



4.9

Annexes

Etudes dérogatoire Amendement Dupont

Version	Date
PLUi arrêté	11 juillet 2019
PLUi approuvé	27 février 2020
Modification Simplifiée N°1 du PLUi approuvée	6 mai 2021
Modification N°1 du PLUi approuvée	24 mars 2022

Vu pour être annexé à la délibération n° 20220324D06C approuvant la modification n°1 du PLUi de la Communauté de communes de Marenne Adour Côte-Sud en date du 24/03/2022

Le président,
Pierre Froustey



VIII ETUDE URBAINE ET PAYSAGERE – ARTICLE L.111-8 DU CODE DE L'URBANISME POUR LE PROJET DE ZAE DU TINGA

8.1 LE CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE DE L'ÉTUDE



L'article L.111-6 du Code de l'urbanisme (dit "amendement Dupont") impose une interdiction de construire sur 100 mètres de part et d'autre de l'axe constitué par l'autoroute A63 en raison de son caractère d'autoroute. Le texte incite à une réflexion approfondie sur la pertinence d'urbaniser les territoires situés le long de l'axe, en dehors des espaces urbanisés, notion appréciée en fonction de la présence de constructions organisées en tissu urbain, et non en fonction de son statut dans le document d'urbanisme, de la position des panneaux d'entrée d'agglomération ou de son niveau de desserte en réseaux.

Cette mesure a pour but de préserver la qualité des aménagements en bordure de l'axe routier.

La marge de recul imposée par le texte (100 mètres dans le cas de Magescq) n'a ainsi pas pour effet de stériliser systématiquement les espaces bordant l'autoroute mais invite à examiner l'opportunité et la manière de les urbaniser. Le texte réglementaire prévoit en effet 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'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.

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.

La première étape était donc de vérifier la pertinence de l'urbanisation aux abords de l'axe.

Le projet de plan local d'urbanisme (PLU) de Magescq a défini l'objectif de réorienter les zones de développement économique aux abords de l'autoroute dans le cadre d'une zone d'activités communautaire située au sud de l'échangeur avec la RD 16. La possibilité de développer une urbanisation à vocation économique aux abords de la voie à grande circulation fait donc partie des orientations d'aménagement du territoire établies par le plan local d'urbanisme. Elle se traduit par l'existence d'une zone 1AUX sur le document graphique au sud-est du bourg, côté est de l'axe routier. Il s'agit d'une zone destinée aux activités artisanales, commerciales et de service réservée à une urbanisation sur la base d'une opération d'aménagement d'ensemble.

La communauté de communes Marenne Adour Côte-Sud, compétente en matière d'aménagement de zones d'activités économiques (ZAE), a fait les démarches pour obtenir la maîtrise foncière des terrains situés dans la zone et envisage son aménagement pour permettre l'accueil de nouvelles entreprises.

La seconde étape est de définir les modalités d'ouverture d'urbanisation de ce secteur situé aux abords d'un axe à grande circulation. Conformément aux possibilités offertes par l'article L. 111-8 du Code de l'urbanisme, la présente étude vise à établir les conditions d'aménagement de la ZAE communautaire aux abords de l'A63.

C'est dans ce contexte que la présente étude a été engagée en 2008 dans le cadre du plan local d'urbanisme.

Dans le cadre de l'élaboration du plan local d'urbanisme, il est étudié les conditions d'aménagement de la zone d'activités économiques aux abords de l'autoroute A63.

Depuis son initiation, les travaux de mise aux normes autoroutières de l'ancienne route nationale 10 (RN10) et son passage à deux fois trois voies sont terminés. Ils ne modifient cependant pas l'analyse de l'état des lieux à ses abords, la problématique générale de l'étude et les préconisations qui en sont issues.

L'étude suit le canevas suivant :

- une première partie analyse l'état des lieux afin de déterminer le caractère paysager et urbain existant aux abords de l'A63 au sud de l'échangeur avec

la RD16, ainsi que les atouts et faiblesses au regard des critères définis par l'article L.111-8 ;

- le bilan de l'état des lieux établit les bases sur lesquelles sont établis les éléments du projet urbain. Au stade de ce dossier, il exprime des intentions d'aménagements dont les principes et l'esprit devront être respectés en phase de réalisation. Il sert de base à une traduction réglementaire dans le plan de zonage et le règlement du plan local d'urbanisme.

8.2 ETAT DES LIEUX

8.2.1 La route nationale 10 – l'autoroute A63

8.2.1.1 Situation le long d'un axe international

Dans le département des Landes, la route nationale 10 constituait une portion intermédiaire de l'A63. Il s'agissait de la seule portion du grand axe autoroutier Atlantique reliant Paris à la frontière espagnole empruntant le tracé de la route nationale alors que le reste de l'autoroute a été réalisé en site propre.

Magescq se situe dans sa portion la plus méridionale, à une dizaine de kilomètres de la connexion avec la RD824, deux fois deux voies qui relie Mont-de-Marsan à Bayonne, via la RD810. C'est au niveau de cet échangeur, situé sur le territoire voisin de Saint-Geours-de-Mareme, que l'A63 quittait à nouveau le tracé de l'ancienne route nationale.

L'emploi d'un tracé préexistant a supposé de réaliser des déviations au niveau de tous les points d'échange entre la RN10 et les voies départementales secondaires dont l'environnement est urbanisé, soit sous forme de quartier (cas de Lahary ou du Souquet par exemple) soit sous forme de village (cas de Castets et de Magescq).

Ces déviations, accompagnées d'échangeurs, constituent les principaux points de repère le long d'un axe caractérisé par ses longues lignes droites et un environnement largement dominé par la forêt de pins maritimes.

Les échangeurs sont des lieux privilégiés d'installation de zones d'activités économiques.

Le projet d'aménagement d'une zone d'activités économiques à Magescq se situe au niveau de l'échangeur intermédiaire entre celui de Castets et celui de Saint-Geours-de-Mareme, 12 kilomètres au sud de la ZAE de Castets et 6 km au nord d'Atlantisud.

Vis-à-vis de l'application de l'article L.111-8, la situation est très contrastée entre les deux zones d'activités économiques existantes.

La zone d'activité présente les caractéristiques suivantes :

- 6 entreprises sont déjà installées,
- l'implantation des bâtiments a respecté le recul des 100 mètres. La bande correspondante est en espace libre privatif, localement utilisée pour des dépôts de matériels hors d'usage.
- pour le développement de la zone 1AUX, il est envisagé d'établir un projet urbain permettant d'aménager en deçà du recul des 100 mètres.

À cette échelle, au regard des évolutions constatées aux abords des échangeurs qui constituent toujours un point de tropisme des activités, la question centrale est celle du positionnement de la nouvelle ZAE communautaire en termes d'image et d'insertion dans son territoire.

8.2.1.2. Le tracé à travers le territoire communal

Le tracé routier à travers le territoire communal, long d'une dizaine de kilomètres, se différencie peu au niveau d'un axe qui traverse un environnement peu diversifié sur plus de cent kilomètres.

Trois séquences peuvent cependant être distinguées. Elles résultent de la variation procurée par le contournement du bourg de Magescq. Il constitue l'un des événements sur le tracé de l'A63 et, à l'échelle de la commune, permet de déterminer une séquence nord, vers Castets, et une séquence sud, vers Saint-Geours-de-Maremne.

Dans ces deux séquences, les abords sont principalement forestiers, occupés par des peuplements de pins maritimes. Côté nord, la seule variation est procurée par les aires de repos situées à environ 1 km du début du contournement du bourg. Côté sud, quelques champs et maisons ponctuent le parcours sans pour autant constituer de véritables points de repères.

Tracé rectiligne, profil uniforme et environnement homogène caractérisent donc ces deux séquences.

Par contraste, la séquence médiane correspondant au contournement du bourg de Magescq comporte une abondance d'éléments participant à l'identification du lieu. Les perspectives lointaines permises par les grandes lignes droites sont momentanément remplacées par des vues à la fois plus rapprochées, procurées par la courbure de la route, et plus ouvertes, liées à l'emprise de l'échangeur, la présence d'ouvrages de franchissement et le passage en déblais ou en remblais dus à la traversée de la vallée du Magescq.

Côté nord, le passage entre les deux séquences se fait de manière progressive à la faveur de l'inflexion du tracé routier. Elle se confirme au-delà du passage sous le pont de la RD150 à partir duquel la vue se dégage sur l'échangeur.

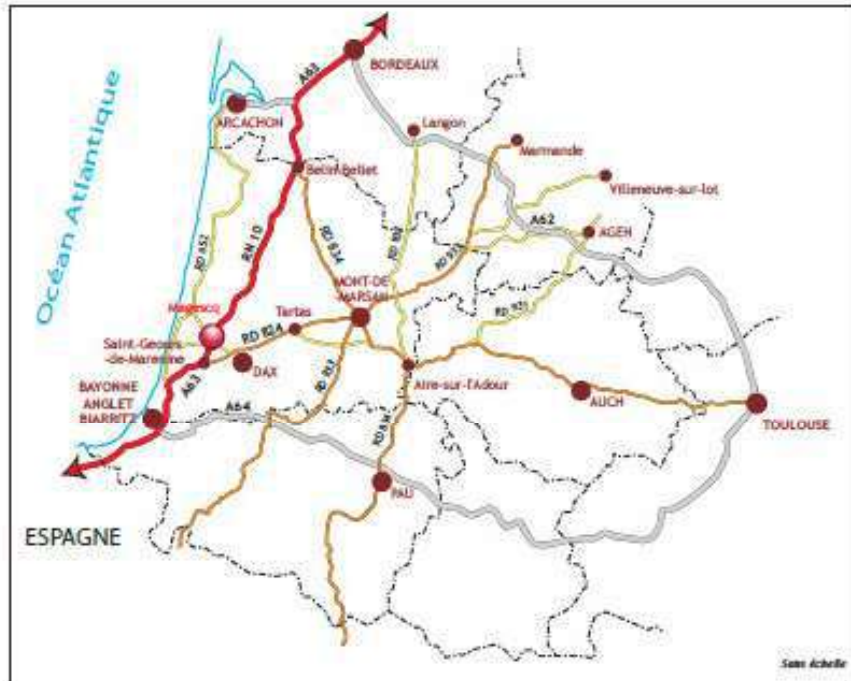
Côté sud, la transition est plus nette en raison de la présence du passage supérieur de la voie créée pour dévier le trafic poids lourds de la traversée du bourg.

Point commun à l'ensemble de cette traversée du territoire communal, l'urbanisation est très peu présente. Au niveau de la séquence médiane, le passage en déblai et la présence de boisements interstitiels masquent en effet l'essentiel du bâti, quelle que soit sa vocation. Quelques maisons sont seulement visibles depuis le passage sur la RD16, dans une identité demeurant cependant à dominante rurale. Des constructions très proches de la route peuvent de même en être totalement invisibles. C'est tout particulièrement le cas de la « ferme » de Tinga située en contrebas du pont de la déviation poids lourds en raison de la présence de végétation.

Dans ce contexte, le projet de développement de la zone d'activités économiques, de part et d'autre de ce pont, se situe à cheval sur la séquence sud et la séquence médiane. Les entreprises existantes sont installées dans la première, à l'extrémité de la ligne droite se terminant au niveau du pont de la déviation poids lourds. Bien que peu marquantes du fait de leur recul par rapport à la voie et, surtout, de la présence d'un boisement en façade du bâtiment le plus méridional, les bâtiments d'activités paraissent déconnectés du paysage de cette séquence.

Malgré le repère constitué par l'échangeur de la RD16, la traversée du territoire communal se différencie peu du reste du tracé.

À cette échelle, au regard des caractéristiques de l'environnement de l'axe et de l'absence d'insertion des entreprises existantes, la situation du projet de ZAE à cheval sur deux séquences différentes est un élément notable de l'état des lieux. Il n'existera pas de continuité de la façade urbanisée scindée par les installations du passage supérieur.



*Localisation de
l'autoroute A63 –*

Source communauté de communes MACS

L'autoroute A63 est composée de deux sections, l'une au nord qui est une autoroute reliant Bordeaux, l'autre, au sud, reliant l'Espagne.

Axe majeur de communication entre le Pays basque espagnol et français, l'A63 relie la frontière espagnole au niveau de Bariatou à l'agglomération bordelaise.

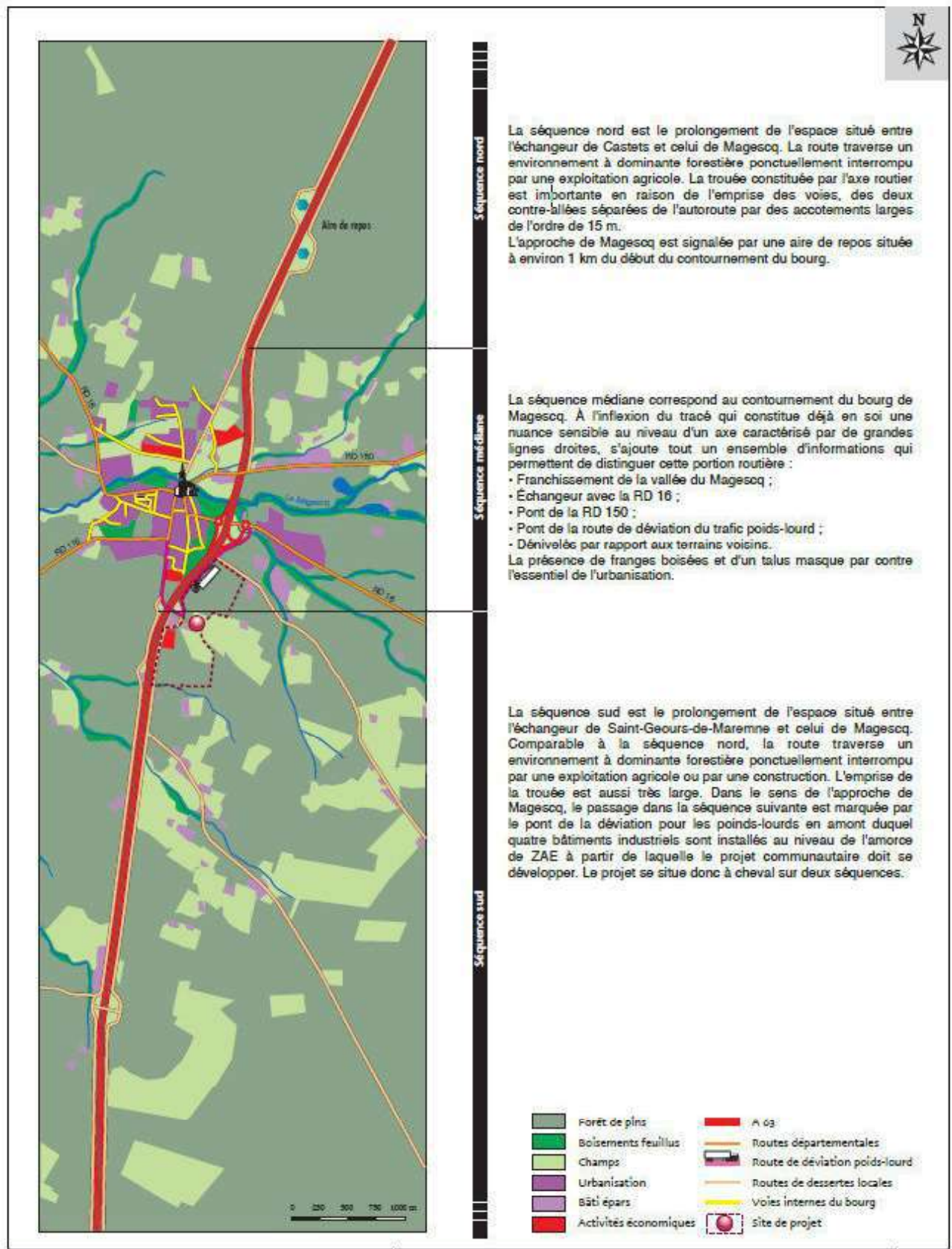
Il est fréquenté par de nombreux poids lourds de toute l'Europe, desservant la péninsule ibérique.

Il est relié à deux axes est-ouest supportant un trafic régional : la RD824 au niveau de Saint-Geours-de-Maremmes et l'A 64 au niveau de Bayonne-sud (Mousserolles).



Passage de l'autoroute A63 et liens avec les routes adjacentes au sud-ouest du département des Landes– Source : communauté de communes MACS

L'A63 traverse un territoire exclusivement forestier, typique des Landes. Les seules variations du paysage sont offertes par les exploitations agricoles, quelques maisons éparses et la traversée des vallées des cours d'eau. Dans la traversée de ce paysage homogène, le repérage se fait principalement grâce aux échangeurs et aires de repos. Dans la partie sud des Landes, l'axe routier empruntant le tracé d'ancienne nationale a fait l'objet d'aménagements au niveau de tous les points d'échange avec les axes secondaires où la présence d'habitat a demandé la réalisation de déviations. Les deux plus importantes sont celles qui contournent les bourgs de Castets et de Magescq. Ces points d'échanges sont des lieux privilégiés d'installation de zones d'activités économique. C'est le cas à Castets et à Saint-Geours-de-Mareme où la ZAE Atlantisud couvre environ 300 ha. Dans ce parcours, Magescq est caractérisé par une déviation du bourg par l'est, une sortie sur la RD16, la présence d'une aire de repos au nord du bourg et la traversée de la vallée du Magescq.



Le séquençage du paysage de Magescq sur l'autoroute A63 – Source : communauté de communes MACS



4.9 Etudes dérogatoire Amendement Dupont

Intégration des études suivantes :

- Etude urbaine et paysagère sur la commune de Labenne sur le secteur des Zones d'Activités Housquit et Artiguenave aux abords de la RD810
- Etude urbaine et paysagère sur le secteur d'Atlantisud aux abords de la RD810 à St-Geours-de-Maremene



REVISION DU POS
PLAN LOCAL D'URBANISME

=====

COURRIER REÇU LE

21 DEC. 2009

SOUS-PREFECTURE DE DAX

COURRIER REÇU LE

23 OCT. 2009

SOUS-PREFECTURE DE DAX

3

Pièces complémentaires

3.2

ETUDE URBAINE ET PAYSAGERE AU TITRE DU
HUITIEME ALINEA DE L'ARTICLE L.111-1-4 DU
CODE DE L'URBANISME

Vu pour être annexé à la délibération du conseil municipal

en date du : 15 OCT. 2009

Complète par délibération du Conseil Municipal en
Le Maire, date du 17.12.2009

GEOMETRES EXPERTS ASSOCIES
SARL



CAPBRETON-TYROSSE-PEYREHORADE
N° d'inscription à l'Ordre des Géomètres-Experts 2005200011



TRAVAUX FONCIERS - TOPOGRAPHIE - EXPERTISES - URBANISME - INGENIERIE

Agence de ST VINCENT DE TYROSSE 40230 : Impasse des Jardins - ☎ : 05.58.77.03.80 - Fax : 05.58.77.23.64

SOMMAIRE

1. INTRODUCTION.....	2
2. L'ETAT DES LIEUX DU SITE.....	3
2.1. SA SITUATION DANS LA COMMUNE ET LE CONTEXTE DU SITE AU REGARD DE L'URBANISME.....	3
2.2. LE SITE DANS SON CONTEXTE GENERAL.....	3
2.2.1. LE SITE DANS SON CONTEXTE GENERAL.....	4
2.3. LE SITE DANS SON CONTEXTE PARTICULIER.....	5
2.4. BILAN DE L'ETAT DES LIEUX.....	9
3 APPROCHE GENERALE.....	10
3.1. LE PROJET ET SA MOTIVATION.....	10
3.2. MOYENS MIS EN ŒUVRE POUR INTEGRER LE PROJET.....	11
3.2.1. Prescriptions paysagères.....	11
3.2.2. Prescriptions relatives à la sécurité et aux nuisances.....	12

1. Introduction

L'article L111-1-4 du Code de l'Urbanisme définit une bande d'inconstructibilité le long des axes de circulation importants (autoroutes, routes express, routes classées à grande circulation).

Cette législation a pour objet de préserver la qualité des paysages et de l'urbanisation, des entrées de villes et agglomérations, et, de prendre en compte les nuisances inhérentes au trafic automobile autour des axes de communication principaux.

Toutefois, il peut être dérogé à cette interdiction de construire si une étude propose une urbanisation cohérente de ces espaces prenant en compte les nuisances, ainsi que la qualité architecturale et paysagère.

L'objet de la présente étude est de définir les règles qui s'imposeront aux constructions à édifier ainsi qu'au traitement de leurs abords afin de tendre vers une urbanisation harmonieuse des abords de la Route Départementale n°810, qui a perdu plus au Sud sa fonction initiale de transit

Article L111-1-4 du Code de l'Urbanisme

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 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.

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.

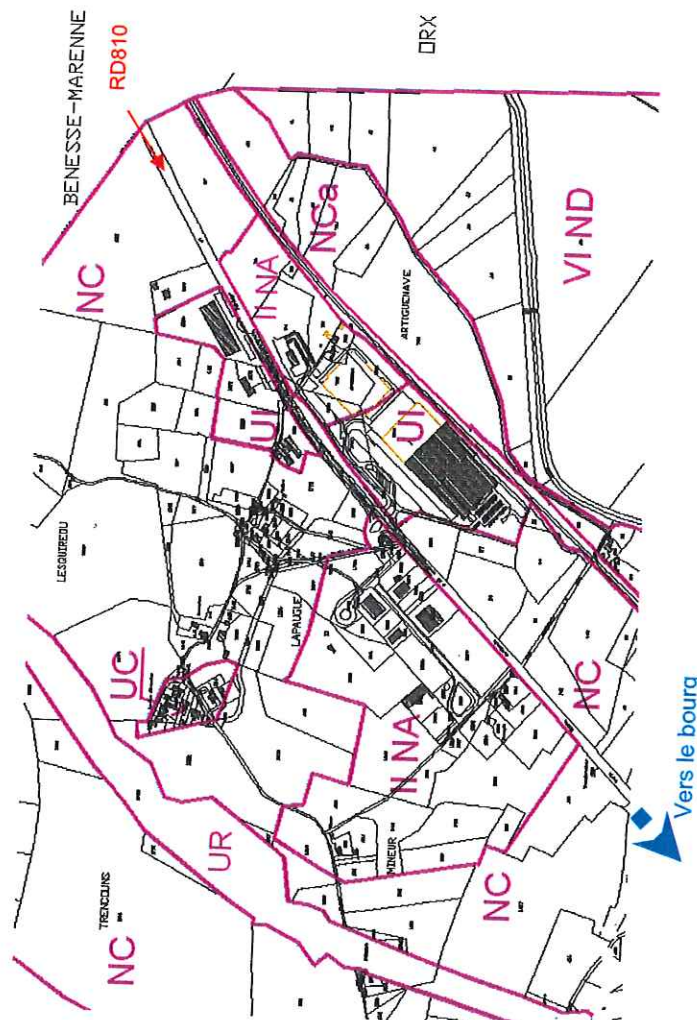
Il peut être dérogé aux dispositions du présent article, avec l'accord du préfet, lorsque les contraintes géographiques ne permettent pas d'implanter les installations ou les constructions au-delà de la marge de recul prévue au premier alinéa, dès lors que l'intérêt que représente pour la commune l'installation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

2. L'Etat des lieux du site

2.1. Sa situation dans la Commune et le contexte du site au regard de l'Urbanisme

La zone étudiée est en immédiate proximité des structures routières majeures et notamment de la RD810 sur laquelle le site prend accès par l'intermédiaire de voies de stockage.

La commune de Labenne est dotée d'un POS en vigueur qui a été approuvé le 9 novembre 2000. Il a été mis en révision générale le 12 juillet 2001 avant d'engager une révision d'urgence concernant trois projets d'intérêt général (implantation du collège, de l'institut-hélio-marin et des ateliers municipaux) qui ont aujourd'hui abouti. Ce document d'urbanisme est en cours de révision avec une mise à contenu PLU. La lecture du projet de PLU, la volonté de la communauté de commune Maremne Adour Côte Sud dans son SCOT de redonner une capacité d'accueil économique au secteur centre-littoral, montrent la nécessité d'une réflexion urbanistique sur l'extension de ce pôle stratégique.



Une des composantes majeures du projet de PLU est de compenser les espaces du bourg aux abords de la RD810 dédiées initialement au développement économique et qui font l'objet d'une requalification urbaine. Pas moins de 8 hectares sont concernés.

Le site d'Housquit-Artiguenave, à l'écart de la trame urbaine a été choisi pour permettre d'accueillir de nouvelles entreprises, notamment celles :

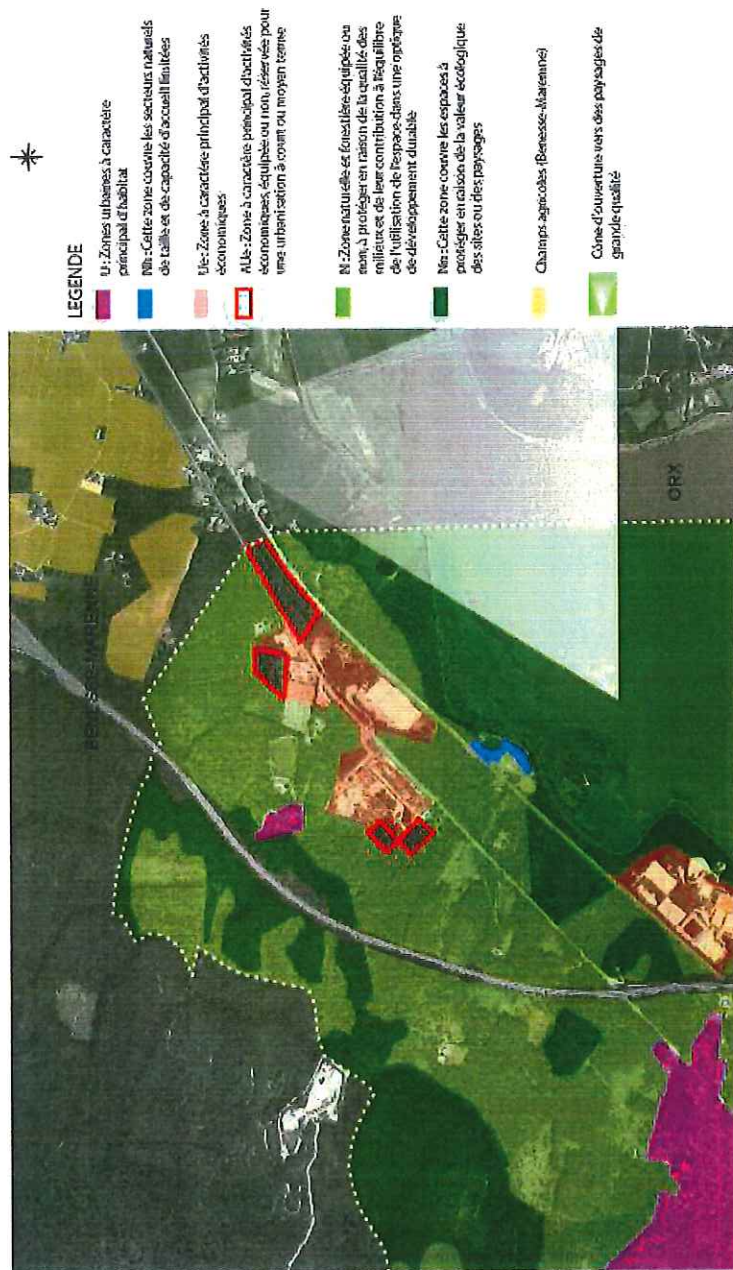
- o dont les besoins en surface d'exploitation sont importants ;
- o dont les activités sont incompatibles avec le voisinage des zones habitées.

Le POS prévoyait des capacités d'extensions futures (zones IINA) jusqu'à proximité de l'autoroute qui apparaissent aujourd'hui très peu cohérentes.

2.2. Le site dans son contexte général

Les projets prennent place le long de l'axe routier en limite Nord-Est de la commune.

Cette route connaît un trafic important toute l'année et complète le dispositif autoroutier (A63) permettant une desserte Nord Sud du territoire littoral. La RD810 constitue l'axe primaire de la conurbation littorale (de Labenne jusqu'à Hendaye). Elle garde un rôle structurant prépondérant complété par des axes RD652, RD28 d'une part et RD 26 et RD71 d'autre part jouant à la fois un rôle de structuration et de desserte des plages et des territoires retrolittoraux landais (St Martin de Seignanx, Saubrigues...).



Vue aérienne d'une large portion de RD810 : les champs figurent en jaune, les futures extensions de la ZAE en rouge. Les parcelles en vert constituent les espaces naturels identifiés sur le territoire. L'ouverture visuelle sur le marais d'Orx est représentée par le cône en blanc.

Les parcelles non identifiées sont la prolongation du cadre forestier sur les communes limitrophes

La perception paysagère de cette route a beaucoup évolué au cours des trente dernières années.

Historiquement, les parcelles bordant cet axe étaient boisées de pins maritimes. Petit à petit, les boisements de production ont fait place à une exploitation agricole des sols qui sont maintenant essentiellement utilisés à la monoculture du maïs. C'est ce schéma que l'on rencontre sur les communes situées plus au Nord du territoire jusqu'à Bénesse-Maremne.

A Labenne, l'utilisation agricole des sols s'est réalisée en majeure partie sur la zone du marais d'Orx dont les travaux d'assèchement avaient permis sa mise en culture.

Aujourd'hui abandonnée, la remise en eau a été réalisée au milieu des années 80. Ce vaste milieu constitue aujourd'hui la principale ouverture visuelle de grande qualité depuis l'axe de la RD810 juste avant l'entrée Nord du territoire labennais. On peut noter dans ce couloir visuel la présence de la voie ferrée qui vient longer les abords de la réserve.

Le couvert forestier constitue ensuite le cadre paysager principal de la traversée du reste du territoire, avant le corridor urbain.

2.3. Le site dans son contexte particulier

La Route Départementale n°810 traverse le site de part en part dans un axe Nord-Est/Sud-Ouest. Sa topographie est totalement plate. Les projets consistent à étendre l'urbanisation existante linéairement du côté Est de la route et

plus en profondeur de l'autre côté.

Le bâti existant correspond à des implantations à des périodes et modes différents (spontané, organisé). Les abords de la RD810 ont attiré des activités recherchant les facilités de desserte et/ou l'effet de vitrine :

- Les premières sont illustrées par les garages, l'ancien magasin de meubles et le dépôt de Guyenne et Gascogne. Le magasin de meubles est d'ailleurs tout à fait symptomatique d'une tendance des années 70 où le seul critère d'implantation était l'accès direct sur une voie à grande circulation. Les tentatives successives de reprises et la ruine actuelle du bâtiment témoignent de la fin d'une époque qui laisse en héritage un problème de reconversion de friche.
- La seconde est représentée par la zone de Housquit. Réalisée dans la deuxième moitié des années 90, elle s'est remplie progressivement et arrive à saturation (2 lots encore disponibles).

Il est cependant notable, que spontanées ou organisées, ces parties du site d'activités sont d'initiative privée, situation qui, si elle n'est pas intrinsèquement défavorable, a limité la vision à long terme du développement de l'accueil des activités.



Vue Ouest : entrée du groupe Guyenne et Gascogne



Vue Sud-Est : Garages et au fond le bâtiment de meubles en ruine



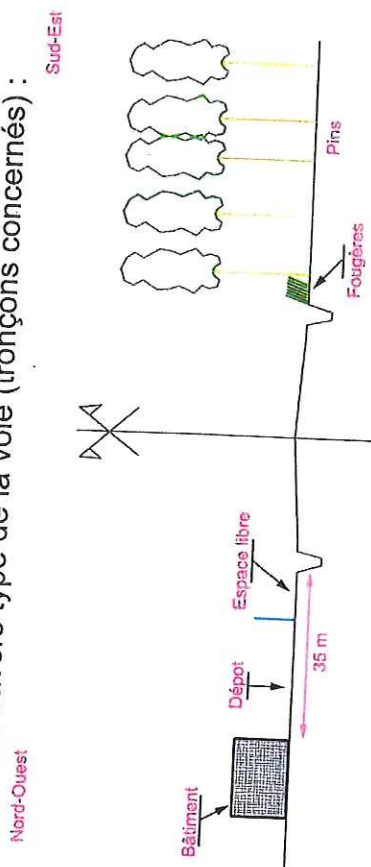
Vue Sud-Ouest : le cœur de la zone d'Housquit

Les portions sur lesquelles prennent place les projets d'extension sont constitués de la forêt de pins. En profondeur depuis l'axe, cette couverture s'étend :

- o au-delà de la voie ferrée, jusqu'aux abords du marais d'Orx sur la partie Est
- o jusqu'à l'emprise de l'autoroute sur plus de 500 mètres côté Ouest.

Il en résulte un écran naturel végétal impénétrable sur les parcelles riveraines des terrains sur lesquels sont prévues les extensions ou sur l'élément paysager de grande qualité que représente le marais d'Orx.

Profil en travers type de la voie (tronçons concernés) :



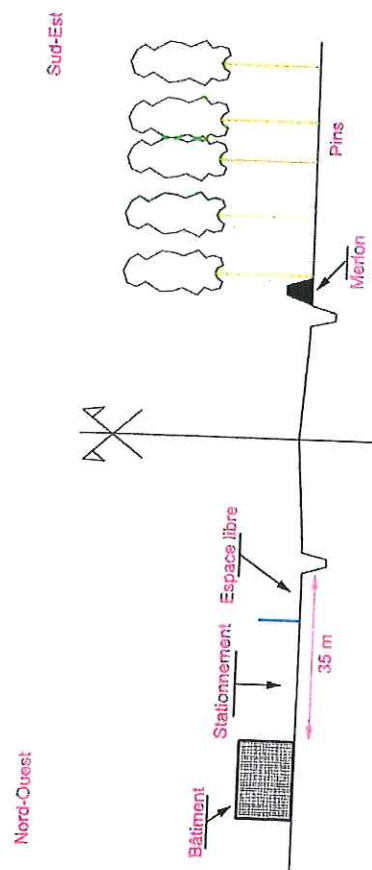
Profil en travers RD810



Vue Sud-Est : façade urbanisée existante

Quand on observe précisément la portion de cet axe, on remarque que les préconisations antérieures du POS n'ont pas été suivies d'effet : aucune plantation n'a été réalisée. L'implantation des bâtiments se situe à 35 mètres, mais l'espace libre sert avant tout de zone temporaire de dépôt.

L'extension Nord-Ouest, quant à elle, est projetée, là encore sur une bande homogène de pins située actuellement derrière un merlon artificiel créé lors de l'implantation récente des entrepôts de Guyenne et Gascoigne.



Profil en travers RD810



Vue Nord-Est : extension projetée en face du bâtiment en ruine



Le schéma ci-après synthétise l'occupation du sol actuel de l'ensemble du site et son fonctionnement.

Constitué de plus d'une vingtaine d'entreprises existantes autour du groupe Guyenne Gascogne en pleine expansion, cette zone doit aujourd'hui afficher une vitrine plus accueillante.

L'absence d'une réglementation locale d'affichage publicitaire s'avère préjudiciable à l'identité des lieux.

Tous les bâtiments situés à proximité de l'axe de transit lui sont perpendiculaires ou parallèles. Ce sont également des bâtiments aux formes simples mais aux volumes variés.

Il n'existe aujourd'hui aucune contrainte d'accessibilité majeure depuis l'axe dont l'emprise a permis d'aménager en nombre suffisant des voies de stockage.

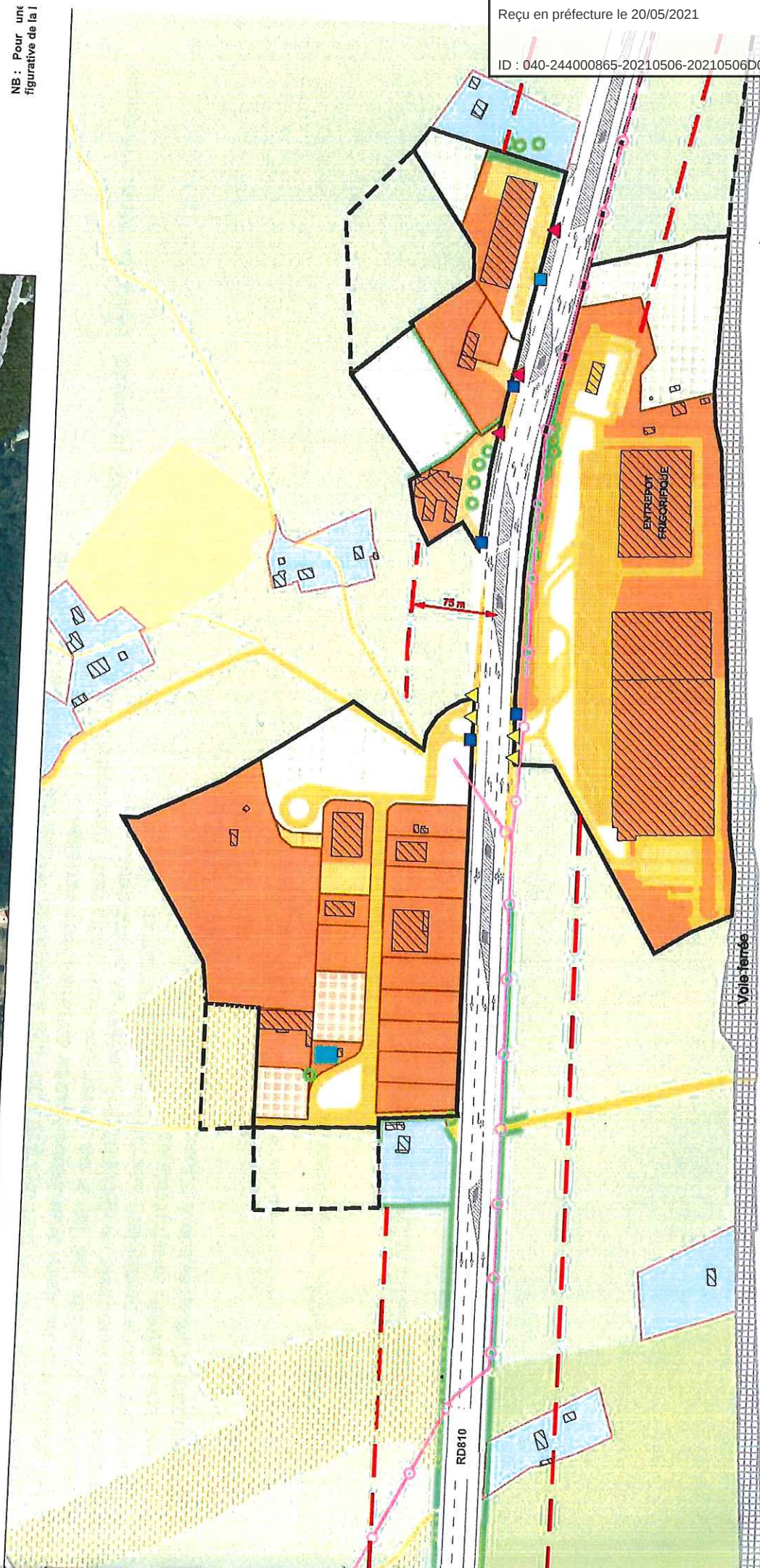
La linéarité de la voie, même si elle n'incite pas les voitures à ralentir permet une visibilité maximale qu'il conviendra de conserver après aménagement paysager.

Echelle : 1/5000
NB : Pour une
figurative de la I

Envoyé en préfecture le 20/05/2021
Reçu en préfecture le 20/05/2021



ID : 040-244000865-20210506-20210506D06B7-AU



2.4. Bilan de l'état des lieux

Au niveau paysager :

Le territoire parcouru fait apparaître :

- ⇒ un cadre forestier homogène dans lequel aucune contrainte écologique ou paysagère n'apparaît.
- ⇒ une enveloppe bâtie de part et d'autre de l'axe à différents stades d'évolution peu qualitative.
- ⇒ un affichage publicitaire anarchique source de nuisances visuelles.
- ⇒ l'absence d'identité est liée à un développement progressif des installations sans projet global préalable. Seule la zone d'Housquit proprement dite manifeste un début d'agencement en profondeur.
- ⇒ des constructions présentant une constance d'orientation.
- ⇒ des espaces plantés anachroniques
- ⇒ une coupure d'urbanisation à l'Ouest intéressante à préserver.

Il en ressort une perception paysagère du site peu valorisée aujourd'hui.

Au niveau de la sécurité du trafic :

- ⇒ de larges voies de stockage
- ⇒ des entrées et sorties sur la zone Nord-Ouest (garage et bâtiment en ruine) peu différenciées.

3 Approche générale

3.1. Le projet et sa motivation

Le projet consiste donc à réorienter les 13ha au Sud-Ouest prévus par les dispositions du POS, et d'étendre le site vers le Nord :

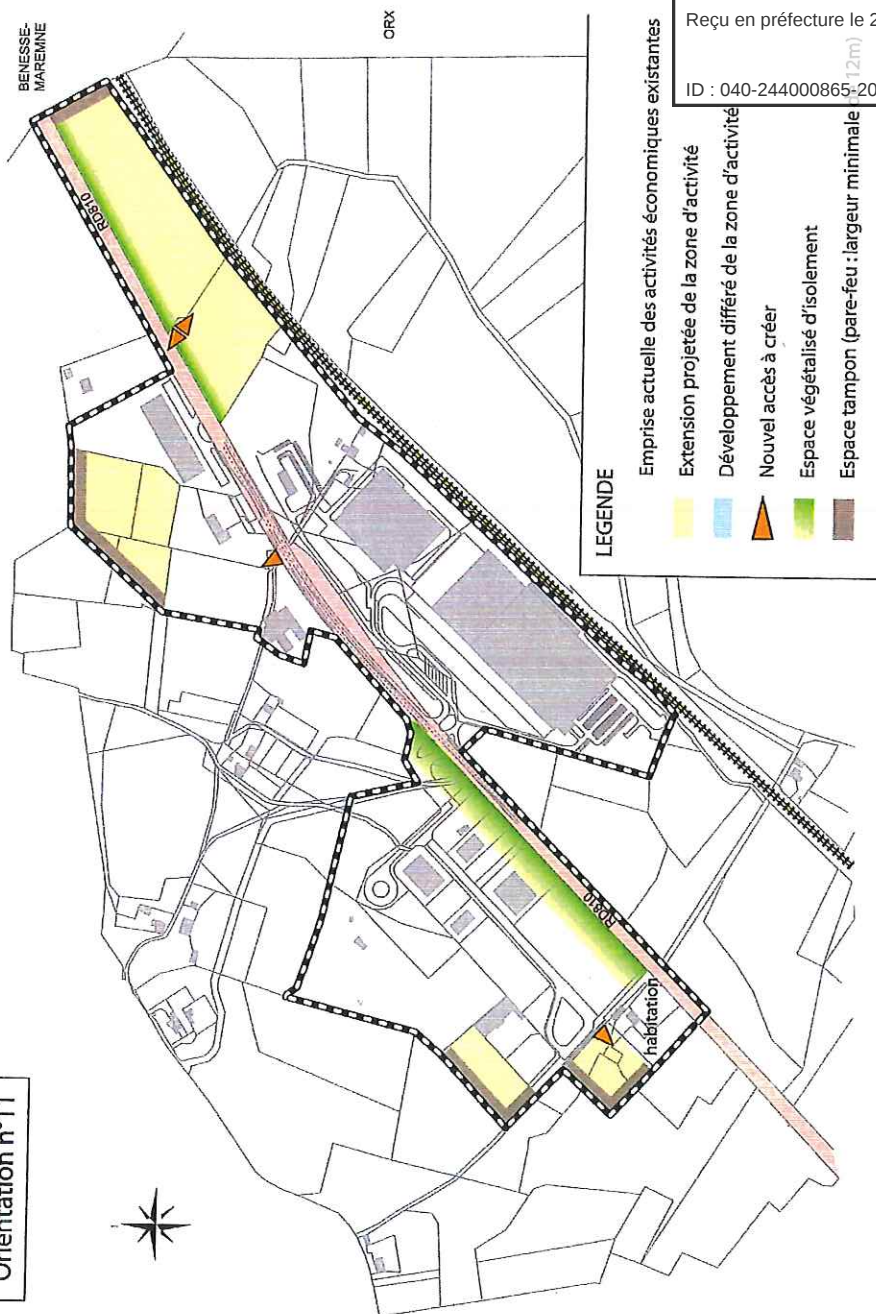
- Côté Est sur une propriété communale (1,7ha)
- En profondeur, vers l'Ouest (1,6ha)

Il convient donc de s'affranchir de la zone d'application de l'article L.111-1-4 du Code de l'Urbanisme (recul de 75 mètres à l'axe de la voie) afin :

- ⇒ d'exploiter rationnellement ces espaces
- ⇒ d'imposer des prescriptions paysagères de nature à favoriser l'insertion dans le site des nouvelles constructions
- ⇒ d'assurer la poursuite d'un aménagement raisonné au niveau de la sécurité routière.

L'orientation des extensions en profondeur et le long de l'axe routier prennent en compte l'habitat épars afin de prévenir les conflits de voisinage.

Orientation n°11



Envoyé en préfecture le 20/05/2021
Reçu en préfecture le 20/05/2021

ID : 040-244000865-20210506-20210506D06B7-AU



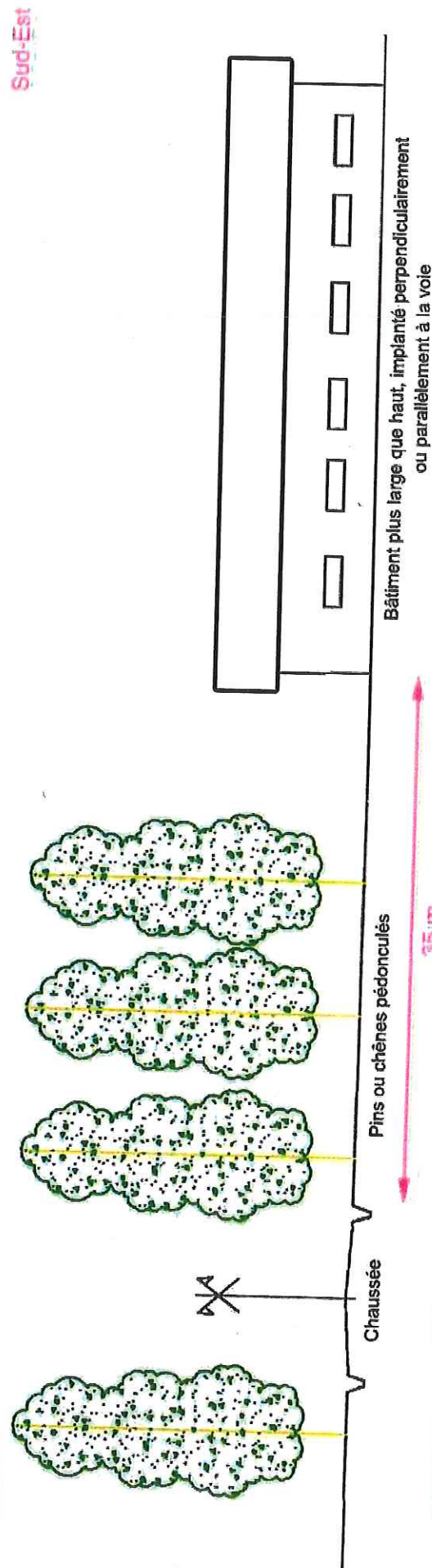
3.2. Moyens mis en œuvre pour intégrer le projet.

3.2.1. Prescriptions paysagères

L'analyse et le bilan de l'état des lieux ont fait apparaître l'importance des boisements forestiers présents sur le site tant à l'entrée Nord de la zone qu'au niveau de la coupure d'urbanisation. Il conviendra donc :

- ⇒ de conserver l'esprit de ce boisement en imposant une bande verte boisée en parallèle à la Route Départementale : 20 mètres de l'alignement. Cette bande verte sera plantée par les titulaires de permis de construire. Les essences à planter seront : le pin maritime (à raison d'un sujet pour 25 m²), ou le chêne pédonculé (à raison d'un sujet pour 25 m²).
- ⇒ d'implanter des bâtiments de volumétrie simple et orientés perpendiculairement ou parallèlement à la Route Départementale (bâtiments situés à un minimum de 35 mètres de l'alignement).
- ⇒ Aucun dépôt à l'air libre ne sera toléré dans une bande de 45 mètres de l'alignement.
- ⇒ les bâtiments seront plus larges que hauts, dans des colorations neutres, blanc cassé, sable, vert mat ou bois sombre. Les bardages de tons vifs seront interdits, toutefois l'utilisation de tons vifs en petite quantité peut être autorisée (enseigne, encadrement léger ...).
- ⇒ les aires de stationnement à réaliser recevront un traitement paysager et seront agrémentées de plantations de pins maritimes ou de chênes pédonculés, à raison d'un sujet pour 8 places ; elles seront réalisées au delà de la bande de 20 mètres de l'alignement qui restera obligatoirement sans aménagement.

Nord-Ouest



Profil en travers RD810 : Simulation d'implantation d'une nouvelle construction au Sud-Est de la voie

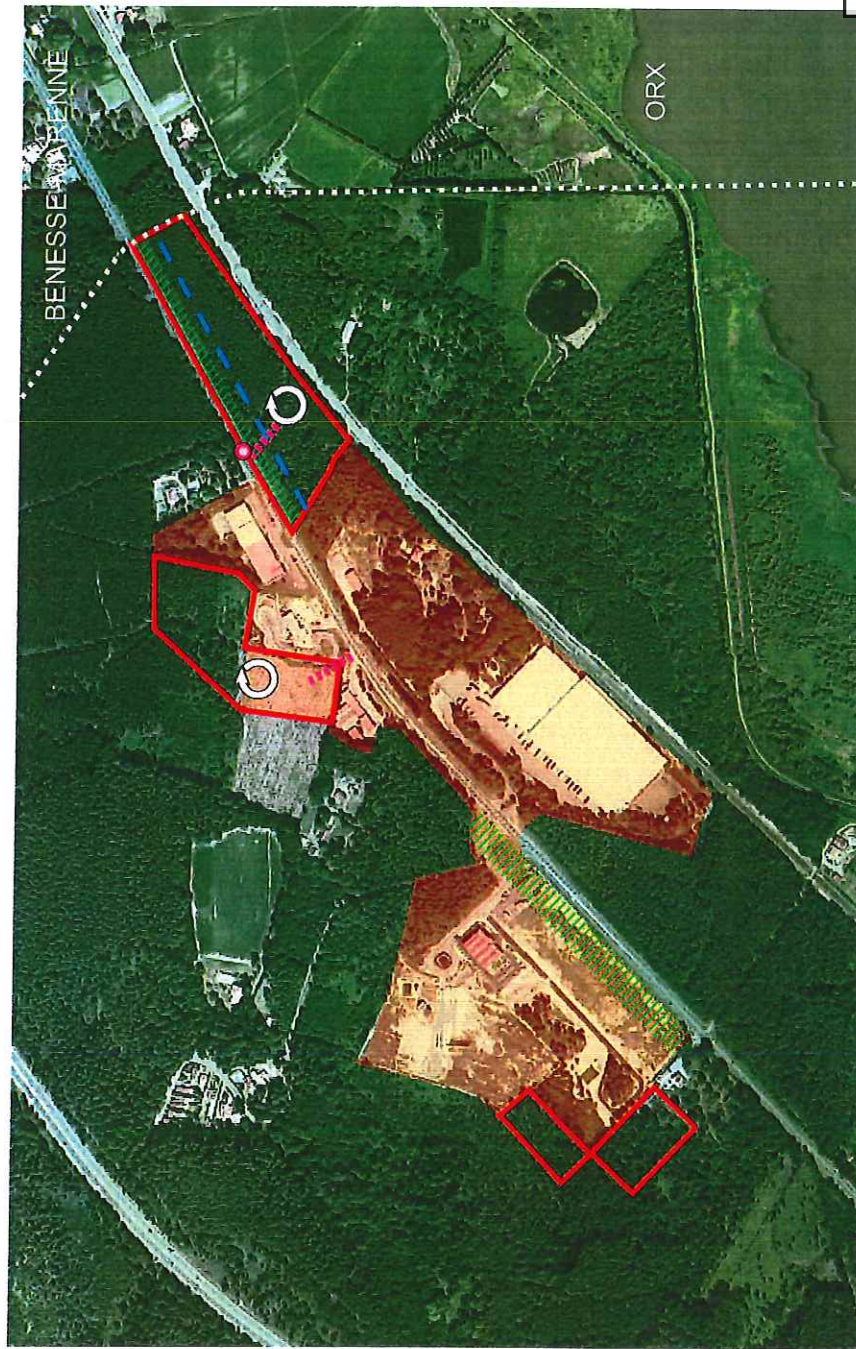
3.2.2. Prescriptions relatives à la sécurité et aux nuisances.

⇒ Les nouveaux accès charretiers se feront obligatoirement selon les schémas de circulation ci-contre, depuis les voies de stockage existantes qui seront à l'occasion augmentées (160 mètres de longueur conseillés) pour une bi-directionnalité. Aucun nouvel accès charretier ne se fera sur la RD810 au Sud-Ouest du site.

⇒ L'isolement des constructions de la voie par une barrière végétalisée permettra de réduire les nuisances sonores liées au trafic automobile de la Route Départementale.

⇒ Une bande pare-feu devra être aménagée dans les nouveaux secteurs situés à l'Ouest de l'axe à l'orée des espaces forestiers.

⇒ La desserte dans la profondeur du secteur Nord-Ouest se fera obligatoirement depuis l'entrée sud, au niveau des terrains occupés actuellement par les caravanes.



LEGENDE	
	Zone d'activités actuelle
	Projet d'extension de la zone d'activités
	Zone boisée à conserver ou à créer
	Nouvelle marge de recul des constructions
	Nouvel accès à créer
	Desserte interne
	Allongement de la voie de stockage



Schéma récapitulatif des prescriptions



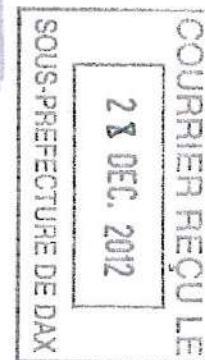
DEPARTEMENT DES LANDES
COMMUNE DE SAINT GEOURS DE MAREMNE

REVISION DU POS
PLAN LOCAL D'URBANISME

=====

6- ETUDE PAYSAGERE

Des abords de la RD 8124 dans le cadre de l'application
de l'article L.111-1-4 du code de l'urbanisme



Vu pour être annexé à la délibération du conseil municipal
en date du: 27/12/12

Le Maire

N. PENNE



CAPBRETON-TYROSSE-PEYREHORADE
N° d'inscription à l'Ordre des Géomètres-Experts 2005B200011

TRAVAUX FONCIERS - TOPOGRAPHIE - EXPERTISES - URBANISME - INGENIERIE

Agence de PEYREHORADE 40301 : 246, place Aristide Briand - BP 22 - ☎ : 05.58.73.64.07 - Fax : 05.58.73.12.10



ETUDE PAYSAGERE

SOMMAIRE

I- LE CONTEXTE REGLEMENTAIRE DE L'ETUDE	2
II- ETAT INITIAL.....	4
II-1- CARACTERISTIQUES GENERALES.....	4
II-1-1- Situation géographique.....	4
II-1-2- Données règlementaires: le POS en vigueur et servitudes d'urbanisme.....	5
II-2- CONFIGURATION DES LIEUX.....	6
II-2-1- Accessibilité et caractéristiques générales des abords de l'axe.....	6
II-2-2- Occupation du sol.....	7
II-2-3- Le Paysage.....	9
II-2-4- Nuisances.....	10
III- BILAN ET ENJEUX.....	11
III-1- BILAN DE L'ETAT DES LIEUX	11
III-2- LES ENJEUX	11
IV- PARTI D'AMENAGEMENT.....	12
IV-1- LE CARACTERE RECHERCHE	12
IV-2- LES MOYENS MIS EN ŒUVRE POUR AFFIRMER ET CONFORTER CE CARACTERE	14
IV-3- LES POSSIBILITES DE CONSTRUCTION ET D'INSTALLATIONS	15
IV-4- LES PRESCRIPTIONS CONCERNANT LA QUALITE DES PAYSAGES, LA QUALITE DES PAYSAGES, LA QUALITE DE L'URBANISME, LA QUALITE ARCHITECTURALE, LA SECURITE ET LES NUISANCES.....	15



I- Le Contexte réglementaire de l'étude

L'article L111-1-4 du Code de l'Urbanisme définit une bande d'inconstructibilité le long des axes de circulation importants (autoroutes, routes express, routes classées à grande circulation).

Cette législation a pour objet de préserver la qualité des paysages et de l'urbanisation, des entrées de villes et agglomérations, et, de prendre en compte les nuisances inhérentes au trafic automobile autour des axes de communication principaux.

Toutefois, il peut être dérogé à cette interdiction de construire si une étude propose une urbanisation cohérente de ces espaces prenant en compte les nuisances, la sécurité, ainsi que la qualité architecturale de l'urbanisme et des paysages.

L'objet de la présente étude est de définir les règles qui s'imposeront aux constructions à édifier au niveau du futur quartier projeté autour du collège qui s'étend entre la RD810 et la bretelle autoroutière, afin de tendre vers une urbanisation harmonieuse des abords de ces axes

Article L111-1-4 du Code de l'Urbanisme

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 des 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.

II- ETAT INITIAL

Le présent diagnostic reprend pour partie des éléments fournis dans la "Pré-étude pour un schéma de développement et d'organisation du quartier du collège de St Geours de Maremne" réalisée par l'agence de Paysage et d'Urbanisme Tricaud & Chapellière (juin 2008).

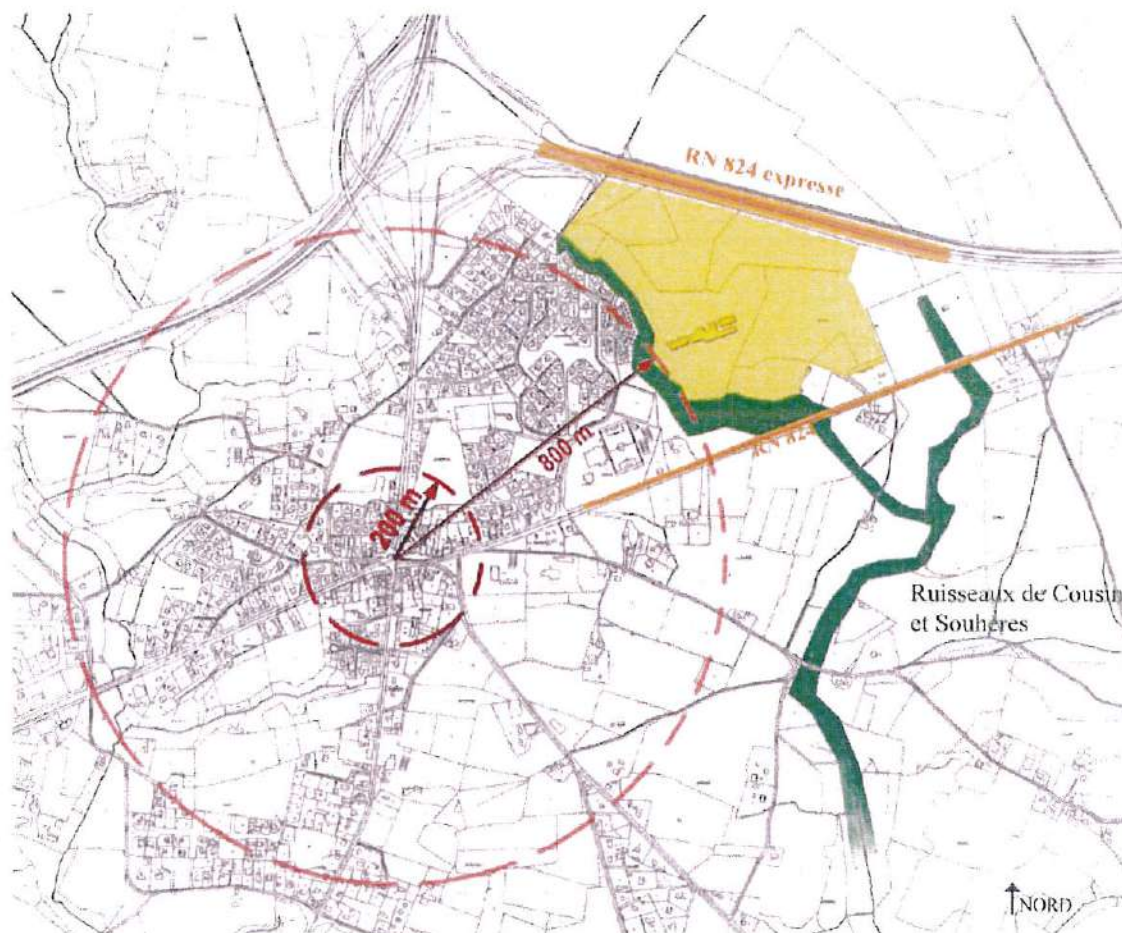
II-1- Caractéristiques générales

II-1-1- Situation géographique

Le site est délimité:

- au Nord par le barreau de la voie express qui relie les agglomérations de Dax et de Mont de Marsan à l'A63.
- au Sud par la RN 824, axe historique qui traverse le bourg. Cette séquence d'entrée de bourg n'est aujourd'hui pas urbanisée.
- à l'Est et à l'Ouest par l'amorce des ruisseaux de Cousin et de Souhères qui constituent des vallons boisés de grande qualité.

En ce sens, ce secteur correspond donc à l'entrée de ville Est de Saint-Geours-de-Maremne, dont l'urbanisation devrait achever la constitution de deux façades urbaines entre ces deux axes.



II-1-2- Données réglementaires: le POS en vigueur et servitudes d'urbanisme

Le site est actuellement classée en IIINAa au POS, zone naturelle réservée pour une urbanisation a court terme sous forme de lotissements.

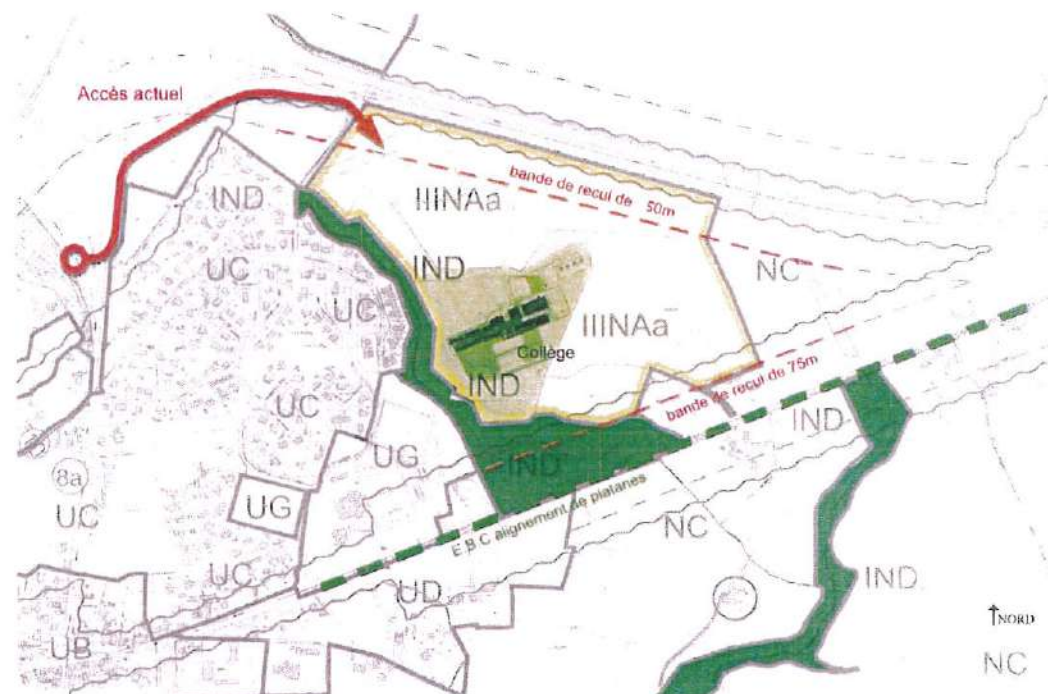
Dispositions applicables a la zone III NA

"Zone naturelle, équipée ou non, réservée pour une urbanisation à court terme sous forme de lotissements, de groupes d'habitations, ou d'opérations d'aménagement ou de constructions d'ensemble, compatible avec un aménagement cohérent de la zone ou des secteurs de zone tel que défini dans le présent règlement.

Cette zone comprend le secteur de nuisance figurant au plan dans, lequel l'opportunité d'une prescription d'isolement acoustique sera examinée pour toute demande de permis de construire. Les constructions autorisées pourront être soumises à des normes d'isolement acoustique conformément aux dispositions de l'arrêté préfectoral du 15/12/1999 relatif au classement sonore des infrastructures terrestres, pris en application de la loi du 3/12/1992 relative à la lutte contre le bruit, du décret d'application n°95-21 du 9/01/1995, et de l'arrêté du 30/05/1996 relatif notamment à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit.

Elle comprend également un secteur de zone IINAa permettant la réalisation de constructions, installations et équipements liés aux domaines scolaires, sportifs ou culturels."

Les limites Nord et sud de la zone sont soumises aux dispositions de l'article L111-1-4 du code de l'urbanisme qui imposent une bande de terrain inconstructible d'une largeur de 100m au Nord (barreau de raccordement de la RN 824) et d'une largeur de 75m au Sud (RN 824) à compter de l'axe de la voie.



Des mesures dérogatoires à ces reculs peuvent néanmoins être prises à conditions de s'inscrire dans un projet global qui prenne en compte la qualité urbaine et paysagère, la sécurité et la protection contre les nuisances phoniques liées à l'infrastructure.

La zone ND à l'Ouest correspondant à l'emprise du ruisseau de Cousin et de sa ripisylve

On notera également la présence d'un E.B.C.(espace boisé classé) en rive Sud de la RD824 désignant l'alignement de platanes existants.

II-2- Configuration des lieux

II-2-1- Accessibilité et caractéristiques générales des abords de l'axe

Aujourd'hui, l'accessibilité au site se fait en empruntant la contre-allée qui longe le barreau de raccordement de la voie express depuis le giratoire situé à l'entrée Nord du bourg.

Le site n'est pas accessible à court terme depuis la RD824.



Cette "rocade" a contourné le village par le Nord au niveau des espaces forestiers et agricoles qui constituent l'environnement de ceinture de l'enveloppe urbaine de la commune.

La relation de la voie avec l'urbanisation est à l'origine claire. Il s'agit avant tout d'une coupure forte qui empêche les possibilités d'échanges de part et d'autres de la voie, qui permet la jonction entre l'axe atlantique majeur, A10-RD810-A63 et l'axe principal de traversée Est-Ouest des Landes, la RD824.

Si à l'origine, la lisibilité du parcours se cantonnait à l'image d'un paysage forestier caractéristique, avec ses trouées liées aux différentes étapes de l'exploitation de cette forêt, l'aménagement du collège offre aujourd'hui une lisibilité contrastée.

II-2-2- Occupation du sol

Couverture végétale



- | | |
|--|---|
|  Alignement de platânes |  Jeune pinède (15 ans) |
|  Feuillus |  Pinède adulte |
|  Ripisylve (feuillus) |  Clairière (coupe rase) |

Le caractère forestier du site n'est est aujourd'hui plus marqué. La couverture végétale originelle était constituée d'un ensemble de parcelles de pins de production d'âge variable.

Les vallons encaissés correspondent aux ruisseaux accueillant une végétation de feuillus plus diversifiée (chêne pédonculés, saules, noisetiers,...).

La parcelle du collège a été défrichée en 2007. En 2009, on constate que la pinède adulte est réduite à 3 ilots, figurant de vastes perspectives depuis la bretelle autoroutière.

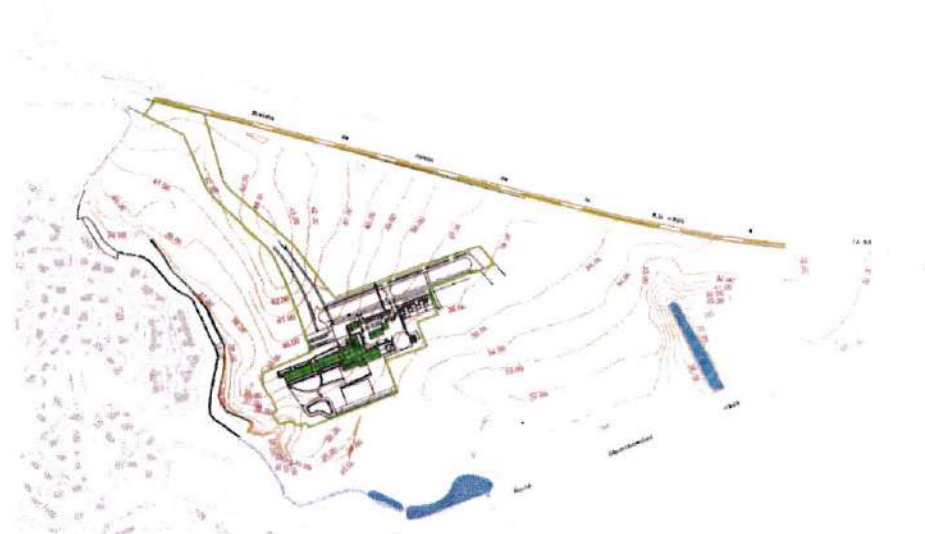
A l'heure de la réalisation en cours du chantier du collège, les 2 ilots présents en bordure de voie ont été déboisés.

Topographie

Le site du collège est constitué d'un plateau sablonneux, entaillé par les vallons des deux ruisseaux qui le borde (Souhères et Cousin).

Ce plateau est marqué par une pente générale orientée vers le Sud, ainsi que par un effet de 'ligne de crête' trace d'un ancien relief dunaire qui partage le site en deux bassins versant correspondant aux deux ruisseaux qui encadrent le site.

On note la présence de deux retenues d'eau à l'est et au sud du site qui constituent des espaces de qualité à l'échelle du site



Le Bâti

Le site d'implantation du collège se trouve en limite de l'urbanisation du centre bourg.

- Coté Ouest, se trouve un important lotissement réalisé dans les années 1970-80 ainsi que le complexe sportif de la commune réunissant salle de sport, salle polyvalente, terrains de football et tennis. S'est greffé récemment à l'extrême Nord, une activité commerciale (La Palmeraie) dans une "dent creuse" entre le développement résidentiel et l'échangeur routier.

-Coté sud et Est, l'urbanisation se caractérise par des implantations bâties diffuses, notamment à caractère agricole, au sein d'un territoire rural.

II-2-3- Le Paysage

Comme il a été précisé dans le diagnostic du rapport de présentation du PLU, le paysage autoroutier constitue une entité particulière dans le territoire communal.

Au niveau de cette bretelle, le relief reste prépondérant dans le découpage de cette "entrée" en plusieurs séquences, étant donné la saignée aujourd'hui opérée sur le paysage forestier qui n'apparaît plus qu'anecdotique :

- En effet, l'axe routier passe en partie en remblais par rapport aux terrains environnants ce qui rend, dans la partie centrale (et Est), aussi bien le collège (en construction) que les habitations aux abords de la RD824, visuellement proches et sans obstacles intercalés.



- au niveau de la partie extrême Ouest, c'est ici que le lien de la voie avec l'urbanisation est la plus étroite, puisque l'installation volontaire de l'activité commerciale "La Palmeraie", dans une recherche de vitrine proposée par l'axe de transit, marque le lieu d'échanges routiers.



- entre ces deux séquences, on note la présence d'un talus encore boisé qui vient faire seul obstacle et cadrer les perspectives qui finissent par s'ouvrir ensuite brusquement à la fin de cette trame boisée en allant vers l'Est.



II-2-4- Nuisances

Axe de transit à l'échelle départementale, la RD8124 supporte un important trafic qui contourne le bourg de la commune pour rejoindre dans un sens l'axe atlantique A10-RN10-A63 et dans l'autre l'axe principal de traversée Est-Ouest des Landes, la RD824. Cet axe permet aussi les échanges au sein du territoire de MACS, qui prendra d'autant plus d'importance avec le développement en cours d'AtlantiSud (notamment avec son projet commercial).

La principale nuisance, d'origine sonore, découle donc de l'importance du trafic.

Cet axe est pour l'heure classé en type 4, dont la largeur affectée par le bruit est de 30 mètres par rapport à l'axe de cette voie suite au classement sonore des infrastructures de transport terrestre du département par arrêté préfectoral du 15 décembre 1999.



III- Bilan et enjeux

III-1- Bilan de l'état des lieux

- ☞ Le long de la bretelle autoroutière, le secteur Nord-Est autour du collège comporte le potentiel principal d'extension de l'urbanisation traduit déjà dans le POS et confirmé par le projet de PLU.
- ☞ Cette axe synonyme jusque là de coupure physique forte limitant les possibilités d'échanges de part et d'autre devient aujourd'hui support à part entière de la perception de la future vitrine de l'urbanisation en matière de progression d'entrée de ville.
- ☞ Une partie importante du secteur est en voie de mutation du fait de la réalisation en cours du collège, ayant conduit à la disparition progressive des principales composantes paysagères naturelles du site.
- ☞ Seule la végétation de feuillus plus diversifiés au niveau des vallons encaissés par les ruisseaux a été jusque là préservée.
- ☞ La voie d'accès au site qui dessert en premier lieu l'entreprise de vente de végétaux, aujourd'hui sans aucune qualité urbaine ou paysagère constitue une amorce à la réflexion du traitement paysager à imaginer aux abords de la voie express.
- ☞ Dans ce contexte, le talus boisé situé dans la partie Nord-Ouest de la traversé constitue un point fort tant par la fonction d'écran sonore qu'il assure que par la qualité paysagère qu'il rappelle.

III-2- Les enjeux

- ⇒ Au niveau de la future façade urbaine, l'enjeu de l'aménagement du quartier est de maintenir un écran de protection vis-à-vis de la voie express, en tirant parti des caractéristiques physiques du terrain.
- ⇒ Sur le plan urbain et paysager, une inscription dans le site suppose de tenir compte de la dimension du talus boisé des abords de la voie.



IV- PARTI D'AMENAGEMENT

Dans le cadre de l'application de l'article L.111-1-4 du code de l'urbanisme, l'objectif du projet d'aménagement du secteur est de concevoir une extension de l'urbanisation autour de la construction du nouveau collège départemental en assurant notamment une qualité du cadre de vie aux abords de la voie express.

IV-1- Le caractère recherché

Le schéma d'organisation spatiale du nouveau quartier doit permettre:

- de le connecter au réseau structurant du bourg sans constituer pour autant un barreau de liaisons interquartier.
- et d'assurer un réseau de liaisons douces à l'échelle du bourg, afin de le relier aux équipements sportifs existant et au cœur de bourg.

Le développement résidentiel autour du collège devra s'organiser selon un maillage de voies Est-Ouest reliées entre elles par le corridor central créé du Nord au Sud venant desservir le collège depuis le Nord-Ouest, et se prolongeant au Sud-Est afin de se raccorder à la RD824.

Il s'appuiera ainsi de façon cohérente sur les forces et faiblesses des utilisations et occupations du sol existantes et décrites précédemment, à savoir sur:

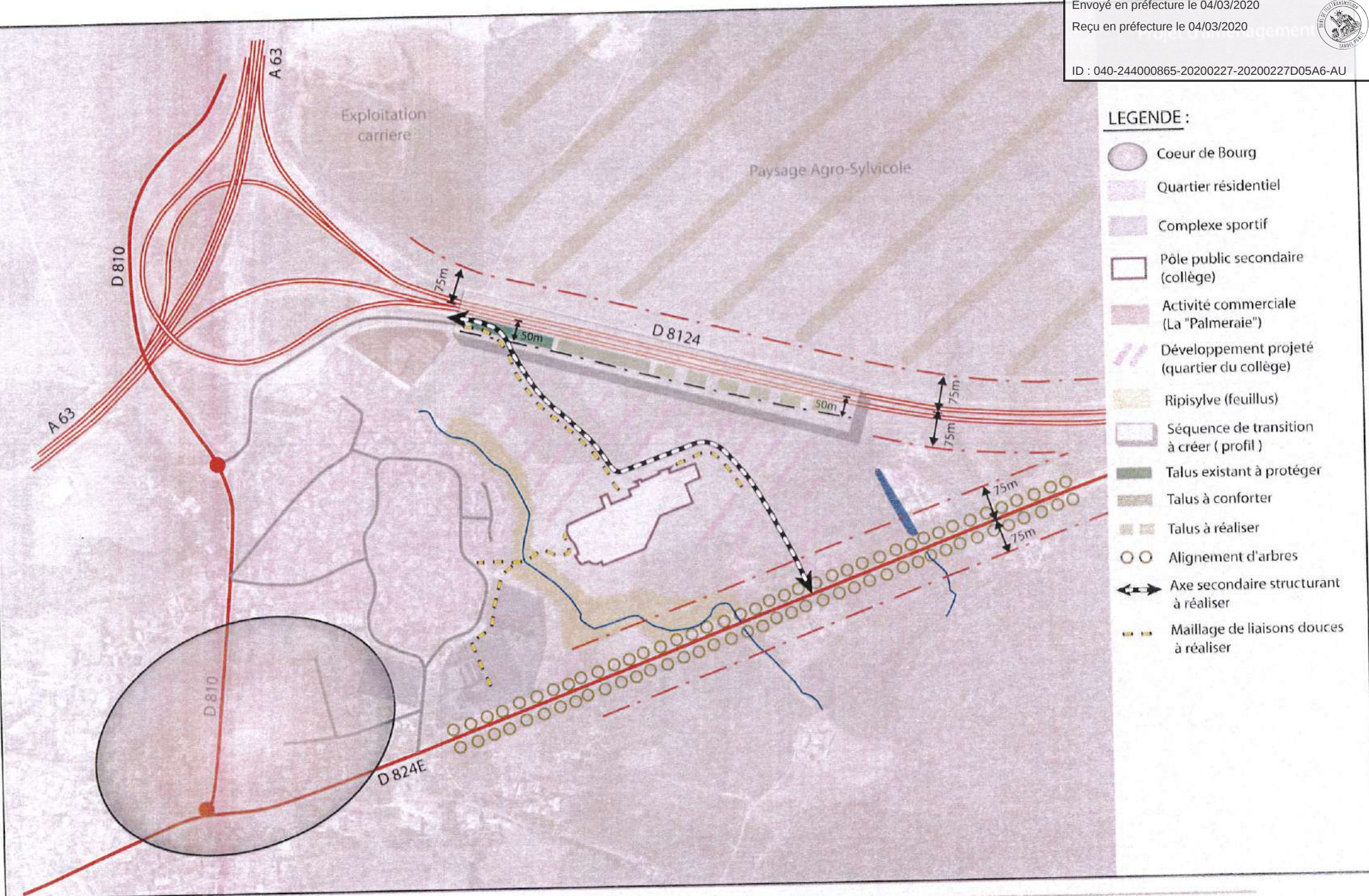
- l'armature paysagère définie par le cortège végétal des vallons des deux ruisseaux et dont la trame pourra être prolongée au niveau du maillage de dessertes internes dont les profils restent à préciser.
- les infrastructures routières Nord (RD8124) et Sud (RD824), apparaissant comme des coupures physiques fortes (= limites) ne pouvant servir d'axes de composition dans la future structure viaire de l'extension urbaine projetée

Dans ce contexte, entre les objectifs socio-économiques que sous-tendent l'extension urbaine projetée et les enjeux issus de l'analyse de l'état des lieux, la trame paysagère principale, constituée du talus boisé doit être mise à profit pour assurer une transition entre la séquence autoroutière (RD8124) et la future façade urbaine. Cette transition intégrant et qualifiant les futures implantations bâties.

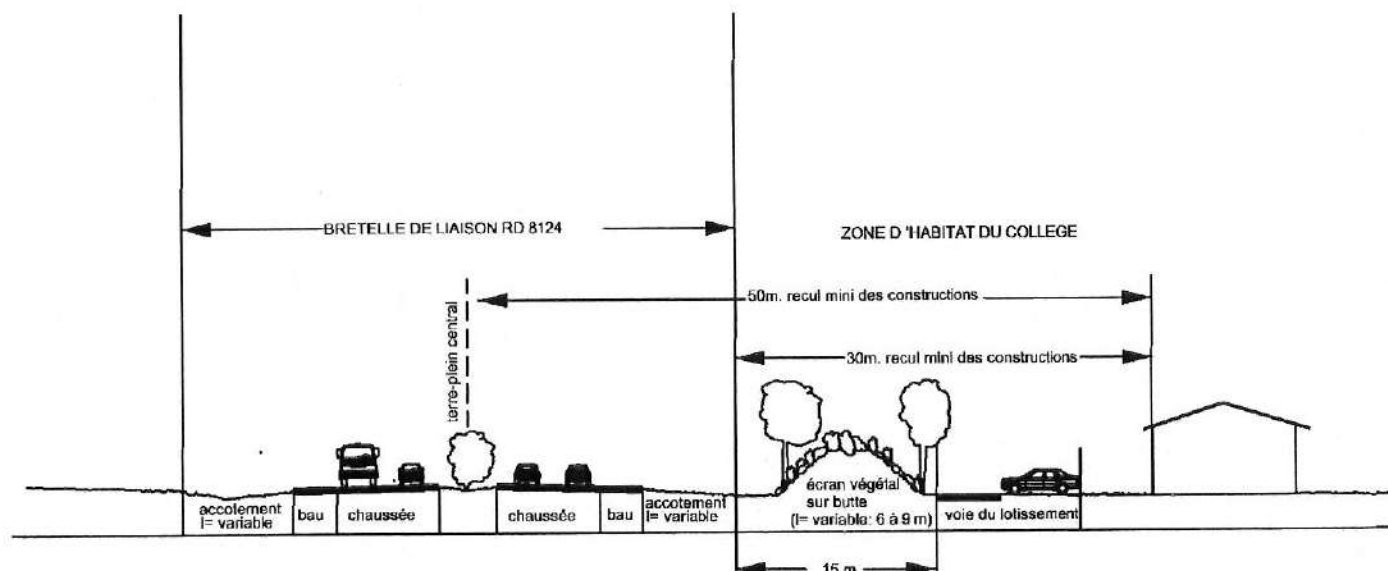
Au regard du double alignement de platanes existant au Sud sur la RD824 qui confère à cette approche d'entrée de bourg un caractère majestueux, et de l'absence de maîtrise foncière sur l'ensemble du linéaire, il n'est pas prévu de rapprocher l'urbanisation future au-delà du cadre réglementaire prévu. Ce parti pris veille ainsi à préserver la lisibilité et la qualité reconnues du paysage de l'entrée Est du bourg.

LEGENDE :

-  Cœur de Bourg
-  Quartier résidentiel
-  Complexe sportif
-  Pôle public secondaire (collège)
-  Activité commerciale (La "Palmeraie")
-  Développement projeté (quartier du collège)
-  Ripisylve (feuillus)
-  Séquence de transition à créer (profil)
-  Talus existant à protéger
-  Talus à conforter
-  Talus à réaliser
-  Alignement d'arbres
-  Axe secondaire structurant à réaliser
-  Maillage de liaisons douces à réaliser



IV-2- Les moyens mis en œuvre pour affirmer et conforter ce caractère



Coupe de principe sur la frange Nord du quartier aux abords de la RD8124

La présence d'un merlon boisé aux abords de la voie qui doit pouvoir être aisément obtenu en prolongement de celui existant à l'extrême Ouest, constitue le moyen le plus efficace pour assurer la création de cet espace de transition. Son profil en travers sera de largeur variable.

C'est à l'arrière de ce front boisé que se verront les premières habitations au-dérrière desquelles l'accompagnement végétal de l'axe principal Nord-Sud émergera assurant une continuité de la trame paysagère à l'arrière.

Ce caractère boisé est en effet une part importante de l'identité du site, devant rappeler le paysage forestier initial afin de redonner une dimension naturelle à l'extension urbaine dans la continuité du paysage au Nord de la voie express.



IV-3- Les possibilités de construction et d'installations

Les règles de recul des constructions sont modifiées et dépendantes de la largeur de la bande paysagère à réaliser.

Si la largeur du merlon sera variable afin de faciliter son intégration et rompre toute naissance de monotonie, la largeur de la bande paysagère, elle, sera homogène. La hauteur pour sa part, devra être adaptée à l'échelle du lieu et à la position altimétrique du tronçon de voie par rapport au terrain environnant.

Cette largeur est de 15 mètres (profondeur du talus boisé existant) afin de pouvoir réaliser une contre-allée routière dans le but de desservir par le Nord les futures habitations.

Ainsi les aménagements techniques de gestion des eaux pluviales et les places de parkings peuvent y trouver leur place à l'arrière de cette bande paysagère, éloignant d'autant la limite de recul des constructions, qui sera reporté à 50 mètres minimum par rapport à l'axe de la voie express

IV-4- Les prescriptions concernant la qualité des paysages, la qualité des paysages, la qualité de l'urbanisme, la qualité architecturale, la sécurité et les nuisances.

Le parti d'aménagement vise à tourner les parties de vie des habitations vers la partie centrale du quartier où domine le collège.

Le merlon boisé souligne cette organisation en privilégiant la végétation caractéristique du paysage rural du secteur, en contournement du village.

Il assurera également une protection phonique en limite de voie express. Il est précisé que la réduction du recul minimal des constructions est relative, passant de 75m à 50 m par rapport à l'axe.

Ce nouveau recul reste supérieur à la largeur réglementaire affectée par le bruit qui est de 30 mètres par rapport à l'axe de cette voie.



Dans tous les cas, les projets de constructions devront satisfaire aux nouvelles normes d'isolation phonique en vigueur beaucoup plus efficace.

Compte-tenu de la position du terrain en déblai par rapport à la voie et du maintien de la trame paysagère boisée entre la voie et les constructions, les nuisances visuelles dues à l'éclairage public et aux phares des véhicules seront faibles.

En outre, il sera veillé à ce que l'éclairage public de la contre-allée soit conçu sur des mâts de hauteurs limités et dirigé vers les terrains concernés pour limiter la gêne des usagers de la voie express.

Au niveau de la sécurité, comme il a été rappelé précédemment, l'accès principal au site se fait au Nord en empruntant déjà une voie en contre-allée de l'échangeur de l'A63 qui ramène à l'entrée Nord du bourg, parfaitement sécurisé au moyen d'un rond point calibré. Il n'y a donc aucune incidence à ce niveau là.

Etude Amendement Dupont

**Aux abords de la RD 810 secteur Atlantisud
dans le cadre de l'article L.111- 6 à 8 du code de l'urbanisme**

Décembre 2020



SOMMAIRE

I. CONTEXTE REGLEMENTAIRE DE L'ETUDE	P 3
II. DIAGNOSTIC	P 4
III.1. SITUATION GEOGRAPHIQUE	P 4
III.2. FONCTIONNEMENT DU SITE	P 5
III.3. REGLEMENT D'URBANISME EN VIGUEUR	P 6
III.4. OCCUPATION DES SOLS ET PAYSAGE	P 8
III.5. NUISANCES SONORES	P 11
III.6. SECURITE ROUTIERE	P 11
III. OBJECTIF DE L'ETUDE	P 12
IV. PROPOSITION D'AMÉNAGEMENT : RÉDUCTION DU REcul AU NIVEAU DU GIRATOIRE DE L'A63	P 13
V. CONCLUSION	P 15



I. CONTEXTE REGLEMENTAIRE DE L'ETUDE

Le principe de ce dispositif, connu sous le nom « d'Amendement Dupont », est d'obliger les communes qui souhaitent développer l'urbanisation dans leurs entrées de ville à mener au préalable une réflexion sur la qualité urbaine, paysagère et architecturale de l'aménagement dans leurs documents d'urbanisme. Pour cela, il institue une bande inconstructible de part et d'autre des autoroutes et grandes routes, interdiction à laquelle les communes peuvent déroger à condition de réaliser une étude.

L'objet de la présente étude est de définir les règles qui s'imposeront aux constructions à édifier sur les lots de la ZAC Atlantisud situés à proximité immédiate de la RD 810 et du giratoire.

Article L111-6 du Code de l'Urbanisme

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

Cette interdiction s'applique également dans une bande de soixante-quinze mètres de part et d'autre des routes visées à l'article L. 141-19.

Article L111-7 du Code de l'Urbanisme

L'interdiction mentionnée à l'article L. 111-6 ne s'applique pas :

- 1° Aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières ;
 - 2° Aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières ;
 - 3° Aux bâtiments d'exploitation agricole ;
 - 4° Aux réseaux d'intérêt public ;
 - 5° Aux infrastructures de production d'énergie solaire lorsqu'elles sont installées sur des parcelles déclassées par suite d'un changement de tracé des voies du domaine public routier ou de l'ouverture d'une voie nouvelle ou sur les aires de repos, les aires de service et les aires de stationnement situées sur le réseau routier.
- Elle ne s'applique pas non plus à l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à l'extension de constructions existantes.

Article L111-8 du Code de l'Urbanisme

Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L. 111-6 lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

II. DIAGNOSTIC

II.1. SITUATION GÉOGRAPHIQUE

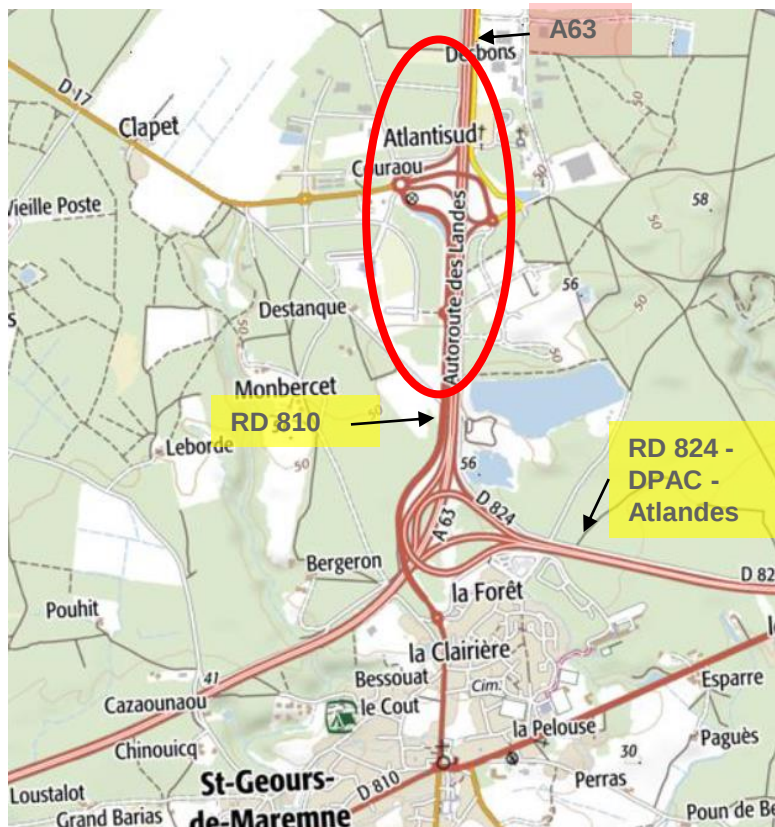
Envoyé en préfecture le 20/05/2021

Reçu en préfecture le 20/05/2021



ID : 040-244000865-20210506-20210506D06B7-AU

Plan de situation :

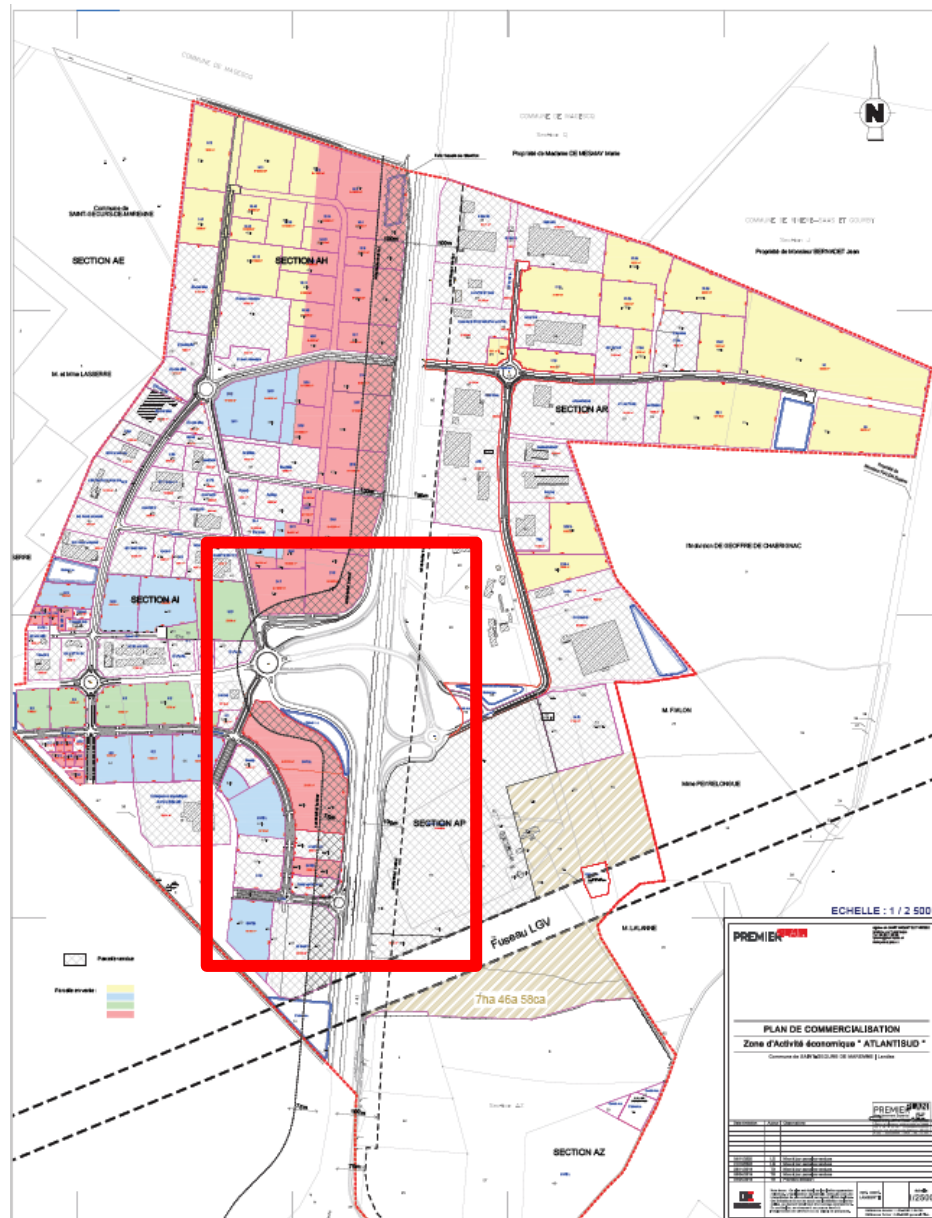


Projet de modification
des reculs

L'étude porte sur la zone d'activité Atlantisud, située au nord du bourg de Saint-Geours-de-Mareme.

Le projet propose de réinterroger les reculs de constructibilité sur les lots situés le long de l'A63 et de la RD 810 (en orange sur l'image ci-contre).

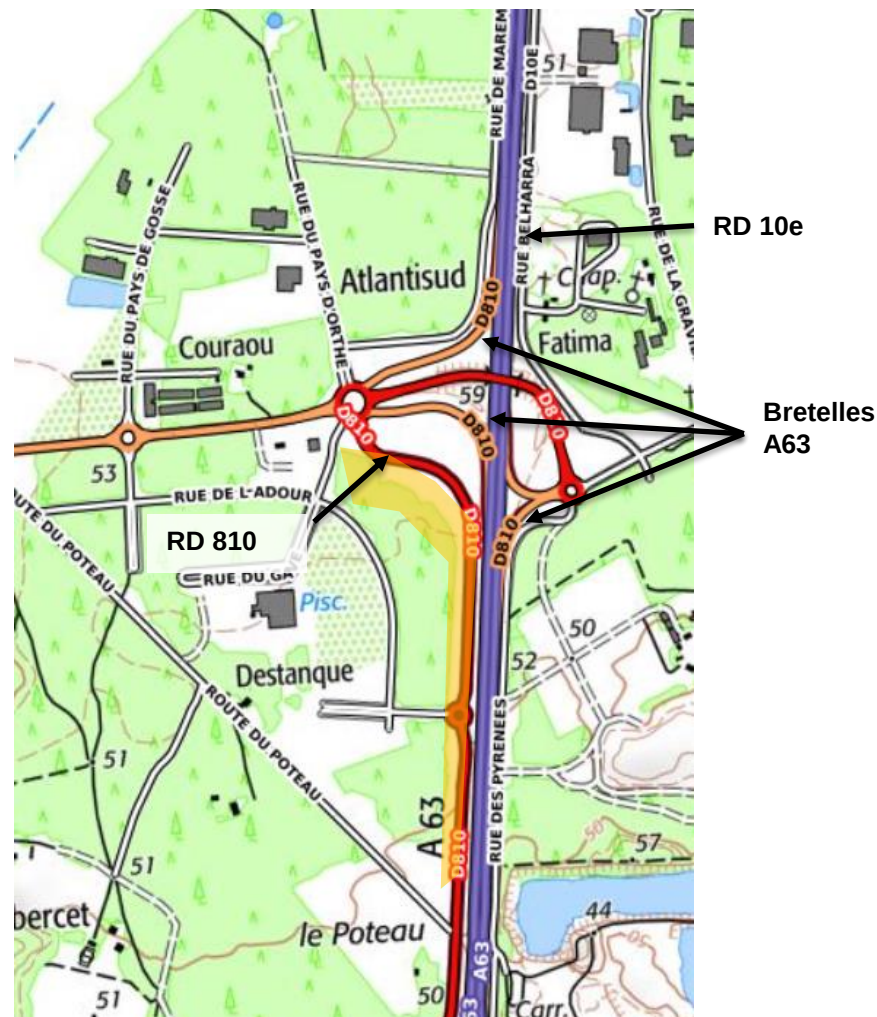
II.2. FONCTIONNEMENT DU SITE



La zone d'activités Atlantisud d'une superficie de 100 ha est située à l'est de la zone d'activités Couraou et part et d'autre de l'A63. Atlantisud est directement reliée à l'A63 par le biais de bretelles d'autoroute.

Elle est également longée au sud par la RD 810 et au nord par RD 10e.

Carte IGN et voiries :



II.3. REGLEMENT D'URBANISME EN VIGUEUR

Envoyé en préfecture le 20/05/2021

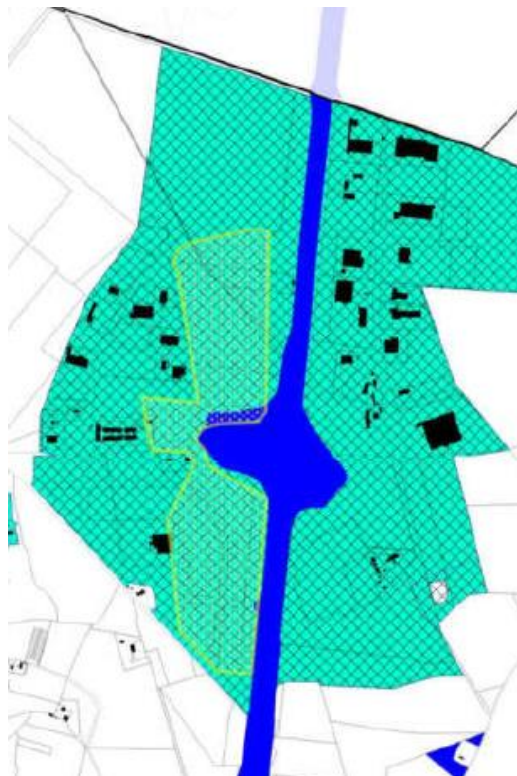
Reçu en préfecture le 20/05/2021



ID : 040-244000865-20210506-20210506D06B7-AU

**zone urbaine à vocation d'activité
économique avec espace stratégiques**
au plan 2- mixité des fonctions :

zone U au plan 1- règlementaire :



Le Plan Local d'Urbanisme intercommunal de la Communauté de Communes de MACS a été approuvé en date du 27 février 2020. Il est applicable depuis le 17 mars 2020.

La Communauté de Communes de MACS a programmé une modification simplifiée de son document pour la fin d'année 2020.

La commune de Saint-Geours-de-Maremne est traversée par l'autoroute A63 et la RD810, voies classées à grande circulation, pour lesquelles l'article L.111-6 du Code de l'Urbanisme s'applique et impose un recul des constructions de 100 mètres à partir de l'axe de l'Autoroute A63 et de ses bretelles d'accès et de 75m de l'axe de la RD 810.

Cette réglementation se retrouve au niveau de l'article 3.1 du règlement du PLUi

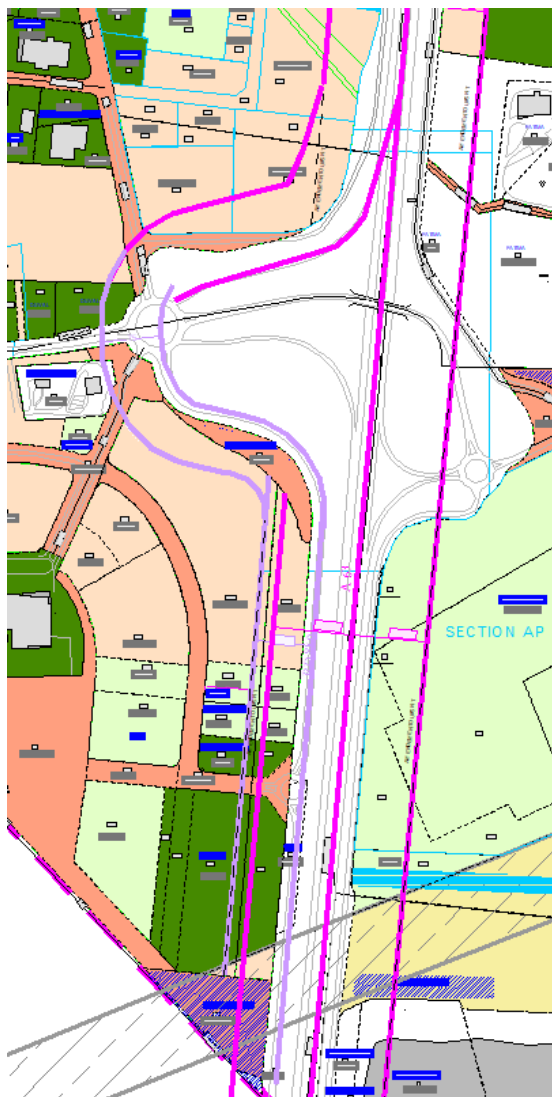
Recul des constructions :

- 100 m minimum de l'axe de l'A 63 et ses bretelles d'accès
- 75m minimum de l'axe de la RD 810

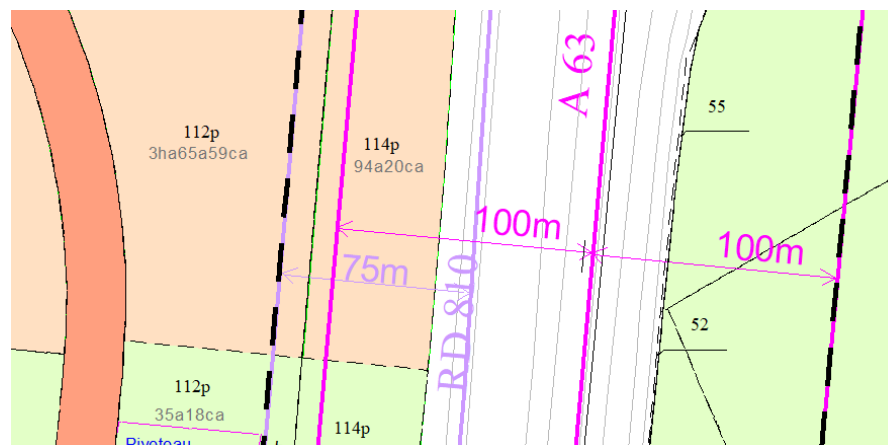
L'article 5.2 du règlement du PLUi prévoit la qualité paysagère des aménagements avec notamment :

- Les espaces libres doivent être aménagés ou plantés
- Les espaces verts en pleine terre devront représenter au moins 15% de la superficie du terrain.
- La création d'aires de stationnement doit être accompagnée d'un aménagement paysager.
- Les parcs et les aires de stationnement de véhicules seront plantés à raison d'1 arbre pour 4 places de parking.
- Les espaces non bâtis ne servant ni à la circulation, ni au stationnement ni aux surfaces d'exposition ou de stockage, devront être engazonnés ou plantés.

Illustration des reculs en vigueur :



- 100m de l'axe de l'A63 et bretelles d'accès
- 75m de l'axe de la RD 810



Le recul de 75m de l'axe de la RD 810 s'ajoute au recul des 100m de l'axe de l'A63. Certains lots sont quasiment impactés pour moitié de leur largeur par ce recul de construction.

II.4. OCCUPATION DES SOLS ET PAYSAGE

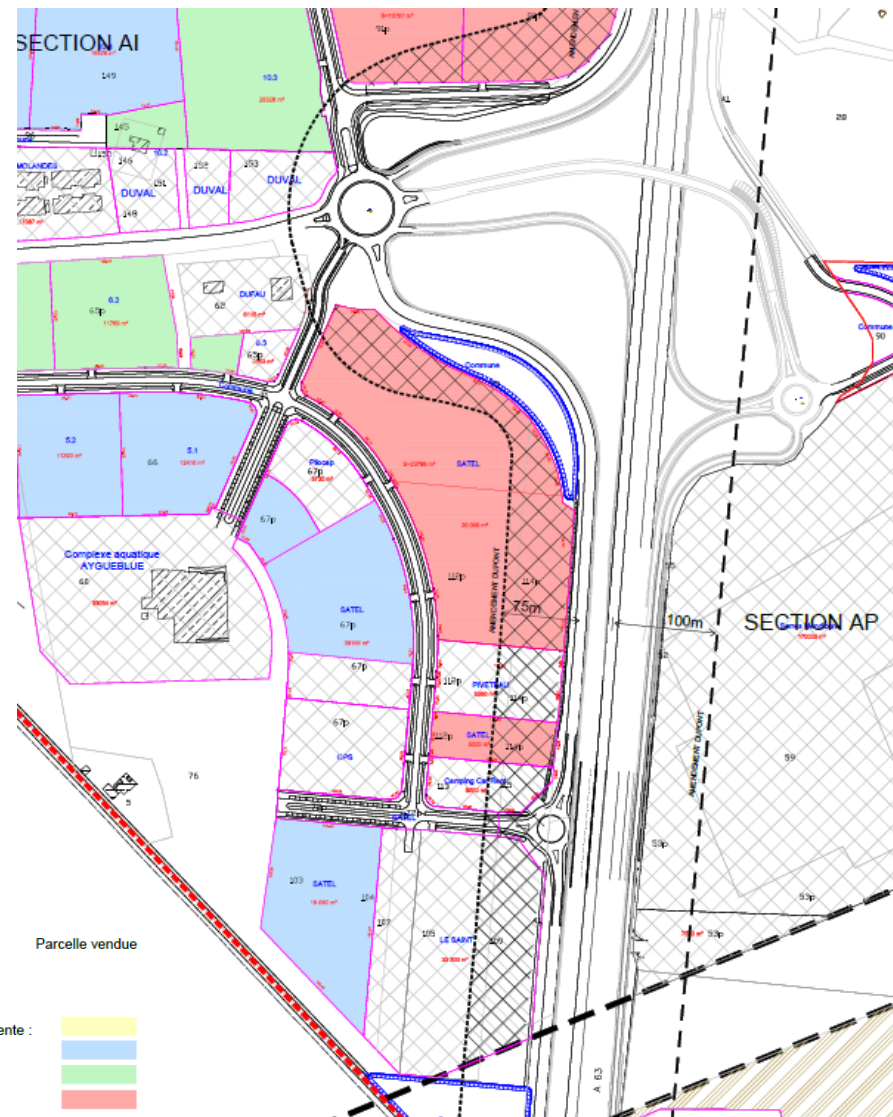
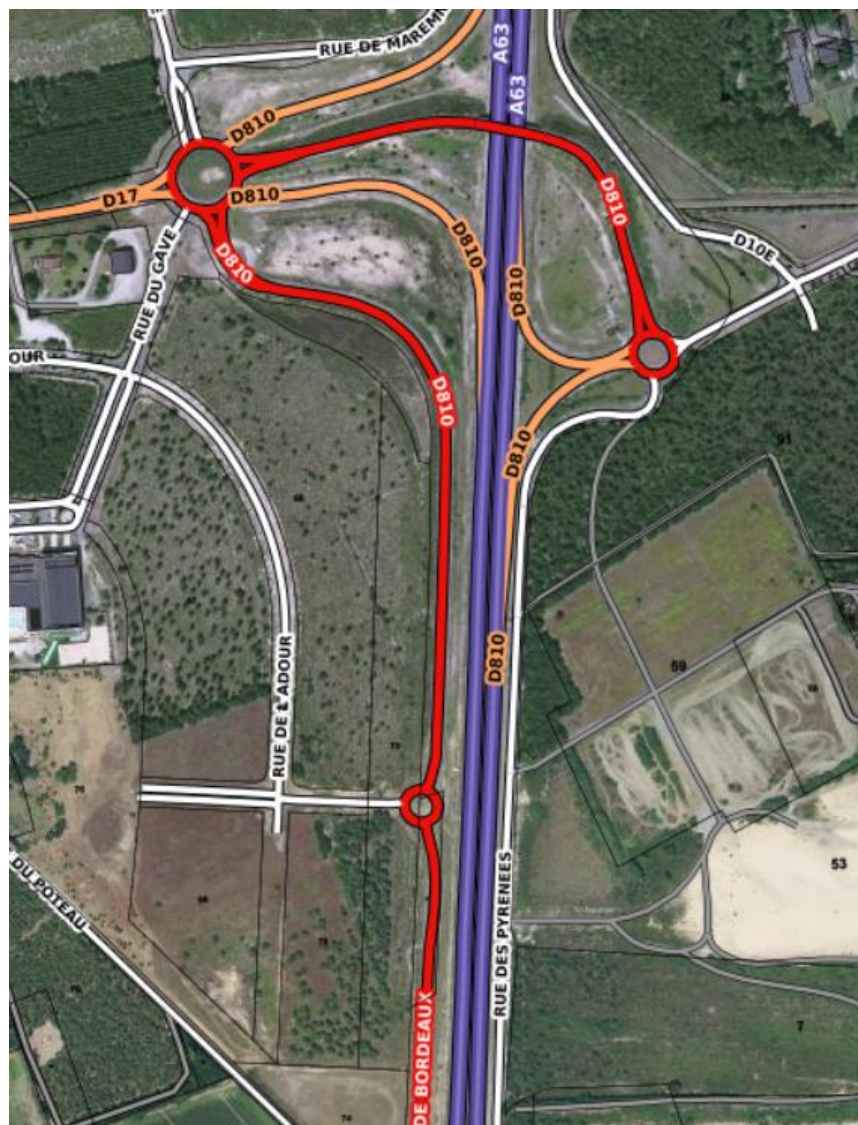
Envoyé en préfecture le 20/05/2021

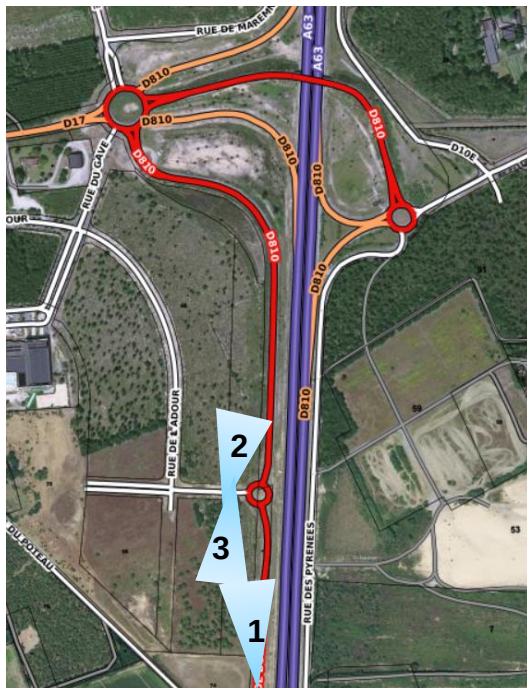
Reçu en préfecture le 20/05/2021



ID : 040-244000865-20210506-20210506D06B7-AU

La RD 810 longe l'A63 jusqu'au giratoire d'Atlantisud et la bretelle de sortie n°10. Le long de la RD sont définis des lots à vocation d'activité. Les lots en couleurs restent aujourd'hui à commercialiser, les lots en blancs sont déjà bâtis ou commercialisés (plan SATEL).





La bande de recul de constructions le long de la RD810 est actuellement occupée par les lots de la zone d'activités, avec divers bâtiments d'activités, leurs accès et parkings. Les lots non encore bâtis sont occupés par de la lande arbustive avec de jeunes pins et chênes verts.

Photo 1- partie sud au droit de l'entreprise de transport de frais 'Le Saint' :
La bande de recul est occupée par les bassins de rétention et les voiries.

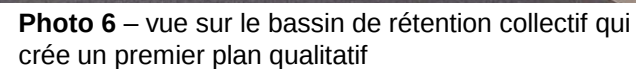
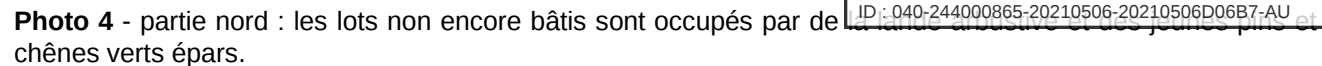


Photo 2- devant Camping Car Rent :
les parkings d'exposition vont jusqu'en limite de lot.



Photo 3- bassins de rétention devant 'Le Saint'



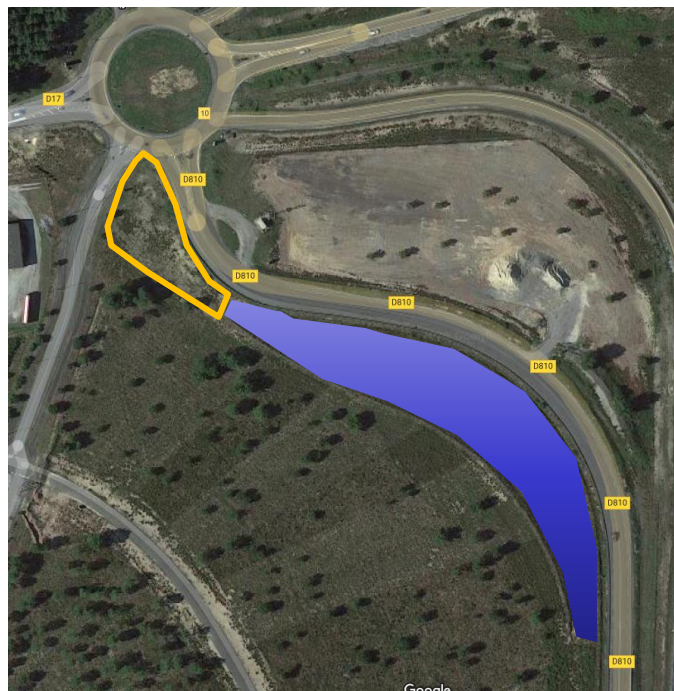


II.5. NUISANCES SONORES



Les nuisances sonores sont essentiellement causées par le trafic routier et autoroutier.

II.6. SECURITE ROUTIERE



La sécurité routière est actuellement assurée par le recul existant des lots par rapport à la voie (zone non constructible assurée par le recul des 75 m depuis l'axe de la RD 810).

Dans cet espace se trouvent :

- en orange sur le plan ci-contre, une zone non aménagée et non intégrée aux surfaces cessibles de la zone d'activités.
- un bassin de rétention des eaux pluviales



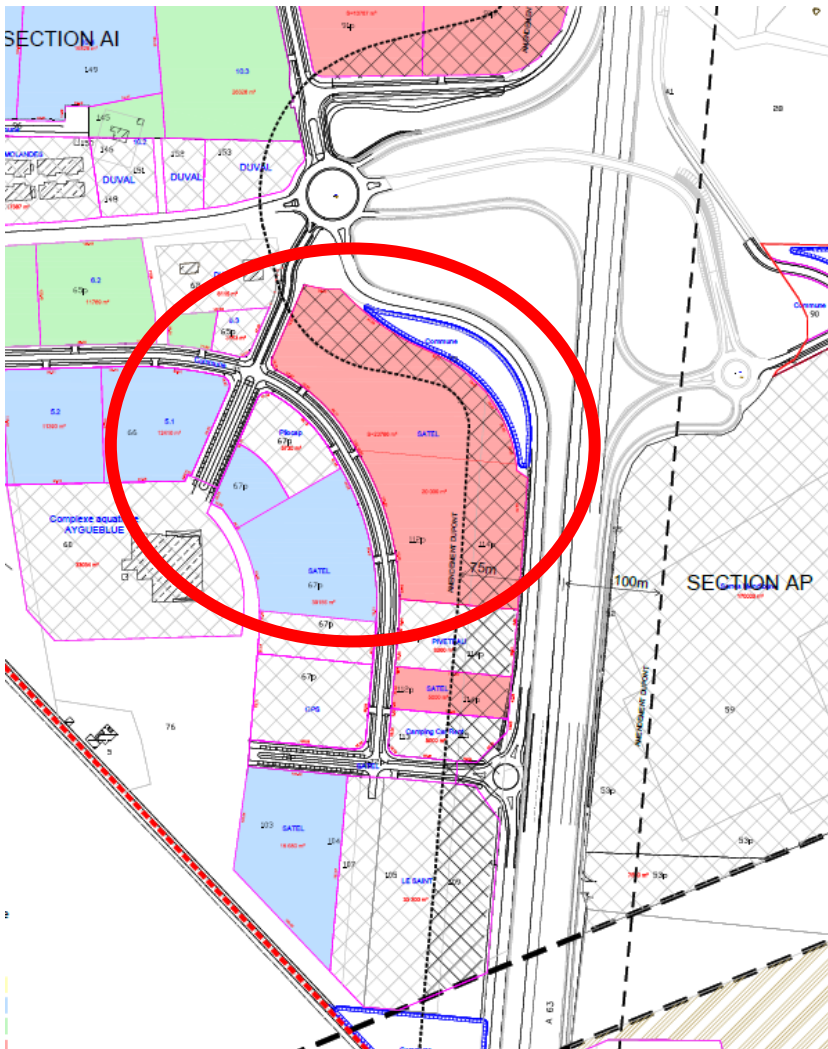
Espace non commercialisé
(hors lot)



Bassin de rétention

III. OBJECTIF DE L'ETUDE

Impact des reculs actuels :



Emprise grevée par le recul

Le recul des 75m depuis l'axe de la RD 810 grèvent une très grande partie des lots situés aux abords de la RD810 et du giratoire.

L'objectif de l'étude Amendement Dupont est de réduire l'impact des reculs actuellement en vigueur sur les terrains à vocation économique les plus proches du giratoire.

Envoyé en préfecture le 20/05/2021

Reçu en préfecture le 20/05/2021



ID : 040-244000865-20210506-20210506D06B7-AU

IV. PROPOSITION D'AMÉNAGEMENT : RÉDUCTION DU REcul AU NIVEAU DU GIRATOIRE DE L'A63

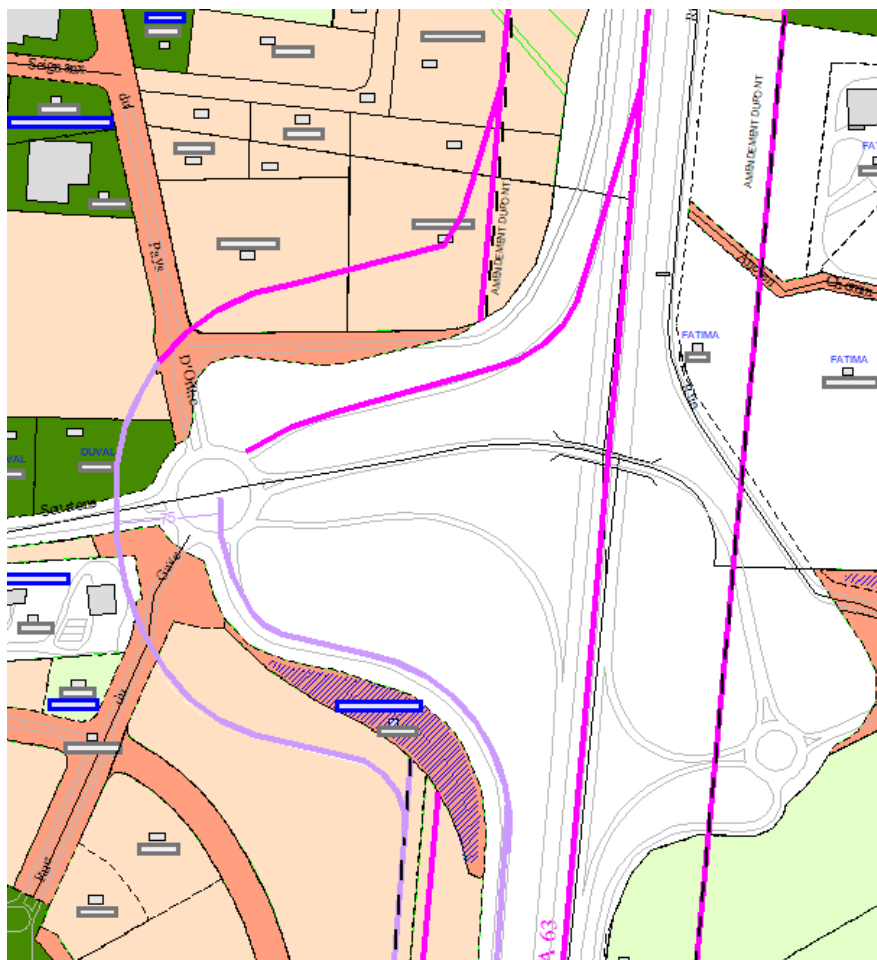
Envoyé en préfecture le 20/05/2021

Reçu en préfecture le 20/05/2021



ID : 040-244000865-20210506-20210506D06B7-AU

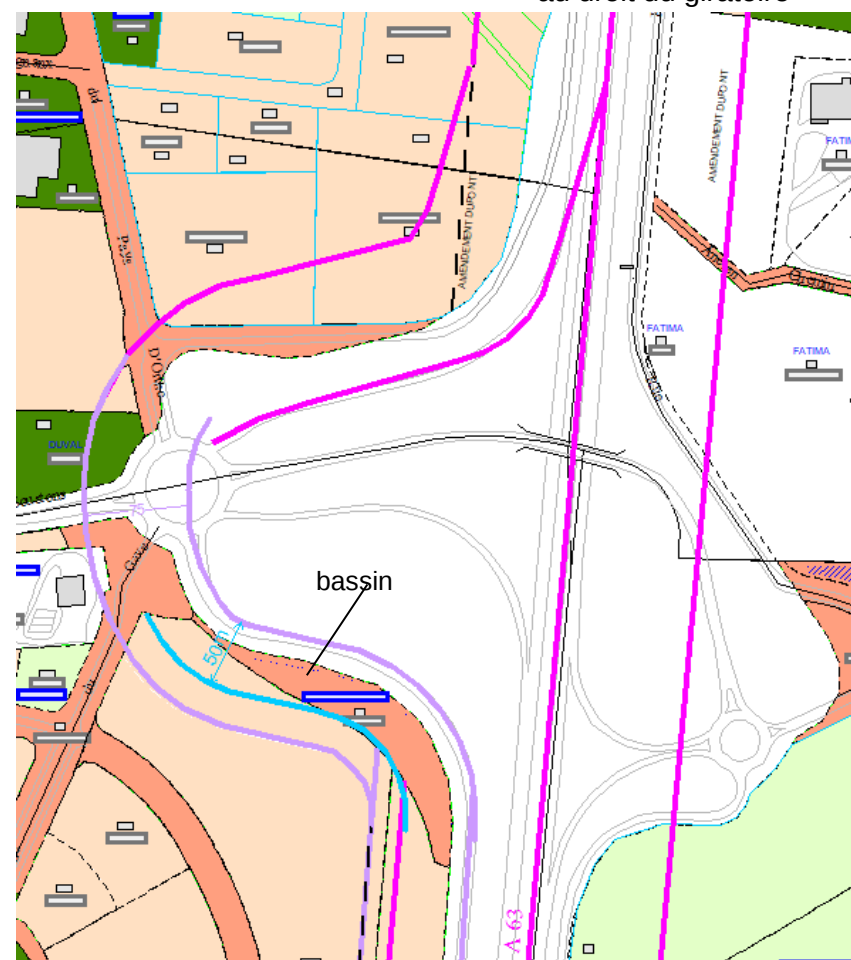
ETAT ACTUEL : 100m de l'axe de l'A63 et sa bretelle
75m de l'axe de la RD 810



Le recul de 75m suit la RD 810 jusqu'au giratoire et, dans la partie nord, le recul de 100m suit la bretelle de sortie d'autoroute. Il impacte très fortement la constructibilité des parcelles autour du giratoire.
A noter que sur la bretelle Est, le recul de 100m file tout droit sans considérer la bretelle.

MODIFICATION proposée:

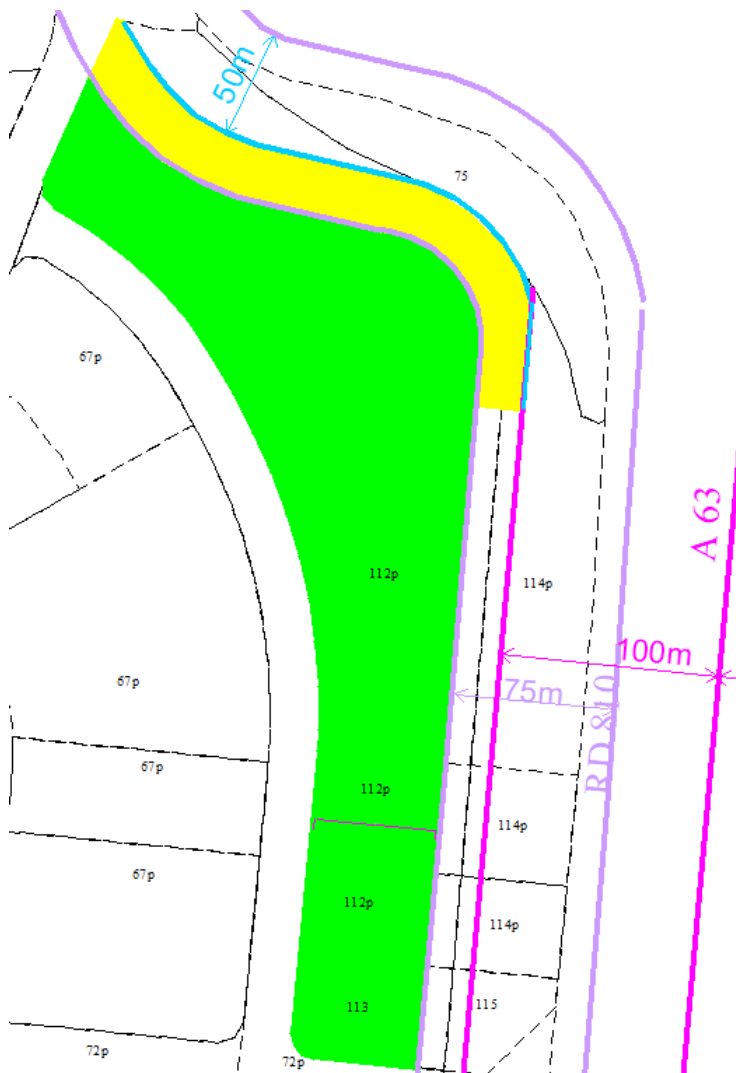
50m de l'axe de la RD 810
au droit du giratoire



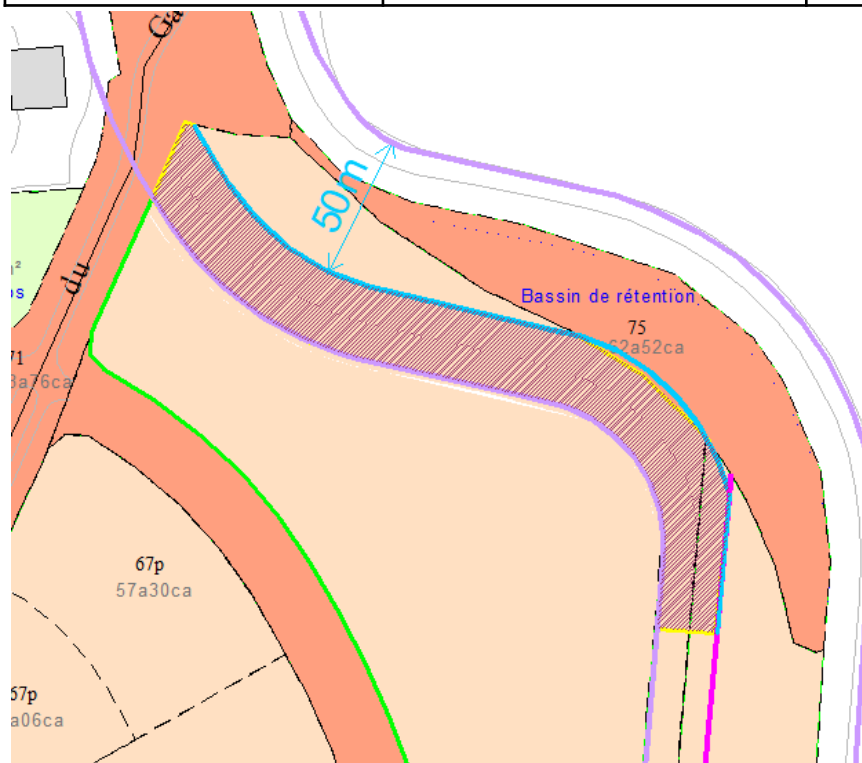
Le projet propose de réduire le recul de l'axe de la RD 810 aux abords du giratoire à 50m au lieu des 75m.
Cette réduction permettra la constructibilité de ces lots très contraints (en épaisseur), sans dénaturer l'image de la zone dont le premier plan est occupé par le bassin de rétention collectif enherbé.



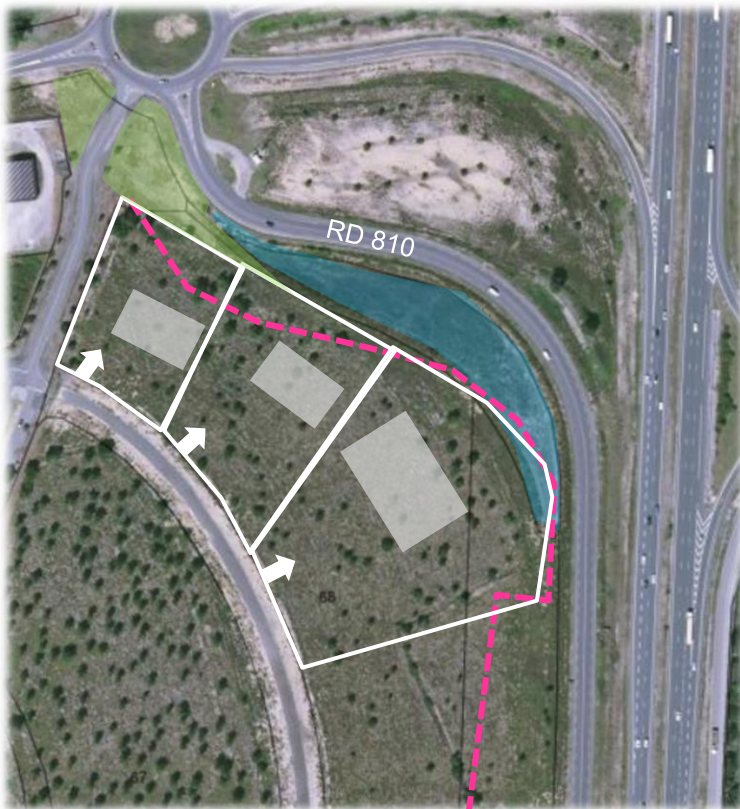
Nouveaux droits à construire :



	Droits à construire Avant modificatif recul (75 m)	Droits complémentaires à construire Après modificatif recul (50 m)
Surface constructible	34 198 m ²	+ 6 610 m ²
Soit en %		+ 19,3 %



Surfaces indicatives, mesurées sur plan cadastral dans les lots. A repreciser lors des plans de vente et bornage.



La modification du recul de 75 à 50m permet de conserver une bande libre de constructions le long de la Départementale. Dans le cadre de la présente étude, il est prévu d'aménager une bande paysagère publique en continuité du bassin existant.

Cette **bande paysagée** sera aménagée ainsi :

- Bande engazonnée accompagnée de plantations arbustives typiques des paysages landais : bruyères, cistes, genets,... maintien des jeunes pins existants, replantation de pins et arbousiers en bosquets.

Les futurs acquéreurs de lots devront également respecter les **prescriptions du PLUi (article 5.2) :**

- Les plantations existantes doivent être maintenues ou remplacées par des plantations équivalentes. Les espaces libres doivent être aménagés ou plantés d'essences locales (dont la liste figure en annexe), afin de s'harmoniser avec le milieu environnant
- Les espaces libres doivent être aménagés ou plantés
- Les espaces verts en pleine terre devront représenter au moins 15% de la superficie du terrain.
- La création d'aires de stationnement doit être accompagnée d'un aménagement paysager.
- Les parcs et les aires de stationnement de véhicules seront plantés à raison d'1 arbre pour 4 places de parking.
- Les espaces non bâtis ne servant ni à la circulation, ni au stationnement ni aux surfaces d'exposition ou de stockage, devront être engazonnés ou plantés.

— Recul des constructions (50m de la RD)

■ Futurs lots (découpage indicatif)

■ Bassin paysagé existant

■ Bande paysagée (aménagement SATEL)

Le bassin existant participe à la qualité paysagère de cette entrée de zone



Bande paysagée à planter aux abords de l'entrée vers Aygueblue :



* Cistus salviifolius
(ciste à feuilles de sauge)



Cytisus scoparius
(genet à balais)



* Erica cinerea et scoparia
(bruyère)



Hypericum androsaemum
(millepertuis)

V. CONCLUSION

Envoyé en préfecture le 20/05/2021

Reçu en préfecture le 20/05/2021



ID : 040-244000865-20210506-20210506D06B7-AU

La réduction du recul depuis la RD 810 de 75m à 50 m permet un gain d'espace à construire pour les futurs acquéreurs sans modifier de façon notable le paysage.

La sécurité routière sera toujours assurée via ce recul mais aussi par la présence d'une zone non aménagée et non cessible puis d'un bassin de rétention des eaux pluviales.

Le projet de modification n'exposera pas d'avantage les personnes qui auront une activité sur sites aux nuisances sonores.



33, avenue de l'Aquitaine - 64100 Bayonne
05 59 57 78 32 - contact@zelaia-immobilier.com
www.zelaia-immobilier.com

12 Feuille / 17
VU
Pierre BUIS
Commissaire Enquêteur
Tél : 05.59.23.59.10
Port : 06.76.66.40.62

3

Etude Amendement Dupont..

**Zone d'activité Arriet Nord
à Bénésse-Maremne**

Juillet 2021





I. CONTEXTE REGLEMENTAIRE DE L'ETUDE	P 3
II. DIAGNOSTIC	
II.1. SITUATION GEOGRAPHIQUE	P 4
II.2. CONTEXTE : une zone économique	P 5
II.3. DOCUMENTS D'URBANISME	P 6
II.4. OCCUPATION DES SOLS ET CONTEXTE PAYSAGER	P 7
II.5. PRESENTATION DU PROJET	P 11
II.6. FONCIER	P 13
II.7. NUISANCES SONORES	P 14
II.8. SECURITE ROUTIERE	P 14
III. PROPOSITION D'AMENAGEMENT	
III.1 ESQUISSE	P 15
III.3 PALETTE VEGETALE	P 16
III.2 NOUVEAUX DROITS A CONSTRUIRE	P 17



Amendement Dupont

Le principe de ce dispositif, connu sous le nom d'« amendement Dupont », est d'amener les communes qui souhaitent développer l'urbanisation dans leurs entrées de ville à mener au préalable une réflexion sur la qualité urbaine, paysagère et architecturale de l'aménagement dans leurs documents d'urbanisme. Pour cela, il institue une bande inconstructible de part et d'autre des autoroutes et grandes routes, interdiction à laquelle les communes peuvent déroger à condition de réaliser une étude.

Article L111-6 du Code de l'Urbanisme

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

Cette interdiction s'applique également dans une bande de soixante-quinze mètres de part et d'autre des routes visées à l'article L. 141-19.

Article L111-7 du Code de l'Urbanisme

Cette interdiction ne s'applique pas :

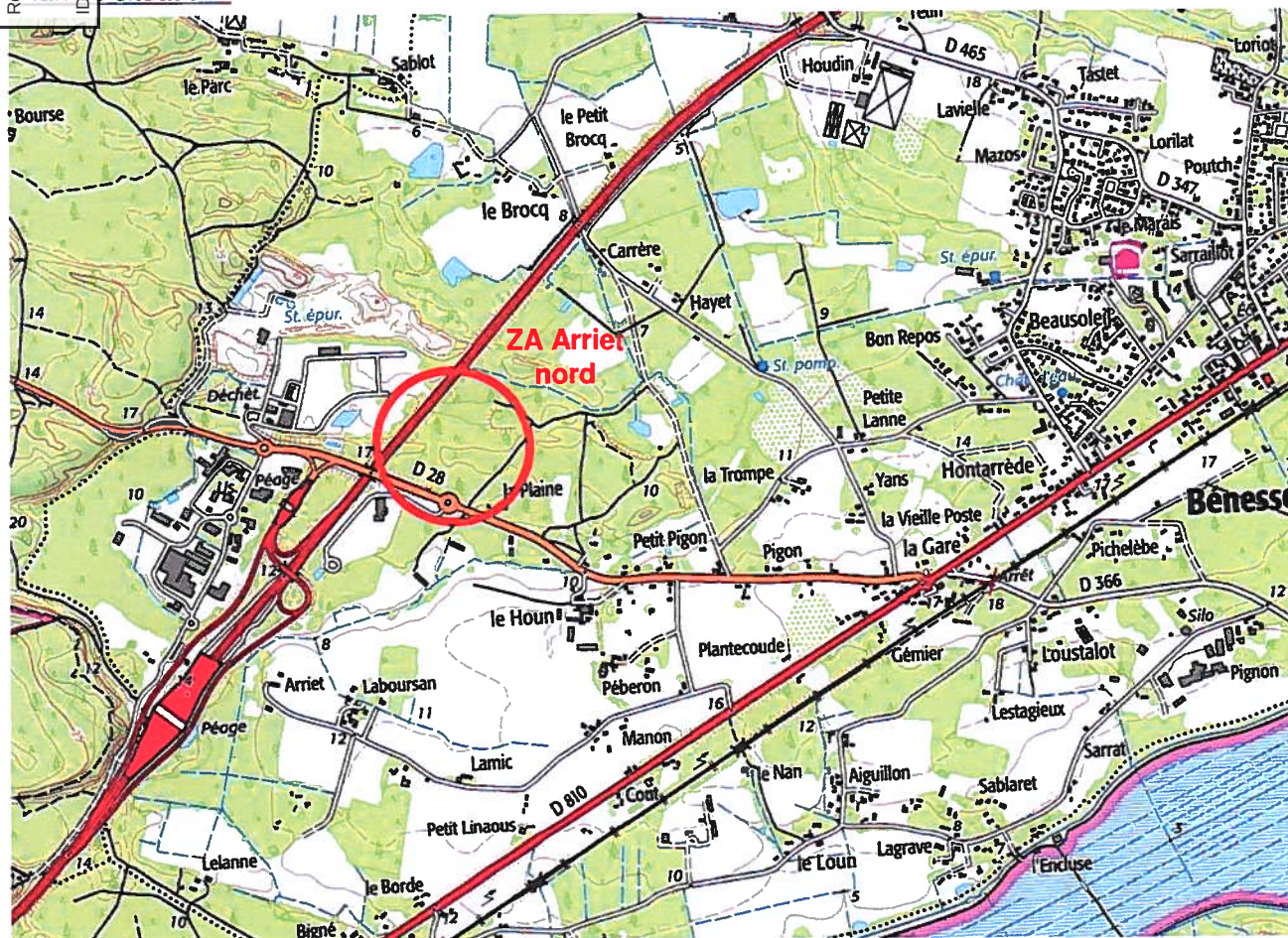
- aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières ;
- aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières ;
- aux bâtiments d'exploitation agricole ;
- aux réseaux d'intérêt public.
- aux infrastructures de production d'énergie solaire lorsqu'elles sont installées sur des parcelles déclassées par suite d'un changement de tracé des voies du domaine public routier ou de l'ouverture d'une voie nouvelle ou sur les aires de repos, les aires de service et les aires de stationnement situées sur le réseau routier.

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

Article L111-8 du Code de l'Urbanisme

Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, **peut fixer des règles d'implantation différentes** de celles prévues par l'article L. 111-6 **lorsqu'il comporte une étude justifiant**, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que **de la qualité de l'urbanisme et des paysages**.

Plan de situation :



II. DIAGNOSTIC

II.1 Situation géographique

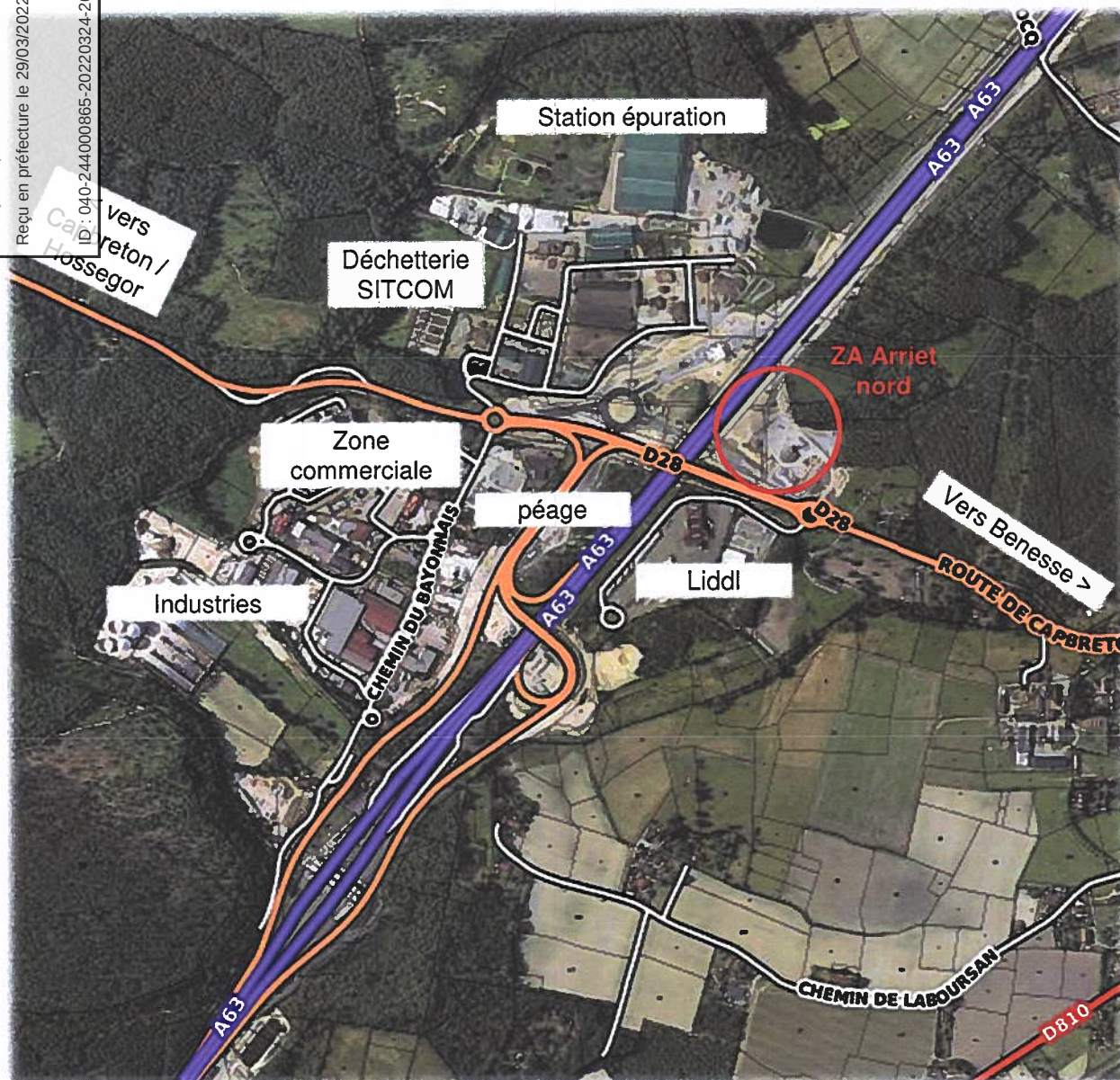
L'étude porte sur la zone d'activité Arriet Nord, située à la sortie d'autoroute Bénése-Capbreton de l'A63, à la jonction avec la RD 28.

Le présent projet consiste en la réalisation d'un lotissement destiné à des activités économiques sur un secteur d'environ 3,7 Ha. Le projet et le Permis d'Aménager accordés ont été menés par l'équipe de :

- L'agence SAMAZUZU, architectes-urbanistes basés à Biarritz,
- Premier Plan, Cabinet de Géomètres-Experts et bureau d'études VRD, basé à Capbreton.

La présente étude consiste à réinterroger les reculs le long de l'A63, grâce à un aménagement paysager harmonieux.

Le Site Inscrit des Etangs landais couvre la zone.



II.2 Contexte : une zone économique de part et d'autre de l'A63

Le site est positionné au cœur d'une zone économique répartie de part et d'autre de l'A63. Cette vitrine est un lieu important grâce notamment à son accès rapide depuis la sortie d'autoroute. Le contexte est déjà fortement bâti, avec des constructions de type industrielles, commerciales et stockages matériaux avec le secteur de la déchetterie du SICTOM notamment.

Les infrastructures viaries marquent fortement le paysage : autoroute, péage, bretelles, RD 28, pont sur l'A63, grands giratoires.

Le présent projet propose un aménagement qui porte des valeurs de qualité architecturale et paysagère.



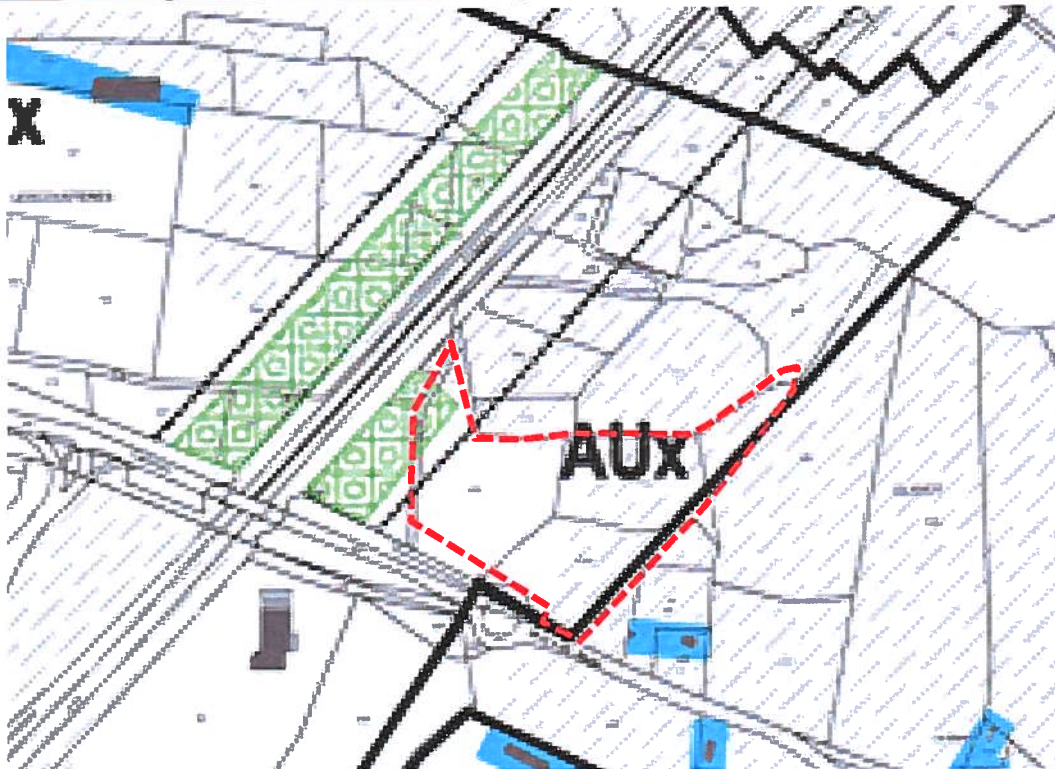
II.3 Documents d'urbanisme

Le Permis d'Aménager a été déposé en octobre 2019 sous PLU et approuvé en octobre 2020. Le terrain était classé en zone AUx. Un EBC figurait sur le plan de zonage mais a été supprimé au nouveau PLUi. A noter que cet EBC n'est pas traduit sur le terrain par la présence d'arbres.

Le Plan Local d'Urbanisme Intercommunal de la MACS a été approuvé en date du 27 février 2020. Il est applicable depuis le 17 mars 2020. Le terrain est maintenant classé en 2AU, notamment pour cause d'absence d'assainissement collectif, bien que l'aménagement prévu au permis d'aménager sur un périmètre limité ait été validé préalablement à l'approbation du PLUi.

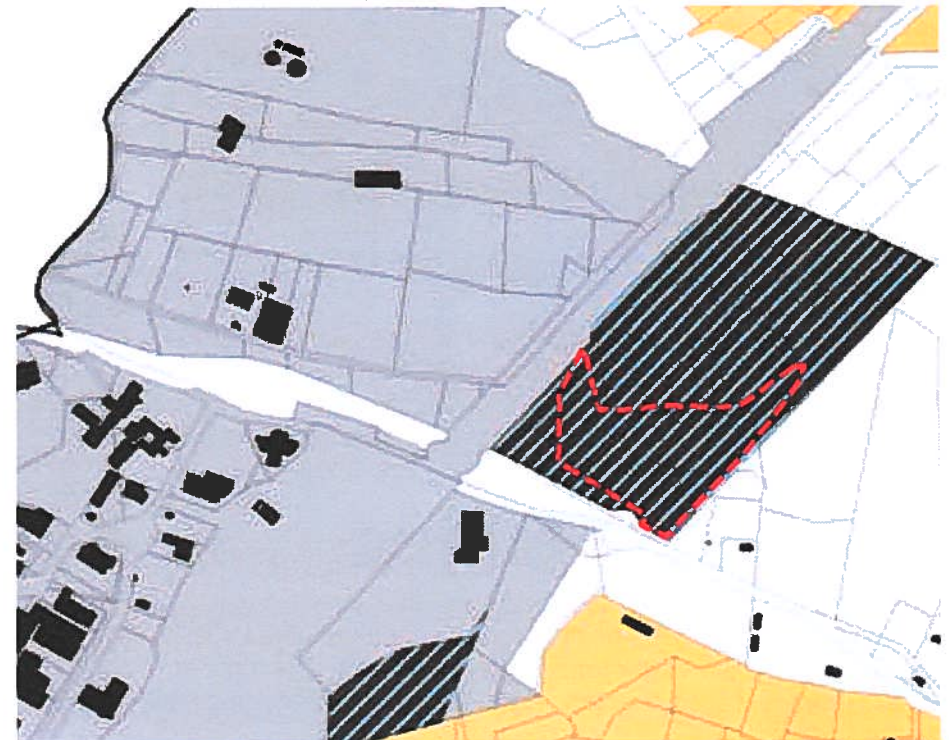
La Communauté de Communes MACS a programmé une modification simplifiée de son document (en cours) à laquelle la présente étude pourrait être intégrée.

Plan de zonage de l'ancien PLU sous lequel a été obtenu le Permis :

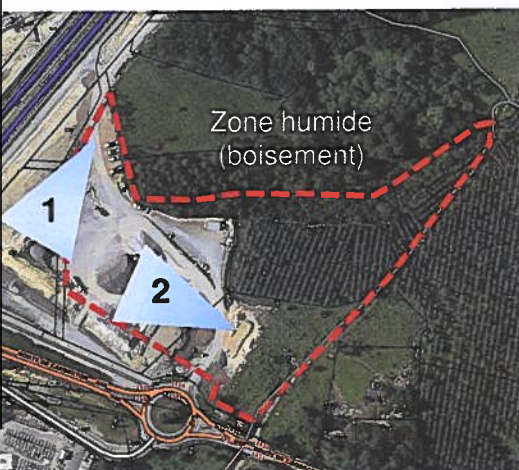


Plan de zonage PLUi en vigueur

La zone est classée en 2AU, soumise à modification du PLUi



 Zone 2AU dont l'urbanisation est soumise à modification du PLUi



II.4 Occupation des sols et contexte paysager

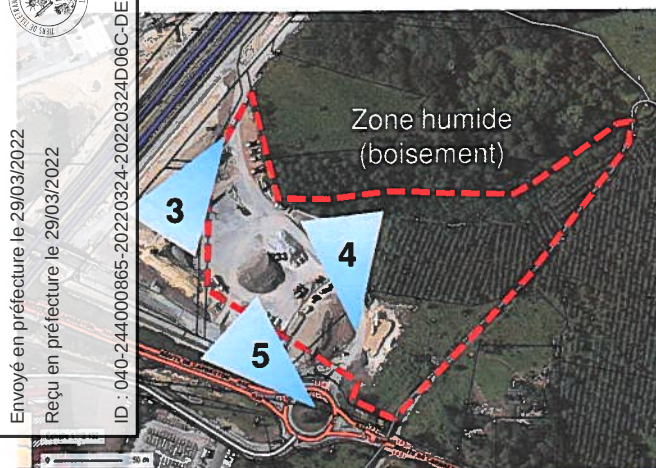
Le terrain a été totalement remanié dans le cadre des travaux d'élargissement de l'A63 et est donc presque en totalité couvert de grave. Au nord, une zone humide largement boisée sera préservée. Le long de la RD 28 et de l'A 63, sont présentes des zones de friches enherbées. Il n'y a aucun arbre existant sur l'emprise de l'ancien Espace Boisé Classé du PLU, ni le reste de la zone de projet.

Photo 1- vue vers le pont de l'A63. Frange enherbée le long de l'autoroute et fort talus contre le pont



Photo 2- vue vers l'autoroute. Boisement préservé (à droite).





II.4 Occupation des sols et contexte paysager

Photo 3- vue vers le pont de l'A63.



Photo 4- boisement et zone humide préservés au nord

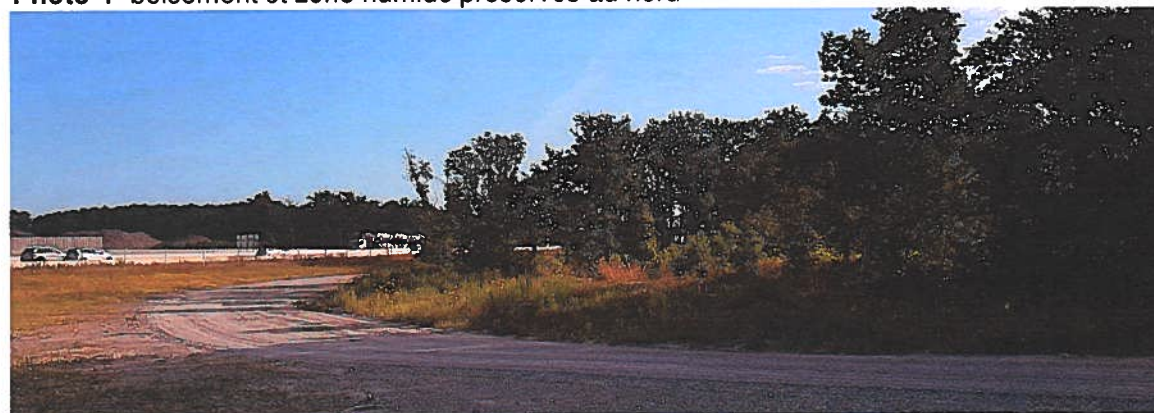
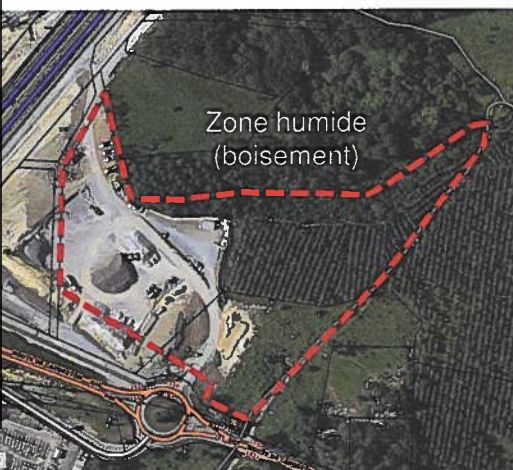


Photo 5- vue depuis le giratoire d'entrée, péage sortie Capbreton vue en fond d'horizon





II.4 Occupation des sols et contexte paysager

Vues google.fr
 depuis l'A63 sous le pont



et depuis le pont sur l'A63



Photo 6- vue depuis le pont de l'A63.



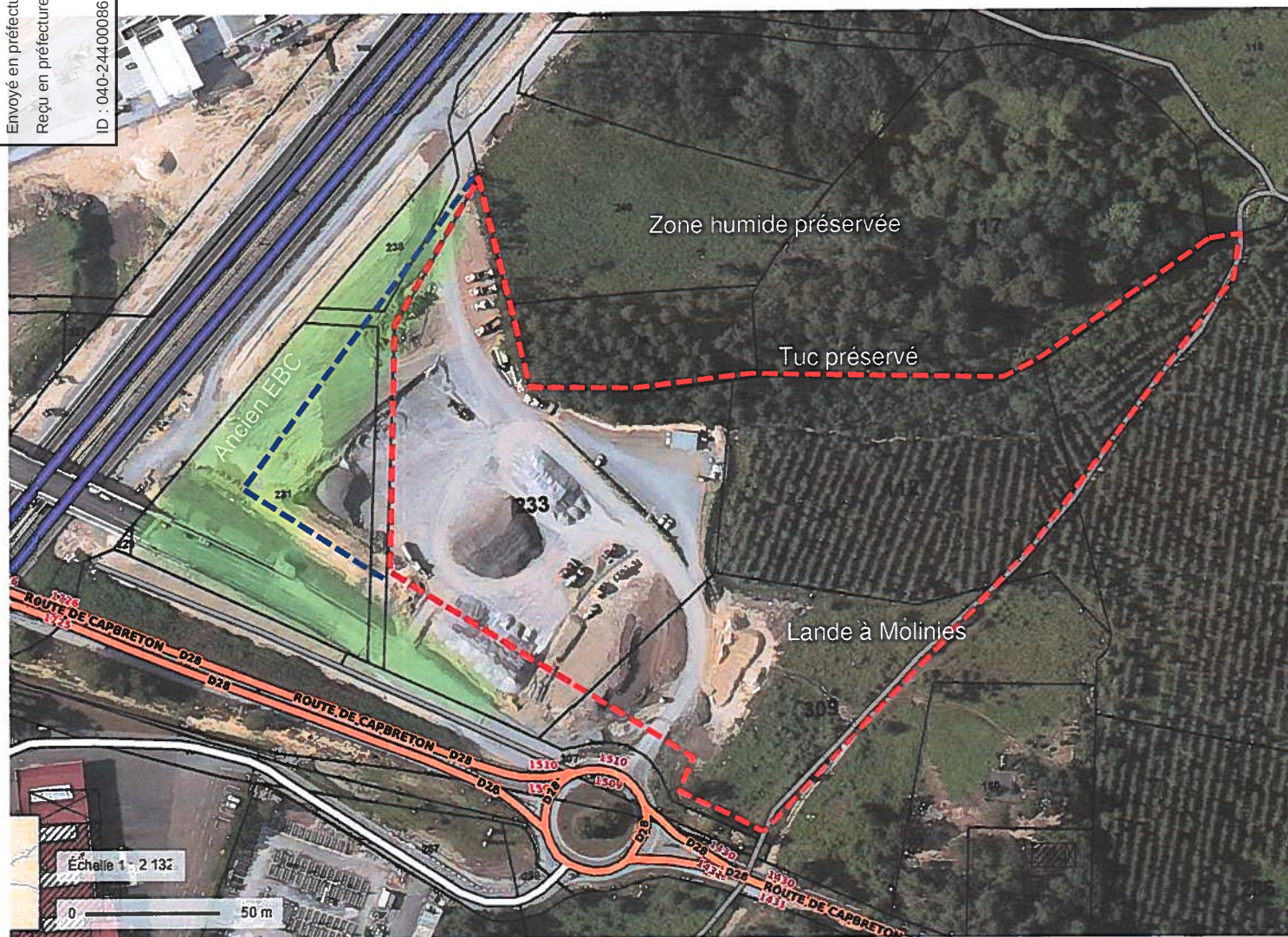
II.4 Occupation des sols et contexte paysager

Le projet porte sur environ 3,6 ha.

Périmètre de la Zone d'activité (Permis d'Aménager accordé)

Rattachement de parcelle au lot 1a (Projet)

Zones de délaissés aménageables (présent Amendement Dupont)



Un futur axe d'évitement du bourg :

Le site a été utilisé lors des travaux d'extension de l'A63 comme zone d'accès et de stockage matériaux. A terme, la voie traversant le projet serait rétrocédée à la Communauté de Communes MACS et deviendrait une voie de délestage évitant aux poids-lourds de passer via le centre de Bénesse-Maremne. Ainsi, le bourg retrouvera une circulation plus apaisée.

Des milieux naturels préservés :

Lors de l'élaboration du Permis d'Aménager, l'aménageur a eu pour volonté de préserver les zones environnementales sensibles :

- Le Tuc boisé et la zone humide au nord du site
- La Lande à Molinies à l'Est

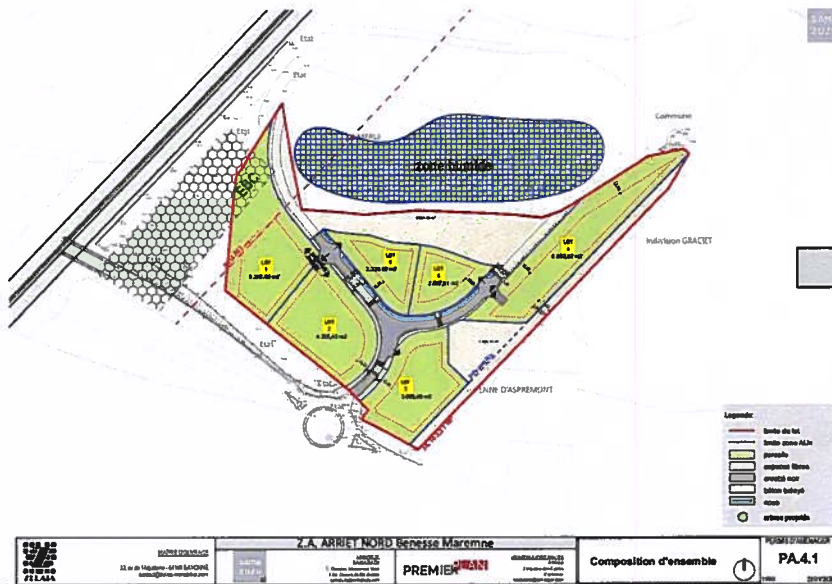
Ces secteurs ont ainsi été évités et seront valorisés dans le projet comme espaces naturels préservés et source de biodiversité de proximité.

II.5 Présentation du projet

L'aménageur ZELAIA Immobilier a souhaité créer un projet urbain à destination des entreprises et artisans locaux, avec des valeurs environnementales fortes qui ont guidé la conception :

- La préservation des milieux fragiles (zones humides, zones boisées, landes à molinies)
- La conception bioclimatique, des constructions intégrées à cet environnement boisé en intensifiant le recours au bois, en ossature et bardage pour les locaux artisanaux, en double peau pour les bâtiments tertiaires à l'entrée du programme, le déploiement d'énergie photovoltaïque sur toitures,...
- La gestion des eaux pluviales et eaux usées à la parcelle,
- Le traitement des terres par le compost issu du SICTOM, l'emploi de matériaux recyclés comme les mâchefers,...
- La création d'espaces publics qualitatifs et abondamment végétalisés, la mutualisation de voiries internes entre les lots 1a, 1b et 2
- Le rattachement des Lots 2,3,4 par l'aménageur afin de proposer des constructions harmonieuses qualitatives et maîtrisées.

Plan du Permis d'Aménager Arrêté au 16 octobre 2020



Plan du projet actuel

Le lot 1 a été redécoupé en 2 lots (voir détail en page suivante).
A terme, un rattachement de parcelle est prévu afin de redessiner le lot 1a.



Recul actuel = 100m de l'axe de l'A63
Nouveau recul proposé = environ 75m de l'axe de l'A63

Périmètre du Permis d'Aménager

Périmètre projeté après rattachement

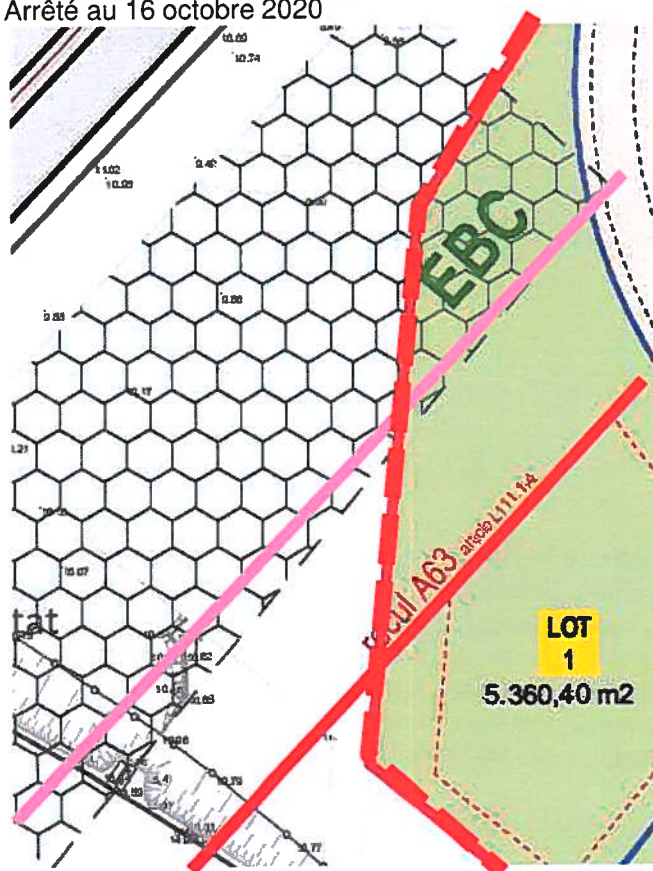
II.5 Présentation du projet

Zoom lot 1a

La réduction du recul de 100m à 75m (environ) permettrait l'agrandissement de la zone constructible du lot 1a (bande d'environ 25m de large sur 80 m de long) afin d'y aménager une zone de stockage bois extérieure (ou un espace de stationnement). Cette modification du recul s'accompagnera d'un aménagement paysager de la bande le long de l'A63 et de la RD 28.

De plus, le lot 1a serait agrandi par un rattachement de parcelle selon le périmètre identifié en pointillés bleus. Il faut noter que ce secteur est le moins visible de la zone grâce à sa proximité du pont de l'A63 qui le surplombe et qui le dissimule en partie de la circulation automobile que ce soit depuis la route de Capbreton ou depuis l'A63 dans le sens Bayonne / Bordeaux).

Plan du Permis d'Aménager
Arrêté au 16 octobre 2020



Plan du Projet actuel :

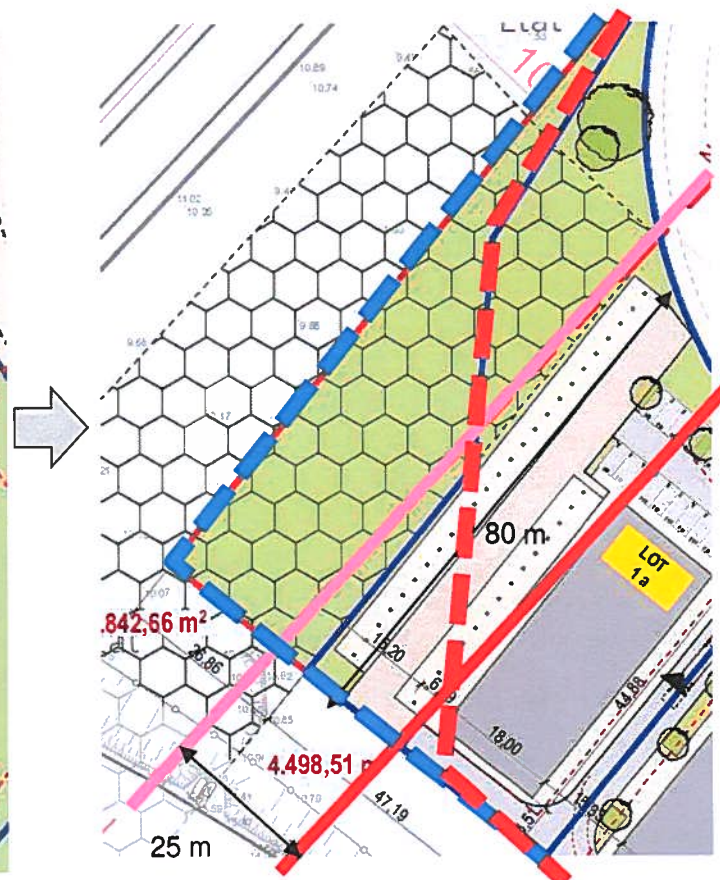


Illustration de stockages bois couverts envisagés :





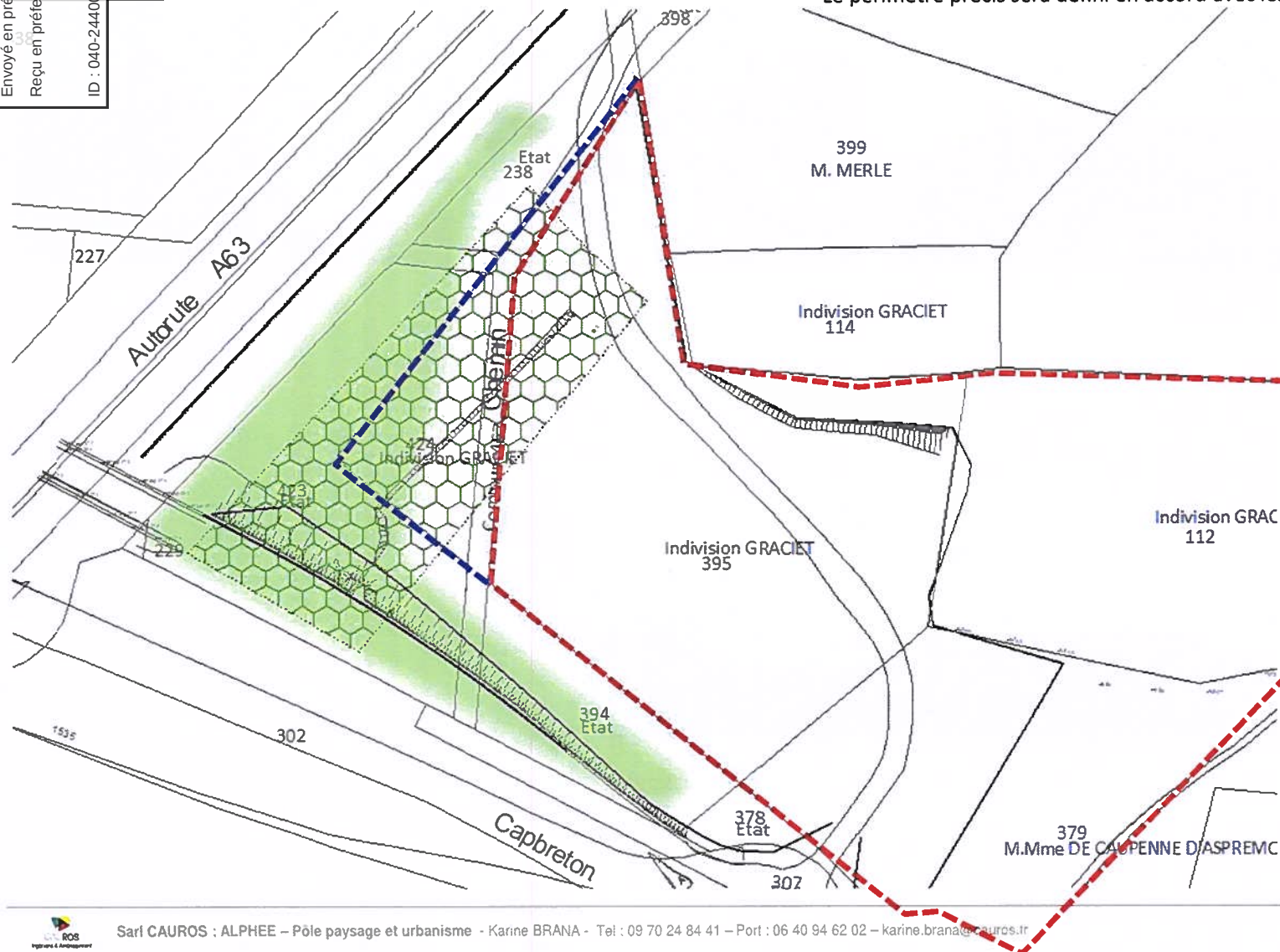
II.6 Foncier



Le périmètre du lotissement est composé de parcelles provées maîtrisées par ZELAIA Immobilier.
Les parcelles le long de l'A63 et de la RD28 sont propriété ETAT et gestion ASF.

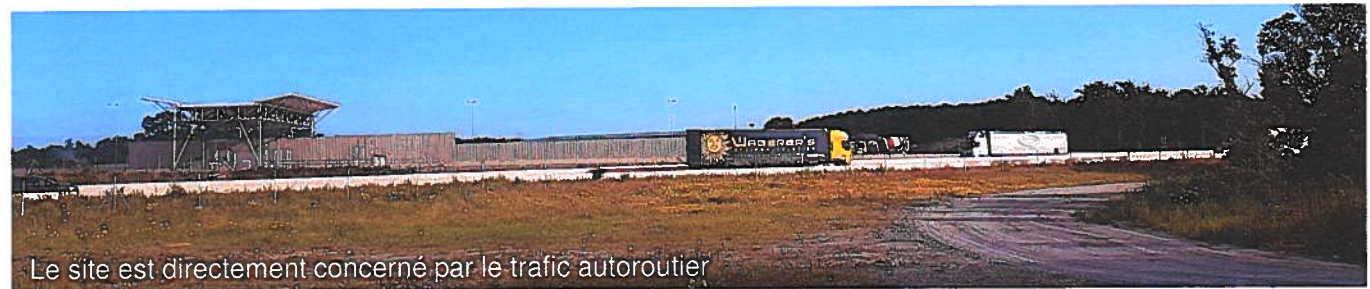


L'aménageur ZELAIA IMMOBILIER se propose d'aménager (plantations d'arbres, d'arbustes et engazonnement) les terrains présentés ici en vert, y compris ceux propriété de l'Etat.
Le périmètre précis sera défini en accord avec les services de l'Etat et ASF.



II.7 Nuisances sonores

Les nuisances sonores sont dues à la proximité immédiate de l'A63 et de la RD 28. Aucun habitat n'est à noter à proximité immédiate.



Le site est directement concerné par le trafic autoroutier

II.8 Sécurité routière

Des travaux récents en 2020 ont permis de réaménager la bretelle de sortie et le péage. Un giratoire permet d'accéder à la future zone d'activité.



Le giratoire d'entrée à la zone



Fort trafic de véhicule sur le pont de l'A63 vers la bretelle

Recul actuel = 100m de l'axe de l'A63
Nouveau recul proposé (environ 75m de l'axe de l'A63)

Périmètre du Permis d'Aménager

Périmètre projeté après rattachement

de l'aménagement paysager proposé :



III. PROPOSITION D'AMENAGEMENT

III.1 Esquisse d'ensemble

Le projet prévoit l'aménagement des bandes le long de l'A63 (environ 65m de large) et de la RD 28 (environ 20m).

La modification du recul de 100 à 75m permet de conserver une bande végétale généreuse le long des grands axes. Ces espaces pourront alors être valorisés par un aménagement paysager qui accompagnera les futures constructions.

Cette bande paysagée sera aménagée ainsi :

- Le long de l'A63 : bande engazonnée accompagnée de bosquets d'arbres et d'arbustes de sous bois typiques des paysages landais.
- Le long de la RD 28 : Alignement ponctuel d'érables en mélange et lignes d'arbustes bas.

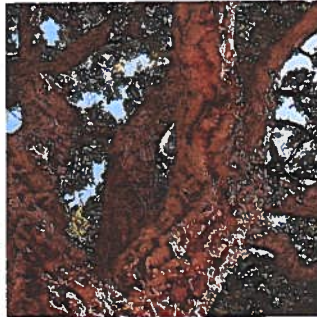
III. PROPOSITION D'AMENAGEMENT

III.2 Palette végétale

Le long de l'A63 : des bosquets de pins, chêne liège, arbousier et merisier



Pinus Pinaster
(Pin maritime)



Quercus suber
(Chêne liège)



* Arbutus unedo
(arbousier)



Prunus avium
(merisier)

Et des bosquets arbustifs au pied des arbres :



Euonymus europaeus
(fusain d'europe)



* Viburnum tinus
(Laurier tin)



Viburnum lantana
(viome)



Prunus spinosa
(prunellier)

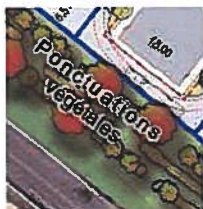


* Laurus nobilis
(laurier sauce)



Crataegus monogyna
(aubépine)

Le long de la RD 28 : des alignements d'érables en mélange : et bandes d'arbustes fleuris :



Acer fremanii
(érable de freman)



Acer campestre
(érable champêtre)



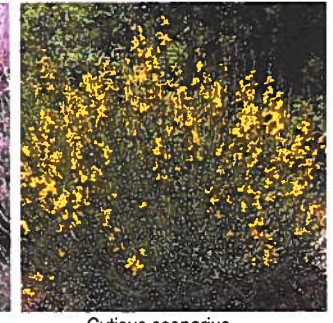
* Cistus salviifolius
(ciste à feuilles de sauge)



* Santolina chamaecyparissus
(santoline)



* Erica cinerea et scoparia
(bruyère)



Cytisus scoparius
(genet à balais)

	Droits à construire Avant modificatif recul (100 m)	Droits complémentaires à construire Après modificatif recul (75 m)
Surface aménagée	36 160 m ²	+ 700 m ²
Soit en %		+ 1,96 %

Surfaces indicatives, mesurées sur plan cadastral.
A repréciser lors des plans de vente et bornage par le géomètre.



III. PROPOSITION D'AMENAGEMENT

III.3 Nouveaux droits à construire

Pierre BUIS
Pierre BUIS
Commissaire Enquêteur
Tél : 05.59.13.59.10
Port : 06.76.66.40.62

- Recul actuel = 100m de l'axe de l'A63
- Nouveau recul proposé (environ 75m de l'axe de l'A63)

Zoom lot 1a

