

ANNEXES REGLEMENTAIRES

PRESCRIPTIONS :

- Etude spécifique au titre de l'article L.111-1-4 du Code de l'Urbanisme permettant l'urbanisation des zones situées en bordure de l'A64, de la RD92E et de la RD817.
- Eléments de paysage à protéger ou à mettre en valeur au titre de l'article L.123-1-5 du Code de l'Urbanisme.

RECOMMANDATIONS :

- Recommandations architecturales.
- Normes défense incendie – SDIS des Hautes-Pyrénées.

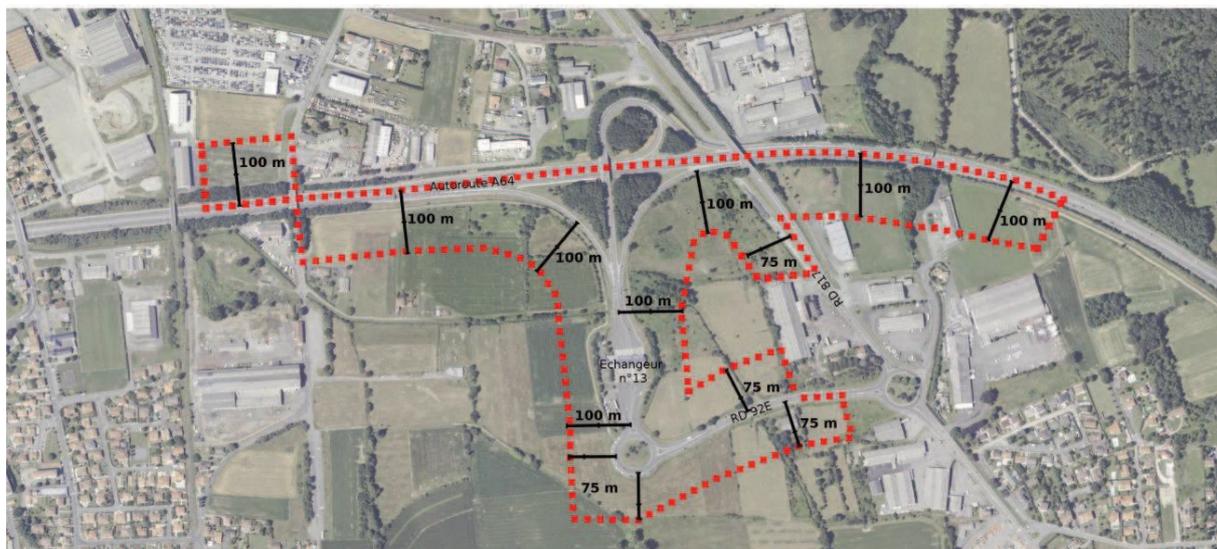
Etude spécifique au titre de l'article L.111-1-4 du Code de
l'Urbanisme permettant l'urbanisation des zones situées en bordure
de l'A64, de la RD92E et de la RD817



COMMUNE DE SEMEAC

DEPARTEMENT DES HAUTES-PYRENEES

Etude spécifique au titre de l'article L 111-1-4 du code de l'urbanisme permettant l'urbanisation des zones situées en bordure de l'A64, de la RD 92E et de la RD 817 (voies classées à grande circulation)



Etude réalisée par

N.GIBAUD

F.SAINT GIRONS

C.FONTAN

OCTOBRE 2014



Bureau d'études

14 avenue d'Orchères - 65460 PAZAYES

en Aménagement du Territoire et Paysage

05.62.31.48.77

SOMMAIRE

I. OBJET & CADRE RÉGLEMENTAIRE DE L'AMENDEMENT DUPONT

- I.1. LES REFERENCES JURIDIQUES
- I.2 L'OBJECTIF DE L'ETUDE

II. LE PERIMETRE DE L'ETUDE ET LES CONTRAINTES DU SITE

- II.1 LOCALISATION ET DELIMITATION DE LA ZONE D'ETUDE
- II.2 LES BANDES INCONSTRUCTIBLES
- II.3 LE TRAFIC ROUTIER ET LE BRUIT DES INFRASTRUCTURES TERRESTRES
- II.4 LE PPRN

III. ANALYSE PAYSAGERE

III.1 LES ELEMENTS STRUCTURANTS DU PAYSAGE

- La plaine de Tarbes
- La trame bâtie,
- Le réseau hydraulique
- La trame agricole et végétale
- Les vues lointaines : les Pyrénées et les coteaux
- Synthèse des éléments structurants

III.2 PERCEPTION ET AMBIANCE INTERNE

- Zone 1 : l'A64
 - Séquence 1a : tronçon d'autoroute en gouttière
 - Séquence 1b : tronçon d'autoroute au niveau de l'échangeur n°13 et aire de péage
 - Séquence 1c : tronçon d'autoroute en surplomb.
- Zone 2 : la RD92E
- Zone 3 : la RD817

IV. LES ENJEUX D'AMENAGEMENT ET LES OBJECTIFS PAYSAGERS

IV.1 LES PROJETS D'AMENAGEMENT

- La Zone d'Aménagement Concerté du parc de l'Adour,
- L'aire de covoiturage publique
- Eléments de synthèse de la ZAC du Parc de l'Adour
- L'aire de sédentarisation des gens du Voyage

IV.2 REDUCTION DE LA BANDE INCONSTRUCTIBLE

IV.3 LES ENJEUX LIES AUX FUTURS AMENAGEMENTS

V. APPLICATION DE L'ARTICLE L111-1-4 DU CODE DE L'URBANISME

- V.1 LA PRISE EN COMPTE DES NUISANCES SONORES
- V.2 LA PRISE EN COMPTE DE LA SECURITE
- V.3 LA PRISE EN COMPTE DE LA QUALITE ARCHITECTURALE ET URBAINE
- V.4 L'INTEGRATION PAYSAGERE

VI. TRADUCTION REGLEMENTAIRE DES NOUVELLES REGLES D'IMPLANTATION

VII. CONCLUSION

VIII. ANNEXES

I. OBJET & CADRE RÉGLEMENTAIRE DE L'AMENDEMENT DUPONT

I.1. LES REFERENCES JURIDIQUES

L'article 52 de la loi paysage, transcrit dans le code de l'urbanisme (art L111-1-4) a instauré une mesure de non constructibilité (appelée « bande inconstructible ») des terrains immédiatement situés de part et d'autres des grandes infrastructures routières, de manière à ce qu'une étude préalable en définisse les modalités d'urbanisation dans le respect d'exigences qualitatives, afin d'éviter tout développement anarchique de construction et de bâtiments sans qualité.

Ainsi, les terrains concernés par la servitude de recul ne peuvent devenir constructibles (réduction voire suppression de la largeur de la bande » qu'en fonction d'une réflexion d'urbanisme globale, qui va à la fois préciser les contenus, les formes et les qualités paysagères de cette urbanisation afin d'en assurer une qualité satisfaisante.

L'instauration des 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 projet urbain qui trouvera sa traduction dans les documents d'urbanisme locaux (...). La loi invite les communes à édicter pour les espaces bordant les infrastructures routières des règles d'urbanisme justifiées motivées au regard des nuisances, de la sécurité et de la qualité architecturale, urbaine et paysagère* ».

Ainsi cette étude, constituera une pièce spécifique du document d'urbanisme (article R.123-1 du code de l'urbanisme).

I.2 OBJECTIF DE L'ETUDE

La commune de Séméac est concernée par cette mesure, notamment au sud-est de son territoire, sur les parcelles situées de part et d'autres de l'A64 mais aussi autour de la RD 92 E, voie classée route à grande circulation (par le décret n°2009-615 du 3 juin 2009 fixant la liste des routes à grande circulation), dénommée Avenue des Pyrénées du rond-point de la sortie de l'autoroute au rond-point de l'avenue François Mitterrand. La levée de l'art.111-1-4 du code de l'urbanisme suppose de réaliser une étude permettant de déterminer les conditions de l'urbanisation des espaces considérés. En effet, un certain nombre de terrains, localisés à proximité de l'autoroute présente un intérêt majeur dans les perspectives d'aménagement et de développement de l'agglomération du Grand Tarbes.

Les principaux critères permettant de montrer la qualité d'une urbanisation à proximité de l'autoroute seront ainsi présentés sous le prisme :

- **des nuisances** : les dispositions préconisées devront notamment prendre en compte les dispositions issues de la « loi bruit ».
- **la sécurité** : tous les accès aux futurs sites devront être organisés de sorte à assurer et garantir la sécurité des usagers en tenant compte aussi du Plan de

Prévention des Risques Naturels (qui comprend notamment le risque inondation) qui impacte la zone

- **la qualité architecturale** : les impacts visuels des constructions devront être pris en compte
- **la qualité de l'urbanisme et des paysages** : l'organisation du front urbain le long de la voie revêtira une importance majeure en termes de paysage urbain, ainsi la position des bâtis, l'ordonnement des bâtiments et la vision d'ensemble seront organisés de manière satisfaisante.

L'objet de cette étude est de définir, pour ces secteurs situés en bordure de voies de grande circulation, une occupation des sols adaptée aux codes et règles législatifs afin de pouvoir être intégrée dans le document d'urbanisme communal.

Dès lors cette étude sera l'occasion de :

- Rassembler et synthétiser tous les éléments de connaissance relatifs au site (projets, intentions,...)
- Définir, avec les acteurs concernés (DDT, Grand Tarbes, Ville de Séméac) les exigences paysagères et urbaines
- Définir les principes d'aménagements dans l'objectif de la réduction de la bande inconstructible.
- Traduire et mettre en forme le projet urbain dans sa dimension réglementaire afin qu'il figure dans les documents d'urbanisme.

Cette étude répond également aux orientations opposables définies dans le DOG (document d'orientations générales) du SCoT (schéma de cohérence territoriale) de Tarbes-Ossun-Lourdes.

Ainsi il est précisé p. 53 du DOG § 3.2.4 - Les entrées de ville :

« ...()..

Le SCoT a identifié sur son territoire cinq entrées de villes qui devront prioritairement faire l'objet d'une requalification. Celles-ci sont situées sur les infrastructures qui reçoivent le plus de trafic en direction de Tarbes et Lourdes et qui présentent des faiblesses en termes de nuisance, de sécurité et de qualité architecturale, urbaine et paysagère.... ()... »,

et, p.53 du DOG 1er encart « Orientations applicables sur l'ensemble du territoire :

« Les communes concernées par les entrées de ville le long des infrastructures visées à l'article L111-1-4 1^{er} alinéa du code l'urbanisme (autoroutes, routes express, déviations, routes à grande circulation) définiront dans leur documents d'urbanisme les règles permettant la mise en valeur de ces sites en prenant en compte les nuisances et la sécurité.

Ces règles porteront notamment sur :

- *La gestion des franges, la qualité architecturale, urbanistique et paysagère : alignement du bâti, réhabilitation des façades qui le justifient, plantations, cônes de vues,*
- *Gestion des différents modes de déplacements (piéton, vélo, transport en commun, voiture).*
- *L'organisation de la voirie : stationnement, aire de livraison, arrêt de transport en commun, piste cyclable, trottoir...*
- *La qualification de l'espace public, signalétique, éclairage public, mobilier urbain...*
- *Les enseignes commerciales et les panneaux publicitaires (à préciser dans les règlements d'urbanisme) »*

II. LE PERIMETRE DE L'ETUDE ET LES CONTRAINTES DU SITE

II-1 LOCALISATION ET DELIMITATION DE LA ZONE D'ETUDE

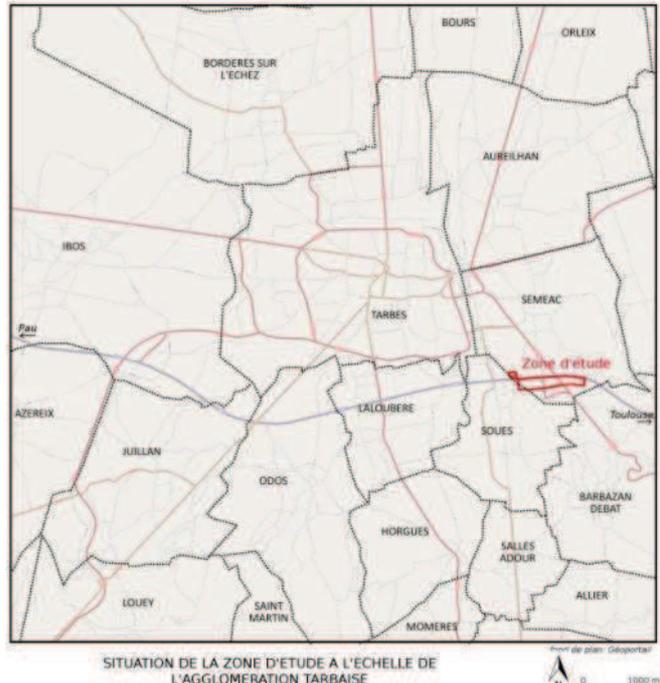
La Zone d'étude est située au Sud est de l'agglomération tarbaise, sur la commune de Séméac. Les terrains concernés bordent notamment l'A64, à proximité de l'échangeur n° 13 (Tarbes-est). Cette zone constitue aujourd'hui une « zone tampon » entre les terrains agricoles et les espaces urbanisés qui accueillent principalement des zones artisanales et des zones d'activités.



Vue aérienne du secteur d'études



Echangeur n°13 de l'A64



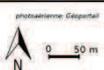
SITUATION DE LA ZONE D'ETUDE A L'ECHELLE DE L'AGGLOMERATION TARBAISE



- bâti pavillonnaire
- bâti de zone industrielle/artisanales
- équipement public
- bâti désaffecté, à démolir

- espace ouvert: culture du maïs, pâturage
- trame verte: boisements, haies, arbres isolés
- trame bleue: ruisseau et canaux de l'Alaric

- réseau viaire
- voie ferrée



ETAT DES LIEUX DE LA ZONE D'ETUDE ET DE SES ABORDS IMMEDIATS

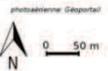
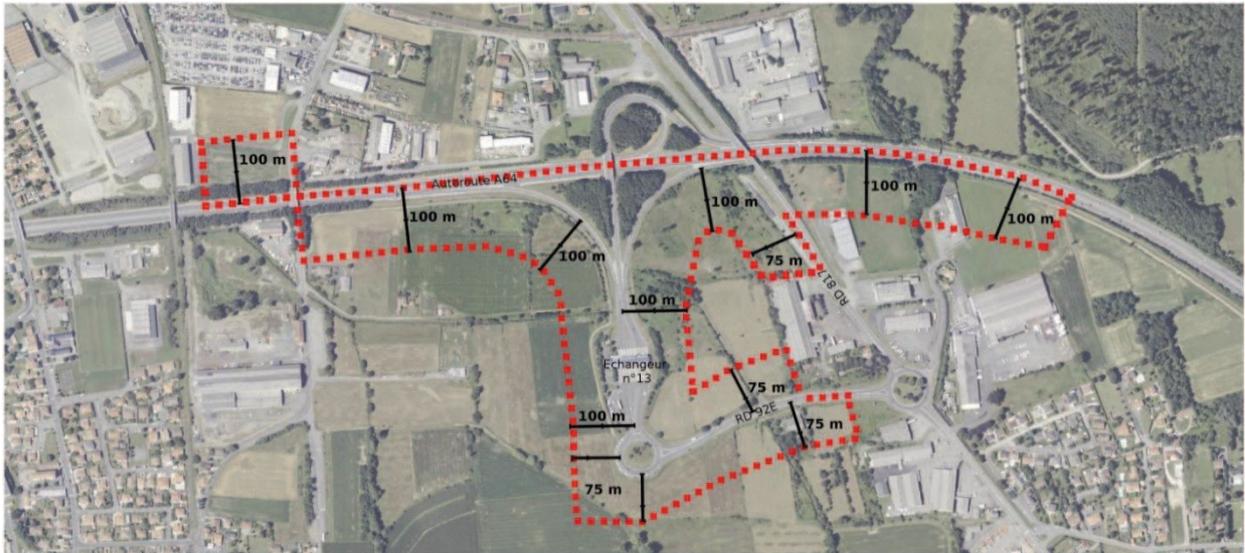
Commune de SÉMEAC

5

Etude spécifique au titre de l'art. L 111-1-4 du code de l'urbanisme, permettant l'urbanisation des zones situées en bordure de l'A64, de la RD 92E et de RD817 (voies classées à grande circulation)

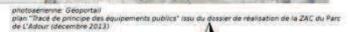
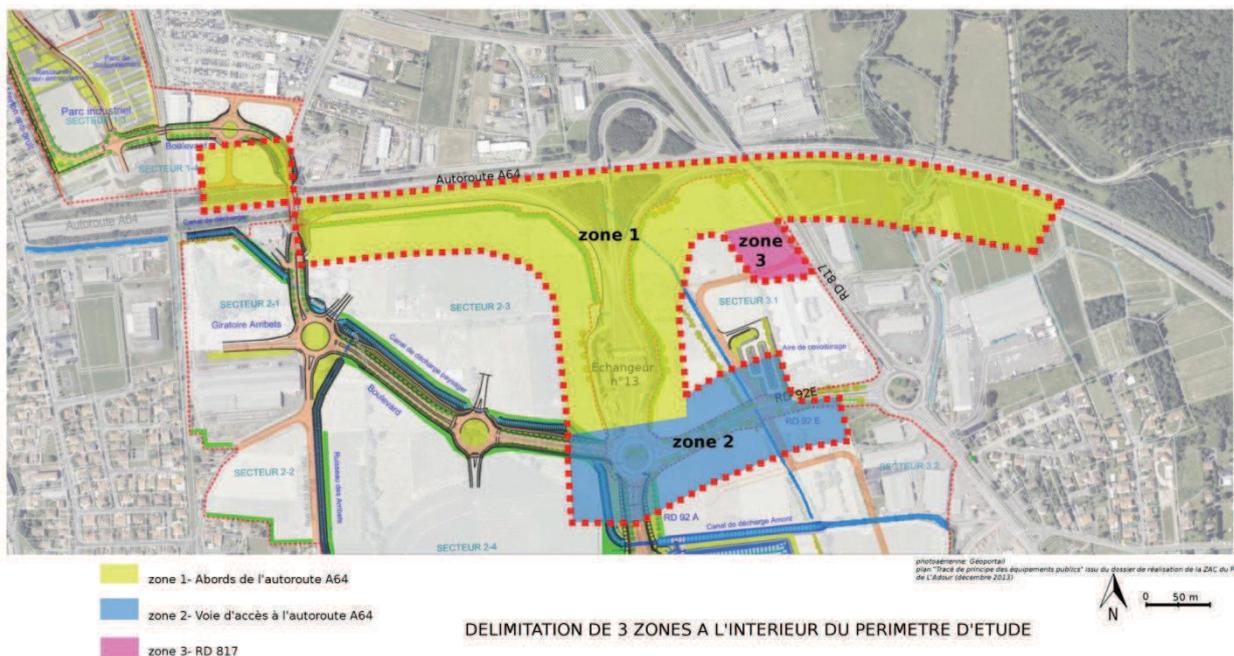
TERRITORI

II-2 LES BANDES INCONSTRUCTIBLES



PERIMETRE D'ETUDE A L'ECHELLE DE LA COMMUNE

Le périmètre de l'étude comprend **3 zones** que nous définissons en fonction du caractère de la voie bordée, puisque l'art L111-1-4 du code de l'urbanisme précise *« 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 »*.



DELIMITATION DE 3 ZONES A L'INTERIEUR DU PERIMETRE D'ETUDE

- zone 1- Abords de l'autoroute A64
- zone 2- Voie d'accès à l'autoroute A64
- zone 3- RD 817

6

Etude spécifique au titre de l'art. L 111-1-4 du code de l'urbanisme, permettant l'urbanisation des zones situées en bordure de l'A64, de la RD 92E et de RD817 (voies classées à grande circulation)

Commune de SEMEAC

TERRITORI

II-3 LE TRAFIC ROUTIER ET LE BRUIT DES INFRASTRUCTURES TERRESTRES

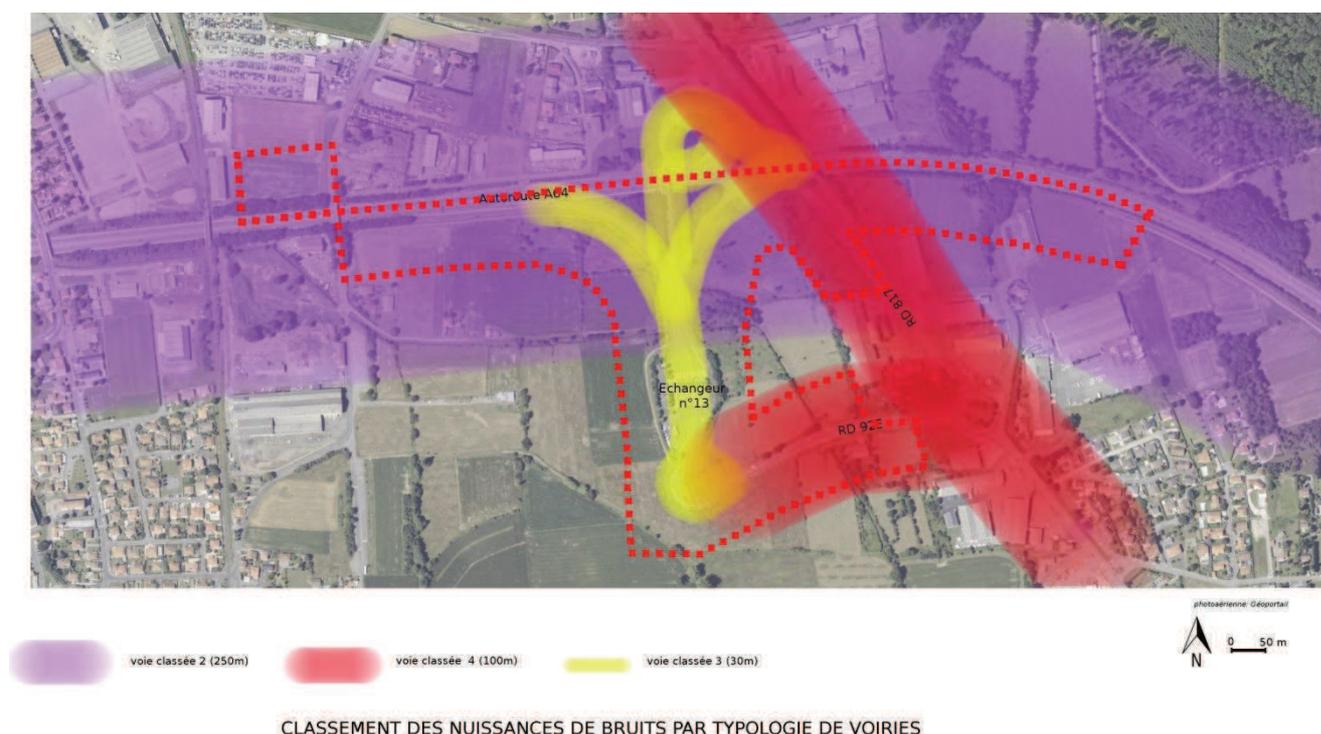
Le secteur est particulièrement soumis aux nuisances sonores liées principalement à la circulation routière (A64 et l'échangeur, RD817, RD92E et le futur boulevard des Pyrénées).

La zone d'étude concerne plusieurs flux dont les principaux ont été évalués :

- Le trafic autoroutier sur l'A64 est de l'ordre de 18000 véhicules/jour
- Le trafic sur la RD817 est évalué 7000 véhicules/ jour.

Selon leur destination, les différents projets d'aménagement de la zone d'étude prennent en compte les nuisances qu'elles soient sonores ou visuelles. Ainsi, les bâtiments qui s'implanteront aux abords des axes de circulation, doivent répondre aux exigences d'isolement acoustique inscrites dans l'arrêté préfectoral bruit N° 2012046-0011 du 15 février 2012

Pour rappel, l'A 64 est classée en catégorie 2 (bande de 250m de part et d'autre de la voie) tandis que la RD 92 E (tronçon situé entre le péage et giratoire A 64) et la RD 817 sont classées en catégorie 4 (bande de 100m) et l'échangeur est classé en catégorie 3 (bande de 30m).



II.4 LE PPRN

Une partie de la commune de Séméac est soumise au Plan de Prévention des Risques Naturels et prévisibles (PPRN) approuvé par arrêté préfectoral du 03 mars 2003, ce dernier actuellement en cours de révision, impacte de différentes manières la zone d'étude :

- en délimitant des zones blanches (sur l'ensemble de la commune) qui ne sont pas directement exposées aux risques naturels prévisibles hormis le risque sismique où aucune occupation ou utilisation du sol n'y est interdite au titre du PPRN.

III. ANALYSE PAYSAGERE

III.1 LES ELEMENTS STRUCTURANTS DU PAYSAGE

- **La plaine de Tarbes**

L'ensemble de la zone étudiée est située dans la plaine de l'Adour et au pied des coteaux boisés qui dominent la plaine. Depuis la partie haute des collines, le tracé de l'A64, réalisé sur la sortie d'un talweg, permet aux automobilistes de bénéficier d'une vue plongeante sur l'agglomération tarbaise.

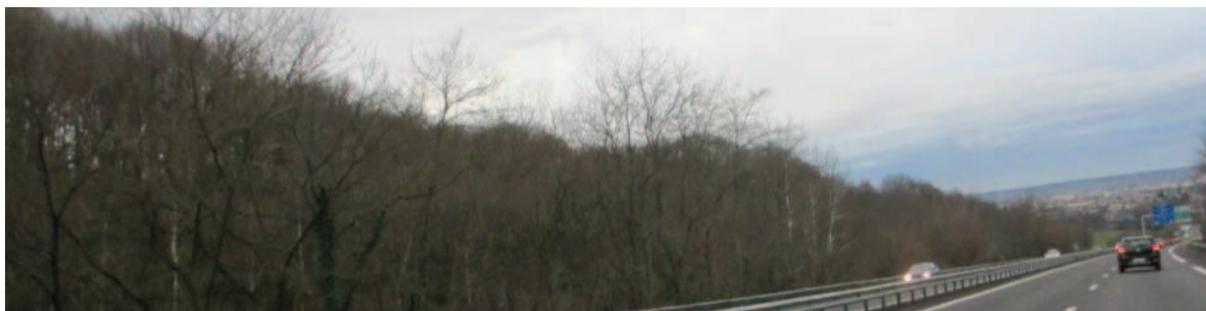


Photo 1- Vue de la plaine de Tarbes depuis l'A 64.

- **la trame bâtie**

L'agglomération tarbaise s'étale largement entre et le long de l'Adour et l'Echez. Tarbes concentre en son centre, le bâti le plus dense, tandis que les communes de la couronne, dont Séméac, se sont développées sur la base d'un tissu pavillonnaire caractérisé par sa faible densité.



Photo 2- Le site de l'Alstom



Photo 3 & 4- La voie ferrée et ses abords (ci-dessus) La zone Lasgarrenes (ci-dessous)



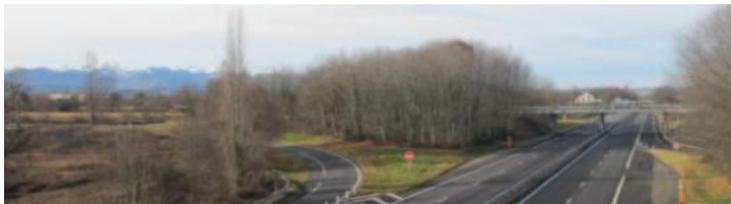
Le paysage de la périphérie de l'agglomération tarbaise, est très marqué par les bâtiments industriels et artisanaux

Implantés le long des axes majeurs, à la périphérie de l'agglomération, les bâtiments industriels et artisanaux, bordent les axes de circulation majeurs (route de Toulouse, d'Auch, Bordeaux, Pau), lorsqu'ils ne sont pas regroupés en zone d'activité. Classée « zone à risque » dans le PPRN, le site, bien que situé proche de la zone agglomérée, est peu bâti. Ca et là, persistent encore quelques bâtiments en ruine et des hangars à usage agricole.



Photos 5 & 6 Bâtiments désaffectés destinés à la démolition et construction de fortune

Le diffuseur autoroutier avec le pont et le péage constituent des éléments structurants du site tout comme les voies ferrées, avec d'abord, la ligne Toulouse-Tarbes qui longe l'A64 pour entrer dans la ville de Tarbes et l'axe Bagnères-Tarbes, qui traverse l'A64 aux abords du site Alstom et qui n'est plus utilisée.



Photos 7 & 8 Les infrastructures liées au diffuseur autoroutier (pont, péages, voies)

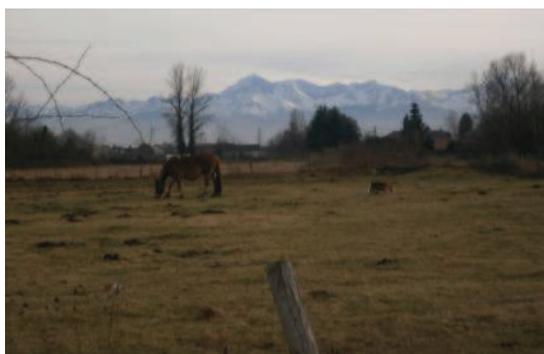
- **Le réseau hydraulique**

On peut distinguer, en fond de plaine, les tracés parallèles des rivières Adour et de l'Echez, tandis que canal de l'Alaric contourne l'agglomération tarbaise par l'est, avant de traverser la commune de Séméac. Le réseau de petits canaux est d'autant plus perceptible dans le paysage qu'une ripisylve s'y est développée.



Photos 9, 10 & 11 Le canal de l'Alaric est présent sur l'ensemble du territoire d'étude

- **La trame agricole et végétale**



Photos 12 & 13- Les prairies pour l'élevage (ci-dessus chevaux) et des champs cultivés (maïs)

La plaine offre peu d'espaces boisés et du fait de la qualité agronomique des sols (terrasses alluviales), l'activité agricole reste fortement présente. Si les surfaces cultivées sont principalement occupées par la culture des céréales (et majoritairement le maïs), on note l'importance de prairies destinées à l'alimentation du bétail.



Photos 14 & 15- Les parcelles agricoles sont bordées de haies et d'arbustes de hautes tiges.

Le paysage offre une vue d'ensemble désordonnée de taillis et de haies de bordures traduisant le morcellement du parcellaire agricole et le maillage de chemins privés.

- **Les vues lointaines : Les Pyrénées et les coteaux**

La plaine de Tarbes bénéficie au sud d'un large panorama sur la chaîne centrale des Pyrénées et du Piémont.

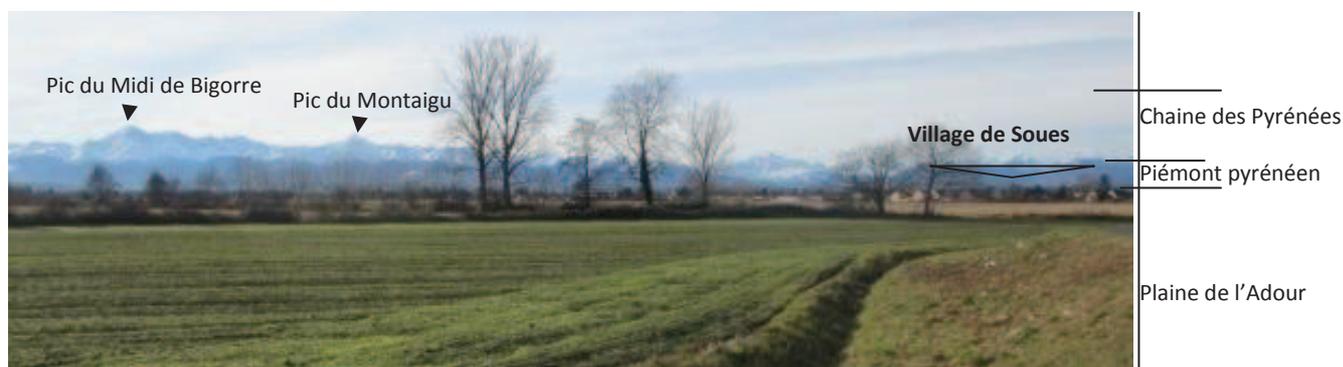


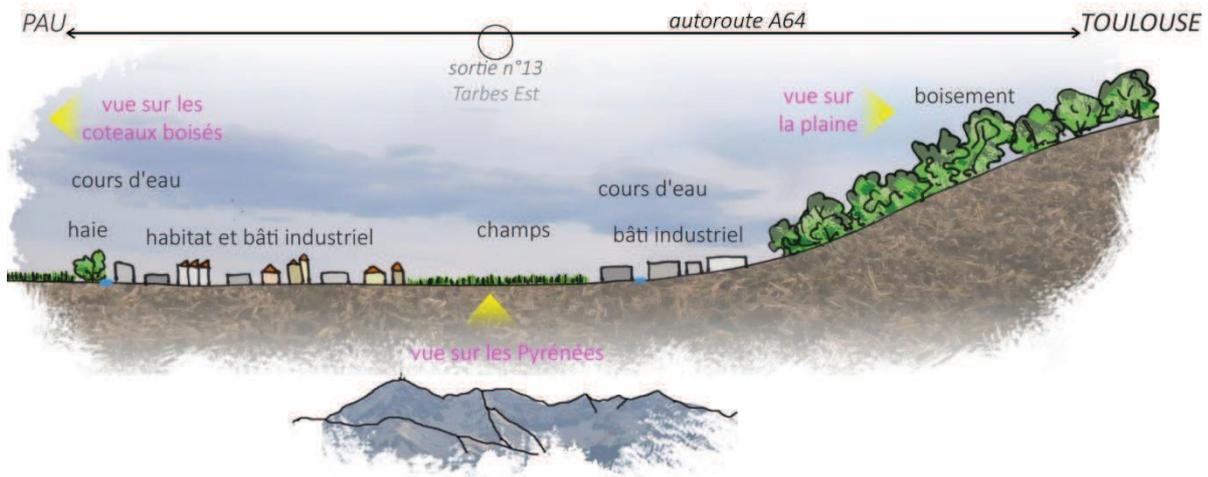
Photo 16-

A l'est, l'horizon moins remarquable, est limité par des coteaux boisés (bois de la Barthe – Séméac et le bois du Rébiscou – commune de Barbazan)



Photo 17-

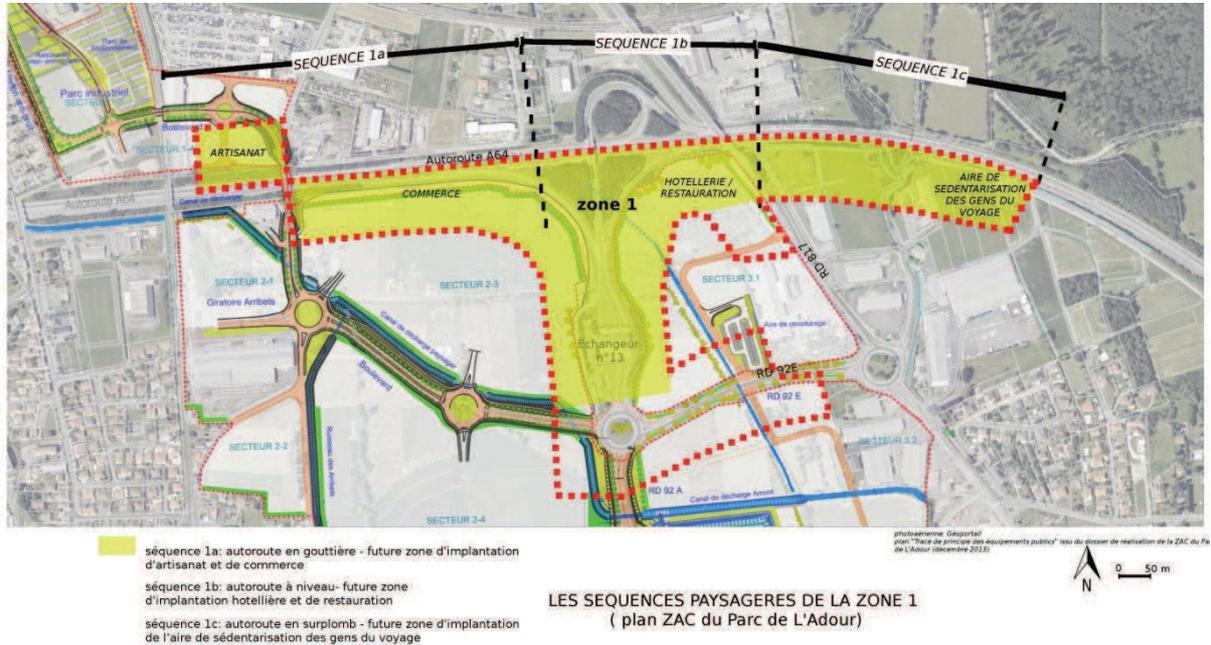
- **Synthèse des éléments structurants**



III.2 PERCEPTION & AMBIANCE INTERNE

- **Zone 1 : l'Autoroute A64**

La zone 1 concerne les terrains aujourd'hui non urbanisés situés en bordure de l'A64, cette portion représente environ 1,4km. La planimétrie de la rampe sur la portion considérée conduit à définir 3 séquences différentes telles que définies sur le schéma ci après.

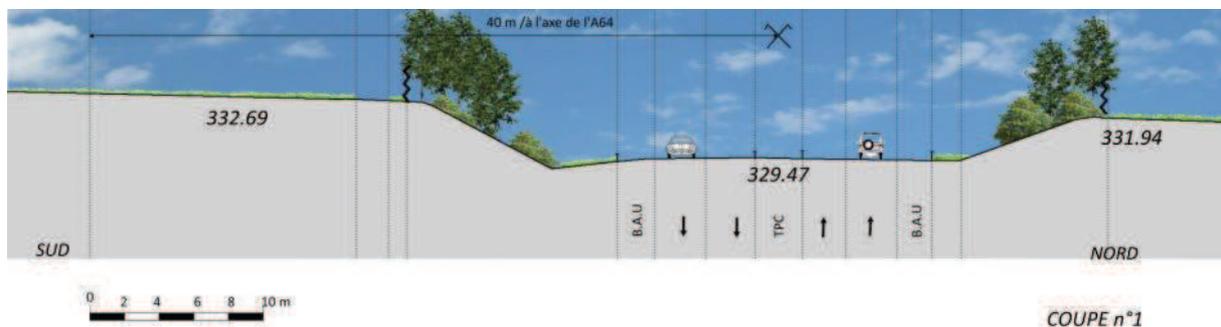


- **Séquence 1a : tronçon d'autoroute en gouttière.**

Sur la partie ouest, l'autoroute est construite en tranchée, la voie de roulement est située en dessous du terrain naturel, avec $-5,5\text{m}$ du TN au droit du franchissement de la voie ferrée Tarbes-Bagnères de Bigorre.



Photo 18-



Sur ce tronçon, la voie est bordée de talus hauts plantés d'arbustes qui amplifient l'effet « tunnel ». Les vues latérales sont bornées sans aucune ouverture sur les paysages alentours.



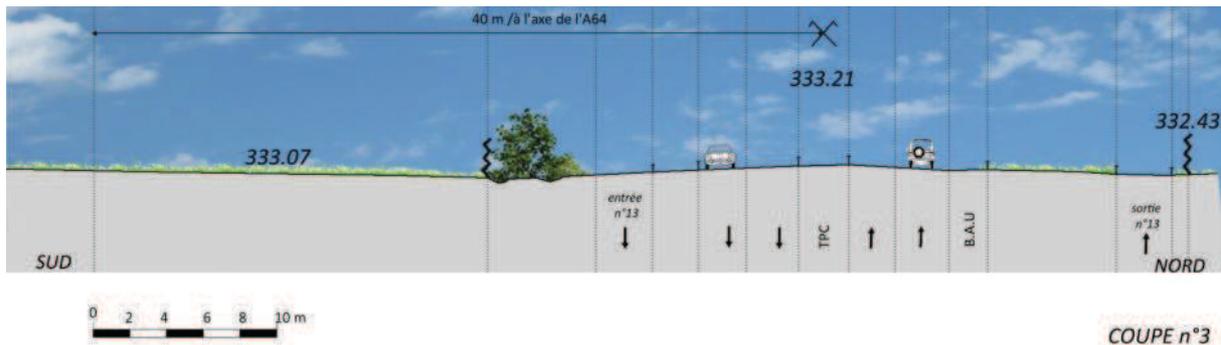
Photo 19-

○ **Séquence 1b : tronçon d'autoroute au niveau de l'échangeur n°13 et aire de péage**

La partie centrale de la portion d'autoroute étudiée comprend le système d'échangeur (diffuseur complet « en trompette » de type 1) vers le réseau routier ouvert. Le niveau fini de la chaussée varie à plus ou moins 0,50m du terrain naturel



Photo 7-



COUPE n°3

A ce niveau, le paysage est largement ouvert sur la chaîne des Pyrénées, même si un certain nombre d'éléments font obstacle à un panorama complet (bâtiment du péage, taillis ci et là disséminés, talus). Mais c'est depuis le pont qui enjambe l'autoroute (sortie depuis Toulouse) que la vue sur la chaîne est particulièrement superbe.



Photos 21 & 22

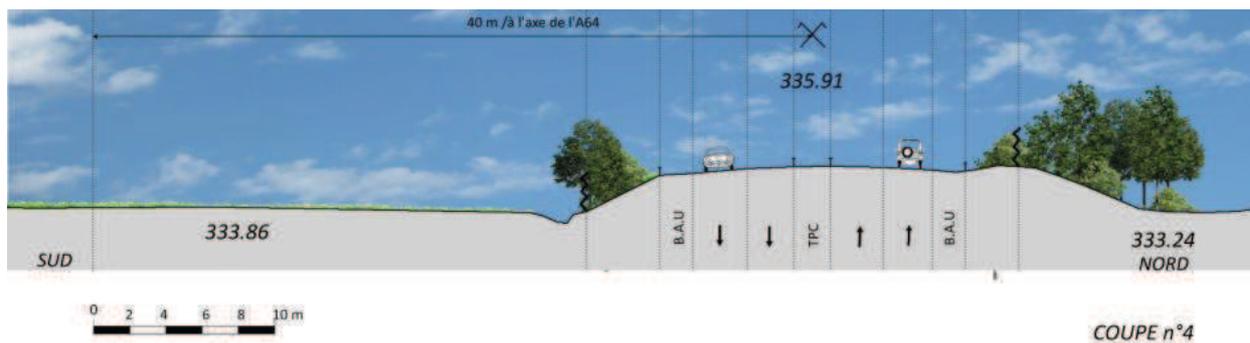
La voie de desserte de l'autoroute est la propriété de Vinci autoroute. Elle est bordée au sud par le rond point (propriété du Conseil Général) et au nord par l'autoroute. Les infrastructures liées au péage (bâtiments, barrière) constituent un obstacle sur toute la largeur de la chaussée.

○ **Séquence 1c : tronçon d'autoroute en surplomb.**

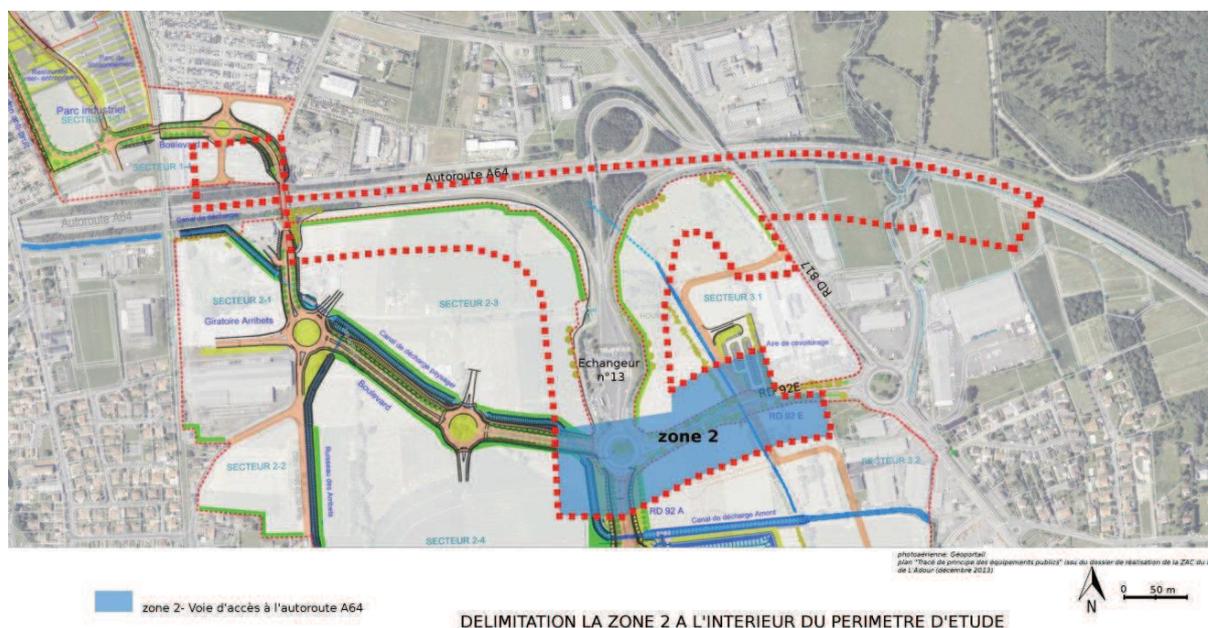
Située à l'extrême de la section étudiée, la dernière séquence concerne un terrain qui présente une façade de 105m sur l'autoroute. Le niveau de la chaussée, sur cette portion est situé à +1,5m du terrain naturel.



Photo 23-



Cette séquence constitue, tout au moins sur la partie autoroutière, la partie la plus intéressante des paysages. Venant de Toulouse, elle donne à voir au sud ouest, en vue lointaine, la silhouette de la chaîne pyrénéenne. Les bords de la voie sont plantés de bouquets d'arbustes de hautes tiges qui permettent d'une part, de définir un cône de vue privilégiant le paysage de la plaine avec l'agglomération tarbaise et d'autre part, d'ouvrir des fenêtres par interstices sur les terres agricoles situées en contrebas.



- **Zone 2 : La RD92 E**

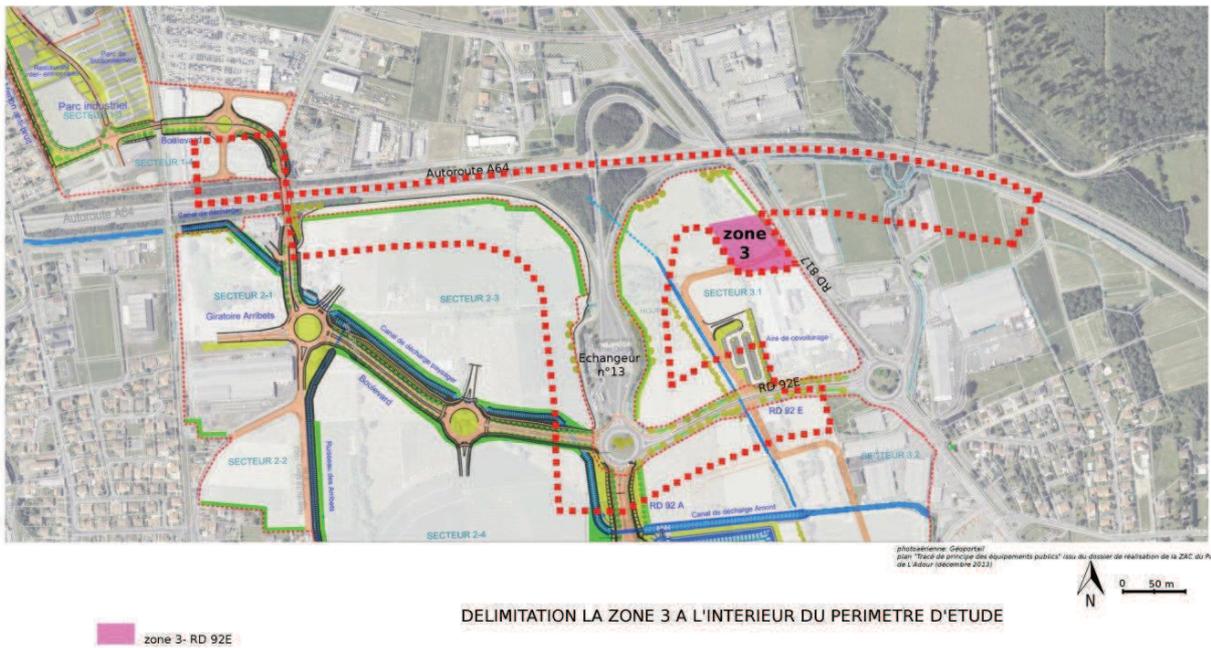
La RD 92E, constitue l'amorce du boulevard des Pyrénées qui doit traverser la ZAC du parc de l'Adour. Venant de l'autoroute, elle constitue une première perception de l'entrée de l'agglomération.

Sur l'ensemble de cette portion, la perspective sur le massif pyrénéen est remarquable car dégagée de tout obstacle.

La voie est bordée de part et d'autre par des fossés profonds. Les terrains situés à proximité du rond-point de la route de Toulouse sont construits et une aire de covoiturage a été implantée en bordure la voie sur la partie nord.



- **Zone 3 : La RD 817**



Une toute petite partie des terrains bordant l'avenue de Toulouse est concernée par l'étude.

Précisément, il s'agit d'une lanière située entre les anciens établissement Pomiès et l'emprise de l'A 64 et est parallèle au pont routier qui enjambe l'autoroute, le terrain est nettement visible depuis la voie.

A part la trace d'un chemin aménagé mais dont l'accès est interdit, le terrain aujourd'hui en friche, ne présente pas d'occupation particulière .



Photos 26 & 27-



IV. LES ENJEUX D'AMENAGEMENT ET LES OBJECTIFS PAYSAGERS

Localisée dans l'entrée sud-est de l'agglomération tarbaise, l'ensemble du secteur d'étude fait partie d'une des grandes opportunités d'aménagement de la communauté d'agglomération.

L'implantation de deux projets d'intérêt communautaire et définis comme prioritaires, pilotés par le Grand Tarbes sont à l'étude :

- la Zone d'Aménagement Concerté du Parc de l'Adour
- l'aire de sédentarisation des gens du voyage.

IV-1 LES PROJETS D'AMENAGEMENT :

- **La Zone d'Aménagement Concerté du Parc de l'Adour :**

D'une surface de 100 ha environ la Zone d'Aménagement Concerté du Parc de l'Adour se situe « à cheval » sur le territoire des communes de Séméac et Soues.

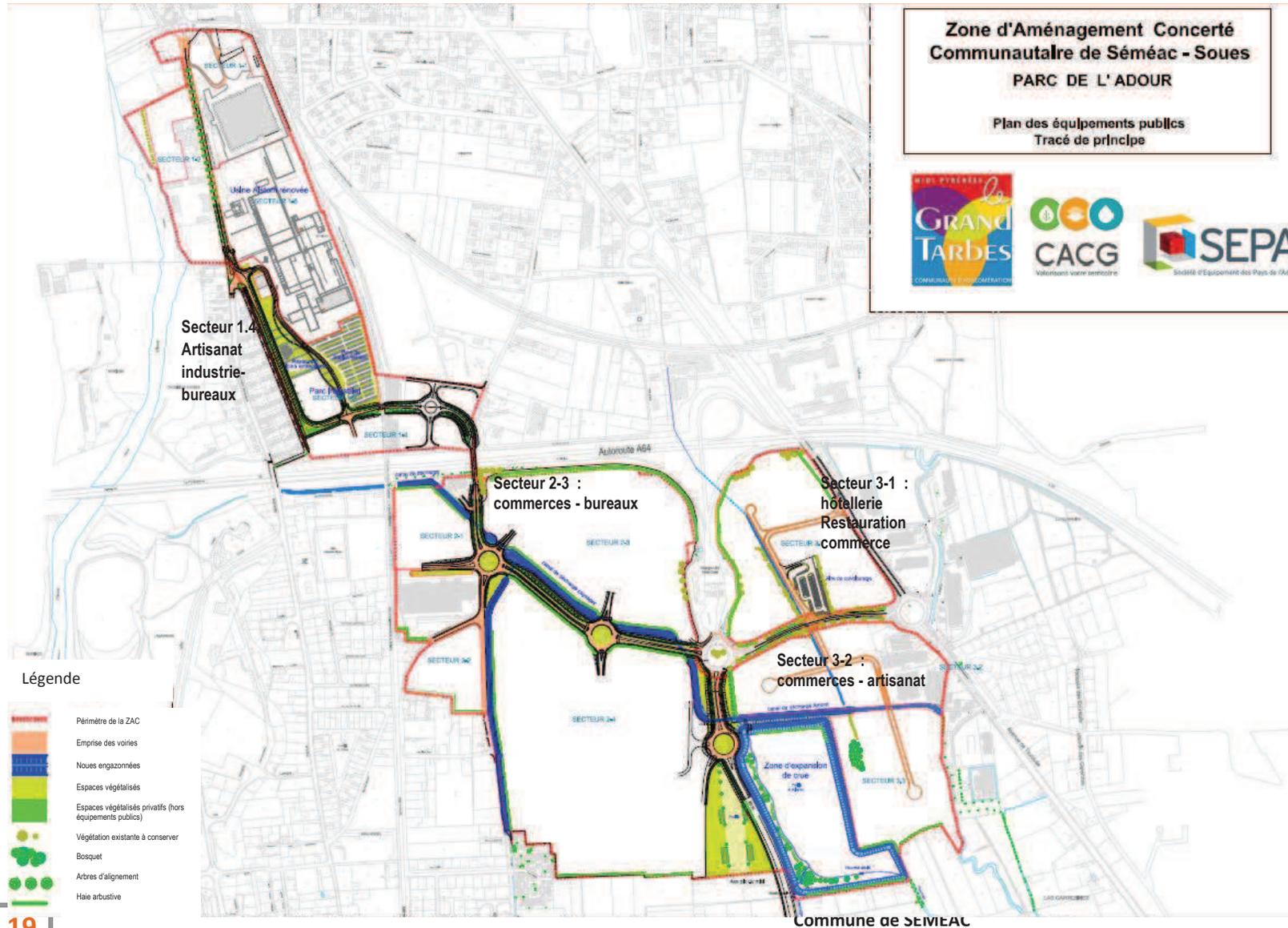


Inscrite depuis 2002 dans le schéma directeur de l'agglomération Tarbes-Lourdes, elle participe à l'affirmation des principaux axes stratégiques économiques retenus par la CAGT, permettant ainsi de (d) :

- accompagner la restructuration du site d'Alstom,
- créer une offre maîtrisée de terrain permettant l'accueil de nouvelles entreprises,
- créer une porte d'entrée urbaine sur l'agglomération tarbaise à partir de son entrée est.
- permettre un rééquilibrage de l'offre commerciale et économique à l'est de l'agglomération.

L'aménagement de la ZAC, comporte également la réalisation de la RD 92E (liaison entre le giratoire du péage et le site Alstom avec un pont au dessus de l'autoroute), cette nouvelle voie :

- facilitera la jonction entre le sud de l'A64 et le réseau routier tarbais,
- créera une liaison directe à Bagnères et à ses vallées sans transiter par les boulevards tarbais,
- favorisera la fluidité des connexions entre les communes situées au sud est de l'agglomération.



Le programme de la ZAC permettra la réalisation de bâtiments dont l'usage est différencié par secteur. Chaque secteur présentant un découpage par lots permettant de répondre à la demande des entreprises et commerces.

- Secteur 1-4 : artisanat, industrie, bureau ;
- Secteur 2-3 : commerce, bureaux ;
- Secteur 3-1 : hôtellerie, restauration, commerce ;
- Secteur 3-2 : commerce, artisanat ;

○ **L'aire de covoiturage publique :**

Implantée en secteur 3-1, l'aire de covoiturage est en service, le dossier de réalisation modifié de la ZAC du parc de l'Adour (décembre 2013) précise :

« ...l'aire de covoiturage, offrira une capacité de une capacité stationnements de 140 places environ. Elle sera ombragée et sécurisée par un éclairage adapté. ... ()...Elle sera desservie par les transports en commun de l'agglomération et les cheminements doux de la ZAC. Cet équipement renforce l'offre de déplacement alternative à la voiture solo et incitera aux pratiques d'éco mobilité »

○ **Eléments de synthèse de l'étude d'impact de la ZAC du Parc de l'Adour**

Les conclusions de l'étude d'impact réalisée en 2005 en vue de la création de ZAC du Parc de l'Adour précisaient, pour l'ensemble du site et ses environs immédiats:

«...

- Faune et Flore relativement banales en raison des aménagements présents et du type d'exploitation agricole,
- Ruisseau du Hournet, et pour partie de l'Alaric qui doivent faire « office » de référence (caractère varié et agréable, seuls cours d'eau pêchés dans le secteur) pour les réhabilitations des ruisseaux à venir,
- Relative complexité hydrographique, ... ().... »

Une révision de l'étude d'impact est aujourd'hui en cours pour satisfaire aux exigences des lois Grenelle I et II. D'ores et déjà, dans le cadre du volet biodiversité de relatif au DUP (Dossier d'Utilité Publique) de la création de la ZAC du Parc de l'Adour, des mesures compensatoires seront mises en œuvre, afin de minimiser la destruction de boisements.

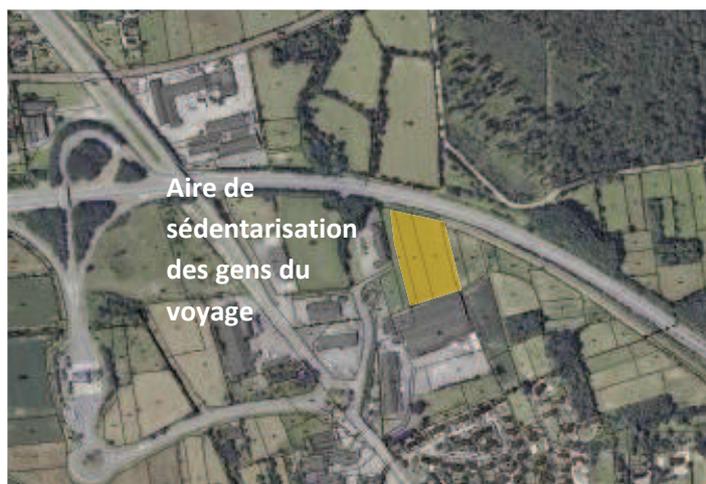
Ainsi, « ...des plantations de haies et de bosquets seront effectuées en périphérie du projet, l'objectif étant de reconstituer un rideau végétal continu :

- Reconstituer les habitats détruits lors de la phase chantier ;
- Reconstituer les habitats d'espèces animales ;
- Limiter le dérangement occasionné par la mise en service du projet.

Cette mesure sera bénéfique à l'ensemble des espèces, protégées ou non, en restaurant essentiellement une fonctionnalité biologique au milieu (effet de barrière, gîte, nourrissage, corridor de déplacement...)

La réalisation de plantation peut en outre prévenir l'installation d'essences exogènes invasives, susceptibles de venir supplanter les espèces végétales et habitats présents à proximité du projet »

- **L'aire de sédentarisation des gens du voyage :**



Ce projet satisfait pleinement aux orientations définies dans le schéma départemental des gens du voyage pour la période 2010-2015 et répond plus explicitement au programme d'actions arrêté dans le Programme Local de l'Habitat du Grand Tarbes (février 2013).

D'une surface de 13700 m² environ, le terrain repéré pour réaliser l'aire de sédentarisation est situé en bordure sud de l'autoroute en limite de la zone d'activité appelée « Lasgarennnes ».

Le projet consiste à réaliser un micro lotissement de logements adaptés, destinés à accueillir des familles ou des groupes familiaux issus des gens du voyage et entrés dans un processus de sédentarisation.

Ce programme limité à une dizaine d'habitations (50 à 70m² de plancher chacune) qui repose sur un parcours résidentiel souple favorise une insertion durable des familles grâce à un accompagnement social adapté.

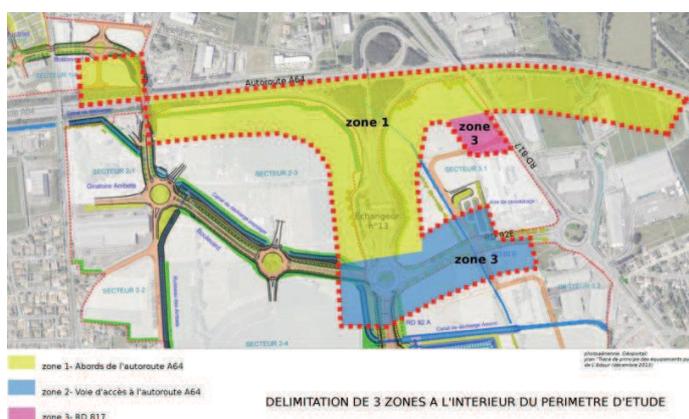
IV. 2 REDUCTION DE LA BANDE INCONSTRUCTIBLE

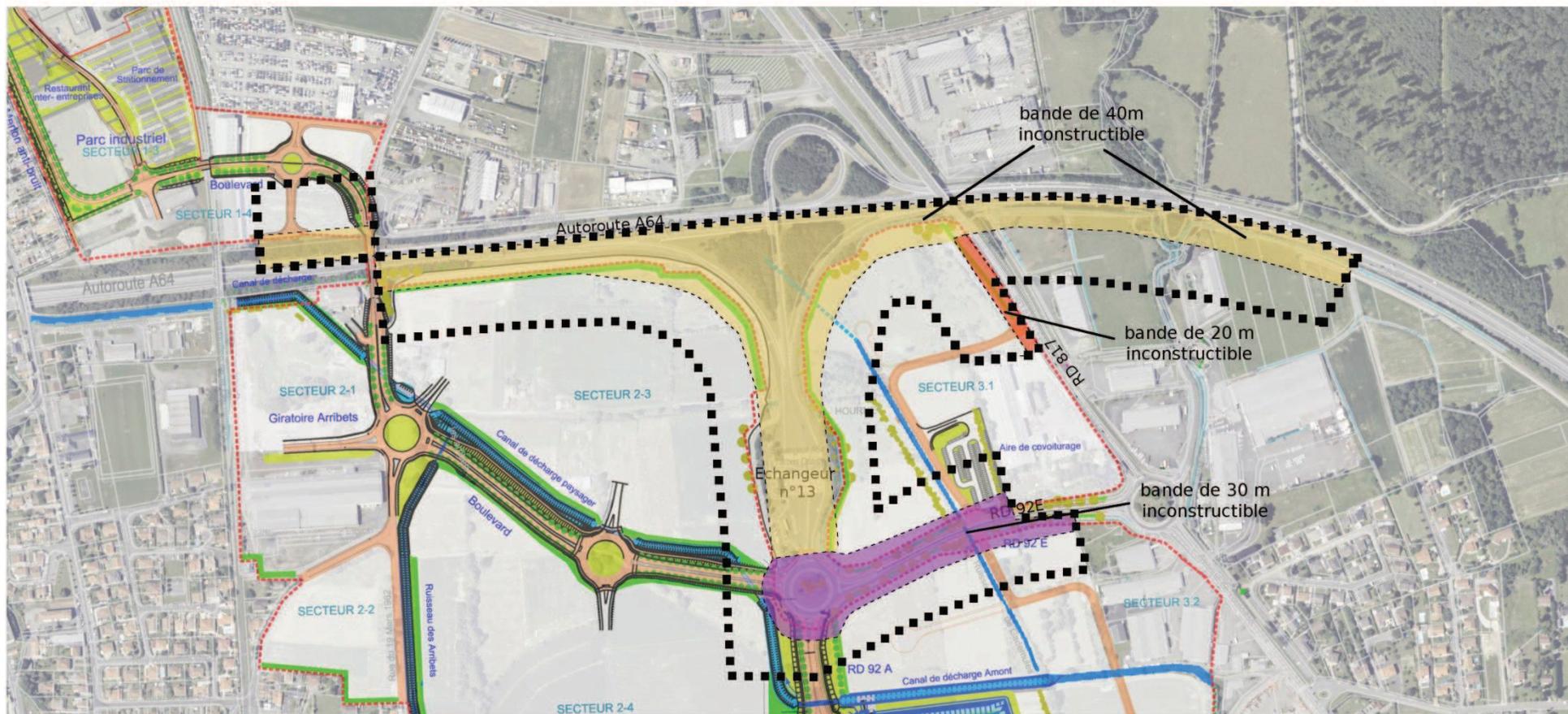
(cf. carte p. suivante)

Au regard de l'intérêt des projets mis en œuvre, la réduction de l'emprise de la bande inconstructible (telle définie par l'art. L 111-1-4 du code de l'urbanisme) est justifiée.

Il s'agit d'une part, d'optimiser l'occupation du sol en limitant l'espace résiduel et d'autre part de valoriser l'entrée d'agglomération en maîtrisant une qualité paysagère globale par le traitement de l'ensemble de la bande inconstructible.

- Pour **la zone 1** (terrains non urbanisés situés en bordure de l'autoroute A 64) la bande inconstructible passerait de 100 m à **40 m**.
- Concernant **la zone 2**, la bande inconstructible est de 75 m à partir de l'axe de voie, cette bande pourra, pour les besoins du projet être ramenée à **30 m**.
- Sur **la zone 3** : pour le terrain situé en bordure la RD817, la bande inconstructible est limitée à **20 m**





photoaérienne: Géoportail
 plan "Tracé de principe des équipements publics" issu du dossier de réalisation de la ZAC du Parc de L'Adour (décembre 2013)



BANDE D'INCONSTRUCTIBILITE RAMENEE A 40M, A 30M ou A 20M

Etude spécifique au titre de l'art. L 111-1-4 du code de l'urbanisme, permettant l'urbanisation des zones situées en bordure de l'A64, de la RD 92E et de RD817 (voies classées à grande circulation)

IV. 3 LES ENJEUX LIES AUX FUTURS AMENAGEMENTS

(cf. carte p. suivante)

Avec la mise en place de mesures compensatoires liées à la ZAC sur de nombreuses zones de l'étude, trois zones apparaissent comme des espaces à enjeux où des prescriptions complémentaires vont pouvoir être formulées afin de réduire la bande d'inconstructibilité dans des conditions satisfaisantes. Ces prescriptions vont à la fois servir les vues lointaines sur la chaîne des Pyrénées et les vues proches liées aux paysages des futurs équipements de la ZAC. Par ailleurs, il s'agira de maintenir et renforcer les continuités écologiques liées aux mesures compensatoires de la ZAC pour garantir des corridors écologiques. Enfin, dans le but d'optimiser le confort des zones d'habitat, des mesures acoustiques sont prescrites sur l'aire de sédentarisation des gens du voyage, (les aménagements prendront en compte les prescriptions du PPRN).

L'ensemble de ces mesures sera décrit précisément Chapitre VI du présent document afin d'être opposable à toute autorisation d'urbanisme.

V. APPLICATION DE L'ARTICLE L111-1-4 DU CODE DE L'URBANISME

V.1 LA PRISE EN COMPTE DES NUISANCES SONORES

Le secteur est particulièrement soumis aux nuisances sonores liées principalement à la circulation routière (A64, RD 817, RD92E).

Selon leur destination, les bâtiments implantés aux abords des axes, devront répondre aux exigences d'isolement acoustique standardisés. L'enveloppe des bâtiments sera conçue de manière à ce que les niveaux sonores dans les différents types de locaux soient compatibles avec les enjeux environnementaux et la réglementation en vigueur. Il sera fait référence aux arrêtés préfectoraux relatifs au classement acoustique des infrastructures routières et à l'isolement acoustique des bâtiments implantés sur des secteurs impactés par le bruit.

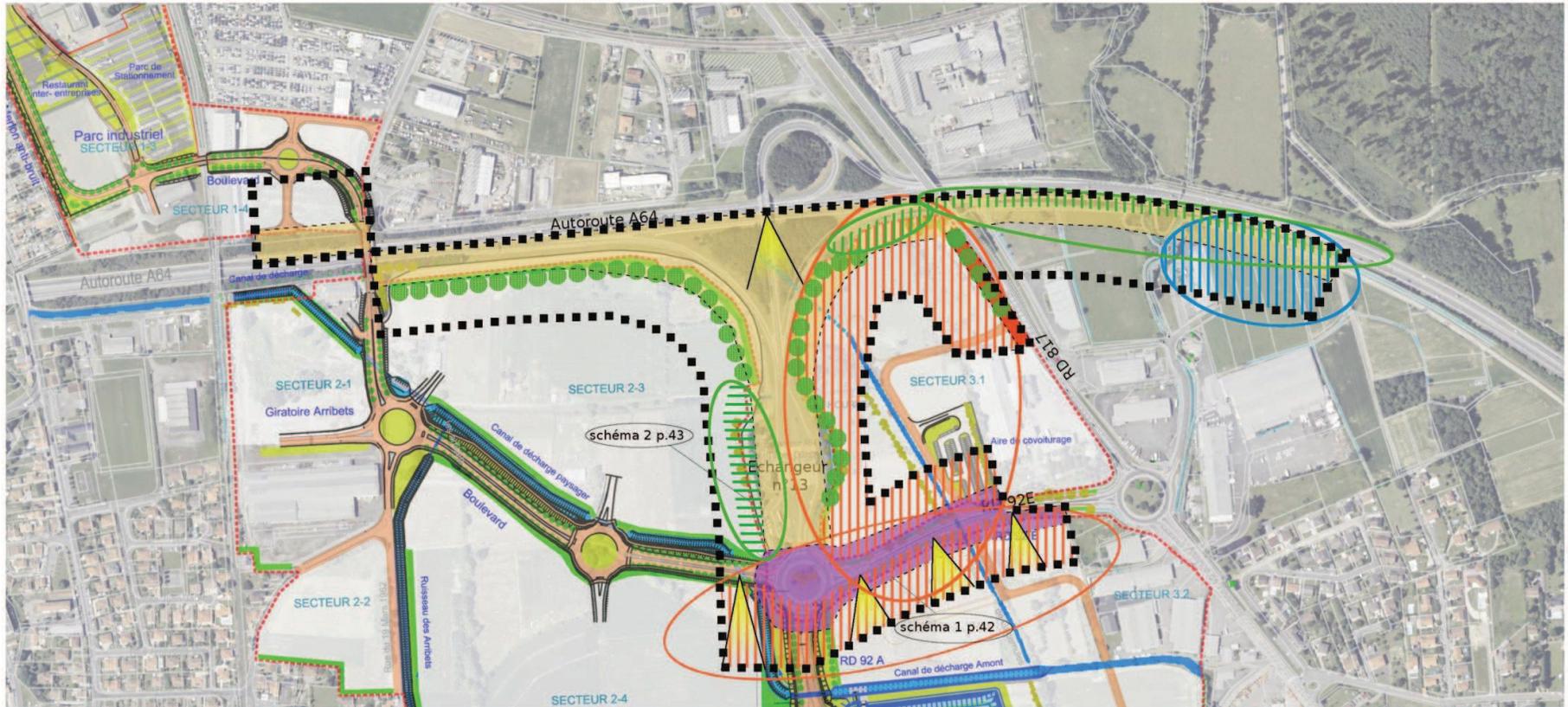
- **Des aménagements particuliers sont préconisés pour 2 secteurs :**

- **Aire de sédentarisation des gens du voyage**

Bien que situé en contrebas de l'autoroute, le terrain sera aménagé de manière à réduire sensiblement le niveau sonore des espaces extérieurs (à titre indicatif, un mur anti-bruit ou/et merlon pourront être construits).

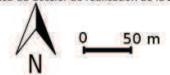
- **Hôtels et restauration**

Selon la destination des immeubles implantés sur le secteur 3-1 de la ZAC du Parc de l'Adour, des aménagements seront mis en œuvre le long de la bretelle d'accès afin de limiter le bruit lié au trafic.



-  mesures compensatoires liées à la ZAC du Parc de l'Adour: reconstitution de haies bocagères
-  vues lointaines (chaîne pyrénéenne) à préserver: transparence dans l'implantation du bâti et du végétal, effet de porte
-  vues proches à soigner: traitement particulier des aires de stockage, des stationnements, des clôtures, des plantations (cf prescriptions VI)
-  traitement acoustique adapté au règlement du PPRN et de la future aire de sédentarisation des gens du voyage
-  continuité écologique à créer, à renforcer et/ou à préserver en conformité avec le règlement du PPRN (cf composition haie bocagère de la ZAC)
-  bande de 30 m inconstructible
-  bande de 40m inconstructible
-  bande de 20 m inconstructible

photoaérienne: Géoportail
 plan "Tracé de principe des équipements publics" issu du dossier de réalisation de la ZAC du Parc de l'Adour (décembre 2013)



CARTOGRAPHIE DES ZONES A ENJEUX

24

Etude spécifique au titre de l'art. L 111-1-4 du code de l'urbanisme, permettant l'urbanisation des zones situées en bordure de l'A64, de la RD 92E et de RD817 (voies classées à grande circulation)

TERRITÒRI

V.2 LA PRISE EN COMPTE DE LA SECURITE

La réalisation des projets ne pose pas de problème en terme de sécurité routière.

- **L'axe et les dessertes de l'A64** restent inchangés, aucun accès supplémentaire n'est prévu, la sécurité des flux routiers sur l'axe de l'A64 et sur ses accès n'est pas remise en cause.

- **La RD 817 (avenue François Mitterrand)**

Entrée de ville historique, cette voie prendra, avec l'aménagement de la ZAC, un aspect plus urbain, notamment avec des équipements qui favoriseront le lien avec les centres urbains de l'agglomération (sortie de voie secondaire, matérialisation de cheminements piétonniers et d'une piste cyclable).

- **La RD 92 E (Avenue des Pyrénées)**

La fonction de cette voie s'est résumée jusqu'alors à une fonction de desserte de l'autoroute. Avec le projet de la ZAC, la RD 92E va devenir un boulevard urbain, qui permettra à la fois la desserte de la zone commerciale et de ses îlots et le transit qui permettra le désengorgement de l'avenue F. Mitterrand à Séméac.

Le tronçon entre le rond point de la RD 817 et le giratoire de l'autoroute dessert 2 îlots situés de part et d'autre de la voie. La notice descriptive des équipements publics de la ZAC du Parc précise :

« ... le transit y est privilégié. Un seul accès par lot est possible et les seuls mouvements autorisés sont des tourne à droite, ils n'entraînent pratiquement aucune perturbations sur les mouvements directs. Les mouvements de tourne-à-gauche sont reportés sur les carrefours giratoires où ils sont effectués dans les meilleures conditions de sécurité et de confort. Par précaution, un séparateur physique interdira les pratiques illicites. »

En même temps, la totalité du boulevard sera longé par un réseau voies dédiées (piste cyclables) et de trottoirs permettant une circulation protégée des piétons et des cyclistes. A noter que l'ensemble du réseau doux vient se raccorder à l'itinéraire du trait Vert ainsi qu'au réseau de pistes cyclables existant sur l'agglomération.

V. 3 LA PRISE EN COMPTE DE LA QUALITE ARCHITECTURALE ET URBAINE

Le site en l'état actuel, ne présente pas d'intérêt architectural ou urbain particulier, cependant, la définition du projet urbain et architectural de qualité, notamment pour la ZAC du Parc de l'Adour, constituera un critère essentiel dans la perception et la représentation de l'agglomération tarbaise par :

- La création d'un front urbain homogène en vis-à-vis de l'autoroute et des voies d'entrées de l'agglomération permettant d'affirmer la vocation économique de la zone tout en préservant les vues sur les espaces naturels et le panorama sur la chaîne pyrénéenne.
- La préservation de « fenêtres sur les Pyrénées » en veillant à l'implantation générale des bâtiments.
- La production de bâtiments aux volumes simples à l'architecture soignée qui prenne en compte les enjeux de l'entreprise (les exigences de l'activité de chaque entité économique, la communication, l'attractivité) et les intérêts du paysage commun (cohérence de l'ensemble de la ZAC, équilibre avec l'environnement, continuité paysagère)

- Le soin particulier apporté à l'aménagement des aires de stationnement (végétalisation) et au traitement des façades arrière.

Par ailleurs, l'aire de sédentarisation, conçue comme un petit lotissement, est constituée d'unités d'habitation identiques et de petite taille.

V. 4 L'INTEGRATION PAYSAGERE

D'un point de vue paysager, le site est globalement d'une qualité inégale. Il résulte d'un abandon progressif de l'agriculture, ainsi l'ouverture à l'urbanisation va permettre de reconstruire le paysage autour d'une fonction urbaine et économique.

La bande inconstructible (40m le long des voies autoroutières et 30m pour la RD 92E et 20m pour la RD 817) permet d'aménager des ambiances paysagères qui puissent mettre en scène les bâtiments aux formes imposantes, tout en maintenant un lien avec les espaces naturels environnants et internes à la zone (protection des ruisseaux).

La notice descriptive du programme des équipements publics de la ZAC du Parc de l'Adour est précise quant à la définition des espaces plantés qui s'articulent autour de 2 éléments majeurs : le paysagement du boulevard des Pyrénées et le traitement du cône de vue (extrait du dossier de réalisation juillet 2006) :

« ... le boulevard représente l'épine dorsale des aménagements paysagers de la ZAC. Il est l'élément central d'où devront partir les aménagements paysagés des espaces privés.... ()... la sensibilité de l'aménagement sera apporté par une alternance de massifs arbustifs et de bandes engazonnées. La hauteur de ces massifs ne devra dépasser 1,20m, afin de garantir la sécurité.... ()...L'association des arbres d'alignement et des massifs arbustifs sera valorisée par l'accompagnement de la bande engazonnée de 15m de large dans les parcelles privées.

...()...

L'objectif de l'aménagement paysager du cône de vision orienté vers la chaîne des Pyrénées, est de créer une composition paysagère axée sur le Pic du midi... »

- Le choix des essences

Les plantations prescrites (haies, bosquets, massifs,..) dans le cadre de la présente étude seront réalisées en complément ou en continuité des plantations mises en œuvre dans le cadre des mesures compensatoires pour les espaces compris dans la ZAC. Concernant les secteurs hors ZAC, il est recommandé de suivre les mêmes principes de conception des espaces paysagers tant dans le type que dans la forme des plantations, de manière à maintenir une homogénéité dans le paysage

Le descriptif relatif aux compléments du volet biodiversité de l'étude d'impact de la ZAC du Parc de l'Adour doit préciser un quantitatif et un qualitatif des espèces à planter en compensation de la destruction de boisements et d'habitats.

Ainsi, on préfère des essences locales de type Aubépine (*crataegus monogyma*), Cornouiller (*cornus sanguinea*), Troène (*ligustrum vulgare*), Prunelier (*prunus spinosa*), Fusain (*euonymus europaeus*), Buis (*buxus sempervirens*), Cognassier (*chaenomeles japonica*) ou Noisetier (*corylus avellana*) pour les arbustes composant les taillis ou les haies. Pour la composition des bosquets avec présence d'arbres, les Sorbier des oiseleurs (*sorbus aucuparia*), Chêne (*quercus robur* ou *quercus petraea*), Frêne (*fraxinus exelsior*), Aulne (*alnus glutinosa*), Saule (*salix alba*), Noyer (*juglans regia*) ou Orme (*ulmus laevis*) seront privilégiés.

VI. TRADUCTION REGLEMENTAIRE DES NOUVELLES REGLES D'IMPLANTATION

Dans cette traduction réglementaire, ne sont repris que les articles sur lesquels des compléments prescriptifs sont apportés au PLU en vigueur.

Il est précisé que si la réduction de la bande inconstructible permet de réduire la distance d'implantation des bâtiments par rapport à la voie publique (40 m, 30m et 20m), les prescriptions édictées dans le présent document s'appliquent sur l'emprise de la bande inconstructible initiale avant étude (100 m aux abords de l'autoroute et 75m pour les RD).

VI.1 ZONE AUiZ1



VI.1 –1 Enjeux

Il s'agit de garantir la qualité paysagère du site par la qualité des aménagements de manière à ce que les clôtures ne constituent pas des écrans opaques mono spécifiques et que les aires de stationnement puissent participer à la diversité paysagère.

VI.1-2 Prescriptions émises au titre de l'art L.111-1-4 du CU

Art.11- Aspect extérieur

Les bâtiments annexes (stockage/locaux poubelles, ...) doivent être intégrés aux volumes principaux.

Les clôtures seront prioritairement constituées de haies bocagères.

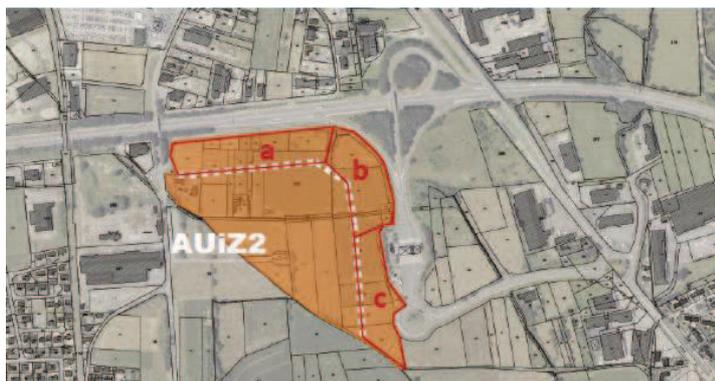
Art .12- Stationnement

Les parkings seront constitués de bandes arbustives continues incluant des arbres d'ombrage entre 2 rangées de stationnement (cf. exemples p. 36 & 37 annexes)

Art. 13 Espaces libres et plantations

Les aires de stockages seront non visibles ou feront l'objet d'un traitement paysager permettant de limiter l'impact visuel.

VI. 2 ZONE AUiZ2



VI.2-1 Enjeux

Afin de préserver l'intégralité du panorama sur la chaîne des Pyrénées et notamment la vue depuis le pont, il s'agit de guider la vue sur la chaîne des Pyrénées (vues lointaines) et garantir la qualité paysagère sur l'ensemble de la zone par des aménagements spécifiques avec une attention particulière pour le secteur c situé à l'ouest de l'échangeur.

VI.2-2 Prescriptions émises au titre de l'article L.111-1-4 du CU

AU TITRE DE LA QUALITE ARCHITECTURALE ET URBAINE

Art.1- occupations et utilisations des sols interdites

Secteur c

Les prescriptions ci après spécifiées s'appliqueront uniquement sur la bande verte définie sur le croquis en annexe p 39

Afin de préserver la vue sur les Pyrénées, seront interdits sur cette zone, tout bâtiment, équipement et aire de stockage et d'exposition.

Art.11- Aspect extérieur

Secteurs a et b

Les bâtiments annexes (stockage/locaux poubelles, ...) doivent être intégrés aux volumes principaux.

Les clôtures seront constituées de haies bocagères avec ou sans grillage de sécurité en doublement – cf. cahier des charges de la ZAC.

Art.12- Stationnement

Secteur c

Cette zone sera prioritairement dédiée au stationnement de véhicules.

AU TITRE DE LA PRESERVATION DES PAYSAGES

Art.13- Espaces libres et plantations

Secteur c

Les prescriptions ci après spécifiées s'appliqueront uniquement sur la bande verte définie sur le croquis en annexe p 39.

Sur la limite Est de la parcelle et afin d'assurer une continuité écologique tout en préservant les vues lointaines, il sera planté une haie mixte composée d'arbustes champêtres (buis, troène, prunelier, cognassier...) à faible développement (max 1.20m).

De plus, 25% de l'aire concernée sera constituée de surfaces perméables végétalisées sous formes d'enherbement.

Les arbres d'ombrage et les bosquets arborés sont permis à condition d'être isolés. (cf. exemples d'aménagement en annexes. p.36/37 et palette végétale précisée p. 26)

VI. 3 ZONE AUZ4



VI.3- 1 Enjeux

2 secteurs à enjeux sont à considérer sur cette zone (cf. carte enjeux p. 24 du présent document), Ces espaces sont visibles depuis le pont de la RD 817 qui enjambe l'autoroute, et les voies de circulation (RD92E et A64)

Secteurs a & b

L'architecture du bâti et du paysage doit permettre une transparence interne à l'îlot de manière à dégager des ouvertures vers les paysages proches. Par ailleurs, il est important qu'une partie de ces aménagements contribuent à assurer une protection sonore des usagers et particulièrement des espaces extérieurs des bâtiments à vocation hôtelière.

Secteur c :

Afin de préserver la vue la plus large possible sur la chaîne des Pyrénées, il s'agira avant tout de réaliser des aménagements paysagers qui mettent en scène le bâti mais qui n'occulent pas les vues lointaines.

L'ensemble des aménagements paysagers participera aux corridors écologiques, les essences et les formes choisies seront en harmonie avec les réalisations de l'ensemble de la ZAC.

VI.3-2 Prescriptions émises au titre de l'art L.111-1-4 du CU

AU TITRE DES NUISANCES SONORES

Secteur a (espaces en limite de l'A64)

Le constructeur mettra en œuvre la protection acoustique qu'il jugera nécessaire au confort de l'utilisation des espaces extérieurs.

AU TITRE DE LA QUALITE ARCHITECTURALE ET URBAINE

Art 6- implantation des constructions par rapport aux voies et aux emprises publiques

Secteur c.

Le front de façades parallèles à la voie RD92E sera discontinu de manière à aménager des vues lointaines (le linéaire continu de façade sera de 70 m maximum.)

Art 7- implantation par rapport aux limites séparatives

Secteur c.

Les constructions et installations doivent être implantées à, au moins 10 m de distance des limites séparatives latérales.

Art.8- Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété.

Secteurs a & b

L'implantation des bâtiments entre eux doit permettre une transparence sur les espaces internes à la zone et l'ouverture sur des vues lointaines. Les séquences bâties seront discontinues dans leurs alignements et leurs volumes.

Secteur c.

Afin d'aménager les fenêtres sur la chaîne des Pyrénées, les constructions et installations situées sur une même propriété doivent être implantées à 20 m minimum les unes des autres.

Art.11- Aspect extérieur

Secteurs a & b

Concernant les clôtures, qu'elles soient sur voies ou en limites séparatives celles-ci seront, soit végétales (haies vives d'essence variées -5 essences à minima) avec ou sans doublement d'un grillage classique ou, minérales sous forme de gabions ou, en acier stylisé (panneaux barreaudés. cf. exemples d'aménagement en annexes p.36/37 et palette végétale précisée p. 26)

Secteur c (cf. schéma 1 en annexe p 38).

Afin de permettre une transparence maximum, les clôtures sur voies seront en acier stylisé (panneaux barreaudés) ou minérales (muret ou gabions h<à 60 cm).
Les clôtures séparatives seront, soit végétales en doublement ou non d'un grillage classique (haies vives d'essence variées -5 essences à minima) cf. exemples d'aménagement en annexes p.36/37 palette végétale précisée p. 26
Les aires de stockage ne seront pas visibles depuis les voies de circulation, seules les aires d'exposition sont admises.

Art.12- Stationnement

Secteurs a & b

Les aires de stationnement et aires de stockage sont autorisées à condition de recevoir un traitement paysager tel que décrit § suivant.
Des bandes arbustives continues seront aménagées, incluant des arbres d'ombrage entre 2 rangées de stationnement. cf. exemples d'aménagement en annexes p.36/37 et palette végétale précisée p. 26

AU TITRE DE LA PRESERVATION DES PAYSAGES

Art.13- Espaces libres et plantations.

Secteur a

En bordure de l'A64 (schéma p. 24), dans le but de consolider les corridors écologiques prévus dans le projet de ZAC et en complément des mesures compensatoires liées à la ZAC, des haies champêtres mixtes seront plantées (cf. palette végétale p. 26)

Secteur c.

Les prescriptions ci-dessous s'appliquent exclusivement sur une bande de 15 m cf. croquis en annexe p 38

A partir de la limite de parcelle, sur une bande de 15m, 25 % de la surface sera constituée de surfaces perméables végétalisées sous formes de massifs arbustifs et de plantes vivaces (hauteur maxi 60 cm) ainsi que de l'engazonnement.

Les arbres d'ombrage et les bosquets arborés sont permis à condition d'être isolés. (cf. exemples d'aménagement en annexes. p. 36/37 et palette végétale précisée p. 26).

VI. 4 – ZONE U1



VI.4-1 Enjeux

Les aménagements réalisés sur cette zone seront réalisés en cohérence avec le traitement paysager des aménagements alentours en insistant sur la continuité du corridor écologique. Il s'agira également de préserver la Trame verte et bleue constituée par la ripisylve de l'Alaric et ses canaux.

VI.4-2 Prescriptions émises au titre de l'art L.111-1-4 du CU

AU TITRE DE LA QUALITE ARCHITECTURALE ET URBAINE

Art.11- Aspect extérieur

Les bâtiments seront orientés nord-sud les volumes et formes se feront dans la continuité de l'existant.

AU TITRE DE LA PRESERVATION DU PAYSAGE

Art.2- Occupation et utilisation des sols soumises à des conditions particulières

Les constructions sont autorisées à conditions qu'elles soient implantées à au moins 15 m du bord du canal de l'Alaric.

Art.13- Espaces libres et plantations

Visible depuis le pont, il conviendra de maintenir, sur l'aménagement de ces terrains, une unité paysagère par le choix des plantations par la mise en œuvre, à minima, d'une haie bocagère parallèle de la clôture de l'autoroute (cf. palette végétale précisée p. 26).

VI. 5- ZONE AUa



VI.5- 1 Enjeux

Il est important au regard de la destination de cette zone, de tendre vers un niveau de protection sonore permettant d'assurer une qualité de vie sur les espaces extérieurs des habitations. L'intégration paysagère du lotissement, notamment la nature des essences utilisées, sera cohérente et dans la continuité des aménagements paysagers de la ZAC du parc de l'Adour

VI.5-2 Prescriptions émises au titre de l'art L.111-1-4 du CU

AU TITRE DES NUISANCES SONORES

Des protections acoustiques nécessaires au confort de l'utilisation des espaces extérieurs seront mises en œuvre.

AU TITRE DE LA PRESERVATION DES PAYSAGES

Art.13-: Espaces libres et plantations

Le terrain étant visible depuis l'autoroute, une dizaine d'arbres de haute tige et d'essence locale devront être plantés sur le terrain.

Il sera prévu de planter, à minima et en parallèle de la clôture de l'autoroute, une haie bocagère (cf. palette végétale précisée p. 26)

VII. CONCLUSION

Le projet présenté dans la présente étude et intégrant des règles d'urbanisme dérogeant aux dispositions de l'article L.111-1-4 du Code de l'Urbanisme, justifie de la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et du paysage. Ainsi, les dispositions concernant l'implantation des constructions aux abords des voies à grande circulation prévues à cet article, sont désormais définies par le présent document annexé au document d'urbanisme en vigueur.

VIII. ANNEXES

Annexe 1 : prises de vues.....	p. 35
Annexe 2 : exemples d'aménagement (photos).....	p. 36
Annexe 3 : Schéma 1 - (coupe de principe) Zone AUiZ4 secteur c.....	p. 38
Annexe 4 : Schéma 2 - Zone AUiZ2 secteur c	p. 39

Annexe 1

Prises de vues



35

Etude spécifique au titre de l'art. L 111-1-4 du code de l'urbanisme, permettant l'urbanisation des zones situées en bordure de l'A64, de la RD 92E et de RD817 (voies classées à grande circulation)

Commune de SEMEAC

TERRITÒRI

Annexe 2

Exemples d'aménagement :



Photo 1-Agropole Agen



Photo 2- Mandre les Roses.



Photo 3-Parking paysager université Rennes 2



Photo 4-Parking centre commercial Albi



Photo 5- Parking centre commercial Albi



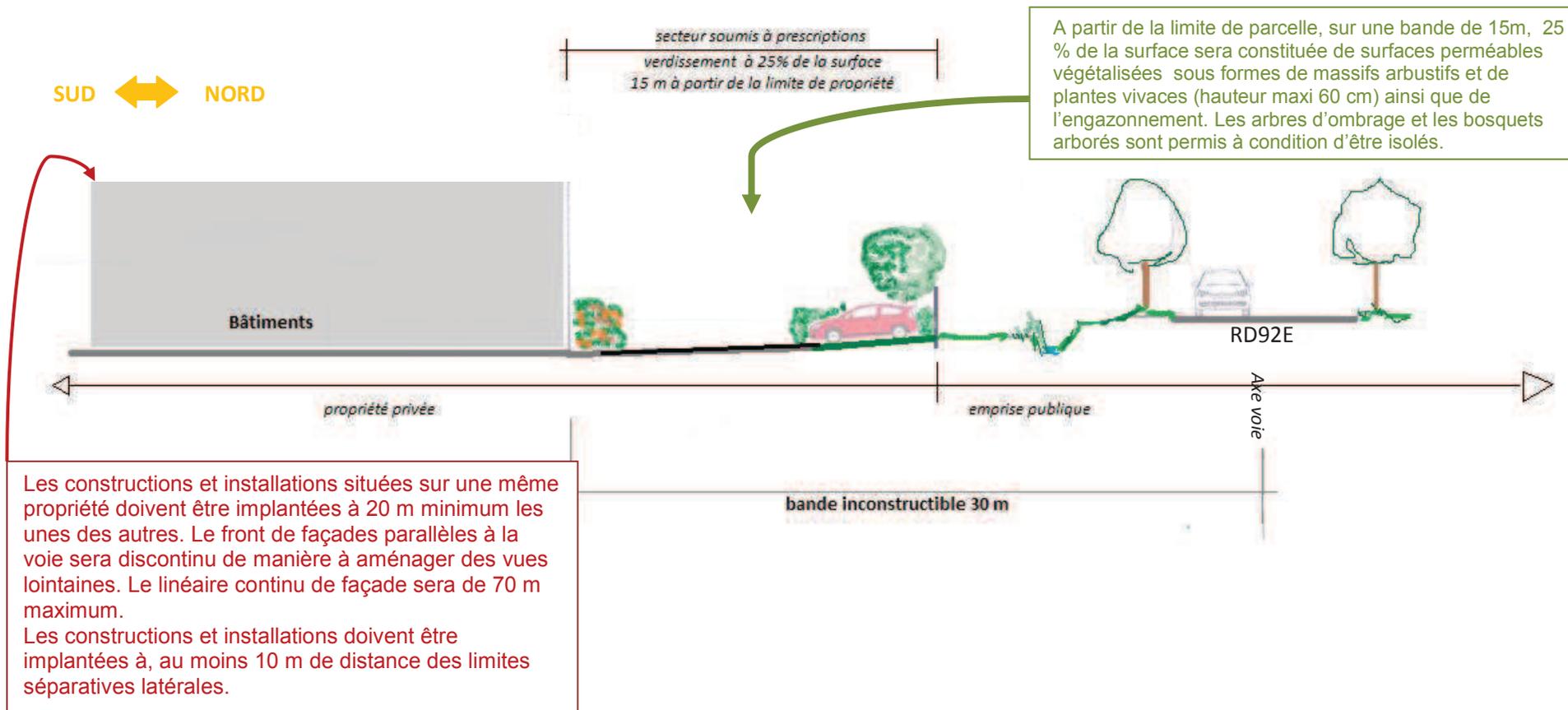
Photo 6- Parking Labège-innopôle



Photos 7,8 et 9 exemples de clôtures ouvragées et transparentes

Annexe 4

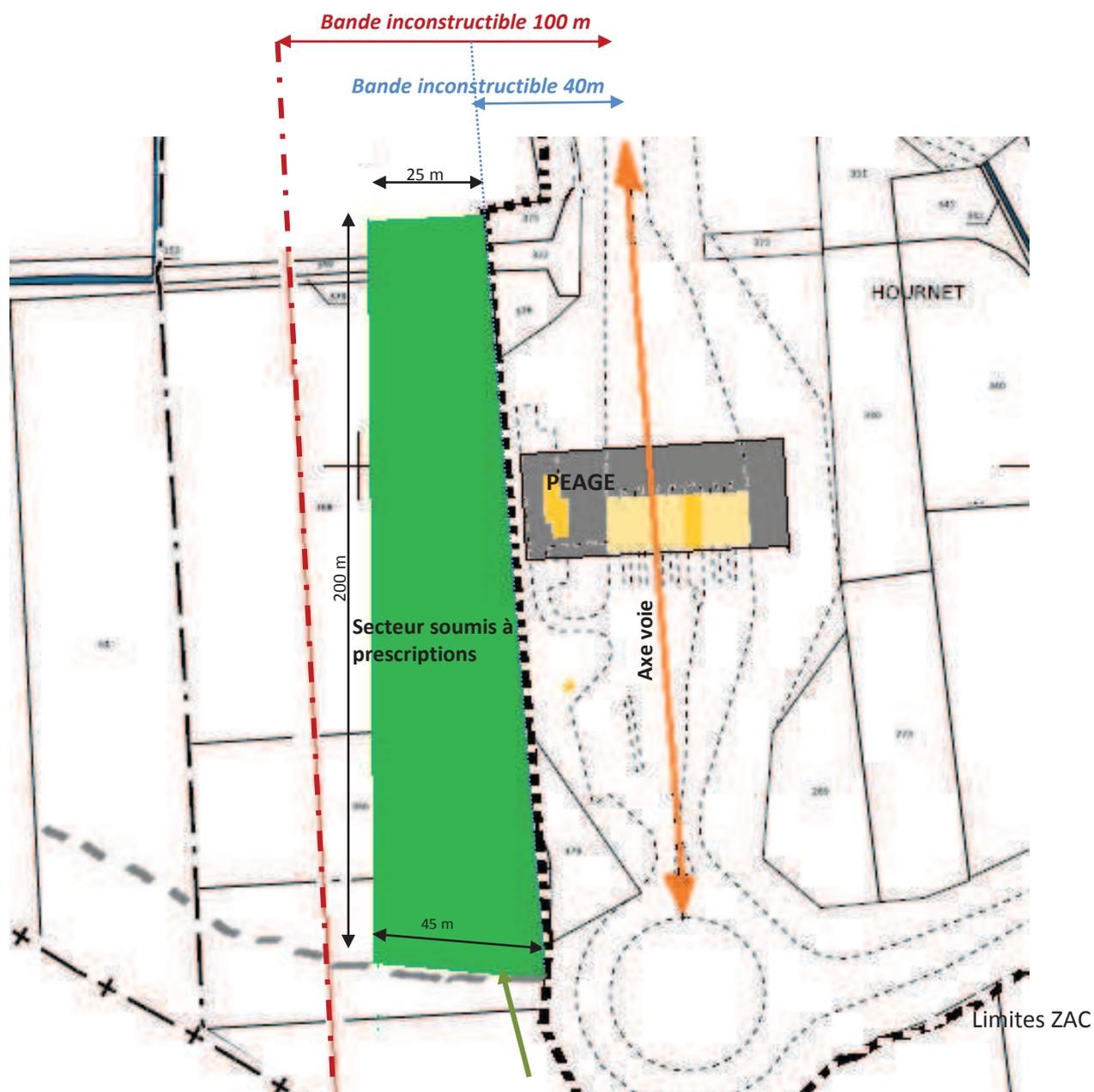
Schéma 1 : Coupe de principe sur zone AUiZ 4, secteur c - secteur à enjeux /sud de la RD92E



Annexe 5

Schéma 2 : Zone AUi22, secteur c - niveau péage – secteur à enjeux

éch 1/2500è



Afin de préserver la vue sur les Pyrénées, cette zone sera exempte de tout bâtiment, équipement ou entreposage pouvant constituer un écran visuel.
Cette zone sera prioritairement dédiée au stationnement de véhicules.
Dans le but d'assurer une continuité écologique tout en préservant les vues lointaines, il sera planté une haie mixte composée d'arbustes champêtres (buis, troène, prunelier, cognassier...) à faible développement (max 1.20m) .
De plus, 25% de l'aire concernée sera constituée de surfaces perméables végétalisées sous formes d'enherbement.
Les arbres d'ombrage et les bosquets arborés sont permis à condition d'être isolés

Éléments de paysage à protéger ou à mettre en valeur au titre de
l'article L.123-1-5 7° du Code de l'Urbanisme



Dispositions réglementaires

① Dispositions applicables à l'édifice existant et repéré ci-dessus :

- ▶ L'édifice sera conservé dans l'état. Les restaurations, agrandissements ou surélévations des édifices devront respecter le caractère architectural originel de la construction.
- ▶ Les matériaux utilisés dans le cadre des aménagements éventuels devront s'harmoniser avec le caractère naturel et pittoresque du site : les aménagements d'architecture contemporaine originale sont possibles dans la mesure où ils contribuent à mettre en valeur les édifices.

② Prescriptions supplémentaires applicables aux constructions et aménagements nouveaux autorisés aux articles 1 et 2 du règlement de la zone correspondante :

- ▶ Une même construction devra faire preuve d'une même unité d'aspect.
- ▶ Seront proscrits :
 - Les matériaux ou procédés de mise en œuvre visant à imiter d'autres matériaux.
 - Les matériaux de caractère précaire.
 - Les mises en œuvre en contradiction manifeste avec les règles de l'art de construire.
- ▶ Les aménagements d'accès au public (escalier, cheminements) devront respecter le caractère naturel originel du site.

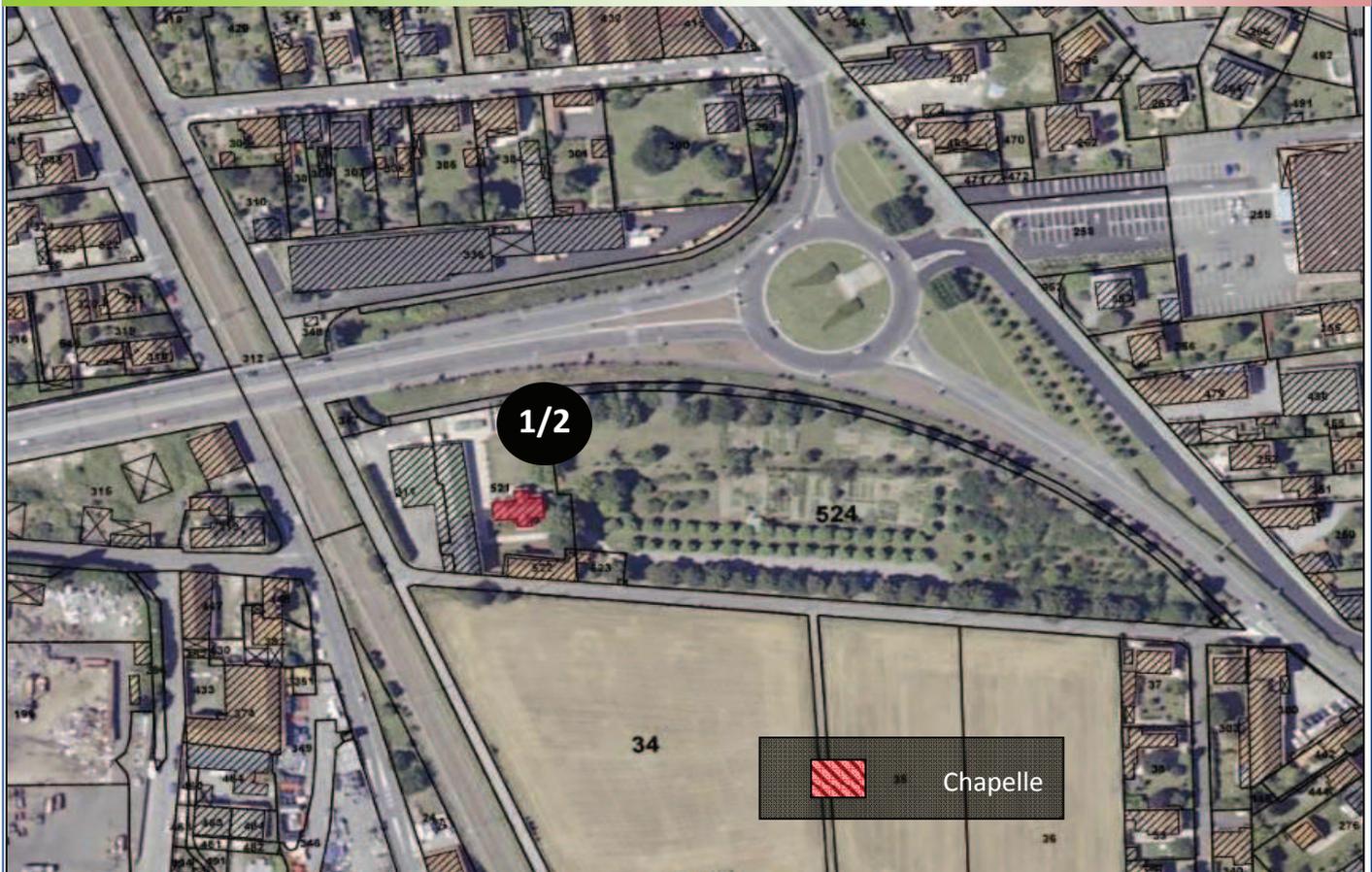
Intérêt

Historique : Ce moulin a été construit en 1840. Un groupe de paysans de Sarrouilles a été autorisé par ordonnance royale à construire ce moulin à eau afin de remplacer les moulins à vent. Il a fonctionné jusqu'en 2004.

Intérêt :

- Architectural
- Paysager
- Touristique
- Historique
- Patrimonial
- Environnemental





Dispositions réglementaires

① Dispositions applicables à l'édifice existant et repéré ci-dessus :

- ▶ L'édifice sera conservé dans l'état. Les restaurations, agrandissements ou surélévations des édifices devront respecter le caractère architectural originel de la construction.
- ▶ Les matériaux utilisés dans le cadre des aménagements éventuels devront s'harmoniser avec le caractère naturel et pittoresque du site : les aménagements d'architecture contemporaine originale sont possibles dans la mesure où ils contribuent à mettre en valeur les édifices.

② Prescriptions supplémentaires applicables aux constructions et aménagements nouveaux autorisés aux articles 1 et 2 du règlement de la zone correspondante :

- ▶ Une même construction devra faire preuve d'une même unité d'aspect.
- ▶ Seront proscrits :
 - Les matériaux ou procédés de mise en œuvre visant à imiter d'autres matériaux.
 - Les matériaux de caractère précaire.
 - Les mises en œuvre en contradiction manifeste avec les règles de l'art de construire.
- ▶ Les aménagements d'accès au public (escalier, cheminements) devront respecter le caractère naturel originel du site.

Intérêt

Historique : Le domaine a été acheté par une congrégation religieuse, « les sœurs Saint-Frai », en 1877. La chapelle a été construite en 1925.

Intérêt :

- Architectural
- Paysager
- Touristique
- Historique
- Patrimonial
- Environnemental





Dispositions règlementaires

① Dispositions applicables aux édifices existants et repérés ci-dessus :

- ▶ Les restaurations, agrandissements ou surélévations des édifices devront respecter le caractère architectural original de la construction.
- ▶ Les matériaux utilisés dans le cadre des aménagements éventuels devront s'harmoniser avec le caractère naturel et pittoresque du site : les aménagements d'architecture contemporaine originale sont possibles dans la mesure où ils contribuent à mettre en valeur les édifices.

② Prescriptions supplémentaires applicables aux constructions et aménagements nouveaux autorisés aux articles 1 et 2 du règlement de la zone correspondante :

- ▶ Une même construction devra faire preuve d'une même unité d'aspect.
- ▶ Seront proscrits :
 - Les matériaux ou procédés de mise en œuvre visant à imiter d'autres matériaux.
 - Les matériaux de caractère précaire.
 - Les mises en œuvre en contradiction manifeste avec les règles de l'art de construire.
- ▶ Les aménagements d'accès au public (escalier, cheminements) devront respecter le caractère naturel original du site.

③ Dispositions applicables aux bas-reliefs repérés ci-dessus :

- ▶ Les bas reliefs de Cigognes seront conservés dans l'état (parcelles n°15, 46, 51, 86 et 173).

Intérêt

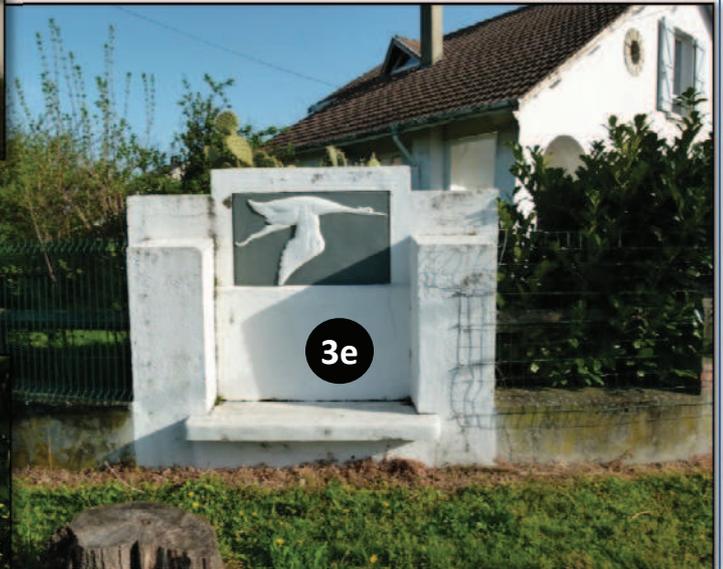
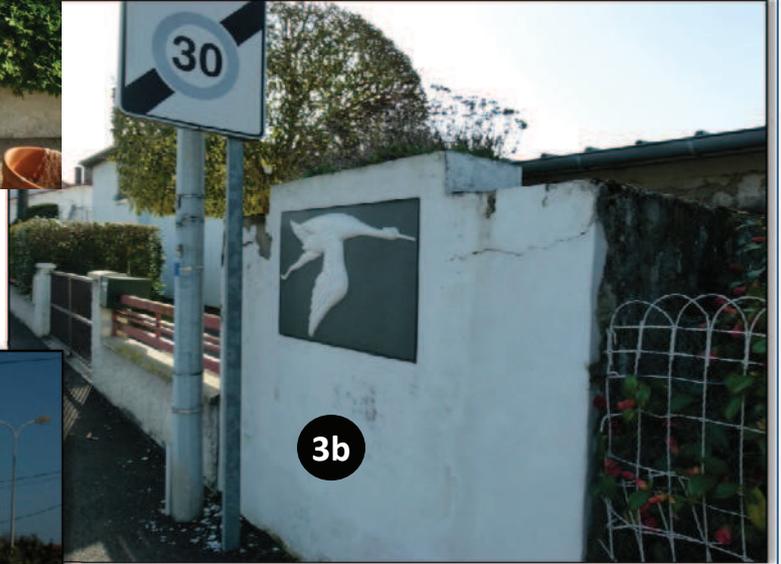
Historique : le quartier a été construit dans les années 1940 afin de loger les ingénieurs de l'usine Alstom. Il s'agit d'un quartier référentiel de Séméac. Des éléments urbains et paysagers forts participent à l'identité de ce quartier. En témoigne notamment la présence de cigognes intégrées dans les murs de clôture, accompagnées de réservoirs côté habitation.

La présence de ces ouvrages démontre les liens entre Séméac et la célèbre firme Hispano Suiza et son emblème emprunté aux escadrilles qui se sont distinguées pendant la Grande Guerre.

Intérêt :

- Architectural
- Paysager
- Touristique
- Historique
- Patrimonial
- Environnemental

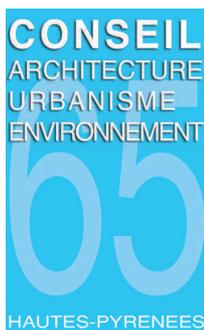




Recommandations architecturales



Communauté d'agglomération du Grand Tarbes - Commune de Séméac



Développement urbain, Habitat et cadre de vie

Enjeux du territoire :

- L'identité pyrénéenne dans les aménagements
- Valoriser le bâti

Action du PAYS :

- Valorisation des bourgs et de l'habitat
- Qualité architecturale

Travail CAUE :

- Information, sensibilisation

Dossier réalisé par le Conseil d'Architecture, Urbanisme et Environnement des Hautes-Pyrénées

14 bd Claude Debussy 65000 Tarbes - Tél. : 05 62 56 71 45 - Fax : 05 62 56 71 43 - Email : caue65@wanadoo.fr - Juin 2012

François De Barros, architecte - Claudine Couget, assistante

UN MATÉRIAU DE CONSTRUCTION, LE GALET

Abondant dans le lit de l'Adour et dans le sol, le galet, produit d'érosion de grande dureté s'impose comme une évidence en tant que matériau de construction. Il constitue de nombreux murs.

Un souci de recherche esthétique s'allie à la maîtrise d'une technique d'appareillage pour produire une spécificité locale dépendante de la forme, du calibre et de la couleur des galets employés.

PRINCIPE CONSTRUCTIF

Les massifs de fondations sont montés en utilisant les galets comme moellons, à un niveau légèrement inférieur au sol fini.

Hourdés au mortier de chaux hydraulique, les murs sont bâtis sur 40 cm à 60 cm d'épaisseur par assises successives.

Les galets sont posés de manière à éviter l'alignement vertical des joints qui provoquerait une fissuration (coup de sabre). Quand ils sont posés de manière oblique, on alterne le sens (en épis ou en fougère), pour équilibrer les poussées.



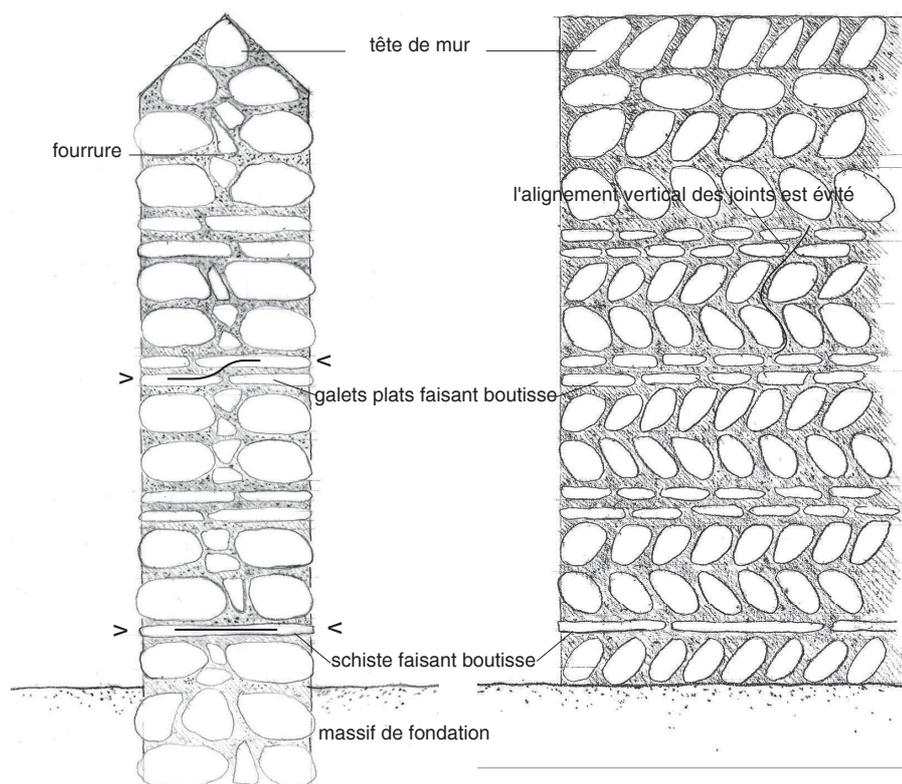
Séméac, rue de la République

Enfermée entre les deux faces extérieures, une garniture mortier/galet se fait sans souci d'ordre (la fourrure).

A intervalles réguliers, une rangée de galets plats, de briques ou de schistes lie les deux faces (la boutisse) et réassoit l'assise. En partie basse, le schiste qui fait barrage aux remontées d'humidité est préféré.

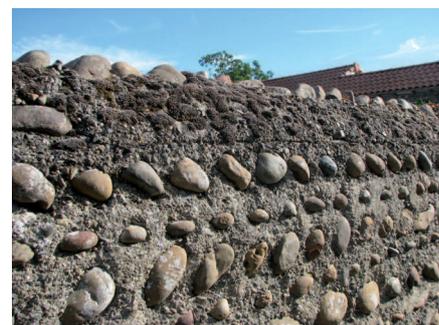
Un fil est tendu entre les deux extrémités du mur pour contrôler l'alignement des galets, tandis que l'on s'assure de la verticalité à l'aide du fil à plomb.

Les angles de murs sont chaînés à l'aide de gros galets allongés, de briques, de schistes ou de pierres taillées. Il s'agit de former des tirants horizontaux pour éviter à la structure bâtie de se dissocier.



Séméac, rue Jean Jaurès

Les têtes de murs de clôture sont bâties de manière à évacuer l'eau de pluie. La pointe est constituée d'une rangée de galets resserrés, chapeauté par une rangée de galets obliques.



Séméac, rue Victor Hugo

COMPOSITION DÉCORATIVE

La forme et le calibre du galet dictent le type d'appareil, irrégulier ou régulier.

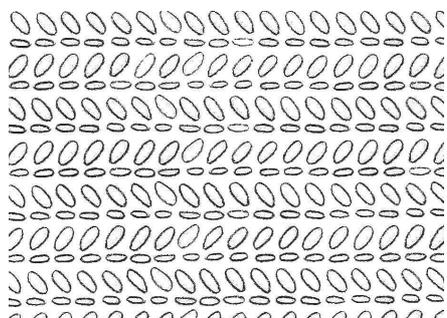
Les murs de gros galets sont montés comme des murs de pierre, disposés en quinconce au fil des rangées, en mariant entre elles les formes et les épaisseurs. Les petits galets viennent stabiliser et combler les interstices.

Plus les galets sont réguliers, plus l'appareil peut être fin.

Quand il n'est pas prévu d'enduire les murs, l'aspect esthétique est soigné, différents motifs sont dessinés.



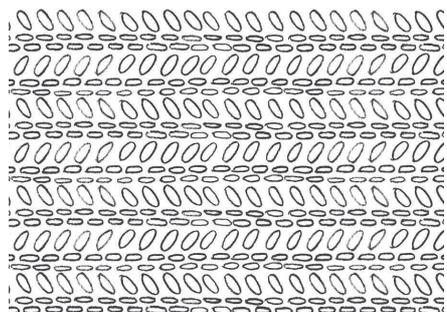
Appareil irrégulier de petits et grands galets, rue de la République



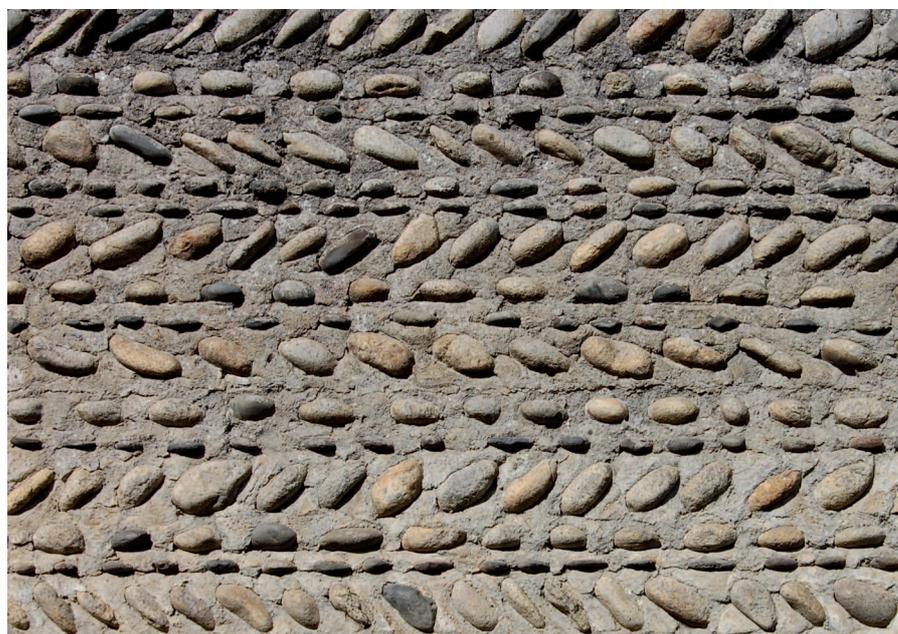
Motif de petits et grands galets avec alternance d'un lit horizontal : en épis, fougère ou arête de poisson



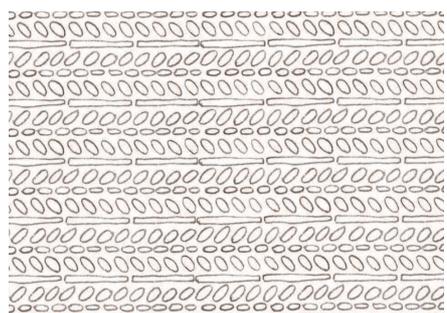
Appareil régulier avec alternance d'un lit horizontal de petits galets, rue Jean Jaurès



Motif de petits et grands galets avec alternance de deux lits horizontaux : en épis, fougère ou arête de poisson



Appareil régulier avec alternance de deux lits de petits galets, rue de la République



Motif de petits et grands galets en épis, fougère ou arête de poisson avec alternance d'un lit horizontal de schiste

UNE PEAU POUR LE BÂTIMENT, L'ENDUIT

Composé de chaux et de sable, l'enduit est un mélange adhérent, compatible avec le support maçonné. Il constitue la "peau" du bâtiment : il est appliqué sur le mur pour le protéger des intempéries.

PRINCIPE CONSTRUCTIF

Les techniques utilisées, et donc les aspects de l'enduit, varient selon le statut conféré au bâtiment, son usage : le traitement de l'enduit contribue à hiérarchiser les façades et à identifier les bâtiments.

Les constructions secondaires, sont traitées avec un enduit à pierre rase ou plein, d'une teinte naturelle, celle du sable utilisé.

Pour un enduit à pierre rase, on réalise un crépissage partiel, où les joints sont protégés. En une ou deux couches, selon la régularité du support, l'enduit vient mourir sur le galet et estompe les irrégularités de la surface. Il est jeté, serré, l'excès raclé avec le chant de la truelle.

Pour un enduit plein, on jette à la truelle un mortier de chaux sur toute la surface du mur. L'enduit encore frais peut être dressé à la règle et quelques heures après éventuellement gratté, brossé. Sa surface est granuleuse et sa texture comporte des agrégats assez grossiers (de 3 à 10 mm).



Séméac, rue Lasserre



Séméac, rue Jean Jaurès



Séméac, rue Jean Jaurès

COMPOSITION DÉCORATIVE

Sur la façade principale d'un bâtiment, le traitement de l'enduit est l'occasion de mettre en valeur l'architecture en soulignant la composition (rythme des percements, proportions, modénature), grâce au jeu de la texture et des couleurs.

Un enduit à trois couches est appliqué. Il comprend :

- Une couche d'accroche, gobetis projeté grossièrement,
- Un corps d'enduit, dégrossi, compact, qui assure la planéité,
- Un enduit de finition qui joue un rôle décoratif.

L'enduit teinté dans la masse est obtenu par l'incorporation de pigments dans le mortier. Son aspect plus ou moins rugueux varie selon qu'il est projeté et laissé brut ou dressé à la règle, gratté à la truelle, brossé, taloché... Matière et couleur sont appliquées en même temps.

Cette technique nécessitant une grande quantité de pigments, on peut lui préférer la technique "a fresco" sur un enduit fin : une couleur simplement préparée avec des pigments et de l'eau est



Sémeac, avenue François Mitterrand



Sémeac, rue de la République

passée à la brosse sur l'enduit frais. Pour éviter les raccords d'enduit et de teinte, la façade doit être divisée en panneaux que l'on peut travailler d'un seul tenant.

Le badigeon ou lait de chaux est une technique à sec plus simple à appliquer. Il est passé à la brosse, sur un enduit lisse pour le teinter et parfaire sa finition. Trois couches sont nécessaires. La première, blanche pour "éclairer" la couleur qui va suivre, les deux autres colorées. Une patine ou eau forte (badigeon plus dilué) permet en dernière couche d'intensifier la coloration.



Sémeac, rue Lasserre



Sémeac, rue Leverre

UN RYTHME POUR LA FAÇADE, LA MODÉNATURE ET LES PERCEMENTS

Avec la modénature, éléments de décor d'une façade, les percements sont les principaux éléments qui rythment la façade.



Séméac, rue de la République

PRINCIPE CONSTRUCTIF

De pierre, de brique ou de bois, bandeaux, corniches, encadrements, appuis, soubassements... Tous ces éléments ont d'abord une fonction technique : organisation du ruissellement des eaux de pluie, tenue du percement, protection...

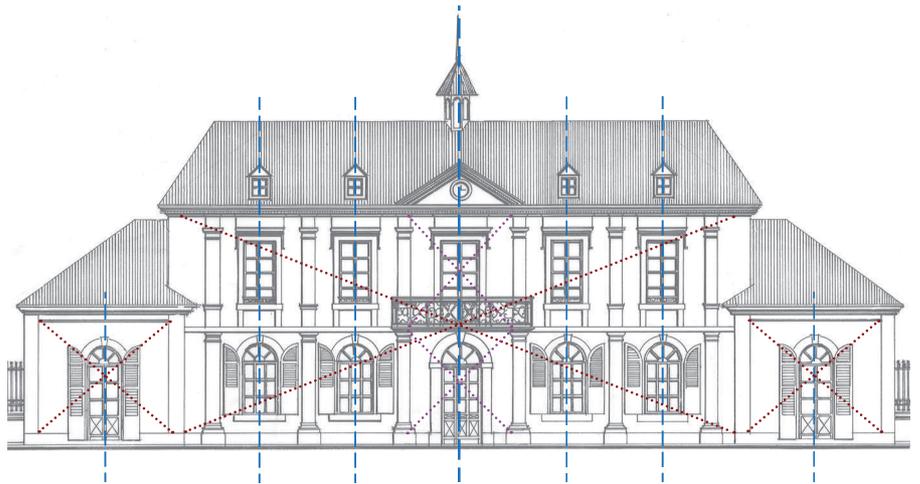
Toutes les saillies ont pour fonction de rejeter en avant du nu des façades les eaux de pluie et d'empêcher les infiltrations.

L'encadrement de baie reprend les charges de la maçonnerie, les corniches et les chaînes d'angles forment des tirants horizontaux.

Les bandeaux horizontaux et verticaux divisent la surface d'enduit et en limitent la fissuration.



Séméac, rue Pasteur



Séméac, Mairie, rue de la République

Les soubassements protègent des chocs et des projections d'eau de pluie.

COMPOSITION DÉCORATIVE

Les percements sont disposés régulièrement, alignés autour de l'axe de symétrie qu'est la porte d'entrée.

De pierre de taille, de brique ou d'enduit, la modénature accroche la lumière. Le jeu d'ombre et les contrastes de couleur détachent les ouvertures et la modénature qui composent la façade.

La proximité de l'usine Oustau à Aureilhan, a influencé l'architecture de Séméac. La brique, blanche ou rouge, brute ou vernissée, permet de nombreux effets décoratifs.



Séméac, rue Jean Jaurès



Séméac, rue Leverre

UNE ANIMATION POUR LA FAÇADE, LA COULEUR

La couleur est traitée de manière harmonique, travaillée à partir de la palette des matériaux de la construction comme la tuile, l'ardoise, la pierre...

Une couleur peut être déclinée en valeur (on joue sur les intensités),

Une couleur peut être déclinée en tonalité (on joue sur les teintes),

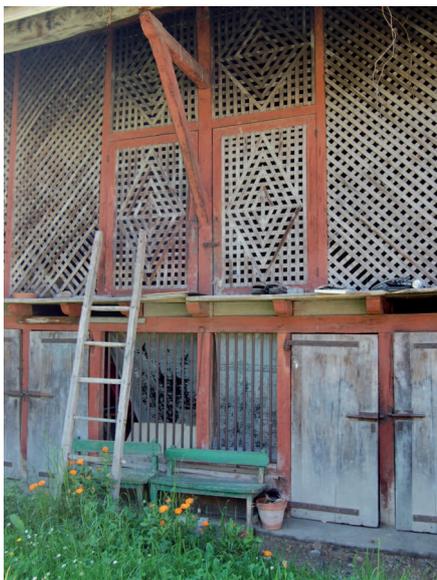
Une couleur peut être travaillée en accord avec sa complémentaire (bleu/ocre, rouge/vert...).



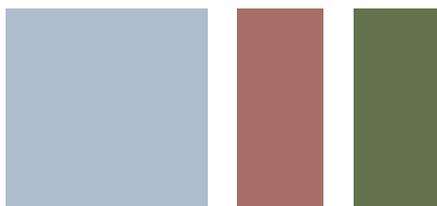
Séméac, rue Pasteur



L'enduit rouge violine, fait la transition entre le bleu de l'ardoise et le rouge puissant des menuiseries. Dans la tonalité, la brique d'argile rouge dessine la modénature, mise en lumière par la brique d'argile blanche et les éléments de béton lisse, blanc.



Séméac, rue Jean Jaurès



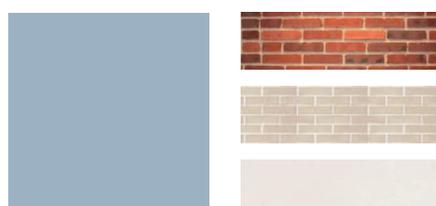
Dominante grise pour le traitement de la façade bois du poulailler.

Soulignement en ocre rouge de la structure bois poteaux-poutres.

En complémentaire de l'ocre rouge, utilisation du vert sur les pièces de bois horizontales.



Séméac, avenue François Mitterrand



L'enduit lisse et blanc laisse la vedette à la modénature de brique d'argile rouge et blanche qui dessine les ouvertures.

Modestie également pour les menuiseries dont le gris les place en léger retrait.

PALETTE CHROMATIQUE, SÉMÉAC

Si la coloration a aujourd'hui une part importante dans l'aspect de la façade, il n'y a pas de tradition très ancienne dans l'architecture de Séméac de l'utilisation de la coloration. La palette chromatique est à l'origine donnée par les matériaux bruts.

Le lait de chaux protecteur blanc peut être coloré par des terres. La palette s'est élargie avec l'apparition des pigments colorés organiques ou métalliques. Elle est agrémentée par les proportions des surfaces, le rythme, les ombres et la végétation qui entoure le bâtiment.



Séméac, Mairie, rue de la République



Séméac, avenue des Sports

La couleur de la construction est décidée lors de la conception pour une meilleure insertion du projet. Elles fournissent des informations pour l'élaboration de nouvelles harmonies.



Séméac, rue de la République

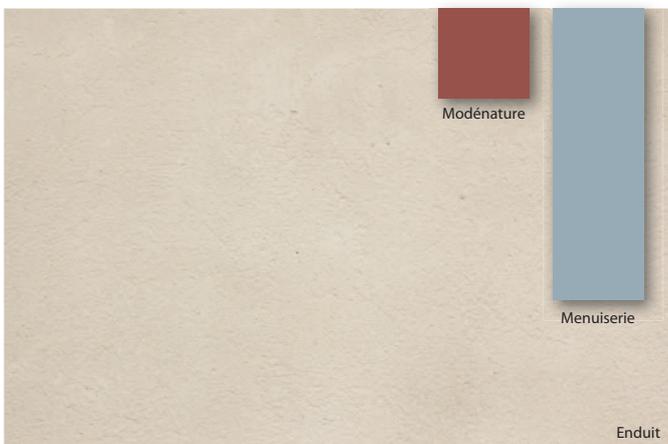




Séméac, rue Georges Clémenceau



Séméac, avenue François Mitterrand



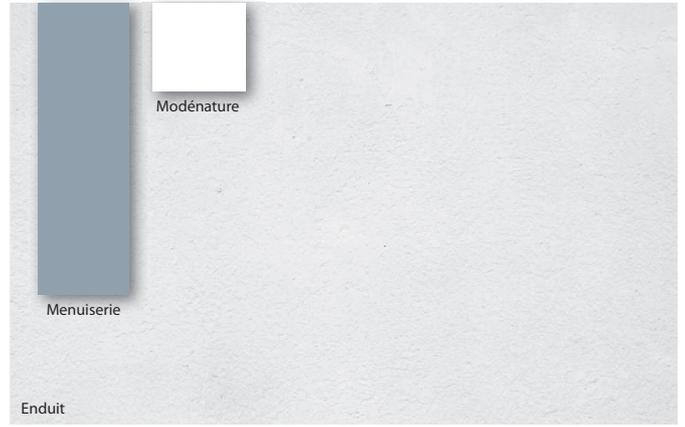
Séméac, avenue des Sports



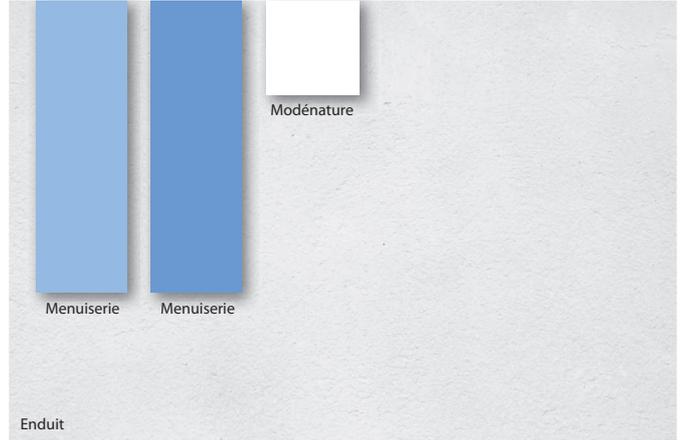
Séméac, avenue François Mitterrand



Séméac, avenue François Mitterrand



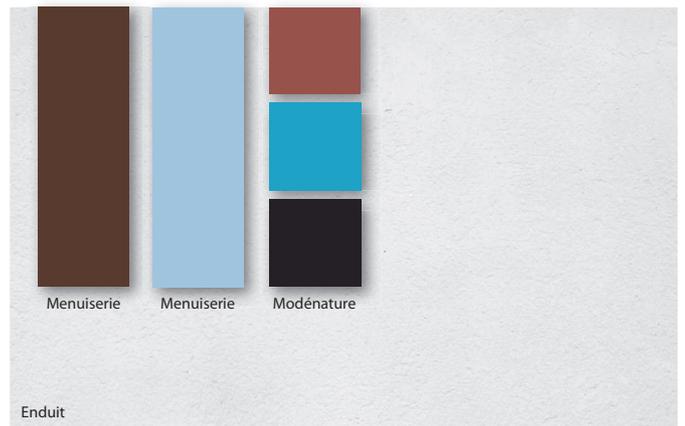
Séméac, impasse Jules Ferry

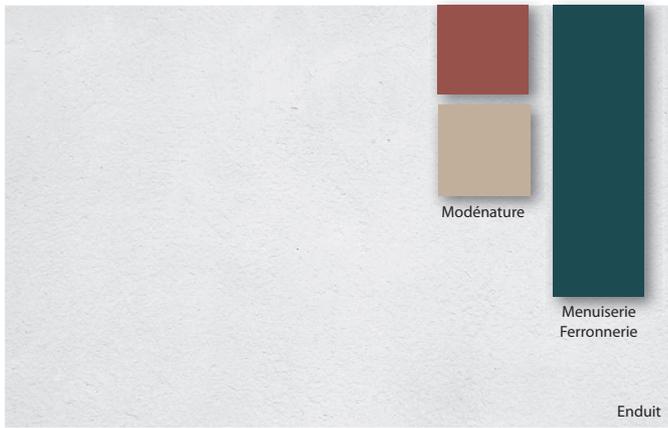


Séméac, rue de la République

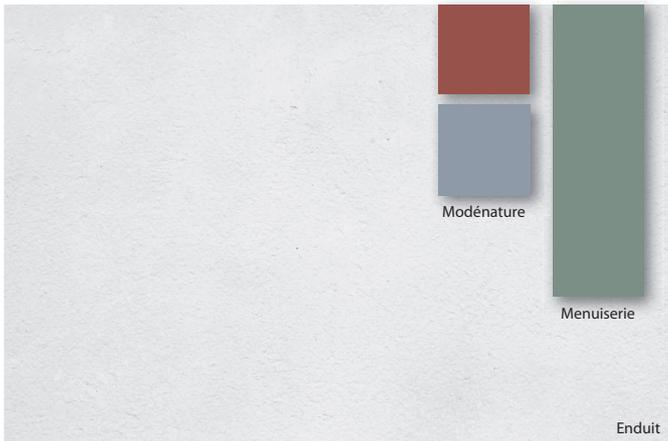


Séméac, rue Jean Jaurès

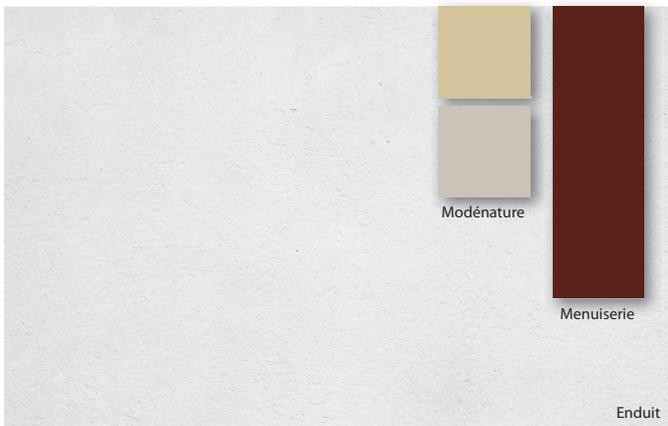




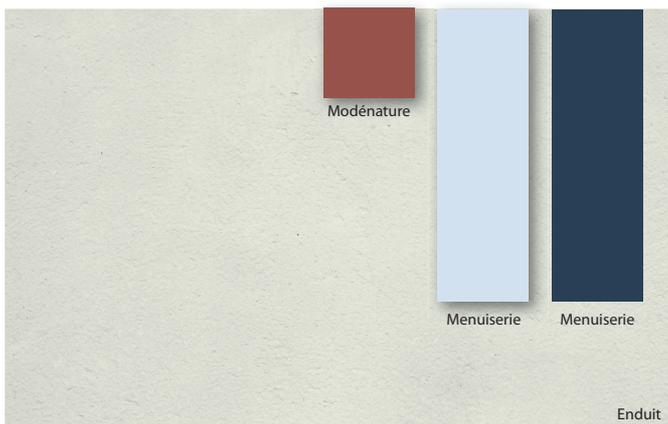
Séméac, rue de la République



Séméac, rue Général Langelez



Séméac, rue de la République



Séméac, avenue des Sports



Séméac, rue Jean Jaurès



Séméac, rue Lasserre



Séméac, rue Pasteur



Séméac, rue Edouard Dallas





Séméac, rue Jean Jaurès



Séméac, avenue François Mitterrand



Séméac, rue Jean Jaurès



Séméac, avenue François Mitterrand

Normes défense incendie – SDIS des Hautes-Pyrénées

1 – ACCES

Les besoins en desserte sont fonction de la hauteur du plancher bas du dernier niveau, de l'effectif des personnes, ainsi que de la qualité des dispositifs visant à favoriser leur évacuation.

Pour un certain nombre de cas, notamment pour les ERP du 1er groupe, certains ERP de 5^{ème} catégorie, les habitations collectives de la 3^{ème} famille A et certains établissements relevant du Code du Travail, la réglementation prévoit la nécessité de disposer de façades accessibles, d'espaces libres, voire de voies « échelles », desservies par des voies « engins » aux caractéristiques permettant l'acheminement et la mise en station des échelles. Il est à noter enfin que, bien que prenant la même appellation, les voies « engins » n'ont pas les mêmes caractéristiques selon qu'il s'agisse de voies desservant les ERP, un IGH, une habitation, une ICPE, ou un établissement relevant du Code du Travail.

En revanche, elle ne précise pas les caractéristiques des voies desservant notamment les habitations de 1^{ère} et 2^{ème} famille et certains ERP de 5^{ème} catégorie dont le plancher bas du dernier niveau est à moins de 8 mètres du niveau d'accès des secours, bâtiments pour lesquels la conception d'évacuation ne repose pas sur l'acheminement et la mise en station d'une EPS. Les voies d'accès ne nécessitent donc pas les caractéristiques minimales des voies « engins ». Ces voies sont nommées « voies de simple desserte ».

1.1 Caractéristiques des voies de simple desserte

Les voies de simple desserte doivent répondre aux caractéristiques suivantes :

- Largeur de la bande de roulement (stationnement exclu) : 3 mètres.
- Force portante 160 kN (90 kN par essieu, espacement minimal de 3.6 mètres entre essieu).
- Hauteur libre : 3.5 mètres.
- Rayon intérieur : 5 mètres.
- Rayon extérieur : 9 mètres.
- Pente inférieure à 15 %.

1.2 Synthèse des accès

1.2.1 Bâtiments d'habitation

Classement	Voies d'accès	Espace libre maxi
1 ^{ère} et 2 ^{ème} famille	Voie de simple desserte	60 m ⁽¹⁾
3 ^{ème} famille A ou 3 ^{ème} famille B soumise aux prescriptions de la 3 ^{ème} famille A	Voies engins + voies échelles (art 4) ⁽²⁾	Interdit (art3) ⁽²⁾
3 ^{ème} famille B et 4 ^{ème} famille	Voie engins (art 4) ⁽²⁾	50 m ⁽¹⁾ (art 3) ⁽²⁾

⁽¹⁾ Distance mesurée par les chemins stabilisés de 1.80 m de large au moins.

⁽²⁾ Arrêté du 31 janvier 1986 relatif à la sécurité contre l'incendie dans les bâtiments d'habitation.

1.2.2 ERP

Classement	Voies d'accès	Espace libre maxi
5 ^{ème} catégorie ≤ 8m	Voie de simple desserte	60 m ⁽¹⁾
5 ^{ème} catégorie > 8m	1 façade accessible depuis une voie engins + voie échelles (PE7)	
1 ^{er} groupe	CO1 à CO 5	

⁽¹⁾ Distance mesurée par les chemins stabilisés de 1.80 m de large au moins.

1.2.3 IGH

Les dispositions à respecter sont celles de l'article GH6 :

- Sortie du niveau accessible aux engins : à moins de 30 mètres d'une voie ouverte à la circulation publique.
- Cheminement libre :
 - Hauteur libre sous voûte : 3.50 mètres.
 - Largeur de chaussée : 3.50 mètres.
 - Largeur de plate-forme : 4.50 mètres.
 - Rayon intérieur : 11 mètres.
 - Rayon extérieur : 14 mètres.
 - Pente maxi : 10 %.
 - Résistance : 160 kN (90 kN par essieu, espacement minimal de 3.6 mètres entre essieu).
- Distance maximale d'une voie engins à un ascenseur prioritaire : 50 mètres maximum.

1.2.4 Bâtiments relevant du Code du Travail ou des ICPE

Classement	Voies d'accès	Espace libre maxi
Code du travail \leq 8m	1 façade accessible depuis une voie de simple desserte	non
Code du travail $>$ 8m	1 façade accessible depuis une voie engins + voie échelles	non
ICPE	Selon arrêté type si soumises à déclaration. Au cas par cas si soumises à autorisation.	

1.3 Cas particulier des implantations à une altitude supérieure à 1000 mètres

En raison des difficultés d'accès et de mise en station des EPS, la réalisation de voies échelles ne peut pas être acceptée.

Ceci implique à plus de 1 000 mètres d'altitude :

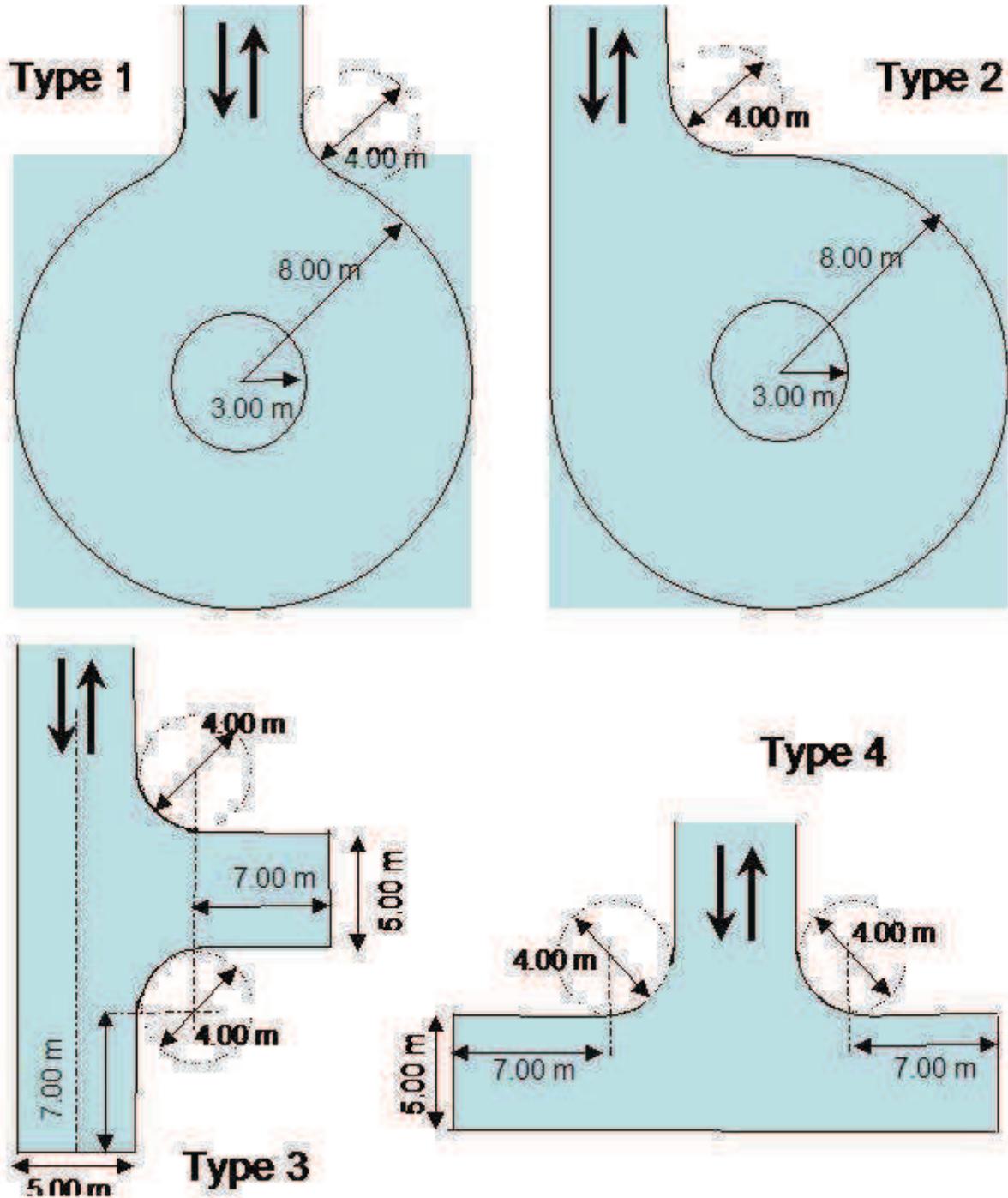
- une aggravation du classement des habitations de 3^{ème} famille A en 3^{ème} famille B.
- une aggravation de prescriptions pour les établissements recevant du public dont le plancher bas du dernier niveau est à plus de 8 mètres d'un niveau d'accès des secours.
- un avis défavorable du SDIS sera donné pour les locaux soumis au code du travail dont le plancher bas du dernier niveau est à plus de 8 mètres d'un niveau d'accès des secours.

1.4 Impasses et aires de retournement

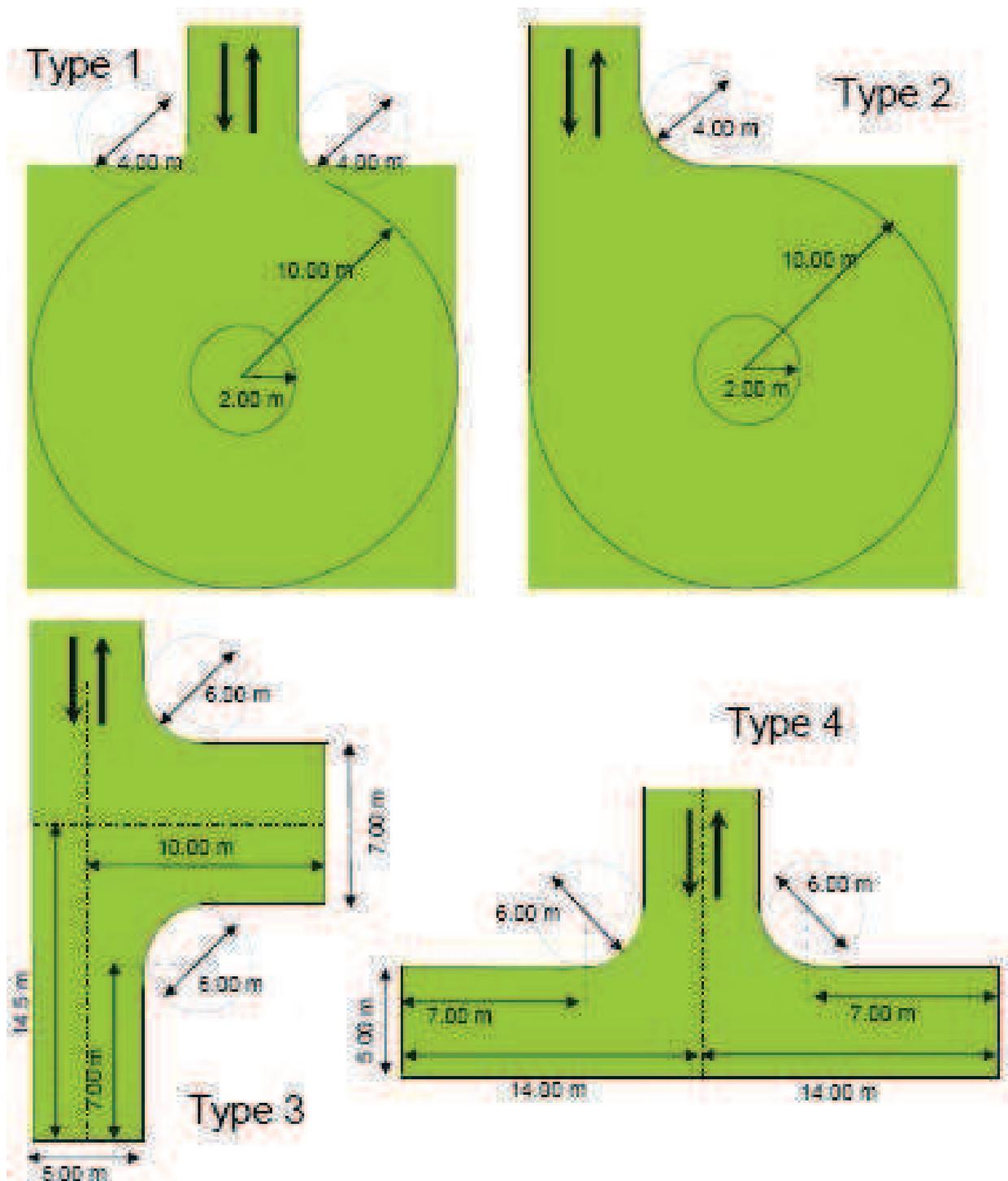
Ces dispositions minimales ne font pas obstacle à l'application, le cas échéant, d'éléments réglementairement opposables tels que notamment le règlement d'urbanisme ou le règlement de collecte des déchets ménagers. **Elles sont formulées sous forme de recommandations.**

Les impasses de plus de 60 mètres doivent être à double sens (5 mètres de large) et dotées d'aires de retournement dimensionnées selon la nature des voies exigées. Si elles ne desservent qu'un seul logement, leur largeur peut être réduite à 3 mètres et le demi-tour peut être aménagé sur la parcelle.

1.4.1 Caractéristiques des aires de retournement pour voies de simple desserte



1.4.2 Caractéristiques des aires de retournement pour voies engins



Remarque : Lorsque les voies échelles des ERP sont en impasse, il convient d'appliquer les dispositions de CO2 (largeur de 10 mètres dont 7 mètres de chaussée libre). Il n'existe pas de disposition semblable pour les habitations et les établissements industriels.

1.5 Cas particulier des accès de Défense des Forêts Contre l'Incendie

Dans le cadre des équipements de DFCI à créer ou à re-profiler, le SDIS est appelé à émettre des avis techniques qui s'inscrivent dans le cadre des actions du Plan de Protection des Forêts Contre l'Incendie (PPFCI). Ces avis doivent reprendre les caractéristiques minimales suivantes afin d'assurer la sécurité des intervenants :

Type de piste	Accessibilité 4x4 lourds (CCF) 	Accessibilité aux 4x4 légers (VLHR, CCFI) 
Largeur minimale de la bande de roulement	4 mètres <i>Possibilité d'étranglements ponctuels à 3 m si le tronçon est en ligne droite et s'il ne mesure pas plus de 20 m.</i>	3 mètres <i>Possibilité d'étranglements ponctuels à 2.5 m si le tronçon est en ligne droite et s'il ne mesure pas plus de 20 m.</i>
Aires de croisement	- Aires de croisement espacées de 300 mètres maxi ; - Sur-largeur de 2 mètres sur 30 mètres de long.	- Aires de croisement espacées de 300 mètres maxi ; - Sur-largeur de 2 mètres sur 20 mètres de long.
Tonnage maxi	15 t	4 t
Angle d'attaque maxi	25° - (46 %)	20° - (36 %)
Angle de fuite maxi	25° - (46 %)	20° - (36 %)
Angle de rampe maxi	20° - (36 %)	15° - (27 %)
Garde au sol maxi sous essieu	0.2 mètres	0.1 mètres
Garde au sol maxi en m	0.2 mètres	0.1 mètres
Longueur maxi	7.5 mètres	6 mètres
Aires de retournement	1 aire de retournement par kilomètre en moyenne ainsi qu'à l'extrémité.	
Points noirs	Cartographiés	
Pentes en long moyennes maxi	15 %	
Pentes en long instantanées maxi	25 %	
Dévers maxi	5 % (10 % sur 20 mètres stabilisés revêtement non glissant)	
Cylindre de braquage mini	D = 17 mètres	D = 16 mètres
Sur largeurs	Plate-forme 13 mètres de large, 10 mètres de profondeur si R < 17 mètres + aires de croisement amont et aval à moins de 100 mètres	Plate-forme 12 mètres de large, 9 mètres de profondeur si R < 16 mètres + aires de croisement amont et aval à moins de 100 mètres
Hauteur libre sur la bande de roulement	3.50 mètres	3.30 mètres

Le conseil et les avis en matières d'équipements DFCI sont assurés par le service de la DDSIS en charge de la DFCI, dans le cadre des orientations fixées par le PPFCI. Les équipements doivent être adaptés au niveau des enjeux à défendre et s'inscrire dans une idée de manœuvre qui peut faire l'objet d'un plan de site répertorié.

En application du Code Forestier, les accès DFCI ne sont pas ouverts à la circulation publique. Lorsqu'ils sont fermés matériellement, les dispositifs de manoeuvre doivent impérativement être conformes à ceux décrits dans le présent document.

