



HABITAT



MOBILITÉS



ÉCONOMIE



ENVIRONNEMENT



PATRIMOINE

PLUi-H

Plan Local d'Urbanisme intercommunal
valant Programme Local de l'Habitat

4.2 - ETUDES DÉROGATOIRES DE L'AMENDEMENT DUPONT

PLUi-H approuvé le 18 décembre 2019 :

Vu pour être annexé à la délibération du
Conseil communautaire du 18 décembre 2019

La Présidente,
Mme Élisabeth BONJEAN

Département des Landes
Commune de Mées

MODIFICATION N°1 DU
PLAN D'OCCUPATION DES SOLS

RAPPORT DE PRÉSENTATION

VU POUR ÊTRE ANNEXÉ À LA DÉLIBÉRATION DU
CONSEIL MUNICIPAL EN DATE DU

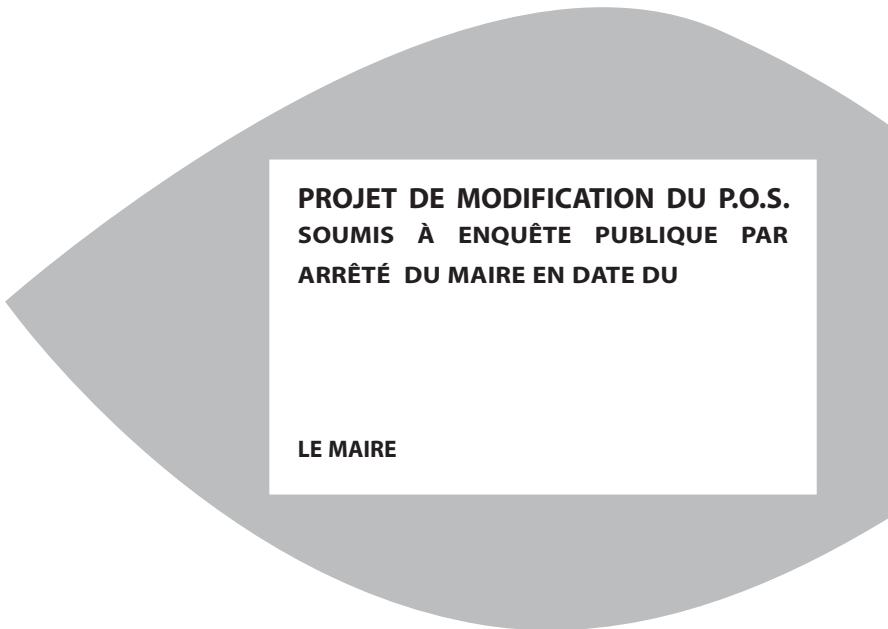
LE MAIRE



Département des Landes
Commune de Mées

**MODIFICATION N°1 DU
PLAN D'OCCUPATION DES SOLS**

RAPPORT DE PRÉSENTATION



**PROJET DE MODIFICATION DU P.O.S.
SOUMIS À ENQUÊTE PUBLIQUE PAR
ARRÊTÉ DU MAIRE EN DATE DU**

LE MAIRE



Sommaire rapport de présentation

- 1. Préambule : objet de la procédure de modification**
- 2. Etat initial de l'environnement**
- 3. Les modifications apportées au POS**
- 4. Incidences sur l'environnement**
- 5. Tableau des superficies de zones**

1. PREAMBULE : OBJET DE LA PROCEDURE DE MODIFICATION

1.1 Présentation des projets autour de la RD 824

Le présent projet de modification n°1 du POS de Mées est motivé principalement par l'affirmation de la vocation économique des terrains autour de l'échangeur routier de la RD 824 sur la commune de Mées. La politique de développement économique de la Communauté d'Agglomération du Grand Dax ainsi que les demandes d'implantation sur le site d'entreprises en témoignent et motivent l'adaptation du document d'urbanisme en vigueur.

Les terrains concernés sont classés en zone d'urbanisation future à vocation d'activités au Plan d'Occupation des Sols en vigueur de la commune de Mées. La présente procédure de modification vise donc à préciser et à renforcer le cadre réglementaire s'appliquant aux futures opérations de développement économique attendues en bordure de la RD824.

1.2 Le développement économique du Grand Dax

Dans le cadre de l'exercice de sa compétence en matière de développement économique et d'aménagement du territoire, la Communauté d'Agglomération du Grand Dax (CAGD) souhaite développer l'offre foncière à destination des entreprises pour contenir la pression foncière et répondre à la nécessité de proposer des terrains viabilisés à prix attractifs favorisant l'installation. L'aménagement des zones d'activités doit répondre aux prescriptions de la charte environnementale du Grand Dax.

Le diagnostic du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) du Grand Dax, approuvé par le Conseil communautaire du 7 juin 2005, a mis en évidence :

- un déséquilibre d'implantation des entreprises et des emplois entre le centre urbain et la périphérie impliquant la nécessité de « veiller à un développement harmonieux du territoire en matière économique. » ;
- la carence d'offre foncière et immobilière à destination des entreprises et l'enjeu de « proposer des espaces d'accueil adaptés aux entreprises artisanales sur le territoire. » et « d'attirer des entreprises » ;
- l'attractivité des terrains à vocation économique situés le long de la RD 824 comme ceux en réserve au plan d'occupation des sols de la commune de Mées (IINA et IVNA) qui représentent un enjeu stratégique pour le développement économique à l'Ouest de l'agglomération de par leur localisation à l'entrée ouest du territoire et à proximité d'un axe de communication structurant.

De plus, le diagnostic et les orientations du Schéma de Développement Economique du Grand Dax, validé par les Groupes de travail économique du 3, 17 mai 2005 et 21 novembre 2005, ont confirmé le diagnostic du SCOT et défini :

- la nécessité de développer une politique d'acquisitions foncières et d'aménagement de zones d'activités ;
- un schéma de développement de zones d'activités économiques sur l'agglomération incluant la commune de Mées en tant que pôle d'agglomération.

1.3 Une demande d'acteurs économiques privés

Le Grand Dax a impulsé la création d'une zone d'activités à Mées, en tenant compte du souhait des entreprises automobiles d'être situées plus en périphérie qu'en centre-ville, comme cela est le cas actuellement. Les entreprises peuvent alors profiter d'une visibilité depuis la RD 824. La création d'un pôle automobile apporterait plus de cohérence dans l'aménagement du territoire. Il y a un intérêt à concentrer les entreprises du secteur automobile sur un même site : « effet masse », avec des conséquences bénéfiques pour les consommateurs (multiplicité de l'offre) et les constructeurs (attractivité de la zone).

Aussi, plusieurs entreprises leaders du secteur automobile ont d'ores et déjà manifesté leur intérêt pour la création d'un pôle automobile sur la zone d'activités de Mées.

De même, sur les terrains situés au Nord de la RD 824 et classés en zones IINAA au POS en vigueur, un propriétaire foncier projette de développer une zone commerciale. Elle constituera le prolongement des magasins Ambia, Château d'Aix et Mobilier de France déjà implantés sur le site.

1.4 La réponse de la CAGD : la création du pôle d'agglomération de Mées

Le Grand Dax a pris la décision d'engager à court terme l'aménagement d'une première Zone d'Activité Economique (ZAE) au Sud de l'échangeur sur la RD 824 de Mées (délibération en date du 11 juin 2008). L'espace concerné couvre l'actuelle zone IVNAB du

POS en vigueur de la commune de Mées, d'une surface à aménager de 21 hectares composés de terrains agricoles et boisés.

Les principes de son aménagement suivant l'étude d'urbanisme approuvée par la Commission développement économique du 7 mai 2008, réserve 8 à 10 hectares pour la création d'un pôle automobile vitrine de la zone d'activités de Mées. En effet, onze entreprises de la filière automobile sont porteuses d'un projet collectif de déplacement sur ce site. Les 11 hectares restants seront répartis selon les principes suivants :

- terrains artisanaux et industriels de tailles diverses afin de permettre l'implantation de différents types d'activités ;
- implantation d'une aire de covoiturage sur 1100 m² environ pour 50 places de stationnement ;
- voirie et circulations douces (piétonnes, cyclables) ;
- espaces verts ;
- espaces techniques nécessaires (gestion de l'eau, EDF, haut débit,...) ;
- espace d'information avec panneau de localisation des entreprises.

1.5 Les impacts économiques de la ZAE de Mées

Au total, les 21 hectares de la zone d'activités permettront d'accueillir près de 40 entreprises.

La ZAE de Mées constituera un pôle de desserrement de la zone d'activité économique départementale de Saint-Geours-de-Maremne, située à 15 minutes en voiture, et favorisera l'implantation locale d'activités connexes de rayonnement départemental voire régional ou national.

1.6 Les différentes procédures engagées pour créer le Pôle d'agglomération de Mées

Outre la présente procédure de modification n°1 du POS de Mées, plusieurs procédures au titre d'autres législations ont été engagées pour assurer une insertion environnementale et technique satisfaisante des futures constructions et opérations (dossiers annexés à celui de modification n°1 du POS de Mées à titre d'information) :

- *Charte environnementale des ZAE du Grand Dax / Fiche technique des pôles économiques n°10 (CAGD - CPIE Seignanx et Adour – 2007).*
- *Etude d'urbanisme pour l'aménagement d'une zone d'activités à Mées (CAGD. ARTéSITE & SOGREAH - 2008)* qui a notamment permis de programmer les renforcements et extensions de réseaux publics à engager pour lesquels la commune envisage de conclure un Projet Urbain Partenarial (PUP) avec chaque aménageur et/ou propriétaire foncier du site.
- *Dossier d'autorisation au titre de la Loi sur l'Eau (CAGD. SOGREAH. Enquête publique du 14 au 28 juin 2010).*
- *Notice d'incidence NATURA 2000 : l'emprise de la zone d'activités de Mées se situe à environ 1 km du site Natura 2000 « Tourbières de Mées » qui englobe le ruisseau de l'Estiraux (CAGD. SOGREAH. Dépôt à la MISE en septembre 2009).*
- *Etude d'impact de la réalisation d'une zone d'activités à Mées (CAGD. SOGREAH – 2009).*

La présente procédure de modification n°1 du POS de Mées vise donc à préciser les dispositions réglementaires s'appliquant sur la future zone d'activités de Mées.

1.7. Les changements apportés au dossier de POS

La commune de Mées est dotée d'un Plan d'Occupation des Sols approuvé par délibération du conseil municipal en date du 11 décembre 1997.

Le présent projet de modification n°1 du POS a pour objet les changements suivants :

- Intégrer au POS, une étude paysagère des zones à urbaniser à vocation d'activités situées de part et d'autre de la RD 824 afin d'améliorer la qualité de l'urbanisme, des paysages, de l'architecture et de prendre en compte les nuisances et la sécurité (et ainsi déroger aux dispositions de l'article L.111-1-4 du code de l'urbanisme qui s'appliquent aux abords de la RD 824). Les espaces concernés par l'étude paysagère sont la zone IINA (secteurs IINAA et IINAB), la zone IVNAB et la zone VIINA du POS en vigueur.
- Reclasser la zone IVNAB au lieu dit Bidon en zone IINAC afin de permettre la réalisation de la ZAE communautaire portée par la Communauté d'Agglomération du Grand Dax, et intégrer par la même occasion, les éléments issus de l'étude paysagère mentionnée à l'alinéa précédent.
- Reclasser la zone VIINA au lieu dit Clédon en zone IINAD afin d'intégrer les prescriptions liées à la prise en compte de l'étude paysagère mentionnée au premier alinéa.
- La modification du PLU est également l'occasion de supprimer l'emplacement réservé N° 5b correspondant à l'échangeur routier de la RD 824 (ancienne RN 124) qui est aujourd'hui réalisé.

L'article L.123-13 du code de l'urbanisme stipule que :

« Le plan local d'urbanisme est modifié ou révisé par délibération du conseil municipal après enquête publique. La procédure de modification est utilisée à condition que la modification envisagée :

a) Ne porte pas atteinte à l'économie générale du projet d'aménagement et de développement durable mentionné au deuxième alinéa de l'article L.123-1 ;

b) Ne réduise pas un espace boisé classé, une zone agricole ou une zone naturelle et forestière, ou une protection édictée en raison des risques de nuisance, de la qualité des sites, des paysages ou des milieux naturels ;

c) Ne comporte pas de graves risques de nuisance.

Le projet de modification est notifié, avant l'ouverture de l'enquête publique, au préfet, au président du conseil régional, au président du conseil général et, le cas échéant, au président de l'établissement public prévu à l'article L.122-4, ainsi qu'aux organismes mentionnés à l'article L.121-4. [...] »

Ainsi, la nature et l'objet des changements apportés au dossier de POS de Mées par la présente procédure de modification :

- ne portent pas atteinte à l'économie générale du POS en vigueur et ne réduisent pas un espace boisé classé ou une zone agricole ou une zone naturelle (l'ensemble des zones concernées par la présente procédure de modification étant déjà classé en zone d'urbanisation future au POS en vigueur).
- ne présentent pas de graves risques de nuisances : la réduction des marges de recul aux abords de la RD 824 porte uniquement sur des secteurs destinés à l'accueil d'activités économiques (sensibilités moindres au bruit aux abords de l'infrastructure de transport). De plus, l'ouverture à l'urbanisation de la zone IVNA a fait l'objet en préalable d'une étude d'urbanisme et d'une étude d'impact (annexée au présent

dossier de modification) qui a permis de prendre en compte la sensibilité de l'environnement naturel et humain d'une part, et de rechercher une organisation qualitative et cohérente à l'échelle du secteur d'étude, d'autre part.

Documents du POS en vigueur concernés par la modification :

- Le présent rapport de présentation vient compléter le rapport de présentation existant dans le dossier de POS en vigueur.
- Le règlement de la zone IINA (pages 26 à 27 du règlement)
- La planche n°2 du plan de zonage (1/5000° et 1/2500°)
- L'Annexe 4a du dossier de POS "Liste des emplacements réservés"

2. ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT

2.1. Situation géographique et urbaine

La RD824, route classée à grande circulation, longe cinq secteurs « non urbanisés », ouverts à l'urbanisation par le plan d'occupation des sols en vigueur sur la commune de Mées et soumis aux exigences de l'article L.111-1-4 du Code de l'Urbanisme :

- o **le premier secteur (secteur n° 1)** concerne les terrains au nord de la RD824, de part et d'autre du nouvel échangeur, de la limite ouest de la zone classée IINAb au POS en vigueur jusqu'à la limite est de la zone classée IINAA au POS en vigueur.
- o **le deuxième secteur (secteur n° 2)** concerne les terrains au sud de la RD824, composant la nouvelle façade de la future zone d'activités de Mées (projet sous maîtrise d'ouvrage de la Communauté d'Agglomération du Grand Dax) – développée de l'Avenue de l'Océan à l'est jusqu'à la Route du Tuc Blanc à l'ouest.

Les terrains concernés sont situés au nord-est du territoire communal au contact de secteurs déjà urbanisés, les quartiers Bidon et Sedan de part et d'autre de la D170 – l'avenue de l'Océan, voie principale de liaison au centre bourg de Mées depuis le nord du territoire –, les quartiers Stanquet et Clédon de part et d'autre de la RD824, à l'ouest du secteur, et le quartier Lacrouzade au sud.

Ce groupe de terrains est scindé en deux avec l'implantation des ouvrages d'infrastructures de la mise en dénivelé de la RD824 et constitue une poche non urbanisée le long de la RD824, au contact de secteurs déjà urbanisés.

En ce sens, ce secteur correspond donc à l'entrée de ville ouest et est de Mées, dont l'urbanisation devrait achever la constitution de deux façades urbaines de part et d'autre de la RD824.

2.2. Occupations & utilisations des sols

Secteur n° 1

Au nord de la RD824, les occupations et utilisations des sols sont diffuses et camouflées par des signes secondaires (réseaux aériens, enseignes publicitaires, aires de stockage, aires de stationnement), conduisant au caractère incohérent du paysage autour de l'infrastructure, avec :

- des bâtiments d'activités, de part et d'autre de l'échangeur ;
- des bâtiments d'habitation intercalés entre les bâtiments d'activités ;
- des terres agricoles cultivées ;
- et des espaces boisés aux extrémités est et ouest du secteur.

Secteur n° 2

Au sud de la RD824, le secteur à urbaniser correspond à des terres agricoles, dont les limites parcellaires sont généralement dépourvues de végétation. Pour autant, il est encadré d'espaces forestiers aux extrémités est et ouest du secteur. À noter, la présence d'un barrage planté au sud du secteur et le long du chemin du Tuc Blanc.

CARTE DE LOCALISATION

The map shows the Mées area, with the Garonne river flowing through it. Two sectors are highlighted with red dashed lines and labeled 'Secteur n°1' and 'Secteur n°2'. The map includes various geographical features like forests, fields, and buildings, as well as infrastructure like roads and railways.

L'ouverture du terrain de la future zone sur la RD824 est encadrée par un massif boisé sur la limite est de son périmètre d'assiette et un barrage planté sur la limite ouest du périmètre, limitant les impacts ou les zones de soumission à la vue depuis les habitations proches.

Le zonage du POS en vigueur protège aujourd'hui le massif boisé sur la limite est, classé en zone NC. Le barrage planté sur la limite ouest devra dans le cadre de l'aménagement de la zone être aussi préservé sinon revitalisé.

Les lisières boisées sur une partie de la limite sud du périmètre d'assiette ferment les vues depuis la RD824 et composent un arrière-plan végétal favorisant l'insertion de la zone dans son environnement proche.

La partie boisée (plantation monospécifique de pins) comprise entre la ligne haute tension et la limite sud du périmètre d'assiette couvre une superficie d'environ 4,2 ha.

Le périmètre d'assiette de la zone inclut une maison d'habitation sur la parcelle cadastrée A0 09. Le projet des nouveaux aménagements s'organisera autour de son terrain, mais veillera à en préserver l'intimité.

Les vues offertes depuis l'extérieur et l'intérieur du terrain sont partielles sinon cadrées par ces lisières proches. Il en ressort un paysage cloisonné composé pour partie de terres agricoles et pour l'autre de massifs boisés.

En dehors des valeurs écologiques associées aux formations végétales planaires et linéaires, le terrain dans son ensemble présente peu ou pas d'intérêt paysager majeur ou particulier.

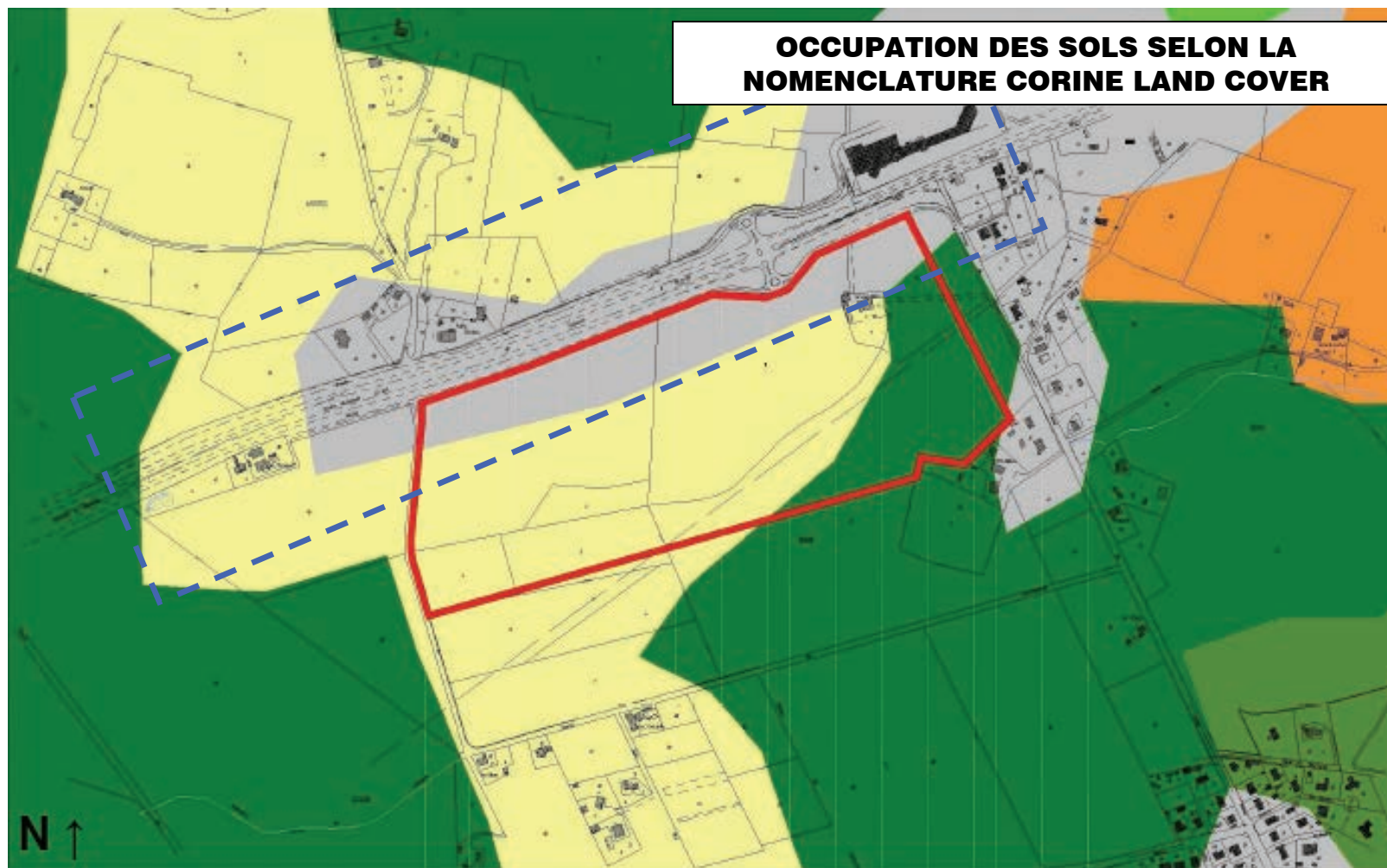
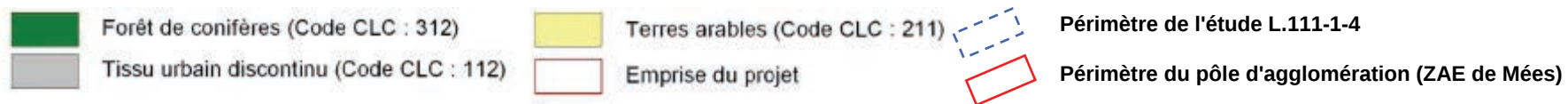
2.3. Milieux Sensibles

Les éléments présentés dans le présent chapitre sont issus de l'expertise écologique menée par David GENOUD (évaluation des incidences du projet sur le site NATURA 2000 FR7200727 « tourbières de Mées ». SOGREAH. septembre 2009).

Expertise flore et habitats

La zone d'implantation du projet et sa périphérie sont dominées par des parcelles cultivées avec des lisières et haies arbustives et arborées, quelques friches en cours d'évolution, des cultures et des milieux anthropisés. On peut donc distinguer :

- les friches sableuses et cultures ;
- les haies, chablis, et lisières des cultures, parfois en talus ;
- les boisements de type pinèdes à strate arbustive variée ;
- des fossés avec des lisières arbustives et des évolutions de formations acidophiles tourbeuses ;
- des lisières de cours d'eau à formation arbustives acidophile sur sol plus ou moins hygromorphe.



Sur le périmètre du projet de la future zone d'activités

Les habitats composés d'anciennes cultures, friches ou pinèdes, qui dominent le site, ne présentent pas d'intérêt écologique majeur. En revanche, les zones d'écoulements et leurs proches périphéries (écoulement du Tuc Blanc) jouent un rôle en termes d'habitats écologiques.

Le long de cet écoulement se développent notamment des fragments de landes humides avec la présence d'une faune invertébrés aquatique, mais également des formations d'hydrophytes (Potamot à feuilles de renouée, Potamogeton polygonifolius, Millepertuis des marais, Hypericum elodes avec formation à Molinie bleue *Molinia caerulea* et Bruyère à quatre angles, *Erica tetralix* en berge).

À noter que sur la partie sud une petite zone de friche montre une évolution vers une lande à ciste à feuille de sauges (*Cistus salviifolius*). Cette friche sur le périmètre du projet de la ZAE avec la formation végétale couvrant l'écoulement du Tuc Blanc constitue l'habitat le plus intéressant du périmètre de la ZAE.

Quelques talus de haies, notamment le talus à l'ouest et au centre du site, présente un intérêt pour la faune (exposition, ressource alimentaire).

De manière globale, le périmètre d'implantation de la ZAE présente des enjeux écologiques faibles. Aucune espèce patrimoniale n'y a été relevée.

Synthèse des enjeux

Pour la flore, on peut noter l'absence d'espèces patrimoniales relevées sur le périmètre du projet de la ZAE, ce secteur présentant des enjeux écologiques faibles.

L'écoulement du Tuc Blanc possède un intérêt écologique global par ses rôles de corridor et de zone d'échange entre bassins versants et entre milieux fermés et ouverts. De plus, on note un potentiel de biodiversité ordinaire fort autour de cet écoulement.

Le ruisseau d'Iscas, cours d'eau considéré comme oligotrophe permanent, accueille une flore adaptée (espèces hygrophytes) et une faune remarquable dont plusieurs espèces protégées et inscrites aux annexes ii et iv de la Directive Habitat.

L'Iscas présente des traces de re-calibrage passé et d'érosion régressive importante sans doute favorisée à la fois par des plantations de pins maritimes en berges et les extractions passés plus à l'aval sur l'Adour.

Ce ruisseau pourrait voir ces phénomènes d'érosion s'accroître avec l'apport d'un débit complémentaire nouveau sur le bassin versant lors d'épisodes orageux avec notamment un possible effet de chasse plus marqué qu'il ne l'est actuellement (surverse des zones imperméabilisées).

On peut donc craindre en partie que les rejets pluviaux même après stockage soient de nature à perturber le fonctionnement physique, physico-chimique, écologique de ce ruisseau et des espèces les plus sensibles qui le peuplent (Agrion de Mercure, Lamproie de Planer, Lamproie marine).

Incidences sur la conservation du site NATURA 2000

En ce qui concerne le projet de ZAE de Mées, l'impact potentiel du projet sur le site Natura 2000 concerne la gestion des eaux pluviales et leurs surverses dans le fossé de l'Avenue de l'Océan, affluent du ruisseau l'Iscas.

Les ouvrages de gestion des eaux pluviales n'engendreront pas d'altérations notables des caractéristiques hydrauliques, écologiques et physico-chimiques du ruisseau l'Iscas.

Le projet ne remet donc pas en cause la présence des espèces d'intérêt communautaires sensibles sur l'Iscas (Agrion de mercure, lamproies de Planer et marine) ainsi que la fonctionnalité globale du site Natura 2000 « Tourbière de Mées ».

2.4. Les réseaux et équipements collectifs

Adduction d'eau potable (AEP)

La zone de l'échangeur est alimentée via les réseaux de la commune de Saint-Paul-Lès-Dax qui est limitée au débit annuel de 100 000 m³.

La zone est desservie à partir de Saint-Paul-Lès-Dax par une canalisation de diamètre 150, pour partie en fonte, pour partie en amiante-ciment, sur une longueur de 2,2 km. La commune de Saint-Paul-Lès-Dax va progressivement remplacer le linéaire en amiante-ciment pour des questions sanitaires.

La capacité du réseau existant à desservir la ZAE projetée sera déterminée à partir des estimations des besoins annuels en eau sanitaire et du débit de pointe.

Le débit de pointe à considérer est le plus important des deux débits suivants : le débit de pointe des besoins en eau sanitaire ou le débit de pointe à assurer pour les besoins en défense incendie. Ici, le débit de pointe dimensionnant est celui de la défense incendie.

Défense incendie

Le réseau de défense incendie doit être dimensionné de manière à assurer un débit minimum mesuré sur une prise de 100 mm égal à 60 m³/h pour un poteau 1*100 et de 120 m³/h pour un poteau 2*100, sous une pression résiduelle mesurée à la sortie de l'appareil de 0,1 MPa (1 bar).

D'après le SYDEC, il n'y a pas de problème de pression, ni de débit : la pression mesurée à proximité est de 5,5 bars.

Les besoins pour assurer la défense incendie sont directement liés au niveau de risque défini correspondant à l'aménagement et qui sera évalué par le SDIS lorsque le volume aménagé, la découpe parcellaire et la typologie des activités seront mieux définis.

Le niveau de risque définit notamment le nombre de poteaux incendie qui devront pouvoir fonctionner en simultané et donc le débit de pointe nécessaire pour les besoins en matière de défense incendie. À ce stade des études, le SDIS propose de partir de l'hypothèse d'un niveau de risque moyen. Le débit de pointe pour les besoins liés à la défense incendie à considérer est donc de 34 l/s.

La Régie des Eaux de Saint-Paul-Lès-Dax a été sollicitée afin de connaître le nombre de poteaux incendie qui pourraient fonctionner en simultanée s'ils étaient alimentés depuis le réseau existant.

Assainissement des eaux usées

La station d'épuration actuelle est calibrée pour 1 200 équivalents habitants (EH). Il est nécessaire de porter sa capacité à 3 000 EH pour tenir compte des besoins communaux (1 200 Eq Hab supplémentaires) et de la création du pôle d'activités économiques de 60 hectares (750 Eq Hab). Cela nécessitera la création d'une nouvelle STEP.

Selon nos dernières informations (collectées en avril 2010 par la SOGREAH suite à une demande du commissaire enquêteur chargé du Dossier Loi sur l'Eau), les travaux de la station d'épuration débuteront début septembre 2010 pour une mise en service fin 2011 (arrêté préfectoral du 31 juillet 2009).

Le réseau d'assainissement en place sur la commune de Mées se termine à l'angle du Chemin des Moureyres et de l'Avenue de l'Océan. Le raccordement de la zone au réseau d'eaux usées (EU) existant nécessitera une extension.

D'après le SYDEC, le diamètre des canalisations existantes (PVC Ø200 mm) est suffisant pour le transit des effluents de la ZAE.

Assainissement des eaux pluviales

Une investigation géotechnique a été menée en janvier 2008 afin de déterminer la perméabilité des sols et la profondeur de la nappe par rapport au terrain naturel.

L'infiltration des eaux pluviales pourrait être envisagée compte tenu de la bonne perméabilité des sols (coefficient de perméabilité entre 1,2 et 3,4*10⁻⁵ m/s selon les points de sondage).

La présence de la nappe a été relevée à moyenne profondeur, entre 3,2 et 4,3 m par rapport au terrain naturel. Un suivi régulier de la nappe devra être réalisé sur une année minimum afin de déterminer le niveau des plus hautes eaux et de vérifier la faisabilité des techniques d'infiltration. Les piézomètres utilisés dans le cadre des investigations géotechniques ont été laissés en place afin de permettre ce suivi.

Les solutions qui pourront être mises en œuvre dépendront de la profondeur de la nappe. Les principes de gestion suivants peuvent toutefois être d'ores et déjà retenus (solutions proposées par le dossier Loi sur l'Eau - SOGREAH, septembre 2009) :

- infiltrer sur chaque lot les eaux de toitures ;
- à gérer à la parcelle des eaux pluviales pour les grandes parcelles, qui disposent d'une surface suffisante pour mettre en place des ouvrages d'écrêtement et de piégeage des pollutions accidentelles (séparateur à hydrocarbures) ;
- collecter les eaux de ruissellement issues des espaces publics imperméabilisés ainsi que celles issues des espaces privés imperméabilisés de tous les « petits » lots ;

- acheminer les eaux de ruissellement collectées vers des ouvrages d'écroulement et de traitement, peu profonds et non étanches afin de favoriser l'infiltration des eaux pluviales mais équipés d'un ouvrage de régulation aval permettant de limiter le débit de rejet à 3 l/s/ha. Cet ouvrage sera équipé d'une vanne ou d'un clapet d'obturation en sortie afin d'assurer le blocage d'une pollution accidentelle.

Réseau électrique

Le projet est concerné par le passage de la ligne haute tension Mouguerre/Dax (ligne d'énergie électrique à circuit 63 kV).

De l'étude de faisabilité technique et financière d'enfouissement de la ligne menée par les services de RTE (réseau de transport d'électricité), la CAGD a décidé d'enfouir de la ligne, au droit de la nouvelle voie principale de desserte de la zone.

Sur le secteur n°2, les besoins du projet sont estimés à 3 150 KVA, ce qui correspond à la puissance délivrée par 5 postes de transformation de 630 KVA (hypothèse de 150 KVA nécessaires par hectare, soit $21 \text{ ha} \times 150 \text{ KVA/ha} = 3 150 \text{ KVA}$).

D'après EDF, la ZAE pourra être desservie depuis le poste de transformation existant « La Poste » situé en bordure de la RD 824, vers le bourg de Mées. La desserte du projet devra faire l'objet d'une étude technique et financière par les services d'EDF dès que le plan d'aménagement sera arrêté.

Dans l'attente de cette étude, EDF propose d'appliquer les hypothèses suivantes :

- 5 postes de transformation nécessaires sur la ZAE ;
- création d'un réseau haute tension (HTA) entre le poste de transformation source et les postes projetés : 1,5 km de réseau HTA comportant 2 câbles HTA pour réaliser un bouclage ;
- création d'un réseau d'alimentation basse tension (BT) : 500 m de réseau BT par poste de transformation, soit 2,5 km de réseau BT.

Réseau de télécommunication et très haut débit

Ils font l'objet d'une analyse dans le cadre de l'étude du schéma numérique menée par la CAGD.

Un réseau de fibre optique passe au nord de la RD824 à hauteur de l'échangeur d'Angoumé, à 3 km de la zone.

Le contact pris avec France Télécom, propriétaire de la boucle locale, a permis de savoir que la ZAE était normalement connectée en haut débit (entre 2 à 18 mégas). Le schéma de développement numérique en cours prévoit la desserte interne des ZAE en fibre optique.

Réseau de gaz

La commune de Mées n'est pas desservie en gaz, mais le SYDEC (concessionnaire des réseaux eau, électricité et gaz, de la commune) s'apprête à engager une étude de faisabilité de la desserte communale en gaz.

Dans l'hypothèse où, suite à cette étude, la desserte en gaz de la commune et donc de la ZAE serait projetée, le coût de l'amenée du gaz serait financé par le Délégué de Service Public (DSP).

2.5. Voirie et sécurité

Les infrastructures existantes actuellement sur la commune de Mées sont insuffisantes pour satisfaire les besoins liés aux futures opérations.

La commune de Mées envisage donc la création de nouvelles voies et/ou la requalification des voies de desserte existantes sur le secteur n°1 sur le secteur n° 2.

Aucune des constructions implantées aujourd'hui aux abords de la RD824 bénéficie d'accès directs sur la RD824. En effet, les secteurs concernés sont desservis à partir du nouvel échangeur de la mise en dénivelé de la RD824 et des voies de désenclavement le long de la RD824.

Secteur n° 1

Les voies de desserte concernées :

- au nord de la RD824, la route Constantine reliant une voie de désenclavement parallèle à la RD 824 vers l'ouest,
- la route du Clédon, au nord de la RD824,
- sont, soit en dehors de l'aire de visibilité depuis le RD824, soit en contrebas de la RD824, limitant les impacts du trafic sur ce réseau secondaire.

Pour autant, dans le cadre de l'urbanisation des secteurs concernés, leurs profils actuels sont inadaptés pour supporter un trafic supplémentaire et préserver la vie des riverains habitant le secteur.

Pour se faire, la refonte des profils en travers serait à prévoir permettant de sécuriser tous les déplacements et en particulier les déplacements doux.

Secteur n° 2

La création d'une nouvelle voie connectée au carrefour giratoire de la mise en dénivelé de la RD824 et au réseau viaire secondaire :

- l'avenue de l'Océan à l'est, support des extensions urbaines sous forme de maisons individuelles, au sud de la RD824,
- la route du Tuc Blanc à l'ouest, support des extensions urbaines diffuses, au sud de la RD824,

assurera demain la desserte des terrains à urbaniser. Par ailleurs, le tracé de cette nouvelle voie est en dehors de l'aire de visibilité de la RD824 et son profil prendra en compte tous les usagers.

2.6 Nuisances

Pour les secteurs n° 1 et n° 2, les nuisances, notamment acoustiques, seront liées à l'importance du trafic supporté par la RD824 et le réseau secondaire de desserte.

Aussi, l'enjeu relève-t-il de l'affectation de la première bande des terrains au contact de la RD 824 à des utilisations compatibles avec cet environnement. Ainsi, l'implantation de constructions à usage d'activités ou d'un équipement collectif public ou privé devra être

privé. La vocation de la première ligne de construction offrira une protection aux constructions d'habitation qui s'implanteraient au cœur des secteurs concernés.

Par ailleurs, pour prévenir des conflits d'interface et composer le séquençage des itinéraires sur la RD824, il sera souhaitable de préserver des espaces plantés (seuils).

Dans tous les cas, les nouveaux projets de construction devront satisfaire aux normes d'isolation phonique en vigueur.

2.7. Qualité de l'urbanisme et de l'architecture

Secteur n°1

Aujourd'hui, les distances d'implantation des bâtiments existants par rapport à l'axe de la RD824 sont variables libérant des espaces résiduels au contact de l'infrastructure dont les traitements ne concourent pas la qualité des paysages en terme d'unité, de cohérence, d'ordonnement.

Ensuite, la qualité des architectures banalise le paysage autour de la RD824. Elle correspond à l'image d'un paysage courant, fréquent, vu à Mées et à ailleurs, concernant les images d'entrée de ville.

Aussi, l'enjeu relève-t-il d'une composition d'ensemble du secteur privilégiant le respect des alignements de fait donnés par les constructions existantes, le traitement qualitatif des espaces entre les bâtiments et la RD824 assurant aussi une continuité paysagère sur les façades d'opérations développées au contact de la RD824. En ce

sens, les aires de stockage, de stationnement et de présentation des déchets seraient à exclure des espaces de frange de part et d'autre de la RD824.

Secteur n° 2

Les terrains à urbaniser sont aujourd'hui vierges de constructions, à l'exception de deux constructions d'habitations à l'est et à l'ouest du secteur et des constructions du quartier Sedan, sur la rive est de l'avenue de l'Océan. Aussi, la composition d'ensemble du secteur devra-t-elle répondre aux enjeux suivants :

- restaurer un effet de symétrie entre les deux rives de la RD824, suivant le respect de lignes d'implantation obligatoire ;
- encourager la qualité architecturale avec l'emploi du bois dans la construction, la végétalisation des toitures...

2.8 Biodiversité et paysages

Secteur n°1

Le secteur est dominé par des parcelles cultivées avec des lisières et haies arbustives et arborées, quelques friches en cours d'évolution, des cultures et des milieux anthropisés.

En dehors des valeurs écologiques associées aux formations végétales planaires et linéaires, le terrain dans son ensemble présente donc des enjeux écologiques faibles. Aucune espèce patrimoniale n'y a été relevée. Par contre, plusieurs espèces

exotiques invasives (*Robinia pseudoacacia*...) ont été relevées au contact des terrains concernés. Ces espèces sont l'une des principales causes de perte de biodiversité.

Aussi, la composition d'ensemble du secteur devra-t-elle répondre aux enjeux suivants :

- préserver les lisières forestières comme plans structurants du paysage du secteur ;
- préserver les masses vivantes structurantes (les haies, les bois, les forêts) ;
- lutter contre l'invasion des espèces exotiques et réglementer les espèces à planter ;

L'ouverture des terrains à l'urbanisation est aujourd'hui encadrée par des espaces boisés aux extrémités est et ouest du secteur.

Aussi, la composition d'ensemble du secteur devra-t-elle répondre aux enjeux suivants :

- préserver les espaces boisés aux extrémités du secteur, pour servir à la composition de paysage de qualité ménageant des effets de seuil, séquençant les itinéraires sur la RD824 et améliorant la lisibilité des territoires autour de l'infrastructure ;
- réglementer les enseignes commerciales en terme de hauteur et d'implantation ;
- effacer les réseaux aériens, sources de pollutions visuelles ;

- requalifier les espaces résiduels au contact de la RD824, comme espaces écologiques et paysagers supports de l'image de marque des futures constructions ;
- revitaliser la plantation de platanes en alignement dégageant le passage supérieur sur la RD824 et séquençant les itinéraires sur la RD824.

Secteur n°2

Les habitats composés d'anciennes cultures, friches ou pinèdes, qui dominent le site, ne présentent pas d'intérêt écologique majeur.

Quelques talus de haies, notamment le talus à l'ouest et au centre du site, présente un intérêt pour la faune (exposition, ressource alimentaire).

En dehors des valeurs écologiques associées aux formations végétales planaires et linéaires, le terrain dans son ensemble présente des enjeux écologiques faibles. Aucune espèce patrimoniale n'y a été relevée.

Pour autant, l'enjeu ressort à la restauration de conditions favorables au développement et au maintien d'une diversité biologique, suivant une trame « verte » et « bleue » permettant de relier les masses vivantes entre elles, par exemple.

L'ouverture du terrain de la future zone d'activités sur la RD824 est encadrée par un massif boisé sur la limite est du périmètre d'assiette, un barrageau planté sur la limite ouest du périmètre et un barrageau planté au sud du périmètre, limitant les impacts ou les aires de soumission à la vue depuis les habitations proches.

Le zonage du POS en vigueur protège aujourd'hui le massif boisé sur la limite est, classé en zone NC.

Le barrageau planté sur la limite ouest devra dans le cadre de l'aménagement de la zone être aussi préservé.

Les lisières boisées sur une partie de la limite sud du périmètre d'assiette ferment la vue depuis la RD824 et compose un arrière-plan végétal favorisant l'insertion de la zone dans son environnement proche.

Les vues offertes depuis l'extérieur et l'intérieur du terrain sont partielles sinon cadrées par les lisières proches. Il en ressort un paysage cloisonné composé pour partie de terres agricoles et pour l'autre de massifs boisés.

Par ailleurs, la multiplication des enseignes publicitaires et des réseaux en aérien concourent à banaliser le paysage.

Aussi, la composition d'ensemble du secteur devra-t-elle répondre aux enjeux suivants :

- préserver les espaces boisés aux extrémités du secteur, pour servir à la composition de paysage de qualité ménageant des effets de seuil, séquençant les itinéraires sur la RD824 et améliorant la lisibilité des territoires autour de l'infrastructure ;

- restaurer l'écriture forestière des plantations sur la limite sud de l'opération et au contact des espaces publics ;
- réglementer les enseignes commerciales en terme de hauteur et d'implantation ;
- effacer les réseaux aériens, sources de pollutions visuelles ;
- requalifier les espaces résiduels au contact de la RD824 ;
- insérer ou déplacer l'aire de présentation des déchets à l'est du secteur ;
- mettre en scène la croix, à l'est du secteur.

3. LES MODIFICATIONS APPORTEES AU POS

3.1 Point n°1 de la modification : suppression de l'emplacement réservé N° 5b

L'objet de cette modification est de supprimer l'emplacement réservé N° 5b correspondant à l'échangeur routier de la RD 824 (ancienne RN 124) qui est aujourd'hui réalisé.

L'emprise réservée N° 5b inscrite au POS en vigueur de Mées ne correspond pas exactement à l'emprise réelle de l'ouvrage réalisé. La suppression de l'emplacement réservé N° 5b permettra donc de libérer les terrains réservés inutilement.

Sont modifiées en conséquence :

- **Le plan de zonage**

Le plan de zonage au 1/5000° et 1/2500° (Planche 2) est rectifié pour supprimer l'emplacement réservé N° 5b.

- **La liste des emplacements réservés**

L'annexe 4a du dossier de POS en vigueur est modifiée par la suppression de l'emplacement réservé N° 5b de la liste des Emplacements Réservés.

3.2 Point n°2 de la modification : reclasser la zone IV NAb en secteur II NAc

L'objet de cette modification est de reclasser la zone IVNAb au lieu dit Bidon en secteur de zone IINAc afin de permettre l'ouverture à l'urbanisation de ce secteur destiné à la réalisation de la ZAE communautaire portée par la CAGD.

Compte tenu des objectifs économiques de la CAGD, les terrains de la ZAE communautaire sont classés dans **un secteur de zone IINAc** pour préciser les différentes destinations de construction pouvant y être accueillies.

La commune, soucieuse de maîtriser la qualité urbaine et paysagère de l'opération projetée mais aussi plus globalement celle des différentes opérations à réaliser aux abords de la RD 824, a engagé la réalisation d'une étude paysagère sur le secteur : les règles intégrées au règlement des zones aux abords de la RD 824 sont présentées sous le "Point N°4" du présent rapport de présentation.

Sont modifiées en conséquence :

- **Le zonage**

Le plan de zonage (Planche 2) au 1/5000° et 1/2500° est rectifié pour reclasser la zone IVNAb en zone IINAc.

- **Le règlement** (Voir paragraphe 3.4 du présent rapport).

- **Le tableau des superficies de zone** pour prendre en compte le déclassement de la zone IVNAb en IINAc.

3.3 Point n°3 de la modification : reclasser la zone VIINA en secteur II NAd

L'objet de cette modification est de reclasser la zone VIINA au lieu dit Clédon, en secteur de zone IINAd afin d'intégrer les prescriptions liées à la prise en compte de l'étude paysagère mentionnée au "Point n°4" du présent rapport de présentation.

Le classement en secteur de zone IINAd maintient la destination initiale de la zone VII NA (activités hôtelières et de loisirs).

Les règles intégrées au règlement du secteur IINAd pour favoriser notamment la qualité des paysages aux abords de la RD824 sont présentées sous le "Point N°4" du présent rapport de présentation.

Sont modifiées en conséquence :

- **Le zonage**

Le plan de zonage (Planche 2) au 1/5000° et 1/2500° est rectifié pour reclasser la zone VIINA en zone IINAd.

- **Le règlement** (Voir paragraphe 3.4 du présent rapport).
- **Le tableau des superficies de zone** pour prendre compte le déclassement de la zone VIINA en IINAd.

3.4 Point n°4 de la modification : intégrer une étude paysagère des futures zones d'activités situées de part et d'autre de la RD 824

L'objet de cette modification est de compléter les dispositions réglementaires s'appliquant aux abords de la RD 824 afin d'assurer la qualité de l'urbanisme, des paysages, de l'architecture et de prendre

en compte les nuisances et la sécurité des futures opérations de construction et d'aménagement à réaliser au sein de la zone IINA et de ses secteurs IINAA, IINAB, IINAC et IINAD.

Ces nouvelles prescriptions intégrées au POS de Mées permettent d'envisager la réduction de la marge de recul imposée par rapport à la RD 824 (article L.111-1-4 du code de l'urbanisme).

Sont modifiées en conséquence :

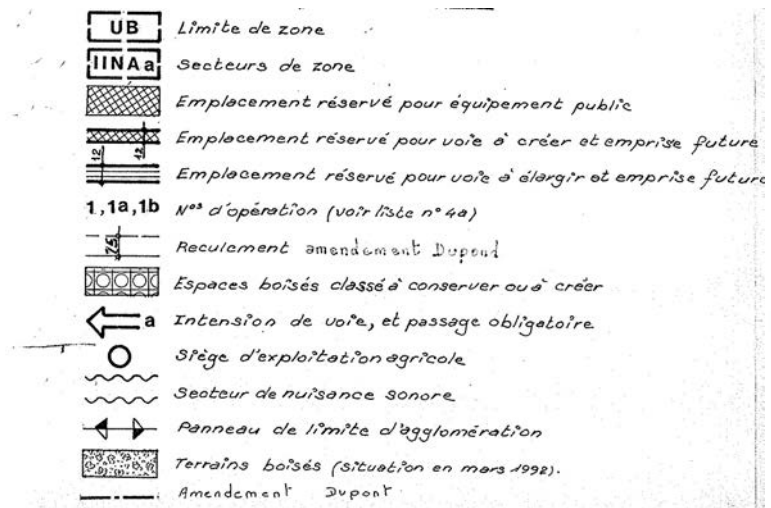
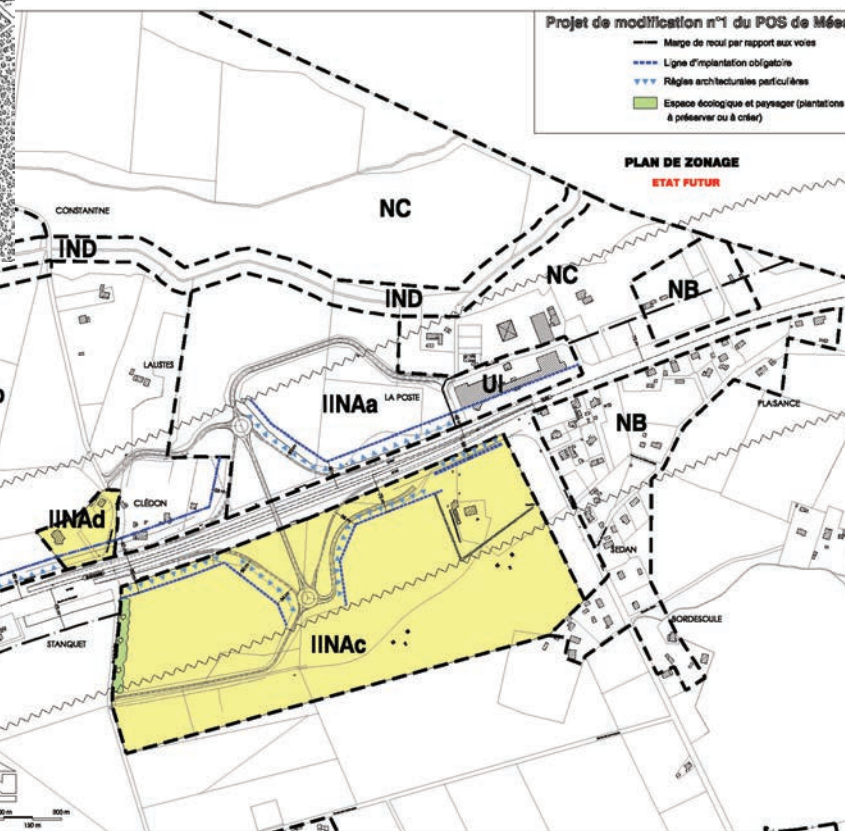
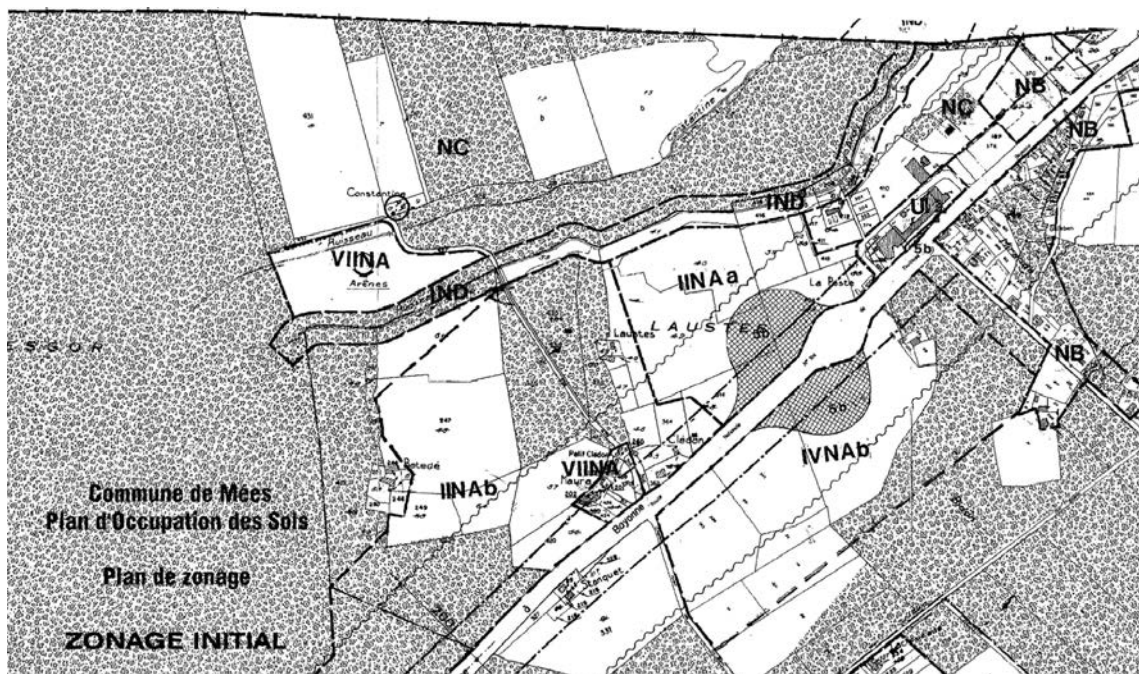
- **Le zonage**

Le plan de zonage au 1/5000° et 1/2500° (Planche 2) est rectifié pour tenir compte des nouvelles dispositions réglementaires s'appliquant à la zone IINA :

- o Suppression de la marge de recul fixée à 75 m par rapport à l'axe de la RD 824 sur l'ensemble de la zone IINA à l'exception d'une partie du secteur IINAB.
- o Création d'une ligne d'implantation obligatoire des constructions le long de la RD 824 fixée selon la configuration des terrains, celles des abords de l'infrastructure et en s'appuyant sur les lignes de construction définies par les bâtiments existants aux abords du site).
- o Repérage des limites de terrain aux abords de la RD 824 soumis à des prescriptions particulières (Règles Architecturales Particulières).
- o Création de secteurs de plantations à préserver ou à créer.

- **Le règlement**

Les dispositions réglementaires de la zone IINA sont modifiées pour tenir compte de l'étude urbaine et paysagère menée de façon globale sur les abords de la RD 824.



Les nouvelles prescriptions édictées pour la zone IINA sont :

- o Reformulation des articles 1 et 2 (Occupations et utilisations du sol admises et interdites) pour préciser la destination des secteurs de zone IINA et pour tenir compte de la réforme du permis de construire en vigueur depuis le 1^{er} octobre 2007.
- o Instauration d'une surface minimale d'opération pour assurer une urbanisation cohérente des abords de la RD 824 (organisation viaire, desserte réseaux, gestion économe du foncier, formes urbaines,...) et une insertion paysagère organisée des futures constructions (Article 1).
- o Une disposition pour les constructions existantes dans la zone est introduite, pour permettre leur extension et ainsi soutenir leur développement économique, sous réserve de ne pas compromettre l'organisation cohérente de la zone IINA (Article 1).
- o Mise en place de prescriptions relatives aux conditions d'accès et de desserte des terrains (limitation du nombre d'accès, largeur minimale des accès / voies) notamment pour des raisons de sécurité routière (article 3).
- o Mise en place de dispositions relatives au raccordement au réseau d'assainissement collectif et aux rejets d'eaux pluviales des terrains pour réduire les risques d'inondation et d'impact sur les milieux aquatiques (article 4).
- o Disposition pour assurer le respect de la ligne d'implantation obligatoire des constructions imposées le long de la RD 824 fixée graphiquement (article 6) afin de créer un front bâti unifié de part et d'autre de la RD824 en fonction de la configuration des terrains et des espaces techniques liés à la RD824.

- o Règles architecturales particulières s'appliquant aux abords de la RD 824 (traitement soigné de la façade orientée vers la voie ; pas de dépôts visibles en façade des lots, prescriptions sur intégration des éléments techniques en toiture) pour créer une image qualitative et unifiée le long de la RD 824 (Article 11).
- o Mise en place d'une hauteur maximale pour les constructions à usage d'activités le long des espaces soumis aux règles architecturales particulières (Article 10).
- o Mise en place de règles pour encadrer l'édification de clôtures (hauteur maximale, dispositif, intégration des coffrets techniques) pour participer à la constitution d'une image qualitative et unifiée des espaces d'activités autour de la RD 824 (Article 11)
- o Les marges de recul imposées par rapport aux voies devront être paysagées sous forme d'espace enherbé pour participer à la constitution d'une image qualitative et unifiée des zones d'activités (Article 13).
- o Secteur de plantations à réaliser sur les espaces repérés au plan de zonage (article 13) pour favoriser l'intégration paysagère des futures opérations et améliorer la lisibilité du secteur.
- o Plantations imposées pour les aires de stockage et les aires de stationnement et liste d'essences imposées (Article 13) pour assurer l'intégration paysagère de ces installations.
- o Surface minimale en espace vert imposée pour limiter l'imperméabilisation des sols et favoriser la présence d'espaces d'agrément paysagers autour des constructions (Article 13).
- o Liste d'essences interdites pour la réalisation des plantations (Article 13), notamment pour éviter le développement des essences exotiques avérées envahissantes et privilégier des essences locales.

Enfin, le règlement de la zone IINA est complété par des recommandations architecturales annexées au règlement de la zone. Elles portent sur l'aspect des constructions (formes, couleurs, matériaux innovants, éléments techniques) pour favoriser la qualité de l'architecture aux abords de la RD 824.

Le règlement du POS en vigueur est donc modifié dans sa rédaction antérieure pour intégrer les nouvelles dispositions réglementaires s'appliquant à la zone IINA.

4. INCIDENCES SUR L'ENVIRONNEMENT

Les espaces agricoles (cultures du maïs et prairies) constituent environ les deux tiers de l'occupation du sol au niveau de l'emprise du projet. Le reste étant composé de zones urbanisées et de massifs boisés. A l'échelle de la commune de Mées, le monde agricole est en recul ces trente dernières années.

La Superficie Agricole Utile (SAU) communale était de 317 ha en 2000 soit environ 21% du territoire communal. Les projets de développement économique autour de la RD 824 portent sur une superficie d'environ 75 ha dont moins de 50 ha encore utilisés par l'agriculture (15% de la SAU de 2000). Le POS de Mées approuvé en 1997 classait déjà l'ensemble du secteur en zone d'urbanisation future. La présente procédure de modification n°1 du POS n'induit donc aucun prélèvement supplémentaire de terres agricoles.

Les activités industrielles et commerciales sont présentes notamment le long de la RD 824 alors que les activités liées au BTP sont localisées essentiellement dans le bourg de Mées.

L'expertise écologique menée dans le cadre de l'évaluation des incidences du projet sur le site NATURA 2000 FR7200727 «Tourbières de Mées » a conclu que "de manière globale, le périmètre d'implantation de la ZAE présente des enjeux écologiques faibles. Aucune espèce patrimoniale n'y a été relevée. " (Septembre 2009. SOGREAH : voir dossier en annexe).

En effet, la zone IINA autour de la RD824 n'est concernée par aucun zonage environnemental et n'abrite aucune espèce rare ou remarquable. L'installation d'espèces est fortement limitée par le caractère anthropisé du secteur d'étude (forêt de pin maritime, terrains agricoles, bordure de réseau routier).

Le périmètre d'implantation du projet concerne essentiellement des zones de culture de maïs et n'offre que peu d'habitats favorables pour la présence d'une diversité biologique intéressante.

La pinède est présente sur les parcelles alentours : l'essence dominante est le pin maritime accompagnée par un sous-bois pauvre composé essentiellement de ronces et de fougères aigles.

La faune concernée par le projet présente peu d'intérêt pour la faune locale ou migratrice (parcelles de maïs en bordure d'un échangeur et parcelle de pin).

La zone d'étude étant particulièrement affectée par des dérangements et modifications de tous ordres, les espèces rencontrées ne le sont que de manière occasionnelle. Il n'y a pas de population stable durablement sur ce territoire.

Le périmètre de la ZAE (pôle d'agglomération), la zone présente peu de potentialités pour les mammifères. Il faut noter l'abondance du Lapin de garenne *Oryctolagus cuniculus* sur les friches et les abords des chablis et haies sur le périmètre du projet de la ZAE. Le Chevreuil est également présent sur ce site.

Il présente une avifaune classique des cultures et friches et pinèdes. Le site se trouve sur un couloir de migration important tant au printemps qu'à l'automne (ancienne présence d'un pante à Alouette notamment). Les friches et haies et chablis bordés d'eau sont une zone attrayante pour les passereaux en halte migratoire comme en hivernage. On notera par exemple au passage printanier l'observation de la Grue cendrée *Grus grus* et de l'Alouette lulu *Lullula arborea*, deux espèces de l'annexe I de la Directive Oiseaux.

La Grenouille verte *Rana* sp. a été observée sur le fossé bordant la zone au sud.

La présence de l'écoulement du Tuc Blanc, d'une strate arbustive en recolonisation le long de cet écoulement, notamment de saules, de bois mort et la mosaïque des habitats avec notamment des friches laisse supposer un intérêt fort du site pour de nombreuses espèces d'insectes thermophiles, on pensera dans un premier temps aux Hyménoptères Apidae (abeilles sauvages) mais aussi aux coléoptères phytophages et saproxyliques, aux Orthoptères (criquets et sauterelles) mais sans doute encore bien d'autres familles, genres ou espèces...

La conservation des haies en talus, d'arbres hauts d'essence autochtones (exclure donc le Robinier faux-acacia *Robinia pseudacacia*, très présents sur le site, de la recolonisation des haies et lisières), la gestion raisonnée des espaces vert, le maintien de zones tampons entre les milieux aménagés de la ZAE, ne pourront qu'être bénéfique au maintien de la biodiversité ordinaire.

L'impact potentiel du projet de ZAE de Mées sur le site Natura 2000 concerne la gestion des eaux pluviales et leurs surverses dans le fossé de l'Avenue de l'Océan, affluent du ruisseau l'Iscaux.

Actuellement, il n'y a pas de réseau de collecte des eaux pluviales à proximité du projet. Le périmètre du projet est traversé uniquement par des fossés qui drainent la zone.

Compte tenu des contraintes environnementales et hydrauliques du secteur, à savoir :

- un milieu hydraulique superficiel constitué du ruisseau d'Iscaux, affluent de l'Estiraux, qui présente une sensibilité particulière liée à la présence d'espèces protégées environ 1 km à l'aval du projet de ZAE,
- une nappe phréatique de surface relativement proche mais un sous-sol sans usage particulier (nappe de surface non exploitée, pas de captage d'eau potable en liaison avec la nappe au droit du projet).

La vulnérabilité des milieux est liée :

- aux pollutions accidentelles des eaux superficielles qui pourraient détruire (effet de choc) rapidement une partie de l'habitat,

- aux pollutions chroniques des eaux superficielles liées à l'apport cumulé de polluants sur une longue période pouvant aboutir à une dégradation continue du biotope et une perturbation de la biocénose, notamment par les polluants persistants (hydrocarbures, métaux lourds,...),
- aux excès d'eau au niveau des exutoires existants pouvant entraîner des débordements inconnus actuellement.

Compte tenu de ces différentes contraintes liées aux exutoires; l'infiltration des eaux pluviales sera privilégié. Cependant, la nappe étant peu profonde et les perméabilités des sols moyennes, une gestion des eaux uniquement par infiltration n'est pas envisageable. Les solutions proposées seront mixtes, associant les techniques d'infiltration aux techniques de régulation des flux.

Ainsi, il est proposé :

- d'infiltrer sur chaque lot les eaux de toitures,
- une gestion à la parcelle des eaux pluviales pour les grandes parcelles (pôle automobile), qui disposent d'une surface suffisante pour mettre en place des ouvrages d'écroulement et de piégeage des pollutions accidentelles (séparateur à hydrocarbures),
- de collecter les eaux de ruissellement issues des espaces publics imperméabilisés ainsi que celles issues des espaces privés imperméabilisés de tous les « petits » lots,
- d'acheminer les eaux de ruissellement collectées vers des ouvrages d'écroulement et de traitement, peu profonds et non étanches afin de favoriser l'infiltration des eaux pluviales mais équipés d'un ouvrage de régulation aval permettant de limiter le débit de rejet à 3 l/s/ha.

En fonctionnement courant, les bassins de stockage des eaux pluviales permettent le traitement de la pollution dite chronique par la présence d'un volume de stockage et la limitation du débit de fuite. Le principe consiste à ralentir la vitesse des eaux et permettre ainsi la sédimentation des matières en suspension. Un « volume mort » en fond d'ouvrage permet le stockage des matières sédimentées. Ce traitement par décantation est complété par :

- une rétention des flottants (plastiques...) dans le bassin par une grille,
- une décantation de finition et un déshuilage dans un séparateur particulière à l'aval du bassin de traitement.

Le stockage et la limitation du débit agissent sur l'écroulement des débits de rejet et favorisent leur dilution dans le milieu récepteur.

Ils peuvent également permettre le piégeage d'une pollution accidentelle pour certains types de pollution grâce à la présence de systèmes d'obturation qui assurent la fermeture de l'entrée et de la sortie du bassin.

Le projet n'augmentera donc pas la quantité d'eaux pluviales rejetées au milieu superficiel (voir Dossier d'autorisation au titre de la Loi sur l'Eau en annexe).

Aussi, les ouvrages de gestion des eaux pluviales à créer sur la zone IINA n'engendreront pas d'altérations notables des caractéristiques hydrauliques, écologiques et physico-chimiques du ruisseau l'Iscas. Le projet ne remet donc pas en cause la présence des espèces d'intérêt communautaires sensibles sur l'Iscas (Agrion de mercure, lamproies de Planer et marine) ainsi que la fonctionnalité globale du site Natura 2000 « Tourbière de Mées ».

Le paysage de la zone d'étude présente un aspect cloisonné composé pour partie de terres agricoles et pour l'autre de massifs boisés. En dehors des valeurs associées aux formations végétales existantes (haies), le terrain ne présente pas d'intérêt paysager particulier.

Le parti d'aménagement retenu par l'étude paysagère des abords de la RD824 vise à constituer une véritable façade urbaine sur l'infrastructure : pour ce faire, le règlement de la zone IINA définit plusieurs dispositions pour favoriser la constitution d'un paysage unifié : ordonnancement du bâti (ligne d'implantation), modalités de traitement des espaces libres autour des constructions (marges de recul paysager, traitement des clôtures), hauteur maximale des constructions en premier rang et règles architecturales particulières le long des voies les plus circulées.

Mées est concernée par plusieurs risques naturels et industriels : inondation, feu de forêt et transport de marchandises dangereuses. Le projet prévoit ainsi la préservation d'un espace hydraulique et paysager au Sud de la zone IINAc, permettant à la fois de réguler les rejets d'eaux pluviales de la zone et d'assurer une bande tampon entre les entreprises et la lisière forestière.

Aucune Installation Classée pour la Protection de l'Environnement (ICPE) soumise à autorisation n'a été inventoriée sur le périmètre du projet.

Le site de la future ZAE du Grand Dax est concerné par une servitude liée à la présence d'une ligne haute tension. Elle sera enfouie sur un linéaire d'environ 700 m, préservant ainsi la qualité du cadre de vie des futurs résidents. Il n'y aura donc pas d'impact sanitaire sur les populations les plus proches.

L'objectif des zones IINA autour de la RD 824 est d'accueillir des entreprises à vocation artisanales et commerciales, au sein d'un espace d'activités attractif et respectueux de l'environnement. La vocation de chacun des secteurs de la zone IINA (IINAA, IINAB, IINAC et IINAD) est clairement positionnée pour favoriser la constitution d'un environnement économique cohérent et d'une unité paysagère des opérations.

L'ensemble des équipements de viabilité nécessaires sera mis à disposition des opérations d'aménagement : renforcement de l'alimentation en eau potable, raccordement au réseau d'eaux usées et extension de la station d'épuration, desserte en électricité et haut débit.

Le projet de ZAE communautaire du Grand Dax (IINAC) sera mis en œuvre selon les prescriptions d'une charte environnementale (voir Charte des Zones d'Activités Economiques de la CAGD et Fiche n°10 en annexe du présent dossier).

Dans ce cadre, 20% de la superficie de la ZAE sera allouée aux équipements publics et aux espaces verts, avec un objectif de préservation de la biodiversité et notamment des espèces indigènes. De même, chaque entreprise devra ménager une surface minimum de 30% en espace vert sur son terrain.

L'impact sur les habitations à proximité concernera uniquement la phase travaux. Le projet prévoit en effet un parti d'aménagement tenant compte de l'intimité des riverains (préservation ou création d'espaces plantés).

Les impacts en phase travaux concernent essentiellement la circulation des engins (émissions de poussières, vibrations, nuisances sonores, atteintes à la sécurité des riverains), la modification des conditions de circulation, les pollutions accidentelles et les nuisances visuelles.

Aussi, les effets potentiels sur la santé humaine, liés au projet concerneront essentiellement les nuisances acoustiques, la pollution atmosphérique et le risque de pollution des eaux superficielles et souterraines. Ces impacts seront temporaires, et des mesures seront mises en œuvre, afin de supprimer ou réduire ce type de nuisances et désagréments durant la totalité du chantier.

5. TABLEAU DES SUPERFICIES DE ZONE (EN HA)

Zones	POS 1997 (2 ^{ème} révision)	Modification N°1 du POS	Variations
UB	6,7	6,7	
UC	78,0	78,0	
UG	4,0	4,0	
UI	4,5	4,5	
UN	17,0	17,0	
II NA	59,5	85,2	+25,7
III NA	5,3	5,3	
IV NA	43,2	18,6	- 24,6
VII NA	5,4	4,3	- 1,1
NB	61,0	61,0	
NC	899,3	899,3	
NCa	21,8	21,8	
I ND	305,3	305,3	
Total	1511,10	1511,10	
Espaces Boisés Classés	238,5	238,5	

Département des Landes

COMMUNE de MÉES

Mairie 908 avenue Émile Despax 40990 MÉES
Tél. : 05 58 97 57 54 Fax : 05 58 97 58 33

**Modification n°1 du plan d'occupation des sols
de la commune de Mées**

ÉTUDE PAYSAGÈRE :

- état initial de l'environnement
- parti d'aménagement



TABLE DES MATIÈRES

1. ÉTAT INITIAL	III
1.1. SITUATION GÉOGRAPHIQUE ET URBAINE	III
1.2. OCCUPATIONS & UTILISATIONS DES SOLS	III
1.3. MILIEUX SENSIBLES	IV
1.4. VOIRIES, RÉSEAUX, DIVERS	V
1.5. ÉTUDE L.111-1-4 : DIAGNOSTIC	X
2. PARTI D'AMÉNAGEMENT	XIII
2.1. SECTEUR N° 1	XIII
2.2. SECTEUR N° 2	XIV
3. ANNEXES	XV

1. ÉTAT INITIAL

1.1. SITUATION GÉOGRAPHIQUE ET URBAINE

La RD824, route classée à grande circulation, longe cinq secteurs « non urbanisés », ouverts à l'urbanisation par le plan d'occupation des sols en vigueur sur la commune de Mées et soumis aux exigences de l'article L.111-1-4 du Code de l'Urbanisme :

- le **premier secteur** (secteur n° 1) concerne les terrains au nord de la RD824, de part et d'autre du nouvel échangeur, de la limite ouest de la zone classée IINAb au POS en vigueur jusqu'à la limite est de la zone classée IINAA au POS en vigueur.
- le **deuxième secteur** (secteur n° 2) concerne les terrains au sud de la RD824, composant la nouvelle façade de la future zone d'activités de Mées (projet sous maîtrise d'ouvrage de la Communauté d'Agglomération du Grand Dax) – développée de l'Avenue de l'Océan à l'est jusqu'à la Route du Tuc Blanc à l'ouest.

Les terrains concernés sont situés au nord-est du territoire communal au contact de secteurs déjà urbanisés, les quartiers Bidon et Sedan de part et d'autre de la D170 – l'avenue de l'Océan, voie principale de liaison au centre bourg de Mées depuis le nord du territoire –, les quartiers Stanquet et Clédon de part et d'autre de la RD824, à l'ouest du secteur, et le quartier Lacrouzade au sud.

Ce groupe de terrains est scindé en deux avec l'implantation des ouvrages d'infrastructures de la mise en dénivelé de la RD824 et constitue une poche non urbanisée le long de la RD824, au contact de secteurs déjà urbanisés.

En ce sens, ce **secteur correspond donc à l'entrée de ville ouest et est de Mées, dont l'urbanisation devrait achever la constitution de deux façades urbaines de part et d'autre de la RD824.**

1.2. OCCUPATIONS & UTILISATIONS DES SOLS

1.2.1. Secteur n° 1

Au nord de la RD824, les occupations et utilisations des sols sont diffuses et camouflées par des signes secondaires (réseaux aériens, enseignes publicitaires, aires de stockage, aires de stationnement), conduisant au caractère incohérent du paysage autour de l'infrastructure, avec :

- des bâtiments d'activités, de part et d'autre de l'échangeur ;
- des bâtiments d'habitation intercalés entre les bâtiments d'activités ;
- des terres agricoles cultivées ;
- et des espaces boisés aux extrémités est et ouest du secteur.



1.2.2. Secteur n° 2

Au sud de la RD824, le secteur à urbaniser correspond à des terres agricoles, dont les limites parcellaires sont généralement dépourvues de végétation. Pour autant, il est encadré d'espaces forestiers aux extrémités est et ouest du secteur. À noter, la présence d'un barradeau planté au sud du secteur et le long du chemin du Tuc Blanc.



L'ouverture du terrain de la future zone sur la RD824 est encadrée par un massif boisé sur la limite est de son périmètre d'assiette et un barradeau planté sur la limite ouest du périmètre, limitant les impacts ou les zones de soumission à la vue depuis les habitations proches.

Le zonage du POS en vigueur protège aujourd'hui le massif boisé sur la limite est, classé en zone NC. Le barrage planté sur la limite ouest devra dans le cadre de l'aménagement de la zone être aussi préservé sinon revitalisé.

Les lisières boisées sur une partie de la limite sud du périmètre d'assiette ferment les vues depuis la RD824 et composent un arrière-plan végétal favorisant l'insertion de la zone dans son environnement proche.

La partie boisée (plantation monospécifique de pins) comprise entre la ligne haute tension et la limite sud du périmètre d'assiette couvre une superficie d'environ 4,2 ha.

Le périmètre d'assiette de la zone inclut une maison d'habitation sur la parcelle cadastrée AO 09. Le projet des nouveaux aménagements s'organisera autour de son terrain, mais veillera à en préserver l'intimité.

Les vues offertes depuis l'extérieur et l'intérieur du terrain sont partielles sinon cadrées par ces lisières proches. Il en ressort un paysage cloisonné composé pour partie de terres agricoles et pour l'autre de massifs boisés.

En dehors des valeurs écologiques associées aux formations végétales planaires et linéaires, le terrain dans son ensemble présente peu ou pas d'intérêt paysager majeur ou particulier.

1.3. MILIEUX SENSIBLES

Les éléments présentés dans le présent chapitre sont issus de l'expertise écologique menée par David GENOUD (évaluation des incidences du projet sur le site NATURA 2000 FR7200727 « tourbières de Mées ». SOGREAH. septembre 2009).

1.3.1. Expertise flore et habitats

La zone d'implantation du projet et sa périphérie sont dominées par des parcelles cultivées avec des lisières et haies arbustives et arborées, quelques friches en cours d'évolution, des cultures et des milieux anthropisés. On peut donc distinguer :

- les friches sableuses et cultures ;
- les haies, chablis, et lisières des cultures, parfois en talus ;
- les boisements de type pinèdes à strate arbustive variée ;
- des fossés avec des lisières arbustives et des évolutions de formations acidophiles tourbeuses ;
- des lisières de cours d'eau à formation arbustives acidophile sur sol plus ou moins hygromorphe.

1.3.2. Sur le périmètre du projet de la future zone d'activités

Les habitats composés d'anciennes cultures, friches ou pinèdes, qui dominent le site, ne présentent pas d'intérêt écologique majeur. En revanche, les zones d'écoulements et leurs proches périphéries (écoulement du Tuc Blanc) jouent un rôle en termes d'habitats écologiques.

Le long de cet écoulement se développent notamment des fragments de landes humides avec la présence d'une faune invertébrés aquatique, mais également des formations d'hydrophytes (Potamot à feuilles de renouée, Potamogeton polygonifolius, Millepertuis des marais, Hypericum elodes avec formation à Molinie bleue *Molinia caerulea* et Bruyère à quatre angles, *Erica tetralix* en berge).

À noter que sur la partie sud une petite zone de friche montre une évolution vers une lande à ciste à feuille de sauges (*Cistus salviifolius*). Cette friche sur le périmètre du projet de la ZAE avec la formation végétale couvrant l'écoulement du Tuc Blanc constitue l'habitat le plus intéressant du périmètre de la ZAE.

Quelques talus de haies, notamment le talus à l'ouest et au centre du site, présente un intérêt pour la faune (exposition, ressource alimentaire).

De manière globale, le **périmètre d'implantation de la ZAE présente des enjeux écologiques faibles**. Aucune **espèce patrimoniale n'y a été relevée**.

1.3.3. Synthèse des enjeux

Pour la flore, on peut noter l'absence d'espèces patrimoniales relevées sur le périmètre du projet de la ZAE, ce secteur présentant des enjeux écologiques faibles.

L'écoulement du Tuc Blanc possède un intérêt écologique global par ses rôles de corridor et de zone d'échange entre bassins versants et entre milieux fermés et ouverts. De plus, on note un potentiel de biodiversité ordinaire fort autour de cet écoulement.

Le ruisseau d'Iscas, cours d'eau considéré comme oligotrophe permanent, accueille une flore adaptée (espèces hygrophytes) et une faune remarquable dont plusieurs espèces protégées et inscrites aux annexes II et IV de la Directive Habitat.

L'Iscas présente des traces de re-calibrage passé et d'érosion régressive importante sans doute favorisée à la fois par des plantations de pins maritimes en berges et les extractions passées plus à l'aval sur l'Adour.

Ce ruisseau pourrait voir ces phénomènes d'érosion s'accroître avec l'apport d'un débit complémentaire nouveau sur le bassin versant lors d'épisodes orageux avec notamment un possible effet de chasse plus marqué qu'il ne l'est actuellement (surverse des zones imperméabilisées).

On peut donc craindre en partie que les rejets pluviaux même après stockage soient de nature à perturber le fonctionnement physique, physico-chimique, écologique de ce ruisseau et des espèces

les plus sensibles qui le peuplent (Agrion de Mercure, Lamproie de Planer, Lamproie marine).

1.3.4. Incidences sur la conservation du site NATURA 2000

En ce qui concerne le projet de ZAE de Mées, l'impact potentiel du projet sur le site Natura 2000 concerne la gestion des eaux pluviales et leurs surverses dans le fossé de l'Avenue de l'Océan, affluent du ruisseau l'Isclas.

Les ouvrages de gestion des eaux pluviales n'engendreront pas d'altérations notables des caractéristiques hydrauliques, écologiques et physico-chimiques du ruisseau l'Isclas.

Le projet ne remet donc pas en cause la présence des espèces d'intérêt communautaires sensibles sur l'Isclas (Agrion de mercure, lamproies de Planer et marine) ainsi que la fonctionnalité globale du site Natura 2000 « Tourbière de Mées ».

1.4. VOIRIES, RÉSEAUX, DIVERS

1.4.1. Secteur n° 1

Les équipements publics rendus nécessaires pour la réalisation des futures opérations d'aménagement concernent :

- l'assainissement collectif (réseau et station d'épuration) ;
- l'eau potable pour l'ensemble de la zone ;
- l'électricité ;
- la voirie.

Les infrastructures existantes actuellement sur la commune de Mées sont insuffisantes pour satisfaire ces besoins.

La commune de Mées envisage donc de conclure une convention de projet urbain partenarial (PUP) avec chaque aménageur ou chaque propriétaire foncier des futures opérations d'aménagement pour le financement des équipements nécessaires à leur viabilisation.

La station d'épuration actuelle est calibrée pour 1 200 équivalents habitants (EH). Il est nécessaire de porter sa capacité à 3 000 EH pour tenir compte des besoins communaux (1 200 EH supplémentaires) et de la création du pôle d'activités économiques de 60 hectares (750 EH). Cela nécessitera la création d'une nouvelle STEP.

Les travaux de la station d'épuration devraient débuter début septembre 2010 pour une mise en service fin 2011 (arrêté préfectoral du 31 juillet 2009).

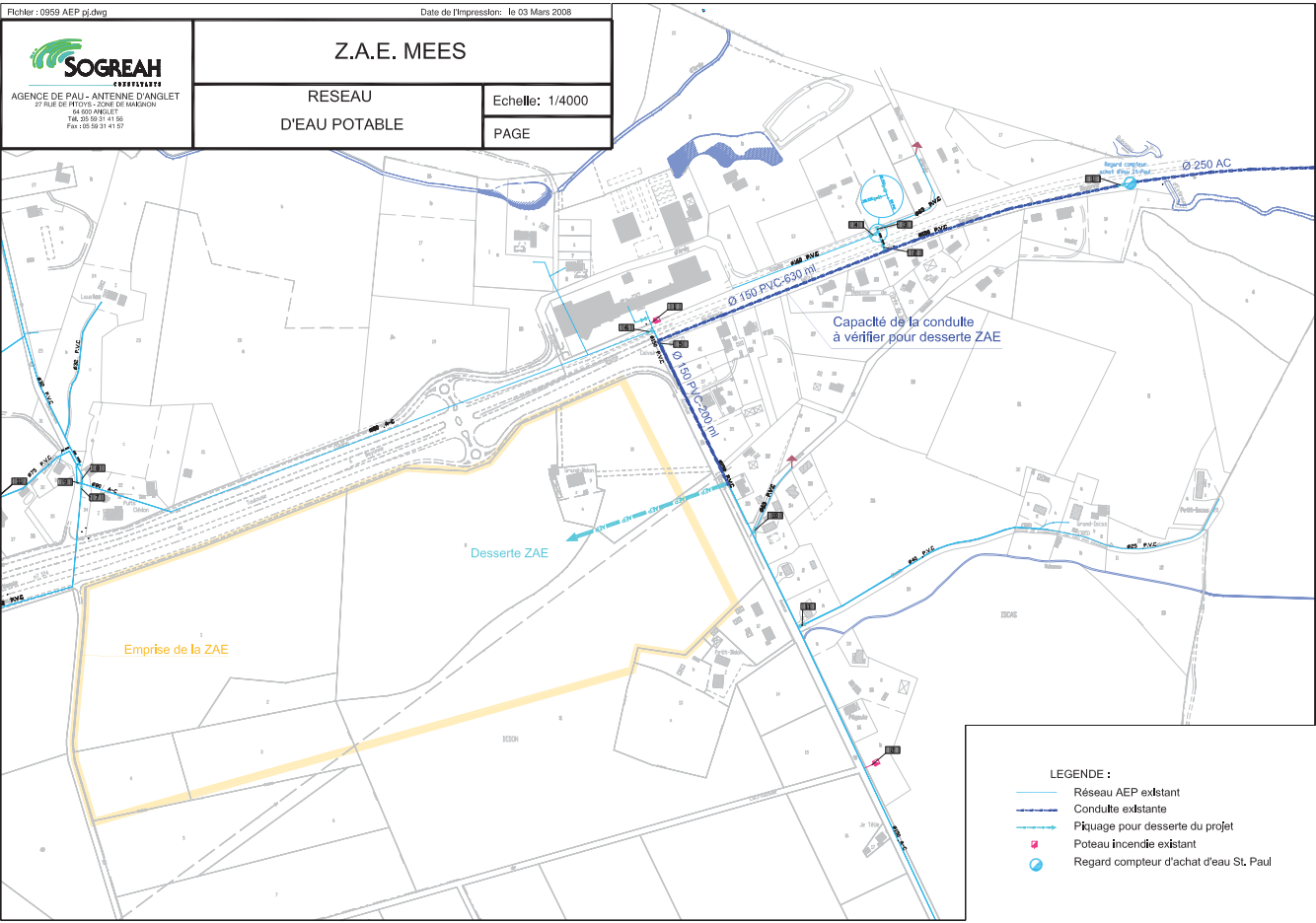
1.4.2. Secteur n° 2

Un diagnostic technique a été établi sur la base des relevés de conclusions des réunions relatives à la problématique « réseaux » organisées par la Communauté d'Agglomération du Grand Dax (CAGD) dans le cadre de la mise en dénivelé du carrefour de la RD824 à Mées et, des plans des réseaux en place recueillis auprès des concessionnaires (SYDEC, EDF...).

1.4.2.1. Réseau d'adduction d'eau potable (AEP) & défense incendie

La zone de l'échangeur est alimentée via les réseaux de la commune de Saint-Paul-Lès-Dax qui est limitée au débit annuel de 100 000 m³.

La zone est desservie à partir de Saint-Paul-Lès-Dax par une canalisation de diamètre 150, pour partie en fonte, pour partie en amiante-ciment, sur une longueur de 2,2 km. La commune de Saint-Paul-Lès-Dax va progressivement remplacer le linéaire en amiante-ciment pour des questions sanitaires.



La capacité du réseau existant à desservir la ZAE projetée sera déterminée à partir des estimations des besoins annuels en eau sanitaire et du débit de pointe.

Le débit de pointe à considérer est le plus important des deux débits suivants : le débit de pointe des besoins en eau sanitaire ou le débit de pointe à assurer pour les besoins en défense incendie. Ici, le débit de pointe dimensionnant est celui de la défense incendie.

1.4.2.2. Réseau AEP

La CAGD a estimé les besoins en eau potable de la future ZAE à environ 20000 m³ annuels sur la base de la consommation du village entreprises de Saint-Paul-Lès-Dax (35 ha pour 60 entreprises) et de celle des concessionnaires automobiles saint-paulois intéressés par un transfert sur la zone.

À partir de cette estimation de besoins en eau sanitaire, le débit de pointe horaire est évalué à 4,8 l/s et arrondi par excès à Qp = 5 l/s.

1.4.2.3. Défense incendie

Le réseau de défense incendie doit être dimensionné de manière à assurer un débit minimum mesuré sur une prise de 100 mm égal à 60 m³/h pour un poteau 1 * 100 et de 120 m³/h pour un poteau 2 * 100, sous une pression résiduelle mesurée à la sortie de l'appareil de 0,1 MPa (1 bar).

D'après le SYDEC, il n'y a pas de problème de pression, ni de débit: la pression mesurée à proximité est de 5,5 bars.

Les besoins pour assurer la défense incendie sont directement liés au niveau de risque défini correspondant à l'aménagement et qui sera évalué par le SDIS lorsque le volume aménagé, la découpe parcellaire et la typologie des activités seront mieux définis.

Le niveau de risque définit notamment le nombre de poteaux incendie qui devront pouvoir fonctionner en simultané et donc le débit de pointe nécessaire pour les besoins en matière de défense incendie.

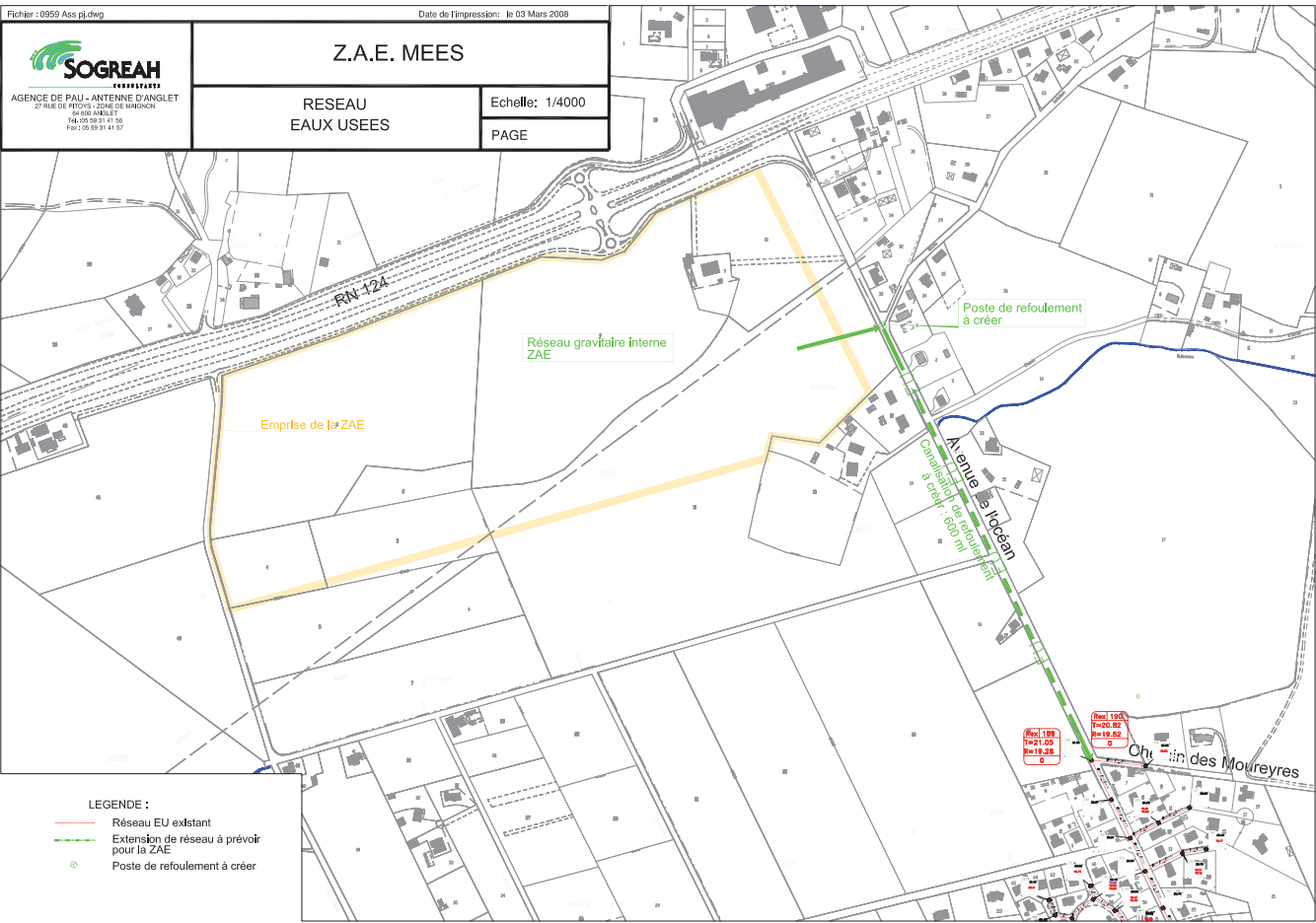
À ce stade des études, le SDIS propose de partir de l'hypothèse d'un niveau de risque moyen. Le débit de pointe pour les besoins liés à la défense incendie à considérer est donc de 34 l/s.

La Régie des Eaux de Saint-Paul-Lès-Dax a été sollicitée afin de connaître le nombre de poteaux incendie qui pourraient fonctionner en simultané s'ils étaient alimentés depuis le réseau existant.

Si le réseau n'est pas en capacité à assurer l'alimentation en simultané de deux poteaux incendie, des adaptations du réseau, à évaluer par la Régie des Eaux, seront nécessaires (renforcement du réseau ou solutions alternatives du type bâche incendie).

1.4.2. Réseau d'eaux usées

Les eaux usées de la commune de Mées sont traitées par la station d'épuration (STEP) de Mées dont le projet d'augmentation de capacité est prévu pour 2010. La capacité de la station actuelle est de 1 200 équivalents habitants et sera portée à 3 000 EH avec la création de la nouvelle STEP. Les effluents du pôle économique pourront ainsi être traités.



Le réseau d'assainissement en place sur la commune de Mées se termine à l'angle du Chemin des Moureyres et de l'Avenue de l'Océan. Le raccordement de la zone au réseau d'eaux usées (EU) existant nécessitera une extension d'environ 600 ml et l'ouverture de la route dont le revêtement est récent.

Au point de raccordement, le réseau en place est peu profond (profondeur estimée à environ 1,76 m au niveau du regard de raccordement regard n° 189). Un poste de refoulement sera donc vraisemblablement nécessaire afin de renvoyer les EU du projet grâce à une conduite de refoulement d'environ 600 ml vers le réseau gravitaire en place.

Les effluents du projet sont estimés à 90 % des consommations en eau potable annuelles soit environ 18 000 m³ et le débit de pointe horaire est estimé à 3,7 l/s.

D'après le SYDEC, le diamètre des canalisations existantes (PVC Ø200 mm) est suffisant pour le transit des effluents de la ZAE.

1.4.3. Réseau d'eaux pluviales

La CAGD a réalisé une Charte Environnementale des ZAE à prendre en compte dans le cadre de ce projet. Cette charte recommande notamment de :

- réaliser une étude hydrogéologique (AO3) ;
- réduire au minimum les surfaces imperméabilisées (goudron) (AO4 à AO6) ;
- prévoir 20 % minimum des espaces collectifs et 30 % des espaces privés perméables (espaces verts, revêtements poreux...) (AO4 à AO6) ;
- gérer les eaux pluviales à l'échelle de la parcelle (AO4 à AO6) ;
- réaliser une étude technico-économique sur la récupération, prétraitement ou rejet dans le cours d'eau des eaux pluviales non utilisées par le recyclage (AO4 à AO6) ;
- favoriser l'utilisation de l'eau de pluie, la récupération des eaux des toitures et le recyclage des eaux de process (AO4 à AO6).

Une investigation géotechnique a été menée en janvier 2008 afin de déterminer la perméabilité des sols et la profondeur de la nappe par rapport au terrain naturel.

L'infiltration des eaux pluviales pourrait être envisagée compte tenu de la bonne perméabilité des sols : le coefficient de perméabilité varie entre 1,2 et 3,4 * 10⁻⁵ m/s selon les points de sondage.

La présence de la nappe a été relevée à moyenne profondeur (entre 3,2 et 4,3 m par rapport au terrain naturel). La profondeur de la nappe est un critère rédhibitoire dans les techniques d'infiltration. En effet, les dispositifs d'infiltration doivent se situer en milieu non saturé. Il est généralement recommandé de conserver une hauteur de zone non saturée supérieure ou égale à 1 m en période des hautes eaux par rapport à l'injection des eaux pluviales pour permettre une infiltration et épuration minimale des eaux.

Un suivi régulier de la nappe devra être réalisé sur une année minimum afin de déterminer le niveau des plus hautes eaux et de vérifier la faisabilité des techniques d'infiltration. Les piézomètres utilisés dans le cadre des investigations géotechniques ont été laissés en place afin de permettre ce suivi.

Les solutions qui pourront être mises en œuvre dépendront de la profondeur de la nappe. Les principes de gestion suivants peuvent toutefois être d'ores et déjà retenus :

	NAPPE PROFONDE ET FAVORABLE	NAPPE DÉFAVORABLE
Eaux de toitures	Infiltration à la parcelle	
	Collecte par des ouvrages étanches	
Eaux de ruissellement sur les surfaces de circulation et de stationnement privatives Eaux de ruissellement sur les voiries et stationnements publics	Dépollution des pluies courantes par 2 bassins (base T = 2 ans)	
	Infiltration des eaux traitées : - noue en limite sud de la zone après le bassin amont, - bassin d'infiltration à l'exutoire de la zone. (base T = 30 ans)	Rétention des eaux traitées par 2 bassins (base T = 30 ans)
	Surverse vers le fossé de l'Avenue de l'Océan puis le ruisseau intermittent affluent de l'Estiraux	Évacuation du débit régulé par le ruisseau intermittent affluent de l'Estiraux

Ainsi, sur la base du dossier Loi sur l'Eau (SOGREAH, septembre 2009), les solutions proposées ci-dessus consistent à :

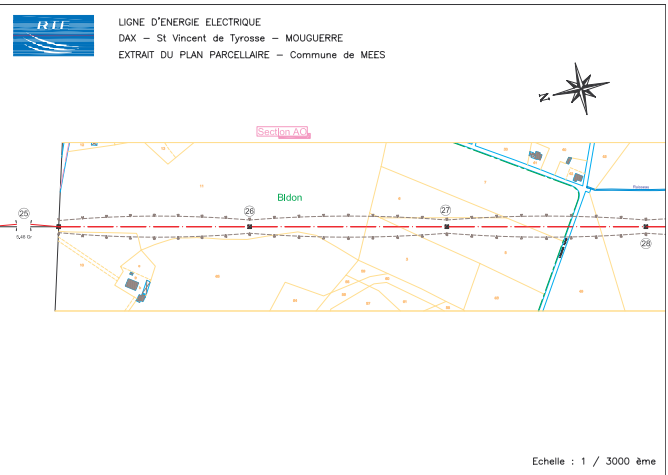
- infiltrer sur chaque lot les eaux de toitures ;
- à gérer à la parcelle des eaux pluviales pour les grandes parcelles, qui disposent d'une surface suffisante pour mettre en place des ouvrages d'écrêtement et de piégeage des pollutions accidentelles (séparateur à hydrocarbures) ;
- collecter les eaux de ruissellement issues des espaces publics imperméabilisés ainsi que celles issues des espaces privés imperméabilisés de tous les « petits » lots ;
- acheminer les eaux de ruissellement collectées vers des ouvrages d'écrêtement et de traitement, peu profonds et non étanches afin de favoriser l'infiltration des eaux pluviales mais équipés d'un ouvrage de régulation aval permettant de limiter le débit de rejet à 3 l/s/ha. Cet ouvrage sera équipé d'une vanne ou d'un clapet d'obturation en sortie afin d'assurer le blocage d'une pollution accidentelle.

1.4.4. Réseau électrique

1.4.4.1. Le réseau électrique de transport

Le projet est concerné par le passage de la ligne haute tension Mouguerre/Dax (ligne d'énergie électrique à circuit 63 kV).

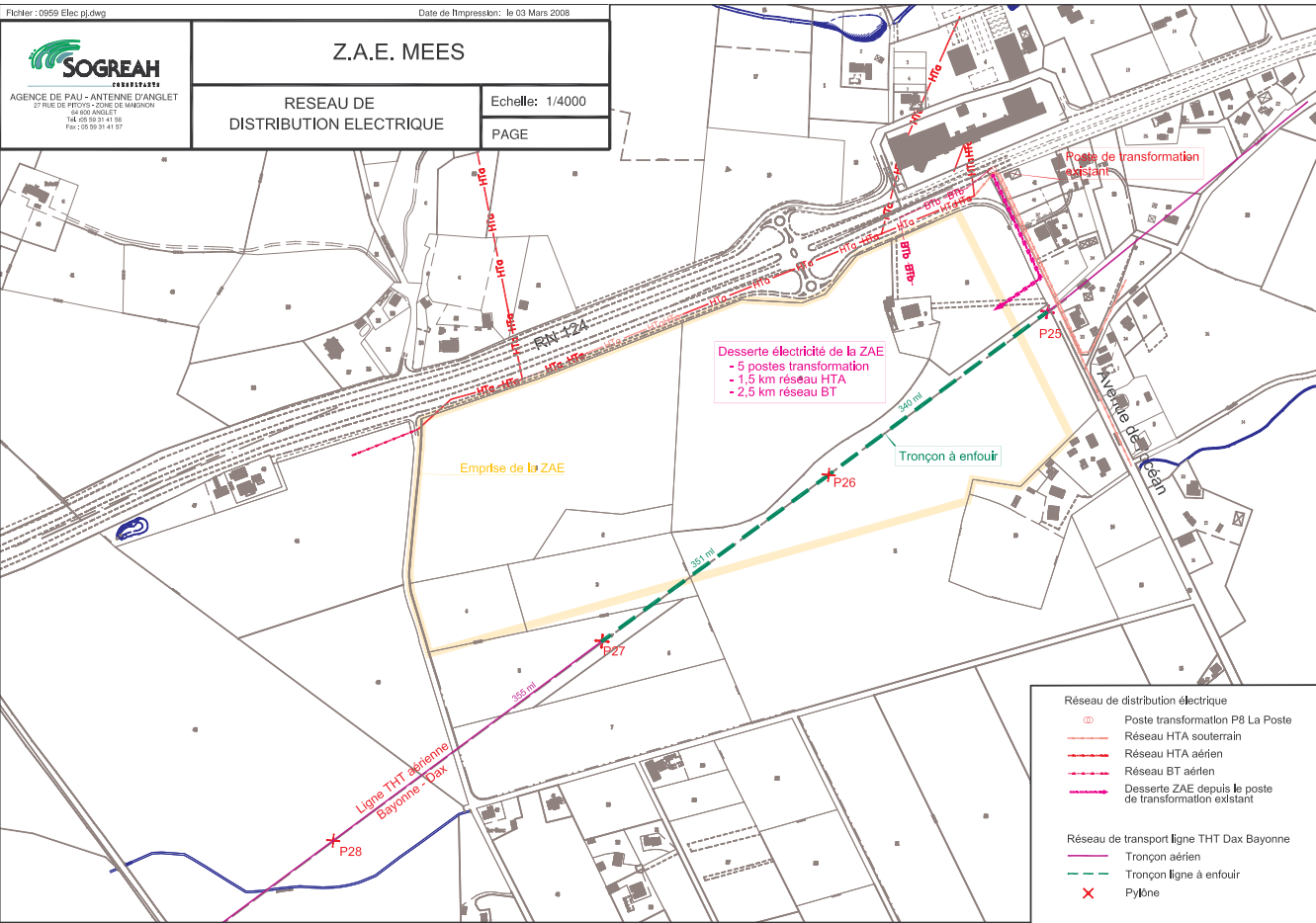
De l'étude de faisabilité technique et financière d'enfouissement de la ligne menée par les services de RTE (réseau de transport d'électricité), la CAGD a décidé d'enfouir de la ligne, au droit de la nouvelle voie principale de desserte de la zone.



1.4.4.2. Le réseau électrique de desserte de la ZAE

Les besoins du projet sont estimés à 3 150 KVA, ce qui correspond à la puissance délivrée par 5 postes de transformation de 630 KVA (hypothèse de 150 KVA nécessaires par hectare, soit 21 ha x 150 KVA/Ha = 3 150 KVA).

D'après EDF, la ZAE pourra être desservie depuis le poste de transformation existant « La Poste » situé en bordure de la RD 824, vers le bourg de Mées. La desserte du projet devra faire l'objet d'une étude technique et financière par les services d'EDF dès que le plan d'aménagement sera arrêté.



Dans l'attente de cette étude, EDF propose d'appliquer les hypothèses suivantes :

- 5 postes de transformation nécessaires sur la ZAE ;
- création d'un réseau haute tension (HTA) entre le poste de transformation source et les postes projetés : 1,5 km de réseau HTA comportant 2 câbles HTA pour réaliser un bouclage ;
- création d'un réseau d'alimentation basse tension (BT) : 500 ml de réseau BT par poste de transformation, soit 2,5 km de réseau BT.

1.4.5. Réseau de télécommunication et très haut débit

Ils font l'objet d'une analyse dans le cadre de l'étude du schéma numérique menée par la CAGD.

Un réseau de fibre optique passe au nord de la RD824 à hauteur de l'échangeur d'Angoumé, à 3 km de la zone.

Le contact pris avec France Télécom, propriétaire de la boucle locale, a permis de savoir que la ZAE était normalement connectée en haut débit (entre 2 à 18 mégas). Le schéma de développement numérique en cours prévoit la desserte interne des ZAE en fibre optique.

1.4.6. Réseau de gaz

La commune de Mées n'est pas desservie en gaz, mais le SYDEC (concessionnaire des réseaux eau, électricité et gaz, de la commune) s'apprête à engager une étude de faisabilité de la desserte communale en gaz.

Dans l'hypothèse où, suite à cette étude, la desserte en gaz de la commune et donc de la ZAE serait projetée, le coût de l'amenée du gaz serait financé par le Délégué de Service Public (DSP).

1.4.7. Gestion des déchets

La charte environnementale des ZAE de la CAGD recommande de :

- promouvoir les déchetteries communautaires ;
- prévoir si possible l'aménagement d'un point tri et/ou d'une aire de stockage (compactage cartons) ;
- gestion collective si possible des déchets en tenant compte des tailles des entreprises, des typologies de déchets qu'elles génèrent et des filières de valorisation locales ;
- utiliser les dispositifs existants pour la gestion des déchets.

1.5. ÉTUDE L.111-1-4 : DIAGNOSTIC

1.5.1. Sécurité

Aucune des constructions implantées aujourd'hui aux abords de la RD824 bénéficie d'accès directs sur la RD824. En effet, les secteurs concernés sont desservis à partir du nouvel échangeur de la mise en dénivelé de la RD824 et des voies de désenclavement le long de la RD824.

1.5.1.1. Secteur n° 1

Les voies de desserte concernées :

- au nord de la RD824, la **route Constantine** reliant une voie de désenclavement parallèle à la RD 824 vers l'ouest,
- la **route du Clédon**, au nord de la RD824,

sont, soit en dehors de l'aire de visibilité depuis la RD824, soit en contrebas de la RD824, limitant les impacts du trafic sur ce réseau secondaire.



Pour autant, dans le cadre de l'urbanisation des secteurs concernés, leurs profils actuels sont inadaptés pour supporter un trafic supplémentaire et préserver la vie des riverains habitant le secteur. Pour se faire, la refonte des profils en travers serait à prévoir permettant de sécuriser tous les déplacements et en particulier les déplacements doux.

1.5.1.2. Secteur n° 2

La création d'une nouvelle voie connectée au carrefour giratoire de la mise en dénivelé de la RD824 et au réseau viaire secondaire :

- l'**avenue de l'Océan** à l'est, support des extensions urbaines sous forme de maisons individuelles, au sud de la RD824,
- la **route du Tuc Blanc** à l'ouest, support des extensions urbaines diffuses, au sud de la RD824,



assurera demain la desserte des terrains à urbaniser. Par ailleurs, le tracé de cette nouvelle voie est en dehors de l'aire de visibilité de la RD824 et son profil prendra en compte tous les usagers.

1.5.2. Nuisances

Pour les secteurs n° 1 et n° 2, les nuisances, notamment acoustiques, seront liées à l'importance du trafic supporté par la RD824 et le réseau secondaire de desserte.

Aussi, l'enjeu relève-t-il de l'affectation de la première bande des terrains au contact de la RD 824 à des utilisations compatibles avec cet environnement. Ainsi, l'implantation de constructions à usage d'activités ou d'un équipement collectif public ou privé devra être privilégiée. La vocation de la première ligne de construction offrira une protection aux constructions d'habitation admises (en l'occurrence les logements de gardiennage) qui s'implanteraient au cœur des secteurs concernés.

Par ailleurs, pour prévenir des conflits d'interface et composer le séquençage des itinéraires sur la RD824, il sera souhaitable de préserver des espaces plantés (seuils).

Dans tous les cas, les nouveaux projets de construction devront satisfaire aux normes d'isolation phonique en vigueur.

1.5.3. Qualité de l'urbanisme, de l'architecture et du paysage

1.5.3.1. Secteur n° 1

Qualité de l'urbanisme et de l'architecture

Aujourd'hui, les distances d'implantation des bâtiments existants par rapport à l'axe de la RD824 sont variables libérant des espaces résiduels au contact de l'infrastructure dont les traitements ne concourent pas la qualité des paysages en terme d'unité, de cohérence, d'ordonnancement.

Ensuite, la qualité des architectures banalise le paysage autour de la RD824. Elle correspond à l'image d'un paysage courant, fréquent, vu à Mées et à ailleurs, concernant les images d'entrée de ville.



Aussi, l'enjeu relève-t-il d'une composition d'ensemble du secteur privilégiant le respect des alignements de fait donnés par les constructions existantes, le traitement qualitatif des espaces entre les bâtiments et la RD824 assurant aussi une continuité paysagère sur les façades d'opérations développées au contact de la RD824.

En ce sens, les aires de stockage, de stationnement et de présentation des déchets seraient à exclure des espaces de frange de part et d'autre de la RD824.

Qualité des paysages

L'ouverture des terrains à l'urbanisation est aujourd'hui encadrée par des espaces boisés aux extrémités est et ouest du secteur.

Aussi, la composition d'ensemble du secteur devra-t-elle répondre aux enjeux suivants :

- préserver les espaces boisés à l'extrémité ouest du secteur, pour servir à la composition de paysage de qualité ménageant un effet de seuil, séquençant les itinéraires sur la RD824 et améliorant la lisibilité des territoires autour de l'infrastructure ;
- réglementer les enseignes commerciales en terme de hauteur et d'implantation ;
- effacer les réseaux aériens, sources de pollutions visuelles ;
- requalifier les espaces résiduels au contact de la RD824, comme espaces écologiques et paysagers supports de l'image de marque des futures constructions ;
- revitaliser la plantation de platanes en alignement dégageant le passage supérieur sur la RD824 et séquençant les itinéraires sur la RD824.



Écologie paysagère

Le secteur est dominé par des parcelles cultivées avec des lisières et haies arbustives et arborées, quelques friches en cours d'évolution, des cultures et des milieux anthropisés.

En dehors des valeurs écologiques associées aux formations végétales planaires et linéaires, le terrain dans son ensemble présente donc des enjeux écologiques faibles. Aucune espèce patrimoniale n'y a été relevée. Par contre, plusieurs espèces exotiques invasives (*Robinia pseudoacacia*...) ont été relevées au contact des terrains concernés. Ces espèces sont l'une des principales causes de perte de biodiversité.

Aussi, la composition d'ensemble du secteur devra-t-elle répondre aux enjeux suivants :

- préserver les lisières forestières comme plans structurants du paysage du secteur ;
- préserver les masses vivantes structurantes (les haies, les bois, les forêts) ;
- lutter contre l'invasion des espèces exotiques et réglementer les espèces à planter ;

1.5.3.2. Secteur n° 2

Qualité de l'urbanisme et de l'architecture

Les terrains à urbaniser sont aujourd'hui vierges de constructions, à l'exception de deux constructions d'habitations à l'est et à l'ouest du secteur et des constructions du quartier Sedan, sur la rive est de l'avenue de l'Océan. Aussi, la composition d'ensemble du secteur devra-t-elle répondre aux enjeux suivants :

- restaurer un effet de symétrie entre les deux rives de la RD824, suivant le respect de lignes d'implantation obligatoire ;
- encourager la qualité architecturale avec l'emploi du bois dans la construction, la végétalisation des toitures...

Qualité des paysages

L'ouverture du terrain de la future zone d'activités sur la RD824 est encadrée par un massif boisé sur la limite est du périmètre d'assiette, un barradeau planté sur la limite ouest du périmètre et un barradeau planté au sud du périmètre, limitant les impacts ou les aires de soumission à la vue depuis les habitations proches.

Le zonage du POS en vigueur protège aujourd'hui le massif boisé sur la limite est, classé en zone NC.

Le barradeau planté sur la limite ouest devra dans le cadre de l'aménagement de la zone être aussi préservé.

Les lisières boisées sur une partie de la limite sud du périmètre d'assiette ferment la vue depuis la RD824 et compose un arrière-plan végétal favorisant l'insertion de la zone dans son environnement proche.

Les vues offertes depuis l'extérieur et l'intérieur du terrain sont partielles sinon cadrées par les lisières proches. Il en ressort un paysage cloisonné composé pour partie de terres agricoles et pour l'autre de massifs boisés.

Par ailleurs, la multiplication des enseignes publicitaires et des réseaux en aérien concourent à banaliser le paysage.



Aussi, la composition d'ensemble du secteur devra-t-elle répondre aux enjeux suivants :

- préserver les espaces boisés aux extrémités du secteur, pour servir à la composition de paysage de qualité ménageant des effets de seuil, séquençant les itinéraires sur la RD824 et améliorant la lisibilité des territoires autour de l'infrastructure ;
- restaurer l'écriture forestière des plantations sur la limite sud de l'opération et au contact des espaces publics ;
- réglementer les enseignes commerciales en terme de hauteur et d'implantation ;
- effacer les réseaux aériens, sources de pollutions visuelles ;
- requalifier les espaces résiduels au contact de la RD824 ;
- insérer ou déplacer l'aire de présentation des déchets à l'est du secteur ;
- mettre en scène la croix, à l'est du secteur.

Écologie paysagère

Les habitats composés d'anciennes cultures, friches ou pinèdes, qui dominant le site, ne présentent pas d'intérêt écologique majeur.

Quelques talus de haies, notamment le talus à l'ouest et au centre du site, présente un intérêt pour la faune (exposition, ressource alimentaire).

En dehors des valeurs écologiques associées aux formations végétales planaires et linéaires, le terrain dans son ensemble présente des enjeux écologiques faibles. Aucune espèce patrimoniale n'y a été relevée.

Pour autant, l'enjeu ressort à la restauration de conditions favorables au développement et au maintien d'une diversité biologique, suivant une trame « verte » et « bleue » permettant de relier les masses vivantes entre elles, par exemple.

2. PARTI D'AMÉNAGEMENT

2.1. SECTEUR N° 1

Le parti d'aménagement entrevu sur le secteur n° 1 vise à mettre en cohérence les utilisations et occupations du sol existantes et futures, tout en préservant ou en consolidant des éléments vivants de part et d'autre de la RD824.

En effet, les lisières forestières et boisées existantes joueront à terme un rôle de rupture paysagère (seuil) entre les secteurs à urbaniser et les secteurs non urbanisés et permettront donc de maintenir des limites lisibles entre les secteurs et de séquencer les itinéraires sur la RD824.

L'urbanisation de ce secteur implique également la refonte du profil en travers de la route de Constantine et de la route de Clédon. Le caractère urbain des voies devra donc être affirmé pour favoriser la sécurité des usagers en renvoyant cette impression aux usagers motorisés dont le comportement doit s'adapter aux lieux traversés.

2.1.1. La sécurité

Le développement urbain de ce secteur n° 1 nécessite d'être accompagné par la mise en œuvre de mesures suivantes :

- les **accès directs sur la RD824 ne seront pas autorisés**. Un seul accès principal est prévu à ce secteur par le nouveau carrefour giratoire aménagé dans le cadre de la mise en dénivelé de la RD824.
- les **routes de Constantine, de Clédon et d'Ardy seront les supports du développement urbain de l'ensemble de ce secteur**. Leurs profils actuels sont inadaptés à leurs usages futurs : il s'agira de les aménager en véritables rues. Pour se faire, la refonte de leurs profils en travers sera à prévoir, permettant de partager les emprises disponibles avec tous les usagers, y compris les usagers non motorisés.
- l'**utilisation des chemins forestiers existants** (indiqués par des flèches rouges sur le schéma de composition) comme les supports d'une nouvelle trame viaire secondaire de desserte interne des parties concernées.

2.1.2. Les nuisances

Compte tenu de la position des terrains (concernés) en déblai par rapport à la RD824 et du maintien de bandes végétales en bordure des terrains (concernés), les nuisances visuelles dues à l'éclairage public et aux phares des véhicules seront faibles. En outre, les sources lumineuses de l'éclairage public de la route de Clédon auront intérêt à être dirigées vers les terrains concernés, pour limiter la gêne des usagers de la RD824.

Concernant les terrains situés à l'est du nouvel échangeur, les zones de stationnement seront aménagées derrière les futurs bâtiments, pour limiter la gêne des usagers de la RD824 due à l'éclairage public et aux phares des véhicules.

Par ailleurs, la prise en compte des nuisances acoustiques liées à l'importance du trafic supporté par la RD824, se traduit ici par l'affectation de la première bande de terrain au contact de la voie à des usages compatibles avec cet environnement.

Il est également prévu de maintenir des bandes forestières et boisées qui permettront d'atténuer (jusqu'à 20 dB/100 m) l'exposition au bruit.

Dans tous les cas, les nouveaux projets de construction devront satisfaire aux normes d'isolation phonique en vigueur.

2.1.3. La qualité de l'urbanisme, de l'architecture et du paysage

Le parti d'aménagement retenu sur le secteur cherche à favoriser la composition d'une image urbaine et reflétant l'identité du lieu par les mesures suivantes :

- le **maintien d'une bande forestière inconstructible** sur les parcelles cadastrées APO003 et AA0046, d'une profondeur de 75 m comptée depuis l'axe de la RD824 et repérée au schéma de composition comme espace écologique et paysager. Le maintien de cette bande boisée consistera à préserver toutes les espèces de chênes et de pins et à éliminer toutes espèces invasives avérées, comme le Robinia pseudoacacia ;
- le **maintien des fossés et barradeaux existants**, repérés au schéma de composition comme espace écologique et paysager ;
- le **maintien d'une bande inconstructible** à partir des parcelles AA0038 et suivantes, d'une profondeur de 50 m comptée depuis l'axe de la RD824 et d'une bande inconstructible à partir des parcelles AA0051 et suivantes d'une profondeur de 30 m comptée depuis l'axe de la RD824 (bretelles de l'échangeur), pour la création d'espaces écologiques et paysagers. La profondeur de 50 m est alculée d'après l'alignement des constructions existantes de part et d'autre de l'échangeur.

•

- **l'urbanisation des terrains en bordure immédiate de la RD 824** devra participer à la constitution d'une image urbaine de la voie. Pour se faire, les nouvelles implantations de bâtiments devront respecter des lignes d'implantation obligatoire correspondant à des alignements de fait. L'avant de ces terrains devra faire l'objet d'une qualification paysagère pour traiter les eaux de ruissellement et améliorer l'image de l'urbanisation nouvelle. L'emprise de l'espace vert séparant le bâti de la limite d'emprise de la RD824 sera conforme à celle reportée sur le schéma d'organisation joint en annexe au présent dossier. En ce sens, toutes les aires de stationnement seront aménagées derrière les futurs bâtiments, et les espaces libres entre les bâtiments et la RD824 seront aménagés comme espaces techniques ouverts pour la gestion des eaux de ruissellement et l'amélioration du cadre de vie et de la qualité des paysages.
- l'aménagement des voies de desserte existantes sera l'occasion d'envisager un **programme d'enfouissement des réseaux aériens**, comme mesure d'amélioration de la qualité du cadre de vie et des paysages.
- **l'établissement et la mise en œuvre d'un règlement de publicité** concernant la hauteur, le nombre de mobilier par mètre linéaire de façade et le choix d'une gamme de mobilier support.
- enfin, le développement du secteur soulève la question de **l'organisation du développement urbain**. L'existence de chemins ruraux et d'exploitation forestière constitue une trame viaire potentielle. La réflexion à plus grande échelle offre la possibilité d'envisager une nouvelle liaison depuis la route de Clédon vers le centre de l'unité foncière. Cette liaison nord-sud, perpendiculaire à la RD824 constitue une possibilité d'organiser le développement urbain à moyen et long terme de l'ensemble de cette frange du territoire communal. Elle offrirait également un itinéraire alternatif notamment aux déplacements doux.

2.2. SECTEUR N° 2

2.2.1. La sécurité

Le développement urbain de ce secteur n° 2 nécessite d'être accompagné par la mise en œuvre de mesures suivantes en matière de sécurité :

- les accès directs sur la RD824 ne sont pas autorisés ;
- un seul accès principal est prévu à ce secteur par le nouveau carrefour giratoire aménagé dans le cadre de la mise en dénivelé de la RD824 ;
- la voie primaire de la future zone est raccordée sur la branche sud-ouest du carrefour giratoire et l'Avenue de L'Océan ;
- le profil en travers des nouvelles voies de la zone prévoit aussi, à chaque fois que cela est possible, l'aménagement de cheminements mixtes, piétons et cycles, en dehors de ces voies.

2.2.2. Les nuisances

Pour préserver la vie riveraine des nuisances prévisibles de la future zone d'activités, il est prévu de **maintenir les bandes boisées et haies existantes sur les limites ouest et est de l'opération**. Par ailleurs, autour de la maison d'habitation existante, il est prévu la plantation d'un écran de moyen développement (3 à 5 m) pour en préserver également l'intimité.

Pour effacer les impacts de la ligne à haute tension, il est prévu de **l'enfourir entre les pylônes n° 25 et n° 27 sous la nouvelle voie de desserte primaire de la zone**.

Pour effacer les impacts de l'aire de présentation des déchets à l'extrémité nord de l'avenue de l'Océan, il est prévu d'**aménager une nouvelle aire de présentation de déchets à l'intérieur de la zone** en privilégiant les solutions enterrées.

Compte tenu de la nouvelle organisation viaire, les nuisances visuelles dues à l'éclairage public et aux phares des véhicules seront faibles.

La prise en compte des nuisances acoustiques liées à l'importance du trafic supporté par la RD824, se traduit ici par l'affectation des terrains au contact de la voie à des usages compatibles avec cet environnement. Dans tous les cas, les nouveaux projets de construction devront satisfaire aux normes d'isolation phonique en vigueur.

2.2.3. La qualité de l'urbanisme, de l'architecture et du paysage

Le parti d'aménagement entrevu sur le secteur est une traduction possible de la charte environnementale des zones d'activités de la CAGD. En ce sens, il est prévu :

- de **préserver les espaces naturels mitoyens** (limites ouest, sud et est de la zone) et les continuités écologiques entre ces espaces : les espaces boisés sur les limites ouest et est de la zone le long de la route du Tuc Blanc et de l'Avenue de L'Océan comme espaces de protection des riverains et espaces écologiques (niches écologiques) et paysagers (seuils) ;
- de **préserver l'intimité de la maison d'habitation**, avec la plantation d'une haie libre à caractère champêtre suivant les indications du schéma d'organisation joint en annexe au présent dossier ;
- de **favoriser la diversité biologique à l'intérieur de la zone** avec la mise en place d'une trame « verte » (les plantations d'arbres hautes tiges) et une trame « bleue » (un réseau de fossés végétalisés), suivant une direction dominante est-ouest et connectée suivant des lignes végétales nord-sud en limite ou au centre la zone.
- de **ménager des espaces ouverts techniques pour la gestion alternative des eaux pluviales** ;
- de **requalifier la partie de la route de Stanquet** résiduelle des travaux de mise en dénivelé de la RD824 sous la forme d'espace écologique et paysager ;
- le **maintien de bandes inconstructibles** de profondeurs variables suivant les indications du schéma d'organisation joint en annexe du présent dossier, pour la création d'espaces écologiques et paysagers et pour ménager un effet de symétrie (façade urbaine) entre les deux rives de la RD824. Ainsi, la profondeur est fixée à 50 m (comme pour le secteur n° 1) et, cette valeur est portée à 70 m et réduite à 38 m suivant les infrastructures existantes (voie de désenclavement), pour toujours ménager un effet de façade urbaine au contact de la RD824.
- de ménager un lot visible de n'importe quel point de la ZAE pour l'**aménagement d'un pôle de services**, comme équipement structurant et identifiant de la future ZAE ;
- l'**urbanisation des terrains en bordure immédiate de la RD 824** devra participer à la constitution d'une image urbaine de la voie. Pour se faire, les nouvelles implantations de bâtiments devront respecter des lignes d'implantation obligatoire et des règles architecturales particulières. Par ailleurs, toutes les aires techniques seront aménagées derrière les futurs bâtiments.
- d'**enfouir la ligne à haute tension** entre les pylônes n° 25 et n° 27 sous la nouvelle voie de desserte primaire de la zone ;
- de **promouvoir une image « verte » de la zone suivant les dispositions ci-dessus**.

3. ANNEXES



Modification n°2 du POS de Mées

COMMUNE de MÉES

Maître d'ouvrage : **Commune de Mées**
908 Avenue Emile Despax
40990 MÉES
Tél. : 05 58 97 57 54 Fax : 05 58 97 58 33

Maîtres d'œuvre : **ARTÉSITE**
59 Rés. du Lac 40560 VIELLE SAINT GIRONS
Tél. : 05 58 48 57 54 Fax : 05 58 42 95 69
id de ville
9, Rue Joseph Pujol 33100 BORDEAUX
Tél. : 09 77 51 89 69 Fax : 05 56 32 92 89

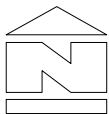
Concerne : **Étude L.111-1-4**

Date : 24/09/2009

Echelle : 1/ 25 000°

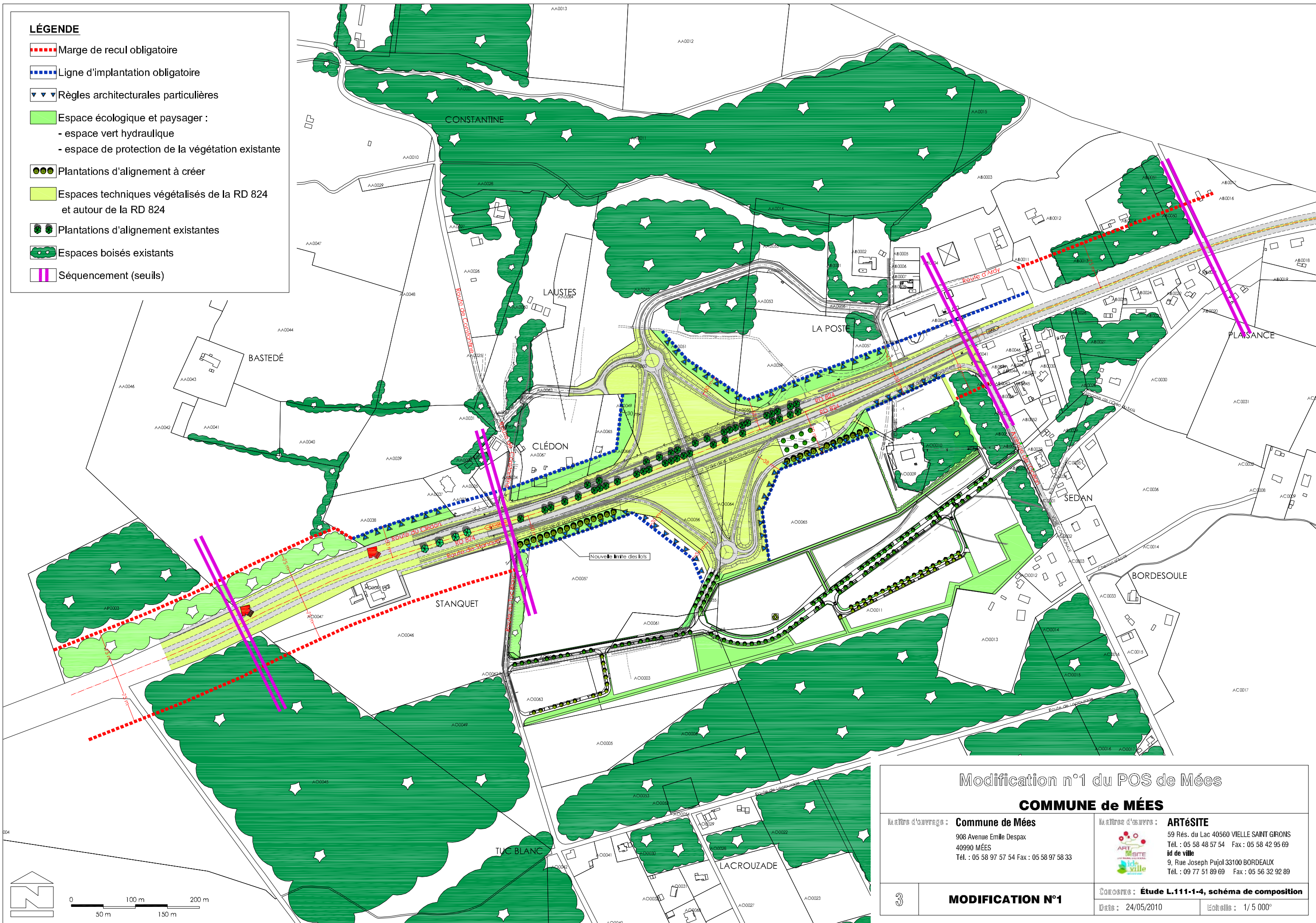
1

CARTE DE SITUATION



LÉGENDE

-  Marge de recul obligatoire
-  Ligne d'implantation obligatoire
-  Règles architecturales particulières
-  Espace écologique et paysager :
 - espace vert hydraulique
 - espace de protection de la végétation existante
-  Plantations d'alignement à créer
-  Espaces techniques végétalisés de la RD 824 et autour de la RD 824
-  Plantations d'alignement existantes
-  Espaces boisés existants
-  Séquencement (seuils)



Modification n°1 du POS de Mées

COMMUNE de MÉES

Maitre d'ouvrage : **Commune de Mées**
 908 Avenue Emile Despax
 40990 MÉES
 Tél. : 05 58 97 57 54 Fax : 05 58 97 58 33

Maitres d'œuvre : **ARTÉSITE**
 59 Rés. du Lac 40560 VIELLE SAINT GIRONS
 Tél. : 05 58 48 57 54 Fax : 05 58 42 95 69
id de ville
 9, Rue Joseph Pujol 33100 BORDEAUX
 Tél. : 09 77 51 89 69 Fax : 05 56 32 92 89

Concerne : **Étude L.111-1-4, schéma de composition**

Date : 24/05/2010

Echelle : 1/5 000°

3

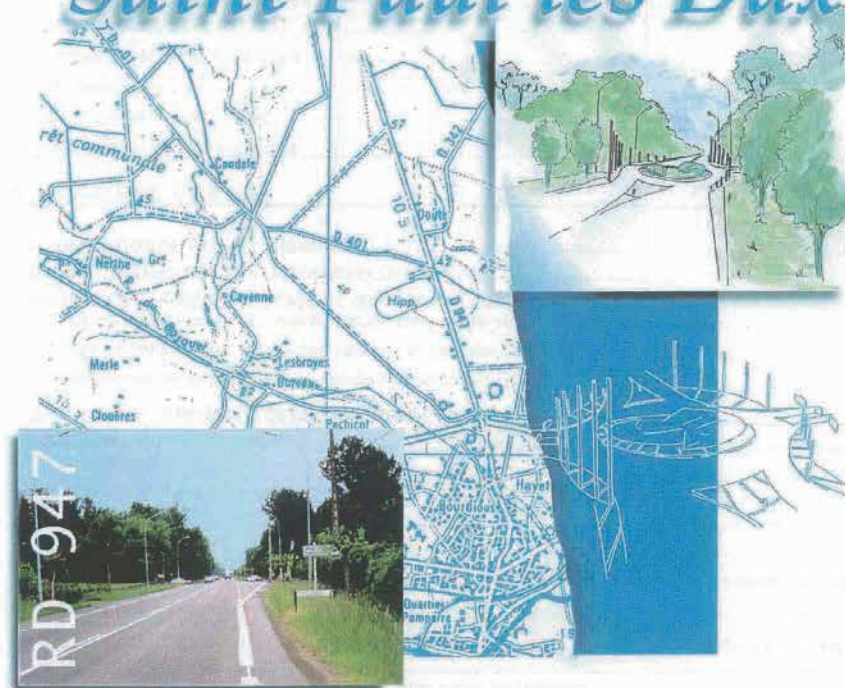
MODIFICATION N°1

ETUDE URBAINE ET PAYSAGERE DES ABORDS DE LA RD 947

dans le cadre de l'application L.111.1.4 du code de l'urbanisme (entrée de ville)

Commune de

Saint Paul les Dax



juin 1998

Sommaire

Le contexte réglementaire de l'étude	2
---	----------

I. Etat des lieux	3
--------------------------	----------

A. La route départementale 947	3
1. Fonctionnalité	3
2. Caractéristiques	4
B. L'environnement de la R.D. 947	5
1. L'agglomération nord de Saint Paul lès Dax	5
2. Les abords de la R.D. 947	6
3. Les points forts du parcours	8
4. Repérages	9
5. Les projets communaux	10
C. Bilan de l'état des lieux	11

II. Le projet urbain	12
-----------------------------	-----------

A. Définition du projet urbain	12
B. Parti d'aménagement et de développement	13
Séquence A : Première étape de transition	14
1. Le caractère recherché : maintien d'une zone de transition à prédominance rurale	14
2. Les moyens mis en oeuvre pour affirmer et conforter le caractère recherché	14
3. Evaluation de la possibilité du maintien de la constructibilité	14
Séquence B : projet de développement et d'aménagement du Village d'entreprises	15
1. Le caractère recherché	15
2. Les moyens mis en oeuvre pour affirmer et conforter le caractère recherché	15
3. Evaluation de la possibilité du maintien de la constructibilité	15
4. Aménagement paysager et urbain	15
5. Les prescriptions concernant la qualité des paysages, la qualité de l'urbanisme, la qualité architecturale, la sécurité et les nuisances qui seront intégrées au P.O.S.	16
Séquence C : Transition entre le futur giratoire du Village d'entreprises et l'entrée d'agglomération	18
1. Le caractère recherché : maintien d'une zone rurale de transition	18
2. Les moyens mis en oeuvre pour affirmer et conforter le caractère recherché	18
3. Evaluation de la possibilité du maintien de la constructibilité	18
4. Proposition d'aménagement	18
Libellé des propositions réglementaires	19
Propositions réglementaires concernant la qualité des paysages	19
Propositions réglementaires concernant la qualité de l'architecture	20
Textes réglementaires	21

Le contexte réglementaire de l'étude

L'entrée en vigueur de l'article L.111-1-4 du Code de l'urbanisme (dit "amendement Dupont") a instauré une interdiction de construire sur une largeur de 75 mètres de part et d'autre de l'axe de la R.D. 947 en raison de son caractère de route à grande circulation. Cette mesure a pour but de préserver la qualité des aménagements en bordure de cette route et plus particulièrement au niveau des entrées de villes.

Le texte réglementaire prévoit cependant que ce recul ne s'applique plus dès lors que des règles spécifiques concernant les abords de la route figurent dans les documents d'urbanisme. Celles-ci doivent être traduites au niveau d'un projet urbain et être justifiées au regard des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

L'objet de la présente étude est de définir les règles qui seront intégrées au Plan d'occupation des sols de la commune de Saint Paul lès Dax ainsi qu'au règlement de zone de la Z.A.C. "Village d'entreprises" afin de répondre aux critères définis par l'article L. 111-1-4 du Code de l'urbanisme au niveau des abords de la R.D. 947 sur son territoire.

Ces critères, et plus largement le cadre de l'étude, ont été précisés par la circulaire n° 96-32 du 13 mai 1996 éditée par la Direction de l'architecture et de l'urbanisme :

- les espaces concernés sont les **espaces non urbanisés** au regard de la réalité physique
- il est nécessaire d'aboutir à des **règles d'urbanisme** ayant pour objet d'assurer la qualité de l'urbanisation
- une **réflexion globale** doit être menée afin de justifier et de motiver ces règles d'urbanisme
- cette réflexion globale permettra la mise en place d'une stratégie de développement ou de restructuration des espaces concernés : **le projet urbain**.
- du projet urbain découleront les **dispositions réglementaires** qui permettront d'assurer la qualité de l'urbanisation, des paysages, de l'architecture et de répondre aux contraintes de sécurité et de nuisances.

Ces précisions permettent d'élaborer le canevas de l'étude :

- Une première partie analyse **l'état des lieux** afin de déterminer le caractère des aménagements existants aux abords de la R.D. 947 ainsi que leurs atouts et faiblesses au regard des critères définis par le Code de l'urbanisme.
- Le bilan de l'état des lieux établit les bases sur lesquelles sont échafaudés les éléments du **projet urbain**.
- La dernière partie est consacrée à la **traduction réglementaire** du projet.

I. Etat des lieux

A. La route départementale 947

1. Fonctionnalité

La route départementale 947 constitue un axe nord sud majeur à l'échelle du territoire local. Elle assure la connexion de la ville de Dax à la ville de Saint Paul lès Dax, et constitue un véritable passage obligé dont l'origine remonte à son rôle de point central de traversée de l'Adour. La frontière naturelle est-ouest a généré sur ce point de traversée un axe fort qui désenclave la ville de Dax en lui offrant l'accès vers les territoires nord. C'est donc autour de cette voie de transit, que se sont étendus des anciens faubourgs de Dax à l'origine de la ville de Saint Paul lès Dax. Aujourd'hui, la R.D. 947 et la R.N. 124 (liaison est-ouest), sont les deux axes radiaux structurants de l'agglomération.

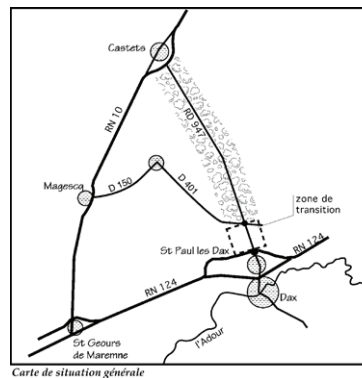
La R.D. 947 assure à l'agglomération dacquoise une jonction sud traversant les espaces agricoles de la Chalosse, pour rejoindre la route nationale 117 au niveau d'Orthez, ainsi qu'une jonction nord rejoignant la R.N. 10 au niveau de Castets, au terme d'une traversée des espaces forestier de l'extrémité méridionale de la Haute Lande.

Cette jonction vers la R.N.10 lui assure un rôle économique important. C'est une véritable porte s'ouvrant vers le nord à l'ensemble du territoire national. Le transit est obligatoire pour rejoindre l'agglomération dacquoise.

Un nouveau point fort est donné sur cette voie par l'aménagement récent de l'échangeur se raccordant à la voie de contournement de l'agglomération dacquoise. Celui ci permet dorénavant une connexion rapide vers la nationale 124 à l'est et à l'ouest de l'agglomération, permettant des liaisons depuis l'entrée nord vers Bayonne ou Mont-de-Marsan.

Ce contournement vient également de manière fortuite consolider les deux axes forts de la ville, pour assurer un développement urbain plus harmonieux à l'intérieur de cette nouvelle limite.

→ La R.D. 947 est un axe majeur, reliant l'agglomération dacquoise au nord du territoire national. Son récent embranchement au contournement de Saint Paul lès Dax conforte son rôle clé au sein de l'agglomération dacquoise.



2. Caractéristiques

La R.D. 947 est un axe de transit nord obligé depuis la R.N.10 vers l'agglomération dacquoise. On y retrouve ainsi un fort trafic avec des usagers peu enclins à baisser leur vitesse en sortie de la 2x2 voies, et ce d'autant qu'ils ne traversent aucune agglomération avant Saint Paul lès Dax.

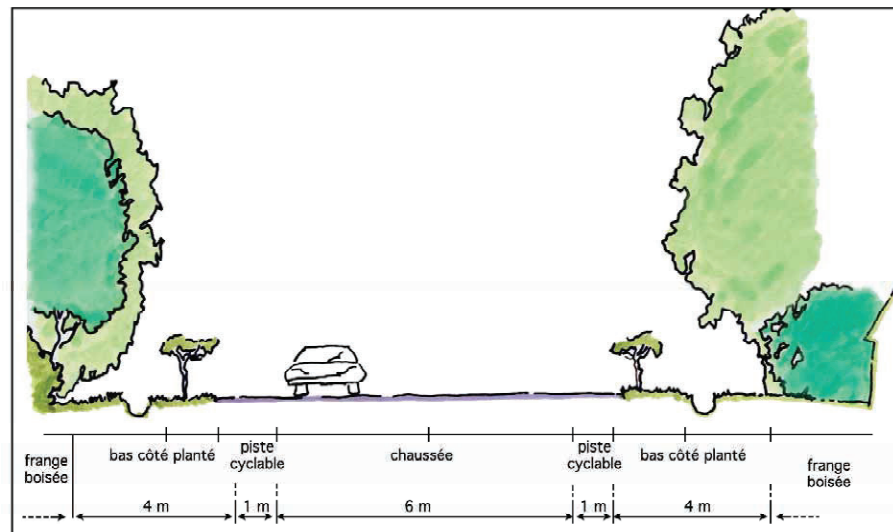
Le parcours nord de la départementale dessine un axe parfaitement rectiligne entre les vallées des ruisseaux de Poustagnac et de Cabanes. Il suit une faible déclivité, pente naturelle du rebord du plateau landais, qui se prolonge jusqu'aux berges de l'Adour.

Outre cette rectitude, la largeur importante de la chaussée de circulation, la contiguïté de couloirs cyclistes de part et d'autre, ainsi que des bas-côtés conséquents, constituent une voie spacieuse incitant les automobilistes à des vitesses élevées.

Ces caractéristiques rassurent les conducteurs dans leur sentiment de bien percevoir les dangers sur la chaussée. Ils en oublient l'existence de surlargeurs cyclables et d'accès directs, car ils ne les voient pas. Ce constat met en relief le grand décalage existant entre l'aménagement de la voie que l'on perçoit et la réalité de l'environnement.

A l'approche de l'agglomération, les plantations d'alignement, qui auraient pu marquer un événement annonçant l'entrée de ville, ne jouent dans les faits aucun rôle et ce en raison d'un choix d'essence peu approprié avec le gabarit de la route, à une taille radicale plus à l'échelle d'un espace urbain et à un caractère désormais très hétérogène tant dans sa forme que dans sa densité.

→ La trajectoire rectiligne d'une voie large pénétrant un environnement rural, faisant suite à une sortie d'autoroute, induit des vitesses de circulation élevées rendant peu sécurisants les pistes cyclables et les accès directs. Il y a un décalage important entre l'environnement perçu et la réalité du terrain.



Profil en travers type

B. L'environnement de la R.D. 947

1. L'agglomération nord de Saint Paul lès Dax

Saint Paul lès Dax, fut un ancien faubourg de Dax avant de devenir une commune bien distincte. Ceci explique l'origine de son développement urbain qui rayonne autour d'une voie assurant une liaison forte et la prive d'un centre bien structuré.

Aujourd'hui, le développement de Saint Paul lès Dax se compose autour de deux grands axes : vers l'ouest la R.N. 124 qui a subi d'importantes implantations en commerces et activités, et au nord la R.D. 947 qui a suivi essentiellement son développement résidentiel.

L'extension nord, d'initiation ancienne, s'est poursuivie au cours des dernières années sous forme de lotissements. Cependant, situés en retrait, ils n'ont pas permis de densifier, ni d'unifier le tissu anciennement rural qui borde la départementale.

Aux abords de cette voie, l'habitat est ancien et diffus, tantôt en recul, tantôt aligné avec la chaussée et de plus en plus dense à mesure que l'on s'avance vers le centre. En dehors de la présence d'éléments urbains tels les trottoirs, la perception urbaine reste timide sur une longue portion du parcours en entrée de ville.

Ce n'est qu'au moment où la trajectoire de la voie dévie nettement (premiers feux tricolores), que l'on perçoit un caractère urbain plus affirmé. Le tissu urbain se resserre, les commerces et services se font plus présents sur l'approche du centre ville qui, malgré les efforts de traitements paysagers, reste encore fortement marqué par le recoupement des artères urbaines.

Le contournement de la R.N. 124 a confirmé la position centrale de la R.D. 947 et a donné une limite forte au développement futur de l'agglomération. Grâce à un réseau routier plus complet, il permet à la ville de subir de manière moindre le trafic de transit est-ouest. L'agglomération continue cependant à souffrir de l'intensité du trafic nord-sud par la départementale.

La connexion entre les deux voies se fait par un échangeur équipé d'un carrefour giratoire. Cet aménagement a permis de créer un événement sur l'axe de la départementale qui, dans l'approche progressive de l'agglomération, constitue de manière artificielle l'entrée de ville, rejetant les aménagements amont dans un espace mal identifié.

Un deuxième giratoire construit 2,5 km plus en amont de l'entrée, au niveau de la desserte des dépôts Intermarché, crée une deuxième coupure séparant les espaces purement naturels des espaces mixtes dans lesquels cohabitent éléments ruraux et éléments urbains, les seconds se densifiant du nord au sud.

Ces coupures, opérées par les deux giratoires, permettent d'identifier une zone de transition entre le milieu rural et sylvicole au nord et le milieu urbain de Saint Paul lès Dax au sud. La suite de l'étude va s'attacher à la définition et au futur de cette zone clairement délimitée.

→ *L'agglomération de Saint Paul lès Dax a continué à se structurer autour de l'axe de la R.D. 947, dont les abords ont cependant gardé beaucoup de leur caractère rural. Une limite forte imposée par la voie de contournement et son échangeur signalent l'entrée de ville qui permet dorénavant de mieux identifier l'agglomération de la zone de transition. Plus en amont, c'est une deuxième rupture matérialisée par un giratoire qui va marquer l'autre limite de cet espace de transition.*

2. Les abords de la R.D. 947

Les abords de la R.D. 947 sont composés de bâtis épars, à vocation de résidences, et de bâtiments d'activités, pour la plupart rassemblés dans deux secteurs, d'une part la zone « Intermarché » face à l'hippodrome, d'autre part la Z.A.C. « Village d'entreprises » située à égale distance des deux ronds-points.

Ces éléments d'urbanisation sont tantôt directement sur la voie, tantôt en deuxième plan d'un environnement naturel constitué de friches, de terrains agricoles ou de plantations de chênes et de pins.

Aux abords de la voie, il y a d'une part les activités qui tentent de se faire bien repérer depuis la route, et d'autre part les zones résidentielles qui cherchent à se préserver des nuisances du trafic.

Dans cette composition peu homogène, la perception de l'environnement paraît floue pour les usagers de la route qui circulent vite sur une voie spacieuse, rectiligne, et apparement sans obstacle.

• Les zones d'habitat

Les zones d'habitat se sont étoffées progressivement, au fur et à mesure des opportunités foncières et des facilités d'accès, sans composition d'ensemble.

Elles représentent la composante essentielle du bâti entre la zone du Village d'entreprises et le rond point de l'échangeur. Au delà de la Z.A.C., on retrouve quelques résidences isolées mélangées aux bâtiments d'activités. L'habitat s'égrène le long de la départementale, il est tantôt très épars, et tantôt regroupé sur des prolongements perpendiculaires. Il est à signaler que son implantation se situe en majeure partie dans les zones de nuisance sonore.

Ainsi, en cherchant à se protéger du regard et du bruit de la route, on retrouve des compositions variées de clôtures et de haies qui, additionnées à une frange intermittente d'arbres, nuisent fortement à la perception des accès directs sur la chaussée, rendant ainsi ces points très dangereux.

Les accès directs surgissent aléatoirement sur la chaussée, sans que l'automobiliste ne puisse les anticiper, du fait de sa vitesse et de son manque de visibilité.

Certaines entrées sont encore plus pénalisées par la présence sur la rive est de la chaussée d'un décaissé ainsi que par la frange d'arbres faisant écran.

• Les zones d'activités

L'essentiel des bâtiments d'activités se situe dans la zone de la Z.A.C.; une autre partie se retrouve aux abords des deux ronds points. Ils recherchent plutôt à marquer leur présence depuis la voie. C'est ainsi que l'entrée et l'accès de la Z.A.C. ont été aménagés, et que certains bâtiments d'activités proches des deux ronds points ont dégagé leurs façades.

D'autres, au contraire, ont choisi de conserver ou de replanter un rideau arboré entre la voie et leurs aménagements, maintenant ou recréant ainsi un paysage de meilleure qualité reprenant le principe du paysage rural d'origine.

Contrairement aux objectifs qualitatifs en terme d'image que l'on ressent par l'aménagement de l'entrée de la Z.A.C. et du parti paysager de certaines entreprises, on retrouve encore en bord de voirie des entrepôts et bâtiments qui donnent une image désordonnée. De plus, il subsiste un accès direct d'un entrepôt sur la chaussée.

Le reste de la Z.A.C. présente un agencement usuel de ce type de zone. Il manque encore un aménagement paysager permettant d'homogénéiser cet ensemble décousu par la succession de ses phases d'évolution.

• Les espaces ruraux

Depuis la zone de l'hippodrome jusqu'au début d'agglomération, les interruptions végétales dans la composition urbaine s'atténuent. Ainsi, sur le trajet en direction de Saint Paul lès Dax, les franges arborées de chênes et les forêts de pins font place au fur et à mesure à des terrains agricoles et des friches. Cependant même très proche de l'entrée de ville, on perçoit en arrière plan la forêt de pins à travers laquelle la R.D. 947 va cheminer.

Au bilan, on se trouve dans une zone transitoire entre l'agglomération et la vaste forêt de pin. Anciennement à vocation agricole ou sylvicole, cette zone a subi l'assaut d'une urbanisation sauvage, laissant un paysage pauvre sans grande identité.

• L'hippodrome

Parmi toutes les implantations sur les abords de la départementale, l'hippodrome fait figure de cas particulier, du fait de son caractère public et de la nature même de ses équipements, essentiellement constitués par son

grand terrain de courses et quelques bâtiments. L'entrée donne directement sur la voie, et est soulignée par une clôture et une frange boisée.
Depuis la chaussée on devine la présence du terrain de courses en partie bien dégagé, mais pas forcément identifiable.
Cette identité particulière n'est pas mise en valeur.

→ *Il se dégage une impression de voie spacieuse, véritable saignée dans un environnement débridé.
Cette zone de transition, dont l'identité rurale se place entre la forêt de pin et l'espace agricole, a fait l'objet d'une urbanisation diffuse de zone d'activités et d'habitat résidentiel, générant ainsi un paysage sans identité.
Ne subsiste actuellement qu'un lien paysager imparfait constitué par les franges boisées que l'on retrouve le long des secteurs forestiers, mais aussi de l'hippodrome, de certaines parties des zones d'activités et de certaines zones d'habitat.*

3. Les points forts du parcours

Considérant un périmètre d'étude allant de la zone de l'hippodrome aux portes de l'agglomération dacquoise, la R.D. 947 marque une saignée forte dans un environnement disparate donnant une mauvaise perception de ses abords.

Cependant quelques événements ponctuent le parcours. Cette longue perspective, induite par la large voie rectiligne, souvent soulignée par un écran végétal, se heurte aux fortes masses émergeant des ronds points. La rupture est brutale, mais pas saisissante. En raison du caractère banal de leur traitement, ils ne conservent qu'une fonction routière, sans signaler ni valoriser l'environnement proche.

- Le rond point de l'hippodrome est essentiellement cerné par la zone forestière d'où émerge un château d'eau, et l'une ou l'autre maison. Son traitement a une connotation très forestière (plantation de résineux) intéressante pour le lien conservé avec l'environnement sylvicole, mais imparfaite. En effet, rien ne laisse pressentir que, dans les abords immédiats, se trouvent l'hippodrome ainsi qu'une zone d'activités. Ce n'est qu'en prenant la direction de Saint Paul lès Dax, que la vue se dégage sur l'entrée de l'hippodrome, puis son terrain. Dans cet aménagement de carrefour d'une superficie importante, l'entrée de l'hippodrome n'a pas été prise en compte.

Sur la rive opposée, se situe la zone d'activités. Elle est essentiellement perçue par un imposant entrepôt présentant en premier plan une surface importante de parking le long de la voie. Malgré la présence d'un alignement de pins en bordure de route et des jeunes plantations au niveau du parking, ce voile végétal ne suffit pas à estomper la vue de ce volumineux bâtiment.

Alors qu'on a un aperçu fort de la zone d'activités depuis la départementale, ce n'est que depuis le rond point qu'on en trouve l'accès.

- Quant au traitement du rond point de l'échangeur, il n'annonce pas la nature de l'événement qu'il souligne : l'entrée de l'agglomération. L'implantation d'un garage nous laisse pressentir un éventuel développement des abords du carrefour en zone commerciale. Mais, pour l'instant, l'identité de la zone reste floue, avec la présence à la fois de résidences masquées par des haies, et un garage qui impose son image. La seule qualification forte bien présente sur le terrain est son rôle d'entrée de ville. Mais l'aménagement sommaire du rond point en une masse de verdure ne crée pas un événement soutenant cette identité. De même, en masquant la vue, elle casse la perspective de la sortie de ville qui aurait été très perceptible depuis le pont où la chaussée se rehausse.

- En dépit des aménagements, l'entrée de la Z.A.C. se lit encore mal sur le parcours. Un traitement à l'échelle urbaine a été apporté, caractéristique des zones piétonnes (pavage, bac à fleur, luminaire décoratif), qui se perd dans un milieu rural, marquant ainsi un contraste anecdotique. D'autant que la présence de bâtiments et de dépôts le long de la voie donne encore une image désordonnée, en opposition avec l'aménagement de l'entrée de la Z.A.C. soucieuse de son image. Des feux clignotants sont placés à grande hauteur de part et d'autre de la chaussée pour tenter d'attirer l'attention, mais ils sont à peine perceptibles.

→ *Les traitements des aménagements routiers sont dépourvus d'une identité forte, s'accordant à la nature d'un environnement hétérogène proche. Ce manque d'identité induit une absence de repères dans un environnement général déjà difficile à bien percevoir.*

4. Repérages

L'analyse des abords de la R.D. 947 dans son approche d'entrée de ville, révèle un parcours relativement constant dans l'hétérogénéité de son environnement. On identifie très clairement une zone de transition délimitée par deux points forts, donnant lieu à trois séquences.

2 points forts

○ le giratoire de l'hippodrome

Son caractère est essentiellement arboré. Il articule un parcours nord boisé aux rares habitations, à un parcours sud au caractère rural et à l'urbanisation diffuse. Sa fonctionnalité est d'assurer la sécurité du croisement de la R.D. 947, la R.D.401, et l'accès d'une zone d'activités. Ce carrefour est aménagé par un rond-point végétalisé, aux dimensions très importantes (rond point de la première génération).

○ le giratoire de l'entrée de ville

Ce point de rencontre entre la voie de contournement de la ville et la R.D. 947 n'est pas mis en valeur, bien qu'il soit fortement souligné par les aménagements routiers. Ce rond point végétalisé est un obstacle qui masque la vue, alors qu'il pourrait potentiellement constituer une porte de l'agglomération.

3 Séquences

■ séquence rurale et sylvicole

Malgré la présence de quelques constructions, les abords présentent un ensemble homogène au caractère rural et forestier. Elle est caractéristique de l'environnement des espaces forestiers de la Haute Lande.
Ⓢ Cette séquence n'entre pas dans le périmètre d'étude du projet urbain, du fait de son caractère rural et forestier à préserver strictement.

■ séquence de transition

Cette zone de transition, comprise entre le giratoire de l'entrée de ville et le giratoire de l'hippodrome, est occupée par un bâti épars aux vocations diverses: hippodrome, habitat résidentiel, activités industrielles et artisanales. On y retrouve à la fois une identité sylvicole, rurale et urbaine. Une frange végétale irrégulière le long de l'axe routier tente d'homogénéiser les abords.

L'essentiel des activités est implanté dans la partie nord de la séquence, alors que l'habitat diffus se fait de plus en plus présent en direction de l'agglomération. Cet habitat épars donne lieu à de nombreux accès directs sur la voirie. Cependant, l'accès le plus important (entrée de la Z.A.C.) est très peu perçu depuis la chaussée du fait de son aménagement incomplet.

■ séquence urbaine

La séquence a un caractère urbain qui demande encore à s'affirmer, notamment par une densification du tissu. Cette zone a un caractère essentiellement résidentiel. La limite forte de l'agglomération qu'apporte la voie de contournement devrait permettre un développement favorable à cette zone.
Ⓢ Cette séquence n'entre pas dans le périmètre d'étude du fait de son caractère urbain.

5. Les projets communaux

Des projets communaux concernent des espaces vierges installés le long de l'axe routier, au niveau de la séquence de transition définie précédemment. Ils sont donc directement visés par l'application des prescriptions de l'article L. 111-1-4 du Code de l'urbanisme. Afin d'étudier les possibilités de maintien de la constructibilité aux abords de cette route, la commune a décidé d'engager une réflexion urbaine et paysagère prévue dans l'article L.111-1-4.

Ces projets concernent le développement de la zone d'activités et son extension potentielle en vis-à-vis. Ils s'accompagnent de l'aménagement d'un giratoire desservant les deux parties de la zone d'activités.

■ Extension de l'actuelle Z.A.C.

La commune a en projet l'extension de la zone d'activités existante. Celle-ci doit s'étendre sur des terrains boisés de résineux situés au sud de l'actuelle Z.A.C., le long de la départementale. Le développement de cette dernière tranche permet d'envisager un aménagement paysager de l'ensemble du Village d'entreprises.

■ Développement

Le projet prévoit de développer une zone d'activités en vis-à-vis de l'entrée de la Z.A.C. Ce projet relativement modeste du fait d'un espace limité à l'ouest par le chenil et au sud par un secteur résidentiel, peut cependant permettre d'accueillir des activités de services aux vocations plus spécifiques.

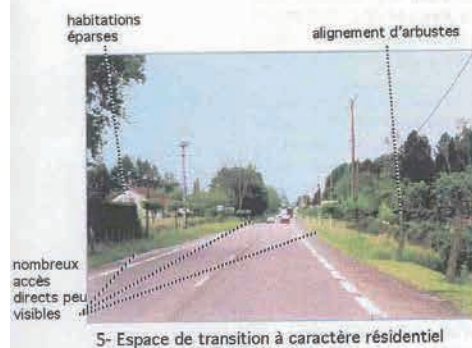
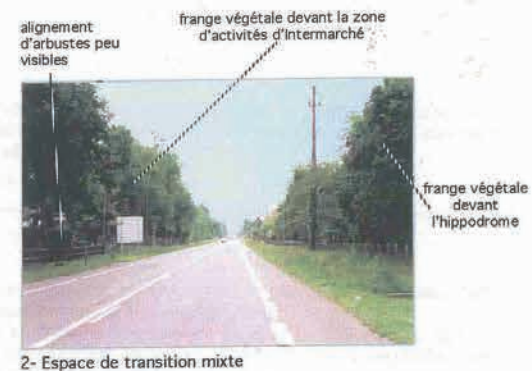
■ L'aménagement du carrefour d'entrée de la zone d'activités

L'aménagement d'un giratoire desservant le Village d'entreprises de part et d'autre ainsi que le chenil répond avant tout à des objectifs de sécurité. Cependant cet aménagement doit également accompagner les autres projets communaux dans la valorisation de l'image de la zone d'activités.

Incidences prévisibles sur le repérage :

L'existence de ces projets justifie la réflexion menée dans la présente étude. Elle recentre l'analyse au niveau de la zone de transition située entre les deux giratoires actuels. Leur impact immédiat sera de faire émerger un événement routier supplémentaire, élément dont l'état des lieux a montré que seul il permet de rythmer l'approche de l'agglomération. Ce projet routier accompagne un projet urbain (développement de la zone d'activités). Cet ensemble va générer une séquence à part entière, produisant en amont et en aval deux autres séquences sur ce parcours de transition ainsi scindé en 3 parties. Nous définirons désormais les 3 séquences suivantes :

- Séquence A : *du rond point de l'hippodrome au Village d'entreprises.*
- Séquence B : *projets de développement et d'aménagement du Village d'entreprises.*
- Séquence C : *du Village d'entreprises à la porte d'entrée de ville.*



C. Bilan de l'état des lieux

L'état des lieux des abords de R.D. 947 sur la commune de Saint Paul lès Dax montre que :

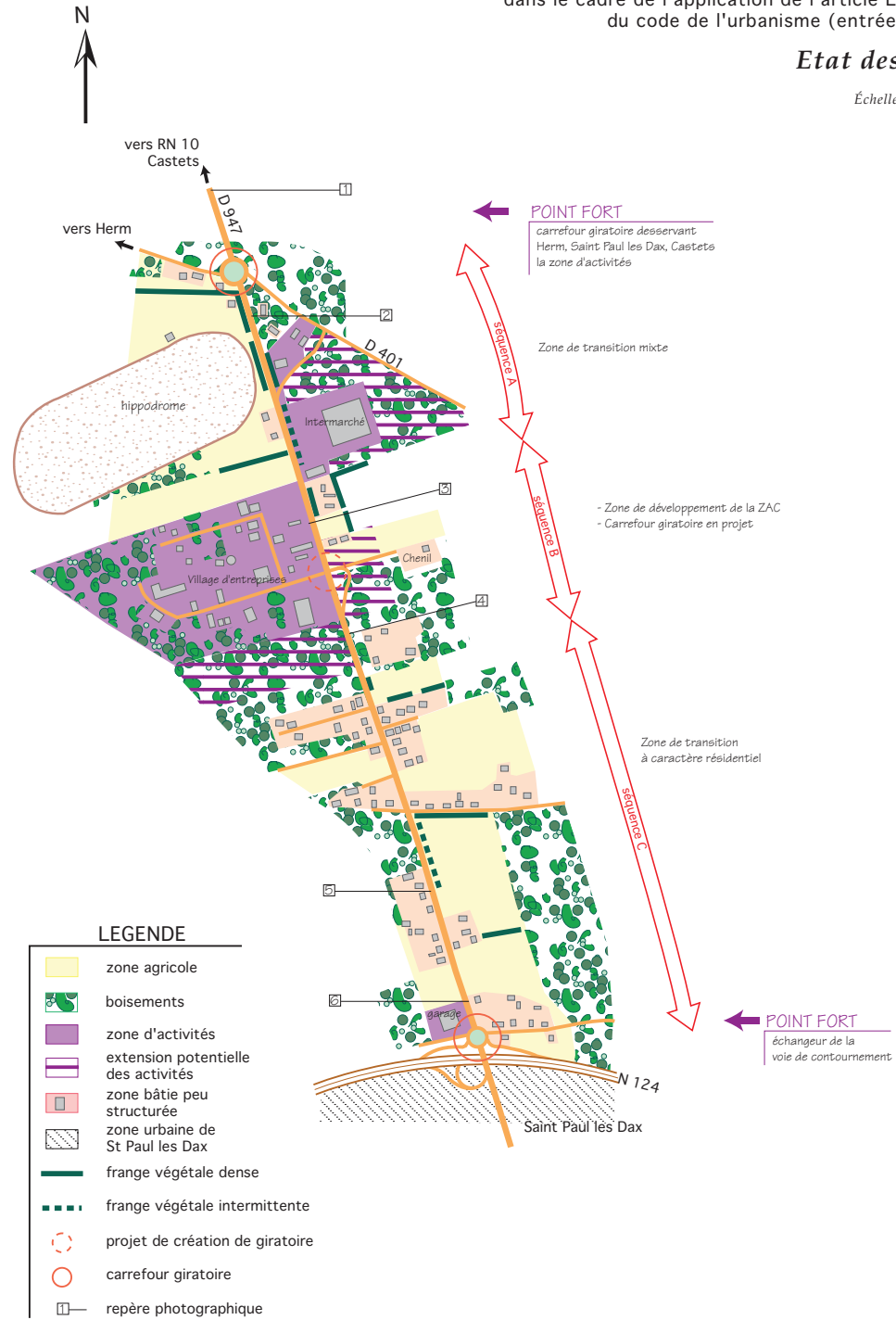
- La R.D. 947 est une voie à fort trafic et aux vitesses élevées, qui par sa large et rectiligne chaussée marque une saignée dans le paysage rural et sylvicole au nord de St Paul lès Dax.
- Une zone de transition, clairement identifiée par deux giratoires, relie les espaces sylvicoles et ruraux à la zone urbaine de St Paul lès Dax.
- Cet espace de transition se compose de bâtis épars aux vocations résidentielles, artisanales et industrielles, qui s'étirent le long de l'axe routier, dans un environnement de terrains agricoles et de zones boisées.
- L'hétérogénéité de cet espace de transition est atténuée par la présence sur les abords d'un écran végétal intermittent plus ou moins dense.
- Les projets de développement du Village d'entreprises vont affirmer une identité forte dans cet environnement, qui va ainsi scinder l'actuelle zone de transition en trois séquences.
- Une évolution favorable serait d'accompagner les projets communaux de développement du Village d'entreprises dans son organisation et son identification, et de s'attacher à homogénéiser et sécuriser les abords de l'axe routier du secteur d'étude.

❶ ***À partir des données recueillies dans l'analyse de l'état des lieux, la définition du projet urbain, prévu par l'article L.111-1-4 du Code de l'urbanisme, s'oriente pour l'essentiel vers la recherche des conditions nécessaires à l'évolution du Village d'entreprises et au réaménagement de son accès sur la R.D. 947. Il est complété par une analyse des possibilités de mise en sécurité de la partie la plus résidentielle du secteur d'étude.***

Etat des lieux

Échelle : 1 / 15000°

juin 1998



II. Le projet urbain

A. Définition du projet urbain

Le projet urbain définit les orientations de développement et de restructuration du périmètre de l'étude en fonction d'une part des éléments de l'état existant des aménagements et d'autre part des perspectives de développement envisagées par la commune. Ces orientations sont traduites dans un document graphique de synthèse : le **schéma d'évolution**. Au niveau de cette étude, il ne s'agit pas de dessiner avec précision les aménagements futurs mais de simuler une évolution favorable sur laquelle s'appuie la définition des prescriptions réglementaires à intégrer dans les documents d'urbanisme.

Les paysages perçus depuis la R.D 947 n'étant pas homogènes, l'analyse de l'**état initial** a conduit à diviser le périmètre de l'étude en 2 points forts délimitant 3 séquences. Une seule de ces séquences (l'espace de transition) se trouve concernée par l'objet de l'étude. Or, les projets communaux vont occasionner une nouvelle division de cette dernière. **Au bilan, l'état futur** va conduire à considérer un périmètre d'étude délimité par deux points forts de part et d'autre d'une succession de 3 séquences de transitions.

Pour chaque séquence, le projet urbain définit :

le caractère recherché : il constitue le fil conducteur du projet

les moyens mis en oeuvre pour affirmer et conforter ce caractère : ce sont ces moyens qui sont figurés dans le schéma d'évolution.

évaluation de la possibilité du maintien de la constructibilité : selon le caractère recherché, tout ou partie de séquence est susceptible de retrouver une constructibilité dans la bande des 75 mètres. Dans la mesure où le projet rétablit des possibilités d'aménagements aux abords de la R.D 947, la manière dont est assuré le respect des critères définis par l'article L.111-1-4 du Code de l'urbanisme est présentée.

les aménagements paysagers et urbains : il s'agit des aménagements relevant de la compétence de la collectivité locale et constituant la trame principale du projet dans laquelle pourront venir s'insérer les projets privés.

les prescriptions concernant la qualité des paysages, la qualité de l'urbanisme, la qualité architecturale, la sécurité et les nuisances qui seront intégrées au P.O.S.

Dans la mesure où tout ou partie d'une séquence a été reconnu comme apte à accueillir de nouvelles constructions, il convient de définir de quelle manière elles vont s'intégrer dans le cadre urbain et paysager. Elles s'appliquent essentiellement aux pétitionnaires déposant des demandes d'autorisation d'utilisation du sol (permis de construire, déclaration de travaux exemptés du permis de construire, permis de lotir ...).

Dans le cadre de l'étude des abords de la R.D. 947 à St Paul lès Dax, elles sont destinées à être intégrées dans deux documents d'urbanisme distinct :

- D'une part dans le règlement de la Z.A.C. "Village d'entreprises" dans le périmètre futur de cette zone
- D'autre part dans le règlement du P.O.S.

B. Parti d'aménagement et de développement

La confrontation des éléments de l'état des lieux aux enjeux de l'étude définis par les prescriptions de l'article L.111-1-4 du Code de l'urbanisme amène à recentrer le projet au niveau du secteur sur lequel un projet d'urbanisation a été défini, à savoir le développement du Village d'entreprises et l'aménagement de sa connexion avec la R.D. 947.

Ailleurs, pour des raisons de sécurité, de nuisance et de qualité paysagère, il s'agira d'interrompre toute nouvelle implantation.

Le développement envisagé du Village d'entreprises correspond à un projet communal permettant de renforcer l'identité de cette zone.

L'objectif du parti d'aménagement est d'accompagner la transformation future de cette zone, en privilégiant :

- La mise en sécurité du carrefour
- Une composition de l'espace au niveau du carrefour, permettant une mise en valeur des entrées du Village d'entreprises.
- Une meilleure lecture des abords de la route départementale visant à identifier et à valoriser la séquence du Village d'entreprises.
- L'intégration paysagère des constructions déjà implantées.
- L'intégration des nouvelles constructions dans un cadre environnemental à valoriser.

En terme de sécurité et de nuisances, il conviendra de ne pas créer de nouveaux accès sur la R.D. 947 et de ne pas poursuivre le développement des constructions à vocation d'habitation.

Séquence A : Première étape de transition

1. Le caractère recherché : maintien d'une zone de transition à prédominance rurale

2. Les moyens mis en oeuvre pour affirmer et conforter le caractère recherché

Cette séquence relativement courte, présente des vocations variées, où se regroupent des entreprises des résidences et l'hippodrome. Il n'y a donc pas lieu de requalifier cette zone trop hétérogène. Il serait souhaitable de l'isoler de la voirie par le prolongement de la frange végétale encore intermittente. Actuellement, il n'y a pas de véritable projet, mais si la zone industrielle devait poursuivre son développement, il serait souhaitable que cela s'opère suivant le parti proposé pour la séquence B.

3. Evaluation de la possibilité du maintien de la constructibilité

L'application stricte des prescriptions de l'article L.111-1-4 du Code de l'urbanisme doit demeurer de règle. Le maintien de l'inconstructibilité sur une bande de 75 m par rapport à l'axe de la chaussée est donc souhaitable.

Séquence B : projet de développement et d'aménagement du Village d'entreprises

1. Le caractère recherché :

- mise en scène du carrefour giratoire
- homogénéisation du paysage de la façade routière

2. Les moyens mis en oeuvre pour affirmer et conforter le caractère recherché

Les aménagements paysagers et urbains devront participer à la requalification de l'image du Village d'entreprises. Ils doivent ainsi se compléter pour diffuser une image forte et harmonieuse. Compte tenu du caractère prégnant de la voirie et de la prédominance boisée, il serait plus judicieux d'agir au niveau d'un effet spatial, plutôt que de rapporter des éléments isolés, dont le caractère risque de paraître anecdotique. Pour s'assurer d'une complète revalorisation du Village d'entreprises, il est souhaitable d'homogénéiser le paysage des abords par une frange végétalisée.

3. Evaluation de la possibilité de la maintenance de la constructibilité

La constructibilité pour bâtiments d'activités n'est pas remise en cause, compte tenu de la présence de l'actuelle Z.A.C. Par contre, il conviendra d'éviter toute nouvelle construction à usage d'habitation autre que celles strictement nécessaires au gardiennage des installations. Pour être en accord avec le caractère paysager recherché, les implantations des bâtiments d'activités devront respecter un recul de 35 m de l'axe de la chaussée, où sera aménagé un espace boisé d'au moins 20 mètres. Il conviendra également de compléter les dispositions réglementaires assurant d'une certaine homogénéité architecturale et paysagère.

⑥ Proposition complémentaire n°1 :

Le projet d'extension du Village d'entreprises à l'est de la R.D. 947 étant limité par les aménagements existants alentours (chenil dont la tranquillité doit être assurée et habitat), il serait intéressant de la réserver à des vocations de services par la création d'un secteur de zone II NAa.

Ce type de vocation est en effet plus à même de permettre une conservation du caractère forestier, et de s'insérer dans un secteur sensible aux nuisances.

Selon la nature des services, il est également possible d'envisager qu'un échange se passe entre les deux secteurs de la zone (exemple présence d'un établissement de restauration fréquenté par les employés de la zone d'activités). Cette possibilité est prise en compte dans le projet d'aménagement proposé.

4. Aménagement paysager et urbain

La réussite de l'aménagement repose en grande partie sur le traitement du carrefour giratoire qui ne doit pas être considéré comme un simple équipement routier mais comme un élément urbain à part entière.

Une expression spatiale autour du giratoire, pourrait induire une perception progressive de l'identité de la zone. Celle-ci aurait un rôle d'échelle intermédiaire, qui permettrait de lier un axe au caractère très routier, aux deux entrées du Village d'entreprises.

Un aménagement des abords du rond point, sous forme d'alignements en premier plan d'une frange végétale, pourrait construire visuellement une enveloppe spatiale, centrée sur le giratoire au schéma routier classique. Le dessin de cet espace pourrait épouser une forme elliptique qui permettrait un développé plus important des deux façades des entrées de la zone d'activités.

Dans le souci d'aboutir à un aménagement d'ensemble, il serait souhaitable de souligner cette nouvelle géométrie également par un traitement au sol, partant des abords et convergeant vers le centre du rond-point. Une mise en scène légère de volumes de composition végétale pourrait être aménagée au centre du giratoire, en veillant cependant à ne pas occulter la vue de part et d'autre du rond point. L'objectif est d'éviter de donner l'impression d'obstacle, et de faire ressentir un élément fluide accompagnant la trajectoire du véhicule.

Le but est d'aboutir à un aménagement qui n'étouffe pas l'espace central du rond point, afin d'attirer l'attention sur les abords qui mettent en scène et valorisent les entrées du Village d'entreprises. Le projet doit s'inscrire dans un concept global maîtrisé où les éléments se lient entre eux. La lecture du lieu doit se faire avant tout par un effet au niveau de l'espace en accord avec le traitement au sol.

Un aménagement plus ponctuel, sur les entrées du Village d'entreprises, viendra compléter avec harmonie cet ensemble sans l'alourdir. Ces entrées feront l'objet d'un traitement spécifique.

⑥ *Proposition complémentaire n°2 : (non développée dans le présent projet)*
Une extension possible de la présente réflexion peut aboutir au réaménagement des deux autres giratoires, qui permettrait ainsi de composer une ponctuation intéressante accompagnant l'approche d'entrée de ville.

5. Les prescriptions concernant la qualité des paysages, la qualité de l'urbanisme, la qualité architecturale, la sécurité et les nuisances qui seront intégrées au P.O.S

Qualité de l'urbanisme

- Alignement des constructions à 35 m par rapport à l'axe de la R.D. 947 (P.O.S. + Z.A.C.)
- L'emprise nécessaire à la réalisation du giratoire et de l'aménagement de sa périphérie, se matérialisera par un emplacement réservé dans le P.O.S..

Qualité des paysages

Au niveau du plan de zonage (P.O.S.+ Z.A.C.) :

- Le long de la R.D. 947 sur les abords de l'extension du Village d'entreprises, une bande d'une largeur de 20 mètres sera plantée d'arbres, en ordre aléatoire, et aux essences locales typiques : chêne pédonculé, pin maritime.
- Cette obligation de planter sera matérialisée par une trame "plantation à réaliser".
- En périphérie de l'aménagement du giratoire, une trame de plantation sera composée d'arbres de haute tige d'essences locales.
- Cette même trame sera implantée, en bordure de la R.D. 947 sur les abords des implantations déjà présente dans Z.A.C. sur une largeur moindre laissée par l'existant (largeur 10 mètres). La réalisation des plantations de cette partie du projet devra faire l'objet d'une négociation entre la mairie et les propriétaires qui ont déjà aménagé leur terrain et parfois entreposé matériel et dépôts dans la bande proposée.
- Instauration d'une trame espace boisé classé sur les terrains boisés séparant les extension projetés des aménagements existants.

Au niveau du règlement devront être intégrées les notions suivantes (P.O.S.+ Z.A.C.) :

- Le pourcentage minimal d'espaces verts
- La plantation des aires de stationnement de véhicules particuliers
- L'intégration des plantations aux futurs aménagements
- La nature des essences plantées en accord avec les espaces forestiers alentour.

(voir libellé en fin de rapport)

Dans un souci de réintégrer une certaine homogénéité par rapport aux anciens bâtiments, il serait souhaitable de préserver autant que possible le caractère arboré présent dans cette zone et masquer tous les éléments de qualité médiocre (dépôts, stocks ...)

Sécurité

La question de la sécurité sera traitée par la création du giratoire qui devra en outre assurer la disparition des accès direct sur la départementale de certaines entreprises existantes. Dans le schéma proposé, sont prévus l'aménagement d'un passage piétonnier reliant les deux secteurs ainsi que l'accès et la mise en sécurité de la piste cyclable. (Eléments à insérer dans le P.O.S. par le biais d'emplacements réservés).

Nuisances

Dans le secteur est du Village d'entreprises, les vocations des entreprises devront s'accorder avec la nature de cette zone sensible aux nuisances sonores par la présence du chenil et d'habitat. Il a été proposé à ce propos de la réserver à des vocations de services, en la sectorisant en II NAa.

En limite de la zone du Village d'entreprises, une frange boisée sera maintenue par instauration d'une trame espace boisé classé (maintien d'une zone tampon vis-à-vis des habitations et du chenil).

La zone affirmant sa vocation d'activités, aucune nouvelle construction à usage d'habitation n'est autorisée, en dehors de celles strictement liées aux activités.

Qualité de l'architecture

La qualité de l'architecture sera recherchée dans une certaine homogénéité du traitement de l'aspect extérieur des futurs aménagements. Notamment par un choix de couleurs et de volumes, visant à adoucir l'impact visuel des constructions. Les règles relatives aux clôtures et à l'aspect extérieur doivent être complétées.

(voir libellé en fin de rapport)

Séquence C : Transition entre le futur giratoire du Village d'entreprises et l'entrée d'agglomération.

1. Le caractère recherché : *maintien d'une zone rurale de transition.*

2. Les moyens mis en oeuvre pour affirmer et conforter le caractère recherché

La présence de nombreuses habitations dispersées dans une zone déqualifiée par les nuisances sonores, pose un problème de sécurité lié aux accès directs sur la chaussée.

Il serait donc souhaitable de marquer les entrées sur la chaussée, afin d'en assurer la sécurité.

La fréquence des marquages des entrées permettrait d'identifier la séquence en tant qu'approche de l'entrée de ville. Ce qui, en fonction de la nature de l'aménagement, pourrait inciter à faire ralentir les véhicules.

3. Evaluation de la possibilité du maintien de la constructibilité

L'application stricte des prescriptions de l'article L.111-1-4 du Code de l'urbanisme doit demeurer de règle. Le maintien de l'inconstructibilité sur la bande de 75 m par rapport à l'axe de la chaussée est donc souhaitable, ainsi que l'interdiction de tous nouveaux accès directs sur la chaussée.

4. Proposition d'aménagement

Mise en sécurité de la piste cyclable:

- Un regroupement des voies cyclables, actuellement situées de part et d'autre de la chaussée, permettrait de mieux les signaler. Une première proposition consisterait à matérialiser une limite visuelle par une large bande zébrée au sol. Une proposition plus élaborée viserait à mettre le couloir cycliste en site propre, en séparant la voirie par une bande engazonnée d'un mètre.

Signalisation des entrées directes:

- La création d'un aménagement type sur chaque entrée, ou groupement d'entrées sur la voie, servirait de repère visuel indiquant la présence d'un danger. L'espace le plus efficace pour faire ressentir la présence du danger se situe sur la route. Ainsi, le premier avertissement pourrait se faire par la présence d'une bande zébrée de couleur sur les abords de la chaussée où les accès sont présents. Cette bande s'étirerait de part et d'autre de l'accès en s'affinant. Ceci renverrait aux automobilistes la perception d'un obstacle sur la chaussée apparenté à une écluse. Par ce code typiquement urbain on lui fait également identifier l'approche de l'agglomération.
- Pour compléter de manière efficace cette proposition élémentaire, le projet complet consisterait à apporter un signal sur les abords de la chaussée, par un alignement dégradé de poteaux de couleurs vives de part et d'autre de l'accès. Ce signal supplémentaire aurait l'intérêt de participer à un rythme et une identité des abords.

Libellé des propositions réglementaires

Propositions réglementaires concernant la qualité des paysages (à intégrer selon les cas dans le règlement de P.O.S. et/ou de Z.A.C.)

Plantations à effectuer le long des axes routiers :

- le long de la RD. 947 sur les abords de l'extension du Village d'entreprises, : maintien et/ou restauration d'une bande boisée d'une largeur de 20 mètres plantée d'arbres, en ordre aléatoire, et aux essences locales typiques : chêne pédonculé, pins maritime.

- le long de la R.D. 947 sur les abords des installations déjà existantes de la Z.A.C. ainsi que sur les abords périphériques du rond point : réalisation d'une trame de plantations, en ordre aléatoire, d'essences locales typiques: chêne pédonculé, pin maritime.
L'emprise de cette trame sera réduite à 10 mètres en raison des implantations existantes.

Aires de stationnement :

Plantation d'un arbre de moyenne tige pour 6 places de stationnement de véhicules particuliers assurant l'ombrage de l'aire de stationnement. Ces arbres seront protégés mécaniquement contre les chocs des véhicules. Ils seront choisis dans la palette des essences indigènes ou familières des paysages locaux.

Autres espaces verts :

- un minimum de 10% de la surface de la parcelle sera réservé à des aménagements paysagers. Plantation d'un arbre de haute tige pour 100 m² d'espace verts. Ces arbres seront choisis dans la palette des essences indigènes ou familières des paysages locaux (exemples : chênes, pins, tilleuls, robiniers).

- clôturer toute zone affectée au stockage de matériaux ou de matériel par une haie champêtre à base d'essences locales.

Pour cela, le projet de plantation devra s'inspirer des options paysagères suivantes :

- Associer toujours plusieurs essences en mélange.
- Parmi la palette d'espèces retenues, intégrer des plantes d'essence locale ou familières des paysages locaux (bruyères, genêts, aubépine, houx, noisetiers, cornouillers...).
- Mêler essences caduques et persistantes (dans les proportions 1/3 - 2/3 à 1/4 - 3/4 au bénéfice des persistantes).
- Dans une option de haie libre - particulièrement recommandée en limite de propriété, par opposition à la haie taillée plus appropriée à proximité des constructions - jouer sur les différences de tailles, de couleurs, de ports et de feuillages.
- Varier les plans en préférant la plantation sur plusieurs lignes à la plantation sur une ligne suivant la limite de propriété.
- Examiner la possibilité d'associer la plantation avec la topographie naturelle ou artificielle (talus...) du terrain.

Propositions réglementaires concernant la qualité de l'architecture

Toitures :

La couleur de la toiture ira du vert clair au vert foncé en demi teinte (pas de couleur vive) .
La pente des toitures sera de 10% minimum. Une dérogation peut être délivrée à titre exceptionnel pour des raisons motivées d'ordre technique.

Façades :

Toute utilisation de couleur vive, que ce soit pour le revêtement de façade, les menuiseries ou tout autre élément visible est interdite.
La hauteur des acrotères est limitée à 40 cm.

Clôtures

Chaque fois que possible, il sera préférable d'éviter de clôturer les espaces privés. Dans le cas où la nécessité s'impose :

- Nature : les seuls matériaux autorisés pour l'édification des clôtures sont le bois et le métal. Pour les clôtures métalliques : la clôture utilisée sera du type à maille rectangulaires de 100x50 mm, fils de 6 mm soudés, traités dans un ensemble galvanisé, plastifié ou peint comprenant poteau vertical, cadre métallique rectangulaire.
- Hauteur : en aucun cas, la hauteur totale de la clôture par rapport au sol pourra être supérieure à 2.00 m. Une dérogation pourra être accordée sur justifications liées à des considérations techniques.
- Aspect : le bois sera utilisé dans sa couleur naturelle ou teinté de couleur verte tandis que tout grillage métallique sera peint ou plastifié de couleur verte. Les poteaux seront en bois ou en métal. Tout muret est interdit.

Intégration des enseignes

Les enseignes ne dépasseront pas les façades sur lesquelles elle auront été implantées. De même, une façade ne pourra être rehaussée dans le seul but de permettre un dépassement du volume du bâtiment par l'enseigne en question.

(Cette unique disposition complémentaire a pour but d'accompagner et de compléter la mise en application de la réglementation nationale en matière de publicité).

Textes réglementaires

Article 111-1-4 du Code de l'Urbanisme (amendement Dupont sur les entrées de villes)

"En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du Code de la voirie routière et de soixante quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation.

Cette interdiction ne s'applique pas :

- aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières
- aux services publics ou exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières
- aux bâtiments d'exploitation agricole
- aux réseaux d'intérêt public

Elle ne s'applique pas non plus à la réfection, l'adaptation ou l'extension de constructions existantes

*Les dispositions des alinéas précédents ne s'appliquent pas dès lors que les règles concernant ces zones, contenues dans le plan d'occupation des sols, ou dans un document d'urbanisme en tenant lieu, sont justifiées et motivées au regard notamment des **nuisances**, de la **sécurité**, de la **qualité architecturale**, ainsi que de la **qualité de l'urbanisme** et des **paysages**".*

Circulaire de la Direction de l'architecture et de l'urbanisme (n° 96-32 du 13 mai 1996)

"... La loi n°95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement a introduit un article L. 111-1-4 dans le Code de l'urbanisme, visant à inciter les communes à promouvoir un urbanisme de qualité le long des voies routières les plus importantes.

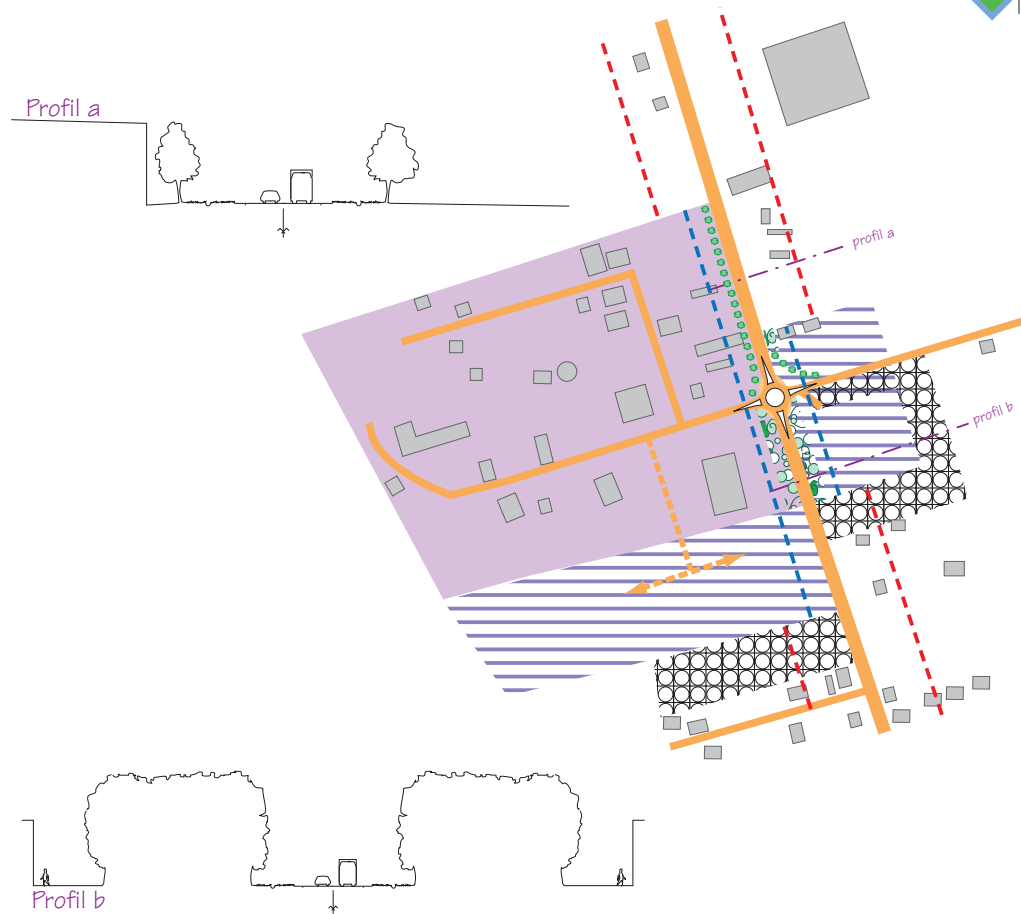
L'objectif de cet article est d'inciter les communes à lancer une réflexion préalable et globale sur l'aménagement futur des abords des principaux axes routiers. Cette réflexion doit permettre de finaliser un véritable projet urbain qui trouvera sa traduction dans les documents d'urbanisme locaux tels que les plans d'occupation des sols (P.O.S.) ou les plans d'aménagement de zone (P.A.Z.). ..."

"... il s'agit en fait de créer un projet urbain de qualité qui doit permettre d'anticiper et d'accompagner le développement de la ville, en incluant la dimension paysagère. ..."

*Aménagement des abords
de la RD 947 le long de la ZAC*

Échelle : 1 / 7500

juin 1998



Profil a

profil a

profil b

Profil b

LÉGENDE

	boisements existants sur 20m de part et d'autre de la RD 947		espace boisé classé
	zone d'activités actuelle (dont ZAC)		alignement de plantations à réaliser
	extension potentielle des activités		extension de la voirie
	zone bâtie peu structurée		recul de 75 m de l'axe de la chaussée
			recul de 35 m de l'axe de la chaussée

1 Photographie de la RD 947



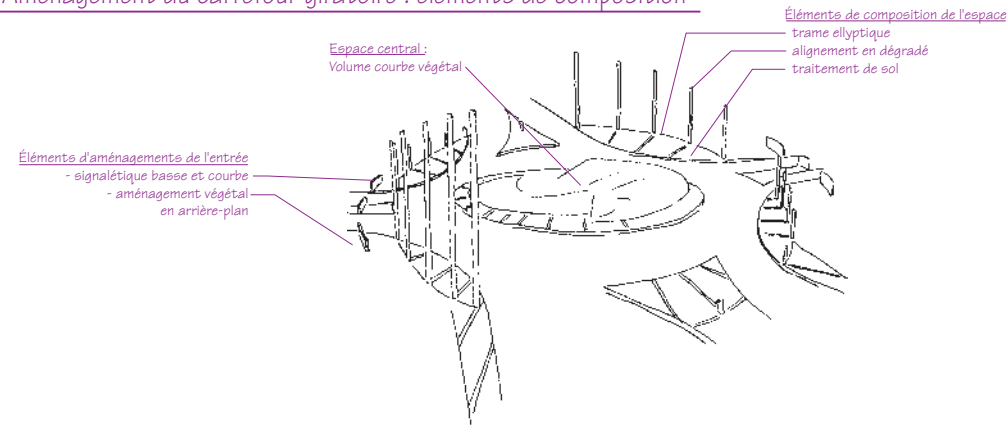
Commune de Saint Paul les Dax
Etude urbaine et paysagère des abords de la RD 947
dans le cadre de l'application de l'article L.111.1.4
du code de l'urbanisme (entrée de ville)

Projet d'aménagement d'un giratoire

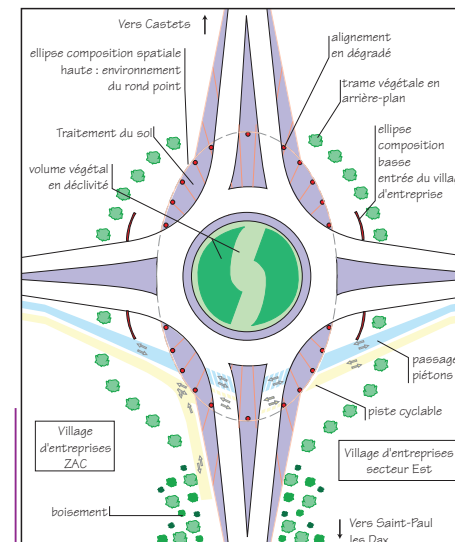
juin 1998



2 Aménagement du carrefour giratoire : éléments de composition



3 Perspective du carrefour giratoire



4 Plan détaillé du projet d'aménagement du carrefour giratoire

Séquence C : Aménagement des accès
Proposition élémentaire

juin 1998



2 | Photographies du site actuel ...
... et simulations

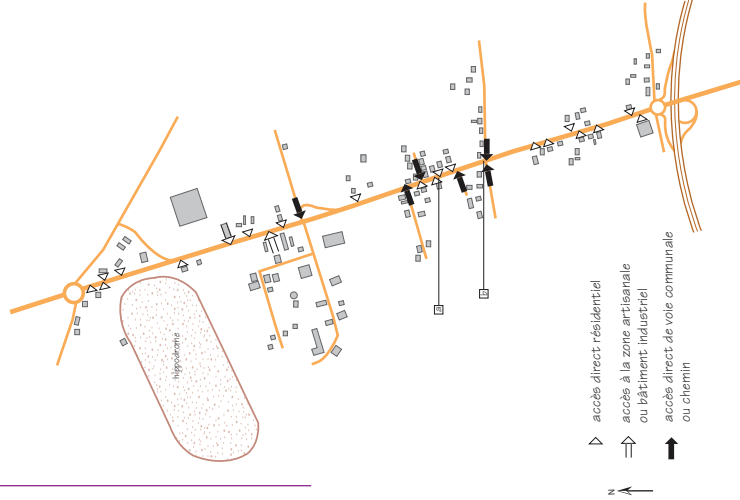


a. groupement de plusieurs accès



b. accès unique

1 | Plan général : accès directs sur la voirie



Séquence C : Aménagement des accès

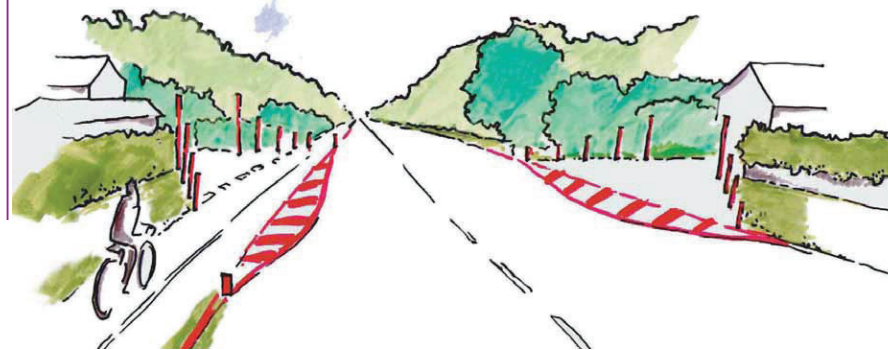
Proposition complète

Échelle : 1 / 7500°

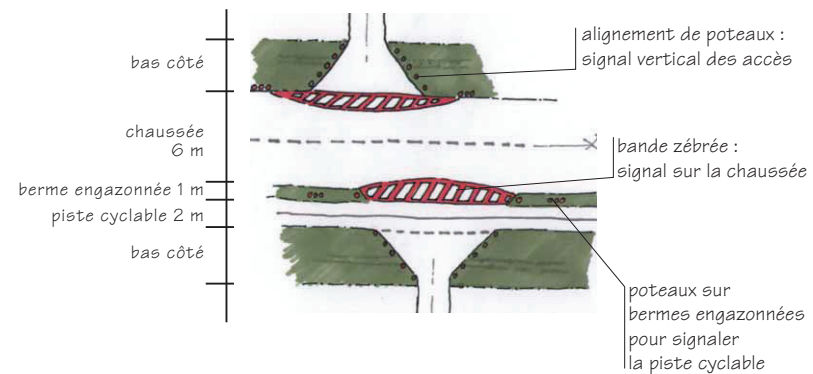
juin 1998



1 Perspective du projet complémentaire



2 Plan détaillé du projet d'aménagement



Département des Landes

VILLE de SAINT-PAUL-LÈS-DAX

BP 20050 40993 SAINT-PAUL-LÈS-DAX

Téléphone 055891 2050

**Étude relative à l'application de l'article L.111-1-4
du Code de l'urbanisme, tronçon de la RD 824 lieu-
dit « les pins de gouaillard »**

Dossier de l'étude

TABLE DES MATIÈRES

1. CADRAGE DE L'OPÉRATION	03
1.1. DESCRIPTION DU PROJET	03
1.2. UN SITE D'IMPLANTATION EN LIEN FONCTIONNEL DIRECT AVEC LE QUARTIER RÉSIDENTIEL ET LES CIRCUITS EXISTANTS	03
1.3. L'ABSENCE DE SOLUTIONS ALTERNATIVES	04
2. ÉTAT DES LIEUX	05
3. LE PROJET URBAIN	05
3.1. GESTION DES NUISANCES	05
3.2. PRISE EN COMPTE DE LA SÉCURITÉ	06
3.3. PRISE EN COMPTE DE LA QUALITÉ ARCHITECTURALE	07
3.4. QUALITÉ DE L'URBANISME ET DES PAYSAGES	08
3.5. TRADUCTION RÉGLEMENTAIRE	10
4. ANNEXES	12

Article L. 111-1-4 du Code de l'urbanisme modifié par la loi n° 2011-525 du 17 mai 2011 - article 124

En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du Code de la voirie routière et de soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation.

Cette interdiction s'applique également dans une bande de soixante-quinze mètres de part et d'autre des routes visées au dernier alinéa du III de l'article L. 122-1-5.

Elle ne s'applique pas :

- aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières ;
- aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières ;
- aux bâtiments d'exploitation agricole ;
- aux réseaux d'intérêt public.

Elle ne s'applique pas non plus à l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à l'extension de constructions existantes. Un règlement local de publicité pris en application de l'article L. 581-14 du Code de l'environnement est établi par l'établissement public de coopération intercommunale compétent en matière de plan local d'urbanisme ou la commune. L'élaboration et l'approbation des dispositions d'urbanisme et du règlement local de publicité font l'objet d'une procédure unique et d'une même enquête publique.

Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut **fixer des règles d'implantation différentes** de celles prévues par le présent article lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont **compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages**.

Dans les communes dotées d'une carte communale, le conseil municipal peut, avec l'accord du préfet et après avis de la commission départementale compétente en matière de nature, de paysages et de sites, fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par le présent article au vu d'une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

Il peut être dérogé aux dispositions du présent article, avec l'accord du préfet, lorsque les contraintes géographiques ne permettent pas d'implanter les installations ou les constructions au-delà de la marge de recul prévue au premier alinéa, dès lors que l'intérêt que représente pour la commune l'installation ou la construction projetée motive la dérogation.

1. CADRAGE DE L'OPÉRATION¹

1.1. DESCRIPTION DU PROJET

« Dans le cadre de sa politique sportive, la Ville de Saint-Paul-Hès-Dax a décidé le lancement d'un projet communal évolutif de plaine des sports regroupant des activités sportives.

Si la ville possède déjà divers équipements sportifs, l'évolution de sa population, la suppression de deux des quatre terrains de jeux dédiés aux clubs de football pour la construction d'un collège et l'émergence des pratiques de plein air, font du projet une réponse adaptée et nécessaire aux besoins sportifs présents et futurs.

La Ville de Saint-Paul-Hès-Dax souhaite ainsi réaliser un pôle sportif comprenant quatre terrains dont deux synthétiques et un avec une tribune, la réalisation d'espaces de jeux localisés à l'entrée du site en accès libre ainsi qu'un espace sport nature également en accès libre. »

1.2. UN SITE D'IMPLANTATION EN LIEN FONCTIONNEL DIRECT AVEC LE QUARTIER RÉSIDENTIEL ET LES CIRCUITS EXISTANTS

1.2.1. Un site d'implantation biologiquement enclavé entre la ville et la rocade

« Le site d'implantation du projet est localisé entre la ville de Saint-Paul-Hès-Dax et la D824, 2x2 voies qui sert de rocade aux communes de Saint-Paul-Hès-Dax et Dax. Le projet nécessite ainsi une demande de dérogation à l'amendement DUPONT (distance inférieure à 100 m de l'axe central de la D824).

Il est également bordé à l'Ouest par une route : le chemin du Golf.

Ces infrastructures organisant le territoire entraînent un morcellement de l'espace et un isolement du site en matière de flux biologiques. C'est sur cette enclave que le projet va s'implanter.

Cette configuration permet ainsi de n'engendrer aucun mitage, et s'inscrit dans la continuité logique d'un développement « intra-rocade » de la ville, en accord avec la Loi SRU. »

1.2.2. Un site d'implantation en bordure de quartier résidentiel

« Ce projet de plaine des sports a pour but principal de donner accès à des infrastructures sportives pour la population Saint-Pauloise. Localisée à proximité des quartiers résidentiels au Sud-Est, l'implantation du projet remplit pleinement cette fonction.

Cette localisation permettra ainsi un accès piéton pour les résidents les plus près, en particulier côté « jeux d'enfant ».

¹ Projet de plaine des sports. Dossier de demande de dérogation pour destruction d'espèces protégées. ETEN environnement. Février 2013

1.2.3. Un secteur en lien direct avec des activités de nature existantes

La commune de Saint-Paul-Hès-Dax a développé un réseau de circuits pédestres et VTT sur le territoire de sa commune.

Le projet de plaine des sports entre en lien logique avec ces circuits : il sera directement accessible depuis les circuits pédestres et VTT existants.

Cette diversité des fonctions urbaines est ainsi en accord avec la Loi SRU.

1.3. L'ABSENCE DE SOLUTIONS ALTERNATIVES

1.3.1. Une commune fortement urbanisée, ne laissant que peu d'espaces en zone périurbaine

Le choix d'implantation du projet a été guidé :

- par la présence de zones naturelles, permettant la pratique d'activités de nature ;
- par la proximité des quartiers résidentiels, assurant une fréquentation du site ;
- par la présence de la D824 : la D824 est en effet une limite du front urbain au nord de l'agglomération dacquoise au-delà de laquelle la commune de Saint-Paul-Hès-Dax ne souhaite pas urbaniser ;
- par la présence de milieux naturels sensibles ;
- par la proximité de 79 logements sociaux.

1.3.2. Un secteur éloigné des périmètres sensibles

1.3.2.1. Critères environnementaux

Le site d'implantation du projet a été choisi car localisé à plusieurs kilomètres :

- des premiers sites Natura 2000 (directive habitat et directive oiseaux) ;
- des ZNIEFF de type 1 et de type 2 ;
- des cours d'eau et de leurs zones inondables.

1.3.2.2. Critères humains

Le site d'implantation du projet a également été choisi car éloigné de monuments historiques et de parcelles agricoles ; mais à proximité des usagers (quartier résidentiel existant et de logements sociaux à proximité) et desservi par des réseaux.

Suite à la prise en compte de l'ensemble de ces éléments, le secteur de Gouaillard a semblé le plus propice pour l'implantation de la plaine des sports.

1.3.3. Un zonage prévu au PLU, ayant fait l'objet d'une évaluation environnementale pour l'implantation d'une zone sportive et intégrant des mesures environnementales

La D824 est une limite du front urbain au nord de l'agglomération dacquoise. Le PLU a pour ambition de cantonner l'urbanisation à l'intérieur de la rocade et ainsi de laisser les espaces naturels et agricoles au-delà de cette ceinture.

Lors de la réalisation du PLU en 2008, une évaluation environnementale a été conduite sur l'ensemble du PLU et plus particulièrement sur le secteur de « Pins de Gouaillard », site d'implantation du projet et de ses abords. En effet, ce site a été fléché dans le PADD pour l'accueil d'un projet de plaine des sports.

L'évaluation environnementale réalisée à l'époque avait déjà mis en évidence de nombreux enjeux sur ce site. Un travail a ainsi été fait à ce stade avec la commune pour limiter les incidences du projet sur l'environnement.

Le PLU a donc déjà intégré des mesures d'évitement sur ce secteur même, avec la conservation de landes humides. La zone N (zone naturelle) de ce secteur a été augmentée de 30 350 m² environ à cette fin au regard du zonage initialement prévu.

Le PLU a également prévu des mesures d'évitement sur d'autres secteurs présentant des milieux identiques au niveau des habitats, de la flore et de la faune, afin de préserver globalement l'environnement sur l'ensemble de son territoire communal.

Le projet a donc déjà fait l'objet de mesures d'évitement et ce dès le stade de mise en oeuvre du PLU.

Le PLU a déjà ainsi intégré la préservation de 89 350 m², en sus des 71 ha déjà préservés. Ces secteurs forestiers présentent globalement les mêmes milieux et les mêmes espèces que le secteur du projet.

Le « gel » de la constructibilité de ces terrains, et donc leur maintien dans un état favorable pour les espèces, est donc déjà une compensation.

En sus de ces mesures d'évitement intégrées au PLU, le projet a en lui-même fait l'objet de plusieurs scénarios aboutissant à un projet le moins impactant possible pour l'environnement.

Une révision simplifiée du PLU sera requise afin de disposer des droits nécessaires à la construction de la tribune en zone Nh (modification de la règle de hauteur maximale des bâtiments). De plus, la présente étude permettra sous conditions de s'exonérer des distances non aedificandi de 100 m par rapport à l'axe de la D824.

2. ÉTAT DES LIEUX

La bande de recul sous le coup des dispositions de l'article L. 111-1-4 concerne un espace naturel constitué de **boisements épars et de landes**.

Les deux rives de la D824 composent un **paysage forestier** alternant ouverture et fermeture, coupes et lisières.

Un **espace libre enherbé** sépare la rive de la D824 et la tête du fossé de l'infrastructure, le long de la limite nord du projet de plaine des sports.

La façade de l'opération exposée est délimitée par un **ouvrage de franchissement sur la D824** à l'ouest, et par le débouché d'un chemin d'exploitation à l'est.

Le principal enjeu de paysage est de conforter le front végétal existant le long de la D824.

3. LE PROJET URBAIN

3.1. GESTION DES NUISANCES

3.1.1. Lutte contre le bruit

Les principales sources de nuisances acoustiques seront liées à l'importance du trafic supporté par la D824.

La prise en compte des nuisances acoustiques liées à l'importance du trafic supporté par la D824, se traduit ici par l'application des normes d'isolation acoustique pour toutes les constructions exposées. Dans ce cadre, les nouveaux projets de construction et d'installation devront satisfaire aux normes d'isolation phonique en vigueur, comme :

- l'article 6 de la loi du 31 décembre 1992, relative à la lutte contre le bruit, qui précise certaines dispositions relatives aux activités. Suivant leur nature, ces activités pourront faire l'objet de prescriptions générales ou d'autorisations. Ainsi, « peuvent être soumises aux mêmes dispositions les activités bruyantes sportives et de plein air susceptibles de causer des nuisances sonores. »
 - le décret 95-409 du 18 avril 1995 qui modifie la liste des infractions des bruits de voisinage, prévues par le Code de la santé publique.
- En outre, l'éloignement relatif des installations de la plaine de sports des zones habitées et les écrans végétaux existants protégeront les riverains proches, des nuisances acoustiques éventuelles des activités sportives de plein air.

3.1.2. Gestion des déchets

Les installations d'élimination des déchets par stockage ne sont autorisées à accueillir que les déchets ultimes, depuis le 1^{er} juillet 2002. Les normes européennes prévoient de traiter les déchets le plus près possible de leur lieu de production, en utilisant des technologies permettant d'optimiser leur dépollution.

Dans la future plaine des sports, les seuls déchets produits concernent les déchets banals et inertes (déchets industriels banals ou DIB). Compte tenu de la nature des installations, elles ne produiront pas de déchets dangereux (déchets industriels spéciaux ou DIS).

Seuls les déchets ultimes (qui ne peuvent plus être valorisés) pourront être mis en centre d'enfouissement. La loi fait obligation au producteur de déchets ou d'emballages d'en assurer ou d'en faire assurer le traitement dans des conditions satisfaisantes pour l'environnement.

S'agissant du traitement des déchets, la Communauté d'agglomération du Grand Dax exerce la collecte des déchets ménagers. Elle gère ainsi les déchetteries et les points tris. Le SITCOM Côte Sud assure le transport et le traitement des déchets. Des points de collecte d'ordures ménagères seront situés à proximité de la plaine de sports dans le futur quartier « la Liberté ». La déchetterie de Saint-Paul-Lès-Dax pourra également être utilisée.

L'élimination des déchets industriels sera de la responsabilité du producteur. Les déchets industriels sont ceux issus des activités industrielles, commerciales ou de services. Ainsi, la gestion des déchets obéira à une planification locale selon leur nature :

- le plan régional d'élimination des déchets, autres que ménagers et assimilés, concerne les déchets industriels spéciaux, les huiles usées, les déchets toxiques...
- le plan départemental d'élimination des déchets ménagers et assimilés concerne les déchets industriels banals (cartons, emballages plastiques, verre, papiers...).

Une unité de compostage des déchets végétaux pourra être utile dans le cas d'une gestion globale des espaces verts.

3.1.3. Gestion des eaux de ruissellement et d'arrosage

Un bassin de rétention sera disposé à l'est de l'aménagement. Circonscrit à la largeur de l'aire de retournement au nord-est et à la profondeur totale de la plaine, il s'alignera sur la limite sud de celle-ci. Ce bassin empiète de 35 m sur la zone des 100 m au nord. Une attention particulière sera portée à son traitement paysager : sa conception vise à nous affranchir de clôtures au nord, au sud et à l'ouest par le ménagement d'une pente douce (par paliers). La limite est recevra quant à elle une clôture en piquets d'acacia à l'identique de l'aménagement général du site.

3.1.4. Gestion de l'air

La loi LAURE du 30 décembre 1996 sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie, abrogée et codifiée dans le Code de l'environnement, vise à rationaliser l'utilisation de l'énergie et à définir une politique publique intégrant l'air en matière de développement urbain.

La gestion de l'air et des rejets atmosphériques est un problème global d'importance croissante.

La concentration d'installations accentuera localement les effets nocifs des rejets atmosphériques.

Toutefois, l'amélioration de la fluidité des transports autour et dans la plaine des sports, le développement des transports en commun et l'utilisation des pistes cyclables agiront sur la qualité de l'air.

3.2. PRISE EN COMPTE DE LA SÉCURITÉ

3.2.1. Les principaux risques

Les principaux risques dans la bande de reculement relèvent :

- du risque que présenteraient les entrées/sorties non sécurisées de la plaine des sports,
- du risque d'éblouissement des usagers de la D824 par les usagers en voiture de la plaine des sports circulant et stationnant au nord du terrain du projet le long de la D824 ;
- du risque que présenterait la chute d'arbres de hauts jets le long de la D824 ;
- du risque que représenteraient les plus jeunes d'entre nous échappant à la surveillance de leurs parents, le long de la D824 ;
- du risque que présenteraient un ou des projectiles (ballons) sur la D824.

3.2.2. Mesures de sécurité

Dans ce cadre, l'aménagement de la plaine des sports veillera à la mise en œuvre de mesures de sécurité suivantes.

☒ Accessibilité générale

L'accessibilité du projet est contrainte.

Ces contraintes relèvent de la structure voire existante et des points d'accès potentiels réduits compte tenu des habitats naturels à protéger.

S'ajoutent d'autres contraintes dues aux types de trafics attendus ; les plus contraignants étant les trafics des bus.

En outre, aujourd'hui, le tracé rectiligne du chemin du golf et l'implantation du point d'accès à 150 m du franchissement de la D824 génèrent potentiellement des conditions de circulation dangereuses. Aussi aurait-il lieu de :

- **signaler l'existence de ce nouveau carrefour** (l'annonce d'une intersection), sur les principaux itinéraires d'accès ;
 - Une signalétique propre au projet sera installée sur le chemin du Golf.
 - **dégager les abords du carrefour**, sur une profondeur d'au moins 20 m de part et d'autre du carrefour ;
 - **corriger l'incidence du raccordement de la voie de desserte interne** sur le chemin du golf ;
- L'ensemble de la séquence d'entrée est redessiné à cet effet. Le nouveau dessin permet de différencier le flux entrant du sortant.
- **prévoir un aménagement de sécurité** sous la forme d'un plateau surélevé, par exemple ;

- **gérer les changements de modes ou la concentration de différents types de trafic** dans un espace contraint (contrainte d'implantation ou bien de préservation d'espèces protégées).

Une attention particulière est apportée à la gestion des flux piétons, avec notamment la présence d'un chemin rural très fréquenté.

✓ *Traiter les espaces de la voirure et le paysage de l'infrastructure*

Pour sécuriser les déplacements des usagers, et en particulier, des plus jeunes d'entre nous au contact de la voie de desserte interne, des aires de stationnement et de la D824, il est prévu l'installation d'un **dispositif de protection d'une hauteur moyenne de 1,20 m hors sol**, sous la forme de ganivelles ou de pieux fichés par exemple. Tout autre dispositif pourra être accepté à condition qu'il s'insère dans le site et réponde aux besoins du projet de la plaine des sports.

En outre, ce dispositif de protection pourra aussi doubler un autre dispositif celui-ci végétal sous la forme d'un **écran de moyen développement**. Des coupes élévations illustratives de ce dispositif sont jointes en annexes du présent dossier.

Ce dispositif végétal sera développé de la rive de la voie de desserte interne de la plaine des sports jusqu'à la tête du fossé dans les emprises de la D824.

✓ *Traiter les espaces sportifs*

Pour réduire le risque de projection de ballon sur la D824, seront installées au droit des terrains de sports de **filets pare ballons renforcés d'une hauteur de 15 m**.

Les pare ballons sont composés de poteaux en tubes d'acier galvanisé et d'un filet en partie haute, les 2 premiers mètres (à hauteur d'homme) étant en grillage simple torsion à fil épais 4,4 mm plastifié ou 3,9 mm galvanisé à chaud.

Un soin particulier sera apporté à la teinte de ces éléments architecturaux, une teinte foncée s'intégrant mieux au paysage. Au nord et sud du terrain d'honneur, le pare ballon est complété d'un séparatif végétal obstruant la vue.

3.3. PRISE EN COMPTE DE LA QUALITÉ ARCHITECTURALE²

3.3.1. Orientation du projet sur son site

« Les intentions d'aménagement préconisaient l'édification d'une tribune dans un axe nord-sud, tournant le dos à la D824 et impliquant la mise en oeuvre des quatre aires de grands jeux du programme dans un axe est-ouest, glissées entre la D824 et la diagonale pédestre dessinant la limite Sud du terrain d'assiette.

Nous avons choisi, dès la visite du site, de contraindre cette organisation pour satisfaire la nécessité fonctionnelle d'une orientation nord-sud des aires de grands jeux afin d'éviter l'éblouissement des joueurs pratiquant les surfaces de jeux sur lesquelles l'ensoleillement ne peut être contraint s'il n'est pas anticipé.

Le positionnement de la tribune à l'ouest résulte quant à lui :

- de la volonté d'offrir aux spectateurs une perspective de l'ensemble de l'aménagement avec les quatre aires de grands jeux en enfilade.
- de tourner le dos au vent d'ouest, dominant dans la région.
- de se dévoiler à son environnement proche et lointain comme un équipement structurant.

La tribune devient ainsi un **signal architectural, visible dans les deux sens de circulation depuis la D824**. Son implantation [à 69 m comptés depuis l'axe de la D824] et perpendiculaire à [celui-ci], la rend plus visible dans un « travelling végétal » avec un équilibre étudié entre plantations et émergences d'équipements techniques caractéristiques (mât d'éclairage, pare ballons).

D'un point de vue urbain, cette implantation présente l'avantage de cantonner toutes les installations (terrain multi-activités compris) à la stricte zone Nh intercalée entre la zone humide N et la D824 évitant ainsi l'étalement et l'immobilisation de foncier tout en préservant les impératifs écologiques du site.

3.3.2. Rapport du projet à la topographie du site

« Le terrain d'assiette du projet accuse une déclivité de l'ordre de 7 m de sa pointe nord-ouest, matérialisée par le croisement du pont routier et de la D824, à sa pointe sud-est, marquée par le point de départ de la diagonale pédestre depuis les lotissements voisins.

L'appréhension de cette topographie est venue renforcer nos décisions relatives à l'orientation du projet énoncées ci-dessus. La tribune renvoyée à l'ouest du site s'encastre littéralement dans sa topographie pour dessiner un parvis d'entrée/parking régnant avec son niveau supérieur : les accès publics y compris PMR sont aisés tout comme l'accès aux locaux du club tous accessibles depuis le déambulateur des gradins. Le pied de tribune amorce, quant à lui, la plateforme accueillant le terrain d'honneur (accès pelouse direct).

² Notice architecturale. OLGA Architectes

La plaine des sports, suivant notre parti architectural, s'organise ainsi en « terrasses sportives », les aires de grands jeux s'enchaînant par paliers successifs et dégradés dans un axe ouest-est jusqu'à régner avec le sol naturel recevant les lotissements voisins et l'extrémité de l'allée de la cible à sa rencontre avec la diagonale pédestre et l'accès tout proche à notre terrain multi-activités.

Ce schéma entérine la position de la tribune à l'Ouest surplombant ainsi tous les paliers d'aires de grands jeux. À l'inverse, l'appréhension de la plaine des sports depuis l'allée de la cible et les lotissements se fait de façon graduelle, en contre-plongée, traversant la zone humide et le ruisseau de Gouailland, offrant par là même une certaine prestance aux installations avec un point de mire la tribune.

Le rapport du projet à son terrain d'assiette présente le double avantage de limiter les terrassements (maîtrise du coût) et de favoriser sa visibilité de près comme de loin (équipement structurant, signal architectural). »

3.3.3. Desserte du projet

La desserte du projet respecte quant à elle les projections de la maîtrise d'ouvrage. L'entrée principale est générée à la croisée de l'extrémité nord du chemin du Golf, de l'extrémité nord-ouest de la diagonale pédestre et du pied sud du pont routier.

Elle prend la forme d'une prairie dans laquelle s'étirent les agrès du parcours fitness principalement situés dans la zone humide préservée en contrebas. Cette prairie accueille à proximité de la tribune les aires de stationnement du public. Celles-ci seront paysagées tant au sol (dalles alvéolaires engazonnées) qu'en élévation (arbre de moyen développement toutes les 5 places). Le parvis accompagnera le public à pied, le personnel et les usagers en véhicule jusque dans l'enceinte du stade par cette façade ouest.

L'enceinte franchie, le public est guidé vers le déambulateur des gradins de plain-pied avec le parvis soit le rez-de-chaussée haut. Les aires de stationnements des officiels et l'aire de dépôt des joueurs se trouvent quant à elles sur le flanc gauche du parvis en prise directe avec les locaux du club et l'accès aux vestiaires et équipements techniques en rez-de-chaussée bas. La liaison verticale entre rez-de-chaussée haut et bas est assurée par un escalier en cour anglaise (couvert par la toiture baldaquin de la tribune) et un ascenseur accessible depuis le parvis.

3.4. QUALITÉ DE L'URBANISME ET DES PAYSAGES³

« Le projet de la plaine des sports relève autant de l'architecture que du paysage. C'est ainsi que nous nous sommes attachés à livrer ici une composition orthogonale, un rectangle net, encadrant 100 % des installations sportives (hors parcours fitness) et matérialisé par les voies de desserte des aires de jeux.

Ce schéma structuré s'oppose en douceur à son **environnement naturel préservé** notamment par l'ordonnement, en périphérie, des nouvelles plantations (pins maritimes, bouleaux) sur trame avec de temps en temps une absence. Ce pointillisme (composition par juxtaposition de petites touches végétales) installe un **filtre habile tantôt écran** (DB24 avec effet cinétique) tantôt tamis (diagonale pédestre et lentur de déplacement).

L'étendue du site, grevée de nombreuses contraintes écologiques, a guidé notre conception pour produire une plaine des sports dense et économe en superficie.

Notre terrain multi-activités, remonté dans la composition générale, est desservi par des chemins serpentant au travers de la zone humide bordant la limite sud-est des installations. Ces chemins (plateau bois tantôt au sol tantôt sur pilotis) sont agrémentés de jeux pour enfants et d'agrès fitness disséminés de part et d'autre comme autant d'événements annonciateurs de la plaine. Ils permettent de gagner l'enceinte de la plaine des sports matérialisée par des **haies de « pignots »** (piquets de bois durs de type robinier) servant aussi bien de simple délimitation comme de contrôle d'accès au site. Ce choix visant toujours une **meilleure intégration au site**.

Les installations sportives ralliées, l'univers change ostensiblement. L'échelle diffère avec cinq plateaux successifs d'une largeur constante de 140 m séparés par un talus paysagé à chaque palier.

Le premier plateau accueille le terrain multi-activités ceinturé de sa piste d'athlétisme et le demi-terrain de jeux synthétique. Le terrain n° 3, en gazon naturel occupe le deuxième plateau. Les annexes techniques et vestiaires marquent un premier événement architectural dans le paysage. Ce bâtiment, calé entre les terrains 3 et 2, d'une volumétrie simple, est revêtu de dosses de bois qui s'étirent au-delà de ses pignons pour marquer une étape, un repère dans la progression du site. Le terrain n° 2, synthétique, matérialise le 3^e plateau.

Le 4^e plateau accueille le terrain d'honneur, en gazon naturel. Ce plateau est bordé d'un talus paysagé à l'Est tandis que la tribune constitue son flanc Ouest posant sa façade (rez-de-chaussée bas) de béton matricé en limite tangible. La tribune incarne la césure entre les 4^e et 5^e plateaux, encastrée dans la topographie du site, ses deux niveaux permettent d'absorber la déclivité naturelle du site plus importante à cet endroit tout en développant les programmes requis aux niveaux appropriés. La séquence d'entrée depuis le parvis jusqu'au déambulateur de gradins offre la plaine des sports en balcon aux spectateurs.

³ Notice architecturale, OLGA Architects

Au-delà d'une plaine des sports, il s'agit d'offrir un parc d'activités de plein air, peuplé d'essences régionales, par la conjonction d'une grande attention portée à l'environnement immédiat.

L'ensemble des aménagements situés à l'extérieur du rectangle recevant les terrasses sportives s'inscrivent dans une **volonté de conservation et de consolidation du milieu et de la végétation existante** (respect des différents types de landes présentes sur le site). Afin de minimiser la déstructuration des sols ainsi que les coûts, les compléments de plantations se feront par des plants forestiers type baliveaux en racines nues issus de cultures certifiées.

Une attention particulière est apportée au parcours de santé au sud-ouest du site. Les plantations et les modifications paysagères (dont retrait du parcours en bordure Ouest de la parcelle, plantation d'Ajoncs et des bruyères en limite de parcelle) y sont restreintes afin de limiter les perturbations et la dénaturation de l'écosystème du Fadet des Laïches et de l'engoulevent d'Europe (présence à 60 % de son habitat actuel).

En dehors du sentier reliant les lotissements, l'aire de jeux, et les terrasses sportives, les cheminements annexes sont simplement matérialisés par des débroussaillages-fauchages (impact minime sur l'existant). Les matériaux naturels type sable, écorce de pins et bois seront privilégiés pour le traitement des cheminements nécessitant une stabilisation. L'implantation exacte de ces cheminements et les franchissements en platelage bois seront précisément localisés avec un expert afin de minimiser l'impact sur les rosolis présents dans le ruisseau de Gouaillard ainsi que sur les différents types d'habitats présents sur le site. »

La traduction du parti d'aménagement cherche donc à favoriser la composition d'un front végétal en pointillé et reflétant l'identité du lieu par les mesures suivantes :

- le maintien d'une **bande inconstructible d'une profondeur de 69 m** comptés depuis l'axe de la D824 ;
- le maintien d'une **bande d'une profondeur variable de 20 à 37 m** comptés depuis l'axe de la D824, où les installations sont interdites ;
- le **confortement d'un espace de plantations** entre la tête du fossé de la D824 et la rive de la voie de desserte interne, depuis le point d'accès à la plaine de sports.

3.5. TRADUCTION RÉGLEMENTAIRE

DISPOSITIONS À RESPECTER POUR LES AMÉNAGEMENTS ET LES CONSTRUCTIONS	
CRITÈRES DÉFINIS PAR L'ARTICLE L.111-1-4	SÉCURITÉ
	Interdiction d'accès directs sur la D824
	Dispositions applicables lors de l'instruction des demandes d'autorisation quant à la position et à la localisation des accès et des voies d'accès aux lots (articles R.111-5 et 6 du Code de l'urbanisme): - Le projet de construction ou d'aménagement peut être refusé ou n'être accepté que sous réserve de prescriptions spéciales si les accès présentent un risque pour la sécurité des usagers des voies publiques ou pour celle des personnes utilisant ces accès. - Cette sécurité doit être appréciée compte tenu, notamment, de la position des accès, de leur configuration ainsi que de la nature et de l'intensité du trafic. - La délivrance des autorisations d'occuper et d'utiliser le sol peut imposer la réalisation de voies privées ou de tous autres aménagements particuliers nécessaires au respect des conditions de sécurité mentionnées à l'alinéa précédent.
	Largeur minimale de 6 m imposée pour les accès et les voies de desserte interne à double sens.
	NUISANCES
	Le secteur d'urbanisation est destiné à l'accueil d'activités sportives ou de loisir à vocation publique.
	QUALITÉ DE L'URBANISME, DE L'ARCHITECTURE ET DU PAYSAGE
	Marge de recul de 69 mètres imposée aux constructions
	Marge de recul variable de 20 à 37 mètres imposée aux installations
	Requalification des espaces interstitiels entre l'emprise de la D824 (la tête du fossé) et la voie de desserte interne depuis l'accès à la plaine des sports : plantation d'un écran végétal et installation d'une clôture architecturée en bois. La réalisation d'autres dispositifs de clôtures est interdite sur ces façades de la plaine des sports
	Les marges de recul imposées aux constructions devront être traitées sous forme d'espaces végétalisés. A l'intérieur des marges de recul définies par rapport à la D824, sont seules autorisées les aires de stationnement et les voies qui les desservent sous réserve de la plantation d'un écran et de l'installation clôture architecturée entre la voie de desserte, emprise ou limite concernée et la tête de fossé de la D824.
	Les constructions et installations nouvelles devront respecter les dispositions suivantes : - la façade des constructions orientées vers la voie, emprise ou marges de recul réparée, devra faire l'objet d'un traitement soigné afin de créer un ordonnancement des constructions vis-à-vis de cette voie, emprise ou limite ; - le long de ces voies, emprises ou marges de recul, l'implantation au premier rang d'aires de stockage à ciel ouvert et de dépôt temporaire est interdite ; - toutes les émergences techniques (panneaux solaires, centrale de traitement d'air, antennes, etc.) implantées en toitures seront dissimulées dans l'épaisseur de la toiture ou intégrées au volume sur une terrasse technique encastrée dans le volume de la toiture principale ; - la hauteur maximale des constructions destinées et nécessaires à une activité sportive ou de loisir à vocation publique est fixée à 9 mètres ; - la hauteur maximale des installations destinées et nécessaires à une activité sportive ou de loisir à vocation publique est fixée à 15 mètres ; - la hauteur des enseignes publicitaires ne devra pas dépasser l'acrotère ou l'égout de toiture du bâtiment.
	Les aires de stockage devront être dissimulées sur leurs limites par des écrans de hauteur proportionnelle à la hauteur du stockage. Si ces écrans ne sont pas végétaux, leur aspect sera en harmonie avec le bâtiment principal.
	Plantation d'un arbre de haute tige pour 10 places de stationnement

CRITÈRES DÉFINIS PAR L'ARTICLE L.111-1-4	DISPOSITIONS À RESPECTER POUR LES AMÉNAGEMENTS ET LES CONSTRUCTIONS
	Mise en place de règles pour encadrer l'édification de clôtures Les clôtures des espaces d'accueil du public auront une hauteur maximum de 1,60 m. Elles seront architecturées. Dans ce sens, les panneaux rigides treillis soudés sont interdits. Les montants des filets pare ballons seront de teinte foncée et doublée d'un écran végétal. Les clôtures des espaces techniques auront une hauteur maximum de 2,00 m et pourront être constituées de panneaux rigides treillis soudés. Si les clôtures sont accompagnées d'un écran végétal, celui-ci sera composé d'essences indigènes et locales et les ouvrages de clôture seront placés à l'arrière de l'écran, de manière à rester invisibles depuis la voie de desserte, emprise ou limite concernée.

4. ANNEXES



Périmètre d'assiette du projet de la plaine des sports



0 50 m 100 m 150 m 200 m 250 m



Marge de recul variable imposée
aux installations
N_h

100 m

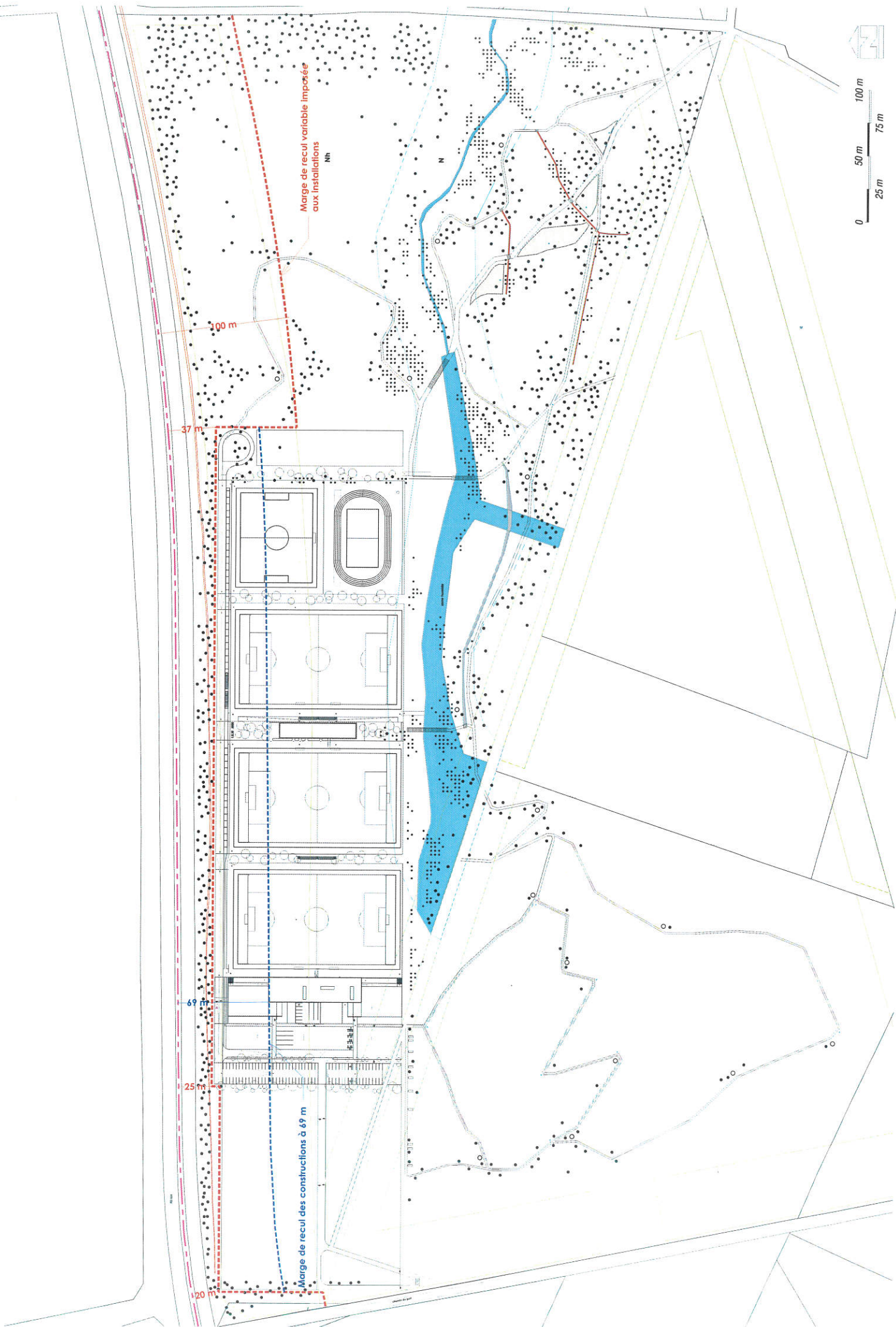
37 m

69 m

25 m

120 m

Marge de recul des constructions à 69 m



PLAINE DES SPORTS / ROUTE DEPARTEMENTALE RD824

A + R SALLES PAYSAGISTES



1 - Jeune plantation de pins sur lande à ajoncs et fougères



2 - Plantation de Pins maritimes de 2 à 3 m. de haut avec formation de robiniers



3 - Plantation de pins maritimes 4 à 5 m. de haut



PLAINE DES SPORTS / ROUTE DEPARTEMENTALE RD824

A + R S A L L E S P A Y S A G I S T E S

