

LE PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLES





Élaboration du PLUi

PLUi prescrit le 4 mars 2015 Projet de PADD mis en débat dans les Conseils municipaux et en Conseil communautaire en novembre et décembre 2016

PLAN DÉTAILLÉ

LE PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLES

PREAMBULE

p6

> LE CADRE JURIDIQUE DU PADD

> ENJEUX SAILLANTS DU TERRITOIRE

UNE AMBITION PARTAGÉE

p10

> LA QUALITÉ DE VILLE POUR UNE MEILLEURE QUALITÉ DE VIE

AXE 1

Une AGGLO rayonnante, OU S'AFFIRME

p13

ORIENTATION GÉNÉRALE 7.7

Assumer notre rôle et apporter notre contribution à la dynamique métropolitaine

p14

Conforter nos atouts pour structurer le cœur d'un territoire en mutation

- > RENEORCER ÉQUIPEMENTS ET FONCTIONS MÉTROPOLITAINES
- > PRENDRE APPUI SUR LES CENTRES VILLES DU NOYAU MÉTROPOLITAIN
- > CONFORTER LES SITES ÉCONOMIQUES DE LA TECHNOPOLE CÔTE BASQUE
- > ENCADRER ET MIEUX INTÉGRER LES ZONES COMMERCIALES DE RAYONNEMENT MÉTROPOLITAIN
- > DÉVELOPPER LES COOPÉRATIONS TERRITORIALES À DIFFÉRENTES ÉCHELLES

Organiser la ville des villes, multipolaire et plus facile a vivre

> ARTICULER TOUTES LES COMPOSANTES D'UNE VILLE MIXTE AU SERVICE DU CITADIN

> COORDONNER OFFRE D'ÉQUIPEMENTS ET DÉVELOPPEMENT URBAIN

ORIENTATION GÉNÉRALE 1.2

Mettre la mobilité durable au cœur du système urbain

Garantir une meilleure cohérence entre projets urbains et mobilité

- > RÉAMÉNAGEMENTS LE LONG DU TRAM'BUS
- > EXTENSION DU CENTRE-VILLE DE BAYONNE EN LIEN AVEC L'AMÉNAGEMENT DU PÔLE D'ÉCHANGE MULTIMODAL MAJEUR DE LA GARE DE BAYONNE
- > RECOMPOSITIONS URBAINES DE L'AXE STRUCTURANT QUE REPRÉSENTE LA RD810
- > RÉAMÉNAGEMENTS URBAINS SUR LE FIL DU BOULEVARD DU BAB

Renforcer le maillage des offres alternatives à la voiture individuelle

- > COMPLÉTER LA DESSERTE EN TRANSPORTS EN COMMUN FERROVIAIRES ET ROUTIERS
- > DÉVELOPPER LES MOBILITÉS DOUCES ET ACTIVES
- > METTRE LE NUMÉRIQUE AU SERVICE D'UNE MOBILITÉ INTELLIGENTE

Mettre en place les conditions de l'intermodalité

- > ORGANISER L'INTERMODALITÉ AUX PORTES D'ENTRÉE DE L'AGGLO
- > AMÉNAGER DES PÔLES MULTIMODAUX DANS LA VILLE ET RENFORCER LA PLACE DES GARES
- > METTRE EN ŒUVRE UNE POLITIQUE DE STATIONNEMENT COHÉRENTE

Agir pour la requalification des espaces public

- > AMÉNAGER LE RÉSEAU DES GRANDS ITINÉRAIRES ROUTIERS EN FONCTION DE LEURS CONTEXTES URBAINS
- > DÉVELOPPER LES ZONES DE PARTAGE DE LA VOIRIE ET D'APAISEMENT DE LA CIRCULATION

p25

ORIENTATION GÉNÉRALE 2.7

Faire de nos ressources patrimoniales un moteur de développement durable

p26

Protéger la biodiversité et valoriser la trame verte et bleue

- > PRÉSERVER LES ESPACES NATURELS D'INTÉRÊT ÉCOLOGIQUE
- > COMPLÉTER ET RESTAURER LE MAILLAGE DE CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES

Préserver une plus grande diversité de patrimoines d'intérêt historique, architectural, urbain et/ou paysager

- > POURSUIVRE UNE POLITIQUE DE PRÉSERVATION DES PATRIMOINES URBAINS DÉJÀ RECONNUS
- > IDENTIFIER ET PRÉSERVER DE NOUVEAUX ÉLÉMENTS DE PATRIMOINE LOCAL

Valoriser les paysages et promouvoir une politique d'embellissement de la ville

- > METTRE EN VALEUR LES ÉLÉMENTS STRUCTURANTS DU PAYSAGE
- > AFFIRMER LA PRÉSENCE DE LA NATURE EN VILLE
- > MAITRISER L'ÉVOLUTION DE TISSUS URBAINS PRÉSENTANT DES INTÉRÊTS LOCAUX, ARCHITECTURAUX, PAYSAGERS ET/OU ENVIRONNEMENTAUX
- > REQUALIFIER LES PAYSAGES LE LONG DES PRINCIPALES INFRASTRUCTURES

Accorder ville et nature sur la frange littorale de la Côte Basque

- > S'ADAPTER AUX ÉVOLUTIONS DU TRAIT DE CÔTE FACE AU CHANGEMENT CLIMATIQUE
- > PERMETTRE L'AMÉNAGEMENT RAISONNÉ DU LITTORAL

Reconcilier la ville et le fleuve Adour

- > RECOMPOSER LA VILLE SUR LE FLEUVE
- > ENCADRER LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DE L'ESPACE PORTUAIRE EN TENANT COMPTE DE SON ENVIRONNEMENT

ORIENTATION GÉNÉRALE 2.2

Répondre aux défis de la ville contemporaine

p34

Inscrire le territoire dans la transition énergetique

- > RÉDUIRE LA CONSOMMATION ÉNERGÉTIQUE DES CONSTRUCTIONS
- > FAVORISER LES ÉNERGIES RENOUVELABLES ET OPTIMISER LES RÉSEAUX
- > PERMETTRE LE DÉVELOPPEMENT DE L'ÉCONOMIE CIRCULAIRE

Développer une gestion toujours plus integrée du cycle de l'eau

- > POURSUIVRE L'ACTION EN MATIÈRE D'ASSAINISSEMENT ET DE GESTION DES EAUX PLUVIALES
- > MAITRISER L'EXPOSITION DU TERRITOIRE AUX RISQUES D'INONDATION
- > ECONOMISER LA RESSOURCE EN EAU ET SÉCURISER L'ALIMENTATION EN EAU POTABLE

Agir pour la qualité de l'air, la réduction des pollutions et des nuisances

- > AMÉNAGER EN INTÉGRANT LES ENJEUX DE SANTÉ ENVIRONNEMENTALE
- > DÉVELOPPER L'ÉLECTROMOBILITÉ

Accompagner un projet agricole rapprochant production et consommation locales

- > PRÉSERVER L'AGRICULTURE ET SÉCURISER LE FONCIER AGRICOLE
- > PROMOUVOIR LES CIRCUITS COURTS ET PERMETTRE L'IMPLANTATION D'ACTIVITÉS DE VALORISATION DES PRODUCTIONS LOCALES

Développer la durabilité des activités touristiques et de loisirs

- > CONTRIBUER À LA VIABILITÉ DE L'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE TOURISTIQUE
- > FACILITER L'ACCÈS DE TOUS À LA NATURE À MOINS DE 10 MINUTES EN VÉLO

PLAN DÉTAILLÉ

LE PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLES

AGGLO dynamique Àvivre

QUOTIDIEN

p41

DRIENTATION GÉNÉRALE 3.1

Jouer la carte de la ville mixte, vivante et active



Aménager nos villes et nos quartiers autour de centres vivants

- > ORGANISER LA PROXIMITÉ AUTOUR DES CENTRES VILLES ET DES CŒURS DE QUARTIERS
- > ETOFFER LEUR BOUQUET DE SERVICES
- > AMÉLIORER. DÉVELOPPER ET PACIFIER LEURS ESPACES PUBLICS
- > FACILITER ET SÉCURISER LEUR ACCÈS AUX PIÉTONS ET AUX VÉLOS DEPUIS LEUR ENVIRONNEMENT ÉLARGI
- > RECENTRER LE DÉVELOPPEMENT RÉSIDENTIEL

Renforcer le rayonnement économique et l'intégration des activités économiques dans la ville

- > GARDER LE CAP D'UNE ÉCONOMIE DIVERSIFIÉE EN RÉPONDANT AUX BESOINS VARIÉS DES ENTREPRISES
- > PROMOUVOIR, DANS LES CENTRES VILLES ET LES QUARTIERS HABITÉS, LE DÉVELOPPEMENT D'UNE ÉCONOMIE COMPATIBLE AVEC LES FONCTIONS RÉSIDENTIELLES
- > PRÉSERVER LE MAILLAGE DES SITES D'ACTIVITÉS ET LA PLACE DE L'ÉCONOMIE PRODUCTIVE
- > CONFORTER LE RÔLE DE L'AÉROPORT ET ASSURER LE DÉVELOPPEMENT DE CE GRAND SITE ÉCONOMIQUE
- > INTENSIFIER LA QUALITÉ URBAINE DES ÉQUIPEMENTS ET DES SITES ÉCONOMIQUES

Offrir un cadre plus exigeant au développement commercial

- > RECENTRER LE DÉVELOPPEMENT COMMERCIAL
- > DÉVELOPPER L'INTÉGRATION URBAINE, ENVIRONNEMENTALE ET PAYSAGÈRE DES SITES COMMERCIAUX

Soutenir la ville intelligente

- > SOUTENIR LE DÉVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES NUMÉRIQUES
- > DÉVELOPPER L'EXPÉRIMENTATION ET L'INNOVATION

ORIENTATION GÉNÉRALE 3.2

Faire de l'habitat un levier de cohésion sociale

Orienter la construction vers les logements dont la population a besoin

- > INTENSIFIER LA PRODUCTION DE LOGEMENTS LOCATIFS SOCIAUX
- > SOUTENIR LE DÉVELOPPEMENT DE L'ACCESSION ABORDABLE ET MAITRISÉE
- > DÉVELOPPER DES RÉPONSES ADAPTÉES AUX BESOINS SPÉCIFIQUES
- > FAVORISER LA PRODUCTION DE LOGEMENTS DE TAILLES ET DE TYPOLOGIES ADAPTÉES
- > RÉPARTIR LA PRODUCTION DE FAÇON À CONTRIBUER À L'ÉQUILIBRE INTERGÉNÉRATIONNEL ET SOCIAL À L'ÉCHELLE DE L'AGGLO

Renforcer la qualité résidentielle

- > SOUTENIR L'AMÉLIORATION DU PARC DE LOGEMENTS EXISTANTS
- > PROMOUVOIR LA QUALITÉ DANS CHAQUE NOUVELLE OPÉRATION

MISE EN OEUVRE

Un collectif m ACTION

p53

Tenir les objectifs de réduction de la consommation foncière et de lutte contre l'étalement urbain

Coordonner et mettre en œuvre une politique d'aménagement volontariste

- > DÉVELOPPER UNE POLITIQUE FONCIÈRE CORRÉLÉE AU PROJET D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE
- > RENFORCER L'ACTION PUBLIQUE D'AMÉNAGEMENT

Assurer le suivi de la mise en œuvre du PLUi

PRÉAMBULE

Le cadre juridique du PADD

L'article L151-5 du Code de l'Urbanisme fixe comme suit le cadre du Projet d'aménagement et de développement durables (PADD), qui se doit de définir :

- 1º Les orientations générales des politiques d'aménagement, d'équipement, d'urbanisme, de paysage, de protection des espaces naturels, agricoles et forestiers, et de préservation ou de remise en bon état des continuités écologiques ;
- 2° Les orientations générales concernant l'habitat, les transports et les déplacements, les réseaux d'énergie, le développement des communications numériques, l'équipement commercial, le développement économique et les loisirs, retenues pour l'ensemble de l'établissement public de coopération intercommunale ou de la commune.

Il fixe des objectifs chiffrés de modération de la consommation de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain (...).

Engagé avant l'aboutissement de la réforme territoriale conduisant à la création par fusion de l'Agglomération Pays Basque, le Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUi) de l'Agglomération Côte Basque - Adour est établi à l'échelle de ses cinq communes : Anglet, Bayonne, Biarritz, Bidart et Boucau.

Le présent PADD définit les orientations générales d'aménagement retenues par et pour ce territoire, dénommé « Agglo » dans les pages qui suivent.

Ces orientations mettent en synergie des politiques publiques d'aménagement du territoire, d'économie, d'habitat, de mobilité, d'eau, etc. développées à de multiples échelles. Ainsi, l'Agglo a pris en compte de nombreux documents réglementaires ou d'orientation, précisés ci-après.

En compatibilité avec les grands caps stratégiques fixés par le SCoT de l'agglomération de Bayonne et du sud des Landes et notamment en articulation avec ses orientations socio-économiques et démographiques, le PADD traduit la vision politique, sociale, économique et environnementale de ce territoire pour une quinzaine d'années.

Sans être directement opposable aux tiers, le PADD constitue un cadre de cohérence interne pour le PLUi et plus largement pour la planification urbaine sur le territoire Côte Basque - Adour.

Il fixe, pour toute la durée de vie du PLUi, les orientations et objectifs auxquels sont soumis les autres pièces constitutives du PLUi : Règlement écrit et graphique et Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP), mais aussi les dispositifs de protection des Sites patrimoniaux remarquables.

AUX SOURCES DU PADD

> Le cadre réglementaire

International, européen et national en vigueur associés aux éléments du porté à connaissance de l'Etat, notamment en matière de :

- connaissance des patrimoines et des milieux naturels⁹;
- gestion des risques et des nuisances²;
- · gestion du littoral, loi littoral notamment ;

Zones Natura 2000, Zones Naturelles d'Intérêt Floristique et Faunistique (ZNIEFF)

⁹ Plan de Prévention des Risques Technologiques, Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI) de Bayonne, Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI) de l'Uhabia, qui appelle une actualisation sous pilotage de l'Etat, Stratégie Régionale de Gestion du Trait de Côte (élaborée par le Groupement d'Intérêt Public Littoral Aquitain), Territoire à Risques d'Inondation (TRI)...

 développement durable, de réduction des émissions de gaz à effet de serre, d'atténuation des impacts liés au changement climatique et de croissance verte.

> Les documents cadre régionaux,

tels le Schéma régional de Cohérence Ecologique (SRCE) et le Schéma régional Climat, Air, Energie (SRCAE).

> Les documents stratégiques et les politiques départementales,

notamment en matière de déchets, de carrières ou d'espaces naturels, de mobilité...

> Les grands projets d'équipements d'intérêt général

portés par l'Etat et les collectivités.

Le PLUi est également un outil majeur de mise en œuvre opérationnelle d'un grand nombre d'autres documents locaux de planification ou de programmation. Ainsi, le Projet d'aménagement et de développement durables s'est tout particulièrement attaché à assurer la déclinaison des orientations et objectifs définis notamment par les documents suivants.

> Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT)

de l'agglomération de Bayonne et du sud des Landes, en ce compris le Document d'Aménagement Commercial (DAC).

> Le Schéma Directeur d'Aménagement du Port de Bayonne

> Les Schémas d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE et SAGE)

> Le Projet d'agglomération de l'Agglomération Côte Basque - Adour,

qui constitue le document cadre transversal des politiques publiques de la collectivité.

> Le Programme Local de l'Habitat (PLH) de l'Agglomération

Côte Basque - Adour,

qui fixe les caps de la politique publique locale en matière d'habitat pour la période 2016-2021.

> Le Contrat de Ville de l'Agglomération Côte Basque - Adour,

qui définit la politique de la ville de l'Agglomération, de l'Etat, des collectivités et des partenaires signataires en matière de politique de la ville visant la réinsertion durable dans la ville des quartiers en difficulté.

> Le Plan de Déplacements Urbains (PDU)

du Syndicat des Transports de l'agglomération Côte Basque - Adour, le Plan Climat Energie Territorial (PCET), le Plan Vélo de l'Agglomération Côte Basque - Adour et la Carte du Bruit qui constituent les documents supports de la politique publique du territoire en matière mobilité et de réduction des émissions de Gaz à effet de Serre (GES).

> Et enfin plusieurs documents stratégiques élaborés par l'Agglo

pour définir, planifier et présenter ses politiques publiques en matière de développement économique, d'enseignement supérieur et de recherche, d'eau, d'énergie, de gestion du trait de côte.

PRÉAMBULE

Enjeux saillants du territoire

En sus de s'appuyer sur les documents précités, le Projet d'Aménagement et de Développement Durables se fonde sur un examen de ce qui fait la force et de ce qui interroge notre territoire et son évolution. Objectif, ce « diagnostic » met plus particulièrement en évidence les atouts, les défis et les enjeux suivants:

QUELQUES-UNS DE NOS PRINCIPAUX ATOUTS

 126 000 habitants permanents, au centre de la deuxième aire urbaine de la nouvelle-Aquitaine (291 000 habitants).

- Un territoire de confluences, à la fois littoral et estuarien, s'étendant sur près de 80 km² et riche d'encore 30 km² d'espaces agricoles, naturels et forestiers.
- Une mosaïque de patrimoines urbains, paysagers et naturels, riches et diversifiés.
- Un capital-image des plus favorables.
- 5 villes et des quartiers aux identités tranchées, composant un ensemble urbain singulier, organisé autour non pas d'un seul mais de plusieurs centres de gravité.
- Un concentré d'équipements
 (ports, aéroport, hôpital, universités...), de services (commerces...), d'entreprises et d'emplois au cœur
 même de la ville, qui rayonnent largement sur un bassin de vie en plein développement (Pays basque
 et Sud-Landes) et bénéficiant d'un positionnement stratégique (axe européen, liens transfrontaliers...).
- Une offre touristique et de loisirs de tout premier plan.
- Des ambitions et des actes pour le développement des modes alternatifs à l'automobile (Tram'Bus...), pour un accès facilité au logement (politique de l'habitat...), pour les économies productives innovantes (technopoles, formations supérieures...), pour la prévention des risques (Schéma directeur de gestion des eaux pluviales...), etc.
- Depuis 2014, un cadre commun (SCoT) pour un développement coordonné à l'échelle du bassin de vie.

QUELQUES-UNS DES PRINCIPAUX DÉFIS À RELEVER

- Jamais autant de logements n'avaient été construits... mais sans toujours répondre à la réalité des besoins locaux (taille et prix inadaptés...), ni toujours «au mieux» pour les résidents (exposition aux nuisances, vis-à-vis...), le voisinage et l'environnement (banalisation des cadres de vie...), ni toujours « aux bons endroits » (loin des services...).
- Un vieillissement marqué de la population, mais des quartiers parfois peu adaptés au maintien de l'autonomie des aînés (accès malaisé aux services...).



- Une difficulté à fixer les jeunes, familles et ménages à revenus intermédiaires et modestes, notamment du fait de l'hyper-sélectivité du marché du logement.
- Un déséquilibre intergénérationnel et social croissant, qui interroge le « vivre ensemble » et qui pourrait, à terme, fragiliser l'offre d'équipements (écoles...).
- L'essor démographique s'opère à plus de 75% en dehors de l'ACBA. Cette « périurbanisation » induit chaque jour d'importants déplacements entre territoires.
- Une dépendance record à la voiture dont les effets se font ressentir (congestion...) et qui dégrade le bilan écologique de l'agglomération (émissions de gaz à effet de serre / polluants ; consommation d'énergie...).
- Des populations exposées aux pollutions et nuisances (bruit...), notamment aux abords de grands routiers qui traversent et « fracturent » des quartiers.
- Pour les entreprises, un accès difficile au foncier / à l'immobilier ; des sites économiques sous pression des marchés de l'immobilier commercial et résidentiel, au détriment de l'économie productive.
- Une nature sous pression (réduction des espaces agricoles, naturels, forestiers...), en frange comme au cœur de l'agglomération. De l'ordre de 400 ha de zones AU dans les PLU, susceptibles d'être urbanisées.
- Un territoire exposé aux éléments naturels (ruissellement, inondation, érosion...) ainsi qu'à des risques technologiques.
- · Un territoire dont la population et la fréquentation évoluent fortement au gré des saisons (été)...

ET DONC CE QUI SE JOUE, CE QUI PEUT SE GAGNER OU SE PERDRE, À TRAVERS LE PLUI

- Un développement plus coordonné, à l'échelle communautaire (se doter d'un premier cadre commun) comme à celle du bassin de vie (mise en œuvre le SCoT).
- Un développement plus respectueux de la diversité des villes et quartiers, par la définition de règles adaptées et l'accompagnement des projets.
- L'équilibre intergénérationnel et social du territoire, notamment en facilitant l'accès au logement des jeunes, des familles et des ménages à revenus intermédiaires et modestes.
- Le développement d'un urbanisme « à taille humaine », facilitant la ville à tous les âges de la vie, notamment en localisant chaque élément (habitat, services, équipements...) « au bon endroit ».
- Une maîtrise accrue de la mobilité en limitant les besoins de se déplacer, favorisant le recours aux modes alternatifs à la voiture et coordonnant le développement urbain avec celui de l'offre de transports en commun (Tram'Bus...) ainsi qu'avec les territoires voisins.
- Le maintien et l'essor d'une économie diversifiée, notamment en confortant l'inscription de l'économie dans la ville, en ménageant des espaces pour l'économie productive, en soutenant les filières d'excellence...
- Le ménagement des espaces agricoles, naturels et forestiers, en contenant l'extension de la ville (réajuster les enveloppes urbanisables...) ainsi qu'en privilégiant son renouvellement (optimiser l'usage des sols...).
- La consolidation et la valorisation de la « trame verte, bleue » (espaces naturels et cours d'eau) et paysagère.
- · L'intégration du cycle de l'eau et l'anticipation des risques et des effets du changement climatique.
- Un fonctionnement ainsi qu'un développement urbain plus sobres (énergie...).
- Une limitation de l'exposition des populations aux nuisances et pollutions...

UNE AMBITION PARTAGÉE

La **qualité de ville** pour une meilleure **qualité de vie**

Au cours des dernières années, l'Agglo Côte Basque - Adour a traversé un épisode de construction immobilière sans précédent, qui a trop largement méconnu les équilibres et les besoins locaux, qui a mis à mal et banalisé les cadres de vie et les paysages, tout en excluant du territoire jusqu'à ses propres enfants.

Il importe aujourd'hui de promouvoir une nouvelle dynamique de développement pour notre Agglo, unie dans le fait urbain, riche de sa diversité, cœur de chauffe d'un ensemble territorial bien plus vaste.

Le développement que souhaite désormais l'Agglo pour son territoire est ambitieux : il vise la haute qualité de ville pour mieux préserver notre qualité de vie. L'Agglo fait le choix de réunir ses forces pour mieux prendre en main son avenir en fixant, au travers le PLUi, un premier cadre commun. Un cadre exigeant, indispensable pour assumer nos fonctions métropolitaines sans obérer notre présent et l'avenir des générations futures. Un cadre soucieux à la fois :

- de plus de cohérence, de solidarité et de mixité, à son échelle comme à celle du bassin de vie élargi, en privilégiant un urbanisme rénové, jouant l'articulation avec les transports collectifs et les modes doux ;
- d'une meilleure attention aux situations locales, à l'échelle des cinq villes comme à celle de leurs quartiers, en s'attachant notamment aux paysages, aux patrimoines, grands ou petits, à tout ce qui fait la qualité de notre cadre de vie ;
- d'un engagement environnemental renforcé en faveur de la transition écologique et énergétique ainsi que pour un développement plus économe en ressources et favorable à la santé de tous.

A l'articulation de l'ensemble de ces attendus, l'Agglo affiche sa très forte volonté de limiter l'artificialisation des espaces agricoles, naturels et forestiers.

Planifier ensemble l'avenir de l'Agglo, c'est l'occasion de faire converger nos visions et points de vue, de fixer nos priorités pour répondre aux besoins et faciliter la vie de nos habitants, de nos entreprises, des actifs venant travailler sur notre territoire, de nos visiteurs...

L'ambition poursuivie par ce PADD n'est pas de faire plus, mais de faire mieux. Mieux pour se loger quelques soient ses moyens ; se déplacer en privilégiant d'autres modes que la voiture en solo ; accéder à l'emploi mais aussi à la formation ; faire ses courses au quotidien comme pour la semaine ; trouver des équipements et des services adaptés à son âge, à ses besoins, à ses goûts ; bénéficier des espaces naturels ou de récréation ; partager des moments de convivialité dans des espaces publics de qualité...

La mise en œuvre de ces ambitions au service du projet commun suppose l'affirmation de caps et d'orientations majeures pour l'aménagement et le développement durables de ce territoire. Objets du présent PADD, ils aiguilleront les choix, dans la durée, afin de promouvoir :

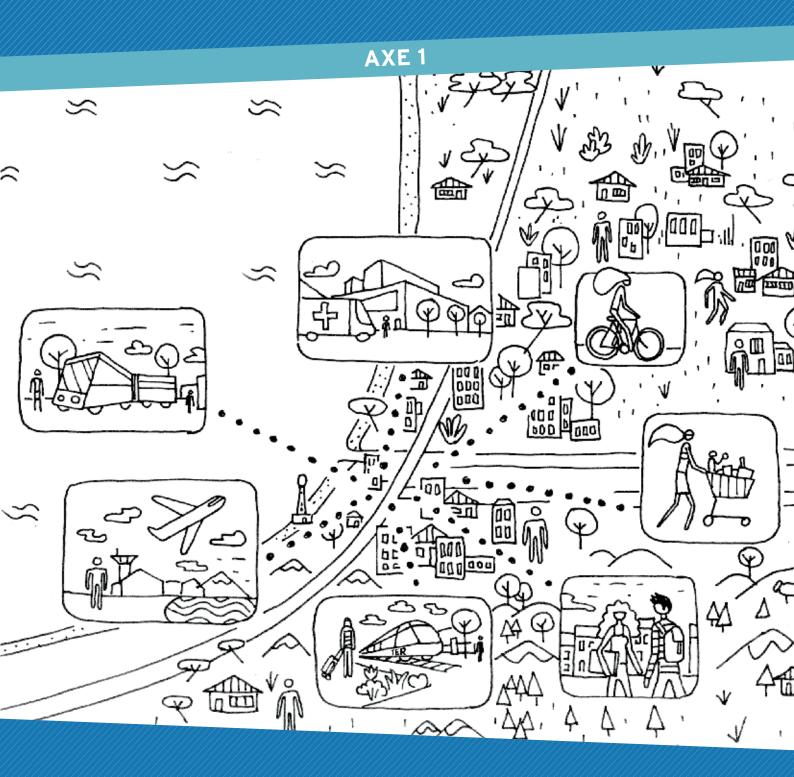


Tout projet ambitieux se donne les moyens d'évaluer sa mise en œuvre au fil du temps, tant il convient de reconnaitre la grande complexité des phénomènes à l'œuvre en matière d'urbanisme et d'aménagement. L'Agglo a d'ores et déjà identifié des leviers d'action à mettre en œuvre : normes en faveur du logement locatif social, objectifs chiffrés de réduction des zones à urbaniser, action foncière, action publique d'aménagement... Pourtant, la volonté publique régulatrice pourra se heurter à d'autres limites qu'il importera d'identifier pour tenter de les dépasser. Tel est l'objet de la dernière partie du PADD :

MISE EN OEUVRE

UN COMBETT FOR ACTION

Cue AGGT-O Caunnante, OUI S'AFFIRME





ORIENTATION GÉNÉRALE 1.7

Assumer notre rôle et apporter notre contribution à la dynamique métropolitaine

Conforter nos atouts pour structurer le cœur d'un territoire en mutation

L'Agglo se positionne comme le **premier centre urbain** en façade littorale au sud de la Nouvelle-Aquitaine, lui donnant à cette échelle une **responsabilité en matière de développement économique et démographique**, mais également à l'échelle du Pays Basque et du sud des Landes pour lesquelles elle concentre les **fonctions capitales**, notamment en matière de **grands équipements et de services** à la population.

Les fonctions de décision, la situation au carrefour des grands réseaux de communication et d'échange, le caractère innovant et l'expertise de la recherche ou encore l'image de marque s'affirment également comme des marqueurs du rayonnement et de l'ambition de ce territoire, à son échelle et plus largement à l'échelle du Pays Basque et du sud des Landes. Ainsi, la présence d'infrastructures de transport , de structures d'enseignement supérieur et de recherche, d'espaces économiques technopolitains entrent en synergie avec les grands équipements de service à la population et caractérisent les **qualités métropolitaines** de notre territoire, en lien avec les autres territoires limitrophes et environnants.

RENFORCER ÉQUIPEMENTS ET FONCTIONS MÉTROPOLITAINES

Afin de **renforcer son attractivité régionale et internationale**, l'Agglo souhaite valoriser un de ses atouts maîtres, qui réside dans **l'importance et la diversité de ses équipements et fonctions métropolitaines**.

Pour l'essentiel, les équipements structurants sont localisés dans les centres villes ou leur environnement proche, où ils contribuent à l'animation et à la vitalité des centres villes. Constatant que leur redéploiement à distance des centres villes a parfois mis à mal ces derniers, il est désormais décidé de **localiser préférentiellement les grands équipements dans les centres villes** et leur environnement proche voire dans le noyau métropolitain.

C'est notamment le cas des grands sites d'**enseignement supérieur**, qui contribuent à l'animation des centres villes d'Anglet, de Bayonne et de Biarritz, tout en apportant des réponses aux aspirations des étudiants en matière de modes de vie et de déplacements.

Pourleport, desorientations spécifiques sont notamment définies à l'axe 2 du présent PADD

. S'agissant de l'aéroport, de sorientations spécifiques sont not amment définies à l'axe 3 du présent PADD. Par ailleurs, l'inscription dans la ville du **port** et de l'**aéroport** doit être recherchée afin de pérenniser leur rôle de « supports » pour l'économie tout en veillant à maîtriser leurs nuisances sur l'environnement

Formation, santé, culture, sports, commerce, loisirs, etc.

Gares grande vitesse, aéroport, port, télécommunications...



PRENDRE APPUI SUR LES CENTRES VILLES DU NOYAU MÉTROPOLITAIN

> Centres villes de Bayonne et de Biarritz

L'histoire livre à la modernité deux centres villes de grand rayonnement, Bayonne et Biarritz, aux identités patrimoniales bien tranchées. Ces centres villes offrent une grande diversité de fonctions, qui justifie leur attractivité . Mêlant leurs qualités patrimoniales à ces fonctions métropolitaines, ces deux centres constituent des **destinations touristiques et de loisirs majeures**, de niveau international pour Biarritz; Bayonne développant son identité patrimoniale de ville d'art et d'histoire.

Ces centres villes sont l'objet d'attentions toutes particulières, visant à :

- conforter leurs fonctions résidentielles, en s'attachant notamment à la requalification de l'habitat dégradé et en restant attentif aux besoins de leurs résidents en matière de proximité : équipements, commerces de proximité, stationnements résidents, etc. Pour Bayonne, cette orientation est abondée par le projet d'extension du centre-ville sur les rives de l'Adour, projet qui s'attachera également à respecter l'orientation ci-dessous, sans pour autant renoncer à la création architecturale ;
- protéger et valoriser leurs identités et leurs patrimoines ;
- préserver leurs diversités et leurs dynamiques économiques, notamment en matière de commerce. Ainsi, les fonctions commerciales de ces centres villes sont prioritaires et doivent être préservées et renforcées, par exemple en favorisant leur renouvellement, leur modernisation et leur diversification;
- améliorer la qualité des espaces publics au bénéfice des circulations douces ;
- organiser leur accès depuis l'ensemble du territoire, en donnant la priorité aux transports en commun.

> Cœur de ville d'Anglet

En position centrale entre Biarritz et Bayonne, le cœur de ville d'Anglet est identifié comme **une centralité urbaine métropolitaine en devenir.**

Il est adossé notamment :

- à ses grands équipements culturels et de formation ;
- au déploiement de sa vocation universitaire et technopolitaine ;
- à l'inscription urbaine de la RD810 et du Tram'Bus ;
- à son développement dans l'épaisseur, au-delà des abords de la RD810 ;
- à la mise en réseau de ses parcs et jardins ouverts au public, possibles supports de mobilités douces;
- à l'intégration de ses différents espaces commerciaux.

CONFORTER LES SITES ÉCONOMIQUES DE LA TECHNOPOLE CÔTE BASQUE

A travers la **création et le développement de sites technopolitains** dédiés à des filières économiques d'excellence couplées à des fonctions de recherche et développement, l'Agglo affirme son ambition et son orientation en faveur de la **diversité des moteurs économiques** de son territoire.

Désormais réunies sous le **label « Technopole Côte basque »** et dotées de **pépinières d'entreprises ou d'incubateurs**, les technopoles se positionnent comme des lieux de créativité et d'innovation, tant au niveau des activités⁹, que dans le cadre de leur aménagement, attentif à répondre au mieux aux enjeux du développement durable.

Les technopoles jouent un rôle déterminant dans l'essor économique du territoire en offrant les capacités d'accueil nécessaires aux activités stratégiques à forte valeur ajoutée, ce qui implique d'envisager les réserves foncières nécessaires à leur développement.

L'économietechnopolitaines' appuien otamment sur les sites suivants :

- Izarbel à Bidart, dédiée aux industries du numérique ;
- TechnocitéàBayonnespécialisédanslesdomainesdel'aéronautique, de la défense et des systèmes embarqués ;
- Arkinova à Anglet, campus voué à l'éco-construction;
- OceanStartàBiarritz,technopoleendevenirorientéesurl'économie de la mer.

[•] Rue commerçantes, nombreux équipements culturels et sportifs, université et sites de formation, important niveau de services à la population et aux entreprises (notamment à Bayonne), etc.

Economie, R&D, enseignement...



ENCADRER ET MIEUX INTÉGRER LES ZONES COMMERCIALES DE RAYONNEMENT MÉTROPOLITAIN



En matière d'attractivité commerciale de très large influence, l'Agglo identifie deux zones d'aménagement commercial.

Il convient de renforcer l'intégration urbaine de ces deux zones, en valorisant leur localisation pour en faire de véritables opportunités, permettant de jouer pleinement la carte de :

- la multi-modalité: desserte par les transports collectifs, confort des chalands par l'aménagement de continuités piétonnes ou cyclables, la mutualisation du stationnement, etc.;
- la compacité : rationalisation de l'usage du foncier au sein de périmètres commerciaux strictement délimités afin notamment de préserver la vitalité des centres villes ;
- la qualité urbaine, paysagère et environnementale (performance énergétique, végétalisation, gestion des eaux pluviales....).

DÉVELOPPER LES COOPÉRATIONS TERRITORIALES À DIFFÉRENTES ÉCHELLES

Parce que le territoire Côte basque - Adour *n'est pas une île*, son aménagement et son développement nécessitent d'être envisagés **en relation avec les territoires voisins**, aux bonnes échelles de réflexion et d'action, du niveau régional - Nouvelle-Aquitaine, échelles de coopération transfrontalière, échelle départementale... - comme au niveau plus local du bassin de vie élargi - Pays Basque, sud des Landes.

Dans cet esprit, à l'horizon du 1^{er} janvier 2017, il apparaît souhaitable que le projet du territoire Côte Basque - Adour, notamment exprimé dans le présent PADD, trouve à s'inscrire dans le projet de territoire de l'Agglomération Pays Basque.

Il appartiendra cependant à l'Agglomération Pays Basque de préciser ses orientations en matière d'aménagement du territoire et de développer les politiques publiques à même de répondre à ses enjeux. Dans l'élaboration du présent PADD, l'Agglo s'est d'ores et déjà appuyée sur un grand nombre de sujets qui font et pourront faire l'objet d'interfaces à développer à l'échelle du Pays Basque et du sud des Landes notamment dans le cadre du SCoT – pour le développement plus soutenable de l'ensemble de ce territoire, en matière de mobilité, de ressources en eau, de formation, d'accueil résidentiel, de développement économique, de continuités écologiques, de tourisme, d'énergie.

Organiser la ville des villes, multipolaire et plus facile à vivre

L'Agglo Côte Basque - Adour fonctionne comme une ville à part entière, avec **plus de 1 500 habitants/km²**, **un territoire urbanisé au 2/3 de manière presqu'entièrement continue**, une forte intensité de fonctions économiques et d'équipements, un fonctionnement radioconcentrique de ses infrastructures de transport, des identités de quartier, des espaces publics et naturels aménagés...

Ce qui fait ici singularité – ce qui nous distingue et que l'on souhaite préserver – est l'exceptionnelle densité et imbrication des fonctions urbaines et des aménités sur un territoire d'à peine 15 km du nord au sud. Les notions classiques de centre et de périphérie ne parviennent pas ici à rendre compte de la réalité de cette ville des courtes distances, où tout est à portée de main : un centre commercial de périphérie en hyper centre, un aéroport et un port dans la ville, deux centres villes commerciaux de très grand rayonnement, des cœurs de quartiers vivants offrant aux habitants le sentiment de vivre au village, l'océan et la nature à proximité pour tous, l'université mais aussi des usines dans la ville, etc.

Cette structuration urbaine présente des avantages considérables dans l'optique d'un aménagement et d'un développement plus durables de ce territoire : son maintien et son renforcement par la mise en synergie de ses différentes composantes sont donc essentiels.

Mais, elle présente également des faiblesses. En effet, notre Agglo est bien trop dépendante de la voiture individuelle, la qualité de son cadre de vie est menacée et certains besoins de sa population restent en souffrance en matière de logement, de formation, d'emplois, quand des exigences nouvelles se font jour entre changement climatique et transition énergétique...



ARTICULER TOUTES LES COMPOSANTES D'UNE VILLE MIXTE AU SERVICE DE TOUS SES USAGERS

En s'appuyant sur la ville déjà constituée et en structurant les développements à venir, l'Agglo dessine une organisation urbaine qui repose sur l'articulation – de l'échelle de la proximité à celle du grand territoire – de trois armatures.

Ces armatures, dont les objectifs sont largement précisés tout au long du PADD, sont les suivantes :

> La mobilité

Connecte l'Agglo « au global comme au local » et assure donc le bon fonctionnement économique et social du territoire, en maillant les fonctions de grand rayonnement et de proximité (cf. axe 1). Organisée pour permettre une importante évolution des mobilités vers les alternatives à la voiture en solo, l'armature de la mobilité est un pilier déterminant de la durabilité du nouveau modèle de développement de l'Agglo.

> Le «socle» des cadres de vie

Est formé par l'ensemble des richesses patrimoniales du territoire (cf. axe 2), dont il s'agit d'assurer la mise en valeur, en articulant tradition et modernité, protection et valorisation. L'un de ses enjeux majeurs consiste à établir les conditions d'un nouveau pacte entre la ville et la nature, en tenant compte des changements climatiques. Largement structuré autour de la trame verte et bleue et des patrimoines culturels, il offre en outre les respirations nécessaires à la viabilité de l'armature de la proximité.

> La proximité

Constitue l'une des échelles privilégiées par le nouveau modèle de développement de l'Agglo (cf. axe 3). Elle rend possible ses engagements en faveur de la réduction de la consommation foncière et de lutte contre l'étalement urbain. En dessinant la géographie prioritaire d'intensification de la ville sur elle-même, adossée aux centres villes et aux cœurs de quartier, elle vise à améliorer la vie quotidienne de chacun. Assortie d'engagements forts en matière de logements et de mixité[®], elle permet de rapprocher l'habitant des services, des commerces, des emplois, pour limiter les distances et contribuer au bien-vivre ensemble. L'orientation générale en faveur de la proximité est également l'occasion de conforter et de développer la place de l'économie dans la ville, mais aussi d'en diversifier les moteurs. Il importe en effet à l'avenir de renforcer encore les liens entre économie et territoire, pour favoriser une croissance plus verte[®]. Le maintien d'activités et d'actifs sur le territoire très urbanisé de l'Agglo est par ailleurs mis au service de la préservation de son équilibre social et générationnel, sans omettre de prendre part au développement équilibré du grand bassin de vie.



Ces schémas sont présentés avec leurs légendes :

- page 19 pour la mobilité ;
- page 27 pour le socle des cadres de vie ;
- page 43 pour la proximité

COORDONNER OFFRE D'ÉQUIPEMENTS ET DÉVELOPPEMENT URBAIN

Pour être qualitative et durable, la dynamique de développement de l'Agglo doit être raisonnée et ajustée au regard des capacités d'accueil du territoire, de ses équipements et infrastructures et des potentialités d'intensification, d'optimisation et d'adaptation desdites infrastructures.

- Sociale, urbaine et économique
- o Limitation des distances parcourues pour accéder à l'emploi, mais aussi circuits courts, économie circulaire, etc.
- 🕲 Energie, eau potable, assainissement, voiries, liaisons douces, espaces publics, télécom, collecte des déchets, transport en commun, etc.



ORIENTATION GÉNÉRALE 1.2

Mettre la mobilité durable au cœur du système urbain

L'armature de la mobilité est la pierre angulaire du nouveau système urbain voulu par l'Agglo, articulant la ville des flux à la ville des proximités. A l'enjeu social de la mobilité, à l'enjeu environnemental de la réduction des déplacements motorisés individuels, à l'enjeu d'une économie locale mais aussi mondialisée, s'ajoute l'enjeu de la performance des réseaux pour le bon fonctionnement d'un espace urbain très contraint. C'est ainsi que la durabilité même de l'ensemble de l'organisation urbaine repose sur une importante évolution des pratiques de déplacement sur le territoire :

- pour les habitants des cinq villes comme pour ceux du bassin de vie et pour les visiteurs ;
- à toutes les échelles et pour tous les besoins de mobilité : du quartier au grand territoire, du quotidien à l'exceptionnel...

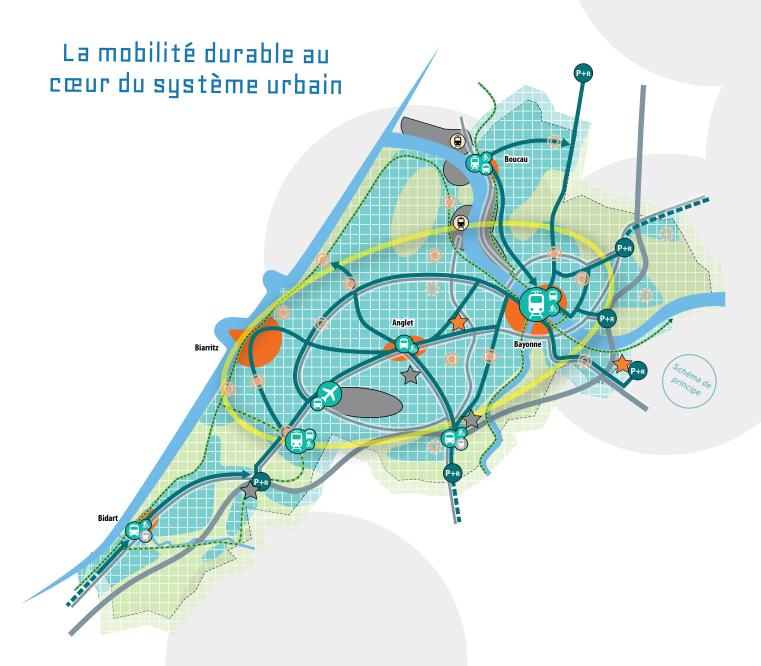
Dans le cadre de la politique d'aménagement et d'urbanisme, trois orientations générales permettent d'accompagner et de mettre en œuvre l'évolution des pratiques de déplacement, pour ne plus les subir, et bâtir un nouveau modèle de mobilité :

- **1. Développer toutes les alternatives aux déplacements automobiles**, ce qui implique notamment de repenser l'aménagement de l'espace public et renforcer les équipements ad hoc : offres de transports collectifs, réseaux de circulations piétonnes et cyclistes, politiques adaptées de stationnement...
- 2. Optimiser les liens entre développement urbain et transports, en privilégiant l'intensification urbaine autour du maillage structurant de transports collectifs, afin de mettre à disposition des nouveaux résidents des offres de transports diversifiées et performantes au plus près des logements et dès leur livraison;
- 3. Encadrer la circulation des véhicules légers comme des poids lourds.

Garantir une meilleure cohérence entre projets urbains et mobilité

L'objectif d'une mise en cohérence entre l'aménagement urbain et le système de transport, en privilégiant un **urbanisme rationnel** et non l'étalement urbain, est un élément central de l'ensemble du Projet urbain du territoire. Dans un contexte de raréfaction de la ressource foncière, de limitation de la consommation des espaces naturels et agricoles et de nécessaire atténuation du changement climatique, les secteurs les mieux desservis et les mieux équipés constituent les lieux privilégiés de développement de la ville.

Si le réseau structurant de transport collectif constitue un espace préférentiel d'intensification urbaine, il n'est pas souhaitable de promouvoir un aménagement linéaire des axes routiers qui supportent des transports ; un tel aménagement ne permettant pas de conforter l'orientation générale de renforcement et de revitalisation des centres villes et des cœurs de quartier.



Compléter la desserte en transports en commun

- Maillage structurant
- Continuités hors du territoire
- Maillage plus fin

Organiser l'intermodalité aux portes de l'Agglo

Parcs relais, intermodalité voitures/transports en commun

Aménager des pôles multimodaux dans la ville

- Gares existantes
- Haltes ferroviaires à l'étude
- Aérogare
- Transports en commun (bus, cars...)
- 🕚 Vélo

Développer les mobilités douces et actives

- ---- Véloroute
- Maillage cyclable

Aménager les grands itinéraires routiers en fonctions de leurs contextes urbains

- Desserte routière et autoroutière du territoire et des grands sites métropolitains
- Centres villes du noyau métropolitain
- ☆ Sites technopolitains
- Grands équipements de transport : Aéroport, port et port embranché rail
- **Z**ones commerciales de grand rayonnement
- Maillage de proximité



afin que le développement urbain se réalise prioritairement dans l'enveloppe urbaine existante tout en optimisant l'offre de transports collectifs. Dans le même objectif, les projets d'envergures et les fonctions métropolitaines sont prioritairement implantés dans le noyau métropolitain.

Un certain nombre de sites sont d'ores et déjà identifiés ou étudiés :



RÉAMÉNAGEMENTS LE LONG DU TRAM'BUS

Le long de l'itinéraire des lignes de Tram'Bus, l'espace public permettra de placer les mobilités au cœur du quotidien, en y intégrant les lieux d'échanges entre le Tram'Bus et les autres modes de transport : autres réseaux de transports collectifs et modes actifs .

C'est ainsi que se dégagent des secteurs d'enjeux articulant renouvellement urbain et mobilité,

L'Agglo inscrit les tissus urbains situés aux abords de ces deux lignes dans une perspective d'intensification et de renouvellement urbains ; dans une approche par séquence, notamment le long de la RD 810, adaptée aux contextes urbains et préservant des coupures et respirations.

EXTENSION DU CENTRE-VILLE DE BAYONNE EN LIEN AVEC L'AMÉNAGEMENT DU PÔLE D'ÉCHANGE MULTIMODAL MAJEUR DE LA GARE DE BAYONNE

Le centre-ville de Bayonne, de part et d'autre du Pont Saint-Esprit, est le point de confluence de l'ensemble du réseau de transports collectifs du territoire. Les projets de renouvellement urbain des rives d'Adour, véritables extensions de son centre-ville, valoriseront ce positionnement (cf. axe 2).

AMÉNAGEMENT DES QUARTIERS NÉGRESSE-IRATY ET SUTAR

L'amélioration du fonctionnement de ces entrées sud de l'Agglo accompagne le renouvellement urbain du quartier Négresse-Iraty et le développement du quartier Sutar. Il conduit à remailler cet ensemble aujourd'hui fragmenté via un nouveau franchissement sur les voies ferrées. Ce dernier permettra d'améliorer les relations entres les quartiers de l'Agglo, contribuant à désenclaver le quartier de Sutar.

RECOMPOSITIONS URBAINES DE L'AXE STRUCTURANT QUE REPRÉSENTE LA **RD810**

Afin de lutter contre une urbanisation continue de la RD 810 conduisant à une perte de qualité, séquences plusieurs recompositions urbaines ou paysagères et d'aménagement des espaces publics sont étudiées.



Les secteurs envisagés sont les suivants :

- 1. secteur Boucau, en lien avec la commune riveraine de Tarnos;
- 2. secteur du quartier Matras-RD810;
 - entre les secteurs 1 et 2 est maintenue une coupure d'urbanisation;
- 3. secteur du Centre-ville de Bayonne (rive droite et rive gauche);
- 4. secteurs compris entre les centres villes de Bayonne et d'Anglet;
- 5. secteur du centre-ville d'Anglet;
- 6. secteurs du centre-ville d'Anglet au quartier de la Négresse, comprenant notamment les abords de l'aéroport;
- 7. secteur du quartier de la Négresse et de la gare de Biarritz;
- 8. secteur s'étendant de Barroilhet au centre-ville de Bidart;
 - entre les secteurs 7 et 8 est préservée un ezon ede modération urbaine ouvrant notamment des vues sur des éléments majeurs de la trame verte et bleue;
- 9. secteur du centre-ville de Bidart.

RÉAMÉNAGEMENTS URBAINS SUR LE FIL DU BOULEVARD DU BAB

Les réaménagements, qui visent à réduire la vitesse en ménageant la fluidité du trafic, impliquent d'organiser les traversées de l'axe et de renforcer les fonctions urbaines de proximité, de manière ponctuelle et régulière, à l'image d'un collier de perles.

Renforcer le maillage des offres alternatives à la voiture individuelle

COMPLÉTER LA DESSERTE EN TRANSPORTS EN COMMUN FERROVIAIRES ET ROUTIERS

Le déploiement de la politique globale des transports s'appuie sur **l'amélioration des performances des transports collectifs**. Pour ce faire, en articulation **avec l'offre ferrée et les offres interurbaines**, l'offre urbaine est restructurée afin de connecter entre eux les principales composantes de l'armature urbaine et économique.

Le maillage structurant permet de :

- relier les principaux générateurs de flux du noyau métropolitain entre Bayonne et Biarritz, en intégrant les grands équipements et fonctions métropolitaines;
- constituer un accès en transports collectifs depuis chacune des principales portes d'entrée de l'Agglo;
- Mailler entre eux les centres villes et les cœurs de quartiers.
- Un maillage plus fin irrigue la ville constituée vers le réseau structurant et vers les espaces de centralités les plus proches, centres villes et cœurs de quartiers.



Dans ce cadre, les deux lignes du tram'bus connectent :

- les quartiers de la rive droite de Bayonne, et notamment les quartiers prioritaires de la politique de la ville, aux centres villes de Bayonne, d'Anglet et de Biarritzainsi qu'à la zone commerciale de très grand rayonnement de BAB2;
- la porte nord de l'Agglo, à hauteur du centre-ville de Tarnos, à la porte sud de l'Agglo
 –portedu Pays Basque intérieur en irriguant le centre-ville de Bayonne et le quartier
 de Marracq, qui concentre un grand nombre de fonctions métropolitaines (hôpital
 enseignement, équipements sportifs...).

Unetroisième ligne est envisagée à moyen long termes afin de connecter l'entrée est de l'Agglo – et la zone commerciale de très grand rayonnement d'Ametzondo – à la porte sud-ouest de l'Agglo (échangeur de Biarritz sur l'A63 et site technopolitain d'Izarbel), et passant par les centres villes de Bayonne et d'Anglet, tout en des servant l'aéroport et l gare de Biarritz.

DÉVELOPPER LES MOBILITÉS DOUCES ET ACTIVES

L'Agglo porte une forte ambition en faveur des mobilités douces et actives : **vélo et marche à pied.** Pour ce faire, elle fixe les objectifs suivants :

- l'aménagement d'itinéraires cyclables continus et sécurisés, permettant de traverser l'Agglo de part en part, de rejoindre les différentes centralités du territoire et de faciliter le recours au vélo dans les déplacements domicile/travail, etc. L'aménagement des itinéraires cyclables à des fins de loisirs apporte des éléments de réponse qu'il convient néanmoins de compléter au niveau des itinéraires, mais aussi en prenant en compte les besoins spécifiques des modes actifs: stationnement vélos, signalétique...
- le développement de secteurs de circulation apaisée, notamment en lien avec les centralités (centres villes et cœurs de quartiers présentés dans l'axe 3). L'amélioration des espaces publics dans les centres villes, dans les cœurs de quartiers et au niveau des opérations d'aménagement apportera une contribution significative.
- il convient de plus de préserver et compléter un réseau de chemins, de sentiers ou encore de venelles, itinéraires piétons ou cyclables dissociés des axes de circulation automobiles et empruntables au quotidien. Ces chemins offrent des alternatives pour la desserte des cœurs de quartiers et des centres villes, notamment pour un accès apaisé et sécurisé aux équipements et pour rejoindre les espaces naturels.



METTRE LE NUMÉRIQUE AU SERVICE D'UNE MOBILITÉ INTELLIGENTE

Il s'agit de développer les outils de connaissances des mobilités individuelles afin d'améliorer les réponses publiques et collectives de transport, notamment en vue de l'optimisation et/ou de la mutualisation des infrastructures (mutualisation du stationnement, organisation des usages dans l'espace public, etc.) et de faciliter l'intermodalité.



Mettre en place les conditions de l'intermodalité

En lien avec l'armature des transports en commun (ferrés, interurbains et urbains), les réseaux viaire et cyclable structurants, il convient de **multiplier les lieux de l'intermodalité** pour favoriser le report modal de la voiture vers d'autres modes de transports, mais aussi pour améliorer les interconnexions entre les différents transports en commun et les complémentarités avec les modes doux.

ORGANISER L'INTERMODALITÉ AUX PORTES D'ENTRÉE DE L'AGGLO

Il est ainsi prévu de développer une **offre de parcs-relais** à proximité et à l'extrémité des lignes de transport en commun du réseau structurant, en articulation avec les différentes connexions routières et autoroutières du territoire. L'aménagement des pôles multimodaux est également l'occasion de développer de nouveaux services de mobilité.

AMÉNAGER DES PÔLES MULTIMODAUX DANS LA VILLE ET RENFORCER LA PLACE DES GARES

> Gares et aérogare

Les gares du territoire (gares de Boucau, Bayonne et Biarritz), points d'arrêt de l'offre ferrée actuelle, font partie intégrante du réseau de transport. A ce titre, elles font l'objet d'aménagement en vue d'y favoriser l'intermodalité : desserte par l'offre urbaine structurante, par les offres interurbaines, offre de stationnement automobile, offre de stationnement vélo, développement de nouveaux services de mobilité...

Eu égard à son rôle central au sein de l'étoile ferroviaire, mais aussi comme point nodal des offres urbaines et interurbaines, la gare de Bayonne fait l'objet d'un projet spécifique.

De nouveaux sites devront faire l'objet de réflexions en vue d'éventuelles ouvertures de haltes ferroviaires, dans le cadre du renforcement de l'offre ferrée entre Dax et l'Espagne[®].

L'Agglo prévoit de mieux intégrer la desserte de l'aérogare dans les réseaux de transports collectifs locaux, à l'échelle de son territoire, mais aussi à l'échelle du territoire de rayonnement de l'équipement. L'intermodalité avion/bus/cars sera ainsi recherchée.



> Les poches de stationnement, l'intermodalité dans la ville

Enfin, une offre de **petits pôles d'échanges multimodaux**, poches de stationnements multimodes..., en situation intra-urbaine complète le dispositif, afin de favoriser notamment :

- · la multi-modalité voiture/bus au sein même de l'Agglo ;
- le report en situation arrière littorale des fonctions de stationnement actuellement localisées en bord de mer;
- le stationnement aux portes des centres villes ou des cœurs de quartier, permettant ainsi d'apaiser les espaces publics de ces centralités...

METTRE EN ŒUVRE UNE POLITIQUE DE STATIONNEMENT COHÉRENTE

L'offre et les normes de stationnement automobile seront envisagées de manière à favoriser le développement des modes alternatifs ainsi qu'un partage plus équitable de l'espace public. Il est ainsi fait le choix de **privilégier le stationnement des résidents** et de limiter les possibilités de stationnement « à destination ». A cet effet, des solutions de **mutualisation des stationnements** entre différentes fonctions

² Covoiturage, auto-partage, point de recharge pour les voitures électriques, location de vélo, etc.

¹ A l'image du site de l'ancienne gare de Bidart, du secteur de Maignon...



urbaines sont recherchées, y compris dans l'espace public.

Par ailleurs, des attendus quantitatifs différenciés sont privilégiés, notamment pour les secteurs les mieux desservis en transports en commun.

Le **stationnement sécurisé des deux roues** est une priorité, dans l'espace public comme dans les constructions.

Agir pour la requalification des espaces publics

AMÉNAGER LE RÉSEAU DES GRANDS ITINÉRAIRES ROUTIERS EN FONCTION DE LEURS CONTEXTES URBAINS

Territoire carrefour entre un axe littoral nord/sud et pyrénéen est/ouest, l'Agglo est traversée par un grand nombre d'infrastructures de transports, essentielles à son accessibilité et au fonctionnement socio-économique de son bassin de vie, mais qui pénalisent les liaisons entre les quartiers et nuisent à un développement urbain de qualité.

Afin, d'améliorer les fonctionnalités des principaux axes de circulation en tenant compte de leurs contextes urbains, **un système viaire territorialisé est identifié**, permettant de passer d'une vitesse à l'autre en se coordonnant progressivement avec d'autres modes de transport, depuis les axes autoroutiers (A63 et A64) jusqu'aux centres des villes. Les axes structurants de ce réseau assurent des fonctions majeures d'accès au territoire, de relation entre les cinq centres villes, de maillage des principaux sites économiques du territoire et d'écoulement du trafic de convois exceptionnels (RD810).

Un maillage plus fin, qui pourra être amélioré, assure des liaisons entre les quartiers.

Dans le double objectif de conforter l'usage des transports collectifs et des modes doux tout en améliorant la qualité résidentielle des tissus urbains situés aux abords, des grands axes de circulation appellent des aménagements dessinant un nouveau partage de l'espace favorisant leur plurifonctionnalité et l'apaisement de la circulation.

Les axes concernés par ces aménagements sont :

- LaRD810, dont l'aménagement par séquences s'ajusteaux contextes;
- LeboulevardduBAB,dontl'aménagementviseàpréserver les fonctionnalités de voie express pour les véhicules légers,àdévelopperlafonctionexpresspourlestransports collectifs tout en améliorant les conditions de vie des riverains:réductiondesvitesses,meilleuresconditions de traversées du Boulevard...

DÉVELOPPER LES ZONES DE PARTAGE DE LA VOIRIE ET D'APAISEMENT DE LA CIRCULATION

Cette disposition est mise en œuvre à **l'échelle des quartiers**, mais également dans les relations entre quartiers. Elle s'appuie sur des dispositifs comme les zones 30, zones de rencontre, l'aménagement d'espaces publics fermés partiellement ou temporairement à la circulation automobile, le renforcement de l'accessibilité des espaces publics aux personnes en situation de handicap...

Les opérations d'aménagements réalisées dans la ville constituée sont l'occasion de traduire cet objectif.



AXE 2





DRIENTATION GÉNÉRALE 2.1

Faire de nos ressources patrimoniales un moteur de développement durable

Insuffisamment maîtrisé, le développement urbain a trop souvent mis à mal et banalisé l'environnement, les paysages et les cadres de vie de l'Agglo.

Désormais, l'Agglo souhaite promouvoir un développement s'inscrivant davantage dans **l'histoire et la géographie singulières de ses villes et quartiers**, de façon à ménager, étoffer, mais aussi renouveler les aménités de ce territoire : un littoral exceptionnel et diversifié, des patrimoines urbains, naturels et paysagers, riches et diversifiés, imbriqués au sein même ou en franges des cinq villes.

Loin de figer le territoire, cet important « socle patrimonial » doit être envisagé comme un remarquable **support de développement** ⁶ et nous aider à préparer l'avenir en évoluant pour relever les défis contemporains et futurs : écologiques, climatiques, énergétiques...

Ainsi, l'armature du cadre de vie – très largement polarisée autour du littoral, de l'estuaire de l'Adour, de la Nive et de l'Uhabia – mobilise, croise et articule :

- · les espaces naturels, agricoles et forestiers de la trame verte et bleue ;
- · les grands éléments des patrimoines urbains ;
- · des sites et espaces à enjeux transversaux, à l'exemple du littoral ou de l'estuaire...

Protéger la biodiversité et valoriser la Trame Verte et Bleue

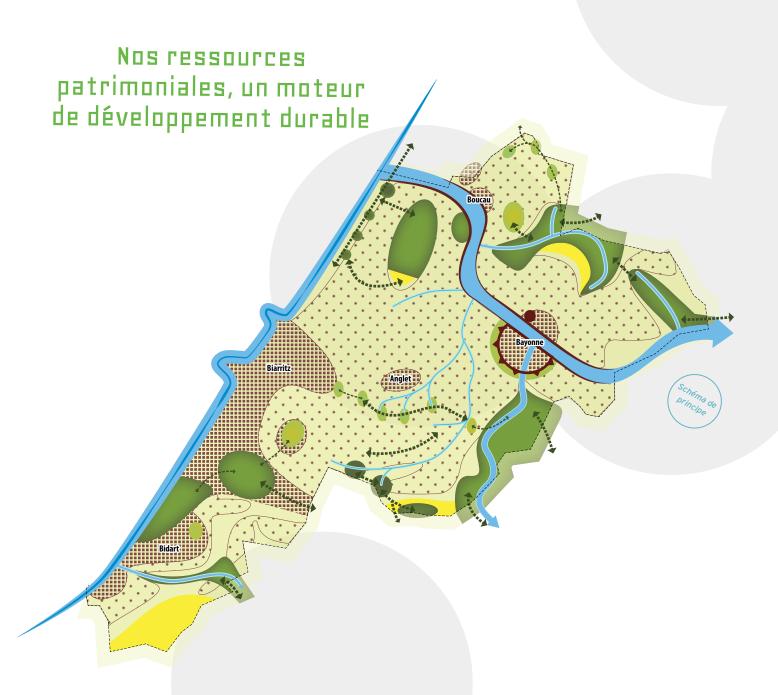
La trame verte et bleue du territoire est composée des espaces naturels, forestiers et agricoles, du réseau hydrographique et des espaces de nature présents au cœur du tissu urbain. Elle associe des espaces à forte valeur écologique (réservoirs de biodiversité) et des espaces mettant en relation ces réservoirs (les corridors écologiques). La continuité des espaces naturels, qu'il s'agit de rechercher, est garante d'un bon fonctionnement écologique du territoire et d'une biodiversité potentiellement plus élevée. La qualité paysagère des espaces de la trame verte et bleue doit également être valorisée, ainsi que leur fonction récréative lorsqu'elle est compatible avec les fonctions écologiques ou agricoles. Certains de ses espaces jouent également un rôle de prévention des risques d'inondation ou d'érosion côtière. Elle contribue également à la régulation du cycle de l'eau et à la régulation thermique.

La mise en œuvre de la trame verte et bleue sur le territoire de l'Agglo suppose de préserver et de permettre la gestion écologique des espaces naturels, agricoles et forestiers stratégiques pour le maintien et le développement de la biodiversité, mais aussi de permettre la restauration d'espaces dégradés, notamment au niveau de la trame bleue des cours d'eau, sensibles à la pression urbaine (pollutions et artificialisation).

⁶ Environnemental, culturel, touristique, de loisirs...

[©] En permettant l'expansion de crues

Maîtrise du ruissellement et infiltration



Préserver une plus grande diversité de patrimoines d'intérêt historique, architectural, urbain et/ou paysager

Bayonne Ville fortifiée

Biarritz Ville balénaire

Anglet Parcs et villas de caractère

Bidart Willage basque avec vues

Patrimoine portuaire et ouvrier

Eléments de patrimoines locaux à préserver

Accorder ville et nature sur la frange littorale de la côte basque

Réconcilier la ville et le fleuve Adour

Protéger la biodiversité, valoriser la trame verte et bleue et affirmer la présence de la nature en ville

Espaces naturels d'intérêt écologique

Trame bleue structurante

Maillage complémentaires et continuités écologiques

Maillage bleu des ruisseaux urbains

Eléments de nature en ville

Accompagner un projet agricole rapprochant production locales

Préserver l'agriculture



PRÉSERVER LES ESPACES NATURELS DE GRAND INTÉRÊT ÉCOLOGIQUE

Il s'agit notamment des milieux littoraux et arrière-littoraux suivants :

- dunes et milieux rocheux;
- espaces forestiers et landes ;
- lacs et espaces associés ;
- valléeset plaines alluviales et inondables (barthes) de l'Adour, de la Nive et de l'Uhabia;
- mosaïque de milieux aquatiques, et humides ;
- vallons encaissés, boisés et zones humides associées, notamment en rive droite de l'Adour (ruisseaux du Moulin d'Esbouc, de Pey, du Habas, des Anges...).

Ces espaces constituent les **réservoirs de biodiversité** du territoire, présentant des milieux naturels de grand intérêt floristique et/ou faunistique. Ils sont à protéger.

L'objectif est de veiller à la préservation de la biodiversité et à **l'équilibre entre les écosystèmes et les activités humaines.** Seuls y sont autorisés les aménagements nécessaires à leur gestion et valorisation ; aménagements compatibles avec la préservation de leur richesse écologique et les services qu'ils rendent à la population (épuration des eaux, expansion des crues...). A titre d'exemple, pour les sites littoraux qui font l'objet d'une fréquentation intense, des actions sont à poursuivre pour garantir la préservation des espaces naturels tout en assurant un accès aux plages.

COMPLÉTER ET RESTAURER LE MAILLAGE DE CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES

Les réservoirs de biodiversité sont plus ou moins mis en relation par un maillage de cours d'eau et d'espaces naturels, agricoles, boisés mais aussi jardinés, qui se prolonge jusqu'au cœur des espaces urbains les plus denses.

Ce maillage appelle à être complété afin d'assurer la continuité entre tous ces éléments naturels. Il convient également de restaurer la fonctionnalité de corridors lorsque des obstacles ont été identifiés. Lorsque cela est compatible avec leur fonction écologique, ces corridors écologiques peuvent s'accompagner de liaisons douces.

Longtemps niée par des logiques d'aménagement visant à masquer leur présence, les cours d'eau et leurs abords constituent l'une des ossatures de premier plan de la trame bleue. La reconquête des berges et la préservation des abords immédiats des cours d'eau de toute nouvelle artificialisation s'imposent pour tout le réseau hydrographique primaire® et secondaire®. Couplées à l'amélioration de la qualité des eaux, notamment par la réduction des rejets polluants, les actions de renaturation des berges ont pour objectif la remise en état des continuités écologiques des cours d'eau.

La restauration de ces continuités écologiques peut aussi s'accompagner de la création d'un accès public au cours d'eau, quand les enjeux écologiques l'autorisent.

Enfin, une attention particulière sera portée à la préservation de la biodiversité et de la nature en ville, comme développé plus loin. Il convient également de maîtriser l'éclairage au niveau des continuités écologiques et des réservoirs de biodiversité, la pollution lumineuse étant en effet une cause de fragmentation des habitats naturels pour de nombreuses espèces animales.



Préserver une plus grande diversité de patrimoines d'intérêt historique, architectural, urbain et/ou paysager

La préservation et la valorisation des patrimoines – les plus anciens comme les plus modernes – sont des **vecteurs de développement humain**, permettant à chacun de s'inscrire dans son contexte culturel de proximité. L'économie touristique de l'Agglo est par ailleurs intimement liée à ces richesses patrimoniales. **Le tourisme** d'affaire, le tourisme urbain, mais aussi un tourisme balnéaire moins sensible à la saisonnalité, s'appuient sur des centres villes dynamiques, vivants tout au long de l'année.

Adour, Nive, Uhabia

o Aritxague, Maharin, Moulin d'Esboucq, Moulin de Pey, Bessouye, Beyris, Bichipau et tous les ruisseaux affluents



Au-delà du strict intérêt historique et culturel, développer l'étendue des espaces patrimoniaux préservés et valorisés est de nature à réduire les effets de concentration de la fréquentation sur quelques sites et à mieux rendre compte de la diversité du territoire. Restent ainsi à mieux connaître et valoriser les traces des paysages ruraux anciens, les éléments du patrimoine industriel, les réalisations du 20ème siècle...; L'approche patrimoniale ne doit cependant pas exclure l'évolution des tissus urbains concernés, dans un certain respect des identités locales, afin notamment d'y conforter les fonctions de centralités développées au niveau de l'axe 3 : logements aux normes contemporaines, équipements et services, qualités des espaces publics, etc. Enfin, la création architecturale porteuse des patrimoines du futur est encouragée par la définition de règles adaptées au niveau d'intérêt patrimonial du quartier.

POURSUIVRE UNE POLITIQUE DE PRÉSERVATION DES PATRIMOINES DÉJÀ RECONNUS

Il convient d'assurer la meilleure protection et valorisation possible des sites patrimoniaux les plus reconnus, dans les secteurs urbains à forte identité. Les dispositifs de protection existants présentent des résultats satisfaisants et montrent l'intérêt des habitants pour préserver leur cadre de vie.

L'Agglo s'appuie sur un ensemble de **sites patrimoniaux remarquables**, couvrant des ensembles patrimoniaux cohérents, qui concentrent des éléments architecturaux patrimoniaux et/ou s'inscrivent dans un site naturel fort permettant un dialogue riche entre espaces bâtis et paysages.

L'objectif est de permettre la préservation et la valorisation de ces patrimoines, mais également l'adaptation des patrimoines bâtis aux contraintes et besoins contemporains. Il s'agit notamment des sites patrimoniaux remarquables reconnus suivants :

- centre-ville de Bayonne ;
- centre-villede Biarritzélargiaux quartiers de Beau Rivage, Saint-Charles et Saint-Martin, ainsi que les secteurs du Parc d'Hiver, des lacs et des franges sud de la commune;
- cité des forges à Boucau.

Ces sites pourraient être complétés comme suit :

- centre-ville de Bidart ;
- Quartier Saint-Esprit à Bayonne;
- ...

IDENTIFIER ET PRÉSERVER DE NOUVEAUX ÉLÉMENTS DE PATRIMOINE LOCAL

Au-delà des patrimoines urbains les plus remarquables, l'Agglo contribue également à valoriser les patrimoines urbains d'intérêt plus local, **petits patrimoines du quotidien**. Ces éléments présentent une grande diversité[®].

La valorisation de ces éléments patrimoniaux supposera de mobiliser et d'actualiser les inventaires du patrimoine existants mais aussi, progressivement, de les compléter.

En fonction de leur niveau d'intérêt patrimonial, l'objectif de l'Agglo est d'assurer leur protection stricte, de permettre leur préservation générale ou d'encadrer leur évolution.

Valoriser les paysages et promouvoir une politique d'embellissement de la ville

L'Agglo peut mettre en avant la beauté de ses paysages. Il n'en demeure pas moins que les évolutions plus récentes des tissus bâtis ont pu mettre à mal cette qualité, par des mutations trop frontales, des ruptures d'échelle intempestives, l'absence et/ou le peu de qualité des espaces publics...

La condition d'acceptation par les habitants d'une évolution de la ville sur elle-même passe nécessairement pour l'attention portée à la **qualité des aménagements.** L'orientation générale développée ici est de favoriser l'inscription harmonieuse de chaque projet dans son environnement géographique et paysager, d'envisager chaque opération – grande ou modeste – comme un moyen d'améliorer et d'embellir son secteur d'implantation, à l'échelle de la parcelle comme de la rue ou du quartier.

Desembles urbains d'intérêts, paysages de rue, édifices ou parties d'édifices, éléments architecturaux vernaculaires, jardins, clôtures ou éléments de mobilier de jardin, arbres isolés, alignements...



METTRE EN VALEUR LES ÉLÉMENTS STRUCTURANTS DU PAYSAGE

L'Agglo préserve des ouvertures, des échappées visuelles vers les lointains, ainsi que des repères, des belvédères, des perspectives, des lignes de crêtes ou des pieds de coteaux. Autant d'éléments structurants du paysage, offerts depuis les routes ou le maillage des circulations douces, et qui permettent de découvrir les paysages tout en se repérant dans la ville.

Il convient notamment de **protéger la perception et les abords des centres villes, du littoral, de l'Adour** ou encore d'éléments structurants de la trame verte et bleue en y encadrant la constructibilité.

AFFIRMER LA PRÉSENCE DE LA NATURE EN VILLE

L'ensemble du territoire, qu'il soit urbanisé ou naturel, peut apporter sa contribution à la qualité des paysages et des cadres de vie, ainsi qu'à la biodiversité. Au cœur de l'espace urbanisé, la nature existante, à créer ou à restaurer, se décline sous des formes très diverses : espaces verts, parcs, jardins publics ou privés, accompagnant l'habitat pavillonnaire ou collectif, espaces sportifs, alignements d'arbres, plantation des délaissés ou espaces d'accompagnement des voiries, ruisseaux, parcelles agricoles, jardins familiaux ou partagés, jardins de rue, toitures ou murs végétalisés...

Ces éléments remplissent des fonctions multiples essentielles - biodiversité, cadre de vie, espaces de respiration et de continuité paysagère au sein du tissu urbain, lieu de ressourcement, lien social, contribution à la régulation thermique, qualité de l'air, infiltration des eaux pluviales et plus globalement gestion du cycle de l'eau... - qu'il faut concilier avec les objectifs d'intensification urbaine.

Ces lieux de détente, de récréation, d'activités sportives, de jardinage, de nature préservée, etc. peuvent compléter la trame verte et bleue d'intérêt patrimonial, en assurant une plus grande présence de la nature dans la ville. En ce sens, l'Agglo entend assurer un meilleur maillage du tissu urbain en favorisant des continuités à partir des espaces verts existants et des espaces publics. L'objectif est d'assurer la continuité des parcours dans l'espace urbain afin que tous les habitants bénéficient d'espaces de nature de proximité, et que ce maillage soit connecté aux grands espaces naturels et au littoral.

L'objectif de développer la biodiversité s'inscrit également :

- dans les espaces publics comme dans les haies ou les jardins privés, où il convient de privilégier la diversité des essences végétales, le choix d'espèces locales et adaptées à une gestion différenciée, mais aussi d'éviter les espèces envahissantes ou allergisantes;
- dans la conception des bâtiments, par exemple pour le développement de micro-habitats (toitures végétalisées, abris, gîtes, nichoirs...);
- dans la reconquête des espaces peu ou pas utilisés tel que les pieds d'immeubles, les cœurs d'îlots et les espaces extérieurs des ensembles résidentiels, ou encore les espaces urbains délaissés (talus et accotements...) pour des usages temporaires ou permanents.

MAÎTRISER L'ÉVOLUTION DE TISSUS URBAINS PRÉSENTANT DES INTÉRÊTS LOCAUX, ARCHITECTURAUX, PAYSAGERS ET/OU ENVIRONNEMENTAUX

Ces tissus urbains, dont la reconnaissance doit s'intégrer dans une démarche progressive et collective, nécessitent d'être ménagés.

L'objectif est notamment de **maîtriser l'évolution de certains tissus pavillonnaires** qui, par le jeu de divisions ou de regroupements parcellaires, peuvent avoir des incidences importantes as sans pour autant créer les conditions d'un cadre de vie en ville de qualité.

C'est à ce titre que des tissus urbains doivent être ménagés, notamment lorsqu'ils présentent des jardins ou des espaces verts :

- pour qu'ils contribuent à la qualité du cadre de vie et du paysage du quotidien. A cet égard, les parties des jardins participant au paysage de la rue et du quartier, contribuent à façonner le paysage urbain et sont une composante à part entière de la qualité urbaine du cadre de vie.
- pour qu'ils contribuent à la biodiversité du territoire et participent à la trame verte et bleue à l'échelle du quartier puis de la ville ;
- en tant qu'espace de pleine terre, outil de régulation de l'imperméabilisation indispensable pour la gestion des eaux pluviales et la lutte contre les inondations.

Imperméabilisation des sols, perte de la strate arborée, banalisation du paysage de la rue, démolition/reconstruction de résidence en rupture avec les tissus environnant, intensification de la circulation automobile...



Dans le cadre de secteurs présentant des intérêts patrimoniaux locaux, l'évolution des tissus urbains est également encadrée afin d'éviter des ruptures d'échelles, en adaptant les gabarits et implantations aux caractéristiques urbaines et paysagères des tissus concernés ainsi qu'au contexte bâti et paysagère limitrophe.

REQUALIFIER LES PAYSAGES LE LONG DES PRINCIPALES INFRASTRUCTURES

Les grandes infrastructures routières du territoire [®] tendent à présenter des paysages banalisés, du fait d'une urbanisation standardisée, où s'imposent commerces,

constructions neuves, affichages publicitaires...

Il est nécessaire aujourd'hui de porter un nouveau regard sur ces secteurs, afin d'améliorer la perception du territoire, notamment par un **encadrement volontariste de la publicité**, et de réaffirmer un paysage par séquences (cf. axe 1).

Il convient également d'améliorer la traversée de ces infrastructures sans nuire aux fonctionnalités d'écoulement et de fluidité du trafic.



Alternent dans ces séquences :

- des coupures d'urbanisation. La trame verte et bleue apporte ici sa contribution à la qualité des paysages;
- des centres villes ou des cœurs de quartiers ;
- des secteurs dédiés au développement économique, enintégrantl'encadrement des fonctions commerciales;
- des secteurs de modération urbaine privilégiant des accotements plantés...

Accorder ville et nature sur la frange littorale de la côte basque

Lieu de promenade et de loisirs, de pratique des plages et des espaces naturels rétro-littoraux, de pratiques sportives de plein air (nage, glisse, plaisance, golf...), d'activités économiques de tourisme et de services, de pêche professionnelle ou amateur, l'espace littoral constitue un **pôle d'attractivité** pratiqué toute l'année, bien qu'il connaisse une nette augmentation de sa fréquentation en période estivale dont il faut tenir compte.

S'ADAPTER AUX ÉVOLUTIONS DU TRAIT DE CÔTE FACE AU CHANGEMENT CLIMATIQUE

Dans le cadre de la caractérisation de **l'aléa d'érosion côtière**, cinq séquences ont été distinguées sur le littoral de l'Agglo, concerné par des risques d'érosion à près de 90%. Ce point mérite d'être souligné, tant il a pu sembler que le trait de côte était une ligne figée et définitive. La prévention de ces risques relève d'une analyse croisée des mécanismes naturels à l'œuvre, de l'appréciation scientifique de leur temporalité, d'une approche des enjeux en présence – pour les particuliers comme pour la collectivité au sens de la sécurité publique et de l'intérêt général –, de choix de modes de gestion différents et adaptés et d'une information appropriée de la population.

L'Agglo et les Villes littorales privilégient une approche différenciée de la gestion du risque, adossée à une vision partagée de l'intérêt public et général que présentent certains secteurs, pour des raisons de préservation d'équipements publics, d'activités économiques et d'emplois ou pour la préservation d'éléments patrimoniaux ponctuels majeurs.

Les secteurs où sont privilégiés des **modes de gestion de lutte active** sont les secteurs 1, 2 et 3. Dans ces secteurs, l'objectif est de permettre l'entretien des ouvrages existants voire la création de nouveaux ouvrages

de défense dans les sites où les enjeux identifiés d'intérêt général sont les plus forts.

En dehors de ces secteurs, la collectivité retient un **principe d'accompagnement des processus naturels**, sans exclure cependant l'entretien des ouvrages existants, la surveillance des phénomènes à l'œuvre et la réalisation d'ouvrages provisoires de lutte active de nature à préparer le repli des enjeux d'ici une dizaine d'années. Au niveau du secteur 5, l'option d'une évolution naturelle surveillée est retenue en attente d'une décision (repli/confortement) mobilisant des études complémentaires.

Dans l'ensemble des secteurs sensibles au risque, est posé un principe général de non augmentation voire



- Secteur 1 Anglet, côte sableuse et rocheuse ;
- Secteur 2 Biarritz, côte rocheuse :
- Secteur 3 Biarritz, falaises et jardins, au-delà de la Côte des Basques;
- Secteur 4 Bidart nord (de Pavillon Royal à Erretegia);
- Secteur 5 Bidart centre et sud.



de réduction des enjeux, c'est-à-dire d**'encadrement strict du cadre bâti** existant, afin de ne pas renforcer les enjeux.

Des modifications à ces objectifs pourront être apportées suivant notamment l'évolution des connaissances, des techniques et par conséquent des documents cadres.

La connaissance des risques liés à la submersion marine et de leurs évolutions sous l'effet du changement climatique doit être approfondie en partenariat et sous la diligence de l'Etat.

PERMETTRE L'AMÉNAGEMENT RAISONNÉ DU LITTORAL

L'Agglo et les trois Villes situées en façade océanique se donnent pour objectif de préserver la diversité des ambiances paysagères, urbaines et environnementales, tout en développant leurs synergies, notamment en facilitant les circulations douces, pédestres et cyclistes[®] le long du littoral.

Ainsi, les aménagements doivent tenir compte :

- du caractère urbain du centre-ville de Biarritz et des quartiers Saint-Charles et Beau Rivage (Biarritz) et de la Chambre d'Amour Sables d'Or (Anglet) ;
- du caractère naturel des secteurs d'Ilbarritz, du Pavillon Royal et d'Erretegia (Bidart) ;
- du caractère semi-naturel/semi-urbain du littoral angloy (hors Chambre d'Amour Sables d'Or), du secteur de La Milady Ilbarritz à Biarritz et du littoral de Bidart (hors secteurs précités).

Les secteurs naturels et semi-naturels/semi-urbains font l'objet d'attentions particulières – en façade littorale et en zone arrière-littorale – afin d'y préserver les espaces naturels et les continuités écologiques et d'y développer **une accessibilité aux plages alternative à la voiture** en solo (desserte en transports collectifs, circulations douces, réduction du stationnement automobile au bénéfice des modes doux, offres de mobilité mutualisées, etc.).

Dans les espaces proches du rivage, **l'extension de l'urbanisation est encadrée**, les opérations et aménagements devant s'inscrire dans le respect des échelles, des rythmes et des volumétries environnantes. Cette disposition s'applique :

- · aux secteurs semi-naturels/semi-urbains,
 - · au centre-ville et quartiers littoraux de Biarritz ainsi qu'au centre-ville de Bidart.

Dans les espaces proches du rivage des secteurs naturels, l'extension de l'urbanisation est interdite, dans un objectif de préservation des paysages et des patrimoines.

Des **coupures d'urbanisation** sont ménagées le long du littoral, en s'appuyant notamment sur le maillage de la trame verte et bleue et les espaces supports de biodiversité en ville



Réconcilier la ville et le fleuve Adour

Coteaux et vallons de la rivedroite, bois du Lazaret et étangs d'Izadia notamment

Trois séquences se succèdent le long de l'estuaire, d'amont en aval : sur la rive droite bayonnaise, **l'Adour des coteaux et des barthes** précède **l'Adour urbain**, véritable poumon bleu du centreville de Bayonne, auquel succède **l'Adour portuaire** mêlant ses activités économiques à des espaces écologiques majeurs et aux centres de Boucau et des quartiers aturiens d'Anglet et de Bayonne.

Tout au long de ce parcours, l'Adour recèle de fortes potentialités de renouvellement urbain, qui appellent une **mise en valeur urbaine, touristique et de loisirs**, tout en préservant le patrimoine, notamment portuaire, et la **qualité des eaux** et des milieux naturels, notamment par la **reconquête écologique** de certaines portions de berges. Intégrant les activités portuaires, le projet économique, urbain, paysager et environnemental de l'Agglo passe par la mise en valeur du fleuve dans l'épaisseur de ses deux rives en favorisant son **appropriation par les habitants**.



RECOMPOSER LA VILLE SUR LE FLEUVE

Les quartiers centraux de Bayonne - Grand Bayonne, Petit Bayonne, Quartier Saint-Esprit - offrent leurs façades urbaines sur l'Adour, elle-même connectée au coteau de la Citadelle rive droite et à la couronne de jardins ceinturant la ville fortifiée rive gauche. L'aménagement de cheminements piétons, circulations cyclables et vues offertes sur le fleuve et la ville s'effectue ici en lien avec le réseau de transports collectifs.

De la gare de Bayonne, point nodal du réseau de transports de l'Agglo, aux secteurs situés à l'aval du pont Henri Grenet, le centre-ville de Bayonne dessine son extension sur les deux rives du fleuve. Ces aménagements doivent promouvoir un développement urbain qui soit en mesure de s'adapter aux impacts du changement climatique, mais la connaissance apparait ici insuffisante. Une approche complémentaire doit être conduite, sous la diligence des services de l'Etat. En tout état de cause, les aménagements prendront en compte les impératifs de sécurité, notamment en limitant les dispositifs qui contraignent l'espace et l'écoulement des eaux, tout en assurant le confort des piétons et la qualité des paysages. De plus, la mise en valeur urbaine de l'Adour nécessite de favoriser l'implantation d'opérations emblématiques, mêlant l'habitat, l'économie et des équipements en lien physique ou visuel avec le fleuve, dans le respect des quartiers environnants et des éléments patrimoniaux en présence.

Projet d'envergure métropolitaine, l'extension du centre-ville de Bayonne, et plus largement l'aménagement des deux rives du fleuve, pourra amener à questionner son franchissement, afin d'augmenter les capacités dédiées aux modes alternatifs à l'usage de la voiture : passerelles, navettes fluviales...

Sur chaque rive, des discontinuités entre ces sites ouvrent sur le fleuve des espaces publics à préserver et valoriser.

Il s'agit notamment des espaces suivants : Portdela Caleà Boucau, quai d'honneur à Bayonne, bois du Lazaret et secteur de la Barre à Anglet

L'espace estuarien – entendu dans une acception large, qui intègre les coteaux de l'Adour – est un support de développement des mobilités douces et des liaisons multimodales de façon à réduire en tendance le recours à l'automobile lors des déplacements le long de cette dorsale, notamment en lien avec le parcours de la vélodyssée.

Comme pour l'Adour urbain, l'Adour portuaire donne l'occasion de mettre en scène le spectacle quotidien des ouvrages patrimoniaux, des marées, des usagers du plan d'eau ou encore des paysages industriels, à partir des cheminements, vues, accès et autres belvédères.

ENCADRER LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DE L'ESPACE PORTUAIRE EN TENANT COMPTE DE SON ENVIRONNEMENT

L'axe Adour, de Bayonne aux quartiers des Forges (Boucau-Tarnos) en passant par le quartier Blancpignon (Anglet), constitue depuis le développement industriel du port de Bayonne au 19ème siècle, une branche seconde d'intensification urbaine, après celle reliant les centres villes de Bayonne, Anglet et Biarritz.

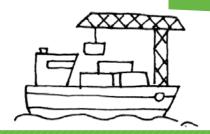
Poumon économique de cet axe, le port régional de Bayonne est un outil majeur de développement économique de l'Agglo, mais aussi de son hinterland.

Ces dernières ont été adaptées aux contextes urbains au sein desquels s'insèrent les sites économiques portuaires, étant entendu que le développement économique de ces sites ne saurait entrainer l'augmentation des risques et nuisances pour les populations riveraines.

La préservation des fonctions de desserte économique du Boulevard d'Aritxague, rive gauche, et de la RD 309, rive droite, est une priorité. Le déplacement de la RD309 le long des voies ferrées est envisagé, afin de créer des espaces complémentaires de transbordement, d'augmenter le foncier industrialoportuaire destiné ici à l'industrie légère, de favoriser les circulations douces.

Le port se développe sur 4 sites principaux auxvocations économiques communes (manutention de vracs) mais aussi complémentaires :

- activités industrielles au niveau du port aval rive droite (Boucau);
- activités logistiques et industrielles légères dans le secteur élargi de Saint-Bernard (Bayonne et Boucau);
- activités logistiques dans le secteur de Blancpignon (Anglet);
- activitésmixtesdanslesecteurduRedon(Anglet).





DRIENTATION GÉNÉRALE 2.2

Répondre aux défis de la ville contemporaine

L'Agglo confirme son engagement dans la lutte contre le changement climatique et l'atténuation de ses impacts. Ainsi, l'ensemble du projet vise à réduire les émissions de gaz à effet de serre, ce qui suppose de mettre en place des dispositifs matériels et organisationnels qui permettent à chacun, et à la collectivité, d'adopter un mode de vie plus durable.

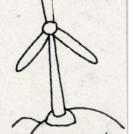
Ainsi, l'Agglo s'attache à limiter les effets du développement sur l'environnement en appuyant sur les trois leviers suivants :

- la réduction de l'étalement urbain, qui limite l'artificialisation de sols naturels, agricoles ou forestiers, et s'accompagne ici d'une volonté forte de réorganisation, de restructuration et de mixité fonctionnelle de la ville existante afin de limiter les distances parcourues pour chaque déplacement (cf. axe 3);
- l'encouragement des comportements favorables à une politique climatique et notamment le développement des modes de transports à émissions carbone faibles ou nulles, offrant ainsi aux habitants, aux actifs et aux visiteurs de véritables alternatives modales à la voiture en solo pour leurs déplacements (cf. axe 1);
- l'action lors de la réalisation et la gestion des projets urbains, en misant notamment sur de nouvelles formes urbaines et de logements plus performantes du point de vue énergétique (cf. axe 2).

Inscrire le territoire dans la transition énergétique

L'objectif ici est à la fois de limiter les émissions de gaz à effet de serre et polluants atmosphériques, et d'adopter un mode de consommation plus sobre et responsable. Pour l'Agglo, cela passe prioritairement par l'organisation urbaine[®] et le développement des mobilités alternatives à la voiture individuelle (cf. axes 1 et 3). Mais cela passe aussi par la sobriété énergétique dans les aménagements et la diversification du mix énergétique.

De plus, une approche plus écosystémique de la ville conduit à développer la gestion économe des ressources, mais aussi à favoriser les boucles de réemploi. Certains déchets et produits usagés peuvent devenir de véritables ressources pour l'industrie, l'agriculture ou la production d'énergie. La recherche de synergies et mutualisations entre les acteurs économiques, à l'échelle de zones d'activités mais aussi de l'ensemble du territoire est pour cela essentielle. Outre l'enjeu majeur de la gestion durable des matières premières, c'est aussi un levier du développement économique local. Cela concerne l'eau, l'énergie, mais aussi les déchets et matériaux.



RÉDUIRE LA CONSOMMATION ÉNERGÉTIQUE DES CONSTRUCTIONS

Une plus grande **sobriété énergétique** est recherchée dans la conception de tous les aménagements et bâtiments - logements, bureaux, équipements, ... - notamment par une approche bioclimatique. Il s'agit de valoriser les atouts du site et du climat[®] tout en se protégeant des aléas (froid, chaleur, vent...) pour



optimiser le confort thermique en consommant le moins d'énergie possible. Cela passe par des choix adaptés en matière d'implantation et d'orientation, d'architecture et de forme (compacité des constructions...), de distribution intérieure, de choix des matériaux... et doit aussi contribuer à éviter la création d'îlots de chaleur dans la ville.

La rénovation thermique des bâtiments existants (logements et bureaux) est également un levier essentiel pour réduire les consommations d'énergie. Elle doit être encouragée.

De manière complémentaire, l'Agglo identifie des secteurs d'intervention permettant de développer l'expérimentation en matière énergétique, notamment au niveau des technopoles en développement (Izarbel, Arkinova). Un volet énergie sera également intégré dans les grands projets d'urbanisme à forte densité énergétique.

FAVORISER LES ÉNERGIES RENOUVELABLES ET OPTIMISER LES RÉSEAUX

Aujourd'hui très dépendante des énergies produites à l'extérieur de son territoire, l'Agglo vise la diversification de son mix énergétique, par le développement des énergies renouvelables ou de récupération disponibles localement. Une attention particulière est portée dans le développement des énergies renouvelables pour qu'elles n'entrent pas en concurrence avec les espaces naturels, agricoles ou forestiers, la biodiversité et les paysages.

En lien avec la diversification des sources de production d'énergie et pour assurer l'équilibre entre l'offre et la demande, il est nécessaire d'adapter et d'optimiser les réseaux de distribution d'énergie, en mobilisant les technologies permettant d'assurer une meilleure efficacité énergétique. En outre, le développement des installations de production et de distribution de chaleur ou de froid privilégie les installations collectives.



PERMETTRE LE DÉVELOPPEMENT DE L'ÉCONOMIE CIRCULAIRE

Pour utiliser les matières premières de façon plus efficiente, il convient de poursuivre les actions engagées visant à :

- promouvoir la **réduction des déchets à la source** afin d'éviter leur production. La valorisation des circuits courts apporte une contribution à cet objectif ;
- · maximiser le réemploi, la réutilisation, la réparation ;
- maximiser la valorisation matière des déchets (recyclage, compostage...);
- optimiser les collectes et le tri des déchets en permettant l'implantation des équipements de proximité nécessaires;
- organiser le stockage des déchets non réemployés ou recyclés et notamment des déchets de la filière du bâtiment et des travaux publics.

Le territoire ne produisant pas de matériaux de construction, l'enjeu d'une gestion durable et économe et du recours à des éco-matériaux y est d'autant plus fort, tant pour les bâtiments que les travaux publics. La technopole Arkinova à Anglet voué à l'écoconstruction est un levier important pour la mise en place de telles filières.

Développer une gestion toujours plus intégrée du cycle de l'eau

Les politiques volontaristes et plus intégrées en matière de gestion du cycle de l'eau prennent en compte la nécessaire adaptation au changement climatique qui s'impose à l'aménagement et au développement urbains.

Valorisation de l'énergie solaire sous forme de lumière naturelle ou de chaleur

Notamment solaire, biomasse



Outre les enjeux environnementaux, de santé publique ou encore de préservation de l'économie touristique balnéaire, la gestion quantitative et qualitative de l'eau revêt une importance cruciale pour ce territoire en développement démographique et soumis à une forte variation saisonnière de sa population.

POURSUIVRE L'ACTION EN MATIÈRE D'ASSAINISSEMENT ET DE GESTION DES EAUX PLUVIALES

> Poursuivre l'amélioration des dispositifs d'assainissement.

L'Agglo poursuivra les actions engagées pour améliorer les systèmes d'assainissement [®], les adapter à la croissance démographique, à l'évolution de la pluviométrie en lien avec le changement climatique et aux exigences croissantes de performances afin que les rejets dans les milieux récepteurs (cours d'eau ou eaux littorales) soient compatibles avec leurs objectifs de qualité, en termes de fonctionnalité biologique et d'usages. L'application de cette disposition conditionne le développement urbain de certains secteurs à la mise à niveau préalable du système d'assainissement auquel ils sont raccordés.

> Encadrer strictement la gestion des eaux pluviales

Il s'agit de mettre en œuvre des dispositions dans le double objectif de prévenir la pollution des milieux récepteurs (cours d'eau et eaux littorales) et de maîtriser le ruissellement pluvial. Outre les mesures curatives visant à réduire les débordements et les flux de pollution actuels, les nouveaux aménagements (en extension ou renouvellement urbain) respecteront des principes de limitation de l'imperméabilisation et de rétention des eaux, adaptés aux différents contextes et enjeux identifiés par bassins versants. Autant que faire se peut, ces dispositifs feront l'objet d'un aménagement écologique et paysager et participeront ainsi à la trame verte et bleue urbaine.

MAÎTRISER L'EXPOSITION DU TERRITOIRE AUX RISQUES D'INONDATION

Il est également nécessaire d'intégrer à l'aménagement du territoire la maitrise et la gestion des risques naturels liés à l'eau[®], ce qui peut impliquer de renforcer leur connaissance. Il s'agit de prendre en compte leur possible aggravation sous l'effet du changement climatique. Outre les dispositions de gestion des eaux pluviales énoncées plus haut, il s'agit :

Cela concerne des zones inondables de l'Adour, la Nive et l'Uhabia, mais aussi des zones inondablesconnues descours d'eau duréseause condaire dont les abords immédiats sont préservés de toute pouvelle urbanisation.

• pour les parties non urbanisées, de **préserver les zones naturelles** exposées aux inondations de toute artificialisation, afin de préserver ou restaurer leur fonctionnalité hydraulique pour qu'elles jouent le rôle de zones d'expansion de crues ;

- pour les parties déjà artificialisées, de réduire la vulnérabilité et améliorer la résilience des secteurs urbains exposés aux risques d'inondation par ruissellement ou par débordement des cours d'eau : organisation spatiale, dispositions constructives adaptées, adaptation des réseaux et équipements associés;
- · de permettre une gestion pérenne des cours d'eau ;
- · d'informer les populations concernées.

ECONOMISER LA RESSOURCE EN EAU ET SÉCURISER L'ALIMENTATION EN EAU POTABLE

L'alimentation en eau potable de l'Agglo est gérée à l'échelle d'un territoire élargi bénéficiant de ressources en eau diversifiées, l'interconnexion des moyens de production étant en cours de finalisation pour permettre de faire face à une pénurie sur une ressource ou à une pollution. L'Agglo protège la ressource en eau présente sur son territoire. Il importe également de poursuivre l'adaptation des réseaux de distribution pour alimenter dans de bonnes conditions l'ensemble de la population, en prenant en compte les besoins de pointe estivale.

Afin de maîtriser les besoins en eau liés à la croissance démographique et à l'attractivité touristique, les

[🕏] Réseaux de collecte, stations d'épuration, bassins d'orage sur réseaux unitaires...

Inondations, submersion...



efforts d'économie d'eau seront poursuivis. Cela passe notamment par la poursuite du renouvellement des réseaux et l'incitation aux équipements économes. Ainsi, il convient d'encourager la réutilisation des eaux pluviales dans les habitations, les équipements ou les locaux d'activités (toilettes, machines à laver...), pour l'arrosage des espaces verts... Par ailleurs, les possibilités de réutilisation des eaux usées traitées seront étudiées. Le choix des essences pour les espaces verts visera à maîtriser les besoins d'arrosage (jardins, golfs...).

Agir pour la qualité de l'air, la réduction des pollutions et des nuisances

Implanté entre fleuve et océan, le territoire est à la fois vulnérable et attractif, comme en témoigne l'implantation séculaire de Bayonne à la confluence de la Nive et de l'Adour ou les développements plus récents des fonctions industrialo-portuaires de l'Adour ou encore des centres villes touristiques de Biarritz et Bidart, à partir de noyaux villageois plus anciens. Ainsi, une part significative du territoire et de ses habitants est soumise à une pluralité de **risques naturels et technologiques**, que viennent renforcer les effets d'une certaine densification urbaine et du changement climatique.

AMÉNAGER EN INTÉGRANT LES ENJEUX DE SANTÉ ENVIRONNEMENTALE

Afin de réduire l'exposition de populations aux nuisances, notamment aux abords de grands axes routiers et de grands équipements ou activités économiques, il convient d'encadrer le développement résidentiel à leurs franges.

Pour cela, l'Agglo fait le choix :

- · d'adapter, de limiter voire d'exclure l'habitat ;
- de travailler sur les destinations, les implantations ou les volumes des constructions permettant de faire écran et de protéger les pièces à vivre;
- de veiller à la cohérence entre les implantations des structures accueillant des populations vulnérables vis-à-vis des nuisances, des pollutions et des risques.

De plus, l'Agglo, qui promeut le maintien de l'économie dans la ville, s'attache à éviter l'accueil d'activités non compatibles avec la proximité d'habitations, en particulier dans les secteurs à forte intensité urbaine. Dans l'objectif de préserver les zones aujourd'hui moins exposées aux nuisances, il est fait le choix de maintenir des zones de calme, voire d'en créer.

De plus, la réduction des vulnérabilités et des dommages sur la santé suppose d'intégrer la notion de « bien-être » aux projets de construction et d'aménagement, par exemple en favorisant l'emploi d'écomatériaux, en privilégiant les essences végétales peu allergisantes.

DÉVELOPPER L'ÉLECTROMOBILITÉ

L'électromobilité doit être favorisée, étant de nature à réduire les nuisances liées aux déplacements : bruits, pollution de l'air...

Il convient pour cela de prévoir les infrastructures adaptées et notamment les lieux de rechargement à domicile, sur le lieu de travail, dans les parkings ou sur la voie publique.



Accompagner un projet agricole rapprochant production et consommation locales

L'Agglo et les Villes s'engagent en faveur d'un projet agricole, dont les dimensions sont tout à la fois économiques, environnementales et sociales, notamment par le lien opéré entre agriculture et alimentation. Associés aux continuités vertes et bleues, les espaces agricoles ou de productions alimentaires sont les lieux d'une activité économique et sociale qui nécessite d'être reconnue et préservée. Pour ce faire, il est impératif de disposer d'un foncier disponible sur le moyen et long terme.

PRÉSERVER L'AGRICULTURE ET SÉCURISER LE FONCIER AGRICOLE

Faisant face à une véritable déprise de l'activité agricole sur son territoire, l'Agglo souhaite néanmoins développer une activité agricole économiquement viable et adaptée au contexte urbain, qui réponde aux enjeux alimentaires et du cadre de vie. Pour cela, l'Agglo s'engage dans une logique de préservation des exploitations existantes mais aussi d'accompagnement d'installations nouvelles en production adaptée :

- par le maintien ou la restauration des espaces agricoles sur le territoire communautaire, permettant la préservation des terres agricoles, de leur potentiel agronomique et de la fonctionnalité des exploitations;
- en **favorisant l'accès au foncier** pour les agriculteurs et en contribuant à limiter la spéculation foncière, notamment en réalisant des acquisitions adaptées et en mettant en place des partenariats d'observation et d'action foncière.

En complément, il est important d'accompagner les agriculteurs vers des pratiques agricoles durables.



L'objectif est de prévoir et de réserver des espaces de partage autour de l'alimentation et de l'agriculture urbaine pour :

- soutenir les marchés existants voire en créer de nouveaux et accompagner les producteurs dans le cadre des différentes formes de vente directe;
- impulser ou soutenir le développement des projets économiques liés à la transformation des productions végétales ou animales : légumerie...;
- poursuivre la création de jardins vivriers (familiaux ou partagés), de vergers et de pépinières.

Cet objectif doit être appréhendé dans un cadre territorial et partenarial élargi, afin de pérenniser le rôle de l'Agglo en tant que bassin de consommation, de transformation et d'échanges à l'échelle du Pays Basque et du sud des Landes.

Développer la durabilité des activités touristiques et de loisirs

Dans le secteur du tourisme, développement économique et protection de l'environnement de sont pas des forces opposées ; ils vont de pair, comme des aspirations qui se renforcent mutuellement. L'économie touristique exerce cependant une pression importante sur le territoire.





Développer la durabilité du tourisme repose sur un principe simple : ce qui est bon pour la communauté des résidents de l'Agglo est bon pour ses visiteurs. Cette orientation générale imprègne l'ensemble du Projet d'aménagement et de développement durables et se décline notamment de la manière suivante :

- user de manière optimum des ressources de l'environnement, en sauvegardant les ressources naturelles, la biodiversité et les paysages, en préservant les processus écologiques essentiels, notamment au niveau du cycle de l'eau et en promouvant une consommation durable;
- respecter l'authenticité socioculturelle du territoire, en conservant les éléments de patrimoine matériel, mais aussi immatériel développés dans l'espace public, à l'exemple des fêtes traditionnelles ou des grands festivals;
- développer un nouveau modèle de développement urbain plus favorable aux mobilités alternatives à la voiture, tant pour les déplacements de loisirs qu'entre les centres villes, les cœurs de quartiers et les grands générateurs de flux;
- adapter les équipements et l'offre de logement aux besoins de la population locale, en tenant compte du rôle de l'Agglo pour son vaste bassin de vie ;
- assurer une activité économique touristique viable sur le long terme, sans porter atteinte ni empêcher le maintien et le développement d'activités économiques productives ;
- conforter et mieux interconnecter les différents modes de déplacement permettant l'accessibilité nationale et internationale du territoire, notamment par les transports collectifs;
- prendre en compte les besoins des visiteurs dans l'ensemble des dispositions prises en faveur des mobilités alternatives à la voiture : desserte en bus, parcs relais, pistes cyclables, etc.

Des enjeux spécifiques sont développés dans l'axe 1 et ci-après.



CONTRIBUER À LA VIABILITÉ DE L'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE D'ACCUEIL TOURISTIQUE

La préservation des capacités d'hébergement touristique marchand - voire son renforcement et l'amélioration des conditions d'accueil, sans toutefois porter atteinte à l'orientation générale présentée ci-dessus - est essentielle à la viabilité de cette économie. Cela suppose notamment de :

- préserver l'hôtellerie notamment de centre-ville ;
- en dehors du noyau métropolitain, préserver une hôtellerie de plein air, en évitant sa mutation vers des formes plus bâties ;
- promouvoir une meilleure répartition des capacités d'accueil et d'hébergement.

FACILITER L'ACCÈS DE TOUS À LA NATURE À MOINS DE 10 MINUTES EN VÉLO

L'accès aux plages a été l'un des premiers motifs de création de pistes cyclables sécurisées. Couplant les objectifs d'accès à la nature aux différentes fonctions urbaines, un réseau cyclable et piéton plus dense est en cours de développement. L'objectif est de développer progressivement le maillage du territoire - en infrastructures linaires® comme en stationnements - afin de permettre à tous, habitants comme visiteurs, de disposer d'une offre sécure de mobilité douce pour traverser l'Agglo de part en part, mais aussi pour rejoindre la campagne et les espaces littoraux au sud comme au nord.

En compatibilité avec les enjeux de préservation de la biodiversité, il est prévu d'associer le développement des continuités écologiques à ces nouveaux usages, en développant des lieux de convivialité, de sport et de détente. Ce maillage, renforcé par l'affirmation de sentiers urbains support de circulations douces, est favorable à un certain apaisement de la vie urbaine : possibilité pour les enfants de se déplacer dans la ville en sécurité, accès à des espaces ouverts pour tous.

Pistes, bandes cyclables..

Aménagement raisonné du littoral et adaptation aux évolutions du trait de côte

AVIVRE QUOTIDIEN





DRIENTATION GÉNÉRALE 3.1

Jouer la carte de la ville mixte, vivante et active

Le Projet d'aménagement et de développement durables poursuit l'ambition de faciliter la vie, à tous les âges de la vie : enfants, jeunes, familles, aînés... Faciliter la vie en ville, c'est non seulement faciliter l'accès de tous aux éléments qui font la force de notre Agglo, en développant une offre de mobilité plus durable (cf. axes 1 et 2), mais c'est aussi permettre à tous de se loger en adéquation avec ses moyens et dans un environnement de qualité, d'y travailler ou d'y entreprendre, d'y faire ses courses quotidiennes, hebdomadaires ou plus exceptionnelles...

L'Agglo joue ainsi clairement la carte de la proximité et de la mixité - sociale, urbaine, économique - afin de rapprocher l'habitant des services, des commerces, des emplois, pour limiter la distance de ses déplacements et contribuer au bien-être et bien-vivre ensemble.

Aménager nos villes et nos quartiers autour de centres vivants

Désormais, le développement urbain doit s'envisager de manière plus recentrée aux abords de lieux de vie affirmés, pour rendre possible et favoriser les **pratiques urbaines de proximité**, comme aller à l'école, faire ses courses ou se récréer à vélo ou à pied. Les projets d'aménagement et de construction sont ainsi l'occasion d'améliorer le fonctionnement global des centres villes et des quartiers.

ORGANISER LA PROXIMITÉ AUTOUR DES CENTRES VILLES ET DES CŒURS DE QUARTIERS

> Centres villes et cœurs de guartiers constitués

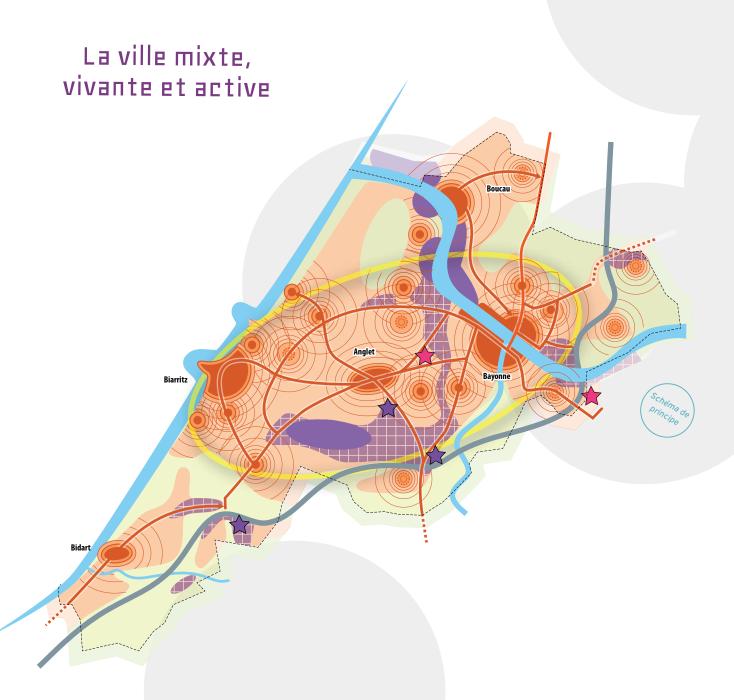
Nous sommes attachés à nos centres villes et à nos cœurs de quartiers. Il convient de renforcer leur rôle central, en en faisant des lieux toujours plus vivants, conviviaux, accessibles et propices aux pratiques quotidiennes de proximité. L'enjeu est bien d'en faire des lieux de vie de référence, où chacun trouvera un intérêt, aura la possibilité et le plaisir de se retrouver, à tous les âges de la vie.

> Compléter le maillage de proximité

Afin de permettre au plus grand nombre d'accéder aux services et équipements de proximité, **la constitution de nouveaux cœurs de quartiers** pourra être étudiée, en particulier dans le cas de secteurs densément habités mais en mal de centralité constituée.

L'inscription de ces nouveaux cœurs de quartier sera privilégiée en retrait par rapport aux grands axes routiers, afin d'éviter un effet vitrine peu compatible avec les pratiques urbaines . Dans la mesure du possible, ces nouveaux cœurs de quartier seront localisés au centre des sites habités, dans la continuité des éventuels équipements, commerces ou services existants, de façon notamment à maîtriser l'étalement urbain.

Bruit, sensation d'insécurité liée à la circulation automobile



Organiser la proximité autour des centres villes et des coeurs de quartiers

- Centres Villes
- Coeurs de quartiers constitués
- Maillage de proximité complémentaire

Recentrer le développement résidentiel

Autour des centralités

En lien avec les TC structurants

Noyau métropolitain

Faire de l'habitat un levier de cohésion sociale

Centres villes et quartiers habités

Renforcer le rayonnement économique et l'intégration des activités économiques dans la ville

- ★ Sites technopolitains
- Grands équipements de transport (Aéroport, port)
- ★ Zones commerciales de grand rayonnement
- Maillage des sites économiques

Promouvoir le développement d'une économie compatible avec les fonctions résidentielles

Centres villes et quartiers habités



Eu égard à l'engagement, notamment financier, des collectivités dans les centres villes comme dans les cœurs de quartiers, en équipements comme en aménagements et opérations de renouvellement urbain, les proximités s'inscrivent dans un maillage équilibré, préservant des inter-distances raisonnables.

L'ensemble de ces centralités doivent bénéficier d'une attention particulière. Il s'agit plus précisément de répondre aux orientations déclinées ci-après :

ETOFFER LEUR BOUQUET DE SERVICES

Les centres villes et les cœurs de quartier doivent être considérés comme les secteurs prioritaires pour la préservation, le développement et la diversification des offres commerciales, de services, d'équipements de proximité. Il s'agit de faire des centres villes et des cœurs de quartier des lieux pouvant proposer l'ensemble des services nécessaires à la vie quotidienne des ménages, dans leur diversité.

AMÉLIORER, DÉVELOPPER ET PACIFIER LEURS ESPACES PUBLICS

L'attractivité des centres villes et des cœurs de quartier nécessite d'être soutenue par l'amélioration et le développement de leurs espaces publics. Ces derniers devront être adaptés aux différents âges de la vie, en tenant compte des personnes en situation de handicap ou de mobilité réduite, et offrir une place de choix aux piétons, cyclistes... en les sécurisant et en facilitant leurs déplacements et stationnement (cf. axe 1).

A titre d'exemple, ces interventions pourraient porter sur l'apaisement des circulations automobiles, l'affectation d'espaces supplémentaires pour les piétons et les cyclistes, l'aménagement d'espaces d'échange et de récréation (parcs, aires de jeux...), le renforcement d'espaces de nature...

FACILITER ET SÉCURISER LEUR ACCÈS AUX PIÉTONS ET VÉLOS DEPUIS LEUR ENVIRONNEMENT ÉLARGI

Pour qu'ils puissent vraiment jouer un rôle de premier plan dans l'organisation de leurs quartiers et le quotidien des ménages, les centres villes et cœurs de quartiers doivent être rendus plus accessibles depuis les secteurs résidentiels et d'emplois localisés dans leur environnement élargi. Cet accès pour les piétons et les cyclistes doit être rendu possible, plus sûr et agréable, par la mise en place d'un réseau d'espaces publics et de cheminements plus adapté et correctement signalé.

Dans cette optique, la mise à niveau des parcours existants et la réalisation de nouveaux itinéraires seront poursuivis. Ces itinéraires pourront par exemple relier des impasses, emprunter des cœurs d'ilots... de façon notamment à offrir plus de perméabilité aux îlots traversés et à raccourcir les distances, en évitant d'avoir à réaliser d'importants détours pour accéder aux centralités.

RECENTRER LE DÉVELOPPEMENT RÉSIDENTIEL

Afin de favoriser le développement des pratiques urbaines de proximité ainsi que l'animation des centres villes et des cœurs de quartiers, l'Agglo fait le choix d'orienter plus nettement le développement de l'offre de logements :

- de préférence, au cœur même et dans l'environnement élargi des centres villes, des cœurs de quartiers
 ;
- en privilégiant quantitativement cette production dans les secteurs précités localisés dans le noyau métropolitain et proches d'une offre en transports en commun performante ;
- en recherchant la mixité sociale ainsi que la mixité fonctionnelle.

La mise en œuvre de cette orientation sera aménagée et modulée[®] de façon à tenir compte de la capacité plus ou moins grande de ces secteurs – souvent porteurs de qualités patrimoniales – à évoluer. En dehors desdits secteurs, un développement résidentiel faible à plus modéré sera recherché.

[🕫] Praticables en vélo au quotidien

⁵ Développement plus ou moins marqué...

Renforcer le rayonnement économique et l'intégration des activités économiques dans la ville

Faciliter la ville, au quotidien, c'est aussi rapprocher l'habitant de son emploi et l'entreprise de la ville. Pour y contribuer, l'Agglo soutient les efforts engagés en faveur du maintien, de l'essor et de l'intégration des multiples ressorts de l'économie au sein même de l'Agglo.

GARDER LE CAP D'UNE ÉCONOMIE DIVERSIFIÉE EN RÉPONDANT AUX BESOINS VARIÉS DES ENTREPRISES

L'Agglo souhaite soutenir son économie diversifiée, entre une tradition industrielle aéronautique et portuaire, un secteur tertiaire et commercial très développé, une économie touristique historique, un développement technopolitain toujours plus affirmé... L'objectif est de réunir les conditions favorables permettant la **création d'emplois durables et diversifiés**, en accompagnant les activités existantes et en favorisant le développement de nouvelles activités créatrices d'emplois et de richesses.

Afin de soutenir cette ambition, il convient de proposer des solutions d'accueil adaptées aux activités, dans leur diversité, en veillant notamment au maintien de l'économie productive, y compris agricole, tout en tenant compte des impacts potentiels pour les populations riveraines.

Aussi, pour favoriser l'essor d'activités et d'emplois diversifiés « à portée de main » des actifs de l'Agglo, la production de foncier à vocation économique est poursuivie :

- par un certain élargissement des possibilités d'accueil dans les espaces urbains mixtes, pour des activités compatibles avec leur environnement résidentiel ;
- par une intensification des possibilités d'accueil dans tout ou partie des sites d'activités existants (optimisation / mutualisation du foncier);
- par l'aménagement de nouveaux sites [®], avec une exigence accrue de gestion progressive de la constructibilité et de renforcement de la qualité urbaine, environnementale, paysagère...;
- par le ménagement des espaces nécessaires à l'économie agricole.

Par ailleurs, l'accès des entreprises aux réseaux de communication numérique performants (réseau Très Haut Débit...) nécessite d'être soutenu.

PROMOUVOIR, DANS LES CENTRES VILLES ET LES QUARTIERS HABITÉS, LE DÉVELOPPEMENT D'UNE ÉCONOMIE COMPATIBLE AVEC LES FONCTIONS RÉSIDENTIELLES

Le maintien, l'accueil et l'essor des activités économiques compatibles avec la proximité de l'habitat[®] doit être privilégié dans les espaces urbains mixtes existants et les opérations nouvelles, en particulier dans et à proximité des centres villes, des cœurs de quartiers et des sites de renouvellement urbain.

PRÉSERVER LE MAILLAGE DES SITES D'ACTIVITÉS ET LA PLACE DE L'ÉCONOMIE PRODUCTIVE

L'Agglo valorise le maillage des zones économiques et vise à les préserver, entièrement ou partiellement, de la pression du marché de l'immobilier résidentiel et parfois commercial, pour les réaffirmer comme des lieux d'accueil d'activités. Il s'agit ainsi de soutenir les efforts engagés en faveur du maintien d'une économie diversifiée, notamment productive.

[🕲] Comme l'extension d'Izarbel, le secteur de l'aéroport (Anglet, Biarritz), les secteurs de l'avenue du 14 avril ou de Saint-Etienne-Deyris (Bayonne)...

[🔋] Par exemple, les professions libérales, les TPE et PME les moins émettrices de nuisances ou de risques...



Ainsi, en valorisant et en complétant ce maillage des zones économiques, parfois situées au cœur même de l'espace urbain, l'Agglo fait un choix volontariste et original : celui de la présence de l'économie de production dans la ville, dans le respect de l'environnement et notamment la maîtrise des nuisances et pollutions pour les populations riveraines.

CONFORTER LE RÔLE DE L'AÉROPORT ET ASSURER LE DÉVELOPPEMENT DE CE GRAND SITE ÉCONOMIQUE

La présence de l'aérogare et de la plate-forme aéroportuaire doit être valorisée. Ces équipements majeurs doivent être considérés comme des générateurs ou des supports au développement économique de leur environnement, qu'il soit proche ou plus élargi.

Cette orientation couplée à la prise en compte des nuisances de l'aéroport conduit à modérer le développement résidentiel à ses franges immédiates.

DÉVELOPPER LA QUALITÉ URBAINE DES ÉQUIPEMENTS ET SITES ÉCONOMIQUES

L'amélioration de l'inscription urbaine des équipements (pour le port, cf. axe 2) et zones économiques est recherchée, par exemple par la maîtrise accrue des nuisances, la prise en compte des éléments structurants des paysages, la bonne connexion avec les quartiers voisins (maillages doux, traitement des franges...), etc.

Il en va de même de l'évolution de leurs formes urbaines internes et de leur qualité environnementale: zones plus compactes et plus responsables par un usage optimisé des sols, la rationalisation et la mutualisation des offres de stationnement, un traitement paysager de plus grande qualité, le renforcement de la présence végétale par des essences locales et diversifiées, la gestion alternative des eaux pluviales, la gestion des déchets, le développement de solutions de gestion énergétique et de *process* de management durable...

A cet effet, la requalification de certains sites économiques pourra s'appuyer sur la restructuration de leur tissu d'activités.

Parexemple pour un certain nombre defriches économiques a univeau du portou pour des zones économiques comme Saint-Frédéric, Maignon, Iraty...

Constituer un cadre plus exigeant au développement commercial

Dans une optique d'aménagement durable de son territoire et d'animation de ses centralités de proximité, l'Agglo souhaite contenir la tendance au déplacement de la vie commerciale en dehors des centres villes et des cœurs de quartiers, vers les zones d'activités économiques et en façade des grands axes routiers. Dans cette optique, l'Agglo offre au développement du commerce de détail un cadre plus resserré, afin d'accompagner son redéploiement vers les centres villes et les cœurs de quartier et des zones commerciales bien identifiées, dont l'insertion urbaine doit être renforcée.

RECENTRER LE DÉVELOPPEMENT COMMERCIAL

Afin de soutenir l'animation des centres villes et des cœurs de quartier, notamment par la réorientation du développement commercial vers ces secteurs, les grands objectifs suivants sont retenus.

Le rôle majeur d'accueil commercial de grand rayonnement est réaffirmé pour les centres villes de Bayonne et de Biarritz, notamment par rapport à celui des zones commerciales de grand rayonnement (BAB2, Ametzondo).

[🚳] Abords de l'aérogare ; secteurs riverains ou voisins du site aéroportuaire ; sites économiques Juin, Maysonnabe, Maignon ; Technocité...

Ocôte Basque - Adour, Pays Basque et sud des Landes...



Plus largement, tous les centres villes et les cœurs de quartiers - et dans une moindre mesure, de petits pôles de proximité présents dans la ville - sont considérés comme les secteurs privilégiés pour la préservation, le développement et la diversification des offres commerciales de proximité ou de rayonnement interquartier.

Ailleurs, le développement commercial est plus nettement encadré voire exclu. Cette orientation s'applique notamment aux abords de grands axes routiers ou aux zones d'activités économiques dédiées à l'artisanat et à l'industrie. Cette disposition vise également les services non liés à l'économie de production

(salles de sport, drive...). Ces objectifs se traduisent par la définition de secteurs d'exclusion du développement du commerce de détail

Parmi lesquels les zones d'activités économiques de Saint-Etienne, Saint-Frédéric, Maignon, parties des avenues Louis de Foix, Henri de Navarre à Bayonne et de l'avenue d'Espagne à Anglet.

DÉVELOPPER L'INTÉGRATION URBAINE, ENVIRONNEMENTALE ET PAYSAGÈRE DES SITES ET PROJETS COMMERCIAUX

Par ailleurs, il importe de viser, pour les sites et projets commerciaux, des qualités renouvelées. Pour ces dernières, l'Agglo pose un niveau d'exigence relevé qui porte notamment sur les dimensions suivantes :

- · articulation avec des offres de transports urbains adaptées au rayonnement commercial souhaité;
- · inscription dans le maillage des mobilités douces ;
- · qualité architecturale et insertion paysagère ;
- · ouverture sur les espaces urbains riverains et qualité des interfaces avec ces quartiers ;
- mixité urbaine :
- · haute qualité environnementale (présence végétale, eaux pluviales, énergie...);
- usage plus rationnel du foncier (notamment s'agissant des aires de stationnement).

Soutenir la ville intelligente

SOUTENIR LE DÉVELOPPEMENT NUMÉRIQUE

Le développement numérique constitue un équipement de proximité important pour la population comme pour les acteurs économiques. L'objectif est de permettre à tous l'accès aux nouvelles technologies de l'information et de la communication et, ce faisant :

- d'offrir des réponses adaptées à l'évolution des modes de vie et de travail (télétravail, coworking...) ;
- de soutenir les capacités d'innovation des entreprises.

A cet effet, l'Agglo entend encourager, mais aussi encadrer les infrastructures supports de la ville intelligente dans l'objectif de maîtriser l'exposition de la population aux ondes, et en particulier des publics sensibles.

DÉVELOPPER L'EXPÉRIMENTATION ET L'INNOVATION

La contribution des **nouvelles technologies et des systèmes intelligents** (smart grid) à la ville durable n'est pas encore entièrement connue. Elle apparaît d'ores et déjà pertinente pour accompagner la mutualisation des ressources dans une logique de performance des réseaux et de rationalisation des consommations (cf. axe 2).

A l'échelle des quartiers ou des opérations de grande densité énergétique, ces mutualisations peuvent aller plus loin : réseaux de chaleur, mise en place de systèmes contributifs (mutualisation et redistribution des des productions énergétiques à l'échelle du quartier)...

Ces objectifs supposent une maîtrise des nouvelles technologies et un développement des outils numériques, à la fois dans une logique d'expérimentation urbaine et de participation de la population à la gestion des ressources via des plateformes numériques facilement utilisables.



DRIENTATION GÉNÉRALE 3.2

Faire de l'habitat un levier de cohésion sociale

Notre Agglo a connu un épisode de construction sans précédent : jamais autant de logements n'avaient été réalisés en l'espace de 5 ans, notamment de logements à des prix abordables, sans pour autant parvenir à faciliter nettement l'accès du plus grand nombre au logement.

L'objectif désormais est donc moins de produire toujours plus de logements que de construire les logements dont nous avons besoin, en s'efforçant de raccorder l'offre avec la réalité et la diversité des besoins, par une régulation accrue de la production de logements. Dans le même temps, la mise à niveau des logements existants doit être assurée. L'objectif est bien de permettre à chacun de vivre dans un logement aux qualités renforcées en développant une politique de l'habitat, qui contribue à la cohésion sociale et territoriale, en permettant :

- · les parcours résidentiels des ménages en fonction de leur ressource ;
- · l'accès au logement des plus défavorisés (hébergement, logement autonome) ;
- · la prise en compte des besoins spécifiques liés à la perte d'autonomie et au vieillissement ;
- · les réponses particulières conséquences de la mobilité liée à l'emploi et à la formation.

Orienter la construction vers les logements dont la population a besoin

L'Agglo favorise la production d'un volume de logements nouveaux plus adapté à la réalité des besoins et revenus des ménages, plus soutenable pour le territoire et en mesure de contribuer à l'obtention des équilibres sociaux recherchés à l'échelle des communes, de l'Agglo et du bassin de vie.

Dans cette optique, il convient de viser la construction **de l'ordre de 1000 à 1200 logements en moyenne par an**, à l'échelle de l'Agglo. Cet objectif pourra être modulé, dans le temps, pour tenir compte, notamment, de l'évolution des besoins et des orientations de la politique communautaire de l'habitat.

INTENSIFIER LA PRODUCTION DE LOGEMENTS LOCATIFS SOCIAUX

L'Agglo fait le choix d'appuyer les efforts engagés en faveur du renforcement de l'offre locative sociale, en orientant une part significative de la production de logements vers le logement locatif social, afin de répondre aux besoins de la grande majorité de la population.

Sur la période 2016-2021, cet objectif consistera à orienter la production de l'ordre de 50% de l'offre nouvelle de résidences principales vers le logement locatif social.

Il s'agit ainsi de réguler et de rééquilibrer fortement la production, notamment vers les logements à même de loger les ménages aux ressources modestes et intermédiaires, qu'il s'agisse de jeunes, de familles ou encore de personnes âgées.



Cette option devrait aussi permettre de tendre, à terme, vers 25% du parc de logements constitué par du logement locatif social.

Le dispositif d'évaluation du PLUi et l'évolution de la politique communautaire de l'Habitat pourront conduire à ajuster et mettre à jour le cap à suivre pour répondre à cette ambition majeure.

SOUTENIR LE DÉVELOPPEMENT DE L'ACCESSION SOCIALE

En complément des actions en faveur de la production de logements locatifs sociaux, le développement de l'accession abordable et maîtrisée est recherché, afin d'élargir les possibilités d'accès à la propriété des ménages à revenus intermédiaires. Il s'agit notamment de permettre aux jeunes ménages et aux familles de rester ou de s'établir durablement au sein de l'Agglo.

DÉVELOPPER DES RÉPONSES ADAPTÉES AUX BESOINS SPÉCIFIQUES

La collectivité et ses partenaires veillent à développer une offre de logements pour les populations dont les besoins particuliers ne sont pas toujours pris en compte par le marché. Il s'agit notamment de :

- répondre aux besoins des **jeunes en mobilité** pour leur formation ou leurs premiers emplois (étudiants, jeunes actifs, saisonniers...);
- répondre aux besoins évolutifs des personnes âgées, du logement autonome à l'hébergement en établissement médicalisé;
- prendre en compte les besoins des **personnes en situation de handicap**, en veillant notamment à l'adaptation des logements produits ;
- assurer une offre d'hébergement à l'urgence et d'insertion;
- proposer des réponses adaptées aux besoins de sédentarisation des familles issues de la culture du voyage et les accompagner dans l'accès au logement social;
- assurer la gestion des aires d'accueil des gens du voyage de passage.

FAVORISER LA PRODUCTION DE LOGEMENTS DE TAILLES ET DE TYPOLOGIES ADAPTÉES

Il convient de veiller à ce que la taille des logements proposés, en surface habitable, nombre de pièces..., soit suffisamment corrélée avec la réalité des besoins des ménages, pour tenir compte de leur évolution et diversité.

RÉPARTIR LA PRODUCTION DE FAÇON À CONTRIBUER À L'ÉQUILIBRE INTERGÉNÉRATIONNEL ET SOCIAL À L'ÉCHELLE DE L'AGGLO

Dans un objectif d'équilibre et de cohésion sociale à l'échelle de chaque commune, il convient d'assurer un bon niveau de construction nouvelle de logements sociaux, afin de répondre aux besoins des ménages dans une logique de rattrapage permettant d'atteindre 25% de logements sociaux à échéance de 2025. Pour Bayonne, il s'agit de maintenir le niveau d'offre locative sociale tout en permettant son rééquilibrage territorial à l'échelle du territoire communal.



Renforcer la qualité résidentielle

SOUTENIR L'AMÉLIORATION DU PARC DE LOGEMENTS EXISTANTS

L'objectif est de veiller à la **qualité environnementale** du parc résidentiel existant et de soutenir son adaptation à l'évolution des enjeux (climatiques, énergétiques...) et des modes de vie.

> Pour le parc privé

Il s'agit notamment d'intégrer des possibilités d'entretien et de mise à niveau[®] afin de prévenir ou de lutter contre les différents facteurs qui réduisent la qualité voire l'habitabilité des logements.

> Pour le parc public

Il s'agit des quartiers prioritaires à Bayonne et des quartiers de veille à Bayonne, Biarritz, Boucau Afin de maintenir l'attractivité du parc HLM, notamment dans les quartiers de la politique de la ville, il importe de soutenir les efforts engagés de gestion urbaine de proximité, de réhabilitation énergétique des résidences (notamment pour contenir les charges des occupants), et de restructuration urbaine aux abords des résidences.

Plus globalement, sur l'ensemble du parc HLM, il s'agit de permettre l'adaptation des résidences aux besoins et enjeux actuels (climatiques, énergétiques...), en lien avec le maintien qualitatif de l'espace public, l'adaptation aux situations de handicap, l'accessibilité au transport en commun et services publics...

> Pour tous les parcs

Enfin, l'accès aux réseaux de communication performants doit être recherché pour les différents parcs.

PROMOUVOIR LA QUALITÉ DANS CHAQUE NOUVELLE OPÉRATION

Vis-à-vis trop rapprochés, banalisation des cadres de vie..., l'Agglo veut faire échec aux opérations insuffisamment soucieuses de leurs occupants et de leur environnement. Par la définition de règles plus appropriées et par un meilleur accompagnement des projets, elle s'attache – autant que faire se peut et pour chaque opération – à défendre la qualité d'usage pour le résident, la qualité environnementale afin de limiter l'empreinte écologique et la qualité d'insertion pour le voisinage ou le passant. Il s'agit notamment de promouvoir :

> à l'intention du résident,

la conception de logements réunissant les conditions du « bien-être chez soi » : intimité, sécurité, confort (calme, volume, distribution optimisée, luminosité, ensoleillement, confort thermique, accès à un espace de respiration extérieur, accès aux réseaux de communication numérique performants...) ; qualité des espaces collectifs intérieurs / extérieurs ; rapport soigné à la rue ; proximité des services urbains... ;

> au profit de l'environnement,

la qualité environnementale de la construction et des aménagements : performance énergétique, gestion des eaux pluviales, maîtrise des îlots de chaleur, collecte des déchets... L'engagement de la collectivité en faveur de l'aménagement et de la construction durables pourra se traduire de plusieurs manières : règlement, charte, éco-conditionnalité...

> au bénéfice du voisinage et du passant,

un cadre règlementaire plus attentif à l'histoire et la géographie des villes et des quartiers, permettant d'optimiser, de « réussir » l'inscription de l'opération dans son environnement urbain, naturel et paysager [®].

Maîtrise des consommations d'énergie par l'isolation thermique et l'intégration d'énergies renouvelables ; isolation acoustique ; accessibilité...

⁹ Implantations, hauteurs, volumes et vocabulaire appropriés ; gestion plus intégrée ou mutualisée du stationnement ; articulation avec le maillage doux...

Notes

UN COLLECTIF





Tenir les objectifs de réduction de la consommation foncière et de lutte contre l'étalement urbain

L'ensemble des orientations développées dans le Projet d'aménagement et de développement durables consolide un modèle de développement urbain plus intense, économe de la ressource foncière et préservant les espaces naturels, agricoles et forestiers. Ces orientations permettent de ménager les grands équilibres actuels : les espaces artificialisés et bâtis représentant 2/3 du territoire et les espaces non artificialisés, agricoles, naturels, ou forestiers, 1/3 du territoire.

Pour l'Agglo, les objectifs de modération de la consommation foncière font donc converger :

- · les objectifs relatifs aux évolutions de la ville ;
- · les objectifs relatifs à la préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers.

Comme affirmé dès le propos liminaire et développé dans chacun des trois axes qui suivent, **les objectifs relatifs aux évolutions de la ville** visent à favoriser le développement au sein de la ville constituée en y fléchant 80% de la production de logements :

- en prenant appui sur la conjugaison des armatures suivantes: proximités, économie, mobilités, et notamment sur les centres villes, les cœurs de quartiers et les sites d'accueil et de diversification économiques;
- 2. et, en encadrant l'extension de l'urbanisation :
 - d'une part en la limitant à 20% de la production de logements
 - et d'autre part en la réalisant en continuité des tissus agglomérés de la ville constituée [©].

Ainsi, l'Agglo décide de dimensionner les zones urbanisables en juste proportion des besoins de logements, d'équipements et de développement économique, autour de 200 hectares pour 15 ans.

Les sites d'extension urbaine seront déterminés en compatibilité avec les orientations du PADD. Leur localisation pourra cependant évoluer au cours de la vie du PLUi, par exemple pour des ajustements de périmètre ou le redéploiement de tout ou partie d'une zone à urbaniser, à volume constant de zones à vocation urbaines (zones U et AU).

Tandis que **les objectifs relatifs à la préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers** visent notamment à :

- préserver les espaces constitutifs de la trame verte et bleue ainsi que l'agriculture dans la ville ;
- tout en assurant la bonne gestion du cycle de l'eau et des risques naturels ;
- et en contribuant à la préservation des patrimoines urbains et paysagers et à l'embellissement de la ville.

La mise en œuvre du Projet d'Aménagement et de Développement Durables reposera largement sur l'observation, par chacun, du Réglement et des Orientations d'Aménagement et de Programmation du PLUi. Ces règles et ces Orientations ne pourront néanmoins suffire, à elles seules, à garantir le développement de projets de grande qualité. Elles devront donc se doubler d'un dispositif de mise en œuvre adapté. Il s'agira notamment :

Des tissus agglomérés de la ville constituée s'entendent comme les tissus urbains offrant une grande proximité et continuité entre les éléments bâtis ou artificialisés qui les composent. Ces tissus urbains incluent des espaces naturels, agricoles, forestiers ou en eau, mais aussi des espaces non bâtis associés à de grands équipements urbains: port, aéroport...
Plusieurs grands ensembles agglomérés sont ainsi identifiés:

Un ensemble aggloméré continu entre Boucau, Bayonne, Anglet et Biarritz, principalement situé à l'ouest de l'A64 avec des continuités à l'est de cette dernière à Bayonne et Anglet;

Trois ensembles agglomérés à Bidart: l'un situé principalement à l'ouest de l'A64 avec une continuité à l'est de cette dernière et deux ensembles plus modestes à l'est de l'A64.

Coordonner et mettre en œuvre une politique d'aménagement volontariste



- de proposer un accompagnement approprié des porteurs de projet (conseil...), pour les aider à développer la qualité de leur projet, dans le respect des orientations du PADD (qualité d'usage, urbaine, environnementale...).
- de renforcer le rôle pivot des collectivités dans l'évolution et la construction même de la ville, aux différents niveaux de la chaîne opérationnelle.

DÉVELOPPER UNE POLITIQUE FONCIÈRE CORRÉLÉE AU PROJET D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

La mise en œuvre de l'ensemble des orientations portées par l'Agglo implique une action foncière renforcée visant notamment :

- une meilleure régulation des marchés fonciers (résidentiels, économiques, naturels, agricoles...);
- · une plus juste anticipation / mise en œuvre des projets portés par les collectivités.

Cette action a notamment pour objet:

- · la réponse dans la durée et la régularité aux besoins de la politique locale de l'habitat ;
- le maintien, l'accueil et l'essor d'entreprises productives au sein du tissu urbain ;
- la mise en œuvre des politiques publiques, au service notamment du Tram'Bus, du maillage du territoire en liaisons douces, ainsi qu'à l'ensemble des besoins d'infrastructures liés au projet urbain : gestion du cycle de l'eau, collecte des déchets, espaces publics, etc.;
- · le maintien et le développement d'activités agricoles ;
- · le soutien à la politique environnementale (mise en œuvre de la trame verte et bleue...).

RENFORCER L'ACTION PUBLIQUE D'AMÉNAGEMENT

La mise en œuvre du PLUi implique également d'affirmer le rôle des collectivités et de leurs partenaires (publics, parapublics, privés...) dans la définition (études pré-opérationnelles...) et la réalisation - ou, suivant les cas, le strict encadrement - de projets d'aménagement.

A ce titre, le déploiement d'opérations publiques d'aménagement sera plus particulièrement envisagé pour organiser le renouvellement urbain, la construction de logements, la réalisation d'opérations mixtes, le développement et l'évolution de sites économiques...

L'action publique pourra intéresser, également, des projets de plus faible envergure. A l'échelle des quartiers, il pourra s'agir, notamment, de soutenir la mise en œuvre des politiques de l'habitat, l'affirmation des fonctions de centralité...

Enfin, une attention marquée sera portée aux conditions d'aménagement et d'urbanisation des secteurs d'extension de l'urbanisation (zones à urbaniser), pour lesquelles l'action publique (ou, à défaut, un encadrement resserré de l'action privée) doit être privilégiée.



Assurer le suivi de la mise en œuvre du PLUi

Enfin, pour s'assurer de la bonne traduction des orientations du PADD, un suivi régulier de la mise en œuvre du PLUi nécessite d'être envisagé. Une attention particulière sera portée aux effets de la mise en œuvre du PLUi sur l'environnement.

Ce suivi permettra, notamment, d'identifier les éventuels obstacles et freins (réglementaires, opérationnels...) à la mise en œuvre du PLUi, ainsi que d'éventuelles situations imprévues (cas particuliers, opportunités...), pouvant appeler à faire évoluer les différentes pièces du PLUi.

Par ailleurs, tout au long de la vie du PLUi, il conviendra de prendre la mesure de l'évolution du contexte (démographique, économique, règlementaire...), des connaissances (notamment en matière de risques, de patrimoines...), des techniques et process de construction de la ville... et, si nécessaire, d'en faire écho dans les différentes pièces du PLUi, de façon à tirer parti d'une réalité en mouvement.

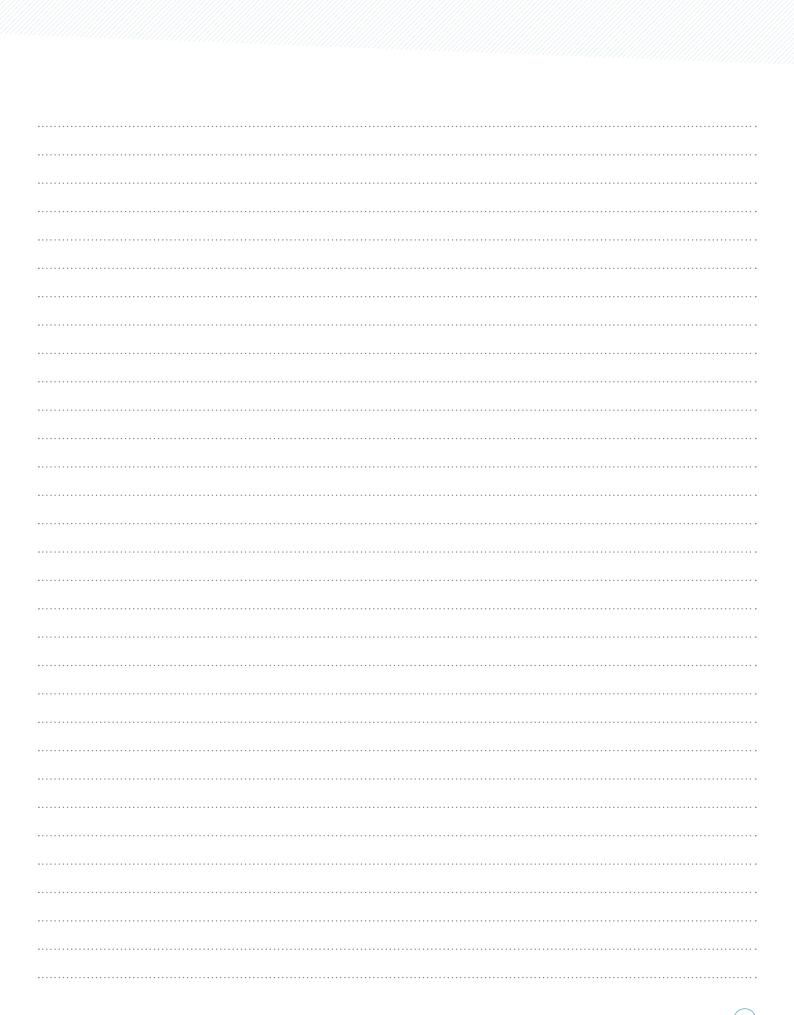
A titre d'exemple, la définition prochaine de nombreux documents cadre (SRADDET, SCoT, Plan climat, PDU, PLH à leurs nouvelles échelles) pourra nécessiter une mise en œuvre et un suivi coordonnés avec ces documents et politiques publiques, ainsi qu'une gouvernance adaptée. L'ajustement des différentes pièces du PLUi pourra être alors envisagé.



Notes



	No.	
•••••		
•••••		





Agglomération Côte Basque - Adour

15 avenue Foch - CS 88507 64185 Bayonne Cedex

05.59.44.72.72 plui@agglo-cotebasque.fr www.agglo-cotebasque.fr