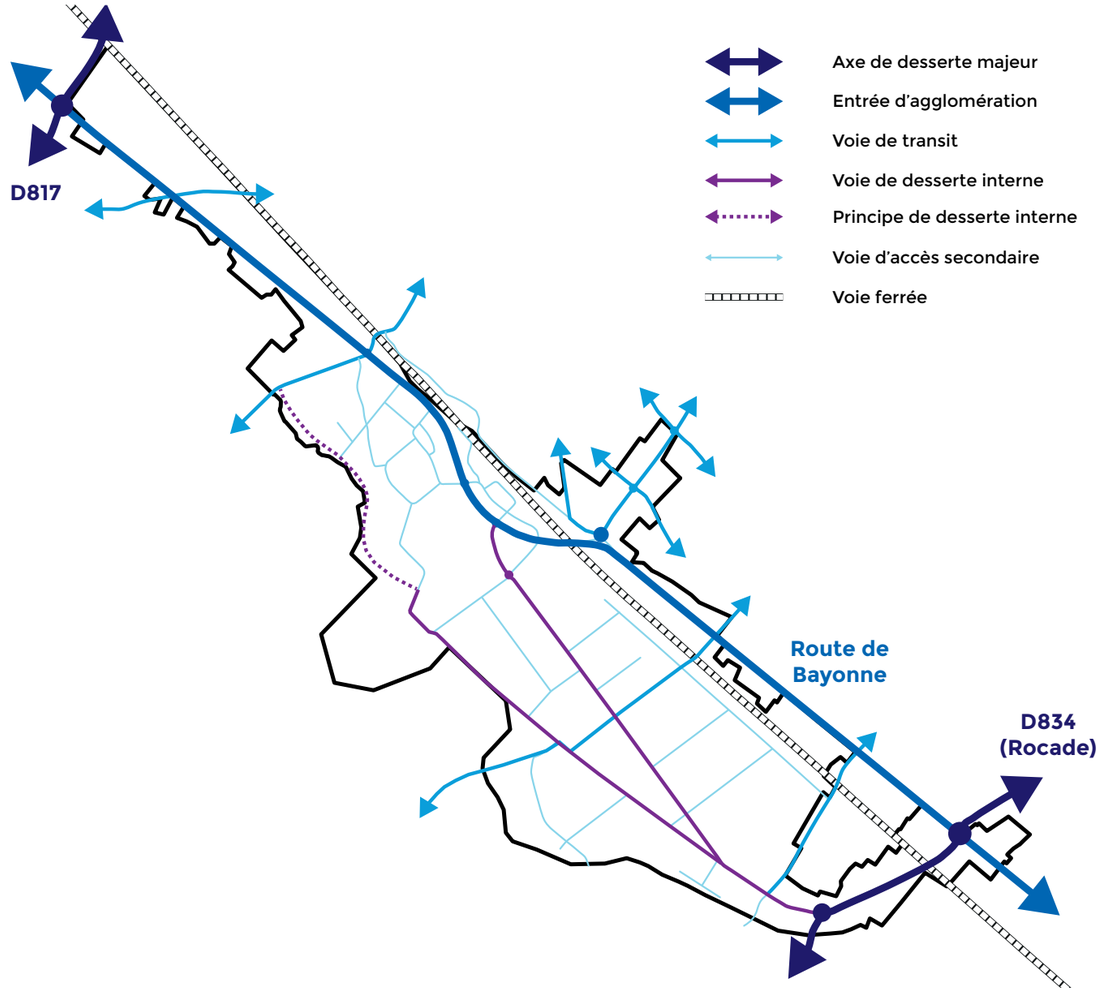
- **Voie de desserte majeure :** les routes départementales 817 et 834 desservent la zone d'activités de part et d'autre, respectivement aux entrées ouest et est. Elles sont connectée sà la ZAE par la route de Bayonne via des infrastructures de type rond point. La rocade (D834) dessert par ailleurs la zone d'activité par l'avenue Marcel Dassault. **Les intersections avec ces infrastructures majeures irriguent la zone d'activités mais ne doivent pas se multiplier, au risque de congestionner le trafic qui s'y écoule chaque jour.**

- **Entrée d'agglomération :** la route de Bayonne est un axe d'entrée d'agglomération. Elle doit pouvoir écouler un trafic intense et de tous types. **Les connexions viaires ne doivent pas s'y multiplier. Tous les modes de transports doivent pouvoir y trouver leur place, y compris piétons, cyclistes et transports en commun.**

- **Voies de transit :** ces voies traversent la zone d'activité. Elles permettent à la fois de desservir certaines entreprises et de connecter le territoire économique à son environnement proche. Elles sont ainsi le support de différents trajets, et **doivent s'adapter à cette multitude d'usages de l'espace public**. L'avenue Joseph Marie Jacquard joue ainsi un rôle particulier dans la desserte de la zone d'activités, en offrant la seule possibilité de connexion transversale directe entre le Gave de Pau et le tissu urbain résidentiel de Lons grâce à aux rues de Monhauba et du 8 mai 1945 qui la prolonge de part et d'autre.

- **Voies de desserte interne :** l'axe constitué par les avenues André Marie Ampère, des frères Montgolfier et Marcel Dassault fonctionne comme une épine dorsale pour la zone d'activités. Elle supporte une ligne de transports en commun, doit être aménagée avec une piste cyclable suivant les préconisations du Plan Vélo et dessert ainsi par tous les modes de transport de nombreuses parcelles. Des connexions viaires secondaires s'y raccordent. **La transition de cette voie devra être envisagée vers un profil plus urbain, intégrant les différents modes de transports en facilitant leur cohabitation par un aménagement spécifique.** L'Avenue Frédéric et Irène Joliot Curie constitue par ailleurs un axe privilégié de desserte du fond de zone. Son prolongement est envisagé par un **principe de desserte sur la commune de Lescar afin de connecter cet axe à l'avenue du Vert Galant et proposer ainsi une véritable boucle de desserte**.

- **Voies d'accès secondaires :** ces voies desservent spécifiquement les parcelles de la ZAE et les entreprises qui y sont installées. Elles se raccordent directement aux voies de desserte interne et supportent un trafic moins dense, spécifiques aux quelques entreprises desservies. **Elles doivent pouvoir permettre aux véhiculent de manœuvrer tout en garantissant la sécurité de tous les usagers de l'espace publics, y compris piétons et cyclistes.**



3. DESSERTE ET RÉSEAUX

ACCOMPAGNER LE DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS EN COMMUN

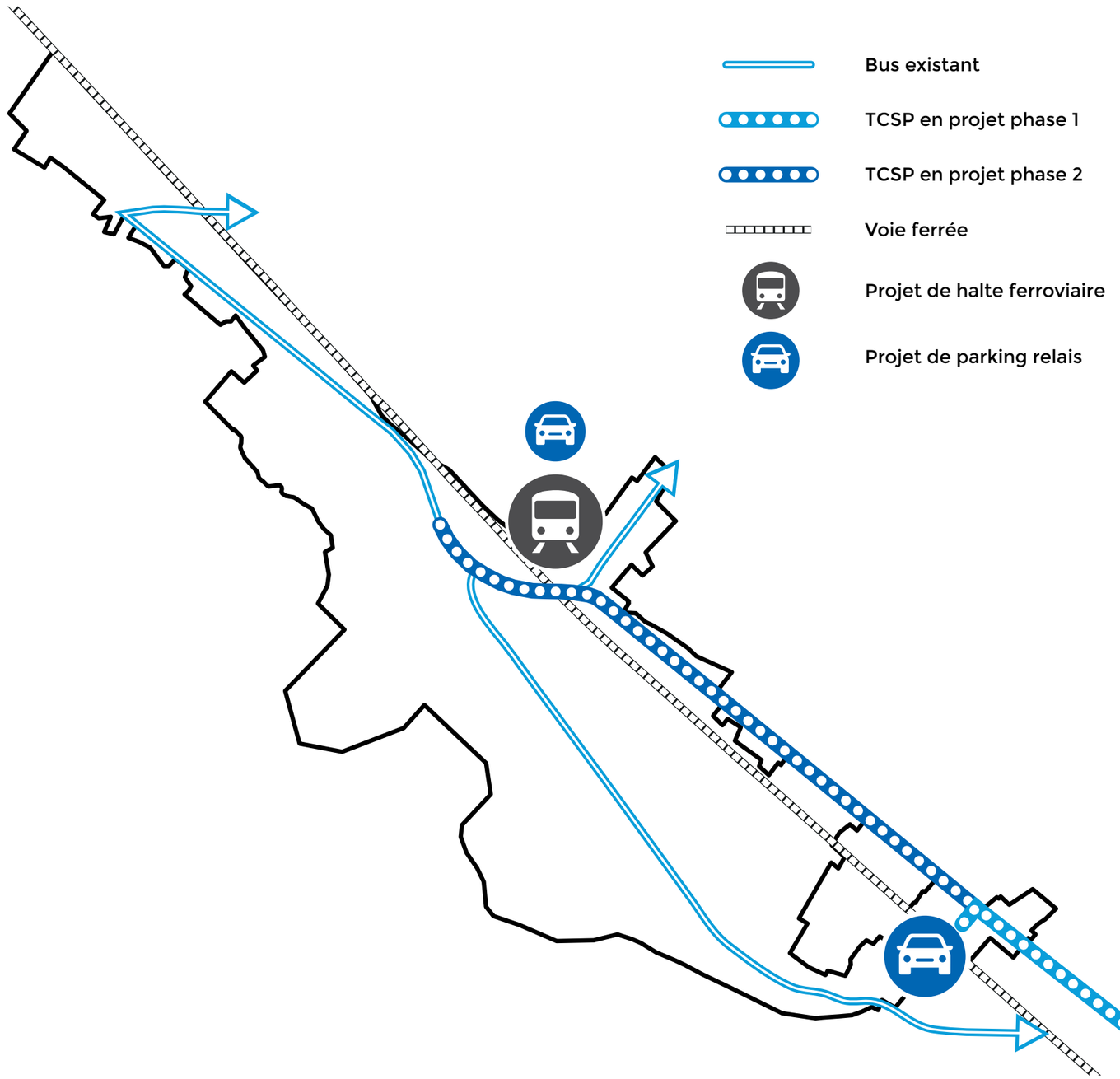
La Zone d'Activités Économique est actuellement desservie par plusieurs lignes secondaires du réseau de transports en commun. Ces lignes sont un premier pas vers une **desserte efficace du site**. Les bus passent actuellement environ toutes les 30 minutes, et desservent des **arrêts encore peu aménagés**.

Les projets d'**intensification urbaine** le long de la route de Bayonne ont permis à la commune de Billère de voir se développer prochainement une **ligne de transports en commun à haute fréquence**, probablement en site propre sur une partie de son trajet. Cette ligne desservira le sud-est de la zone d'activités et justifie par ailleurs la création d'un **parking relais**, au niveau de l'intersection entre la route de Bayonne et la rocade.

Selon l'évolution des tissus urbains et des usages, une prolongation de cette ligne est envisagée lors d'une deuxième phase non définie, déplaçant le terminus de cette ligne au niveau du centre commercial Quartier Libre.

La **restructuration des lignes de transports en commun** s'accompagne d'une réflexion sur les **profils de voirie**. En effet, la mise en œuvre de voies spécifiques et l'augmentation de la fréquence de passage des bus sur les lignes secondaires doit se faire en cohabitation avec des usages existants et sans créer de conflits au sein de l'espace public entre les différents modes de transport.

Parallèlement à cela, une réflexion est engagée sur la création d'une **halte ferroviaire** le long de la voie ferrée existante, permettant aux habitants des espaces périphériques ouest de l'agglomération de venir travailler et/ou se divertir au sein de la zone d'activités sans utiliser la voiture, qui reste aujourd'hui le principal mode de déplacement des usagers du site.



3. DESSERTE ET RÉSEAUX

ENCOURAGER LE DÉVELOPPEMENT DES MODES ACTIFS

Parallèlement au développement d'une trame viaire dédiée aux véhicules, il sera essentiel d'**intégrer un maillage destiné aux piétons et aux cyclistess**, correctement dimensionné et intégré au traitement paysager de l'espace. La générosité des espaces actuellement voués aux circulations permet en effet d'aménager des **cheminements dédiés et sécurisant** pour les usagers.

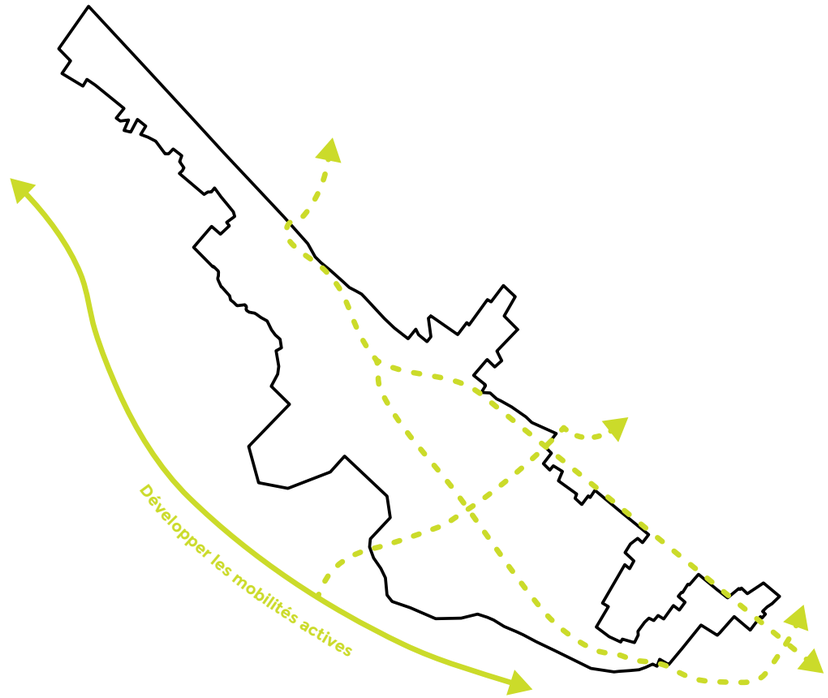
Aussi, les circulations cycles et piétons devront être pensées afin de permettre la création d'un **faisceau de cheminements internes** à la zone et reliés à la fois au tissu résidentiel environnant et aux cheminements de loisirs aménagés le long du Gave de Pau.

Des **aménagements cyclables** ont ainsi été prévus dans le cadre du plan vélo, notamment le long de la route de Bayonne, des avenues André Marie Ampère, des frères Montgolfier et Joseph Marie Jacquard et des rues de Monhauba et du 8 mai. D'autres aménagements secondaires peuvent cependant compléter cette première trame de desserte.

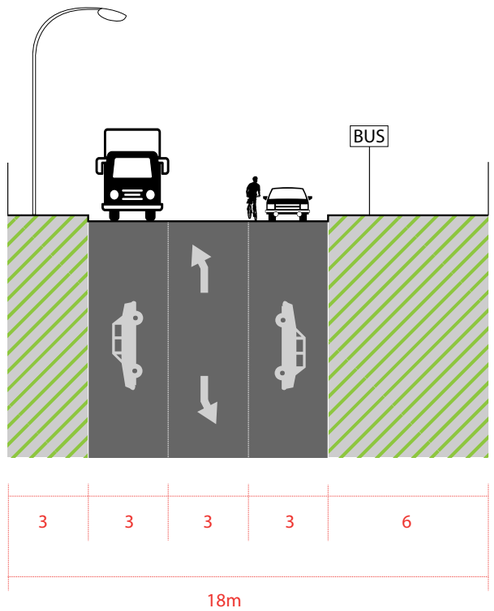
Les **piétons** doivent quant à eux pouvoir reprendre leur place au sein de la ZAE. Les cheminements actuels ne sont que très peu qualitatifs, ne proposant pas de continuité piétonne adaptée et sécurisante face au trafic des voiries. L'aménagement de trottoirs avec un revêtement stable mais poreux et un mobilier urbain adapté permettrait d'accueillir sereinement les nouveaux usages piétons de la zone d'activité.

Afin d'encourager le développement de ces modes actifs, il est par ailleurs essentiel de **travailler l'intermodalité** et de faciliter ainsi les échanges entre les différents modes de transports.

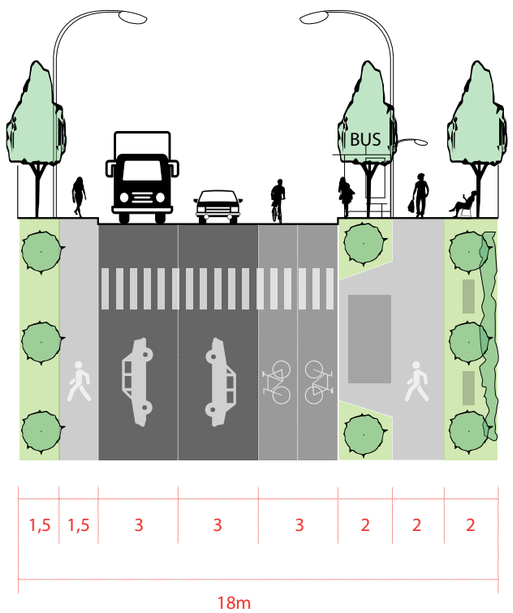
Il est par ailleurs souhaitable d'accompagner cette rénovation de la voirie par un aménagement paysager qualitatif, aidant à pacifier l'espace de la ZAE tout en proposant de **nouvelles continuités écologiques** au sein de cet espace jusqu'à présent peu végétalisé.



AXES DE DESSERTE INTERNE :
VOIRIE EXISTANTE



AXES DE DESSERTE INTERNE :
VOIRIE PROJETÉE



3. DESSERTE ET RÉSEAUX

OPTIMISER LES ESPACES DE STATIONNEMENT

Les **aires de stationnement** devront être pensées à l'échelle du site, dans un jeu d'alternance avec les espaces dédiés aux constructions, et devront être suffisamment vastes pour accueillir les véhicules des salariés de l'entreprise et ceux des visiteurs.

Pour **limiter les surfaces aménagées** sur chacune des parcelles, les aires de stationnement du personnel et des visiteurs seront situées à proximité du bâtiment principal.

Pour la réalisation des espaces de stationnement, d'autres matériaux que l'enrobé seront à privilégier, notamment hors des zones à fortes sollicitations (stabilisé, mélange terre-pierre...), et ce afin de **limiter l'imperméabilisation des sols**.

Dans ce cadre, le revêtement des places de stationnement pourra être partiellement ou en totalité perméable à l'eau (dalles gazons, schistes concassés, modules bétons engazonnés, association de sable et de résine bicomposante, etc.) sauf si des études techniques montrent l'impossibilité d'infiltrer.

PENSER LA LOGISTIQUE

Le stationnement, même temporaire (livraison, attente de chargement, etc.), des poids lourds, véhicules utilitaires, véhicules de livraison ou tout autre véhicule lié à l'activité, devra se faire en dehors des voies de circulation.

Des **espaces spécifiques de livraisons** devront être pensés dans le cadre de tout projet de construction/réhabilitation/rénovation au sein de la zone d'activité.

MUTUALISER LES ESPACES DE STATIONNEMENT

Les stratégies actuelles de développement des entreprises, et plus spécifiquement des grandes surfaces commerciales consistent à installer un maximum de places de stationnement dédiées à la clientèle sur leur parcelle.

Or les temporalités d'usages et d'afluence de chacun des acteurs de la ZAE ne sont pas les mêmes, et de nombreux espaces imperméabilisés restent aujourd'hui inutilisés la plupart du temps.

Il est ainsi possible de penser, dans le cadre de projets de construction/réhabilitation/rénovation, la mutualisation de certains espaces de stationnement, pouvant profiter à plusieurs entreprises, limitant ainsi l'imperméabilisation des sols liée à la création de places de stationnement.

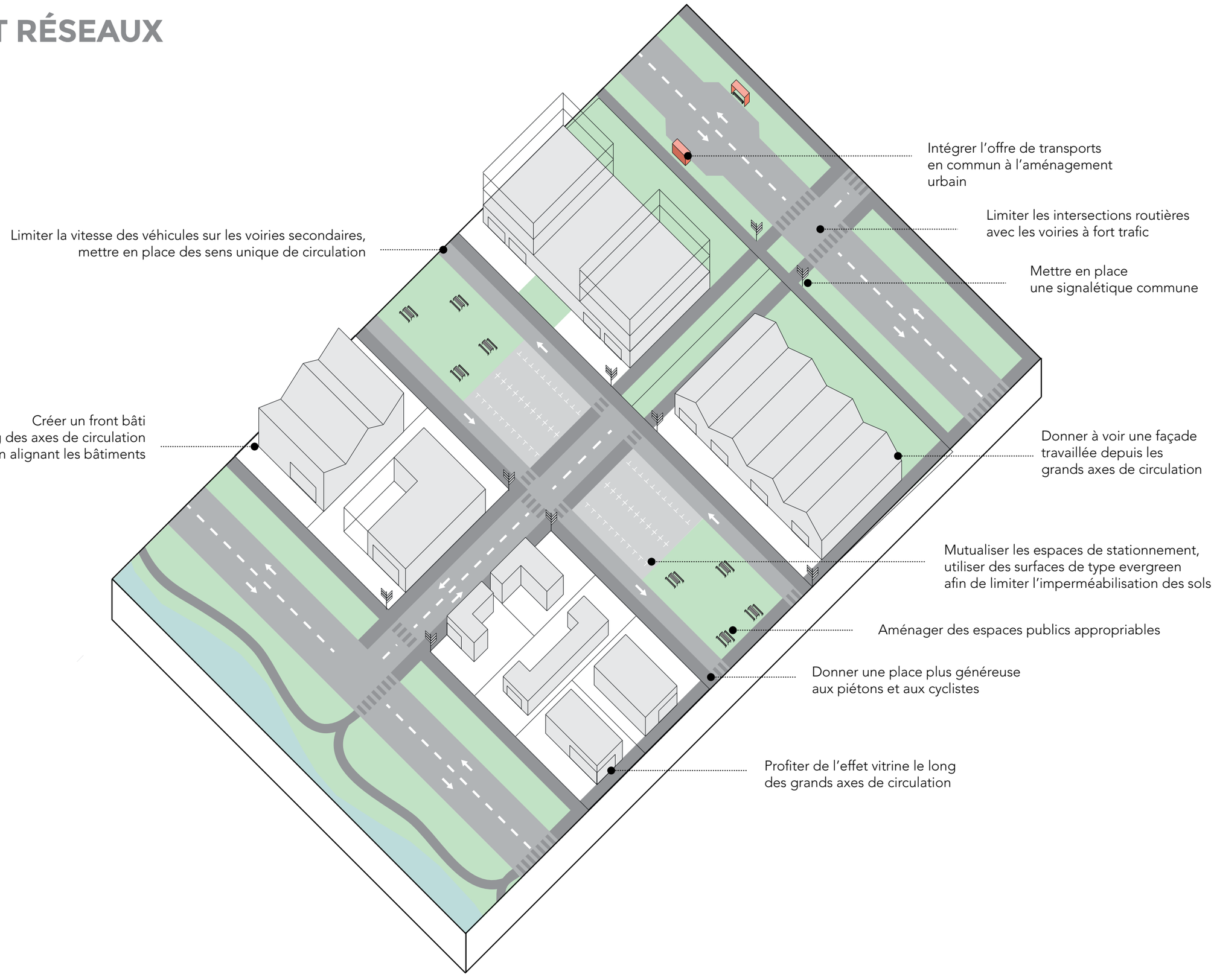
AMÉNAGER DES ESPACES DE STATIONNEMENT POUR TOUS LES MOYENS DE TRANSPORTS

Afin de favoriser et sécuriser la pratique du vélo, les espaces de stationnement devront être en partie consacrés aux vélos, tant pour les employés que pour les visiteurs.

L'aménagement d'espaces de stationnement pour vélos et autres moyens de transports alternatifs à la voiture individuelle peut notamment être envisagé dans le cadre d'une rénovation/reconfiguration d'une parcelle bâtie et participer à l'intégration architecturale et urbaine de l'entreprise dans son environnement.

3. DESSERTE ET RÉSEAUX

SCHÉMA DE SYNTHÈSE DES PRINCIPES DE DESSERTE ET RÉSEAUX



4. MIXITÉ FONCTIONNELLE

La **mixité fonctionnelle** est aujourd'hui absente au sein de la zone d'activités. Seuls les commerces et entreprises y trouvent leur place.

Cependant, la zone d'activités fait face ces derniers temps à de **profondes mutations**, qui pourraient modifier les conditions de répartition des programmes et d'aménagement spatial du territoire. Certaines activités de loisirs se sont d'ores et déjà implantées au sein de ce tissu urbain spécifique, profitant des **grandes superficies bâties**, des **espaces de stationnement généreux** et de la **très bonne accessibilité** du site pour y développer de **nouvelles activités**.

Les **mutations économiques récentes**, entraînant fermetures et/ou délocalisation de plusieurs sites de vente/production en dehors de la ZAE Sud-Ouest, libèrent de grandes emprises foncières, et posent alors la question du **devenir de ces espaces**.

La réflexion intercommunale portée par le PLUi est l'occasion d'**envisager les évolutions possibles du tissu urbain** sur ces sites, notamment au regard de la thématique de la mixité fonctionnelle.

Les orientations resteront cependant volontairement souples afin de **ne pas grever l'avenir de ces sites**. Les orientations suivantes encadrent cependant le renouvellement urbain potentiel sur ce territoire.

Ainsi, les orientations identifiées afin de répondre aux enjeux de desserte sur ce site sont les suivantes :

- **Accompagner le renouvellement de la zone d'activités**
- **Pérenniser l'activité commerciale des ZACOM**
- **Envisager le renouvellement urbain d'Induslons**

ACCOMPAGNER LE RENOUVELLEMENT DE LA ZONE D'ACTIVITÉS

Requalifier une zone d'activités existante, c'est r**enouveler un espace fragilisé** par son manque de connexion avec le reste du territoire malgré une position stratégique.

Une zone d'activités peut être vieillissante dans sa forme mais encore dynamique dans son activité. Dans ce cas, la **requalification** est alors le moyen d'harmoniser l'attractivité économique et la qualité de l'image en introduisant d'éventuels **nouveaux usages** afin de renforcer la position de la zone dans son territoire. Pour ce faire, la collectivité peut alors intervenir, notamment sur la **qualification des espaces publics** et la **valorisation des qualités paysagères et environnementales** du site. Ici, les connexions avec le Gave de Pau et les nombreuses activités de loisirs pratiquées au sein du Parc Naturel Urbain pourront ainsi être mises en valeur afin de renouveler l'activité d'un fond de zone en perte de vitesse.

Cependant, la situation n'est pas similaire sur l'ensemble de la zone d'activité. On constate notamment de grandes emprises foncières en état de friche, qu'il est important de requalifier.

Le site des **anciens abattoirs** présente notamment l'ensemble de ces caractéristiques. Plusieurs parcelles se développent sur un ensemble de 5,7 Ha offrant un potentiel de renouvellement urbain très conséquent au sein du Cœur de Pays, à proximité du Gave, de la ZACOM Lescar Soleil et desservi à la fois par un réseau routier performant et des lignes structurantes de transports en commun.

Des espaces paysagers très qualitatifs mais peu valorisés en fond de zone d'activité

De nouveaux usages se développent d'ores et déjà en fond de zone, profitant de lien privilégié avec le grand paysage

4. MIXITÉ FONCTIONNELLE

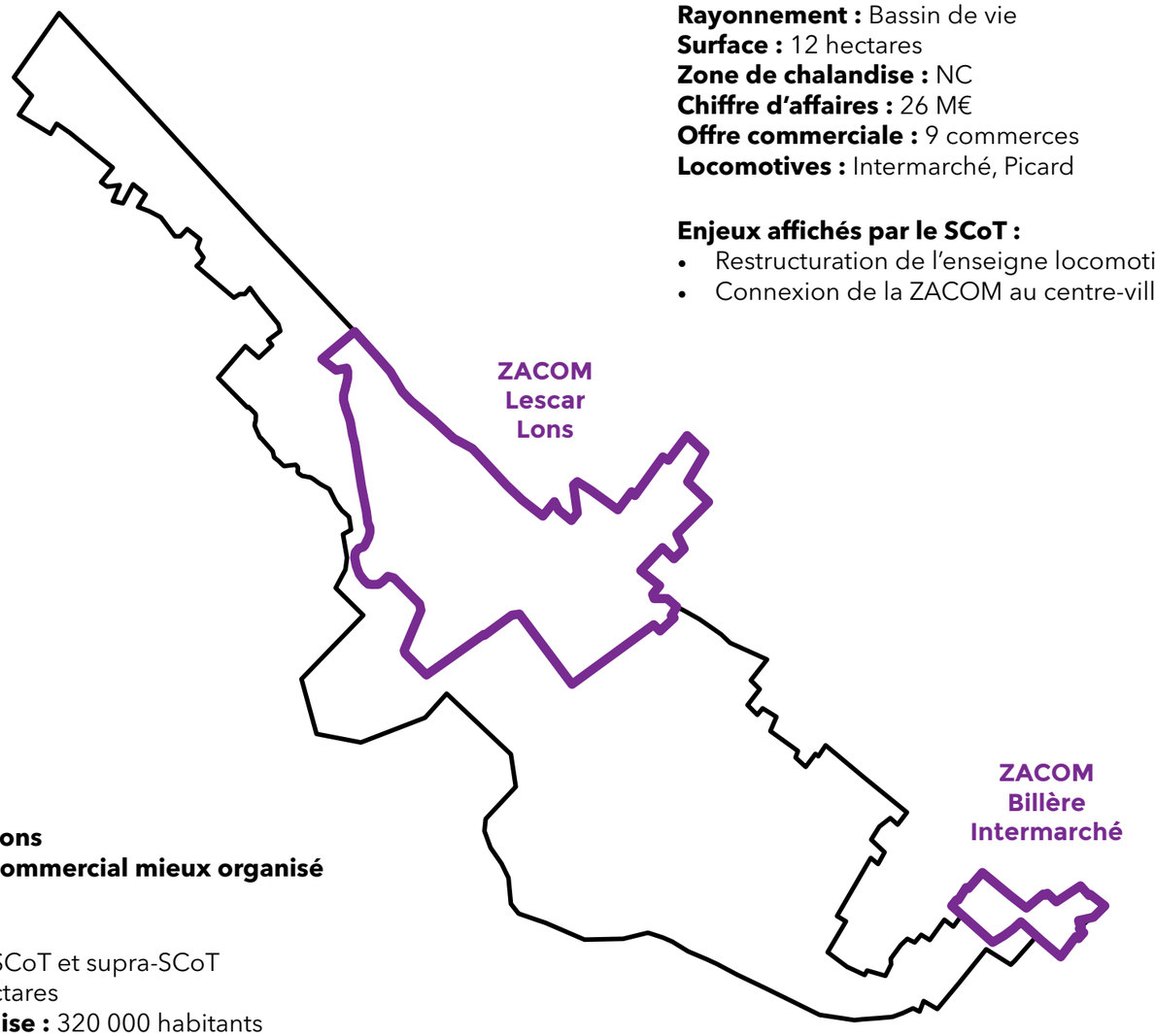
PÉRENNISER L'ACTIVITÉ COMMERCIALE DES ZACOM

Les ZACOM sont des **périmètres stratégiques**, définis par le SCoT. Elles concentrent les grandes surfaces commerciales de l'agglomération. Celles-ci ne peuvent d'ailleurs plus aujourd'hui se développer qu'au sein de ces périmètres institutionnels.

La ZAE Sud-Ouest se caractérise par la présence de deux ZACOM, celle de **Lescar-Lons** et celle de **Billère-Intermarché**. Ces deux périmètres prennent place le long de la route de Bayonne, axe d'entrée d'agglomération offrant une très grande visibilité auprès des automobilistes et une très bonne accessibilité. Elles présentent de grandes surfaces imperméabilisées dédiées au stationnement et des formes urbaines caractéristiques des zones commerciales, composées de parallélépipèdes rectangle de tôle ondulée aux couleurs des enseignes.

La mise en œuvre des ZACOM sur l'agglomération paloise se traduit par un grand dynamisme au sein des périmètres identifiés. La concurrence pousse ainsi les enseignes à **développer des aménagements qualitatifs** offrant à leur clientèle **un cadre privilégié pour leurs achats**. On assiste ainsi, particulièrement au sein de la ZACOM Lescar-Lons, à une première vague d'opérations de rénovation et/ou réhabilitation, parfois accompagnée d'aménagements urbains.

Ce dynamisme est nécessaire au maintien de l'activité commerciale sur les sites identifiés. Les actions menées dans ce cadre favorisent **l'insertion architecturale et urbaine des ZACOM**, donc de la zone d'activités dans leur environnement.



ZACOM Lescar-Lons
Vers un espace commercial mieux organisé

Rayonnement : SCoT et supra-SCoT
Surface : 121 hectares
Zone de chalandise : 320 000 habitants
Chiffre d'affaires : 257 M€
Offre commerciale : 138 commerces
Locomotives : Carrefour, Cultura, Décathlon, Castorama

Enjeux affichés par le SCoT :
- Organisation globale de la circulation automobile
- Mobilisation des espaces en friche ou sous occupés
- Lisibilité des offres commerciales
- Création de liaisons piétonnes entre les principales entités

ZACOM Billère-Intermarché
Vers une transformation urbaine de la ZACOM

Rayonnement : Bassin de vie
Surface : 12 hectares
Zone de chalandise : NC
Chiffre d'affaires : 26 M€
Offre commerciale : 9 commerces
Locomotives : Intermarché, Picard

Enjeux affichés par le SCoT :
- Restructuration de l'enseigne locomotive
- Connexion de la ZACOM au centre-ville de Billère

4. MIXITÉ FONCTIONNELLE

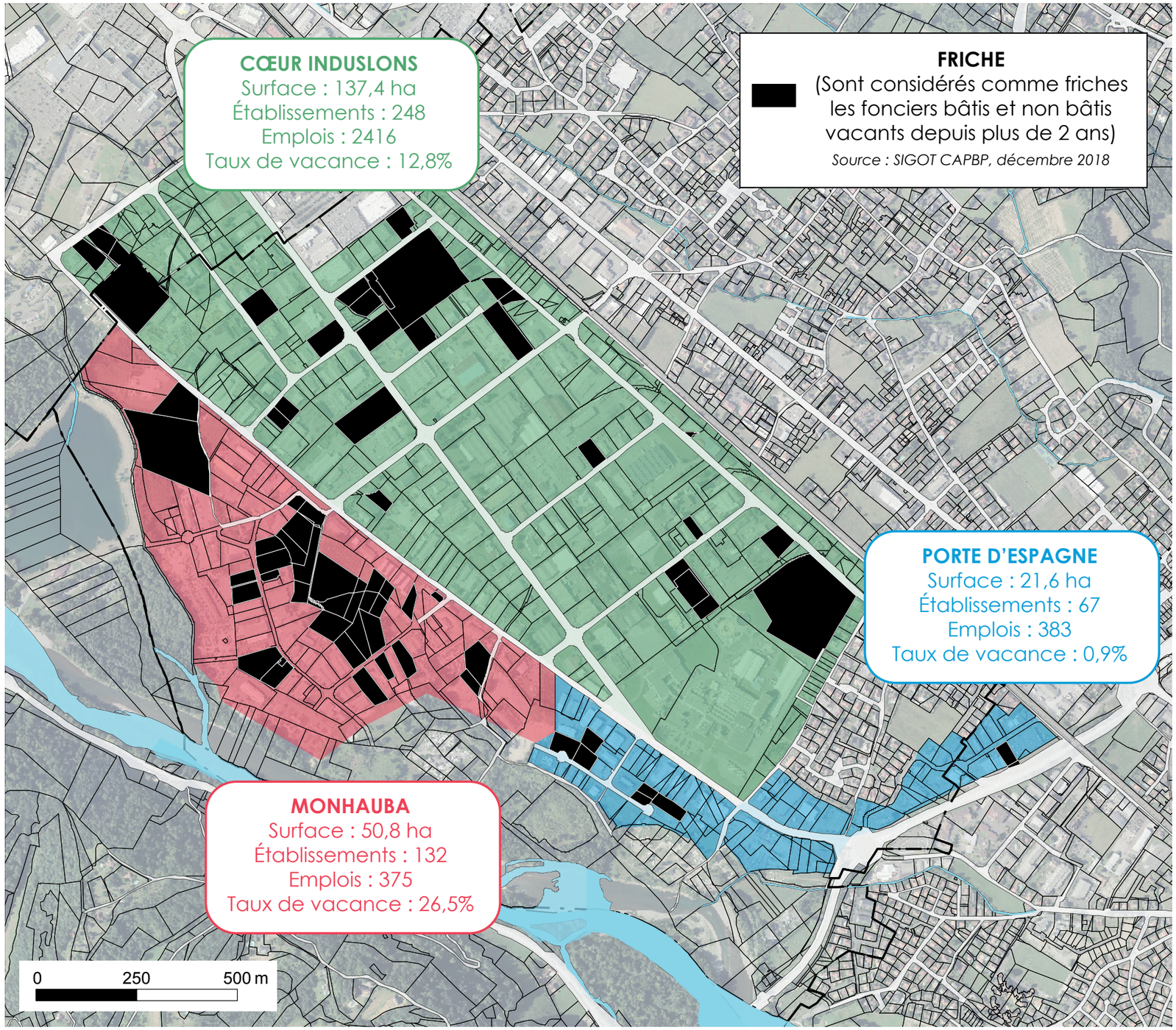
ENVISAGER LE RENOUVELLEMENT URBAIN D'INDUSLONS

La zone industrielle d'Induslons est le secteur qui présente actuellement le **taux le plus important de vacance** au sein du périmètre d'études.

Plus spécifiquement, **le secteur Monhauba**, au sud-ouest, présente des caractéristiques spécifiques d'une zone d'activités en grande perte de vitesse, avec un taux de vacance atteignant 26,5%. Ce secteur est par ailleurs situé à proximité directe du Gave de Pau et est ainsi en partie référencé en tant que réservoir de biodiversité. Tandis que l'Avenue Frédéric et Irène Joliot Curie a vocation à retrouver l'envergure d'une voie de desserte interne avec son prolongement à Lescar vers l'Avenue du Vert Galant, le fond de zone n'a probablement plus vocation à accueillir une densification du tissu économique existant.

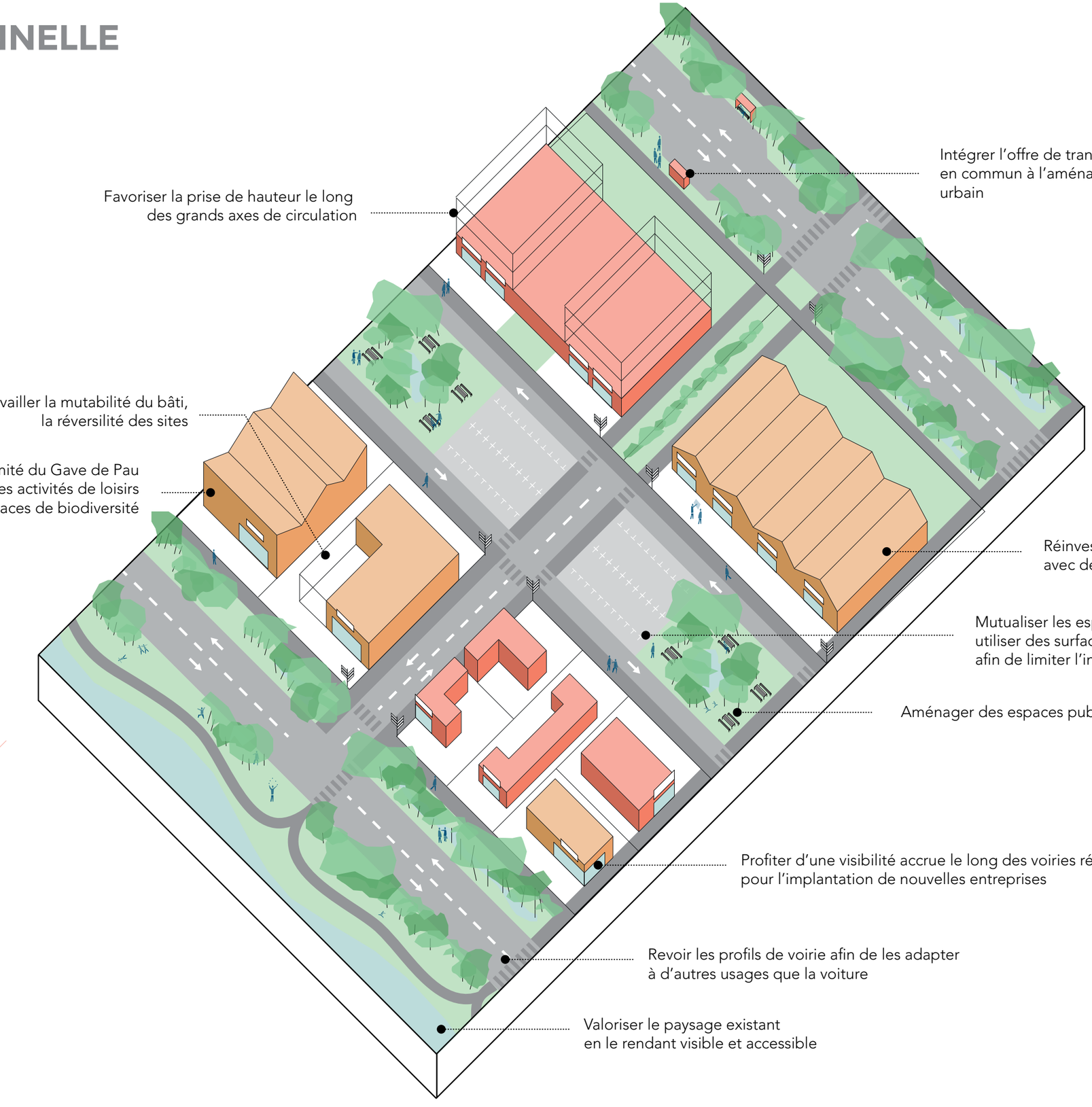
De **nouvelles activités** pourront ainsi s'implanter sur ce secteur à condition de proposer une **démarche ambitieuse** en terme :

- d'intégration du bâti dans son environnement,
- de consommation d'énergie et de réflexion autour des énergies renouvelables,
- de programmation innovante en lien avec les espaces naturels très qualitatifs à proximité.



4. MIXITÉ FONCTIONNELLE

SCHÉMA DE SYNTHÈSE DES PRINCIPES DE MIXITÉ FONCTIONNELLE



b. Zone d’activités économiques Europa

1.1 PRÉAMBULE

La Communauté de d'Agglomération Pau Béarn Pyrénées a retenu dans son PADD de son PLUi un secteur de développement d'une Zone d'Activités Economiques au nord-est de l'agglomération. La complexité du territoire palois (peu d'espaces libres disponibles, forte présence des infrastructures de transports) conduit à la nécessité de réaliser un projet urbain complet, permettant d'affirmer des principes qualitatifs de prise en compte des nuisances, d'accessibilité et de qualité urbaine et architecturale.

Le site retenu est cependant situé à proximité de l'autoroute A64 et de la rocade, D938, classée à grande circulation. 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.

1.2 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, si 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.*

2.1 CONTEXTE DE L'ÉTUDE

Localisation

Le projet d'extension de la Zone d'Activités Économiques Europa se situe au nord-est de Pau, entre l'autoroute A64 au nord et la rocade (D817) au sud, sur un site d'une superficie totale de 67 hectares.

Le site est desservi de part et d'autre par un accès direct depuis la rocade paloise, matérialisé à l'ouest par la D938 et à l'est par la D817. Il n'est actuellement pas directemement desservi par l'autoroute A64. Cependant, un projet de diffuseur connectant l'autoroute à la D943, qui traverse le site selon un axe nord-sud, est actuellement en cours de réflexion.

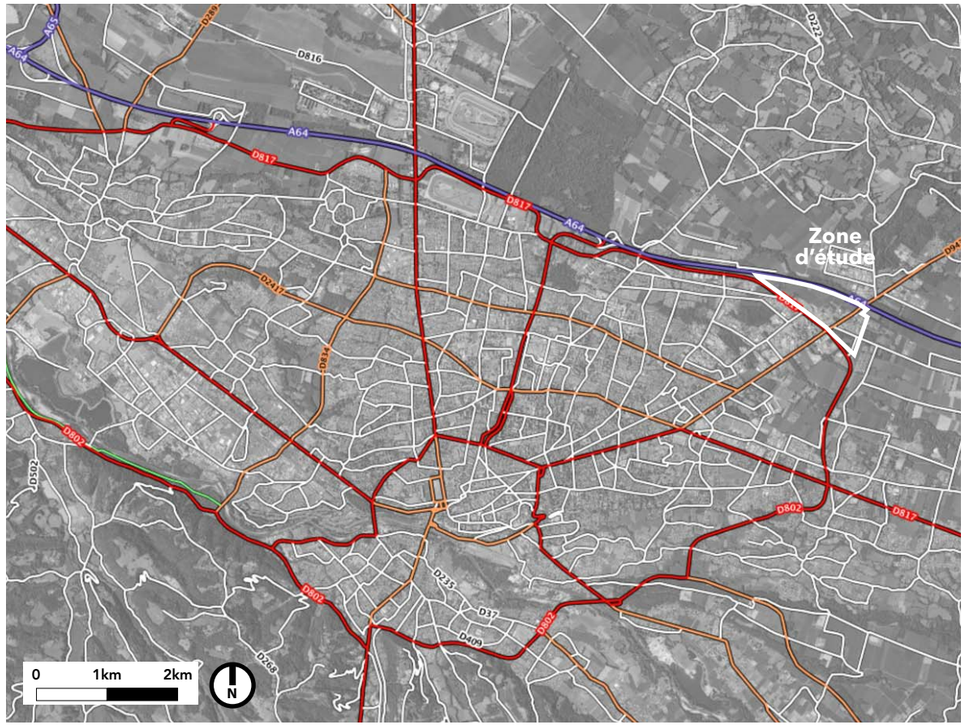
Le secteur d'études est par ailleurs desservi par plusieurs lignes de transports en commun, et notamment par la ligne structurante T3, reliant directement le sud du site au centre-ville de Pau. De nombreux employés des établissements installés sur cet échantillon de territoire utilisent par ailleurs d'ores et déjà ce mode de transport au quotidien.

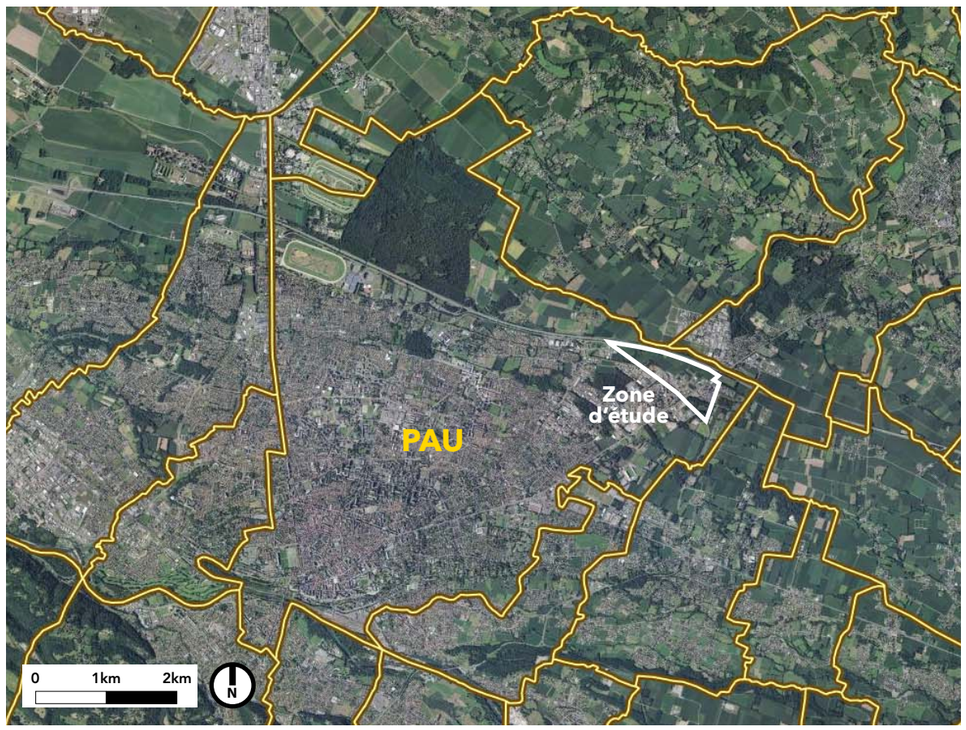
Les réglements d'urbanisme

L'ensemble des parcelles qui constituent le site d'étude se trouvent en zone 1AUy et Uy : zone d'activité économique au zonage du PLUi. Le nord-ouest du site est impacté par le plan d'exposition au bruit de l'aéroport.

Situé au sud de l'A64 et au nord de la D938 et de la D817, le site d'étude est soumis au régime de la Loi Barnier.

Par conséquent, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de 100m depuis l'axe central de l'A64 au nord du site ainsi que dans une bande de 75m depuis l'axe central de la D938 et de la D817. 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.





Grands axes de circulation (haut) et limites communales (bas)
Source : geoportail.gouv.fr

2.1 CONTEXTE DE L'ÉTUDE

L'autoroute A64

L'autoroute A64, aussi dénommée « La Pyrénéenne » ou E80 sous son appellation européenne, relie Toulouse à Bayonne via Tarbes et Pau. Orientée est-ouest, elle s'étend sur 291 km sur des tronçons de 2x2 voies à 2x4 voies.

Actuellement, deux diffuseurs connectent cette infrastructure autoroutière au territoire de l'agglomération. La sortie 10 : « Pau centre » se trouve au nord du centre hospitalier, tandis que la sortie 9.1 : « Pau-ouest » prend place au nord de Lescar, et dessert directement le site Emmaüs. Plus à l'ouest, un échangeur autoroutier permet aux automobilistes de rejoindre l'autoroute A65 vers Mont-de-Marsan, Bordeaux ou Agen.

Un diffuseur 10.1 est par ailleurs en cours de réflexion afin de desservir l'est d'agglomération. Celui-ci devrait permettre de connecter la D943, desservant directement le site d'études, à l'autoroute A64.

Selon les dispositions de l'article L 111-6 du code de l'urbanisme, un principe d'inconstructibilité est instauré le long de ces voies (de part et d'autre de l'axe des voies) dans une bande de 100m.

Les routes départementales 938 et 817

La D938, ou avenue de l'Europe, supporte le trafic de la rocade nord de Pau, entre l'avenue Alfred Nobel à l'est et l'avenue des Martyrs du Pont-Long à l'ouest. Elle longe ainsi l'autoroute A64 sur environ 6,7 km, et s'y connecte via le diffuseur 10 : Pau centre, au nord du centre hospitalier.

La D817 prolonge la rocade paloise au sud-est, entre l'avenue Alfred Nobel et la route de Tarbes.

Ces deux voies départementales constituent la partie nord-est de la rocade paloise. Elles sont le support d'un traffic important et donc à la fois d'accessibilité et de visibilité pour les entreprises qui s'installent de part et d'autre.

Ces deux axes, qui longent et desservent les différentes parcelles composant le site d'étude, sont classés comme routes 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 ces voies (de part et d'autre de l'axe des voies) dans une bande de 75 m.

La route départementale 943

La D943, ou avenue Alfred Nobel est communément dénommée « route de Morlaas ». Il s'agit d'une des entrées nord de l'agglomération, reliant la commune de Morlaas à l'hypercentre palois par une radiale très empruntée par les automobilistes.

Elle dessert de part et d'autre les secteurs d'activités économiques envisagés dans le cadre de cette étude.

Elle intercepte la rocade paloise au sud de la zone d'activité Europa, à l'intersection avec les D938 et D817. La section au nord de cette intersection est classée 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 ces voies (de part et d'autre de l'axe des voies) dans une bande de 75 m.

2.2 DESCRIPTION DU SITE

Le site d'étude de 67 hectares est délimité :

- Au nord par l'autoroute A64.
- Au sud-ouest par les routes départementales D938 et D817.
- À l'est par l'allée de l'Abbé Lemire ainsi que par des terrains occupés par des gens du voyage accueillant un projet d'habitat adapté.

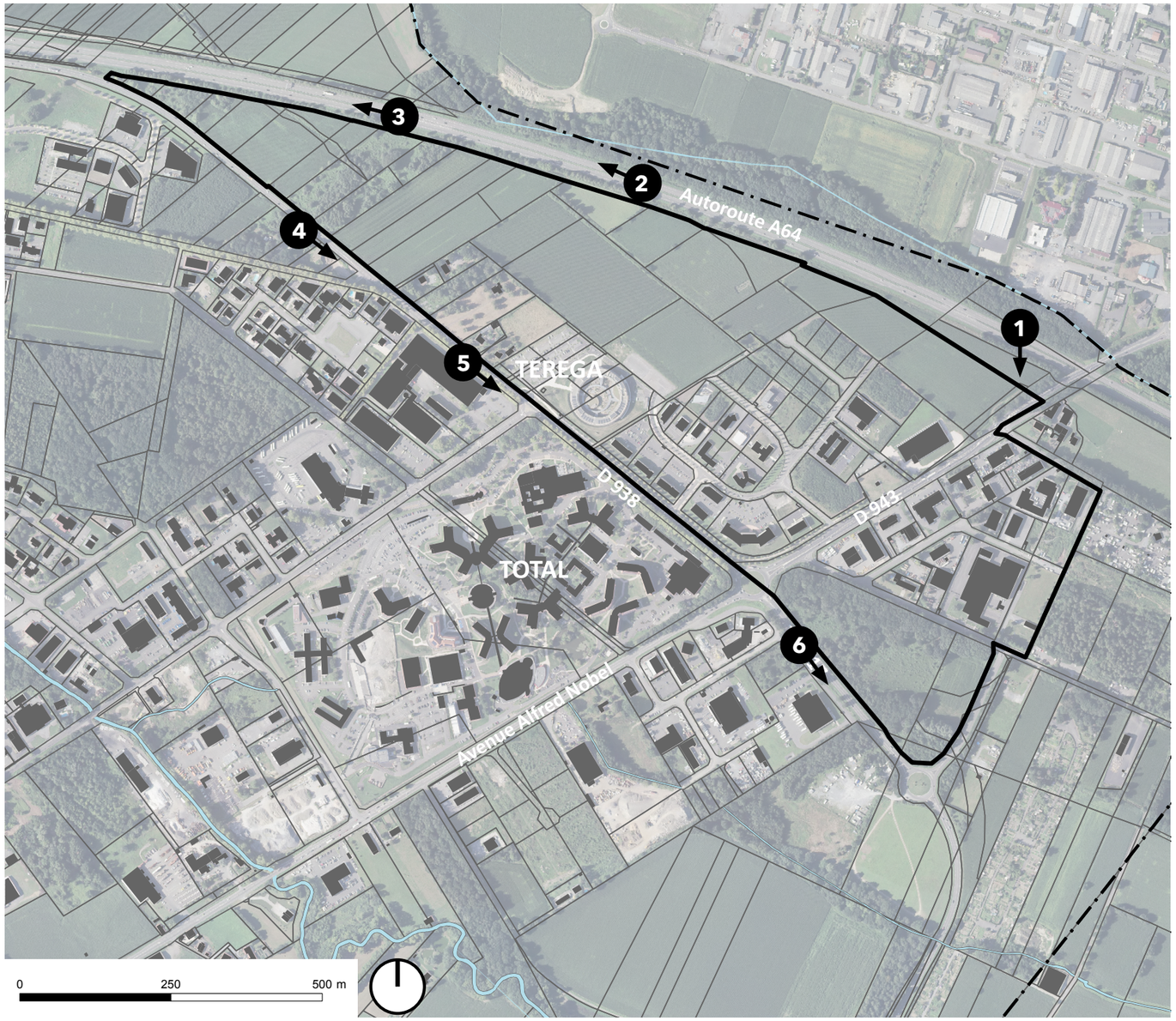
Les parcelles qui constituent le site d'étude sont majoritairement non bâties au nord-ouest et au sud de la de l'avenue Alfred Nobel et du chemin Salié.

Des activités économiques sont implantées au nord de l'intersection entre l'avenue Alfred Nobel et de la rocade, profitant ainsi d'une très bonne accessibilité et visibilité depuis ces grands axes routiers. Des entreprises structurantes telles que le groupe Total et Terega structurent l'activité économique du site.

Dans la partie nord du secteur situé à l'est de l'avenue Alfred Nobel, des activités économiques sont aussi présentes. Ce secteur présente cependant davantage de faiblesses en terme d'attractivité, certaines parcelle pouvant aujourd'hui être considérées comme des friches urbaines.

Des espaces non imperméabilisés composent aujourd'hui le site : des parcelles agricoles sont présentes au nord (4), tandis qu'au sud-est, se trouve un terrain en friche (6)

Enfin, quelques habitations sont aussi présentes au nord de la rocade, à l'ouest du siège de Terega.



2.2 DESCRIPTION DU SITE

Perceptions du site d'étude depuis l'A64

1

2

3

Perceptions du site d'étude depuis la rocade

4

5

6

2.3 ENJEUX

1 - Le développement économique de l'agglomération

Plusieurs hypothèses ont été étudiées dans le cadre de la mise en place du PLUi concernant les possibilités de développement économique sur le territoire de l'agglomération.

La présence d'activités économiques de part et d'autre du site, et notamment des groupes Total et Terega, qui regroupent aujourd'hui 3 300 emplois, la proximité de grands axes routiers et autoroutiers au nord de l'agglomération et le foncier disponible confèrent à ce site une localisation stratégique dans le cadre du développement économique du territoire

L'extension de la zone d'activités actuelle permettra en outre de conforter les activités existantes et de renouveler le tissu économique du site, notamment sur le secteur à l'est de l'avenue Alfred Nobel, où plusieurs bâtiments sont actuellement inoccupés.

2 - Une position stratégique pour l'agglomération

Ce site est tout d'abord très bien desservi par les infrastructures routières. Les routes départementales D938 et D817 supportent un trafic journalier conséquent.

Les transports en commun offrent par ailleurs d'ores et déjà une desserte efficiente du site avec la ligne T3 à haute fréquence dont le terminus se trouve avenue Larribau, à 150m au sud du site d'étude.

Cette très bonne accessibilité est un facteur non négligeable d'attractivité pour les entreprises qui souhaitent s'installer dans le territoire.

3 - Un maillage à dessiner

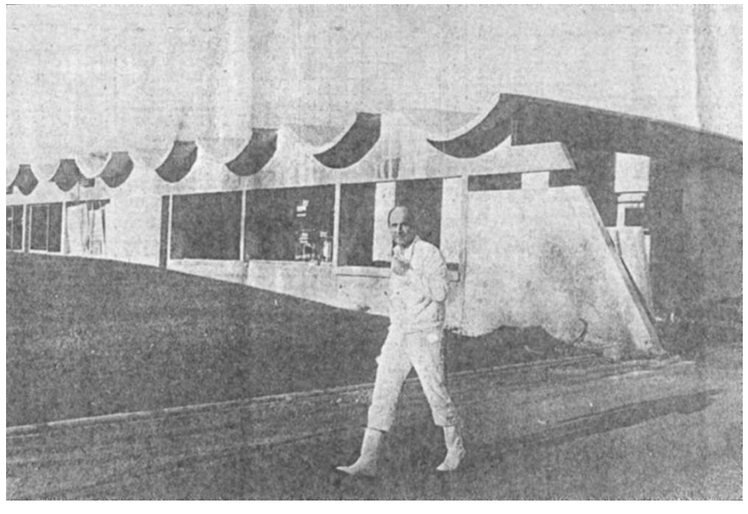
Les voies existantes de part et d'autre du site d'études sont nomnreuses et permettront de le desservir très facilement. Seulement il s'agit, pour la plupart de ces voies existantes, de voies structurantes pour l'agglomération, sur lesquelles de nouvelles connexions viaires peuvent être envisagées mais avec grande parcimonie. L'un des principaux enjeux réside ainsi dans la création d'un maillage de desserte efficace sans perturber le trafic existant.

Le site est par ailleurs desservi par les transports en commun. Une ligne structurante dessert notamment le sud-ouest du site et est d'ores et déjà particulièrement empruntée par les employés des structures existantes au sein du périmètre d'études et à proximité. Un travail d'intégration urbaine des différents arrêts devra être mené afin de mettre en valeur et faciliter les déplacements avec ce mode de transport.

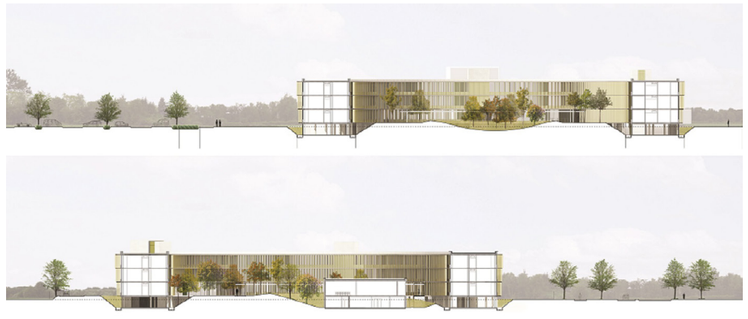
Des liaisons douces existent par endroits, mais sont aujourd'hui encore très discrètes et peu connectées. La traversée de la rocade reste un obstacle considérable aux déplacements doux sur cet échantillon de territoire marqué par les grandes infrastructures. Cependant, des initiatives récentes démontrent une volonté d'intégrer ces modes de déplacement dès la conception des opérations d'aménagement.

Le mail planté existant le long du boulevard du Cami Salié devra être préservé, et fera office de référence concernant l'aménagement des voirie structurantes envisagé dans le cadre de cette OAP.

Le stationnement des véhicules individuels constitue un enjeu primordial pour ce site très facilement accessible en voiture. La mutualisation des espaces de stationnement, et leur traitement en surfaces poreuses de type evergreen devront être privilégiés.



André Courrèges à Pau pendant les travaux de construction de ses ateliers, route de Morlaas, en 1971, Archives Sud Ouest



Siège du groupe Terega, implanté en 2015 au sein de la zone d'activités Europa, archistorm

2.3 ENJEUX

4 - La qualité architecturale, urbaine et paysagère

Le site est principalement composé d'espaces naturels et agricoles ne présentant pas un caractère remarquable.

Les bâtiments accueillant des activités économiques au nord de l'avenue Alfred Nobel, au sein du lotissement Europa, présentent des architectures particulièrement travaillées et une insertion urbaine et paysagère intéressante.

L'entreprise Courrèges représente notamment un exemple architectural particulièrement qualitatif au sein du tissu économique existant sur le site Europa. Conçu par les architectes Éric Larribau et Jean-Michel Lamaison en 1972, ce bâtiment, caractérisé par ses voûtes inversées, offrait à la fois un espace de travail agréable aux ouvriers par un traitement spécifique de la lumière naturelle et une architecture caractéristique qu'il est essentiel de valoriser.

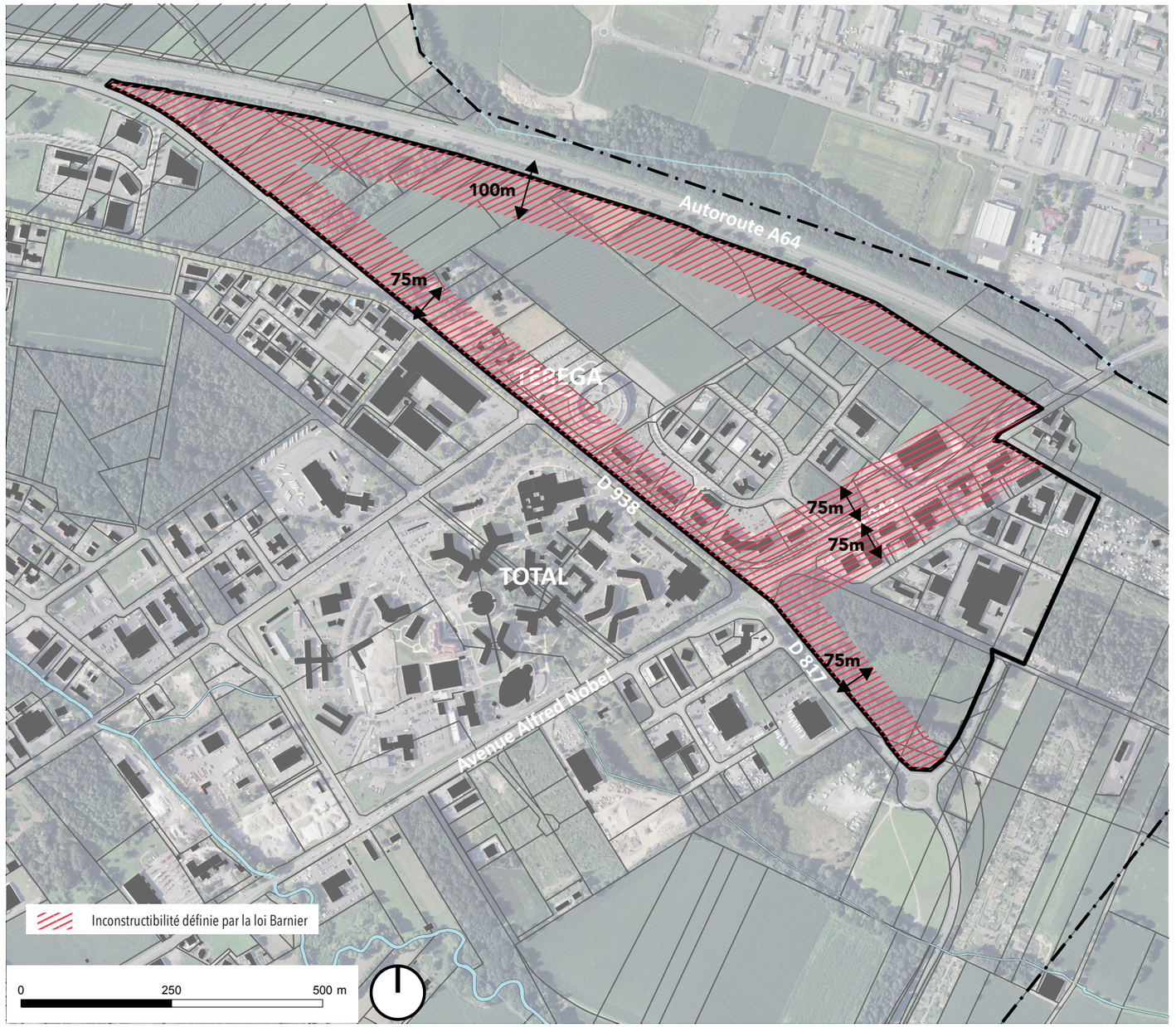
Plus récemment (2015), le siège du groupe Terega s'est installé le long de la D938, regroupant au sein d'un bâtiment circulaire de 100m de diamètre les services jusqu'alors disséminés dans l'agglomération. La subtilité de l'implantation urbaine, des matériaux aériens et bioclimatiques et de l'intégration des espaces paysagers au cœur du bâtiment font de cet édifice un exemple pour les futures implantations sur ce site.

Par ailleurs, des alignements d'arbres ont été plantés le long du Cami Salié, participant activement à la mise en œuvre d'une trame verte urbaine qualitative au nord de l'agglomération et offrant à cet axe une identité forte qu'il s'agira de conserver.

5 - Un secteur en devenir

Plusieurs projets stucturants sont en cours de réflexion de part et d'autre du site étudié, tandis qu'un diffuseur autoroutier devrait voir le jour pour connecter la D943 à l'A64, un centre pénitentiaire pourrait s'installer au sud du site.

Au regard de ces enjeux, la Communauté d'Agglomération Pau Béarn Pyrénées souhaite déroger aux marges de recul imposées par la loi Barnier



3.1 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.

L'autoroute A64 est classée en catégorie 1 : la largeur des secteurs affectés par le bruit est de 300 mètres. La D938 est classée en catégorie 3, tandis que la section nord de la D817 est classée en catégorie 4, affectant des secteurs sur une largeur respective de 100m et 30m.

Orientations de projet
Dans ces bandes affectées 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 de **marges de reculs** raisonnables :
- 35m minimum depuis l'axe central de l'A64 pour les constructions d'activités économiques de la zone située au sud de cette autoroute.
- 30m minimum depuis les axes centraux des routes départementales classées à grande circulation (D938, D817 et D943).

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 le fossé existant.

Le projet engendrera nécessairement un trafic de véhicules supplémentaire mais dont la source de nuisances sonores sera de même intensité et principalement sur des voies de circulation déjà très fréquentées.

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 décroit 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 d'un terrain agricole du chantier, les travaux seront peu perceptibles par les premiers riverains.

Les bruits de chantier pourront être plus perceptibles par les employés travaillant au sein des entreprises déjà implantées dans la zone d'activités économiques à l'est et au sud du site de projet et par les rares riverains. Il est à noter que les travaux seront réalisés en période diurne, dans une zone déjà impactée par les émissions sonores liées à l'autoroute A64.
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.

3.1 PRISE EN COMPTE DES NUISANCES

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 (CO2 et NOx 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.

La desserte du site par les transport en commun permettra de diminuer dans une certaine mesure l'usage des véhicules personnels.

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 urbain 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 concernés par l'opération de construction se situaient en dehors du périmètre des zones présentant un intérêt à l'inventaire du patrimoine faunistique ou floristique et notamment :
- des sites NATURA 2000 ;
- de ZNIEFF.

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
Le projet défini dans le cadre de l'OAP n'aura donc pas d'incidences directes voire indirectes sur les zones d'intérêt écologique et plus particulièrement sur les zones NATURA 2000. Il n'est pas prévu de mesures spécifiques.

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.

3.2 DISPOSITIONS CONCERNANT LA SÉCURITÉ

Les risques incendie

Orientations de projet
Tous les aménagements et constructions réalisés 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

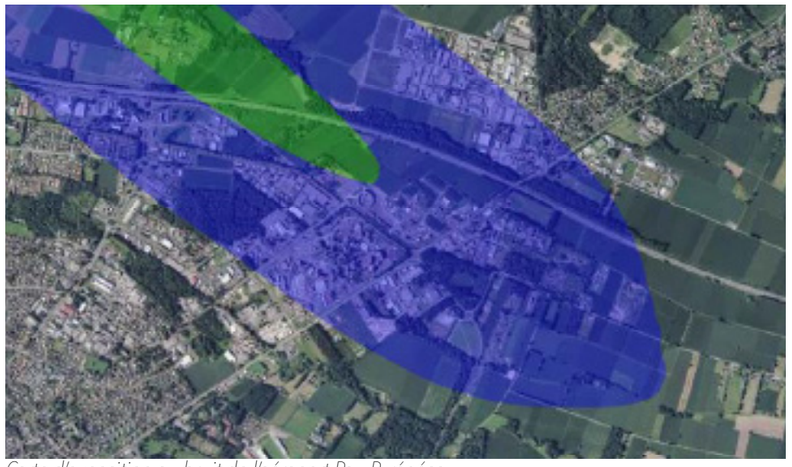
Au nord du site, le cours d'eau de l'Ayguelongue provoque un aléa inondation identifié en zone rouge au sein du PPRi.

La commune de Pau 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.

L'agglomération paloise est soumise au Plan d'Exposition au Bruit de l'aéroport Pau Pyrénées qui définit des zones A, B, Ce et D sur lesquelles des restrictions de constructibilités sont édictées. A ce titre, la commune de Pau est concernée dans sa partie nord par les zones C et D. Ces zones sont réglementées par l'article L.112-10 du Code de l'Urbanisme apportant des limitations aux possibilités de construire.

Le site d'étude est concerné en totalité par le Plan d'Exposition au Bruit de l'aéroport Pau Pyrénées. La partie nord-ouest du site est classée en zone C, tandis que le reste du site est classé en zone D. Ces classements n'interdisent pas les constructions à usages d'activités économiques sur ces sites. Cependant, selon l'article L.112-12, toutes les constructions devront faire l'objet de mesures d'isolation acoustique.

Carte des aléas risques/gonflement des argiles
Source : georisques.gouv.fr



Carte d'exposition au bruit de l'aéroport Pau Pyrénées
Source : geoportail.gouv.fr

3.2 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.

Orientations de projet
La desserte de la zone ouest du secteur d'étude se fera notamment par les réseaux existants, à savoir via la rue Johannes Kepler, proposant une entrée/sortie vers et depuis les routes D938 et D943. Ce réseau sera complété à l'ouest de ce secteur par la création d'une voirie structurante parallèle à l'autoroute, connectée en entrée/sortie à la D938 au niveau de l'intersection existante avec le chemin du Cami Salié. Cette intersection devra être pensée et traitée de manière à garantir la sécurité de l'ensemble des usagers de l'espace public.

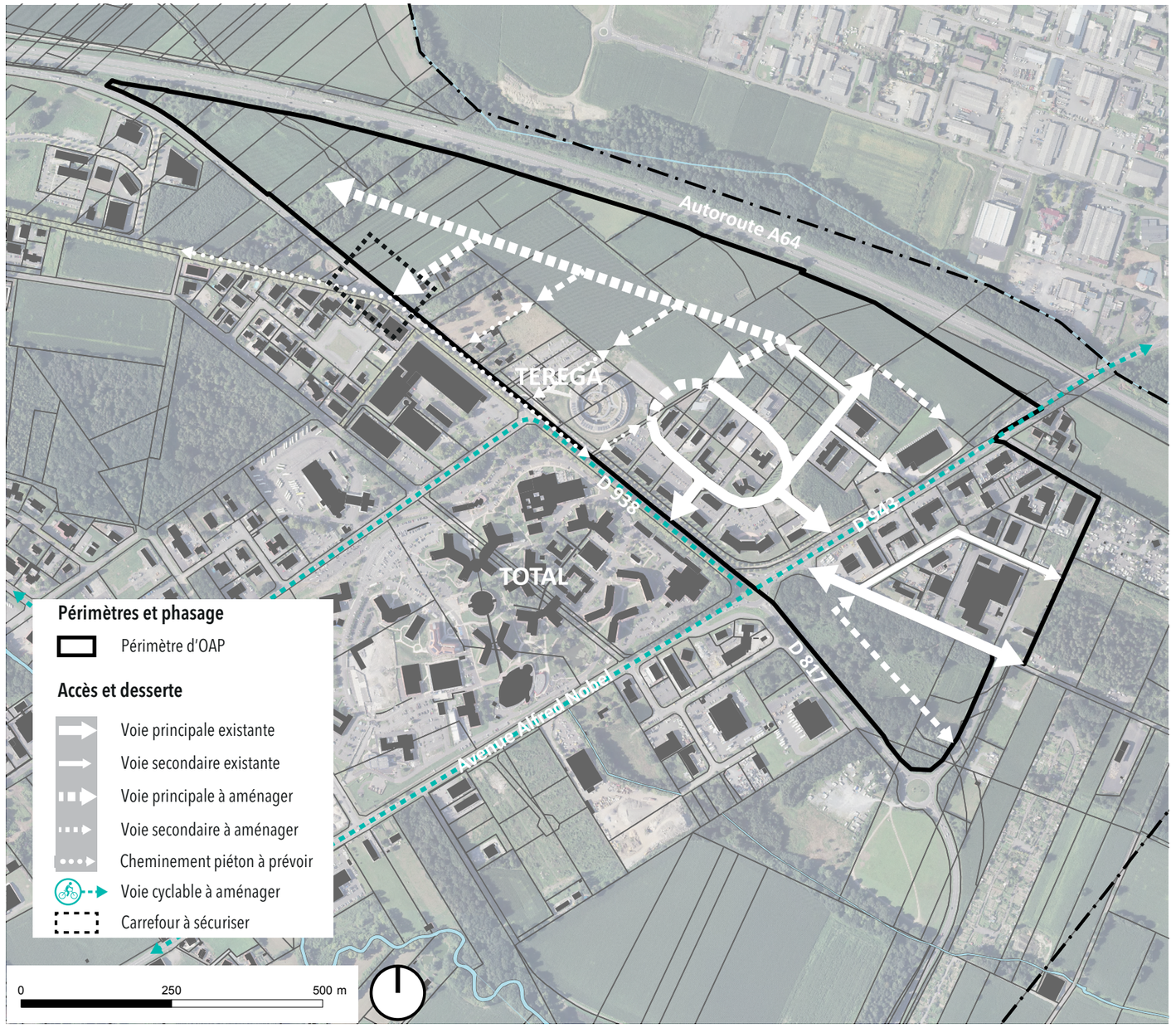
Le secteur nord-est est d'ores et déjà desservi par des infrastructures routières qui pourront être requalifiées dans le cadre d'une opération d'aménagement mais aucune voie nouvelle ne sera ajoutée au réseau existant.

Sur le secteur sud-est, une voirie de desserte interne sera créée afin de desservir les parcelles, connectant le chemin Salié au nord à l'allée de l'Abbé Lemire à l'est.

À l'échelle de l'ensemble du site, les entrées/sorties directes depuis les infrastructures routières classées à grande circulation (D938, D817 et D943) seront limitées afin de ne pas provoquer de points noirs de circulation.

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.



3.3 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 les principaux axes de circulation.

Insertion urbaine

Il est essentiel de maintenir une marge de recul le long des grands axes de circulation. Cette marge est ainsi fixée à 35m le long de l'axe central de l'autoroute, et à 30m le long des départementales classées à forte circulation (D938, D817 et D943).

Le long de ces axes, les bâtis s'insèreront à l'alignement, afin de créer un front bâti structurant et de donner une cohérence d'ensemble aux différentes opérations d'aménagement.

Matériaux

Ces 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. Par ailleurs, les couleurs et matérieux utilisés ne devront pas être trop nombreux afin de garantir la lisibilité des espaces bâtis et la bonne insertion des formes urbaines dans leur contexte d'implantation.

Façades

Les façades situées le long des infrastructures routières à grande circulation (autoroute, D938, D817 et D943) 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 d'agglomération.

Enseignes et signalétique

Cela suppose cependant, pour garantir la qualité urbaine et architecturale une très bonne intégration des enseignes publicitaires dans l'environnement urbain. La signalétique, comme l'architecture, projette l'image extérieure d'une entreprise. Il est dont 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.

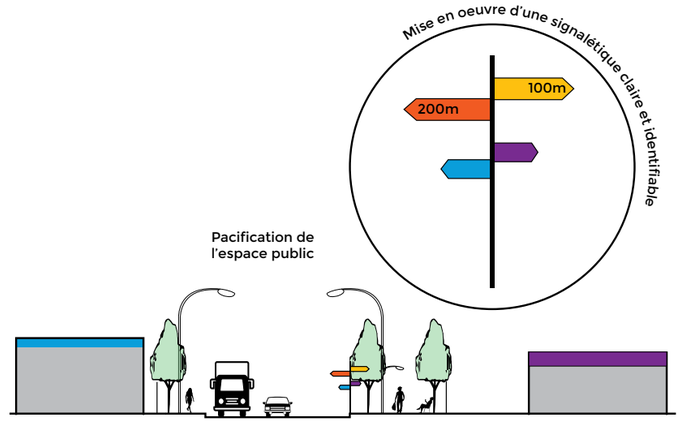
Les éléments lumineux seront évités sur les façades latérales, arrières et les toitures (néon en pourtour de bâti, faisceaux lumineux…). Les enseignes doivent ainsi être conçues de façon sobre, en nombre limité, et installées de façon réfléchie afin de renforcer leur message et de limiter l'effet vitrine.

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.

Mutabilité du bâti

Les projets devront intégrer, dès leur conception, les possibilités de mutation des formes bâties à court, moyen ou long terme. Pour ce faire, ils pourront notamment s'appuyer sur une trame bâtie proposant un plan et une façade libre.



Principes d'implantation des enseignes et signalétiques pour une pacification de l'espace public

3.4 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 de traiter notamment les aires de stationnement.

Mutualisation des espaces de stationnement

Une réflexion pourra être menée sur la mutualisation des espaces de stationnement. Tandis que certaines entreprises nécessiteront effectivement toujours une aire de stationnement propre pour répondre aux besoins de leurs collaborateurs, d'autres, au contraire, n'atteignent pas des usages suffisamment importants pour nécessiter de tels aménagements. Dans ce cas, une aire de stationnement commune à plusieurs entreprises pourra et devra être envisagée.

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 seront implantés au sein de la zone, notamment au sud-est du site.

Coefficient de Biotope

Comme le stipule le règlement de la zone Uy, la coefficient de biotope fixe l'obligation de maintenir ou de créer des surfaces non imperméabilisées ou éco-aménageables sur l'unité foncière. À ce titre, le coefficient de pleine terre (continuité avec la terre naturelle, disponible au développement de la faune et de la flore) est fixé à 0,15. Ce coefficient pourra être compensé en cas d'impossibilités techniques liées à la topographie, la taille et la forme des terrains, par des toitures végétalisées, des verdissements verticaux ou tout élément de stockage des eaux pluviales.

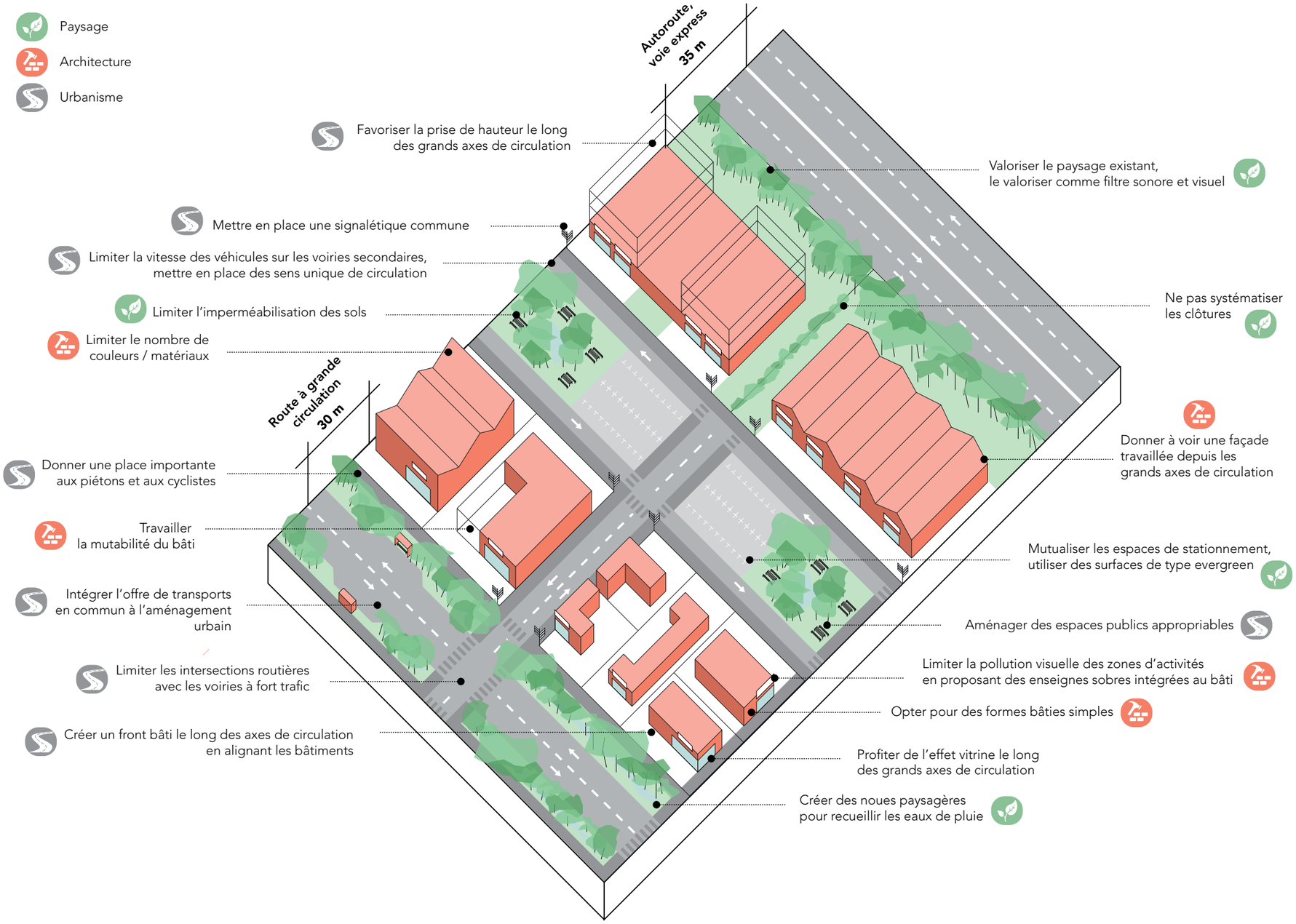
Traitement des franges paysagères

Les franges de la zone d'étude, en relation avec l'autoroute A64 et les routes départementales D938, D817 et D943, dans les bandes respectives de 35m et 30m depuis leurs axes centraux 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 l'autoroute devront être préservés et complétés afin de favoriser le rôle d'espace tampon de cet expace en termes de nuisances sonores

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.

4.1 TRADUCTION POSSIBLE DES ORIENTATIONS



Au regard de tous les éléments vus précédemment, il est proposé de supprimer sur le strict périmètre de projet la bande d'inconstructibilité de 100 mètres autour des autoroutes, voies express et déviations, et de 75 mètres autour des voies classées à grande circulation conformément aux dispositions de l'article L 111-6 du Code de l'Urbanisme.

La mise en place d'un périmètre restreint de 35m autour de l'autoroute et de 30m autour des voies D938, D943 et D817 permettra la mise en oeuvre d'une zone d'activités économiques sur des terrains actuellement peu valorisés. Ce secteur sera ainsi mieux intégré à son environnement (zone d'activités économique et espace agricole en entrée d'agglomération). Le traitement paysager et végétalisé des espaces libres de construction aura 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.

4.2 SCHÉMA D'ORGANISATION

Périmètres et phasage

- Périmètre d'OAP

Accès et desserte

- Voie principale existante
- Voie secondaire existante
- Voie principale à aménager
- Voie secondaire à aménager
- Cheminement piéton à prévoir
- Voie cyclable à aménager
- Carrefour à sécuriser
- Parking relais à penser

Mixité fonctionnelle et sociale

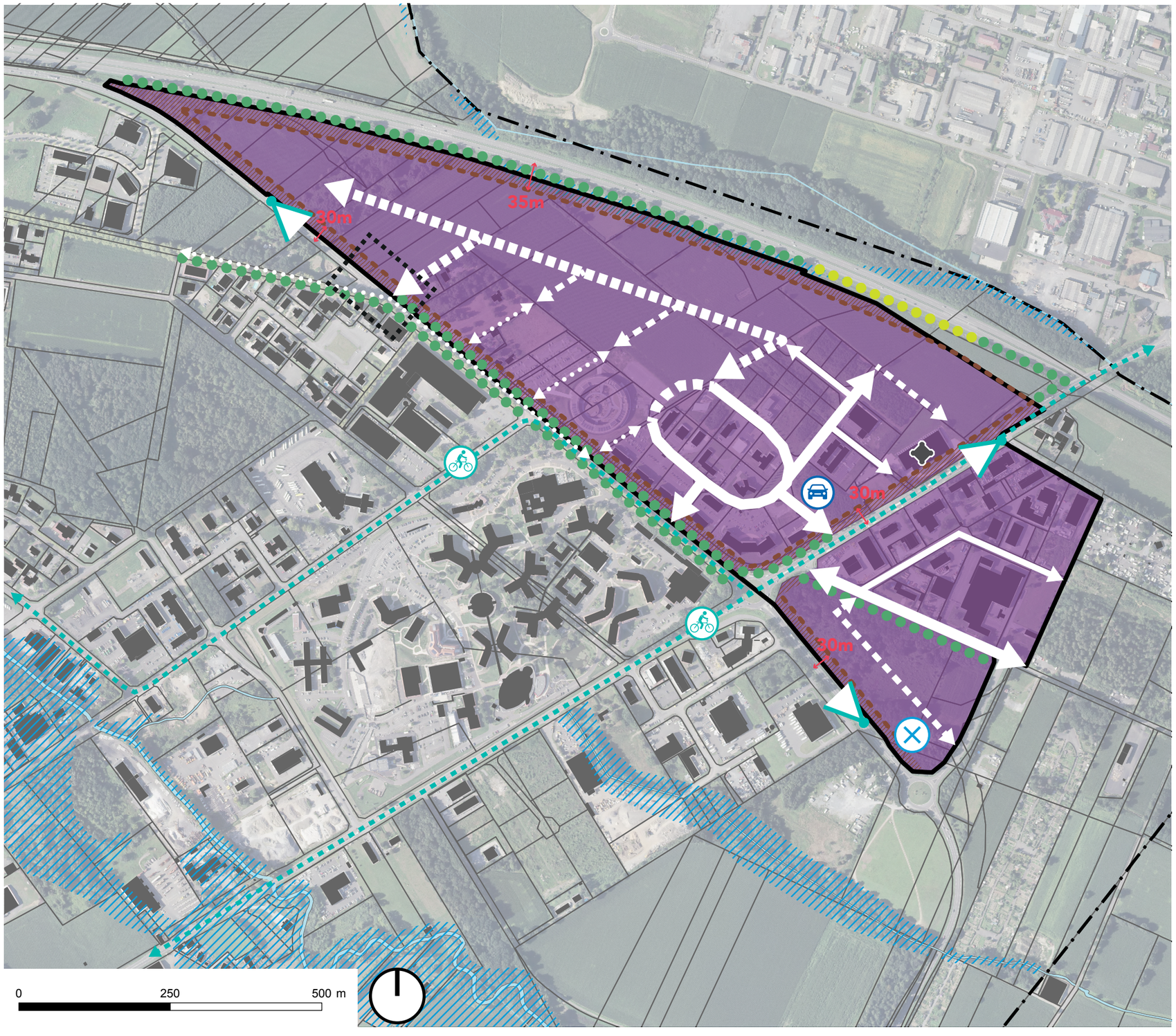
- Secteur à vocation première économique

Insertion architecturale et urbaine

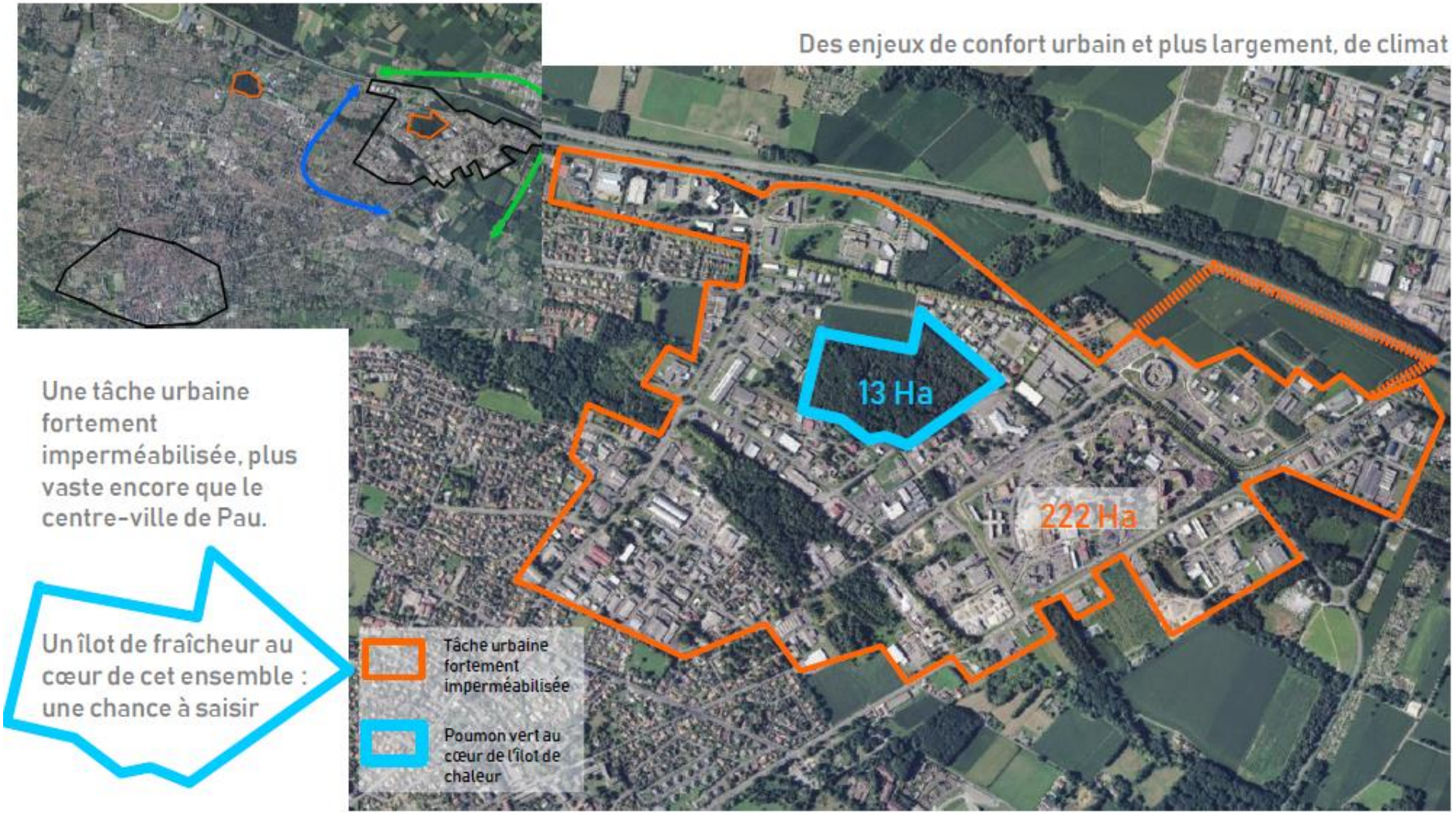
- Alignement d'arbres existant
- Alignement d'arbres à créer
- Vues à préserver/créer
- Principe de retrait par rapport aux axes routiers
- Principe d'alignement du bâti
- 30m Marge de recul depuis l'axe routier central
- Repère visuel / élément patrimonial

Qualité environnementale et prévention des risques

- Hydrographie
- Risque fort PPRI
- Récupération /gestion des eaux à prévoir



c. Zone d'activités économiques PAPPYR II – Bois de Laclède



ORIENTATION 1 : Interpénétrer les fonctions paysagère, sociale, environnementale et économique

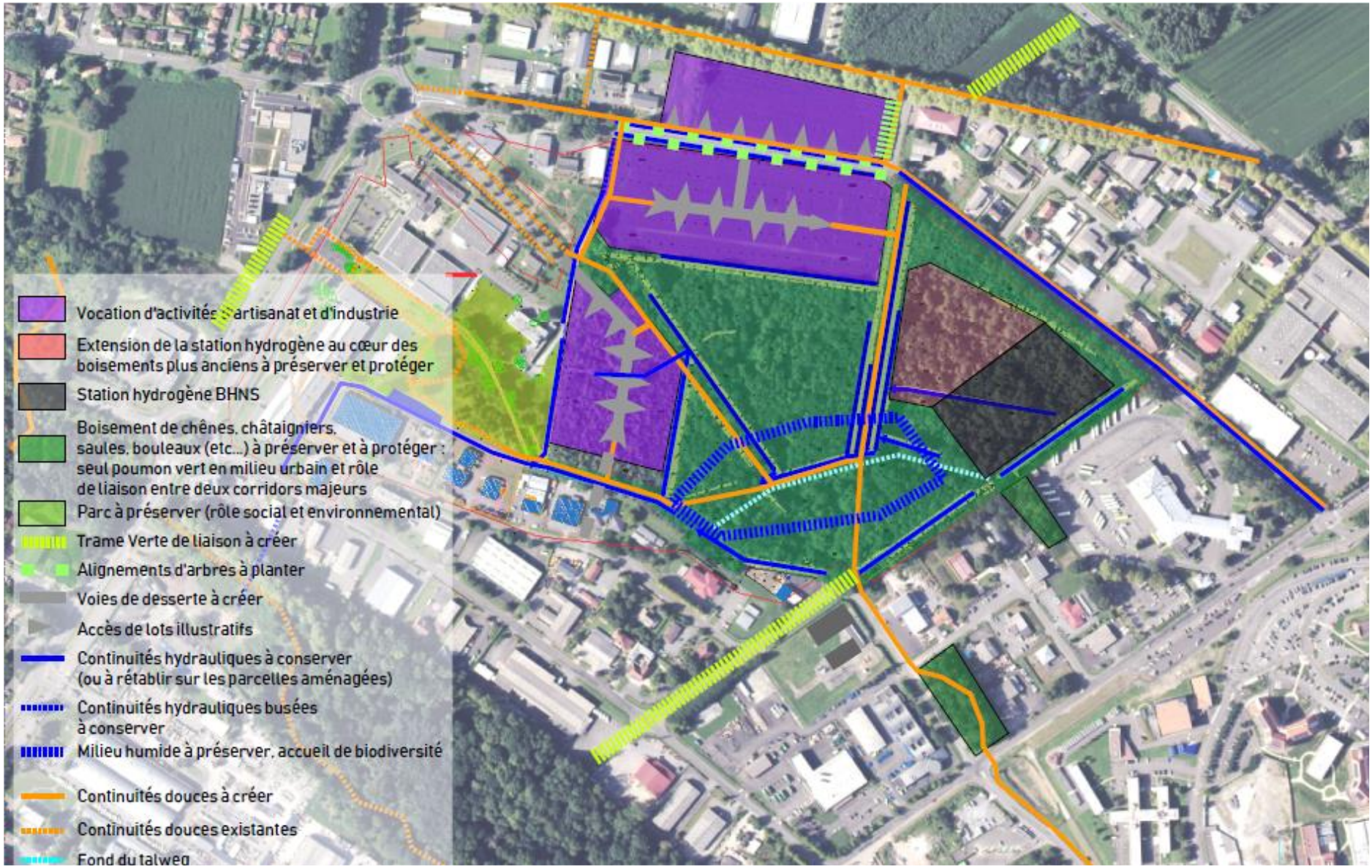
Penser à l'échelle du quartier et mettre en synergie le développement économique et la valorisation des atouts du site passent par l'interpénétration des différentes fonctions :

> **la fonction paysagère**, en maintenant les éléments de caractère du site : les grands chênes de l'avenue de Vignancour, les alignements de platanes du Cami Salié, ainsi que les masses les plus constituées du boisement qui sera donc ainsi en grande partie conservé, exceptés le jeune taillis de saules situé au Sud-Ouest sur des parcelles de déprise plus récente et une partie du boisement situé dans le prolongement de la station hydrogène pour les bus du Syndicat Mixte du Grand Pau, dont le périmètre s'adapte au plus juste vis-à-vis des boisements les plus anciens l'entourant.

> **la fonction sociale et d'aménité**, en mettant en lien le Bois de Laclède avec les usagers des espaces habités environnants, comme des espaces travaillés situés au cœur du site ou à proximité, par un réseau de cheminements doux irriguant le lieu et prenant appui, au sein du boisement, sur les lignes de fossés et de talus. Un espace pique-nique sera positionné sur les parcelles publiques, en lien avec ce réseau et servira autant aux usagers extérieurs au site qu'aux usagers de l'espace économique créé.

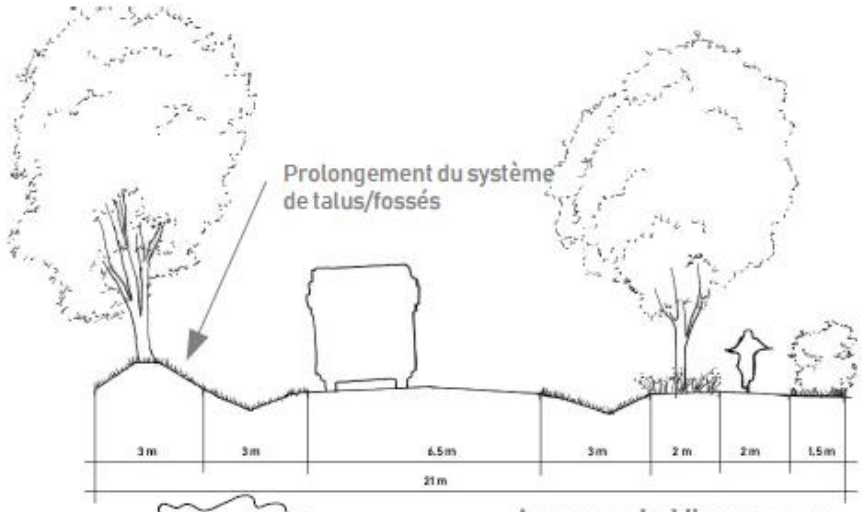
> **la fonction environnementale**, par la préservation et la protection de la majeure partie du boisement, le maintien de la zone humide du fond de talweg, ainsi que la création de nouveaux barreaux de Trame Verte (constitution de strates hautes, moyennes et basses) permettant la mise en lien plus effective du pont constitué par le Bois de Laclède entre les deux corridors écologiques structurants de l'agglomération.

> **la fonction économique**, en positionnant trois espaces dévolus à l'artisanat et l'industrie, soit sur les parcelles actuellement utilisées pour la culture du maïs, soit sur le jeune taillis de saules, auxquels s'ajoutent le périmètre dévolu à) l'extension de la station hydrogène. Ces nouveaux espaces économiques se déploieront au sein d'écrins végétaux déjà installés, constitués par les alignements de platanes du Cami Salié et les lisières du Bois de Laclède. Les solutions compensatoires en lien avec les défrichements occasionnés (extension de la station hydrogène et espace économique Sud-Ouest) seront dévolues à la mise en œuvre du projet d'accessibilité du boisement aux piétons.

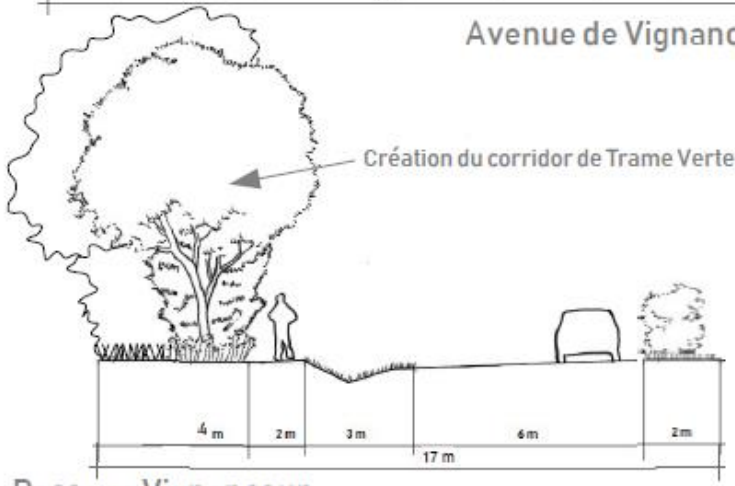

Vocation d'activités : artisanat et d'industrie
Extension de la station hydrogène au cœur des boisements plus anciens à préserver et protéger
Station hydrogène BHNS
Boisement de chênes, châtaigniers, saules, bouleaux (etc...) à préserver et à protéger : seul poumon vert en milieu urbain et rôle de liaison entre deux corridors majeurs
Parc à préserver (rôle social et environnemental)
Trame Verte de liaison à créer
Alignements d'arbres à planter
Voies de desserte à créer
Accès de lots illustratifs
Continuités hydrauliques à conserver (ou à rétablir sur les parcelles aménagées)
Continuités hydrauliques busées à conserver
Milieu humide à préserver, accueil de biodiversité
Continuités douces à créer
Continuités douces existantes
Fond du talweg

ORIENTATION 2 : Offrir des espaces publics et des espaces communs de qualité paysagère et environnementale

> Des voies existantes à requalifier sur une emprise publique à élargir



Avenue de Vignancour



Passage Vignancour

> Des espaces communs où se superposent les fonctions paysagère, d'aménité et de gestion des eaux pluviales

> Des espaces de stationnement soignés (revêtements perméables...)

ORIENTATION 3 : Décliner une ligne identitaire autour du bois et changer la toponymie des parcelles d'activités : « PAPPYR II » devient : *« L'espace économique du Bois de Laclède »*

Le bois sera décliné à travers :

> la **toponymie** du nouvel espace économique
> la valorisation de la présence du **Bois de Laclède** (installation d'un espace pique-nique au sein du boisement et à proximité de la zone, accroche de cheminements doux aux voies internes de desserte...)
> l'usage du bois **en façade** comme fil conducteur de l'ensemble des bâtiments implantés
> l'utilisation du bois dans les éléments de **mobiliers**, les **clôtures** nécessaires à installer, les éventuels petits **édicules**, etc.

Par les liaisons au Bois de Laclède (réf : La Cité artisanale de Valbonne)

Par les petits édicules (réf : La ZAE de Thèze 64)

Par le mobilier, les clôtures ...

Par les façades (réf : L'Épicerie verte à Lons)

ORIENTATION 4 : Permettre des espaces privés de qualités paysagère, environnementale et urbaine

Le mode opératoire devra s'attacher à s'assurer des éléments de qualité suivants.

> La qualité paysagère et urbaine, concernant notamment :

- **l'implantation des bâtiments** : un alignement obligatoire permettra de favoriser une implantation bâtie en façade sur rue

- **la qualité architecturale** : les projets seront accompagnés dès l'amont par la collectivité et devront ambitionner un certain niveau de qualité architecturale.

- **une palette commune de couleurs** et l'utilisation du **bois en façade** : elles permettront un fil conducteur entre les différents projets architecturaux

- **les clôtures** : si considérées comme nécessaires, elles seront en bois d'essences locales (ganivelle ou clôtures plus rigides)

- **des murets d'entrées de lots** : une ligne unique de murets permettra d'intégrer les coffrets et les bacs à ordures ménagères tout en instaurant une cohérence à l'ensemble

- **le végétal** : une bande non aedificandi sera positionnée en façade sur rue et traitée de manière arborée et enherbée ; Les limites de lots seront plantées de haies bocagères arborescentes ; les palettes emploieront des essences locales

- **le stationnement** : il sera traité de manière qualitative dans sa position, sa composition, ses matériaux, ses structures végétales...

Le parc d'activités Vert Castel2 à Mérignac (33)

La zone d'activités de Thèze (64)

ORIENTATION 4 : Permettre des espaces privés de qualités paysagère, environnementale et urbaine (suite)

> La qualité environnementale concernant notamment :

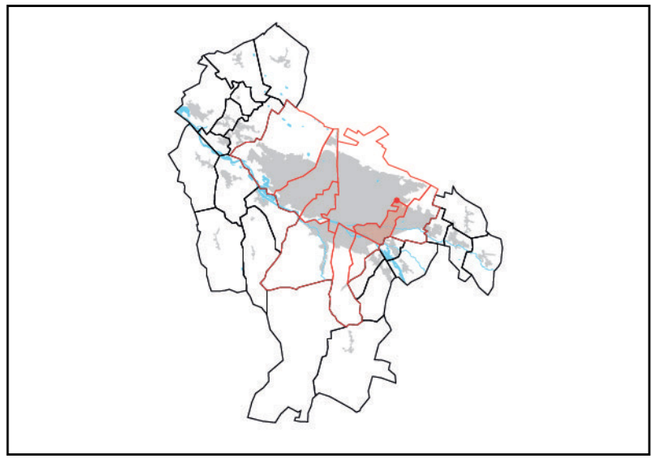
- **la gestion alternative des eaux pluviales** : les solutions employées privilégieront l'aérien au détriment du tout-tuyau, l'emploi de matériaux perméables, et la superposition des fonctions pluviales et paysagères (espaces plantés, faiblement pentus et accessibles, type jardin de pluie)

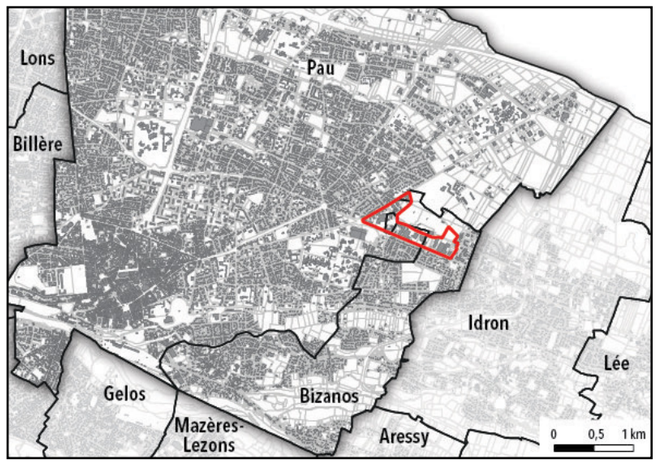
- **les revêtements des stationnements et voiries** : des solutions perméables seront privilégiées, y compris en sols peu poreux (restitution de fraîcheur, ralentissement du chemin de l'eau...)

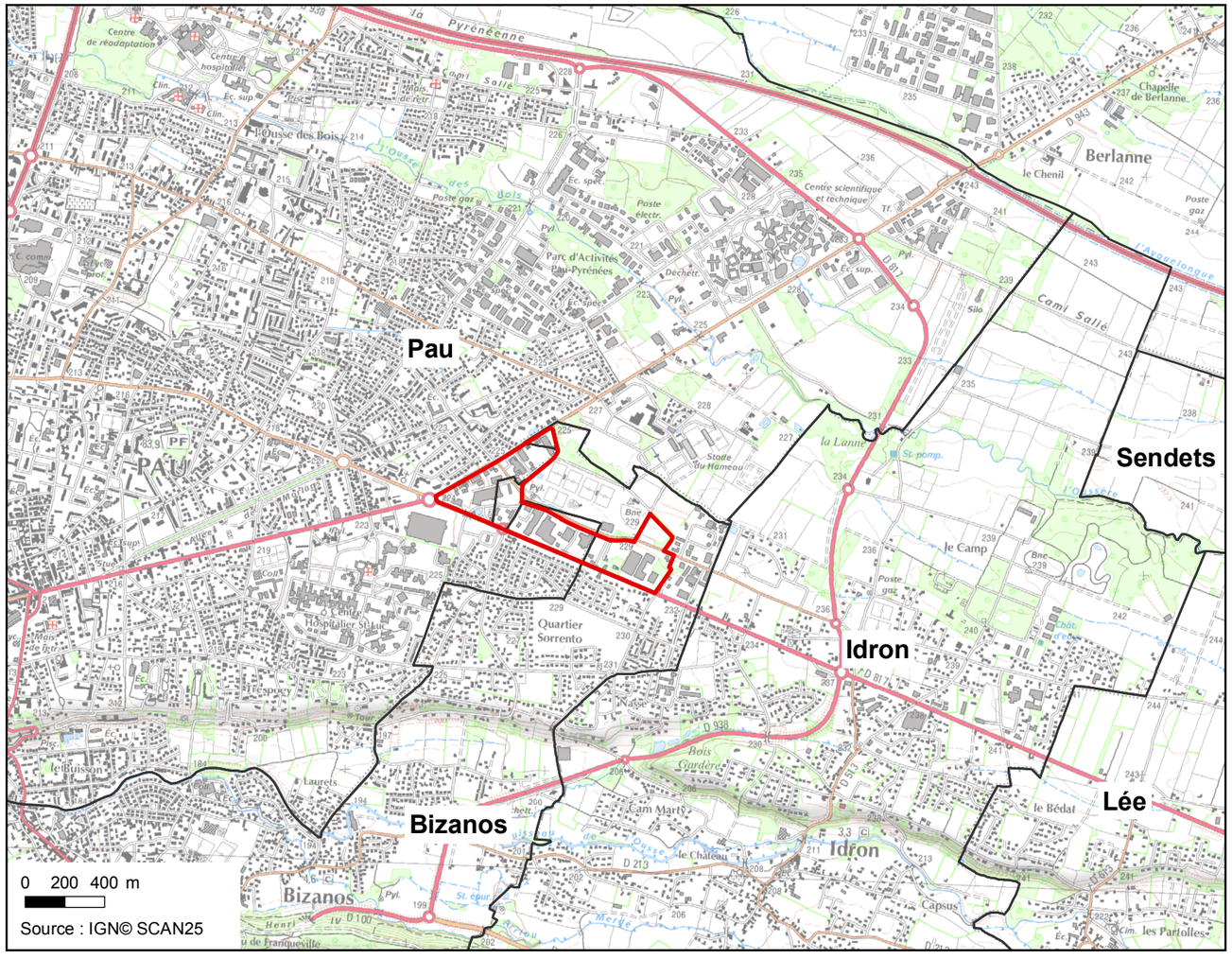
- **les aspects énergétiques** : les toitures accueilleront des solutions photovoltaïques et les bâtiments seront conçus sur la base de mesures bioclimatiques de bon sens

d. Zone d’aménagement commercial (ZACOM) Auchan

1. CONTEXTE




Lons
Pau
Billère
Idron
Lée
Gelos
Bizanos
Mazères-Lezons
Aressy
0 0,5 1 km

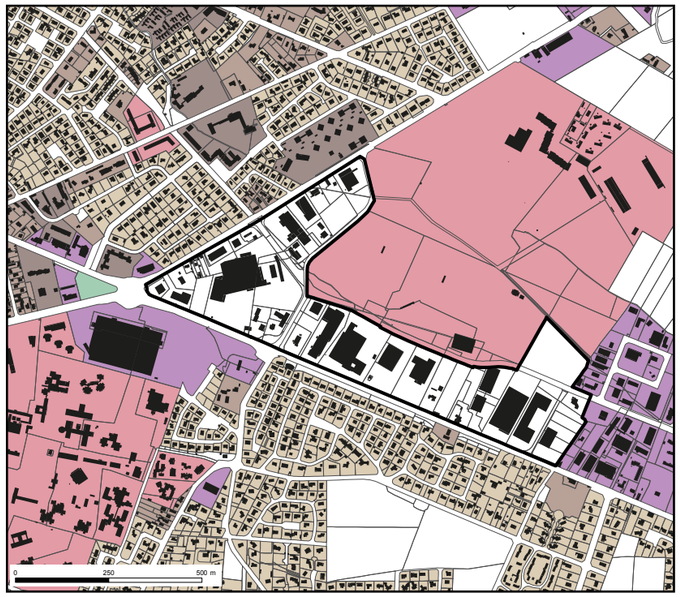

Pau
Sendets
Idron
Bizanos
Lée
0 200 400 m
Source : IGN© SCAN25

Stade du Hameau

KIABI

BURGER KING

1. CONTEXTE



TYPO-MORPHOLOGIE

UN SECTEUR URBANISÉ

Ce secteur présente d'ores et déjà un fort taux d'urbanisation. Plusieurs entreprises à vocation commerciale se sont implantées sur ce site stratégique d'entrée d'agglomération, proposant un paysage marqué par d'imposantes «boites à chaussures» de tôle ondulée dont l'insertion urbaine et paysagère a très peu été recherchée. Les enseignes sont fortement présentes et ne facilitent pas la lisibilité de cet espace urbain.

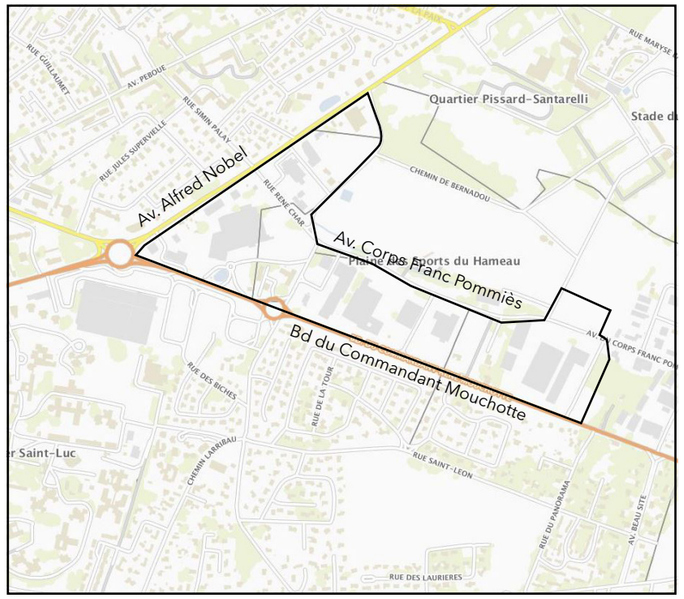
- Habitat individuel type lotissement
- Habitat individuel
- Habitat collectif
- Equipement
- Activité
- Espace vert

PAYSAGES

UNE IMPERMÉABILISATION IMPORTANTE

Le site se caractérise par une très forte imperméabilisation des sols à proximité des enseignes de grande distribution. Des nappes de parking conséquentes et peu aménagées ont pour unique objectif d'accueillir les automobilistes venus consommer. Des mesures de « verdissement » de ces importantes surfaces imperméabilisées commencent cependant à apparaître sur certaines parcelles.

Au nord du site, les espaces naturels et paysagers du secteur du stade du Hameau présente une grande qualité paysagère.



DESSERTE

UN CARREFOUR ROUTIER

La zone d'activité économique s'est développée à l'intersection de deux axes structurants d'entrée d'agglomération, profitant ainsi de la visibilité et de l'accessibilité aisée pour les véhicules.

Les automobiles sont très présentes au sein de cet espace à vocation commerciale. Cependant, on constate une adaptation progressive aux nouveaux modes de vie et de transport, avec notamment la mise en place d'une ligne structurante de transports en commun à l'ouest du site.

1. CONTEXTE

Un secteur commercial en entrée d'agglomération

La ZACOM « Pau Auchan » présente toutes les particularités des secteurs qui se sont développés le long des principaux axes routiers, profitant de cette situation d'**accessibilité privilégiée** et des **faibles coûts du foncier**.

Les notions qualitatives « d'entrée de ville » sont venues plus tard modifier le niveau des exigences, au regard notamment de critères identitaires qui relèvent de l'image que les communes et la Communauté d'Agglomération souhaitent donner au niveau de ses « portes ».

Implantation du bâti disparate, sans aucun principe d'alignement, occupation de la parcelle au gré des besoins de fonctionnement particulier, sans cohérence d'ensemble, hétérogénéité architecturale des bâtiments… Autant d'éléments caractérisant ces modalités d'occupation qui persistent ici, sans que les mutations récentes qui concernent ce site, ne viennent bousculer globalement cette ancienne logique.

Quelques parcelles à vocation de logement sont en passe d'être absorbées par ce processus. Il convient donc de poser des **principes d'urbanisation** qui permettront : d'une part, de maîtriser les futures implantations ; d'autre part, d'initier l'accompagnement de la transformation des axes principaux.

Plusieurs friches industrielles et commerciales de tailles conséquentes peuvent être les supports de projets de **densification** et de **renouvellement** du tissu commercial au sein même de la ZACOM. Leur mobilisation prioritaire participera d'une **attractivité renforcée** de la polarité et d'une consommation foncière réduite. Les franges est de la ZACOM opèrent actuellement une mutation commerciale avec l'utilisation de bâtiments en friche par des opérateurs privés que les collectivités doivent accompagner pour un développement cohérent de l'espace commercial.

Un travail engagé sur les voiries

La transformation de ce secteur commercial, au gré des relocalisations / mutations et au travers d'une nécessaire implication des partenaires privés actuels ou futurs dans le processus, doit en effet pouvoir s'appuyer sur une **volonté affichée de la collectivité à s'engager dans une telle transformation**, au profit de tous, en requalifiant les voies qui le limitent : le boulevard du Commandant Mouchotte au sud, l'avenue du Corps Franc Pommiès au nord, l'avenue Alfred Nobel à l'Ouest, ainsi que les axes secondaires qui maillent cet ensemble, le boulevard de l'aviation et la rue René Char et la rue du Bataillon de Joinville (inaugurée en avril 2017).

La création d'un contexte favorable aux **pratiques durables**, grâce notamment au développement des **déplacements doux**, piétons et cycles, (accompagnant les projets de renforcement des **transports collectifs** à l'échelle de l'Agglomération) concerne l'ensemble de ces axes.

L'intégration de ces usages par des travaux qui modifieront les emprises publiques actuelles, créent l'opportunité de s'engager dans une transformation plus profonde de leurs caractéristiques actuelles, répondant par là même au double enjeu, fonctionnel et identitaire.

Une localisation stratégique

Rappelons que des évolutions programmées sont également en œuvre au nord de ces périmètres. Elles concernent un large secteur dit « **quartier du Stade du Hameau** ». Ce secteur, stratégique à l'échelle de l'agglomération, est destiné à devenir un quartier mixte d'habitat, d'usages au quotidien et d'équipements sportifs et de loisirs. L'objectif à terme est que cet ensemble, espace commercial compris, devienne un nouveau quartier pour Pau.

Ces évolutions sur le court, moyen et long terme se traduiront par la création d'un nouveau quartier, poussant ainsi encore plus loin les limites de la ville « dense » et par une transformation des pratiques et des usages.

L'avenue Corps Franc Pommiès, dont la façade actuelle est constituée d' « arrières » de locaux commerciaux constitue la limite sud, peu valorisante, de ce secteur. Il en est de même, à l'ouest, du boulevard de l'Aviation.

De même, sans aucun principe d'alignement du bâti et sans préconisation urbaine concernant l'occupation de la parcelle, les façades tournées vers le boulevard du Commandant Mouchotte et l'avenue Alfred Nobel, trop hétérogènes, ne donnent pas une **image qualitative** de ces axes concernés par ces différentes évolutions, en décalage avec les ambitions futures portant sur ce territoire.

2. ORIENTATIONS

1 - Périmètres et phasages

Cette OAP s'étend sur la partie nord de la ZACOM Pau-Auchan, identifiée par le SCoT. Ce périmètre a été délimité de manière à privilégier un développement commercial densifié et des interventions d'acteurs publics plus concentrées pour une attractivité renforcée de la polarité.

Ce périmètre inclut, au nord-ouest, une parcelle actuellement non bâtie, mais stratégique dans le cadre du développement du futur quartier du Stade du Hameau, dont elle constitue l'une des principales portes d'entrée. Ce secteur en devenir est appelé à développer des ambitions environnementales fortes autour d'un projet de parc habité associant logements, activités et espaces sportifs et de loisirs.

La vocation commerciale de la ZACOM y sera conservée afin de créer une unité polarisante, mais la qualité de l'insertion architecturale, urbaine et paysagère devra être travaillée afin de répondre aux exigences décrites ci-après.

Aucun phasage spécifique n'est envisagé dans le cadre de cette OAP, particulièrement soumise sur ce site aux évolutions du contexte économique et commercial. Les opérations pourront s'enclencher les unes après les autres, ce document cadre définissant des principes communs apportant une nécessaire cohérence à l'ensemble du site.

2 - Mixité fonctionnelle et sociale

La présente OAP prévoit une programmation exclusivement économique et commerciale sur ce site identifié en tant que Zone d'Aménagement COMmercial (ZACOM) au sein du SCoT.

3 - Principes d'aménagement

Les prescriptions de l'OAP tiendront compte du réaménagement futur des emprises publiques (boulevard du commandant Mouchotte, avenue Corps Franc Pommiès, Avenue Nobel et voies secondaires) avec l'intégration d'usages aujourd'hui absents (trottoirs, piste ou bandes cyclables, site propre pour le bus (total ou partiel), d'éventuelles nouvelles fonctions (contre-allée de distribution, stationnement). Ces aménagements définiront une nouvelle emprise publique.

Elles porteront :

- sur la **création d'une nouvelle façade**, sur les principales voies : il conviendra pour cela de s'appuyer sur des prescriptions portant sur les modalités d'occupation de la parcelle.
- sur de **nouveaux principes d'occupation des parcelles mutables** : ces principes s'appuieront sur des prescriptions d'implantation du bâti (alignement/retrait); sur de nouvelles modalités de fonctionnement et d'accessibilité (stationnement, accès principaux, voie de distribution) ;

Elles pourront être accompagnées d'une réorientation en termes de choix de typologies d'entreprises et de programme commercial :

- dont les besoins fonciers seront compatibles avec une **subdivision des parcelles** (l'emprise moyenne d'une parcelle traversante est d'environ 7 000 m²) permettant d'implanter 2 programmes à minima, chacun se tournant vers la voie qui le dessert ;
- dont les volumétries construites permettront éventuellement d'accueillir des surfaces commerciales en rez-de-chaussée et tertiaires aux étages.

4 - Accès, desserte, mobilité et stationnement

Le réaménagement des axes primaires et des voies secondaires autour de ce secteur, prennent en compte les objectifs, fixés à l'échelle de l'Agglomération, en termes de **déplacement actifs**. Il s'agit à la fois de créer des cheminements piétons confortables, aux normes PMR, ainsi que des parcours dédiés aux déplacements des cycles. Ceux-ci s'inscrivent dans un schéma plus général dont ils assurent la continuité.

Ainsi, sur l'ensemble des voies du secteur (boulevard du Commandant Mouchotte, avenue Alfred Nobel, avenue Corps Franc Pommiès, boulevard de l'Aviation, rue René Char), des trottoirs seront aménagés. Ils sont aujourd'hui soit absents, soit peu praticables. Certains de ces axes recevront des pistes et/ou bandes cyclables ou des voies vertes.

Les parcelles composant la ZACOM Pau-Auchan seront donc desservies par ces aménagements nouveaux. La mutation de ces secteurs devra tenir compte de cela et permettre d'**assurer la continuité de ces modes de déplacements** au plus près des bâtiments qui les occuperont (commerce, tertiaire).

Ainsi, dans le retrait de 5 m, lorsqu'il sera effectif, un parvis sera aménagé au droit de l'entrée principale en continuité avec le trottoir sur le domaine public. Lorsque les bâtiments seront implantés à l'alignement sur le domaine public, ce seront des prescriptions constructives qui répondront aux exigences d'accessibilité, notamment PMR.

Dans les cheminements qui permettent d'aller, depuis les axes principaux, vers le cœur de l'îlot, directement ou par les voies secondaires créées à l'occasion de l'aménagement de l'îlot ou du macro lot, ces continuités cycles et piétons devront être intégrées.

Le **stationnement** sera impérativement organisé en cœur de parcelle. Aucun stationnement ne pourra être aménagé en façade des voies principales dans l'emprise définie par le retrait de 5 m ou de 3 m selon les cas.

Les parkings feront l'objet d'un aménagement paysager, à la fois pour procurer un confort bioclimatique aux utilisateurs, réduire les emprises imperméabilisées et assurer une intégration visuelle, notamment depuis les espaces publics qui les bordent.

2. ORIENTATIONS

5 - Insertion architecturale et urbaine

Orientation du bâti
Les façades principales des futures constructions seront tournées vers la voie principale ou vers la voie secondaire (lorsque celle-ci existe) et que la parcelle à occuper est une parcelle médiane découlant d'une division foncière donnant lieu à la création d'un nombre de lots supérieur à 2.

Lorsque la parcelle est limitrophe avec une voie secondaire qu'elle soit existante ou nouvellement créée dans le cadre de l'aménagement d'un macro-lot, le mur pignon ne devra pas être aveugle et constituer la façade secondaire aménagée, notamment avec des ouvertures.

Accessibilité
Le bâtiment devra être accessible par sa façade principale depuis l'espace public, et par sa façade secondaire depuis les aires de stationnement. Ainsi, les rez-de-chaussée de ces bâtiments devront être aménagés avec des entrées/sorties traversantes permettant de répondre aux différents modes d'accessibilité.

Les rez-de-chaussée seront de plain-pied, accessibles directement depuis l'espace public ou privé.

Hauteur
La hauteur maximale des bâtiments sera de 12 m, à l'égout ou au bas d'acrotère. Les rez-de-chaussée de ces bâtiments auront une hauteur minimale de 4 m.

6 - Qualité environnementale et prévention des risques

Outre l'obligation de **végétaliser les espaces de stationnement**, en tenant compte éventuellement des ouvertures visuelles qui pourraient être ménagées au travers des façades, il conviendra de suivre les prescriptions suivantes relatives à l'aménagement de l'emprise dégagée, hors parvis, par le retrait de 5 m lorsqu'il existe ou de 3 m selon les cas :

Dans le retrait de 5 m, un cheminement piéton de 2 m, le long de la façade du bâtiment pourra être aménagé si nécessaire.
L'emprise restante fera l'objet d'un traitement paysager. Il conviendra de suivre les prescriptions suivantes :

- Les espaces paysagers seront composés de pelouse ou de plantes couvre-sols et plantés d'arbres-tige ou d'arbres en cépées de taille moyenne (6 à 8 mètres) à raison d'un sujet par 20 m² ;
- Dans le cas d'emploi de plantes couvre-sols, les massifs devront être composés d'un nombre réduit d'espèces voire d'une seule espèce (exemple : lierre commun, petite pervenche, pachysandra…) ;
- Les plantes invasives seront exclues.

Ces prescriptions tiennent compte de la nécessité de ne pas masquer les façades commerçantes d'une part ; de la présence proche d'arbres d'alignements implantés (si aucune incompatibilité technique) à l'occasion du réaménagement des voies principales et secondaires, d'autre part.

Cet espace sera ouvert sur le domaine public. Les clôtures qui viendront clore éventuellement l'emprise fonctionnelle seront positionnées au droit de la façade arrière des éléments bâtis.

3. SCHÉMA DE COMPOSITION

Périmètres et phasage

- Périmètre d'OAP

Accès et desserte

- Voie principale existante
- Voie secondaire existante
- Voie principale à aménager
- Voie secondaire à aménager
- Accès depuis voirie existante
- Connexion entre enseignes
- Voie cyclable à aménager
- Carrefour à sécuriser
- Parking relais à aménager

Mixité fonctionnelle et sociale

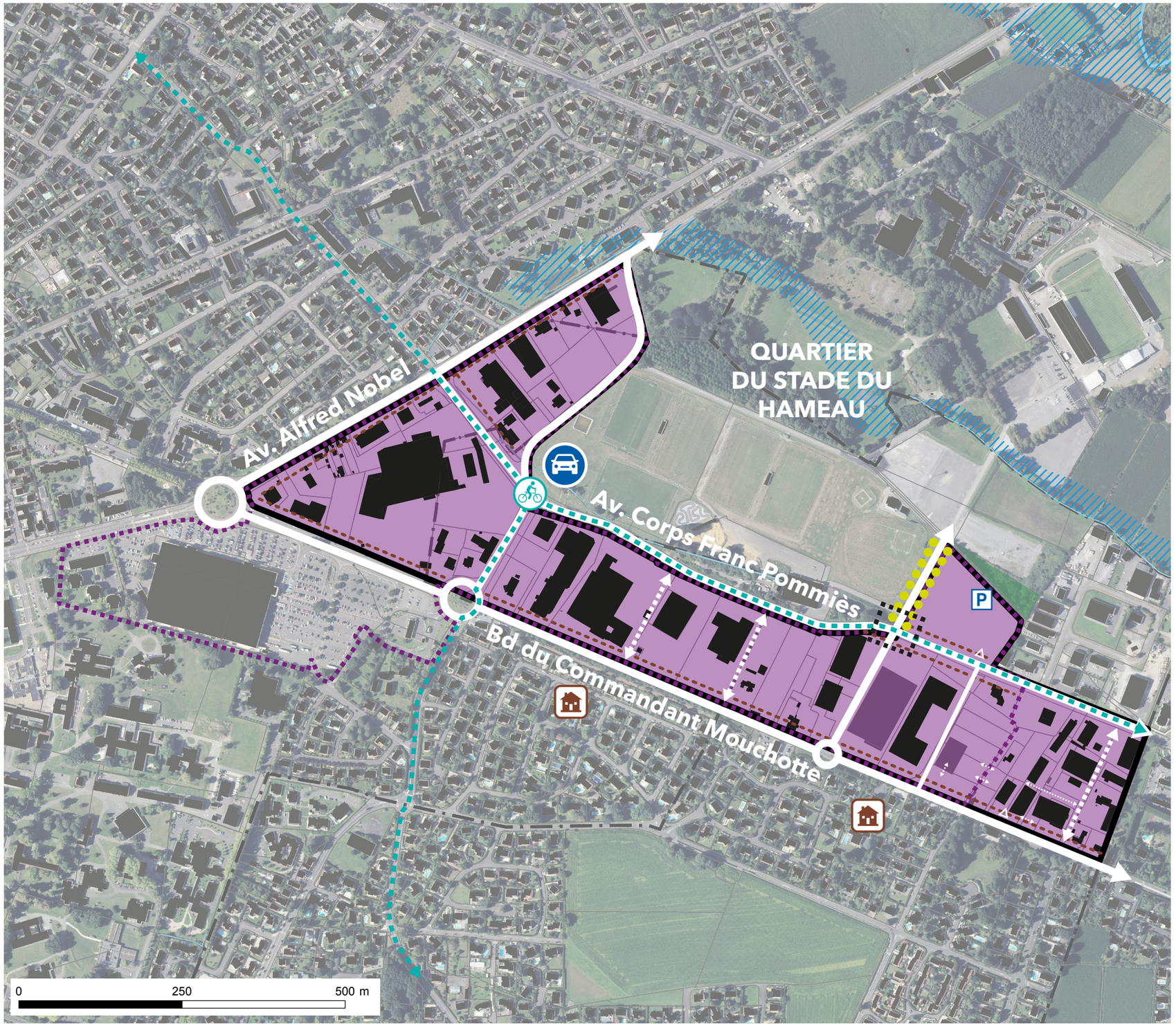
- Secteur à vocation naturelle ou paysagère
- Secteur à vocation première économique
- Offre commerciale à maintenir/développer

Insertion architecturale et urbaine

- Alignement d'arbres existant
- Alignement d'arbres à créer
- Principe d'alignement du bâti
- Prise en compte du caractère résidentiel de l'existant

Qualité environnementale et prévention des risques

- Hydrographie
- Risque fort PPRI



e. Zone d’activités économiques des Prés

1.1 PRÉAMBULE

La Communauté de d'Agglomération Pau Béarn Pyrénées a retenu dans son PADD de son PLUi un secteur de développement d'une Zone d'Activités Economiques au nord de l'agglomération. La complexité du territoire palois (peu d'espaces libres disponibles, forte présence des infrastructures de transports) conduit à la nécessité de réaliser un projet urbain complet, permettant d'affirmer des principes qualitatifs de prise en compte des nuisances, d'accessibilité et de qualité urbaine et architecturale.

Le site retenu est cependant situé à proximité de l'autoroute A64 et de la rocade, D938, classée à grande circulation. 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.

1.2 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, si 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.*

2.1 CONTEXTE DE L'ÉTUDE

Localisation

Le projet de création de la Zone d'Activités Économiques Route de Bordeaux se situe au nord-est de Pau, entre l'autoroute A64 au nord, la voie d'entrée d'agglomération nord (D834) à l'ouest et la rocade (D938) à l'est, sur un site d'une superficie totale de 2,5 hectares.

Le site n'est pas desservi directement par l'autoroute A64, ni par les routes départementales D834 et D938. Il n'est pas souhaitable de multiplier les accès depuis ces axes structurants pour le trafic palois. En revanche, le site est desservi par des Près.

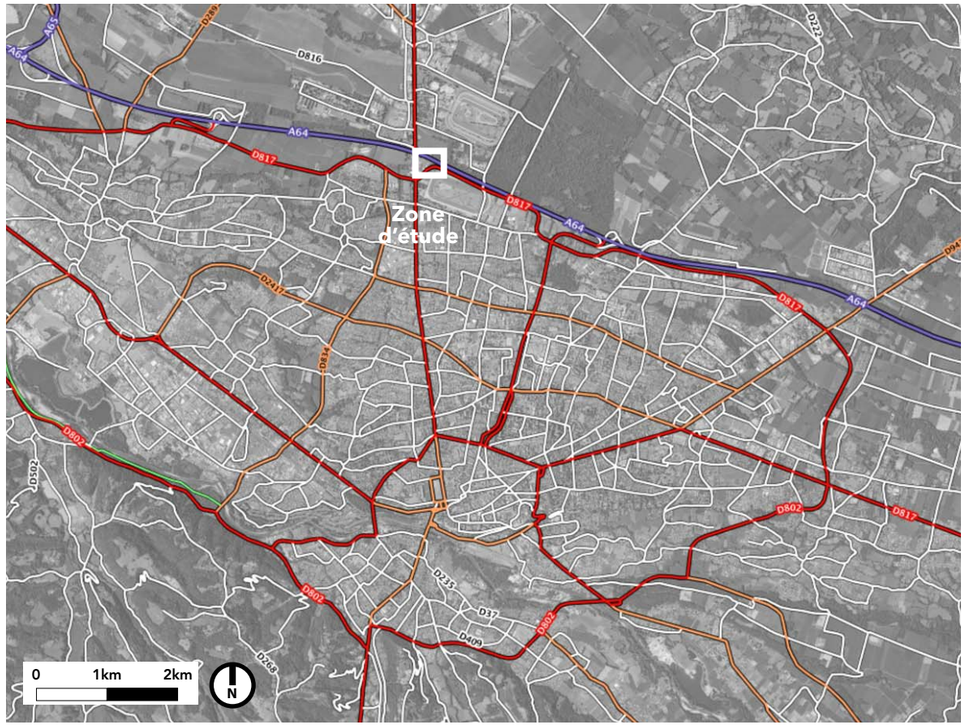
Le secteur d'études est par ailleurs desservi par les lignes P6 et P20 de transports en commun, reliant respectivement Serres-Castet et l'aéroport d'Uzein au centre-ville de Pau.

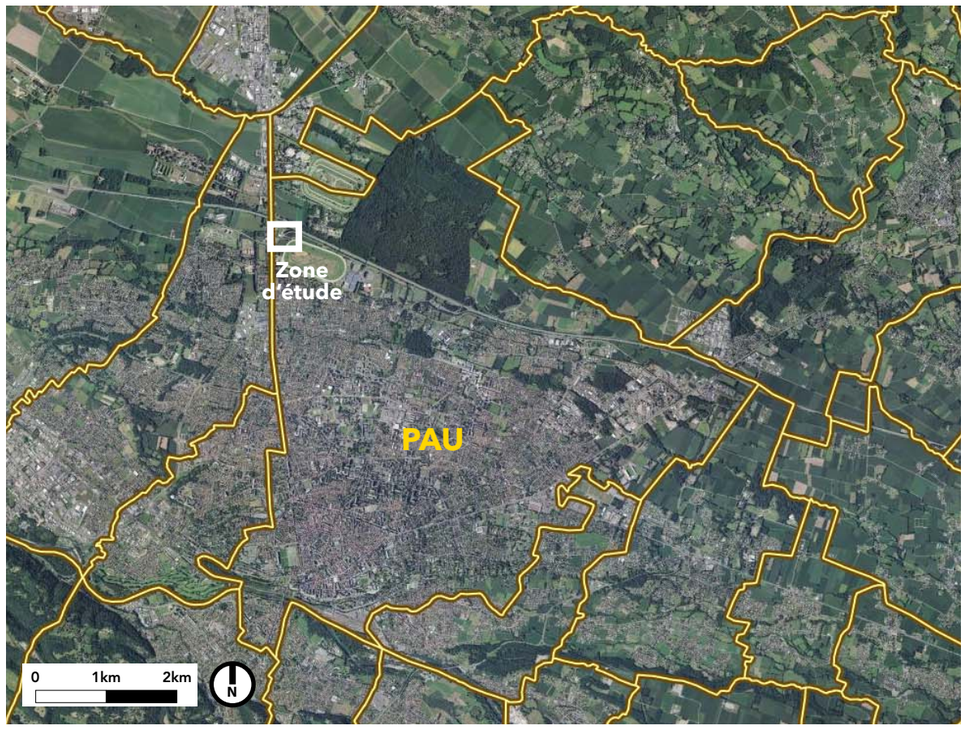
Les réglements d'urbanisme

L'ensemble des parcelles qui constituent le site d'étude se trouvent en zone Uy : zone d'activité économique au zonage du PLUi. Au sud-ouest du site, un emplacement à été réservé au zonage pour élargissement de la voirie de l'Allée des Prés.

Situé au sud de l'A64 et au nord de la D938 et de la D817, le site d'étude est soumis au régime de la Loi Barnier.

Par conséquent, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de 100m depuis l'axe central de l'A64 au nord du site ainsi que dans une bande de 75m depuis l'axe central de la D938 et de la D834. 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.





Grands axes de circulation (haut) et limites communales (bas)
Source : geoportail.gouv.fr

2.1 CONTEXTE DE L'ÉTUDE

L'autoroute A64

L'autoroute A64, aussi dénommée « La Pyrénéenne » ou E80 sous son appellation européenne, relie Toulouse à Bayonne via Tarbes et Pau. Orientée est-ouest, elle s'étend sur 291 km sur des tronçons de 2x2 voies à 2x4 voies.

Actuellement, deux diffuseurs connectent cette infrastructure autoroutière au territoire de l'agglomération. La sortie 10 : « Pau centre » se trouve au nord du centre hospitalier, tandis que la sortie 9.1 : « Pau-ouest » prend place au nord de Lescar, et dessert directement le site Emmaüs. Plus à l'ouest, un échangeur autoroutier permet aux automobilistes de rejoindre l'autoroute A65 vers Mont-de-Marsan, Bordeaux ou Agen.

Un diffuseur 10.1 est par ailleurs en cours de réflexion afin de desservir l'est d'agglomération.

Selon les dispositions de l'article L 111-6 du code de l'urbanisme, un principe d'inconstructibilité est instauré le long de ces voies (de part et d'autre de l'axe des voies) dans une bande de 100m.

La route départementale 938

La D938, ou Boulevard Olaf Palme, supporte le trafic de la rocade nord de Pau, entre l'avenue des Martyrs du Pont-Long à l'ouest et l'avenue Alfred Nobel à l'est. Elle longe ainsi l'autoroute A64 sur environ 6,7 km, et s'y connecte via le diffuseur 10 : Pau centre, au nord du centre hospitalier.

Cette voie départementale constitue la partie nord-est de la rocade paloise. Elle est le support d'un traffic important et donc à la fois d'accessibilité et de visibilité pour les entreprises qui s'installent de part et d'autre.

Cet axe, qui longe les parcelles est du 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.

La route départementale 834

La D834, ou avenue des Martyrs du Pont Long, a été identifiée par le PADD comme entrée nord de l'agglomération, reliant les communes de Serres-Castet, Uzein et Montardon à l'hypercentre palois par une radiale très empruntée par les automobilistes.

Elle longe à l'ouest les parcelles envisagées dans le cadre de cette étude.

Elle intercepte la rocade paloise au sud du site d'études, à l'intersection avec les D938 et D817. La section au nord de cette intersection est classée 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.

2.2 DESCRIPTION DU SITE

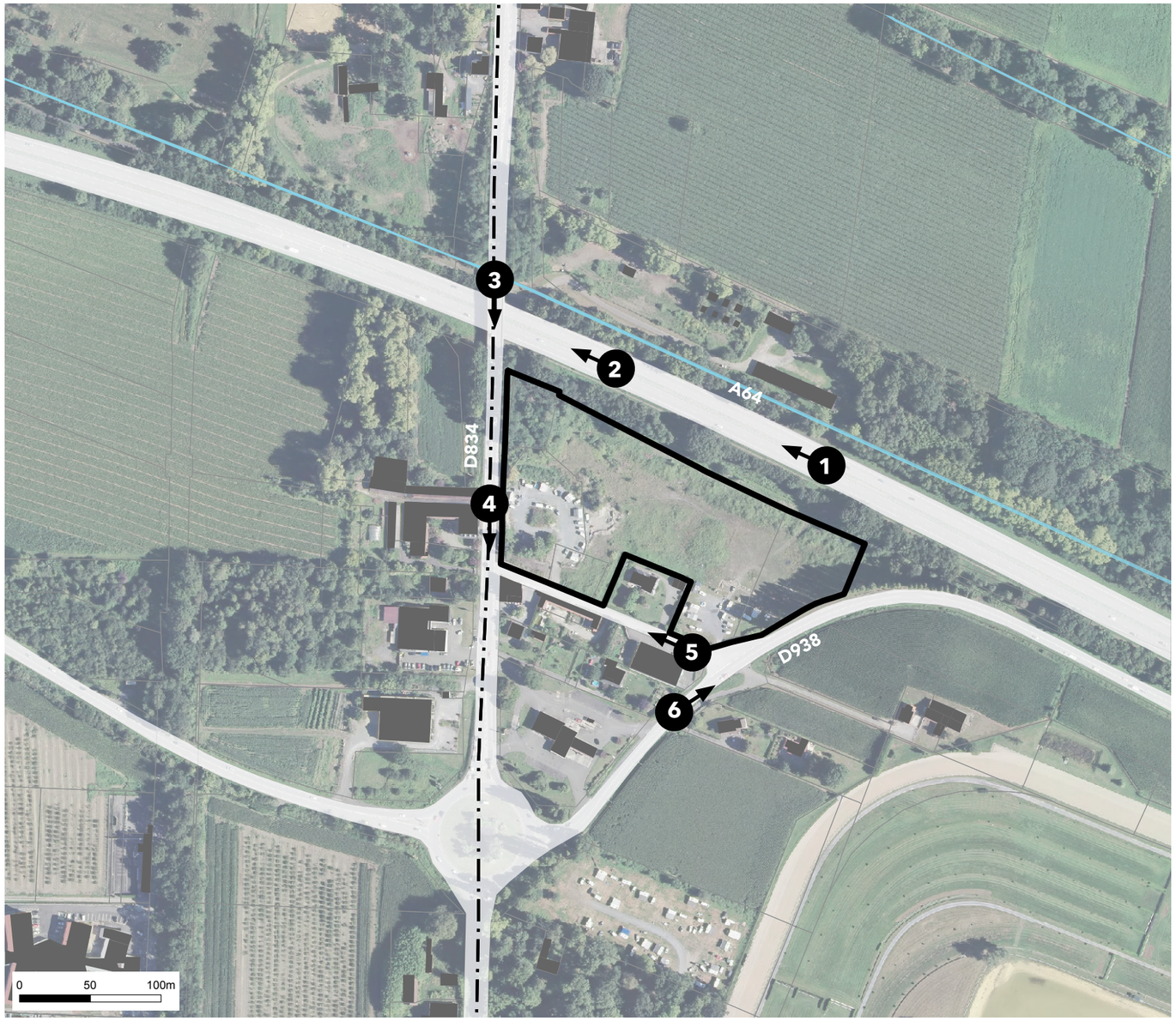
Le site d'étude de 2,5 hectares est délimité :

- Au nord par l'autoroute A64,
- À l'ouest par la D834 ou Avenue des Martyrs du Pont Long,
- À l'est par la D938 ou Boulevard Olaf Palme.
- Au sud par l'Allée des Prés

Les parcelles qui constituent le site d'étude sont non bâties. Le site est aujourd'hui caractérisé par un terrain en friche. Des études de sol ont été menées sur le site pour des projets d'habitat et ont démontré la présence de pollution résiduelle. Une mission complémentaire a été lancée afin de compléter les données actuelles et de définir les modalités de gestion des terres impactées dans le cadre du projet d'aménagement du terrain en zone Uy du PLUi.

Des activités économiques sont implantées au sud de l'Allée des Prés et à l'ouest de l'Avenue des Martyrs du Pont Long, profitant ainsi d'une très bonne accessibilité et visibilité depuis les grands axes routiers.

Une habitation se strouve au sud du site.



2.2 DESCRIPTION DU SITE

2.3 ENJEUX

1 - La création d'une ZAE pour répondre aux besoins du bassin de vie

Plusieurs hypothèses ont été étudiées dans le cadre de la mise en place du PLUi concernant les possibilités de développement économique sur le territoire de l'agglomération.

Localisé en entrée d'agglomération, à proximité d'axes structurants de trafic offrant à la fois une très bonne accessibilité et une excellente visibilité, le site d'études démontre plusieurs des critères favorables au développement d'une zone d'activités au nord de l'agglomération paloise.

Cette zone d'activité accueillera en priorité les entreprises d'artisanat, et ne permettra pas l'installation de commerces.

2 - L'intégration de ce site le long de l'entrée nord d'agglomération

L'OAP « entrées d'agglomération » s'attarde à définir différentes séquences pour l'entrée nord de l'agglomération paloise. Or le site d'études se trouve au sein de la séquence 3, caractérisée notamment par la rencontre entre les grandes infrastructures routières.

Le projet de développement de zone économique en aval de cette intersection routière permettra de définir un nouveau paysage pour cette séquence d'entrée de ville. Celui-ci devra être qualitatif puisqu'il portera l'identité de la ville le long d'un axe routier très passant.

3 - Un maillage à dessiner

Le site est desservi par les routes départementales D938 et D834, supports d'un trafic routier conséquent à l'échelle de l'agglomération, réciproquement en tant que rocade et voie d'entrée nord d'agglomération.

Afin de ne pas surcharger le trafic et créer d'éventuels points de blocage sur ces axes très empruntés par les automobilistes, aucune intersection routière nouvelle ne sera créée.

L'Allée des Prés, existante au sud du site d'études sera élargie afin de supporter la desserte de ce site. Cette desserte sera complétée par une voirie secondaire permettant l'accès à chacune des parcelles.

4 - La qualité architecturale, urbaine et paysagère

Le site est actuellement en friche et partiellement occupé par les gens du voyage. Une activité de transport routier y été pratiquée depuis les années 90.

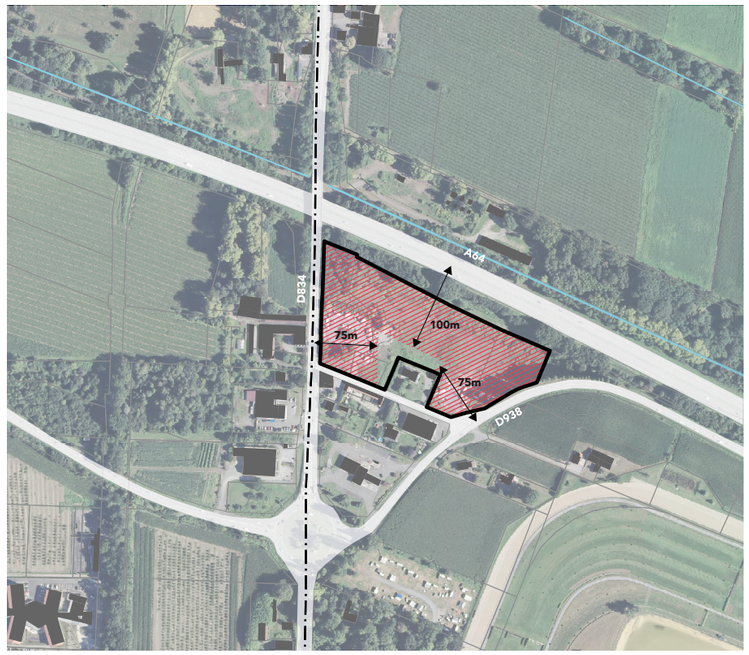
Il s'insère dans un tissu urbain composé de grands équipements publics à l'est, tels que hippodrome du Pont Long. Au sud et à l'ouest du site, plusieurs activités se sont implantées, le long de l'entrée d'agglomération. Le développement sur ce site d'une zone d'activités devra donc prendre en compte ce contexte dans lequel il s'insère et viser une haute qualité d'insertion architecturale, urbaine et paysagère afin de s'inscrire dans une démarche de qualification des entrées d'agglomération.

Par ailleurs, des alignements d'arbres caractéristiques bordent le site le long de l'autoroute A64 et du Boulevard Olaf Palme. Ils seront conservés et mis en valeurs dans le cadre des opérations d'aménagement de la zone d'activités.

5 - Un secteur en devenir

Ce site situé en entrée d'agglomération présente des enjeux stratégiques en matière de développement d'activités économiques à l'échelle de l'agglomération. Le développement d'une zone d'activités respectant des règles strictes en matière d'insertion architecturale, urbaine et paysagère permettra de participer à la qualification de cette séquence d'entrée d'agglomération.

Au regard de ces enjeux, la Communauté d'Agglomération Pau Béarn Pyrénées souhaite déroger aux marges de recul imposées par la loi Barnier



3.1 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.

L'autoroute A64 est classée en catégorie 1 : la largeur des secteurs affectés par le bruit est de 300 mètres. La D938 est classée en catégorie 3, tandis que la section nord de la D834 est classée en catégorie 4, affectant des secteurs sur une largeur respective de 100m et 30m.

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 de **marges de reculs** raisonnables :

- 35m minimum depuis l'axe central de l'A64 pour les constructions d'activités économiques de la zone située au sud de cette autoroute.
- 30m minimum depuis les axes centraux des routes départementales classées à grande circulation (D938, D817 et D943).

En complément de cette bande de recul, une **bande paysagère** pourra être 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 décroit 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.

Il est à noter que les travaux seront réalisés en période diurne, dans une zone déjà impactée par les émissions sonores liées à l'autoroute A64 et aux routes départementales D938 et D834.

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.

3.1 PRISE EN COMPTE DES NUISANCES

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 (CO2 et NOx 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 urbain 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 concernés par l'opération de construction se situaient en dehors du périmètre des zones présentant un intérêt à l'inventaire du patrimoine faunistique ou floristique et notamment :
- des sites NATURA 2000 ;
- de ZNIEFF.

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
Le projet défini dans le cadre de l'OAP n'aura donc pas d'incidences directes voire indirectes sur les zones d'intérêt écologique et plus particulièrement sur les zones NATURA 2000. Il n'est pas prévu de mesures spécifiques.

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.

3.2 DISPOSITIONS CONCERNANT LA SÉCURITÉ

Les risques incendie

Orientations de projet
Tous les aménagements et constructions réalisés 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

Au nord du site, le cours d'eau de l'Ayguelongue provoque un aléa inondation identifié en zone rouge au sein du PPRi.

La commune de Pau 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.

L'agglomération paloise est soumise au Plan d'Exposition au Bruit de l'aéroport Pau Pyrénées qui définit des zones A, B, Ce et D sur lesquelles des restrictions de constructibilités sont édictées. A ce titre, la commune de Pau est concernée dans sa partie nord par les zones C et D. Ces zones sont réglementées par l'article L.112-10 du Code de l'Urbanisme apportant des limitations aux possibilités de construire.

Le site d'étude est concerné en totalité par le Plan d'Exposition au Bruit de l'aéroport Pau Pyrénées. En effet, l'ensemble des parcelles concernées est classé en zone D. Ce classement n'interdit pas les constructions à usages d'activités économiques sur ce site. Cependant, selon l'article L.112-12, toutes les constructions devront faire l'objet de mesures d'isolation acoustique.

Carte des aléas risques/gonflement des argiles
Source : georisques.gouv.fr

Carte d'exposition au bruit de l'aéroport Pau Pyrénées
Source : geoportail.gouv.fr

3.2 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.

Orientations de projet
La desserte de la zone ouest du secteur d'étude se fera par les réseaux existants, à savoir via l'Allée des Prés. Un emplacement a ainsi était réservé au plan de zonage afin d'élargir cette voie pour supporter un trafic plus important qu'à l'heure actuelle.

Une voirie de desserte interne sera créée afin de desservir les parcelles, créant une boucle de desserte depuis l'Allée des Prés.

À l'échelle de l'ensemble du site, les entrées/sorties directes depuis les infrastructures routières classées à grande circulation (D938, D834) seront interdites afin de ne pas provoquer de points noirs de circulation.

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.

3.3 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 les principaux axes de circulation.

Insertion urbaine

Il est essentiel de maintenir une marge de recul le long des grands axes de circulation. Cette marge est ainsi fixée à 35m le long de l'axe central de l'autoroute, et à 30m le long des départementales classées à forte circulation (D938 et D834).

Le long de ces axes, les bâtis s'insèreront à l'alignement, afin de créer un front bâti structurant et de donner une cohérence d'ensemble aux différentes opérations d'aménagement.

Matériaux

Ces 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. Par ailleurs, les couleurs et matérieux utilisés ne devront pas être trop nombreux afin de garantir la lisibilité des espaces bâtis et la bonne insertion des formes urbaines dans leur contexte d'implantation.

Façades

Les façades situées le long des infrastructures routières à grande circulation (autoroute, D938 et D834) 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 d'agglomération.

Enseignes et signalétique

Cela suppose cependant, pour garantir la qualité urbaine et architecturale une très bonne intégration des enseignes publicitaires dans l'environnement urbain. La signalétique, comme l'architecture, projette l'image extérieure d'une entreprise. Il est dont 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.

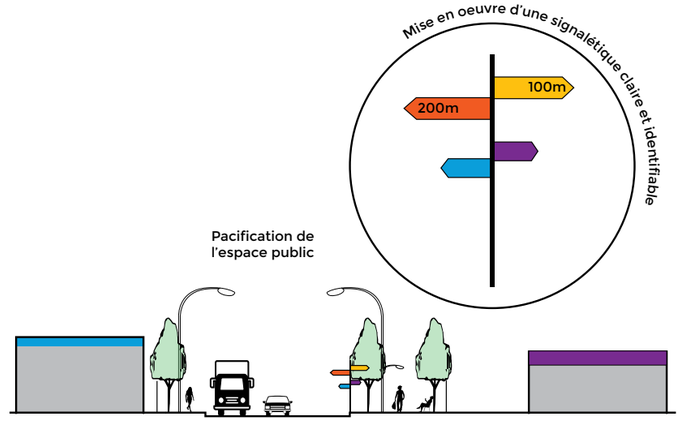
Les éléments lumineux seront évités sur les façades latérales, arrières et les toitures (néon en pourtour de bâti, faisceaux lumineux…). Les enseignes doivent ainsi être conçues de façon sobre, en nombre limité, et installées de façon réfléchie afin de renforcer leur message et de limiter l'effet vitrine.

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.

Mutabilité du bâti

Les projets devront intégrer, dès leur conception, les possibilités de mutation des formes bâties à court, moyen ou long terme. Pour ce faire, ils pourront notamment s'appuyer sur une trame bâtie proposant un plan et une façade libre.



Principes d'implantation des enseignes et signalétiques pour une pacification de l'espace public

3.4 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 de traiter notamment les aires de stationnement.

Mutualisation des espaces de stationnement

Une réflexion pourra être menée sur la mutualisation des espaces de stationnement. Tandis que certaines entreprises nécessiteront effectivement toujours une aire de stationnement propre pour répondre aux besoins de leurs collaborateurs, d'autres, au contraire, n'atteignent pas des usages suffisamment importants pour nécessiter de tels aménagements. Dans ce cas, une aire de stationnement commune à plusieurs entreprises pourra et devra être envisagée.

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 seront implantés au sein de la zone, notamment au sud-est du site.

Coefficient de Biotope

Comme le stipule le règlement de la zone Uy, la coefficient de biotope fixe l'obligation de maintenir ou de créer des surfaces non imperméabilisées ou éco-aménageables sur l'unité foncière. À ce titre, le coefficient de pleine terre (continuité avec la terre naturelle, disponible au développement de la faune et de la flore) est fixé à 0,15. Ce coefficient pourra être compensé en cas d'impossibilités techniques liées à la topographie, la taille et la forme des terrains, par des toitures végétalisées, des verdissements verticaux ou tout élément de stockage des eaux pluviales.

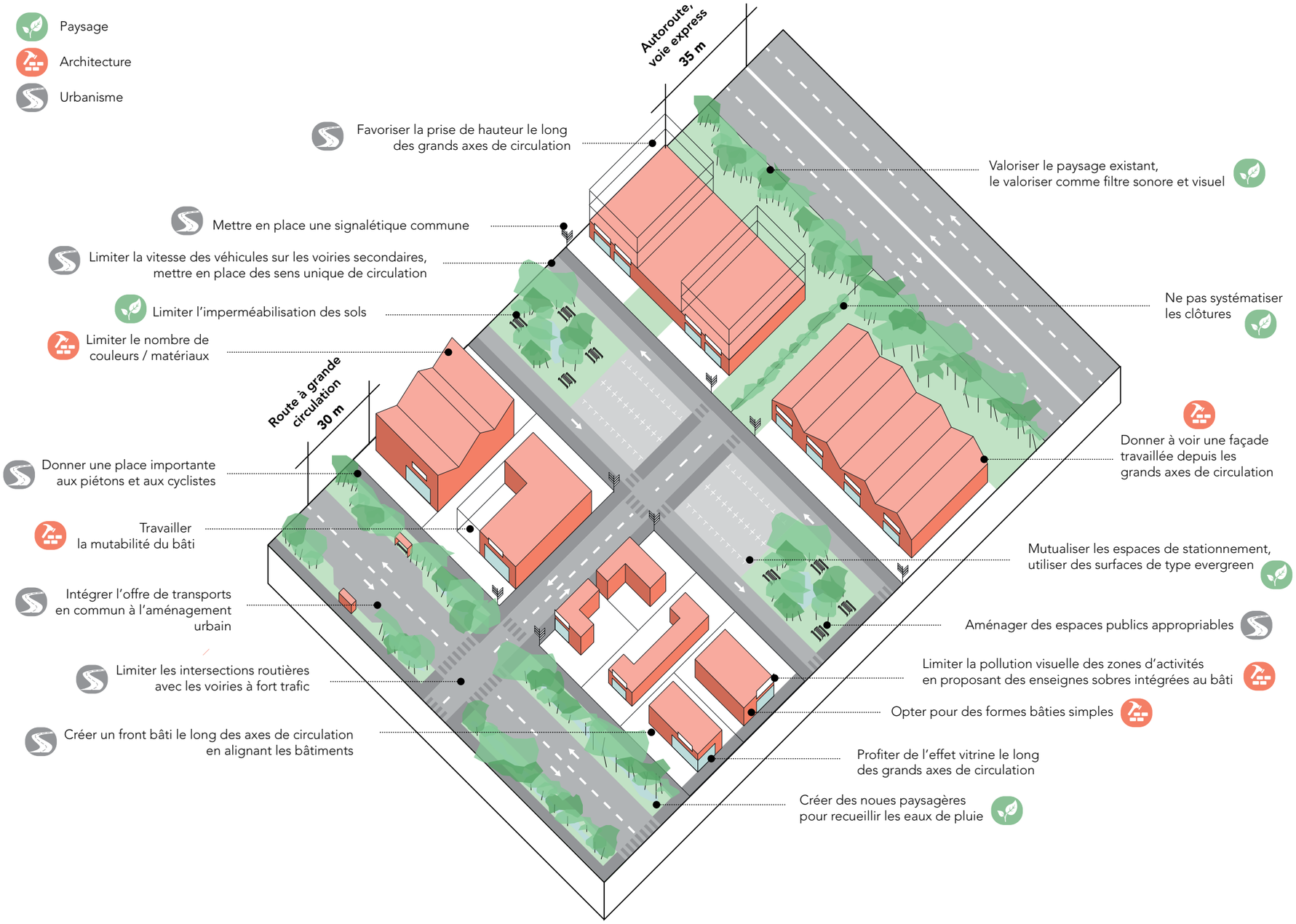
Traitement des franges paysagères

Les franges de la zone d'étude, en relation avec l'autoroute A64 et les routes départementales D938 et D834, dans les bandes respectives de 35m et 30m depuis leurs axes centraux 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 l'autoroute et de la D938 devront être préservés et complétés afin de favoriser le rôle d'espace tampon de cet expace en termes de nuisances sonores.

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.

4.1 TRADUCTION POSSIBLE DES ORIENTATIONS



Au regard de tous les éléments vus précédemment, il est proposé de supprimer sur le strict périmètre de projet la bande d'inconstructibilité de 100 mètres autour des autoroutes, voies express et déviations, et de 75 mètres autour des voies classées à grande circulation conformément aux dispositions de l'article L 111-6 du Code de l'Urbanisme.

La mise en place d'un périmètre restreint de 35m autour de l'autoroute et de 30m autour des voies D938 et D834 permettra la mise en oeuvre d'une zone d'activités économiques sur des terrains actuellement peu valorisés. Ce secteur sera ainsi mieux intégré à son environnement (zone d'activités économique et espace agricole en entrée d'agglomération). Le traitement paysager et végétalisé des espaces libres de construction aura 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.

4.2 SCHÉMA D'ORGANISATION

Périmètres et phasage

- Périmètre d'OAP

Accès et desserte

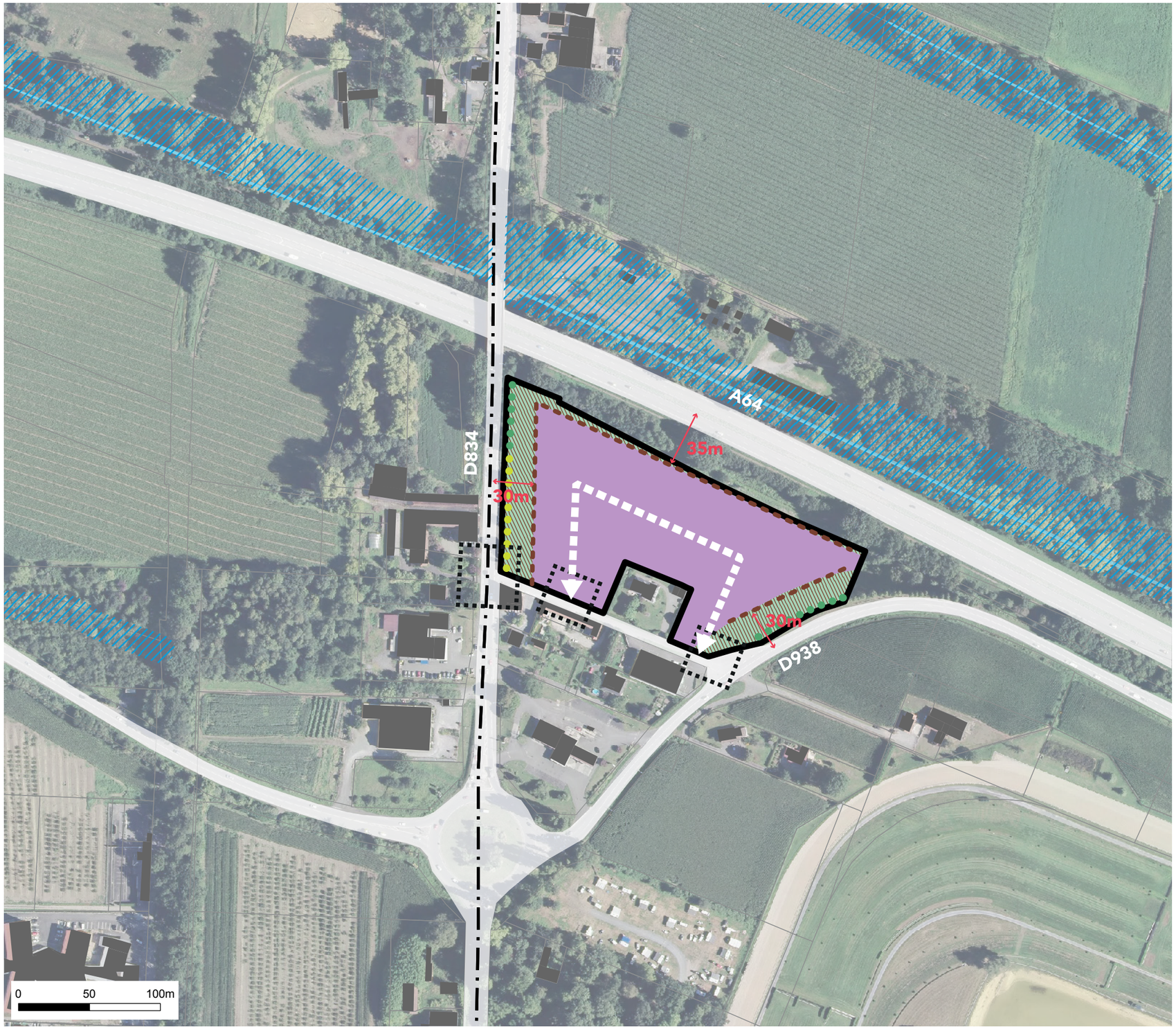
- Voie secondaire à aménager
- Carrefour à sécuriser

Mixité fonctionnelle et sociale

- Secteur à vocation première économique

Insertion architecturale et urbaine

- Alignement d'arbres existant
- Alignement d'arbres à créer
- Principe de retrait par rapport aux axes routiers
- Principe d'alignement du bâti
- 30m Marge de recul depuis l'axe routier central

Qualité environnementale et prévention des risques

- Hydrographie
- Risque fort PPRI