Communauté de Communes du Val de L'Eyre

Révision du Plan Local d'Urbanisme de BELIN-BELIET

>> 04. O.A.P. (ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION)

> DOSSIER D'ARRET

Procédure	Prescription	Arrêt	Approbation
Elaboration du PLU	09 juin 2004	14 juin 2012	03 avril 2013
Déclaration de projet valant mise en compatibilité du PLU n°1	29 mars 2016		13 janvier 2017
Révision n°1	17 juin 2015		
Le Président de la Communauté de Communes			

créham bkm

SOMMAIRE

CHAPITRE I : ORIENTATIONS POUR L'ORGANISATION ET L'INTEGRATION QUALITATIVE DES ZONES AU D'HABITAT 1

1- Champ d'application 3

2- Modalités générales d'aménagement et d'équipement des sites 3

3- Objectifs d'intégration au contexte urbain, paysager et climatique 4

CHAPITRE II : Objectifs de densité dans les zones d'habitat et secteurs de mixité sociale (SMS)..... 7

1- Dispositions de densité applicables à toutes les zones AU à vocation principale d'habitat 9

2- Secteurs de mixité sociale de l'habitat (SMS) 10

CHAPITRE III : ORIENTATIONS PARTICULIERES D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION DES SITES SITUES EN ZONES 1AU 13

Sites soumis à orientations d'aménagement particulières 14

1- Zone 1AU de la « BRIQUETERIE » 15

2- Zone 1AU de « SUZON » 18

3- Zone 1AU de « LA HOUNA » 20

4- Zone 1AU de « MONSEIGNE » 23

5- Zone 1AUE du MOURA 26

6- Zone 1AUY 28

CHAPITRE III : ORIENTATIONS POUR L'AMENAGEMENT DES ESPACES PUBLICS ET LA QUALITE DES DEPLACEMENTS 31

CHAPITRE I : ORIENTATIONS POUR L'ORGANISATION ET L'INTEGRATION QUALITATIVE DES ZONES AU D'HABITAT

1- Champ d'application

Les orientations suivantes s'appliquent à <u>l'ensemble des zones à urbaniser</u> ouvertes à l'urbanisation du PLU, qui sont prévues à vocation principale d'habitat et qui peuvent accueillir des équipements et activités compatibles avec celui-ci (zones 1AU).

Elles ont également vocation à s'appliquer aux zones 2AU à vocation principale d'habitat, suite à leur ouverture à l'urbanisation et leur reclassement en zone 1AU.

2- Modalités générales d'aménagement et d'équipement des sites

- **Dans chaque site de zone AU, les opérations et constructions doivent s'inscrire dans une perspective d'urbanisation globale organisée**, soucieuse de la meilleure utilisation des terrains et assurant la poursuite future du développement du secteur considéré.

  Ces opérations doivent ainsi garantir les possibilités :

  - de raccordement des opérations ultérieures dans l'unité de zone considéré en termes de voiries et de réseaux divers,
  - de réalisation des principes d'accès, de liaisons et de paysagement définis aux orientations d'aménagement particulières ci-après.

- **Le Règlement prescrit une urbanisation des sites dans le cadre d'opération(s) d'ensemble (ZAC, lotissement ou ensemble de constructions).**

  Les constructions nouvelles à destination d'habitat ou d'activités doivent faire partie d'opérations d'ensemble réalisées ou en cours de réalisation, ceci d'afin d'assurer une mise en œuvre cohérente de l'urbanisation, des équipements de desserte et des espaces verts collectifs.

  Cette obligation ne s'applique plus une fois que toutes les opérations d'ensemble possibles ont été réalisées, au vu de la configuration et de la superficie du solde de terrains non encore aménagés.

  Ce solde de terrains, ainsi que les sites d'une superficie total inférieure à 1ha, pourront faire l'objet d'opérations individuelles, à condition d'être desservis par des voies et réseaux d'une capacité suffisante pour desservir les constructions à implanter.

3- Objectifs d'intégration au contexte urbain, paysager et climatique

4.1. Prendre en compte l'existant

- **Les opérations d'ensemble et les constructions nouvelles réalisées dans les zones 1AU doivent s'intégrer au contexte urbain et paysager existant ou en projet**.

  Dans leur conception d'ensemble et leur architecture, les opérations doivent tenir compte des éléments marquants du site dans lequel elles s'insèrent, concernant notamment :

  - la topographie naturelle,
  - les éléments d'hydrographie, chemin naturel de l'eau (cours d'eau, fossés, mares, …),
  - le maillage viaire et de cheminements doux environnant, existant ou à créer, avec lequel elles doivent veiller à s'articuler, sauf impossibilité foncière ou technique,
  - les structures arborées ou arbustives notables existantes sur le terrain ou en limite immédiate,
  - les perspectives paysagères ou urbaines structurantes,
  - les éléments de patrimoine identifiés et protégés par le PLU ou par une autre réglementation,
  - les façades de terrains ou bâties perçues depuis les routes classées à grande circulation, depuis les autres voies importantes d'entrée et de traversée des espaces urbains, et depuis la piste cyclable Départementale,
  - les réseaux de transports collectifs (réguliers ou saisonniers), en s'assurant des facilités d'accès piétons et cycles aux arrêts existants ou prévus à proximité (moins de 300 mètres).

4.2. Concevoir les réseaux de manière durable

- **Les opérations d'ensemble et les constructions nouvelles réalisées dans les zones 1AU doivent favoriser un développement et un maillage « intelligent » des réseaux**.

  Ainsi, les opérations doivent :

  - hiérarchiser la trame de voiries : favoriser les accroches au réseau existant, créer des repères urbains, partager l'espace
  - améliorer le maillage des réseaux souterrains : eau potable, assainissement, éclairage public, électricité et télécommunications
  - favoriser la gestion aérienne des eaux de pluie et intégrer les ouvrages de régulation à la trame verte du quartier

4.3. Aménager des espaces publics de qualité

- **La qualité du cadre de vie de la Commune doit être conservée au travers des aménagements futurs et notamment au sein des opérations d'ensemble à vocation d'habitat, d'équipement ou de tourisme.**

  Ainsi, les opérations doivent maintenir et renforcer les trames vertes urbaines, de manière adaptée à l'échelle et au contexte de l'opération :

  - prévoir des lieux de partage, détente et loisirs au sein de chaque zone AU
  - intégrer les espaces publics de rencontre au sein de la trame verte et de circulations douces
  - rendre accessible à tous
  - intégrer le vocabulaire local : choix des matériaux de sols, palette végétale, mobilier urbain, organisation de type « airial » avec des voies souples, des espaces partagés et le regroupement des stationnements, …
  - composer les espaces publics avec les éléments de programmes : espaces de jeux (grands et petits), lieux de rencontre, ombrage, desserte piétonne interne et externe, gestion des eaux de pluie, …

4.4. Encourager la mixité des formes urbaines

- Dans les zones multifonctionnelles résidentielles, les opérations d'ensemble et les constructions nouvelles réalisées dans les zones 1AU doivent favoriser une densification maîtrisée et une diversification des formes urbaines en proposant des produits d'habitat diversifiée répondant aux besoins des parcours résidentiels des habitants, tout en préservant la qualité et l'identité architecturale locale.

4.5. Intégrer les critères bioclimatiques et de performance énergétique

- En outre, les opérations d'ensembles d'habitat doivent prendre en compte, dans leurs plans de composition, leurs plans masse, leurs choix de plantations et/ou leurs éventuels règlements particuliers, **les préoccupations en matière de performances énergétiques et de confort climatique.**

  Les choix d'organisation et d'éventuelle réglementions de l'opération doivent notamment faciliter le respect des normes de performances énergétiques des bâtiments en vigueur.

De manière générale, les enjeux énergétiques et climatiques à prendre en compte sont notamment :

- la possibilité de valoriser les apports solaires, grâce à l'orientation générale du parcellaire créé et les expositions des façades principales des constructions, en réponse aux besoins de production d'énergie renouvelable, de conception bioclimatique et d'ensoleillement de l'intérieur des constructions,

- la protection contre les rayonnements solaires les plus forts et les risques de surchauffe estivale, des espaces collectifs et de l'intérieur des constructions,

- la prise en compte des vents dominants et de la nécessité éventuelle de protéger les espaces extérieurs d'agrément, privés ou collectifs, contre les axes de vents les plus forts et les plus froids,

- la limitation des déperditions et des consommations énergétiques dans l'habitat en favorisant la mitoyenneté des constructions, que cette mitoyenneté soit prescrite, prévue ou au moins permise par l'opération.

- **Toutefois, la mise en œuvre des enjeux climatiques rappelés ci-dessus ne doit pas compromettre l'objectif de bonne intégration de l'urbanisation dans son contexte**, lequel demeure prioritaire.

CHAPITRE II : Objectifs de densité dans les zones d'habitat et secteurs de mixité sociale (SMS)

1- Dispositions de densité applicables à toutes les zones AU à vocation principale d'habitat

Toutes les zones à vocation multifonctionnelle résidentielle accueillant principalement de l'habitat sont soumises aux règles de densité minimales suivantes :

- Zone AU de la Briqueterie,
- Zone AU de Suzon
- Zone AU de La Houna
- Zone AU de Monseigne

- **Ces densités minimum sont exprimées en nombre de logements à l'hectare et devront, à l'échelle globale de la zone AU respecter une densité minimum définies dans les secteurs concernés.**

  Dans le cas de constructions ou parties de constructions à destination autre l'habitat, les équivalences logement sont les suivantes :

  – constructions tertiaires (équipements, commerces, bureaux …) : 50 m² de surface de plancher = 1 équivalent logement,

  – constructions à destination d'autres destinations : 100 m² de surface de plancher = 1 équivalent logement.

- **Les densités attendues sont exprimées en moyennes brutes**, y compris les espaces de voiries, stationnement ou verts collectifs créés par les opérations (sur la base d'espaces collectifs (voiries, espaces verts, …) représentant 25% de la superficie totale du terrain de l'opération ou de la zone AU).
  Elles s'appliquent à l'échelle du périmètre global des opérations (permis d'aménager) et de la totalité de chacune des zones 1AU concernées.
  Dans le cas d'opérations prévues en tranches, il sera pris en compte la densité moyenne d'objectif à l'échelle de l'ensemble des tranches, et non à l'échelle de chaque tranche d'opération.

- **Pour l'évaluation des densités d'opérations et de la zone 1AU concernée :**

  – <u>pourront être exclues</u> les superficies des terrains soumis à un aléa naturel ou technologique fort, ou à une autre contrainte (cours d'eau ou fossé, zones humides, …) générant une inconstructibilité pour l'habitat ou les activités, ainsi que les superficies des terrains à préserver du fait d'une protection édictée par le PLU ou par une autre réglementation.

2- Secteurs de mixité sociale de l'habitat (SMS)

2.1. Conditions d'application

- Pour chacun des Secteurs de Mixité Sociale ("SMS") identifiés dans le tableau suivant et délimité aux Documents graphiques des OAP sectorielles, sont prescrits :
  - un pourcentage minimum des programmes de logements à affecter à des logements locatifs sociaux conventionnés,
  - un nombre minimum de logements locatifs sociaux conventionnés à produire dans le périmètre du SMS.

- Le SMS constitue une prescription opposable à toute opération d'aménagement d'ensemble ou d'ensembles de constructions neuves à destination d'habitat. Il ne s'applique pas aux projets d'adaptation, de rénovation ou d'extension de constructions existantes.

- La prescription de production des logements visés pourra être satisfaite dans les conditions précisées comme suit dans les dispositions générales du règlement :

  Rappel du règlement :

  Le dispositif de secteurs de mixité sociale de l'habitat défini par le PLU prévoit les dispositions suivantes :

  1) Il s'applique dans les sites délimités en tant que « Secteurs de mixité sociale » dans les Documents graphiques des OAP et des pièces réglementaires.

  2) Les Orientations d'Aménagement et de Programmation fixent :
  - le pourcentage minimal de logements locatifs conventionnés à réaliser dans le cadre des programmes de logements envisagés.

  3) L'obligation de production de logements locatifs conventionnés définie par le dispositif de mixité sociale pourra être satisfaite en cas de cession d'une partie suffisante des terrains à un organisme de logement social mentionné à l'article L.411-2 du Code de la construction et de l'habitation, ou bien à un opérateur privé ou public ayant pris l'engagement de réaliser ou de faire réaliser les logements concernés et ayant produit toutes les autorisations administratives et cautions financières exigibles par la commune pour garantir leur réalisation ;

  Les parties de terrains concernés par ces éventuelles cessions devront représenter une superficie suffisante pour réaliser les logements exigés (avec un besoin foncier d'au moins 200 m² par logement locatif social y compris voiries, stationnements et espaces verts communs) et offrir une configuration et un positionnement facilitant leur aménagement futur. Ils ne pourront être affectés à aucun autre type de construction ou d'installation dans l'attente de réalisation des logements.
  L'autorisation et la réalisation de ces logements locatifs sociaux doivent se faire préalablement ou concomitamment à la demande de permis d'aménager des autres lots ou des autres constructions.

4) De plus, il est précisé que :
Le dispositif de mixité sociale s'applique aux opérations de lotissement soumis à permis d'aménager à destination d'habitat ou à caractère mixte, aux opérations de constructions neuves et aux opérations de changement d'usage (ou renouvellement) qui génèrent des nouveaux logements. Les travaux d'adaptation, de réfection, réhabilitation ou rénovation, et d'extension de constructions existantes (qui ne génèrent pas de nouveaux logements) ne sont pas concernés par ce dispositif.
En cas de programmes réalisés par tranches, chaque tranche devra comporter le nombre de logements locatifs conventionnés, ou bien les cessions ou prévisions de cessions de terrains susvisés, respectant les règles de proportionnalité prévues par la zone ou le secteur.

2.2. Tableau d'identification et des prescriptions des Secteurs de mixité sociale

Nom du Site	PRESCRIPTION : minimum de production LLS	Superficie concernée en ha	Densité minimum en lgt/ha	Nombre de LLS potentiel
Zone 1AU de la Briqueterie	30 % avec un minimum de 50 LLS	6,3	30	50 à 56
Zone 1AU de Suzon	30 % avec un minimum de 9 LLS	2,1	15	9

** LLS = Logements locatifs sociaux*

CHAPITRE III : ORIENTATIONS PARTICULIERES D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION DES SITES SITUES EN ZONES 1AU

Sites soumis à orientations d'aménagement particulières

L'aménagement des sites présentés dans les pages suivantes, est soumis au respect d'orientations d'aménagement et de programmations particulières, décrites et illustrées dans les pages suivantes.

Elles concernent :

- 4 sites à vocation multifonctionnelle résidentielle accueillant principalement de l'habitat (La Briqueterie, Suzon, La Houna et Monseigne)
- 1 site à vocation d'équipement (Moura)
- 1 site à vocation de développement économique (Sylva 21).

Les orientations graphiques précisées ci-après indiquent notamment :

- les modalités générales d'accès depuis les voies existantes ou créées,
- les objectifs de création de voies et de possible continuité de voies, destinées à assurer la desserte interne des sites, le raccordement avec les voies existantes ou futures, et avec les zones environnantes,
- les objectifs de créations et/ou de continuités de liaisons douces (piétons/cycles),
- les localisations générales d'espaces verts inconstructibles et de trames plantées à installer ou à préserver,
- les destinations dominantes des espaces à urbaniser (vocations d'habitat, d'activité ou d'équipement),

Sauf indication, ces schémas et les éléments descriptifs qui les accompagnent ont valeur juridique : <u>les opérations de constructions ou d'aménagement autorisés dans ces secteurs devront être compatibles avec leurs orientations</u>.

En application de ce principe de compatibilité, les indications des schémas d'aménagement pourront faire l'objet d'ajustements dans le cadre des futures opérations, dès lors que ces ajustements ne remettent pas en cause les choix essentiels et le parti d'aménagement recherchés.

1- Zone 1AU de la « BRIQUETERIE »

La zone AU de la BRIQUETERIE (environ 6,3 ha) est une zone à vocation multifonctionnelle résidentielle et accueille principalement de l'habitat.

❑ Orientations de programmation et densité urbaine

- L**a densité minimum** à respecter à l'échelle globale de la zone AU de la Briqueterie est **de 30 logements par hectare.**
- L'ensemble de la zone 1AU de la Briqueterie est soumise à une **Servitude de Mixité Sociale de 30% minimum** du nombre de logements produits avec **un minimum de 30 Logements Locatifs Sociaux.**

❑ Orientations en matière d'organisation et d'équipement

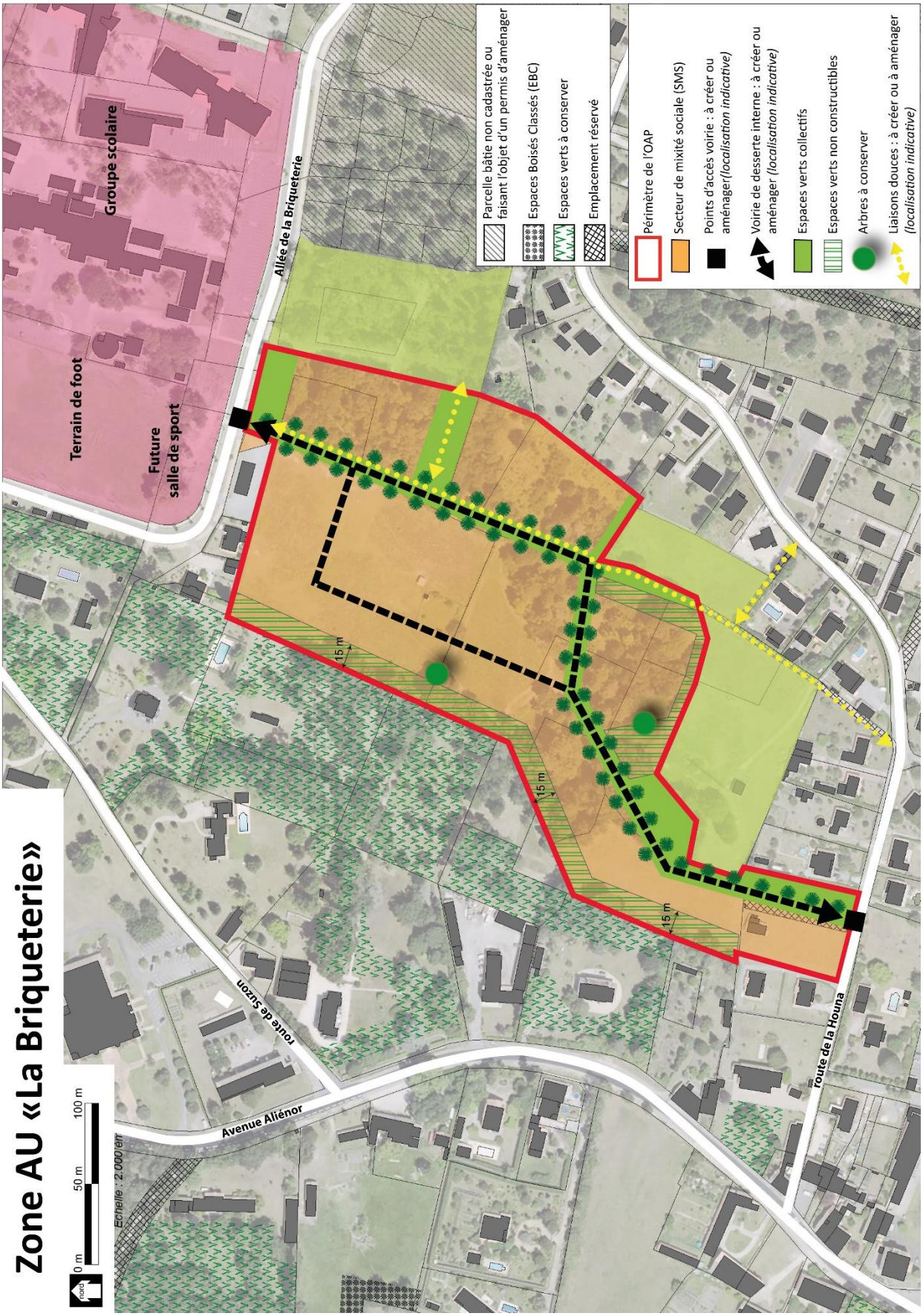
- Deux points de raccordement de voirie devront être aménagés de façon à assurer la sécurité d'accès à tous les usagers : depuis la route de La Houna, et depuis la rue de la Briqueterie.
- Des voies de desserte interne devront être aménagées de façon à permettre la circulation de tous les usagers (piétons, cyclistes, automobilistes). Elles seront traitées avec l'aménagement adapté (chaussée, trottoirs et/ou piste cyclable et/ou voie mixte ou partagée).
  La voie de desserte principale reliera la route de La Houna à la rue de la Briqueterie, et fera l'objet d'un aménagement paysager soigné intégrant si possible les éléments de gestion aérienne des eaux pluviales de type noues.
  Les voies secondaires pourront être complétées par des voies non figurées sur le document sans créer toutefois de nouveaux « points d'accès voirie » par rapport à la voirie de distribution principale (cf point précédent).
- Aménager un maillage continu de liaisons douces :
  - sur l'emprise du chemin existant entre la rue de la Briqueterie et la route de La Houna, associé à la voie de desserte interne dans sa partie nord, pour favoriser les déplacements de proximité des usagers piétons (et/ou vélos) à l'intérieur du secteur d'aménagement, et vers le pôle jeunesse (groupe scolaire, équipements sportifs, …),
  - en continuité des espaces verts collectifs de l'opération riveraine Est en cours de réalisation, au travers d'un espace vert préservé,

❑ Orientations paysagères, environnementales, énergétiques

- La trame verte interne permet de traiter en espaces verts plantés les franges du site de façon à intégrer la limite bâtie au paysage environnant et à former un espace tampon vis-à-vis des espaces bâtis ou patrimoniaux limitrophes, et en cœur de zone afin de participer à la constitution d'une trame verte urbaine :

- la création d'un espace vert collectif le long de la voie de desserte principale de la zone, colonne vertébrale verte de la zone de la Briqueterie, planté d'arbres, associé à des cheminements doux et pouvant être support à une gestion régulée durable des eaux pluviales de la zone,
- l'aménagement d'un espace vert collectif associé à l'entrée de zone depuis la route de La Houna, visant à valoriser la qualité du cadre de vie de ce quartier et à s'intégrer dans la trame verte urbaine à une échelle élargie,
- l'aménagement d'un espace vert collectif d'une 20aine de mètres en façade de la rue de la Briqueterie, faisant vis-à-vis avec les parvis du groupe scolaire, et visant à valoriser la qualité du cadre de vie en entrée de ce quartier et aux abords des équipements, associé si possible à des espaces de repos
- la création d'un espace vert collectif en continuité des espaces collectifs de l'opération riveraine Est, associées si possible à des usages récréatifs collectifs (jeux d'enfants, espaces de repos, …)
- des espaces vert non constructibles (jardins, espaces verts privatifs) situés au contact avec la zone patrimoniale UP (secteur de parc associés à des grands domaines) et des zones de protection des espaces prairiaux urbains (AP), afin de permettre une meilleure intégration environnementale et paysagère des opérations d'urbanisation et de participer à la constitution des trames vertes urbaines

- Mettre en place, si la qualité des sols le permet, des solutions douces de régulation des eaux de pluie : noues végétalisées, bassins plantés intégrés à un aménagement paysager en bordure.
- Privilégier une conception bioclimatique des constructions (orientation des façades et ouvertures, compacité des volumes bâtis, …)


Zone AU «La Briqueterie»
nord
0 m
50 m
100 m
Echelle : 2.000 ème
Groupe scolaire
Terrain de foot
Future
salle de sport
Allée de la Briqueterie
route de Suzon
Avenue Aliénor
route de la Houna
15 m
15 m
15 m
Parcelle bâtie non cadastrée ou faisant l'objet d'un permis d'aménager
Espaces Boisés Classés (EBC)
Espaces verts à conserver
Emplacement réservé
Périmètre de l'OAP
Secteur de mixité sociale (SMS)
Points d'accès voirie : à créer ou aménager(localisation indicative)
Voirie de desserte interne : à créer ou aménager (localisation indicative)
Espaces verts collectifs
Espaces verts non constructibles
Arbres à conserver
Liaisons douces : à créer ou à aménager (localisation indicative)

2- Zone 1AU de « SUZON »

La zone AU de SUZON (2,1 ha) est une zone à vocation multifonctionnelle résidentielle et accueille principalement de l'habitat.

❑ Orientations de programmation et densité urbaine

- L**a densité minimum** à respecter à l'échelle globale de la zone AU de Suzon est **de 15 logements par hectare.**
- L'ensemble de la zone 1AU de Suzon est soumise à une **Servitude de Mixité Sociale de 30% minimum** du nombre de logements produits avec **un minimum de 6 Logements Locatifs Sociaux.**

❑ Orientations en matière d'organisation et d'équipement

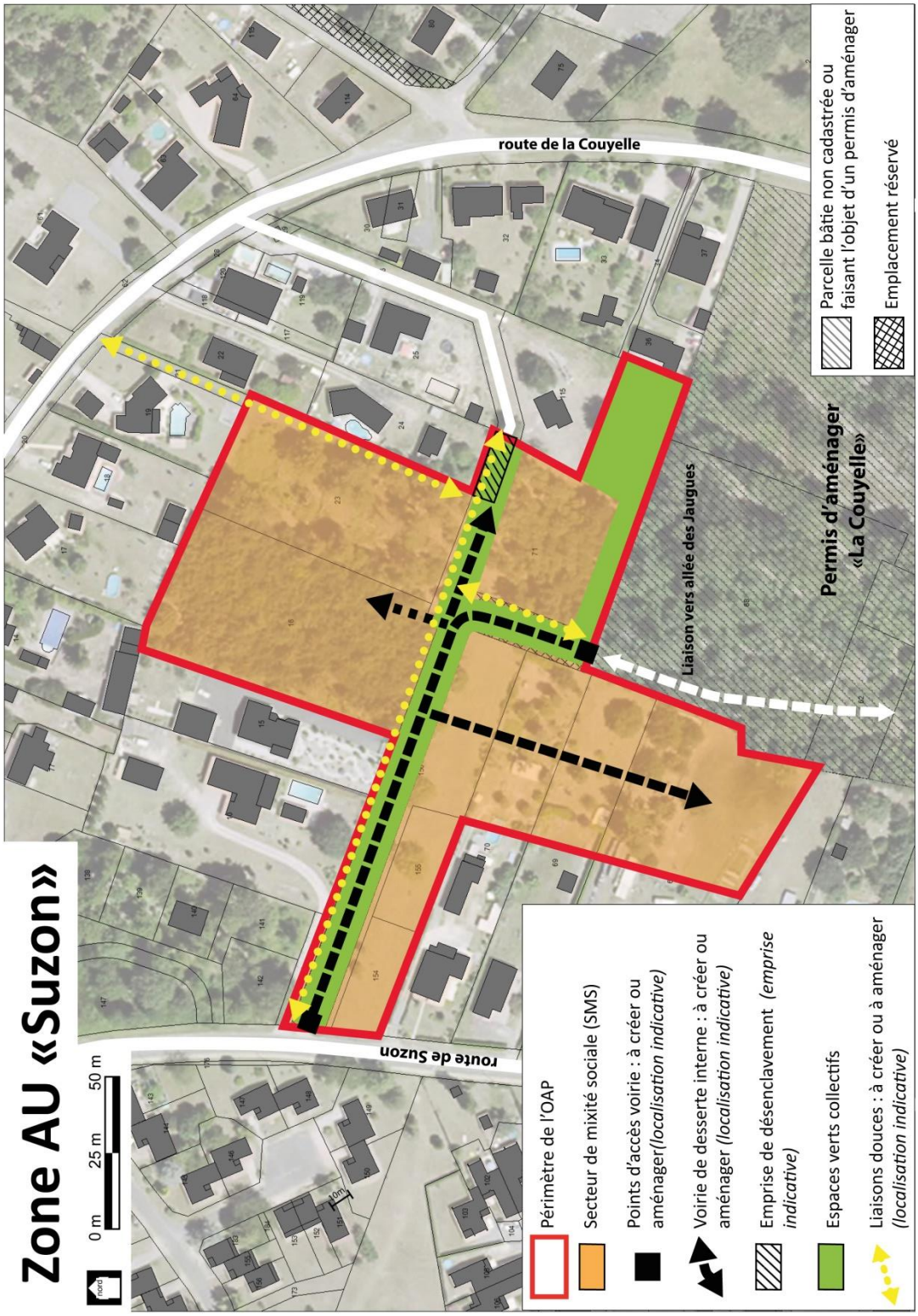
- Un point de raccordement de voirie devra être aménagé de façon à assurer la sécurité d'accès à tous les usagers depuis la route de Suzon.
- Un point de raccordement de voirie devra être aménagé avec l'opération d'aménagement riveraine de La Couyelle, afin d'assurer les continuités de voirie vers l'allée des Jaugues et la route de la Couyelle, et de garantir la qualité d'intégration urbaine de ces 2 opérations.
- Des voies de desserte interne devront être aménagées de façon à permettre la circulation de tous les usagers (piétons, cyclistes, automobilistes). Elles seront traitées avec l'aménagement adapté (chaussée, trottoirs et/ou piste cyclable et/ou voie mixte ou partagée).
  Les voies secondaires pourront être complétées par des voies non figurées sur le document sans créer toutefois de nouveaux « points d'accès voirie » par rapport à la voirie de distribution principale (cf. point précédent).
- Aménager un maillage continu de liaisons douces pour favoriser les déplacements de proximité des usagers piétons (et/ou vélos) à l'intérieur du secteur d'aménagement, et en direction des équipements publics qui se situent au sud du site
- Préserver les emprises nécessaires à la continuité des maillages tous modes vers la rue de St-Vital. Le dimensionnement devra permettre la réalisation de voirie de desserte courante.
  Le raccordement devra être librement autorisé, c'est-à-dire qu'il ne pourra pas y être fait d'obstacle de raccordement ou de cession.
  Le traitement transitoire pourra être un espace enherbé ou engravé sans toutefois être comptabilisé au titre des espaces verts de l'opération.

❑ Orientations paysagères, environnementales, énergétiques

- La trame verte interne est principalement associée à la voirie de desserte interne de l'opération et permet de participer à la constitution d'une trame verte urbaine et de former un espace tampon vis-à-vis des espaces bâtis limitrophes :
  - la création d'un espace vert collectif le long de la voie de desserte principale de la zone, associé à des cheminements doux,

– la création d'un espace vert collectif en continuité des espaces collectifs de l'opération riveraine Sud (PA de La Couyelle), associées si possible à des usages récréatifs collectifs (jeux d'enfants, espaces de repos, …)

- Mettre en place, si la qualité des sols le permet, des solutions douces de régulation des eaux de pluie : noues végétalisées, bassins plantés intégrés à un aménagement paysager en bordure.



3- Zone 1AU de « LA HOUNA »

La zone AU de LA HOUNA (5,6 ha) est une zone à vocation multifonctionnelle résidentielle et accueille principalement de l'habitat.

❑ Orientations de programmation et densité urbaine

- L**a densité minimum** à respecter à l'échelle globale de la zone AU de La Houna est **de 15 logements par hectare.**

❑ Orientations en matière d'organisation et d'équipement

- 4 points de raccordement de voirie devront être aménagés de façon à assurer la sécurité d'accès à tous les usagers :
  - 3 sur la route de la Houna,
  - 1 sur la rue de l'Abbé Gaillard.

- Des voies de desserte interne devront être aménagées de façon à permettre la circulation de tous les usagers (piétons, cyclistes, automobilistes). Elles seront traitées avec l'aménagement adapté (chaussée, trottoirs et/ou piste cyclable et/ou voie mixte ou partagée).
  La voie de desserte principale reliera la route de La Houna à la rue de l'Abbé Gaillard, et fera l'objet d'un aménagement paysager soigné intégrant si possible les éléments de gestion aérienne des eaux pluviales de type noues.
  Les voies secondaires pourront être complétées par des voies non figurées sur le document sans créer toutefois de nouveaux « points d'accès voirie » par rapport à la voirie de distribution principale (cf point précédent).

- Aménager un maillage continu de liaisons douces pour favoriser les déplacements de proximité des usagers piétons (et/ou vélos) à l'intérieur du secteur d'aménagement, et en direction des équipements publics qui se situent au nord du site :

  – le long des voies de desserte interne principales et secondaires,

  – vers l'allée Toutin au travers d'espaces vert et d'emprises préservés, afin d'assurer les continuités avec les opérations en impasse limitrophes.

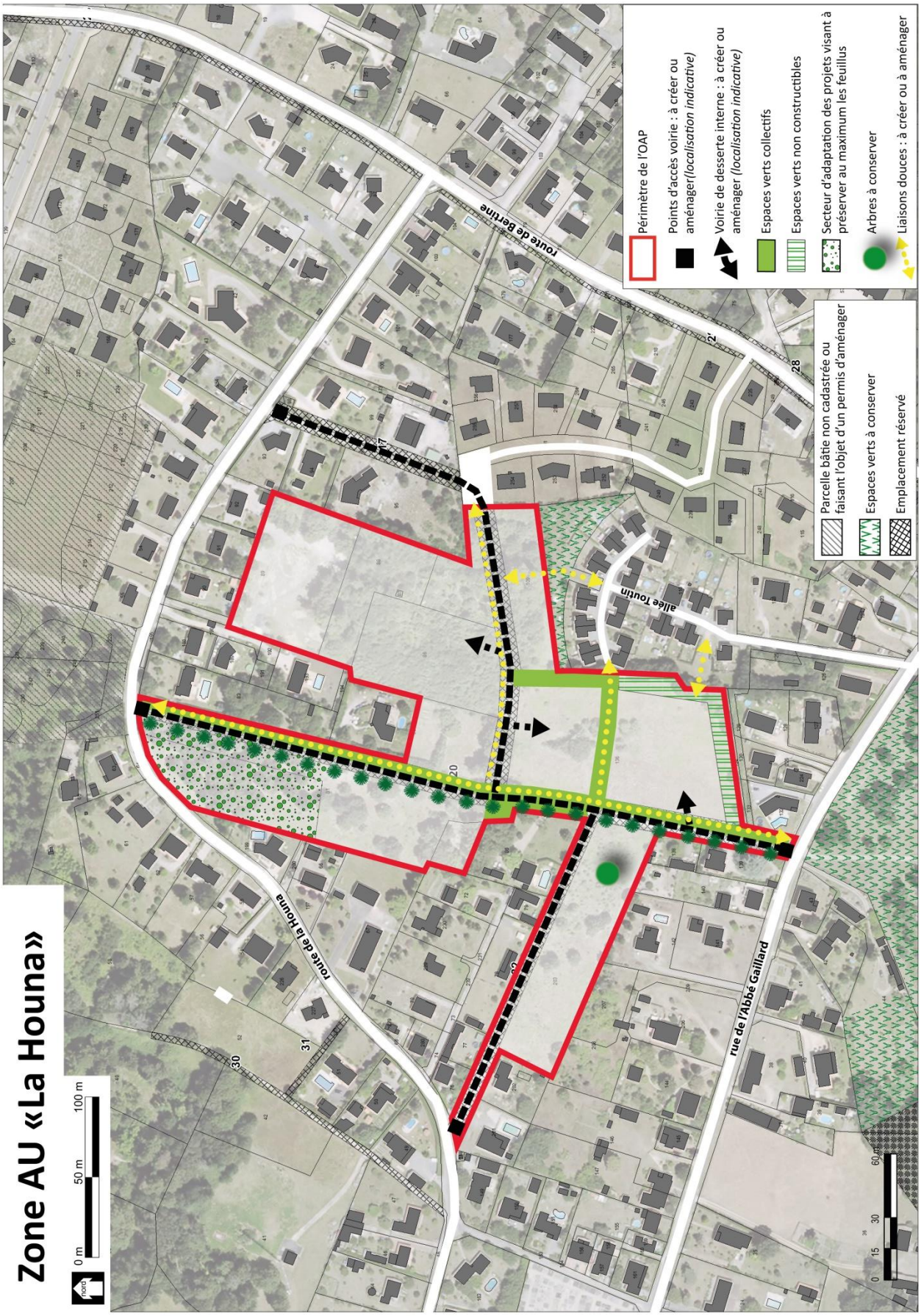
❑ Orientations paysagères, environnementales, énergétiques

- La trame verte interne permet de traiter en espaces verts plantés les franges du site de façon à intégrer la limite bâtie au paysage environnant et à former un espace tampon vis-à-vis des espaces bâtis limitrophes, et en cœur de zone afin de participer à la constitution d'une trame verte urbaine :

  – la création d'un espace vert collectif le long de la voie de desserte principale de la zone, colonne vertébrale verte de la zone de La Houna, planté d'arbres, associé à des cheminements doux et pouvant être support à une gestion régulée durable des eaux pluviales de la zone,

- la création d'un espace vert collectif en continuité des espaces collectifs de l'opération riveraine Est,
- des espaces vert non constructibles (jardins, espaces verts privatifs) situés au contact avec l'urbanisation riveraine existante, afin de permettre une meilleure intégration des opérations d'urbanisation et de participer à la constitution des trames vertes urbaines,
- un secteur de préservation des feuillus existants sur des parcelles constructibles (lots boisés à bâtir) où les projets de construction devront être adaptés afin de garantir la conservation maximum des sujets existants.

- Mettre en place, si la qualité des sols le permet, des solutions douces de régulation des eaux de pluie : noues végétalisées, bassins plantés intégrés à un aménagement paysager en bordure.
- Privilégier une conception bioclimatique des constructions (orientation des façades et ouvertures, compacité des volumes bâtis, …)


Zone AU «La Houna»
0 m
50 m
100 m
route de la Houna
route de Bertine
rue de l'Abbé Gaillard
allée Toutin
Périmètre de l'OAP
Points d'accès voirie : à créer ou aménager(localisation indicative)
Voirie de desserte interne : à créer ou aménager (localisation indicative)
Espaces verts collectifs
Espaces verts non constructibles
Secteur d'adaptation des projets visant à préserver au maximum les feuillus
Arbres à conserver
Liaisons douces : à créer ou à aménager
Parcelle bâtie non cadastrée ou faisant l'objet d'un permis d'aménager
Espaces verts à conserver
Emplacement réservé

4- Zone 1AU de « MONSEIGNE »

La zone AU de MONSEIGNE (5,4 ha) est une zone à vocation multifonctionnelle résidentielle et accueille principalement de l'habitat.

❑ Orientations de programmation

- L**a densité minimum** à respecter à l'échelle globale de la zone AU de Monseigne est **de 30 logements par hectare.**

❑ Orientations en matière d'organisation et d'équipement

- 2 points de raccordement de voirie devront être aménagés de façon à assurer la sécurité d'accès à tous les usagers :
  - 1 sur l'avenue d'Aliénor,
  - 1 sur la rue Plantagenêt.

- Des voies de desserte interne devront être aménagées de façon à permettre la circulation de tous les usagers (piétons, cyclistes, automobilistes). Elles seront traitées avec l'aménagement adapté (chaussée, trottoirs et/ou piste cyclable et/ou voie mixte ou partagée).
  - La voie de desserte principale reliera le rue Plantagenêt au sud du bourg de Béliet, et fera l'objet d'un aménagement paysager soigné, planté d'arbres haute tige, et intégrant si possible les éléments de gestion aérienne des eaux pluviales de type noues,
  - Une voie d'entrée depuis l'avenue d'Alinénor sur la parcelle 76, fera l'objet d'un aménagement paysager soigné et devra préserver et mettre en valeur le fossé existant. Elle sera raccordée à la voie de desserte interne principale.
  - Les voies de desserte interne pourront être complétées par des voies non figurées sur le document.
- Un espace central collectif sera aménagé au niveau du raccordement entre la voie d'entrée parcelle 74 et la voie de desserte interne principale. Associé à des usages récréatifs collectifs (jeux d'enfants, espaces de repos, …), il valorisera la qualité du cadre de vie de ce quartier et assurera l'articulation vers les trames vertes interne et circulations douces associées. A une échelle élargie, il sera un point relais entre les équipements scolaires, les jardins de la gare, les équipements commerciaux et le Parc Lapios.

- Préserver les emprises nécessaires à la continuité des maillages tous modes vers le sud du bourg de Béliet. Le dimensionnement devra permettre la réalisation de voirie de desserte courante.
  Le raccordement devra être librement autorisé, c'est-à-dire qu'il ne pourra pas y être fait d'obstacle de raccordement ou de cession.
  Le traitement transitoire pourra être un espace enherbé ou engravé sans toutefois être comptabilisé au titre des espaces verts de l'opération.

- Aménager un maillage continu de liaisons douces pour favoriser les déplacements de proximité des usagers piétons (et/ou vélos) à l'intérieur du secteur d'aménagement, et en direction des équipements publics qui se situent au nord (Parc Lapios) et au sud (pôle jeunesse, équipements commerciaux) du site :

  – le long des voies de desserte interne principales et secondaires,

- au travers de l'espace vert situé en limite Est de la zone 1AU, riveraine des Vignes 1 et 2, afin d'assurer les continuités avec les équipements et avec les quartiers limitrophes.

- au travers d'emprises réservées entre la voie de desserte interne principale et la coulée verte Est (notamment au niveau du centre Lapios)., riveraine des Vignes 1 et 2, afin d'assurer les continuités avec les équipements et avec les quartiers limitrophes.

❑ **Orientations paysagères, environnementales, énergétiques**

- La trame verte interne permet de traiter en espaces verts plantés les franges du site et le cœur de zone, de façon à participer à la constitution d'une trame verte urbaine reliant les espaces verts publics significatifs à proximité (parc Lapios, jardins de la gare, piste cyclable départementale), intégrer l'urbanisation au paysage environnant, et à former un espace tampon vis-à-vis des espaces bâtis limitrophes des Vignes, et en cœur de zone :

  - la création d'un espace vert collectif en limite Est de la zone 1AU, poumon vert de la zone de Monseigne et du quartier, associé à un cheminement doux, des équipements ludiques et de repos (jeux, bancs, …), et des équipements verts (jardins partagés),

  - l'aménagement d'un espace vert collectif associé aux axes principaux et secondaires de la zone, visant à valoriser la qualité du cadre de vie de ce quartier et à s'intégrer dans la trame verte urbaine à une échelle élargie,

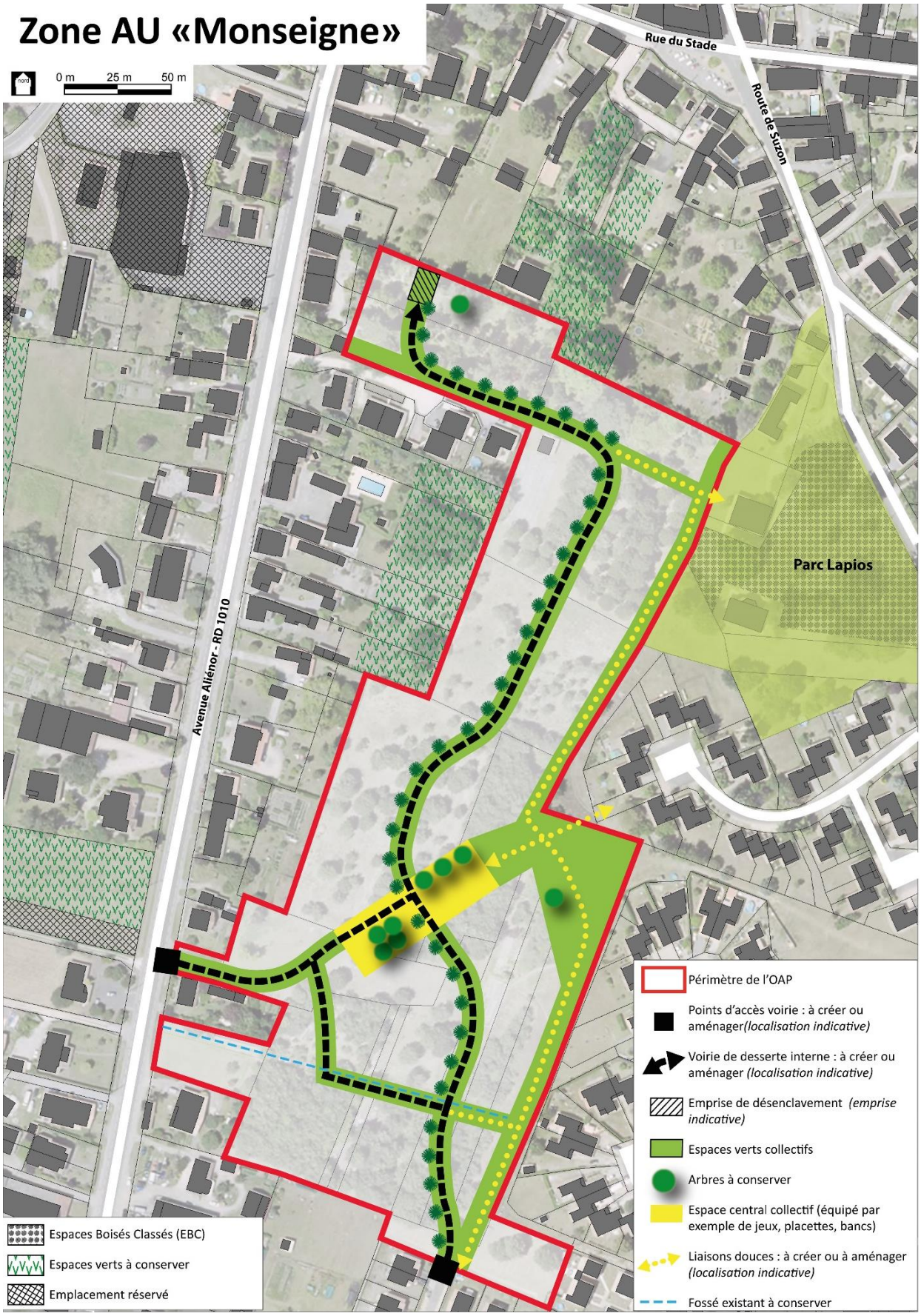
  - la préservation d'arbres existants sur le site, notamment au niveau de l'espace collectif central, visant à valoriser le cadre végétal existant et à le mettre en valeur au sein de cet espace fédérateur,

  - la préservation du réseau de fossés existant, associé à des espaces verts publics.

- Mettre en place, si la qualité des sols le permet, des solutions douces de régulation des eaux de pluie : noues végétalisées, bassins plantés intégrés à un aménagement paysager en bordure.

- Privilégier une conception bioclimatique des constructions (orientation des façades et ouvertures, compacité des volumes bâtis, …)

Zone AU «Monseigne»



5- Zone 1AUE du MOURA

La zone 1AUE du MOURA (3,3 ha) située à l'entrée de ville nord de la Commune à proximité de l'EHPAD, est destinée à la création d'un équipement public de gendarmerie.

❑ Orientations de programmation

Le programme envisagé comprend :

- une gendarmerie avec bureaux et accueil du public
- des annexes de garages pour les véhicules
- des logements pour les gendarmes

❑ Orientations en matière d'organisation et d'équipement

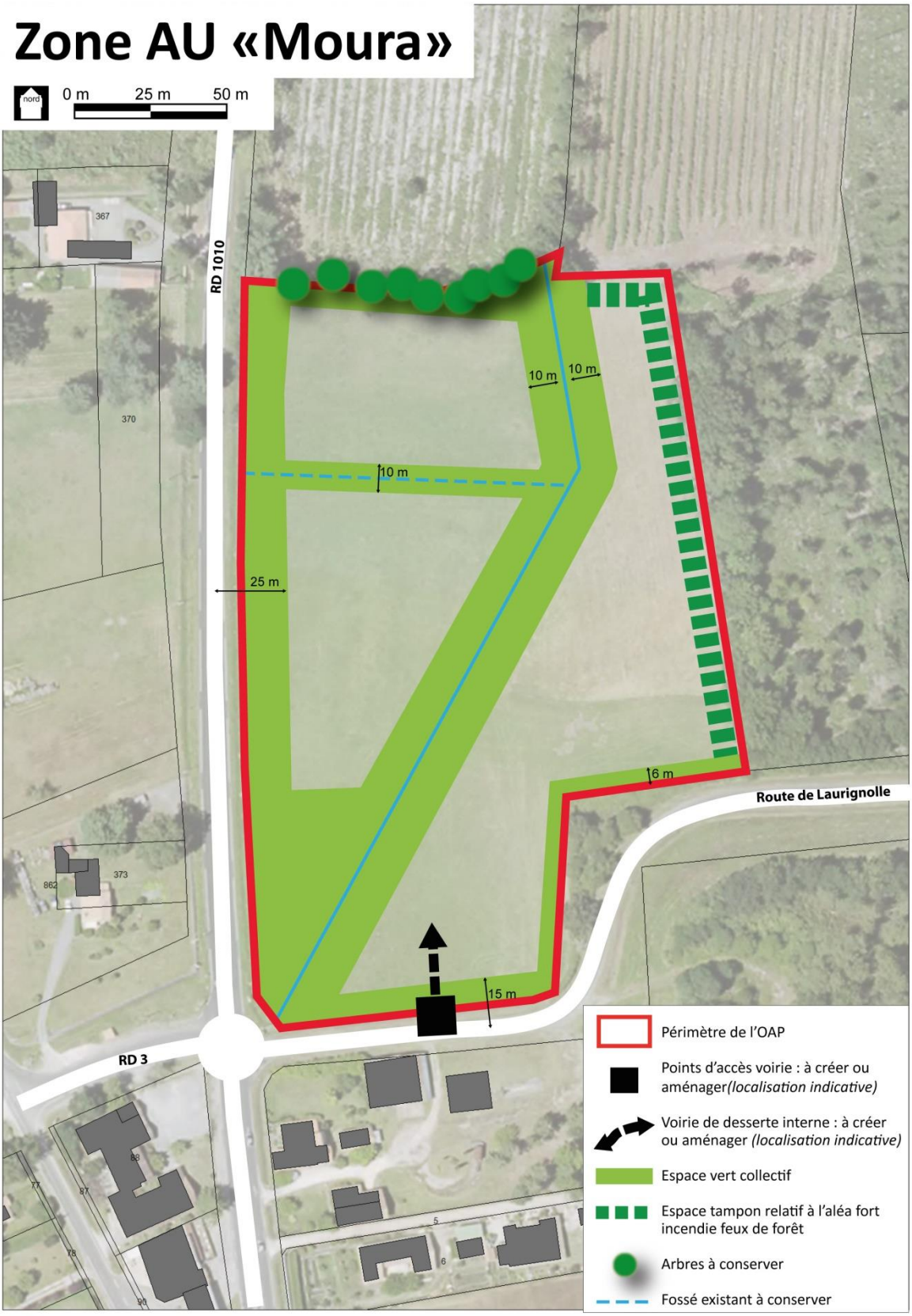
- 1 point de raccordement de voirie devra être aménagé de façon à assurer la sécurité d'accès à tous les usagers depuis la route de Laurignolle.
- Des voies de desserte interne devront être aménagées de façon à permettre la circulation de tous les usagers (piétons, cyclistes, automobilistes). Elles seront traitées avec l'aménagement adapté (chaussée, trottoirs et/ou piste cyclable et/ou voie mixte ou partagée).
- Aménager une liaison douce pour favoriser les déplacements des usagers piétons (et/ou vélos) vers le rond-point et les aménagements piétons/cycles de la RD1010.

❑ Orientations paysagères, environnementales, énergétiques

- La trame verte interne permet de traiter en espaces verts plantés les franges du site et le cœur de zone, de façon à préserver les structures paysagère et hydrauliques présentes sur la zone, à intégrer l'urbanisation au paysage environnant d'entrée d'agglomération, et à former un espace tampon vis-à-vis des espaces naturels et forestiers riverains :

  - préservation d'un espace vert de 10 m de part et d'autre du cours d'eau temporaire traversant le site du nord au sud, associé à un cheminement doux, et pouvant être associé aux aménagements de régulation aérienne des eaux pluviales,
  - mise en valeur d'un espace vert de vitrine le long de la RD1010 avec un recul de 25 m depuis l'axe de la route, visant à valoriser la qualité d'entrée de ville, à participer à l'intégration paysagère de l'aménagement, et à créer un espace tampon entre la RD et les logements,
  - préservation d'un espace vert de 10 m incluant le fossé existant situé au nord de la parcelle, éventuellement associé à un cheminement doux, et pouvant être associé aux aménagements de régulation aérienne des eaux pluviales,
  - mise en valeur d'un espace vert le long de la route de Laurignolle avec un recul de 15 m depuis l'axe de la route, visant à participer à l'intégration paysagère de l'aménagement,
  - préservation d'un espace tampon incluant la haie arborescente au nord de la parcelle,
  - la préservation d'un espace vert tampon de 12 m minimum inconstructible en continuité des secteurs d'aléa fort liés au risque incendie/feu de forêt, permettant l'accès et la circulation des engins de lutte contre l'incendie

- Mettre en place, si la qualité des sols le permet, des <u>solutions douces de régulation des eaux de pluie</u> : noues végétalisées, bassins plantés intégrés à un aménagement paysager en bordure.



6- Zone 1AUY

La zone AUY (37,5 ha) située dans la zone d'activités intercommunale de SYLVA 21, est destinée au développement des activités économiques.

❑ Orientations de programmation

Le programme envisagé comprend les espaces destinés au développement des activités économiques de la zone intercommunale de Sylva 21, dédiée à la filière bois, à la production d''énergie renouvelable, et aux activités artisanales, industrielles, tertiaires et commerciales.

❑ Orientations en matière d'organisation et d'équipement

- Aucun point de raccordement nouveau depuis la RD 3.

- 2 points de raccordement de voirie en continuité du réseau de desserte interne actuel devront être aménagés de façon à assurer la sécurité d'accès à tous les usagers :
  - depuis la rue Brémontier
  - depuis la rue Peronnau

- Des voies de desserte interne devront être aménagées de façon à permettre la circulation de tous les usagers (piétons, cyclistes, automobilistes). Elles seront traitées avec l'aménagement adapté (chaussée, trottoirs et/ou piste cyclable et/ou voie mixte ou partagée).

❑ Orientations paysagères, environnementales, énergétiques

- La trame verte interne permet de traiter en espaces verts plantés les franges du site et le cœur de zone, de façon à préserver les structures paysagère et hydrauliques présentes sur la zone, à intégrer l'urbanisation au paysage environnant d'entrée de Commune (au sortir de l'échangeur), et à former un espace tampon vis-à-vis des espaces naturels, bâtis et forestiers riverains :

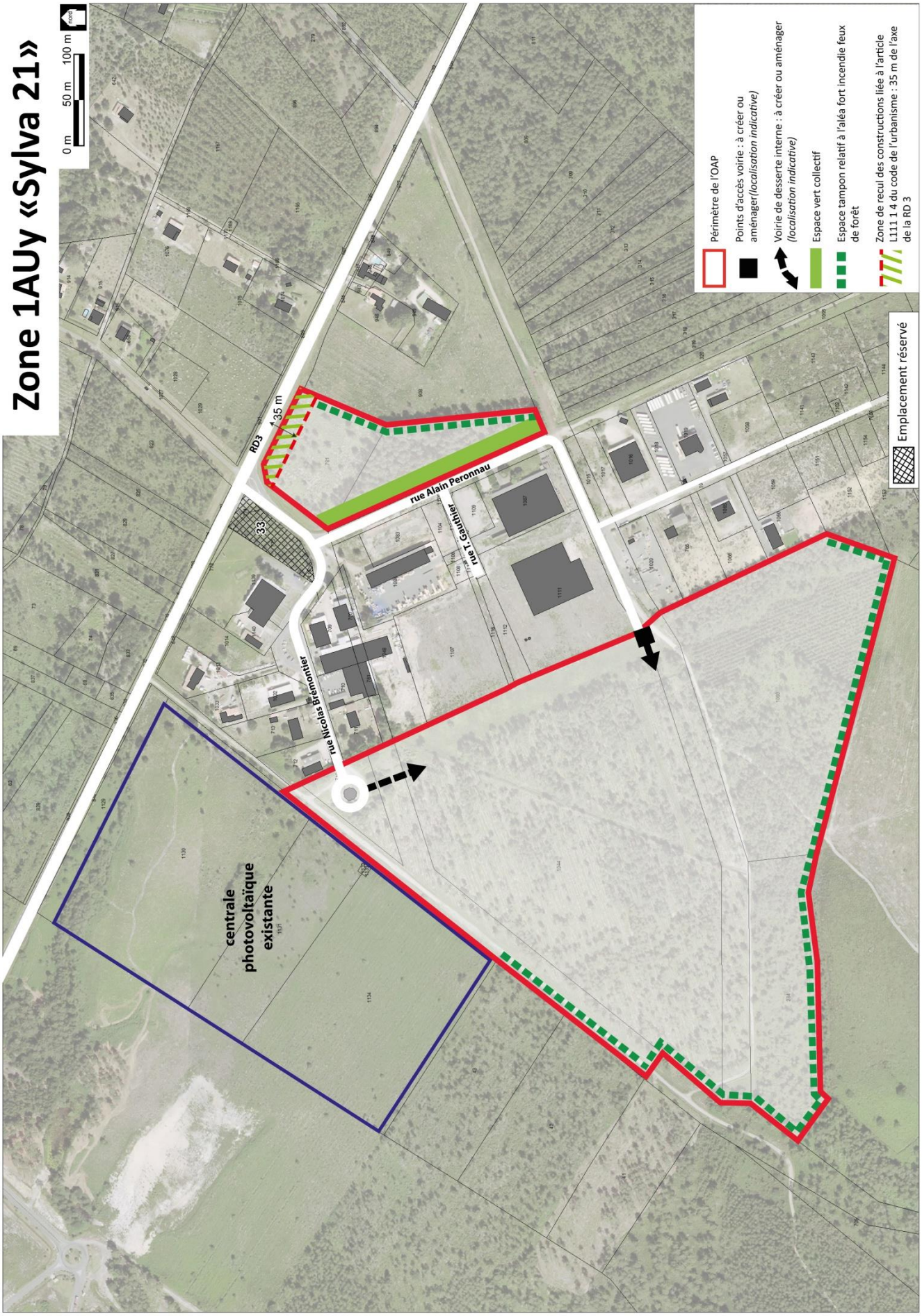
  – mise en valeur d'un espace vert de vitrine le long de la RD3 avec un recul de 35 m depuis l'axe de la route, visant à valoriser la qualité du territoire, et à participer à l'intégration paysagère de l'aménagement, et de la zone d'activités économiques intercommunale de Sylva 21,

  – la préservation d'un espace vert tampon de 12 m minimum inconstructible en continuité des secteurs d'aléa fort liés au risque incendie/feu de forêt, permettant l'accès et la circulation des engins de lutte contre l'incendie

  – préservation d'un espace vert de 10 m incluant les fossés existants le long de la rue Peronnau

- Mettre en place, si la qualité des sols le permet, des solutions douces de régulation des eaux de pluie : noues végétalisées, bassins plantés intégrés à un aménagement paysager en bordure.

Zone 1AUy «Sylva 21»



CHAPITRE III : ORIENTATIONS POUR L'AMENAGEMENT DES ESPACES PUBLICS ET LA QUALITE DES DEPLACEMENTS

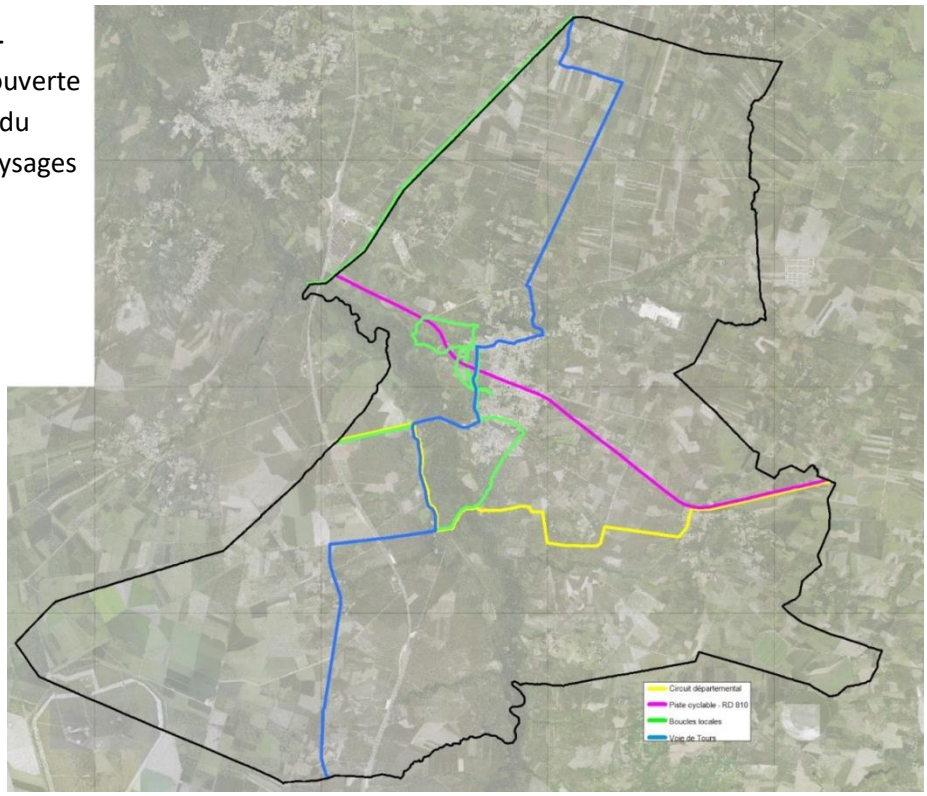
Les opérations urbaines, d'aménagements de voies et d'espaces publics, et/ou d'aménagements fonciers doivent contribuer à la mise en œuvre des objectifs de liaisons et d'aménagements cyclables prévus sur la carte ci-dessous lorsque leurs emprises sont concernées, ou ne pas compromettre leur réalisation dans le cas où elle ne sont pas directement concernées.

Les typologies d'aménagements cyclables (circuits pédestres, voie verte, pistes ou cheminements dédiés, bandes cyclables, espaces partagés, …) seront définis :

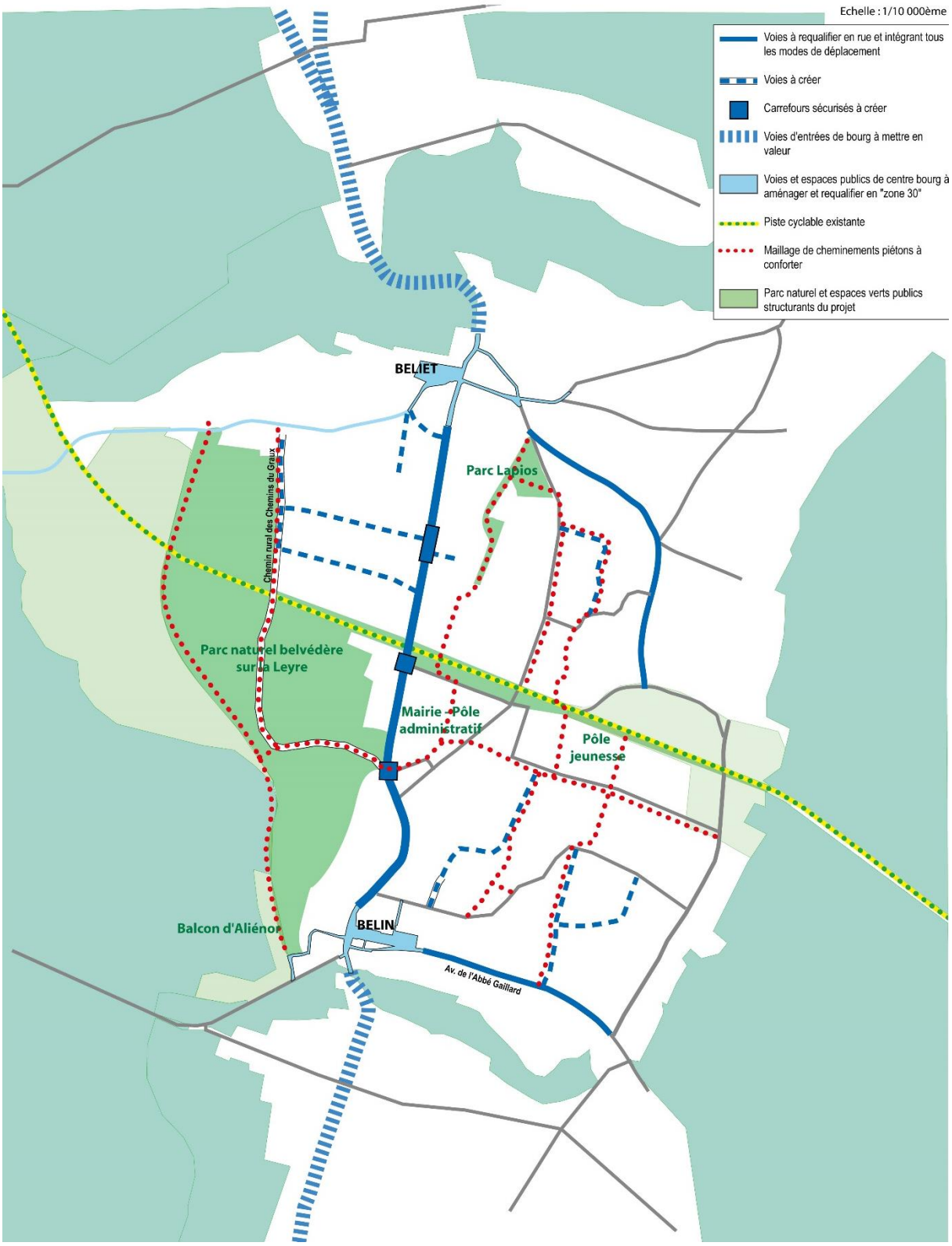
- en cohérence avec l'importance de l'itinéraire concerné, selon la hiérarchie indiquée sur la carte,
- en tenant compte des problématiques de trafics et de sécurité routière sur l'itinéraire concerné,
- conformément aux chartes et documents de référence définis par le Parc Naturel des Landes de Gascogne et le Pays BARVAL.

Les aménagements concernent :

- **La traversée de Belin-Béliet par le RD1010 - avenue d'Aliénor,** et les espaces publics structurant attenants (places publiques, rues de centre bourg) (voir extraits de l'étude prospective réalisée par l'Atelier Périscope en 2014 ci-après),
- **Les continuités viaires inter-quartiers,** liaisons résidentielles à créer ou à requalifier dans les espaces urbanisés existants ou à créer,
- **La sécurisation et le développement des itinéraires et liaisons douces** dans le bourg et ses abords du Val de Leyre notamment, en lien avec la mise en valeur du patrimoine et des paysages,
- **Les itinéraires supra-communaux** de découverte et de mise en valeur du patrimoine et des paysages du territoire.



Orientations particulières d'aménagement
espaces publics et déplacements



3.1. FICHE-ACTION 1 : AMÉNAGEMENT DE L'ENTRÉE DE BOURG DE BÉLIET

JUSTIFICATION DE L'ACTION

Le déclassement de la RN10 en RD1010 et le développement urbain du quartier du Moura re-questionnent en profondeur l'organisation du carrefour du Moura qui opère la jonction entre les deux principaux axes de l'entrée nord de la commune (la RD3 et la RD1010) et constitue le premier seuil urbain de l'entrée nord du village de Belin-Béliet.

Cette évolution combinée de l'organigramme routier et des fonctions urbaines justifie la programmation d'un aménagement qui permette de changer le rapport de chaque usager au site : perception plus claire de l'entrée dans un espace urbain habité pour le conducteur, espace public pacifié et agréable pour les riverains, traversées stratégiques sécurisées (arrêts de bus, commerces...) pour valoriser les déplacements alternatifs, stationnements aménagés et réglementés pour valoriser l'activité commerciale...

La distance importante (1 km) entre le quartier du Moura et le bourg de Béliet et le franchissement nécessaire de la Gaure ont argumenté un projet de liaison unilatérale partagée (piétons-cycles), impliquant l'aménagement d'une passerelle bois d'une portée d'environ 30 mètres. Le coût de cet élément de programme est aujourd'hui justifié par les allées-venues de plus en plus fréquentes constatées (développement du quartier du Moura, évolution des comportements et des modes de vie...) et les risques d'accident engendrés.

PARTI PRIS DU PROJET

Le projet propose un parti pris d'aménagement ambitieux permettant de répondre pleinement aux objectifs de sécurité fixés par la commune et d'intégrer les enjeux urbains et paysagers dégagés lors du diagnostic :

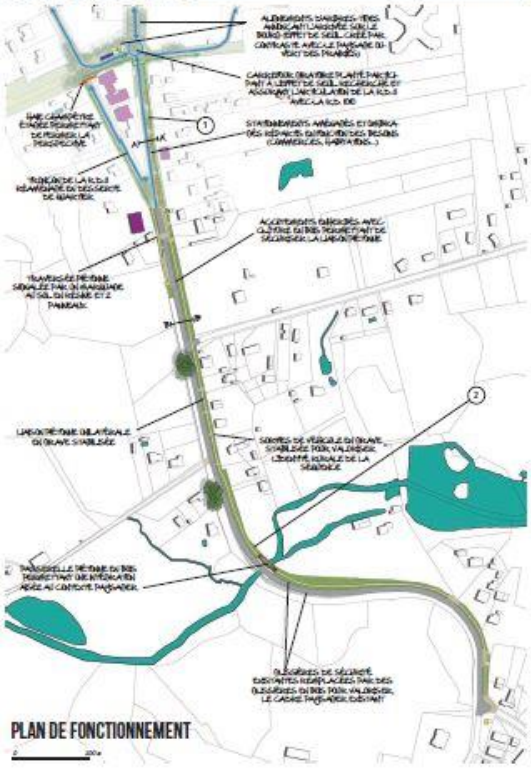
1.1 Requalification du Carrefour du Moura :
- Suppression de la voie d'insertion RD3 > RD1010 actuelle et requalification du tronçon déclassé en impasse de desserte,
- Implantation d'un carrefour giratoire permettant de sécuriser la jonction des deux départementales, de réduire la vitesse des véhicules à 50 km/h et de libérer des emprises routières au profit de la qualité paysagère,
- Plantation d'un front végétal arboré permettant de signifier l'entrée de bourg par un effet de seuil, en jouant sur le contraste d'ambiance entre le paysage ouvert des prairies et la galerie ombragée formée par les arbres d'alignement,
- Aménagement de circulations piétonnes côté habitations et de traversées stratégiques (arrêts de bus, commerces...).

1.2 Création d'une liaison piétonne unilatérale entre le Moura et le bourg de Béliet :
- Réduction de l'emprise de la RD1010 et aménagement d'un chemin piéton côté Est de la route,
- Construction d'une passerelle bois permettant le franchissement de la Gaure.

VOLET TECHNIQUE
- Enfouissement des réseaux aériens,
- Circulations piétonnes et sortie de véhicules en grave stabilisée (faible imperméabilisation des surfaces et esthétique adaptée à l'identité du site) avec revers d'eau métalliques sur les profils ayant une pente supérieure à 5%,
- Marquage au sol des traversées piétonnes en résine colorée avec ajout de granulats,
- Passerelle droite de 30m de portée par 1,5m de passage, ossature bois lamellé-collé.

VOLET PAYSAGER ET ENVIRONNEMENTAL
- Choix d'essences arborées associées à l'image rurale de la séquence (frênes, charmes... : l'identité agricole de cet ancien airial),
- Traitement simple des accotements en surfaces engazonnées prolongeant le motif paysager des prairies à mouton,
- Réduction des surfaces imperméabilisées et collecte des eaux pluviales.

VOLET ÉQUIPEMENT ET MOBILIER
- Remplacement des glissières de sécurité existantes par des glissières en bois,
- Installation de barrières bois basses à lisse simple le long des accotements libres,
- Installation de candélabres de 6 mètres de hauteur tous les 35 mètres environ, identiques à ceux déjà en place sur la commune,
- Choix d'une gamme de mobilier bois pour les équipements ponctuels (bornes anti-stationnement, bancs et corbeilles de propreté.



AMÉNAGEMENT DU CARREFOUR DU MOURA

AMÉNAGEMENT D'UNE LIAISON PIÉTONNE ENTRE LE CARREFOUR DU MOURA ET LE BOURG DE BÉLIET

3.2. FICHE-ACTION 2 : AMÉNAGEMENT DU CENTRE-BOURG DE BÉLIET

JUSTIFICATION DE L'ACTION

Le diagnostic a mis en évidence le dysfonctionnement de l'espace public global de la place, de la RD1010 et des rues adjacentes, qui véhiculent aujourd'hui un sentiment routier dominant. Cet espace constitue le coeur du bourg historique de Béliet et présente des qualités spatiales et architecturale peu valorisées par les aménagements actuels (espaces fragmentés, place dédiée aux stationnements...).
Les commerces situés sur la route du stade ne bénéficient pas de la lisibilité nécessaire pour tirer profit du trafic de la RD1010.
La place est traversée par le chemin de Compostelle qui draine un grand nombre de visiteurs. Un certain nombre de services sont déjà proposés par la mairie (mise à disposition des toilettes de la salle des fêtes) mais le projet d'aménagement offre l'opportunité d'améliorer cette offre par des équipements complémentaires (kiosque, banquette, boulodrome).

PARTI PRIS DU PROJET

Le projet propose un parti pris d'aménagement ambitieux permettant de répondre pleinement aux objectifs de sécurité fixés par la commune et d'intégrer les enjeux urbains et paysagers dégagés lors du diagnostic :

2.1 Création d'une zone 30 :
- Aménagement d'un plateau central permettant de réduire la vitesse des véhicules, de sécuriser les traversées piétonnes et de redonner une lisibilité au fonctionnement traversant de l'espace entre la place et la route du stade,
- Mise à sens unique de la route du stade et redistribution de l'emprise libérée pour la création d'une bande de stationnement latérale,
- Aménagement d'un plateau au niveau de la placette Lapios,
- Création d'un grand axe piéton reliant la placette Lapios à la salle des fêtes,
- Redistribution des stationnement de la place en alignement sur l'axe traversant pour valoriser la perspective est-ouest,
- Simplification du traitement végétal (bandes enherbées).

1.2 Implantation d'équipements publics fédérateurs :
- Aménagement d'un espace de détente à l'ombre des platanes avec un muret banquette soulignant l'axe de la place et une pelouse,
- Construction d'un kiosque modulable multi-fonctions (point info avec carte des itinéraires de randonnée, abri pique-nique, guinguette pour les fêtes du village...),
- Valorisation de la fontaine publique par un traitement minéral de ses abords et une mise en scène du fil d'eau.

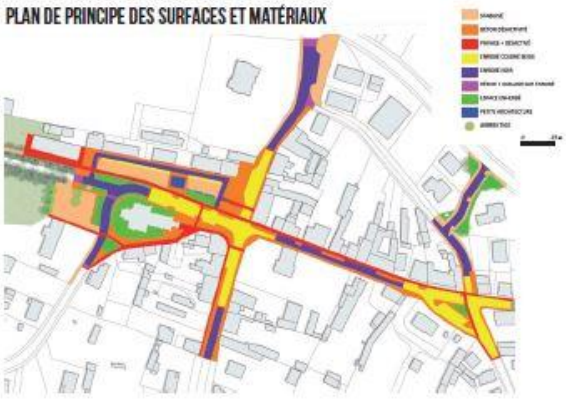
VOLET TECHNIQUE
- Plateaux en enrobé coloré ton pierre avec bordures arasées en rive de chaussée,
- Espaces piétons majeurs (parvis, axes transversal, traversées...) en béton désactivé fin avec lignages pavés clairs,
- Trottoirs en béton désactivé fin,
- Boulodrome et parking en concassé stabilisé,
- Marquage au sol des traversées piétonnes en résine colorée avec ajout de granulats,

VOLET PAYSAGER ET ENVIRONNEMENTAL
- Taille des platanes existants permettant de rehausser le houppier, d'ouvrir la vue, de valoriser la perspective de la place et les équipements projetés,
- Choix d'essences arborées associées à l'image rurale du bourg et permettant une taille en plateau,
- Traitement sobre et simples des surfaces végétales (principalement en pelouse) permettant de mettre en valeur les qualités spatiales et architecturales en place.

VOLET ÉQUIPEMENT ET MOBILIER
- Choix d'une gamme de mobilier métal gris en cohérence avec les candélabres existants côté carrefour et route du stade (bornes anti-stationnement, corbeilles de propreté...),
- Choix d'une gamme de mobilier bois pour le parking et le boulodrome (traverses paysagères et poteaux).

SCHÉMA DE FONCTIONNEMENT

PLAN DE PRINCIPE DES SURFACES ET MATÉRIAUX



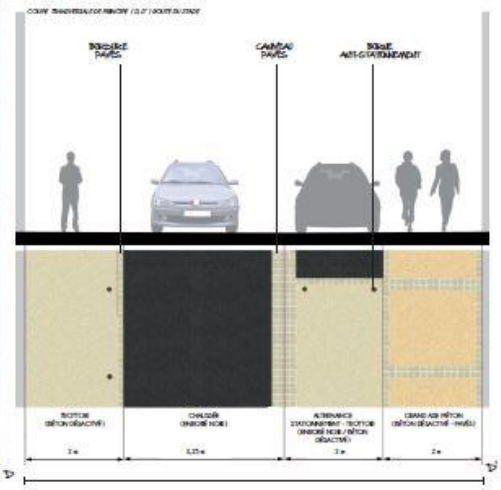
PLAN ESQUISSE

AMÉNAGEMENT DE LA PLACE DE L'ÉGLISE DE BÉLIET
ÉTAT INITIAL

IMAGES DE RÉFÉRENCES

ÉTAT PROJETÉ

AMÉNAGEMENT DE LA ROUTE DU STADE



FICHE-ACTION 3 : AMÉNAGEMENT DE L'AVENUE D'ALIÉNOR (CENTRALITÉ)

JUSTIFICATION DE L'ACTION

Le ruban bitumineux de l'avenue d'Aliénor (RD1010) relie le centre-bourg de Béliet, la «nouvelle centralité» et le centre-bourg de Belin. Cette séquence de 1,4 km présente de nombreux atouts (largeur de l'emprise, diversité des paysages traversés...). Cependant, le sentiment d'insécurité généré par l'emprise écrasante de la RD1010, le traitement routier des accotements et l'absence de limites entre usages ne lui permettent pas d'assurer ses fonctions urbaines (sécurité, valorisation du cadre de vie et des déplacements alternatifs...). Cette ambition est pourtant largement justifiée par l'histoire de la commune (fusion de Belin et de Béliet en 1974) et par le développement actuel du quartier emblématique de la «nouvelle centralité» autour des valeurs urbaines actuelles (densité, déplacements alternatifs, cadre de vie préservé...) qui génère de nombreux flux quotidiens (école, mairie, parc...).

PARTI PRIS DU PROJET

Le projet propose deux principes d'aménagement déclinés en fonction du contexte (plus ou moins urbain) et permettant de répondre spécifiquement aux enjeux dégagés lors du diagnostic :

3.1. Hiérarchiser l'espace public, clarifier les usages et sécuriser les déplacements.
Dans cette approche, une redistribution de l'emprise publique est proposée en faveur des déplacements alternatifs. La chaussée se resserre et ralentit les flux routiers. Le gain de place est donné aux trottoirs et aux bandes latérales (stationnement et gestion environnementale des eaux pluviales). Les aménagements de la voirie, surtout ses abords, concourent à une perception sans ambiguïté des usages.

3.2. Revaloriser et humaniser l'univers routier.
Afin de retrouver une échelle humaine et de renouer avec un espace public accueillant, le vocabulaire particulièrement routier de la RD1010 est gommé. Largeur de chaussée, marquages au sol, signalisation, mobilier urbain... contribuent ensemble à cet objectif d'appropriation et de convivialité.

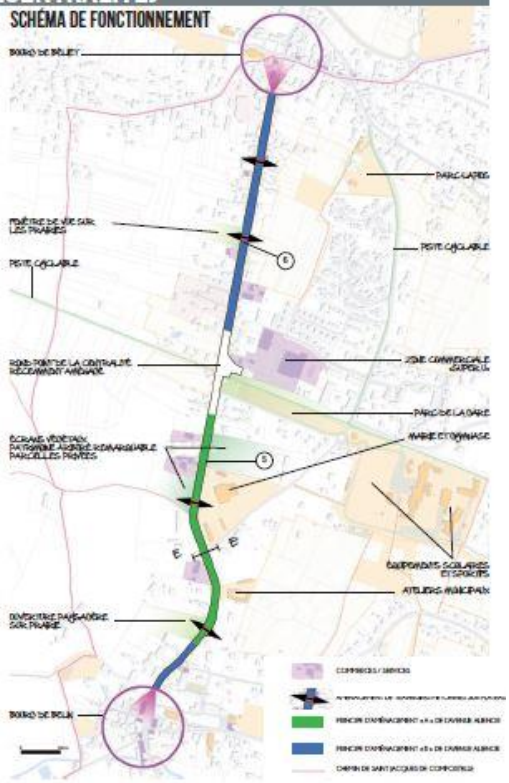
3.3. Des séquences pour rythmer et ponctuer l'aménagement.
Des séquences induites par la configuration des lieux ou par la nécessité de rompre un linéaire trop important, viennent rythmer la séquence tout en proposant des réponses locales à des problèmes de stationnement, d'accès chez les riverains, de cheminements ou de plantations. Des changements d'axes de voie, des alternances dans le positionnement du stationnement et des zones de plantation alternées viennent appuyer la mise en place de ces séquences. Le projet s'appuie sur les éléments marquants du paysage (bâtisse ou façade intéressante, arbre remarquable, panorama...) constitue les temps forts à mettre en valeur dans le parcours.

VOLET TECHNIQUE
- Enfouissement des réseaux aériens,
- Traversées piétonnes sur plateau (marquages au sol en résine colorée avec ajout de granulats),
- Trottoirs partagés piétons-cycles de 3 mètres de large, en enrobé coloré ton pierre,
- Marquage au sol des traversées piétonnes en résine colorée avec ajout de granulats.

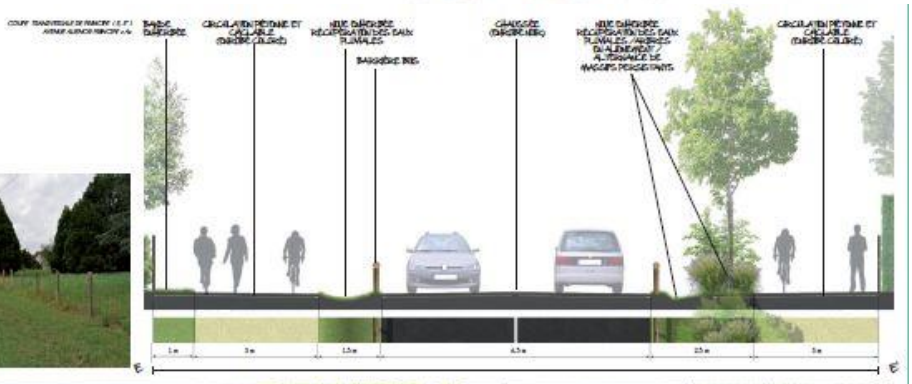
VOLET PAYSAGER ET ENVIRONNEMENTAL
- Gestion environnementale des eaux pluviales > Principe A : Noues plantées, Principe B : aménagement de bandes d'infiltration plantées d'une végétation hélophyte.
- Arbres et arbustes en cohérence avec le contexte de chaque séquence et la fonction assignée : forêt caducifoliée > chênes, aulnes, sorbiers, charmes,... / paysage agricole > frênes, pruneller, arbres fruitiers... / bandes filtrantes et noues > saules, bourdaine...).

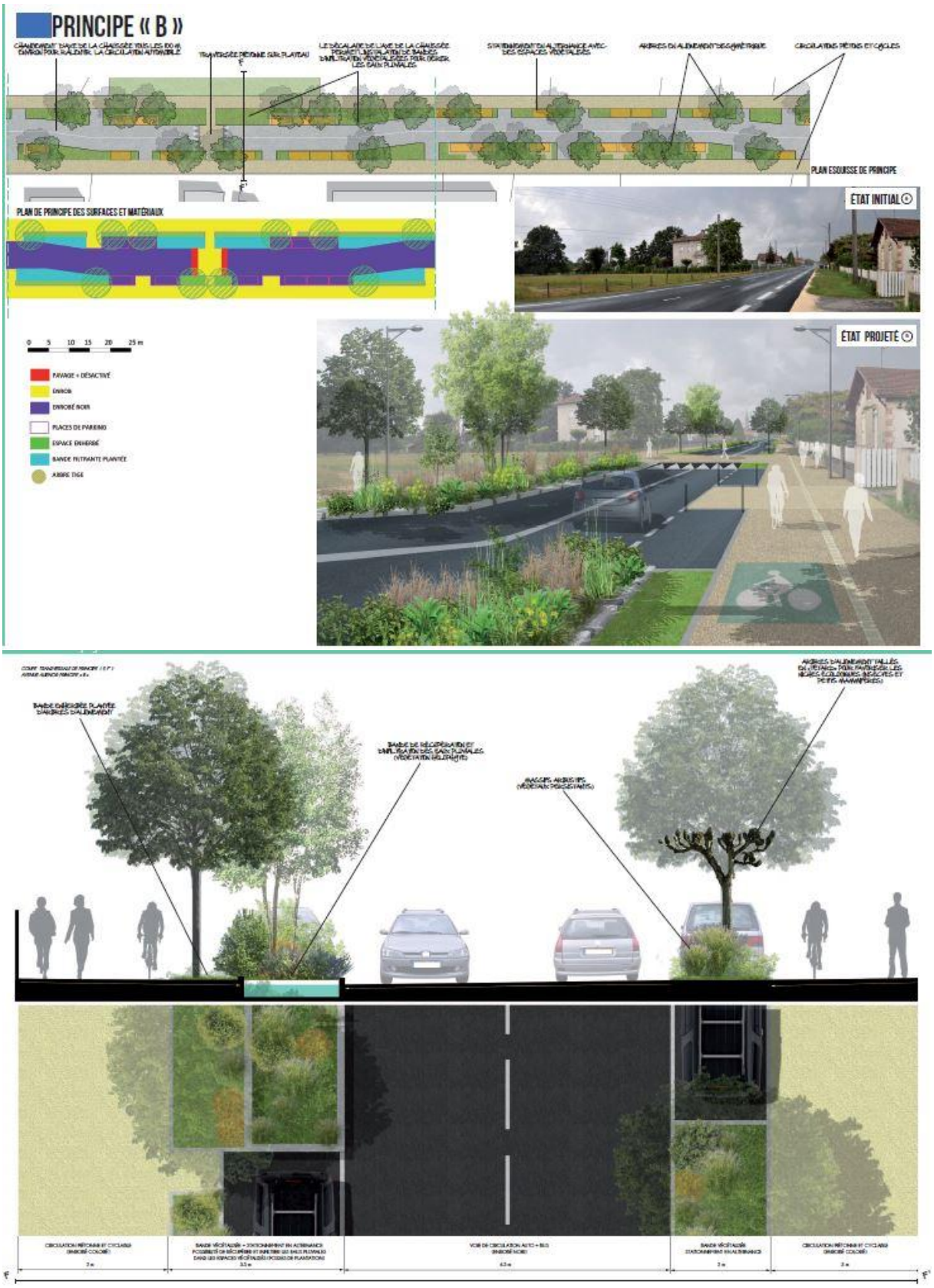
VOLET ÉQUIPEMENT ET MOBILIER
- Installation de candélabres de 6 mètres de hauteur tous les 35 mètres environ, identiques à ceux déjà en place sur la commune,
- Choix d'une gamme de mobilier métal gris en cohérence avec les candélabres pour la séquence aménagée selon le principe B,
- Choix d'une gamme de mobilier bois pour le principe A (rembardes à lisse simple).

SCHÉMA DE FONCTIONNEMENT



PRINCIPE « A »




PRINCIPE « B »
PLAN ESQUISSE DE PRINCIPE
PLAN DE PRINCIPE DES SURFACES ET MATÉRIAUX
ÉTAT INITIAL
ÉTAT PROJETÉ

JUSTIFICATION DE L'ACTION

Le diagnostic a mis en évidence le décalages saisissant entre les qualités urbaines de la place de Belin, véritable coeur de vie avec son bâti ancien, ses commerces et services, son jour de marché… et l'image péjorative renvoyée par des espaces publics vétustes, dédiés à la circulation automobile et au stationnement .

PARTI PRIS DU PROJET

Le parti pris du projet d'aménagement vise à favoriser le développement des modernités sociales et environnementales émergeantes, en redonnant une place privilégiée aux piétons et aux cyclistes, en privilégiant le fonctionnement de la vie locale et les usages du quotidien…

2.1 Création d'une zone 30 :
- Suppression de la voie située à l'arrière de l'église pour rétablir un espace piéton continu entre la place du marché et l'avenue d'Aliénor. Un accès pompier est conservé pour répondre aux impératifs d'intervention,
- Mise à sens unique de la voie entre la rue des platanes et la poste,
- Aménagement d'un plateau central permettant de réduire la vitesse des véhicules, de sécuriser les traversées piétonnes, de redonner une lisibilité aux espaces et à leurs usages. Deux grand axes piétons entre les commerces de l'avenue d'Aliénor et la place du marché matérialisent l'organisation de la place (perpendiculaire à l'avenue d'Aliénor),
- Élargissement du trottoir de la salle des fêtes pour créer un parvis,
- Aménagement du parking des platane permettant de libérer la place du marché,
- Redistribution des stationnement de la place en alignement sur l'axe traversant pour valoriser la perspective est-ouest,
- Simplification du traitement végétal (bandes enherbées).

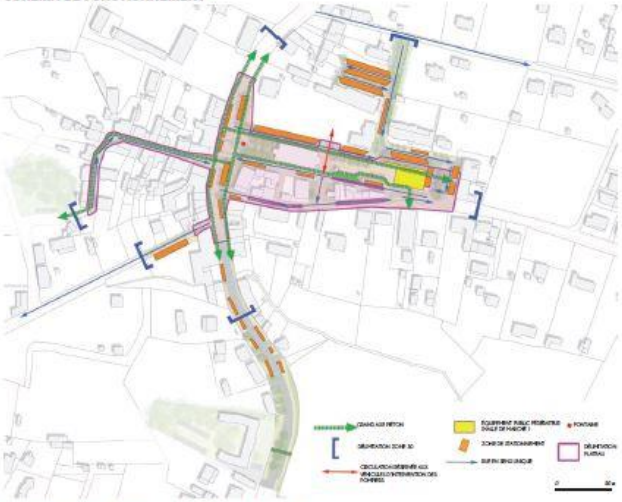
1.2 Implantation d'équipements publics fédérateurs :
- Aménagement d'un espace de détente à l'ombre des platanes avec un muret banquette soulignant l'axe de la place et une pelouse,
- Construction d'une halle de marché,
- Valorisation de la fontaine publique par un traitement minéral de ses abords et une mise en scène du fil d'eau.

VOLET TECHNIQUE
- Plateaux en enrobé coloré ton pierre avec bordures arasées en rive de chaussée,
- Espaces piétons majeurs (parvis, axes traversants, rue Sainte-Quitterie…) en béton désactivé fin avec lignages pavés clairs ;
- Trottoirs en béton désactivé fin,
- Parking en concassé stabilisé,
- Marquage au sol des traversées piétonnes en résine colorée avec ajout de granulats.

VOLET PAYSAGER ET ENVIRONNEMENTAL
- Choix d'essences arborées identitaires des bourgs traditionnels landais et permettant une taille en têtard ou en plateau (platanes, tilleuls…),
-Traitement sobre des surfaces végétales (principalement en pelouse) permettant de mettre en valeur les qualités spatiales et architecturales de la place,
- Gestion environnementale des eaux pluvialesaménagement de bandes d'infiltration plantées au niveau de la traversée aménagée devant la salle des fêtes.

VOLET ÉQUIPEMENT ET MOBILIER
- Installation de candélabres de 6 mètres de hauteur tous les 35 mètres environ, identiques à ceux déjà en place sur la commune,
- Choix d'une gamme de mobilier métal gris en cohérence avec les candélabres (bornes anti-stationnement, corbeilles de propreté…),
- Choix d'une gamme de mobilier bois pour le parking et le boulodrome (traverses paysagères et poteaux).

SCHÉMA DE FONCTIONNEMENT



PLAN DE PRINCIPE DES SURFACES ET MATÉRIAUX

PLAN ESQUISSE

ÉTAT INITIAL

ÉTAT PROJETÉ

ÉTAT INITIAL

ÉTAT PROJETÉ

FICHE-ACTION 5 : AMÉNAGEMENT DE L'ENTRÉE DE BOURG DE BELIN

JUSTIFICATION DE L'ACTION

Le diagnostic a permis de mettre en évidence les qualités paysagères de l'entrée de bourg et le potentiel de l'aire naturelle de Bernet en terme de développement touristique et de sensibilisation à l'environnement.
L'absence de liaison piétonne entre le centre-bourg et l'aire naturelle de Bernet déconnecte ce lieu et les quartiers résidentiels qui se sont développés de part et d'autre de la route et impose un mode de vie fondé sur les déplacements motorisés.

PARTI PRIS DU PROJET

Ces constats ont argumenté une redistribution de l'emprise publique au profit des déplacements piétons-cycles et d'un traitement paysager identitaire intégrant la gestion des eaux pluviales :

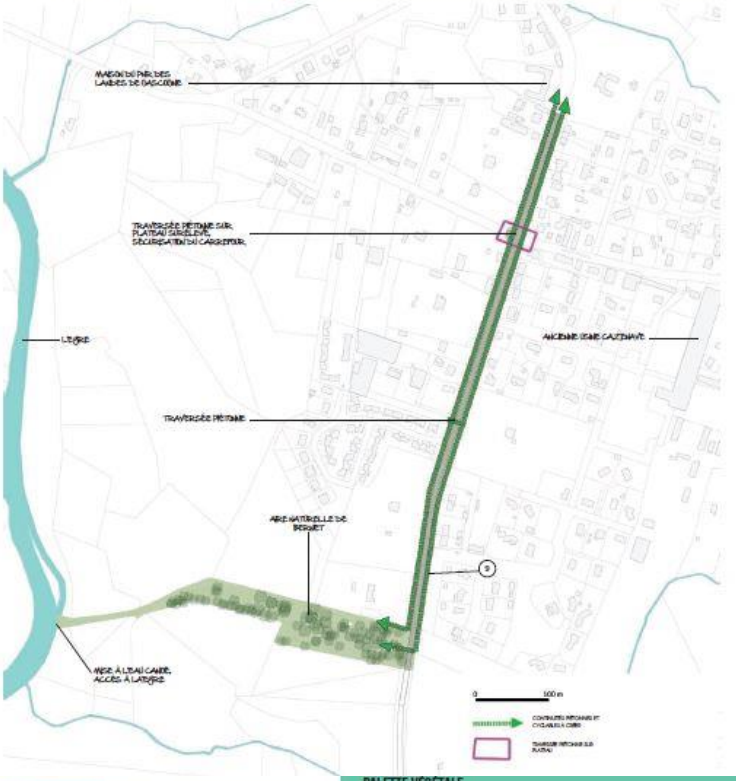
- Aménagement bilatéral de circulations partagées piétons-cycles séparées de la chaussée par une bande paysagère alternant pelouses et massifs arbustif permettant d'intégrer ponctuellement des zones de stationnement,
- Aménagement du carrefour avec la RD110 en plateau surélevé.

VOLET TECHNIQUE

- Circulations piétonnes en grave stabilisée (faible imperméabilisation des surfaces et esthétique adaptée à l'identité du site) avec revers d'eau métalliques sur les profils ayant une pente supérieure à 3%.
- Plateaux de traversée surélevé en enrobé coloré ton pierre avec bordures arasées en rive de chaussée.

VOLET PAYSAGER ET ENVIRONNEMENTAL

- Choix d'essences arborées permettant de prolonger l'ambiance forestière de la vallée de la Leyre (chênes, aulnes, frênes...).
- Noues paysagères drainantes.

VOLET ÉQUIPEMENT ET MOBILIER

- Installation de candélabres de 6 mètres de hauteur tous les 35 mètres environ, identiques à ceux déjà en place sur la commune.
- Choix d'une gamme de mobilier bois valorisant l'identité forestière des paysages alentours (barrières, banc, poteaux anti-stationnement...).