En cours de construction

DOCUMENT DE TRAVAIL

Février 2019

Elaboration du

Plan Local d'Urbanisme Intercommunal Côte Basque-Adour

(Anglet, Bayonne, Biarritz, Bidart, Boucau)

LE DIAGNOSTIC

Document de travail – Février 2019

Communauté d'Agglomération Pays Basque Euskal Hirigune Elkargoa

De toutes nos forces ! Gure indar guziez !

AVANT-PROPOS
LE DIAGNOSTIC : LE CADRE RÉGLEMENTAIRE 5

1/ DÉMOGRAPHIE
DÉSÉQUILIBRES CROISSANTS..... 7

2/ HABITAT - HABITANT
UN TERRITOIRE QUI EXCLUT JUSQU'À SES PROPRES ENFANTS..... 17

3/ EQUIPEMENTS
UNE OFFRE QUI RELÈVE TOUR À TOUR DE LA GRANDE VILLE, DU VILLAGE..... 25

4/ MOBILITÉ
UN TERRITOIRE FACE AUX LIMITES DU TOUT-VOITURE..... 33

5/ CINQ PLU EN HÉRITAGE
UN BILAN CONTRASTÉ..... 41

6/ FORMES URBAINES
UNE PHYSIONOMIE URBAINE ORIGINALE EN PROIE À DES ALTÉRATIONS 49

7/ OCCUPATION DES SOLS
UNE NATURE SOUS PRESSION, EN LISIÈRE COMME AU CŒUR DE LA VILLE 71

8/ ECONOMIE 79

9/ ESPACES NATURELS 83

10/ RISQUES..... 87

11/ ÉNERGIE ET CLIMAT 91

12/ EN SYNTHÈSE
ATOUTS ET DÉFIS..... 95

AVANT-PROPOS
LE DIAGNOSTIC : LE CADRE RÉGLEMENTAIRE

☆ ARTICLE L151-4 DU CODE DE L'URBANISME

« Le rapport de présentation (…) s'appuie sur un diagnostic établi au regard des prévisions économiques et démographiques et des besoins répertoriés en matière de développement économique, de surfaces et de développement agricoles, de développement forestier, d'aménagement de l'espace, d'environnement, notamment en matière de biodiversité, d'équilibre social de l'habitat, de transports, de commerce, d'équipements et de services.
Il analyse la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers au cours des dix années précédant l'approbation du plan ou depuis la dernière révision du document d'urbanisme et la capacité de densification et de mutation de l'ensemble des espaces bâtis, en tenant compte des formes urbaines et architecturales (…).
Il établit un inventaire des capacités de stationnement de véhicules motorisés, de véhicules hybrides et électriques et de vélos des parcs ouverts au public et des possibilités de mutualisation de ces capacités ».

☆ ARTICLE R151 DU CODE DE L'URBANISME

« Pour l'application de l'article L. 151-4, le rapport de présentation :
1° Expose les principales conclusions du diagnostic sur lequel il s'appuie (…) et comporte, en annexe, les études et les évaluations dont elles sont issues ;
2° Analyse les capacités de densification et de mutation des espaces bâtis identifiés par le schéma de cohérence territoriale en vertu du deuxième alinéa de l'article L. 141-3 ainsi que des autres espaces bâtis identifiés par le rapport lui-même en vertu du troisième alinéa de l'article L. 151-4 (…) ».

Nota : dans ce document, le terme « agglo » renvoie au territoire Côte Basque-Adour (Anglet, Bayonne, Biarritz, Bidart, Boucau).

CAPB 2016

audap DOCUMENT DE TRAVAIL audap audap audap

1/ DÉMOGRAPHIE
DÉSÉQUILIBRES CROISSANTS

☆ 126 072 HABITANTS PERMANENTS AU 1ER JANVIER 2013[1/]

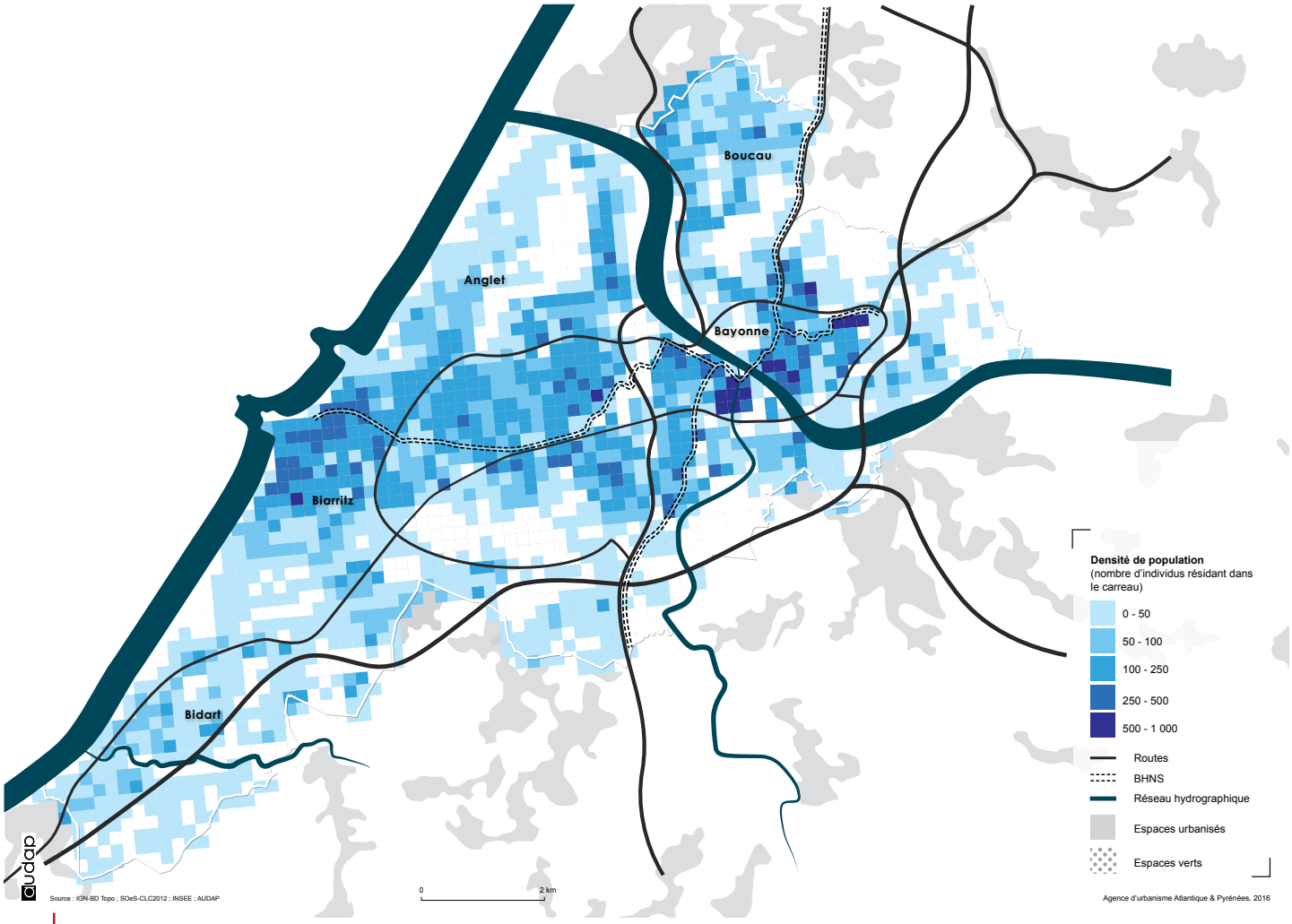
L'agglo connaît, depuis la fin des années 1960, une croissance démographique plutôt mesurée :
Après avoir sensiblement progressé au cours des années 1960 (+ 1 501 hab. par an en moyenne entre 1962 et 1968), sa population a connu un développement nettement plus modéré (+ 557 hab. par an en moyenne entre 1968 et 2011). La dernière période étudiée (+ 754 hab. par an en moyenne entre 2008 et 2013) conforte ce constat, tout en étant marquée par une envolée de la production de logements (> cf. Habitat).
Au total, la population a augmenté de 42 % en l'espace d'une cinquantaine d'années (1962-2011), soit un gain inférieur à la croissance moyenne enregistrée dans les autres agglomérations françaises (46 %), littorales (68 %) et départemenxtales (Pau-Pyrénées : 64 % ; Sud-Pays Basque : 76 %)[2/].

Cette tendance de fond ne doit cependant pas occulter la permanence de fortes disparités au sein du territoire, les 5 villes ayant connu des évolutions démographiques très contrastées (cf. ci-après « Eclairage n°1 »).

Les résidents sont aujourd'hui largement concentrés dans la partie centrale de l'agglo, au sein d'un « noyau » transversal (une dizaine de kilomètres d'est en ouest ; de l'ordre de 3 à 4 kilomètres du nord au sud) embrassant largement les centres villes de Bayonne, d'Anglet, de Biarritz.

Terre de villégiature, de tourisme et de loisirs, l'agglo voit par ailleurs sa fréquentation évoluer considérablement suivant les saisons, en particulier au cours de l'été, avec la venue de résidents secondaires, de touristes et d'excursionnistes (> cf. ci-après Eclairage n°2).

Aussi, la démographie de l'agglo doit-elle s'appréhender dans un cadre élargi, intégrant non seulement les habitants « d'ici » (les 126 072 résidents permanents) mais aussi ceux « d'ailleurs » (usagers quotidiens, hebdomadaires ; résidents seconds ; touristes ; excursionnistes…).



Densité de population dans l'agglo en 2012

UN TERRITOIRE AU CŒUR DE LA 2ÈME AIRE URBAINE DE LA NOUVELLE-AQUITAINE

Les communes de Bayonne, d'Anglet et de Biarritz constituent les villes-centres d'une aire urbaine[3/] transfrontalière, qui tend à s'élargir et s'étend désormais de Labenne à Irun (du nord au sud) et de Biarritz à Hélette (d'ouest en est). Celle-ci est composée, pour sa partie française, de 60 communes des Pyrénées-Atlantiques et des Landes, rassemblant 291 443 habitants (2013), dont 43 % au sein de l'agglo.

Cette aire urbaine est la 2ème plus peuplée de la Nouvelle-Aquitaine, après celle de Bordeaux (1 178 335 habitants). Elle est suivie par celles de Limoges (3ème aire urbaine avec 283 050 habitants), de Poitiers (4ème aire urbaine avec 257 233 habitants), de Pau (5ème aire urbaine avec 241 394 habitants) et de La Rochelle (6ème aire urbaine avec 207 263 habitants)[4/].

Elle a connu la 2ème plus forte progression démographique de la région entre les années 2008 et 2013 : + 1,2 % (soit + 3 238 hab.) en moyenne et par an, contre + 1,3 % pour l'aire urbaine de Bordeaux (plus forte progression de Nouvelle Aquitaine) et + 0,9 % pour celle de La Rochelle (3ème plus forte progression)[5/].

☆ L'ESSOR DÉMOGRAPHIQUE S'OPÈRE À 77 % EN DEHORS DE L'AGGLO

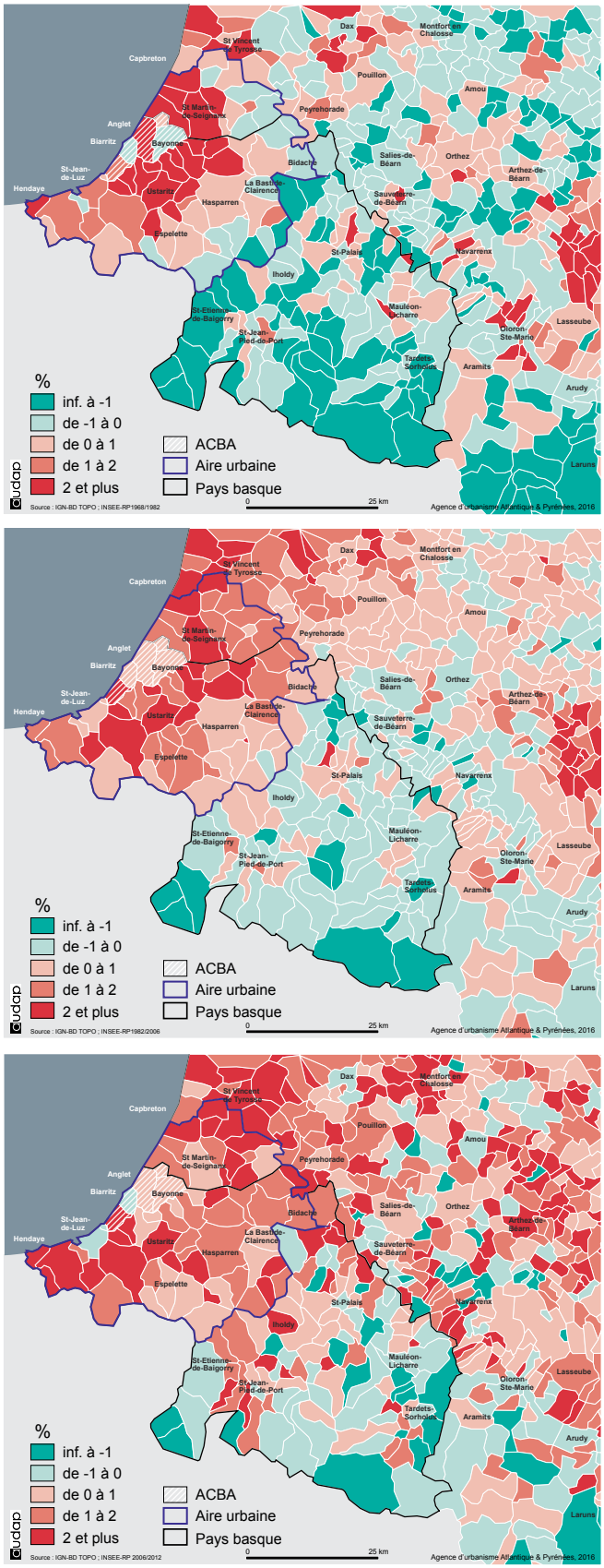
Durant la période 2008-2013, l'agglo n'a contribué qu'à hauteur de 23 % à la croissance démographique de l'aire urbaine, soit une contribution limitée comparativement à son poids (43 %)[6/].

Loin d'être conjoncturelle, cette « périurbanisation » est à l'œuvre depuis plusieurs décennies : Alors que la population de l'agglo n'a somme toute évolué que modérément depuis la fin des années 1960 (cf. supra), celle des territoires voisins a généralement augmenté de façon plus prononcée, enregistrant des taux de croissance souvent 2 à 4 fois supérieurs[7/].
Le poids démographique de l'agglo dans son environnement s'en trouve progressivement érodé, passant de 65 à 57 % entre 1962 et 2011 à l'échelle du territoire du SCoT de Bayonne et du Sud des Landes[8/].

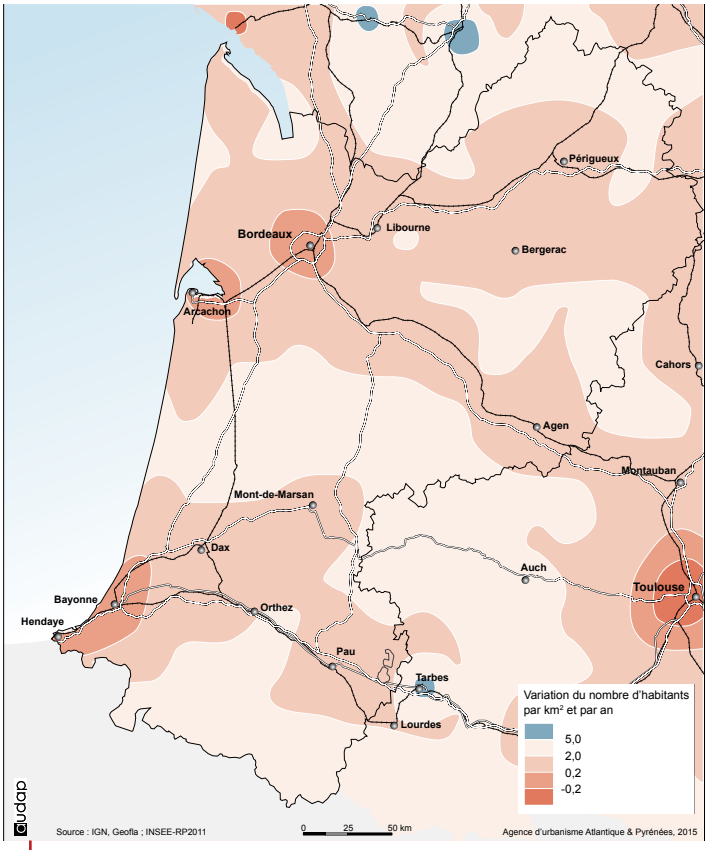
☆ UNE PÉRIURBANISATION QUI INTERROGE LE CADRE ET LA QUALITÉ DE VIE

Dans la région de Bayonne comme ailleurs en France, la périurbanisation a pu se nourrir de puissants facteurs, interrogeant parfois les conditions de vie en ville et les modes de faire la ville : inadéquation entre l'offre et la demande de logements et d'aménités urbaines dans les pôles urbains ; défaut de coordination des politiques de l'habitat et d'urbanisme à grande échelle ; facilitation des conditions de déplacements entre territoires...

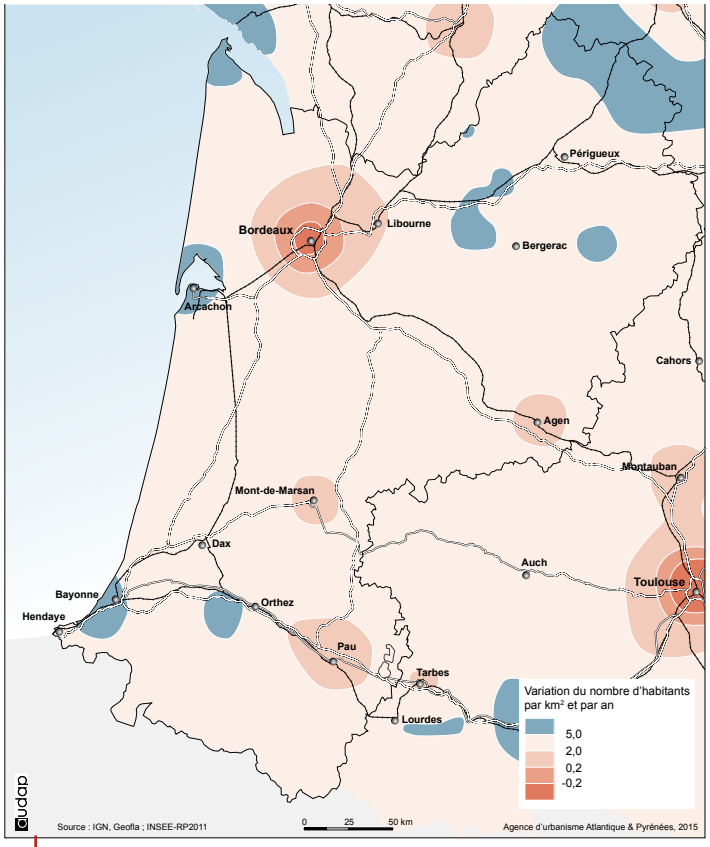
S'il n'est pas dépourvu d'intérêts (élargissement du bassin d'emploi...), **ce mouvement centrifuge véhicule aussi déséquilibres et difficultés**, comme ont pu le souligner les travaux d'élaboration du SCoT de Bayonne et du Sud des Landes : constitution de « communes dortoirs » (qui voient leur population croître plus rapidement que leur économie) ; allongement des déplacements automobiles et accroissement de leurs effets induits (consommation d'énergie ; production de gaz à effet de serre ; engorgements journaliers aux entrées de l'agglo...) ; inflation des besoins de nouveaux équipements (réseaux...) ; érosion de l'usage des équipements préexistants (écoles du pôle urbain...) ; plus faible partage des charges de centralité ; destruction d'espaces agricoles, naturels et forestiers...



L'évolution du taux de croissance annuel de la population entre 1968 et 1982 / 1982 et 2006 / 2006 et 2012



Variation annuelle de la densité de population due au solde migratoire entre 1982 et 2011



Variation annuelle de la densité de population due au solde naturel entre 1982 et 2011

☆ UN BILAN DÉMOGRAPHIQUE CONTRASTÉ

Il n'en demeure pas moins que l'agglo jouit, à certains égards, d'une réelle attractivité. En témoigne son solde migratoire apparent (la différence entre le nombre de personnes qui viennent s'installer dans le territoire et le nombre de personnes qui le quittent), largement positif (+ 381 personnes en moyenne et par an entre 2006 et 2011).

Toutefois, les effets de son attractivité sont fortement atténués par son solde naturel (la différence entre le nombre de naissances et le nombre de décès), constamment négatif depuis les années 1970 (- 138 personnes en moyenne et par an entre 2006 et 2011).

Une réalité qui distingue l'agglo de la majeure partie de son aire urbaine, mais aussi des métropoles régionales (Bordeaux, Toulouse) et de la plupart des autres villes moyennes du Sud-Ouest (Pau, Mont de Marsan, Agen, Montauban, Angoulême…), lesquelles affichent un solde naturel positif.

Cet état de fait n'est cependant pas spécifique à l'agglo. Il s'observe notamment dans les autres agglomérations littorales du Sud-Ouest (Arcachon, Royan, ainsi qu'une partie de Sud-Pays Basque), marquées par une histoire et par des dynamiques de peuplement plus convergentes (villégiature, héliotropisme…).

Il permet d'éclairer, en sus de la périurbanisation, la relativité de l'essor démographique de l'agglo et trouve ses fondements (au-delà de la seule baisse du taux de fécondité) dans le vieillissement de sa population.

☆ UN VIEILLISSEMENT MARQUÉ DE LA POPULATION

L'agglo compte désormais 1 personne de moins de 20 ans pour 1,6 personne de plus de 60 ans. Un rapport qui s'est inversé en une quarantaine d'années seulement[9/] et qui fait de cet indice de vieillesse le 5ème plus élevé des agglomérations françaises (derrière les Communautés d'agglomération – littorales – de Royan Atlantique, Var Esterel Méditerranée, Bassin d'Arcachon Sud-Pôle Atlantique et Pays de Lérins)[10/].

La population de l'agglo figure donc parmi les plus âgées de France.

Son vieillissement est appelé à se poursuivre, sinon s'intensifier (notamment du fait du vieillissement des générations 1945-1965, issues du « baby-boom »), comme le suggère l'évolution de sa structure par âge entre 2007 et 2012[11/]. Durant cette période

récente, l'INSEE a en effet enregistré une diminution sensible des effectifs de moins de 60 ans (- 1 528 hab.) et, dans le même temps, une forte augmentation des plus de 60 ans (+ 3 752 hab.)

☆ UN DÉSÉQUILIBRE INTERGÉNÉRATIONNEL ET SOCIAL CROISSANT

Le vieillissement de la population vient appuyer d'autres tendances de fond, comme la diminution de la taille moyenne des ménages (1,87 personne par ménage en 2013) et l'augmentation du nombre de ménages (65 502 en 2013)[12/].

Deux mouvements par ailleurs soutenus par les évolutions sociologiques de la vie familiale (séparations…) et par les caractéristiques des logements nouvellement produits (surfaces et typologies réduites ; prix élevés ; > cf. chapitre Habitat).

Désormais, dans l'agglo, près d'un ménage sur deux (47 %) est composé d'une seule personne, et seulement 1/4 des ménages (26 %) comprend un enfant ou plus[13/].

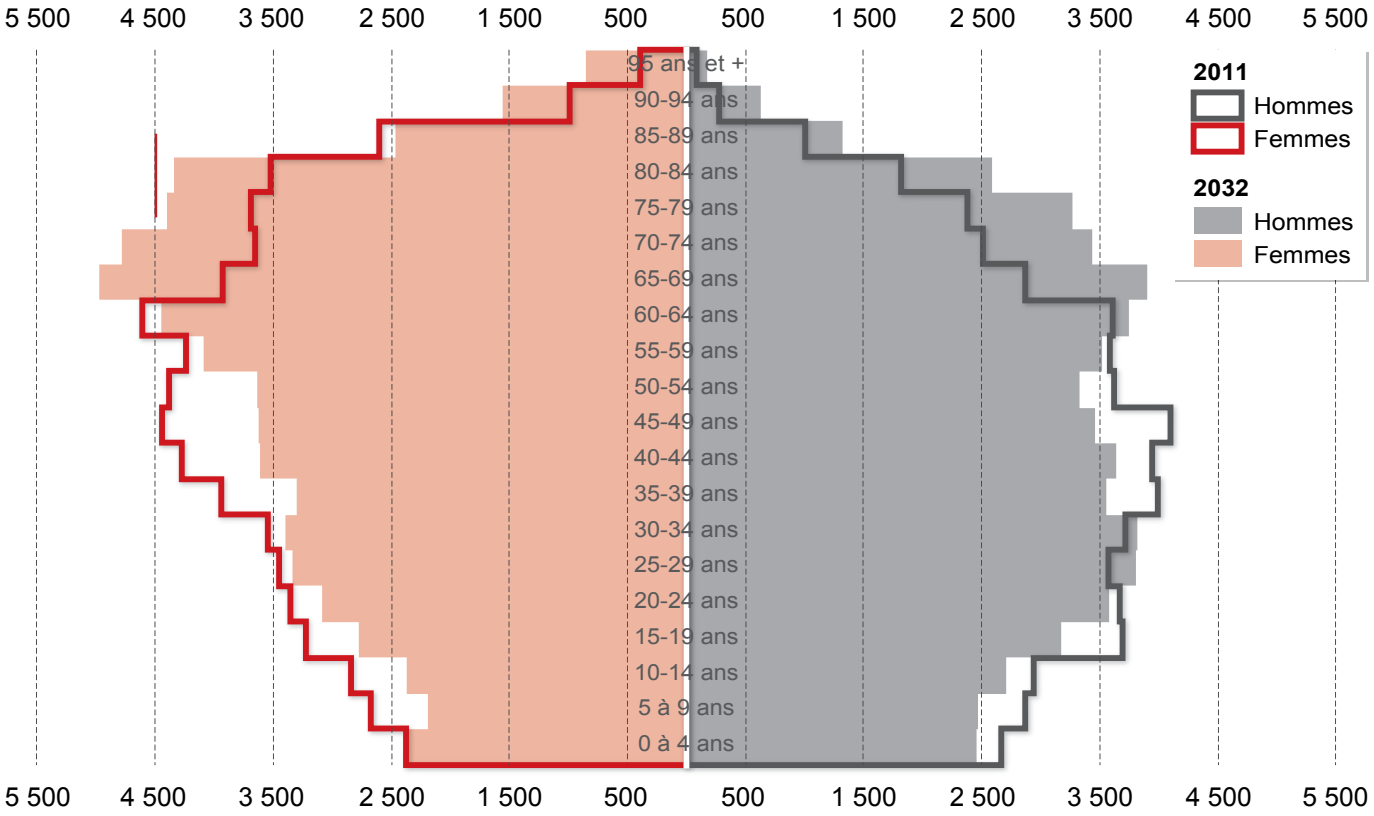
En outre, malgré un relatif accroissement de la population (cf. supra), ont pu être enregistrées, ces toutes dernières années,

- ✶ **une stagnation des effectifs scolaires** (ex. : de l'ordre de 3 200 élèves dans les collèges publics de l'agglo à chaque rentrée depuis 2005)[14/]
- ✶ **une diminution du nombre de ménages à revenus intermédiaires et modestes**[15/] et, dans le même temps, une hausse du nombre de ménages à revenus supérieurs, marquant une certaine « gentrification » du territoire (> cf. chapitre Habitat).

Erosion des effectifs des moins de 60 ans, diminution de la taille des ménages et du nombre de ménages à revenus intermédiaires et modestes…

Autant de faits témoignant d'une certaine difficulté, pour l'agglo, à fixer les familles avec enfant(s) et les ménages à revenus intermédiaires / modestes, en raison notamment de l'hyper-sélectivité du marché du logement (> cf. chapitre Habitat).

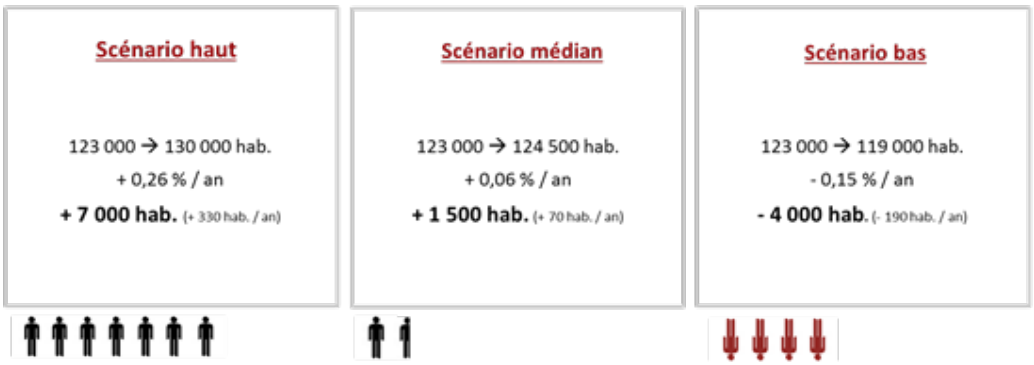
Il s'ensuit un déséquilibre intergénérationnel et social croissant – au sein de l'agglo comme avec à son bassin de vie –, qui interroge le « vivre ensemble », et qui pourrait aussi venir fragiliser l'offre d'équipements et de services (scolaires, périscolaires, sportifs ; > cf. chapitre Equipements), ou bien encore le développement de l'économie dite « productive » (> cf. Economie).



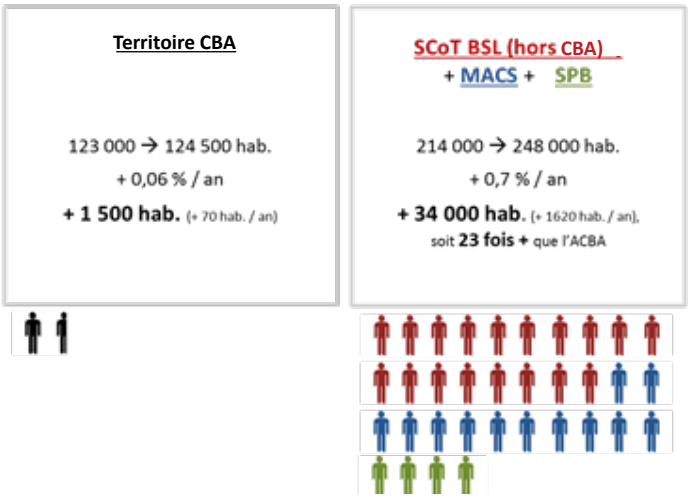
Source : INSEE-RP2011 et projections

Agence d'urbanisme Atlantique & Pyrénées, 2015

Pyramide des âges en 2011 et 2032 - Territoire PLUi CBA



Projections de la population 2011-2032 – Territoire Côte Basque-Adour



Projections de la population 2011-2032 – Hypothèse médiane

VERS UNE ACCENTUATION DE CES TENDANCES DE FOND ?

A l'horizon 2032, les projections de l'INSEE[16/] (> cf. ci-après Eclairage n°4) envisagent, pour l'agglo, une croissance démographique particulièrement faible (+ 0,26 % en moyenne et par an sur la période 2011-2032 dans le cas de l'hypothèse la plus favorable ; + 0,06 % dans le cas de l'hypothèse médiane), voire négative (- 0,15 % dans le cas de l'hypothèse la plus défavorable).

Quel que soit le cas de figure, elle serait inférieure à celle envisagée pour la population française et départementale (+ 0,4 %).

L'agglo ne contribuerait plus qu'à hauteur de 4 % à l'essor démographique du bassin de vie élargi[17/] (hypothèse médiane), soit une contribution marginale comparativement à son poids, dont l'érosion se poursuivrait (36 % en 2011, 33 % en 2032).

Si l'attractivité de l'agglo tendrait à s'affirmer (un solde migratoire positif et croissant ; + 450 habitants en moyenne et par an sur la période 2011-2032 – hypothèse médiane), **ses effets se verraient fortement effacés par un solde naturel négatif et nettement dégradé** (de l'ordre de 3 décès pour 2 naissances – hypothèse médiane).

Enfin, le déséquilibre intergénérationnel irait en s'accentuant : en 2032, l'agglo compterait 1 personne de moins de 20 ans pour 2,3 personnes de plus de 60 ans (hypothèse médiane) – contre 1 personne de moins de 20 ans pour 1,6 personne de plus de 60 ans en 2011.

Vieillissement de la population, périurbanisation… Ces projections permettent de souligner la force des tendances de fond à l'œuvre à l'échelle de l'agglo et de son bassin de vie.

Elles ne sauraient cependant s'apparenter à des prédictions :

- Elles sont établies au regard d'évolutions passées

(antérieures à 2007 et – donc – à l'envolée de la production de logements) et d'hypothèses d'évolutions de la natalité, de la mortalité et des migrations.

★ Elles ne prédisent pas ce qui va se passer mais ce qui pourrait arriver en l'absence d'imprévus (évolutions de la conjoncture économique ; évolutions sociologiques ; accidents ou progrès sanitaires ; phénomènes climatiques…) et de choix politiques (développement économique, politique d'accueil…)…

A ce titre, elles nécessitent d'être mises en perspective avec des orientations stratégiques d'ores et déjà mises en œuvre :

★ le SCoT (2014>2025), qui porte un « projet démographique » (établi en référence aux évolutions démographiques 1999-2008) pour un développement équilibré du territoire, appelant un redéploiement de la croissance démographique, en particulier au profit de l'agglo : + 35 000 hab. (+ 2 300 hab. / an) dont 9 300 hab. (620 hab. / an) dans l'agglo (27 %) entre 2011 et 2032.

★ le PLH (2010-2015 / 2016-2021), dont les effets démographiques (taille et profil de la population) ne seront mesurables avec précision qu'ultérieurement.

Compte tenu de ces différents éléments, une hypothèse de travail intermédiaire pourrait être privilégiée, dans le cadre du PLUI, au croisement des projections de l'INSEE et des orientations du SCoT, dont la mise en œuvre est désormais engagée (PLH…).

☆ DÉMOGRAPHIE : QUELS ENJEUX CLÉS POUR LE PLUI ?

Ici, ce qui est en jeu, à travers le PLUI (c'est-à-dire ce qui peut se gagner, se défendre ou se perdre), c'est notamment :

1/ Un développement plus coordonné, à l'échelle du bassin de vie, **pour contenir la « périurbanisation » et ses effets induits** (déplacements motorisés…)

2/ L'équilibre intergénérationnel et social du territoire, en facilitant l'accès au logement des jeunes, des familles et des ménages à revenus intermédiaires et modestes…

3/ L'adaptation de la ville aux différents âges de la vie, notamment pour faciliter la vie des familles et favoriser le maintien de l'autonomie des aînés.

1/ INSEE, RP 2013
2/ INSEE, RP 1962, 1968, 2008, 2011, 2013
3/ Une aire urbaine est un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain (unité urbaine) de plus de 10 000 emplois, et par des communes rurales ou unités urbaines (couronne périurbaine) dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci.
4/ INSEE, RP 2013
5/ INSEE, RP 2013
6/ INSEE, RP 2013 - la singularité du périmètre de l'agglo (périmètre quasiment limité à celui des villes centres de l'aire urbaine ; très faible recouvrement de l'espace périurbain) rend ici particulièrement visible, statistiquement, la « périurbanisation ».
7/ INSEE, RP 1962, 2011
8/ INSEE, RP 1962, 2011
9/ INSEE, RP 1968, 2011
10/INSEE, RP 2011, exploitation AUDAP
11/INSEE, RP 2007, 2012
12/INSEE, RP 2013
13/INSEE, RP 2013
14/Education Nationale, Enquête lourde, exploitation AUDAP
15/données INSEE/DGFIP 2005 et 2011, traitement Sémaphores
16/Projections établies sur la base du modèle OMPHALE.
17/Ce périmètre d'étude comprend les territoires 2015 du SCoT de Bayonne et du Sud des Landes, de l'ex-Communauté d'Agglomération Sud Pays Basque et de la Communauté de Communes Maremne Adour Côte-Sud.

1/ D'une commune à l'autre, des tendances contrastées

Au cours des cinquante dernières années, les communes de l'agglo ont connu des évolutions démographiques contrastées[1/] :

★ Anglet a vu sa population considérablement progresser (+ 23 073 hab.), en particulier durant la 1ère partie de la période étudiée (16 150 hab. en 1962 ; 33 041 en 1990 ; 39 223 en 2012).

★ Bayonne, après un relatif repli au cours des années 1975-1990, a renoué avec la croissance démographique (36 941 hab. en 1962 ; 42 938 en 1975 ; 40 078 en 1999 ; 45 855 en 2012).

★ Biarritz, dont la population avait franchi le cap des 30 000 habitants en 1999, a vu depuis sa population diminuer (- 4 725 hab.) pour retrouver son niveau de 1962 (25 231 hab. en 1962 ; 25 330 en 2012).

★ Bidart a vécu un quasi triplement de sa population (2 256 hab. en 1962 ; 6 513 en 2012).

★ Boucau a connu une évolution tangible, quoique plus modérée (5 801 hab. en 1962 ; 7 782 en 2012).

2/ Une population 2 fois plus importante en été ?

Du 15 juin au 15 septembre, le nombre de personnes présentes sur un territoire allant de Moliets à Hendaye et de Biarritz à Bidache croît de 83 %, avec un pic à 130 % au cours de la première quinzaine du mois d'août.

A l'échelle plus resserrée de la côte basque (territoires Côte Basque-Adour et Sud Pays Basque), cette évolution est également bien tangible et liée à 58 % au séjour de touristes ou de résidents secondaires (personnes passant au moins une nuit sur le territoire), et à 42 % à la venue d'excursionnistes (personnes présentes sur le territoire à la journée mais n'y passant pas la nuit)[2/].

3/ Les migrations résidentielles 2012-2013 à la loupe

Entre le 1er janvier 2012 et le 1er janvier 2013, 8 101 personnes se sont installées dans l'agglo et 6 797 l'ont quitté. Qui sont-elles ?

★ Les nouveaux habitants viennent de territoires proches :

6 nouveaux habitants sur 10 proviennent de Nouvelle Aquitaine. Les 4 sur 10 restants arrivent d'Occitanie, de l'Île de France et de l'étranger.

Parmi les nouveaux habitants issus de Nouvelle Aquitaine, près de la moitié vivait dans les intercommunalités riveraines de l'agglo. Ainsi, 28 % proviennent du Sud-Pays Basque, 28 % du Seignanx, 25 % d'Errobi et 19 % de Nive-Adour. Les nouveaux habitants en provenance du reste du Pays Basque et du Béarn sont moins nombreux, contrairement à ceux des Landes (hors Seignanx), qui représentent 33 % des nouveaux habitants issus de Nouvelle Aquitaine.

★ Les habitants qui partent restent dans les territoires voisins de l'agglo

Sur 10 personnes ayant quitté l'agglo, 4 se sont installées dans le département des Pyrénées-Atlantiques et 3 personnes ont élu domicile dans le reste de la Nouvelle Aquitaine. Les 3 sur 10 restants sont parties par ordre d'importance pour l'Occitanie, puis en Île de France. Il est à noter que les personnes qui ont pu partir à l'étranger ne sont pas dénombrées, le recensement s'effectuant uniquement dans le territoire national.

Concrètement, parmi les personnes qui ont quitté l'agglo pour la Nouvelle Aquitaine, la moitié s'est installée dans le bassin de vie de l'agglo et dans une large proportion dans le territoire d'Errobi (32 %). Les migrations vers le reste du Pays Basque et du Béarn sont moins marquantes. 12 % des personnes qui partent vers la Nouvelle Aquitaine ont élu domicile dans les Landes (hors Seignanx), et 13 % en Gironde.

★ Des migrations qui concernent majoritairement les 20/35 ans :

Les personnes âgées de 20 à 35 ans représentent plus de la moitié des migrations résidentielles. Ce constat s'explique par la plus grande mobilité de cette classe d'âges pour des raisons liées aux études et/ou aux premières années de vie professionnelle.

L'Agglo connaît un solde migratoire positif dans toutes les classes d'âges, sauf dans celle des plus de 80 ans. Elle gagne ainsi 462 personnes de moins de 15 ans, 362 de 40 à 50 ans, 295 de 20 à 35 ans et 274 de 60 à 75 ans.

★ De nouveaux habitants principalement actifs :

Les migrations résidentielles illustrent l'attractivité économique du territoire puisque 46 % d'entre elles concernent des actifs et 13 % des personnes en recherche d'emploi. De plus, le solde migratoire est positif pour ces deux catégories. Entre 2012 et 2013, l'agglo enregistre un gain de 455 actifs et de 249 chômeurs.

Les migrations résidentielles retranscrivent également l'attractivité en termes d'enseignement puisque 1 129 étudiants sont venus s'installer dans l'agglo alors qu'ils étaient 969 à quitter l'agglo. Dans le détail, 66 % des étudiants arrivent de la région, dont 25 % des Pyrénées-Atlantiques. Les étudiants qui partent de l'agglo se dirigent principalement vers la Gironde.

Enfin, les migrations résidentielles illustrent assez peu l'attractivité du territoire pour les retraités puisque le solde, même s'il est positif, reste assez faible (167 nouveaux habitants) au regard des autres dynamiques. L'explication repose probablement dans le poids des résidences secondaires dont les retraités peuvent être propriétaires. La bi-résidentialité n'est pas comptabilisée dans les migrations de l'INSEE puisque l'occupation du logement n'est pas à l'année.

★ Quatre principaux profils de ménages se dégagent :

En termes de volumes, les migrations résidentielles mettent en exergue 4 principaux profils de ménages :

Les couples avec enfant(s) constituent environ 35 % des entrants et des sortants. Leurs caractéristiques diffèrent assez peu, les couples entrants ayant en moyenne autant d'enfants que les couples sortants.

A l'inverse, les familles monoparentales (environ 10 % des flux entrants, 8 % des sortants) semblent avoir plus d'enfant(s) quand elles sortent de l'agglo que lorsqu'elles y entrent (1,7 enfant en moyenne en entrée, contre 2 en sortie).

Les familles monoparentales contribuent pour environ 16 % du gain de population issu des migrations résidentielles.

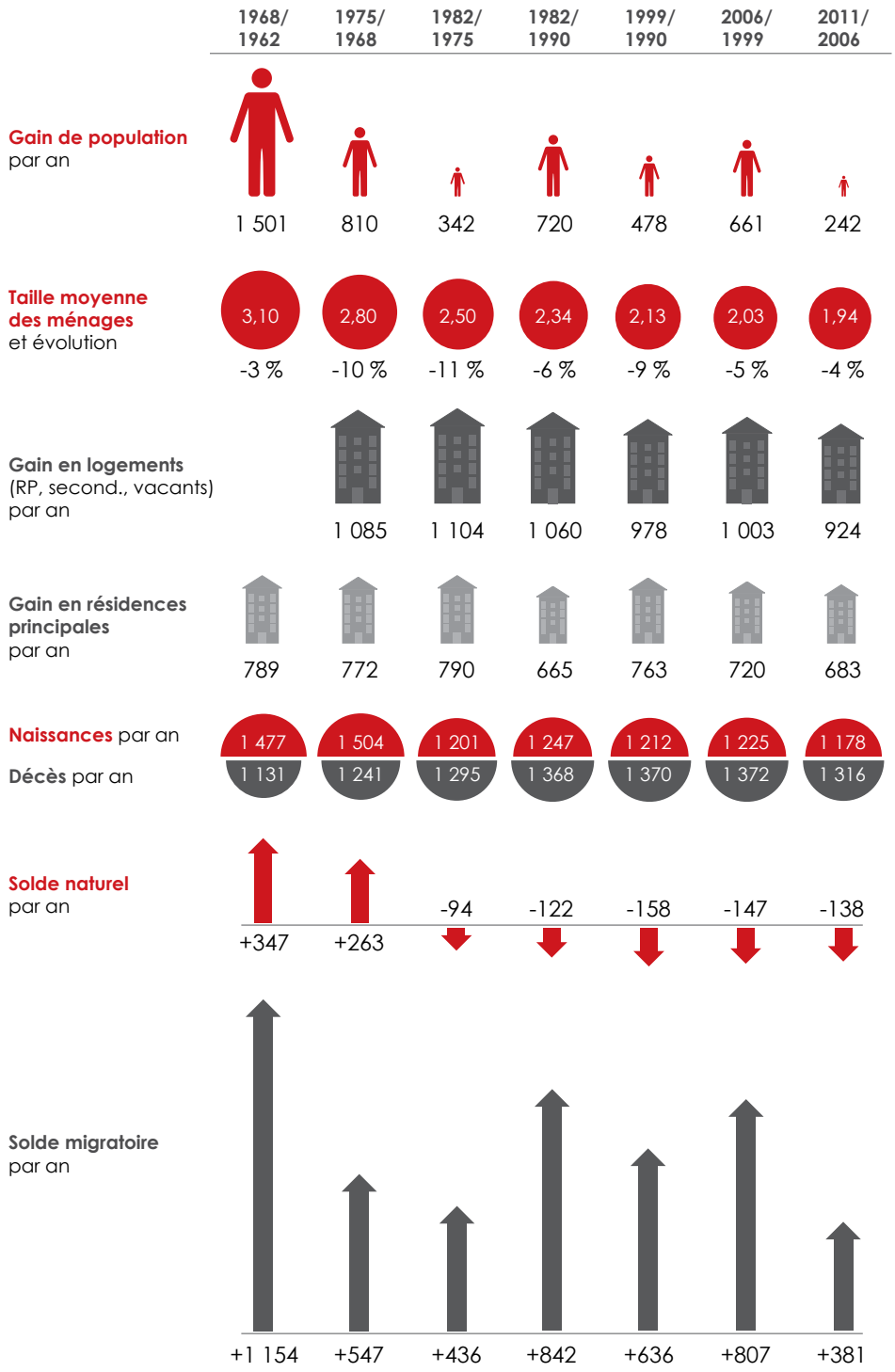
Les couples sans enfant représentent environ 24 % des flux entrants et 21 % des flux sortants. Le solde migratoire est positif d'environ 500 personnes. Les couples sans enfant pèsent pour près de 37 % du gain de population issu des migrations résidentielles.
Enfin, les personnes vivant seules constituent respectivement 28 % et 24 % des flux entrants et sortants. Elles contribuent pour 45 % au gain de population, soit environ 630 personnes.

4/ Les projections OMPHALE : quèsaco ?

OMPHALE (Outil Méthodologique de Projections d'Habitants, d'Actifs, de Logements et d'Élèves) est un modèle développé par l'INSEE. Il permet de « projeter » la population – 2007 – d'un territoire en faisant évoluer sa pyramide des âges à partir de trois composantes : la natalité, la mortalité et les migrations.
Dans les projections établies par l'INSEE pour l'agglo, trois scenarii ont été retenus :

- les scenarii haut et bas pour lesquels chacune des trois composantes est poussée à son paroxysme, à savoir pour le scénario haut, une fécondité forte, une espérance de vie élevée et des migrations importantes. Pour le scénario bas, les trois composantes sont à leur valeur minimale,
- le scenario central, qui représente une sorte de moyenne des deux scenarii précédents, a pour avantage d'être un curseur particulièrement intéressant qui prend en compte des hypothèses plus réalistes pour chacune des trois composantes.

EN CHIFFRES CLÉS



Source : INSEE-RP68-2011

Agence d'urbanisme Atlantique & Pyrénées, 2015

1/ INSEE, RP 1962, 1968, 1975, 1982, 1990, 1999, 2006, 2012
2/ Enquête Mobilités Estivales 2015 – Orange Flux Vision, CDT 40 et 64

CAPB 2016

audap DOCUMENT DE TRAVAIL audap audap audap

2/ HABITAT - HABITANT

UN TERRITOIRE QUI EXCLUT JUSQU'À SES PROPRES ENFANTS

☆ JAMAIS AUTANT DE LOGEMENTS N'AVAIENT ÉTÉ CONSTRUITS ; MAIS DES LOGEMENTS POUR QUI ?

De la fin des années 1960 à celle des années 2000, l'agglo a connu une remarquable stabilité de la production de logements (de l'ordre de 1 000 logements en moyenne par an entre chaque recensement).

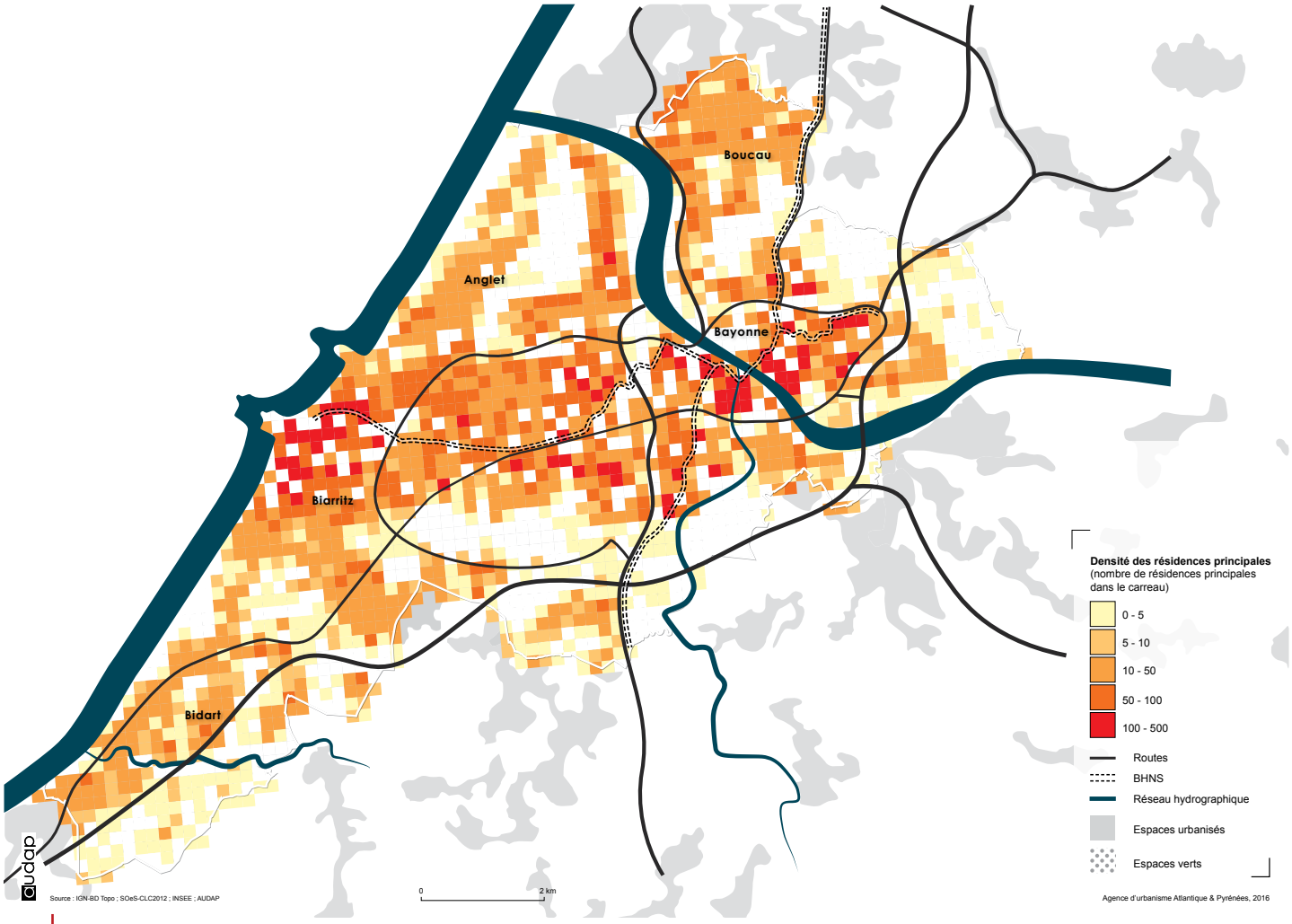
Au tournant des années 2000, cette production s'est soudainement emballée (1 750 logements en moyenne par an mis en chantier entre 2010 et 2015), atteignant des niveaux records (3 000 logements mis en chantier sur la seule année 2013), principalement à Bayonne et Anglet.

Cette envolée est d'autant plus insolite qu'elle s'est engagée alors même que la construction de logements connaissait un repli à l'échelle nationale, sous l'effet de la crise de 2008.

Comment l'expliquer ? Souvent évoqués, les besoins liés au desserrement des ménages (> cf. chapitre Démographie) et la permissivité des PLU (> cf. chapitre diagnostic Bilan des 5 PLU) constituent deux explications fondées, quoiqu'insuffisantes. En effet, ces réalités préexistaient de longue date à la fin des années 2010, sans produire de tels effets. De surcroît, elles n'étaient pas l'apanage de l'agglo, contrairement à sa dynamique immobilière.

Ce « boom » de la construction tient en fait, largement, au regain d'intérêt – conjoncturel ou pérenne ? – des investisseurs et ménages aisés pour le territoire, comme en attestent les parts conséquentes et croissantes :

- ★ des produits défiscalisés, représentant quasiment la moitié (48 %) de la construction neuve entre 2010 et 2013 sur le littoral basco-landais (contre moins de 20 % à l'échelle nationale).
- ★ des résidences secondaires (+ 41 % entre 1999 et 2012[1/]), des produits haut de gamme et des ménages aisés dans le périmètre de l'agglo (cf. infra).



Densité de résidences principales dans l'agglo en 2012

UN MARCHÉ TROP CHER, QUI EXCLUT LA PLUPART DES MÉNAGES LOCAUX

En dépit de cet élargissement sans précédent de l'offre nouvelle de logements, les prix sont restés particulièrement élevés (après avoir considérablement crû au cours des années 2000) :

- Dans le neuf, le marché de l'accession s'est maintenu, en moyenne, autour de 3 800€/m² pour les appartements, avec de fortes disparités suivant les secteurs de l'agglo (prix nettement plus élevés dans les villes et quartiers littoraux)[2/].
- Dans l'ancien, le marché de l'accession s'est maintenu, en moyenne, autour de 3 000€/m² pour les appartements et 3 300€/m² pour les maisons[3/], avec ici encore d'importants écarts de prix d'un secteur à l'autre de l'agglo.
- Les loyers privés sont demeurés à des niveaux de prix élevés (en moyenne, de 9 €/m² en moyenne pour un T4 à 14€/m² pour un T1[4/]), comparables à ceux pratiqués dans de grandes agglomérations telles que celles de Toulouse, Nantes ou Rennes.

Ces montants sont en profond décalage avec les capacités financières des ménages de l'agglo, à 71 % éligibles au logement social[5/] (> cf. ci-après « Eclairage n°1 »).

Ils imposent aux ménages un important « taux d'effort »[6/], qui entrave leur parcours résidentiel et contraint nombre d'entre eux à s'établir en dehors de l'agglo, en l'absence d'une offre adaptée de logements abordables et sociaux dans l'agglo.

☆ UNE INSUFFISANCE DE LOGEMENTS ABORDABLES ET SOCIAUX

En 2013, le parc local de logements (86 398 unités[7/]) présentait à la fois :

- ★ **un défaut de logements sociaux** (17 % des résidences principales[8/], contre 25 % exigés à l'horizon 2025, en application de l'article 55 de la loi SRU),
- ★ **un faible taux de vacance** (4,7 %, contre 7,8 % à l'échelle nationale[9/]),
- ★ **une forte proportion de résidences secondaires** (19,5 %[10/], contre 9,4 % à l'échelle nationale)[11/] …

… soit autant d'éléments résultants ou moteurs de tensions sur le marché local du logement.

Cependant, ces dernières années ont été marquées par un redressement significatif de la production de logements aidés :

- ★ Près de 3 000 logements locatifs sociaux ont ainsi été mis en service ou financés sur la période 2010-2015[12/], portant le nombre total de logements sociaux à 10 054 unités en 2015, contre 8 091 en 2010, soit une augmentation de 37 % en l'espace de seulement 6 ans (> cf. ci-après « Éclairage n°3 »).
- ★ Sur la même période, 875 logements relevant de l'accession sociale à la propriété ont été mis en chantier.

Ces offres restent néanmoins largement sous-dimensionnées au regard de l'étendue des besoins : en 2015, dans l'agglo, il manquait encore 5 500 logements locatifs sociaux pour répondre aux obligations légales à venir[13/], et quatre des cinq communes présentaient encore un large déficit (> Cf. ci-après « Eclairage n°2 »).

☆ DES SITUATIONS DE FRAGILITÉ DANS LE PARC ANCIEN PRIVÉ

La plupart des ménages de l'agglo occupent des logements d'occasion relevant du marché privé. Moins onéreux que les produits neufs (cf. supra), ces logements s'imposent comme un marché de « report », en accession comme en location.

Le parc existant privé présente néanmoins des fragilités, notamment sur le plan thermique (en 2013, plus de 50 % des logements antérieurs à la 1ère réglementation thermique de 1974).

Ainsi, pas moins de 1 325 copropriétés (soit 32 %) seraient potentiellement fragiles au regard, notamment, des ressources de leurs occupants et de la qualité de leurs logements. Il s'agirait, pour l'essentiel, de petites copropriétés édifiées avant 1949 et situées dans les centres anciens de Bayonne, Biarritz, et Boucau. Elles seraient exposées, notamment, à un risque de précarité énergétique[14/].

Par ailleurs, 2 360 logements privés seraient encore potentiellement indignes sur le territoire de l'agglo, dont une partie significative dans les centres anciens de Bayonne et Boucau. Un volume en diminution depuis 2003, qui encourage à poursuivre les efforts engagés (PIG, PNRQAD, OPAH…)[15/]

☆ UNE TENDANCE À LA « GENTRIFICATION » DE L'AGGLO

D'un côté, de moins en moins de ménages aux revenus intermédiaires et modestes. De l'autre, de plus en plus de ménages aux revenus supérieurs, en particulier de ménages aisés [16/].

Ce double mouvement dénote une tendance marquée à la « gentrification »[17/] de l'agglo, déjà manifeste au tournant des années 2000 (> cf. ci-après « Eclairage n°4 ») et largement imputable à la sélectivité du marché local du logement.

Ces évolutions bousculent les équilibres démographiques et sociaux de l'agglo, mais aussi de son bassin de vie, le départ de ménages à revenus intermédiaires et modestes contribuant à nourrir la périurbanisation.

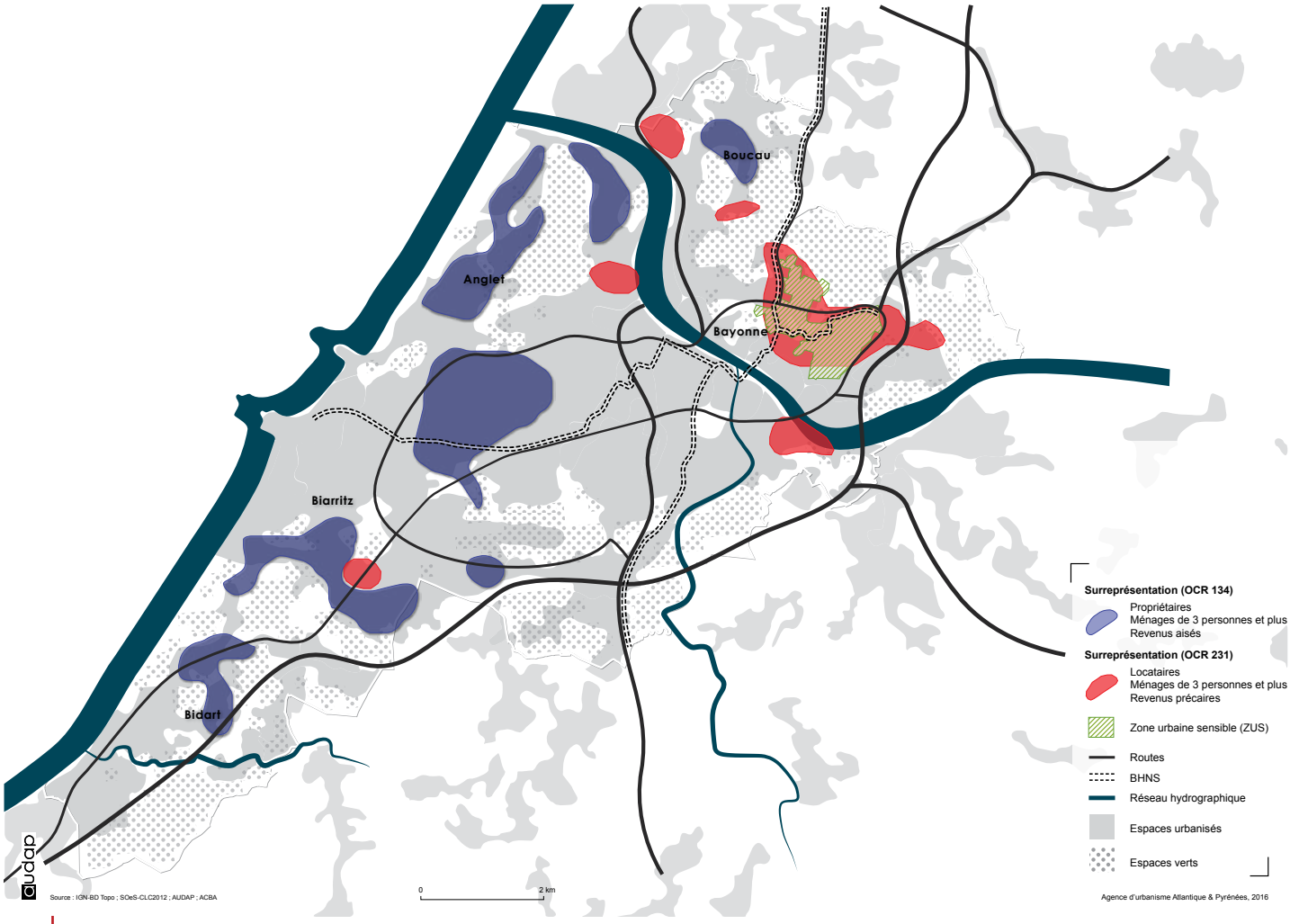
Ce faisant, elles renouvellent la question du « vivre ensemble » et viennent s'ajouter au déséquilibre intergénérationnel précédemment décrit (> cf. chapitre Démographie).

☆ DES ÎLOTS DE RICHESSE ET DE PAUVRETÉ

A ces déséquilibres sociaux se couplent de profondes disparités géographiques, à travers des formes de « spécialisation » de quartiers dans l'hébergement de ménages à revenus aisés ou précaires, mais aussi d'aînés ou de jeunes (> Cf. ci-après « Eclairage n°5 »).

Ces disparités sont assez largement corrélées à la proximité / l'éloignement de l'océan, ce critère influant nettement sur la valeur des biens et – plus faiblement – sur le prix des loyers.

Elles sont aussi très liées aux caractéristiques du parc de logements (taille, âge, statut d'occupation des logements...) de l'agglo et de ses différents quartiers.



Une illustration des phénomènes de ségrégation socio-spatiale

☆ DES AMBITIONS POUR RACCORDER L'OFFRE À LA RÉALITÉ DES BESOINS

La collectivité a fait le choix de se mobiliser pour enrayer les déséquilibres à l'œuvre et mieux répondre à l'étendue et la diversité des besoins : logement des jeunes (étudiants, saisonniers...), familles (en couples ou monoparentales), aînés (autonomes ou dépendants), personnes isolées, précarisées, ménages à revenus intermédiaires ou modestes, gens du voyage…

La mise en œuvre du Programme Local de l'Habitat (PLH) 2010-2015 avait déjà permis de porter de 6 à 30 % la part des logements à prix régulé (logements sociaux + accession sociale) dans la production neuve.

Dans le cadre du PLH 2016-2021, des objectifs et des moyens renforcés ont été adoptés pour une régulation plus marquée des marchés du logement neuf et ancien. Parmi les principales orientations retenues :

- **Ramener la production globale à 1 200 logements** en moyenne et par an, en compatibilité avec les objectifs du SCoT – lequel établit à 1 134 en moyenne et par an le nombre de logements nécessitant d'être produits dans l'agglo sur la période 2014-2025

- **Porter à 60 % de cette production la part des logements à prix régulé**, en produisant 12 % de logements PLAI, 21 % de logements PLUS, 12 % de logements PLS/intermédiaires et 15 % de logements en accession abordable/maîtrisée.

Un tel effort devrait permettre à l'agglo d'atteindre un taux de logements locatifs sociaux de près de 20 % l'horizon 2021 et, ce faisant, d'inscrire l'agglo et ses villes dans une dynamique de rattrapage (ou, dans le cas de Bayonne, de rééquilibrage) au regard de l'article 55 de la loi SRU – ce dernier fixant à 25 % le taux de logements locatifs sociaux à atteindre d'ici 2025 à l'échelle de chacune des communes de l'agglo.

★ **Répartir la production et développer une politique du peuplement de façon à contribuer à l'équilibre social aux différentes échelles.**

★ **Adapter la taille des nouveaux logements publics / privés** à la diversité des besoins des habitants permanents

★ **Mieux prendre en compte les besoins « spécifiques »**
> en consolidant les réponses « de la rue au logement »
> en développant une stratégie d'ensemble en faveur du logement des jeunes, dans leur diversité (jeunes « en errance », jeunes en besoin de décohabitation, jeunes couples, étudiants, apprentis, saisonniers…)
> en facilitant et soutenant l'intégration des enjeux du vieillissement et du handicap dans l'habitat (adaptation des logements, développement des structures d'accueil…)
> en aboutissant à des réponses pérennes concernant l'accueil et la sédentarisation des gens du voyage (réalisation de terrains familiaux et d'habitat adapté, attribution d'une fonction de passage à Landa Tipia…)

★ **Développer une intervention plus volontariste sur les parcs publics et privés existants**

★ **Coupler la politique de l'habitat à des moyens opérationnels** (stratégie foncière, projets urbains...).

☆ HABITAT-HABITANT : QUELS ENJEUX CLÉS POUR LE PLUI ?

Au regard de ces différents éléments, ce qui est en jeu, à travers le PLUI (ce qui peut se gagner, se défendre ou se perdre), c'est donc notamment :

1/ le développement équilibré du bassin de vie, en accompagnant la production d'un volume de logements adapté, pour contenir la « périurbanisation » et les déséquilibres qu'elle induit (déplacements…).

2/ la maîtrise de l'offre nouvelle de logements, par une régulation de ses excès.

3/ l'équilibre intergénérationnel et social de / dans l'agglo, en favorisant et en distribuant de manière adaptée la production de logements à destination notamment des jeunes, des familles, et des ménages à revenus intermédiaires et modestes

4/ l'adaptation du parc de logements aux enjeux environnementaux, sanitaires et sociaux tels que : la rénovation thermique des logements ; la mise aux normes de sécurité et de confort ; les travaux nécessaires au maintien à domicile des aînés et personnes handicapées ; les adaptations liées aux recompositions familiales…

1/ INSEE, RP 1999 et 2012
2/ Activité de la promotion immobilière en Sud Aquitaine – Bilan OISO 2014 – Zoom ACBA
3/ DVF/AUDAP, 2013
4/ CAF/AUDAP – Les loyers privés 2013
5/ Filocom 2013
6/ Rapport entre la somme des dépenses liées à l'habitation principale et les revenus des ménages
7/ INSEE, RP 2013
8/ INSEE, RP 2013
9/ INSEE, RP 2013
10/Y compris les logements occasionnels
11/INSEE, RP 2013
12/OLH ACBA
13/OLH ACBA – Inventaire SRU 2010 et 2015
14/PLH 2015-2021
15/PLH 2015-2021
16/Revenus fiscaux localisés des ménages (RFLM) – INSEE DGFIP – Traitement : Sémaphores
17/La « gentrification » désigne une tendance à l'embourgeoisement d'un quartier ou d'une ville.

1/ 71 % des ménages de l'agglo éligibles au logement social

En 2013, 71 % des ménages de l'agglo répondaient aux critères de ressources exigés pour l'accès au logement locatif social (cf. tableau des plafonds 2016 ci-dessous) :

★ 27 % des ménages de l'agglo disposaient de ressources inférieures aux plafonds « PLAI » :
Le PLAI (Prêt locatif aidé d'intégration) finance la construction de logements destinés aux personnes en difficulté financière. Les logements PLAI accueillent des ménages disposant de ressources inférieures de 55 à 60 % du plafond exigé à l'entrée dans un logement PLUS.

★ 28 % des ménages de l'agglo étaient éligibles aux logements « PLUS » :
Le PLUS (Prêt locatif à usage social) finance la création des logements sociaux « classiques ». Les loyers maximaux des logements PLUS sont un peu supérieurs à ceux des PLAI.

★ 16 % des ménages de l'agglo étaient éligibles aux logements « PLS » :
Le PLS (Prêt locatif social) finance la création de logements destinés aux ménages à revenus intermédiaires. Le plafond de ressources exigé du locataire est supérieur de 30 % au plafond demandé pour un logement locatif social classique.

	PLAI	PLUS	PLS
1 personne	11 060 €	20 111 €	26 144 €
2 personnes (sans pers. à charge ; à l'exclusion des jeunes ménages)	16 115 €	26 856 €	34 913 €
3 personnes (ou 1 pers. seule avec 1 pers. à charge ou jeune ménage)	19 378 €	32 297 €	41 986 €
4 personnes (ou 1 pers. seule avec 2 pers. à charge)	21 562 €	38 990 €	50 687 €
5 personnes (ou 1 pers. seule avec 3 pers. à charge)	25 228 €	45 867 €	59 627 €
6 personnes (ou 1 pers. seule avec 4 pers. à charge)	28 431 €	51 766 €	67 200 €
Personne supplémentaire	3 171 €	5 766 €	7 496 €

Plafonds de revenus pour l'accès aux logements sociaux en 2016

2/ Un aperçu de la diversité des situations communales

Loin d'être homogène, le parc local de logements recouvre des situations fort contrastées. Cette diversité peut s'apprécier notamment à l'échelle des communes, aussi bien dans les formes que dans le statut des logements.

3/ La distribution et l'évolution du parc de logements locatifs sociaux

Si, dans son ensemble, le territoire présente un défaut de logements locatifs sociaux, ces derniers sont fortement représentés dans certains secteurs de l'agglo (cf. carte ci-dessous).

L'intensification de la construction de logements locatifs sociaux a cependant permis d'engager une meilleure distribution de cette offre sur le territoire :

★ dans des quartiers jusqu'alors faiblement dotés en logements locatifs sociaux.

★ dans le cadre d'opérations « mixtes » (associant logements sociaux et logements relevant du marché libre), pas moins de 60 % des nouveaux logements sociaux ayant été produits en « VEFA[1/] » (contre environ 25 % à l'échelle nationale[2/]).

1/ La VEFA consiste, pour les bailleurs sociaux, à sous-traiter la production de logements sociaux en acquérant, sous forme de contrat VEFA (vente en état futur d'achèvement), des logements construits par des promoteurs privés, généralement dans le cadre d'opérations « mixtes », comportant des logements relevant du marché dit libre et des logements sociaux.
2/ Caisse des dépôts. Etude n°7, mai 2015

4/ Gentrification : la preuve par les chiffres

Les travaux d'élaboration du Programme Local de l'Habitat 2016-2021 ont permis de mieux cerner la « gentrification » à l'œuvre à l'échelle de l'agglo (soit l'augmentation du nombre et de la proportion des ménages aux revenus supérieurs / aisés).

S'il est commun à nombre d'agglomérations françaises, ce phénomène semble ici présenter une intensité singulière en ce qu'il s'accompagne d'une érosion du nombre de ménages modestes (cf. tableau ci-dessous) – quand il se manifeste, ailleurs, par une augmentation non seulement des ménages aux revenus supérieurs/aisés, mais aussi des ménages aux revenus modestes, aux dépens des classes dites « moyennes ».

Les évolutions constatées à l'échelle de l'agglo semblent donc témoigner d'une certaine tendance :

★ au départ des ménages modestes et précaires en dehors de l'agglo.

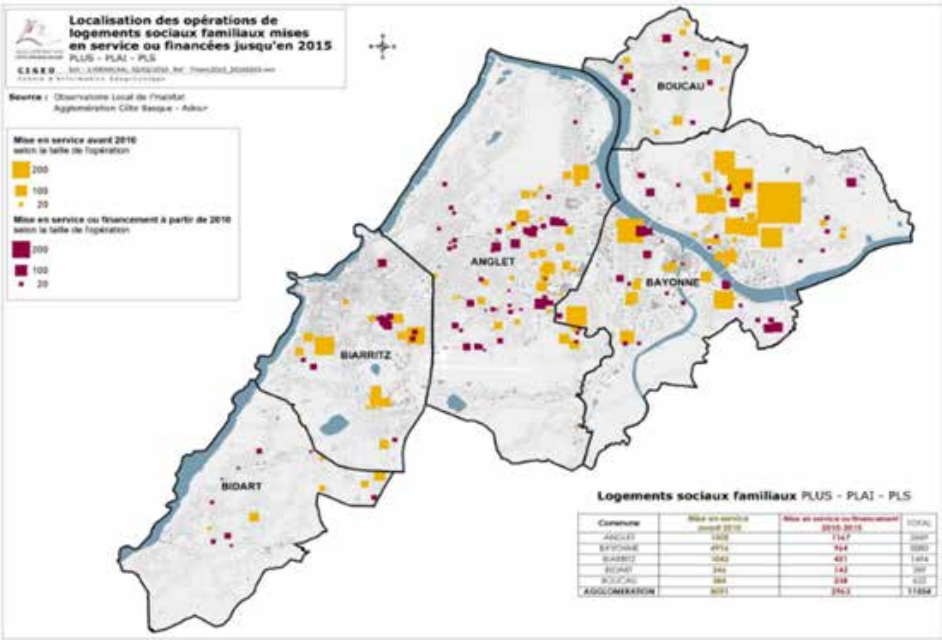
★ à la « spécialisation » de l'agglo dans l'accueil et l'hébergement des ménages aux revenus supérieurs / aisés.

	Anglet	Bayonne	Biarritz	Bidart	Boucau	Agglo
Appartements | Maisons (2013)	59 %|41 %	85 %|15 %	78 %|22 %	53 %|47 %	40 %|60 %	73 %|27 %
Résidences secondaires y compris logements occasionnels (2013)	15,6 %	4,1 %	40,4 %	33,7 %	2,2 %	19,5 %
Logements vacants (2013)	3,1 %	6,8 %	3,9 %	2,6 %	6,2 %	4,7 %
Logements sociaux (2015)	13,3 %	26,3 %	8,9 %	13,1 %	15,5 %	17,2 %

Caractéristiques du parc de logement des communes

	2005	2011	Evolution
> 3000€	6636 11,7 %	9354 15,2 %	+2718 +3,5 % pt
2750 à 3000€	1916 3,4 %	1932 3,1 %	+16 -0,2 % pt
2500 à 2750€	1969 3,5 %	2702 4,4 %	+733 +0,9 % pt
2250 à 2500€	3025 5,3 %	3610 5,9 %	+585 +0,5 % pt
2000 à 2250€	3770 6,6 %	4798 7,8 %	+1028 +1,1 % pt
1750 à 2000€	5286 9,3 %	5874 9,5 %	+587 +0,2 % pt
1500 à 1750€	6480 11,4 %	6825 11,1 %	+345 -0,4 % pt
1250 à 1500€	7030 12,4 %	7122 11,6 %	+92 -0,8 pt
1000 à 1250€	6556 11,6 %	6393 10,4 %	163 -1,2 % pt
750 à 1000€	5193 9,2 %	4583 7,4 %	-610 -1,7 % pt
< 750€	8842 15,6 %	8464 13,7 %	-378 -1,9 % pt

Répartition des ménages par unités de consommation
Nota : analyse fondée sur l'examen des revenus par unité de consommation des ménages (revenus par équivalent adultes), à périmètre géographique et Euros constants.
Sources : Revenus fiscaux localisés des ménages (RFLM) – INSEE DGFIP – Traitement : Sémaphores



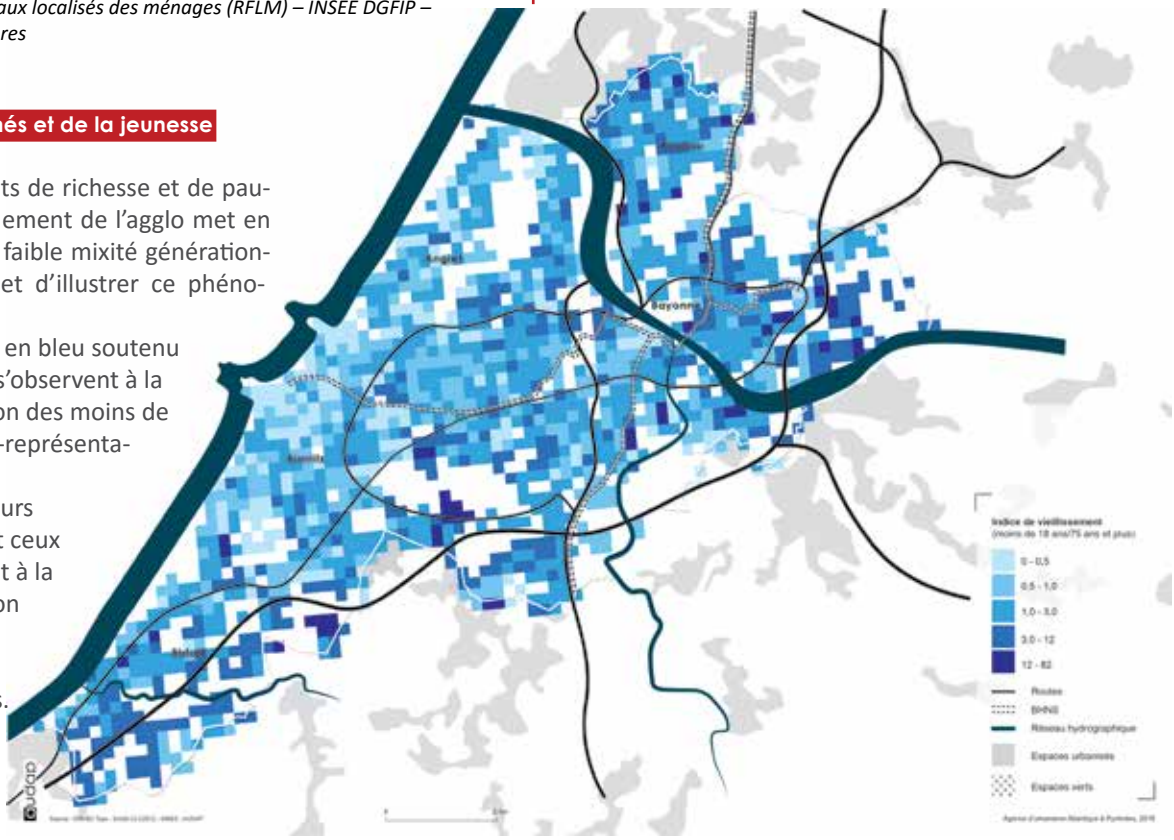
Répartition de l'offre de logements sociaux et son évolution entre 2010 et 2015

5/ La géographie des aînés et de la jeunesse

En sus de révéler des îlots de richesse et de pauvreté, l'analyse du peuplement de l'agglo met en lumière des secteurs de faible mixité générationnelle. Cette carte permet d'illustrer ce phénomène :

- Les secteurs colorés en bleu soutenu sont ceux dans lesquels s'observent à la fois une surreprésentation des moins de 18 ans ainsi qu'une sous-représentation de plus de 75 ans.
- A l'inverse, les secteurs colorés en bleu clair sont ceux dans lesquels s'observent à la fois une surreprésentation des plus de 75 ans ainsi qu'une sous-représentation des moins de 18 ans.

Indice de vieillissement en 2012



CAPB 2016

audap
DOCUMENT DE TRAVAIL

3/ EQUIPEMENTS

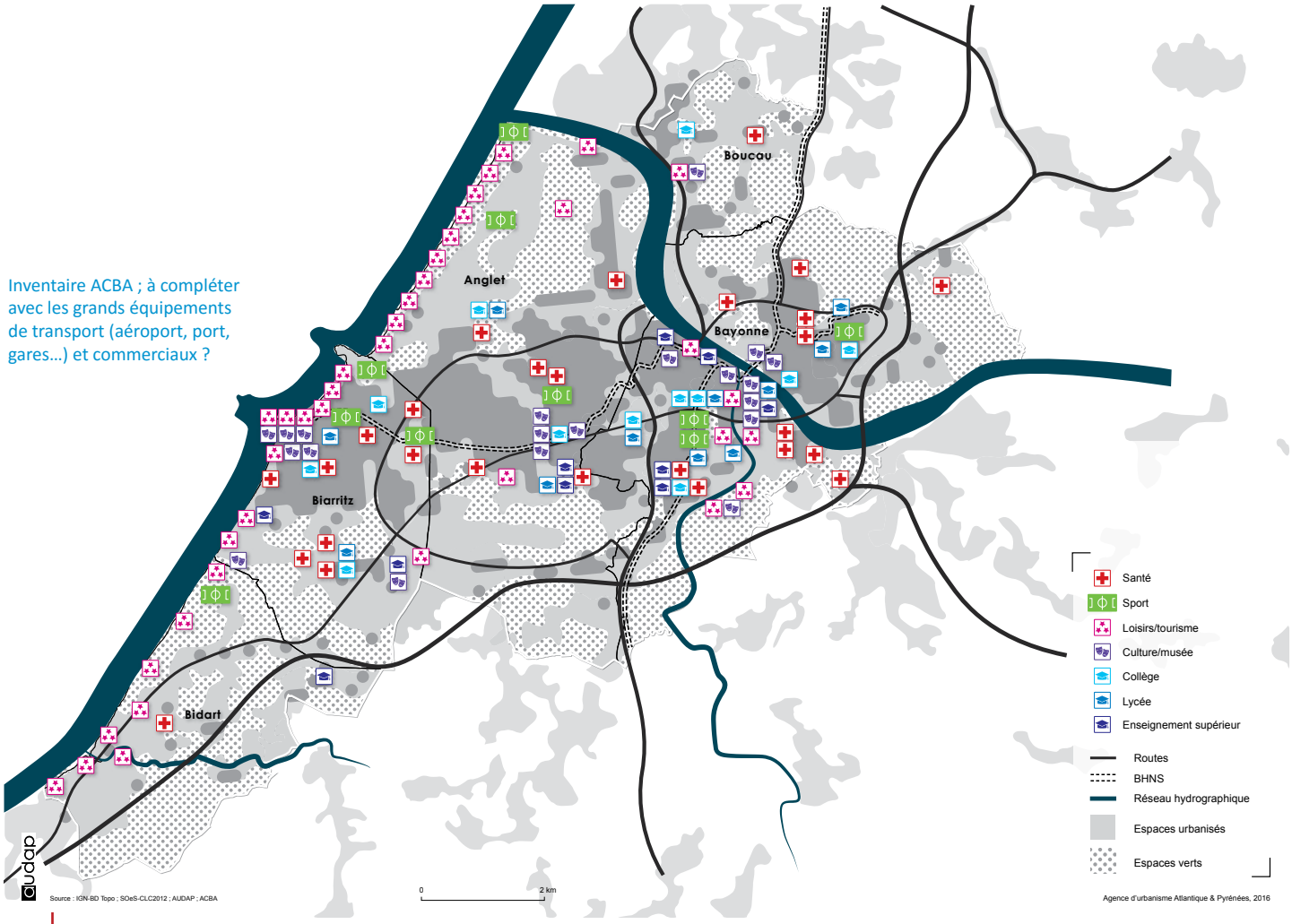
UNE OFFRE QUI RELÈVE TOUR À TOUR DE LA GRANDE VILLE, DU VILLAGE…

☆ UN LARGE ÉVENTAIL D'ÉQUIPEMENTS ET DE SERVICES D'ENVERGURE…

L'Agglo présente une gamme étendue de grands équipements, supportant des services majeurs, parmi lesquels :

- ★ **dans le domaine des transports** : le port de commerce de Bayonne (trafic d'environ 2,3 millions de tonnes en 2015), développé sur les communes d'Anglet, Bayonne, Boucau, Tarnos ; l'aéroport de Biarritz-Pays Basque (le 2ème d'Aquitaine, accueillant plus d'1 million de passagers par an) ; 2 gares TGV (Bayonne et Biarritz) ; etc.
- ★ **dans le domaine sanitaire** : 3 sites du Centre Hospitalier de la Côte Basque (à savoir : St Léon, Cam de Prats et Lormand, totalisant 930 lits), dont le principal, Saint Léon, entièrement restructuré entre 2003 et 2014 ; plusieurs établissements privés (Aguilera, Amade, Mirambeau…), dont la clinique Belharra, ouverte en 2015 et regroupant les activités des anciennes cliniques Paulmy, Lafourcade et St Etienne ; des établissements spécialisés (Les Embruns, Etxea…) ; des EHPAD ; etc.
- ★ **dans le domaine de l'enseignement et de la formation** : 2 campus universitaires (la Nive : UFR pluridisciplinaire, Institut d'Administration des Entreprises, IUT - GEA / Tech de Co ; Montaury : UFR des Sciences et Techniques, IUT - Informatique / GIM), rassemblant près de 3 100 étudiants à la rentrée 2015[1/] ; 2 écoles d'ingénieurs (ESTIA, 650 étudiants ; ISA BTP, 230 étudiants) ; l'Ecole Supérieure d'Art des Rocailles ; des centres de formation professionnelle et continue (Université des Métiers, CFA, GRETA, IFSI…) ; des collèges et des lycées…
- ★ **dans le domaine culturel** : l'Ecole d'Art (près de 1 200 inscrits en 2013) ; 2 établissements du Conservatoire Maurice Ravel (sites de Bayonne et de Biarritz) ; plusieurs musées et lieux d'exposition (Musée Bonnat-Helleu, ; Musée Basque et de l'histoire de Bayonne ; Aquarium de Biarritz ; Cité de l'Océan ; DIDAM ; Musée Asiatica…) ; le pôle bayonnais des Archives Départementales ; des arènes historiques (capacité : 10 000 places) ; des salles se prêtant au spectacle vivant (Palais des festivals ; Théâtres Quintaou, de Bayonne, du Casino Municipal ; l'Apollo ; salle Lauga…) ; plusieurs cinémas (2 multiplex et 2 cinémas « art et essai ») ; etc.

Inventaire ACBA ; à compléter avec les grands équipements de transport (aéroport, port, gares…) et commerciaux ?



La distribution des équipements de grand rayonnement dans l'agglo (hors commerce), en 2016

★ **dans les domaines du tourisme, du sport et des loisirs** : un important linéaire de plages et de promenoirs littoraux ; 3 centres de thalassothérapie ; 4 principaux sites ouverts aux congrès (Palais des Festivals, Casino Bellevue, Casino Municipal, Espace de l'Océan) ; 1 halle d'exposition proposant, au total, 8000 m² de surfaces (Iraty) ; de grandes institutions hôtelières (Hôtel du Palais, Régina…) ; 4 golfs ; 1 patinoire ; 4 piscines municipales ; 2 grands stades de rugby professionnel ; etc.

★ **dans le domaine du commerce** : 2 grands centres villes à forte dimension commerçante (Bayonne et Biarritz), 2 principaux centres commerciaux (BAB2 et environs à Anglet ; Ametzondo en limite est de Bayonne) ; etc.

★ **dans le domaine administratif** : Sous-Préfecture ; Hôtel du Département ; Hôtel d'Agglomération ; Palais de Justice ; Centre des Finances Publiques ; URSSAF ; CPAM ; CAF ; chambres consulaires ; etc.

Dense et diverse, cette offre devrait encore bénéficier, dans les prochaines années, de nouveaux élargissements tels que : la transformation des gares de Bayonne et de Biarritz en véritables pôles d'échanges multimodaux ; l'extension des capacités d'accueil des écoles d'ingénieurs (ESTIA et ISA BTP) ; la réalisation du Lycée Bernat Etxepare ; la restructuration du musée Bonnat-Helleu ; etc.

Par ailleurs, elle nécessitera la poursuite des efforts engagés d'optimisation (adaptation des plages horaires, mise en réseau…), **de modernisation** (mise aux normes, ergonomie…) **et d'élargissement** (extension, création d'équipements…), en réponse à l'évolution des besoins.

☆ … AU CŒUR MÊME DE LA VILLE…

Ces équipements et services d'envergure concourent au fonctionnement, au rayonnement ainsi qu'au développement de l'agglo et de son bassin de vie : ils composent une offre de premier plan à l'échelle du Pays Basque et du Sud des Landes, complémentaire de celle des territoires voisins (cf. ci-après éclairage n°1).

Ces fonctions « capitales » sont, pour la plupart, localisées au cœur même de l'agglo, dans l'environnement élargi des centres villes de Bayonne, d'Anglet et de Biarritz, au contact des secteurs les plus densément habités et les mieux desservis en transports alternatifs à la voiture individuelle (lignes du Tram'Bus, Vélodyssée…).

Cette distribution souligne assez nettement le « noyau » précédemment décrit (> cf. Démographie) et lui confère une dimension « capitale », dont le principal épicentre correspond au centre-ville élargi de Bayonne (lequel affiche la plus forte densité d'équipements), avantageusement complété par ceux de Biarritz et d'Anglet.

Urbaine et centrale, cette distribution différencie l'agglo de la majeure partie des autres agglomérations françaises, lesquelles ont souvent vu nombre de leurs grands équipements et services se (dé) localiser en dehors de la ville : aéroports, gares TGV, ports de commerce, hôpitaux, grands stades, cinémas, centres commerciaux...

Elle constitue, de fait, un atout concurrentiel majeur (« tout sous la main, dans un mouchoir de poche »), a fortiori pour une destination touristique et pour relever les défis à venir (adaptation de la ville au vieillissement de la population ; maîtrise des consommations d'énergie…).

De surcroît, elle contribue à l'attractivité et la vitalité des centres villes, parfois fragilisés par le (re)déploiement d'équipements structurants en périphérie.

☆ … QUI NÉCESSITENT DE COHABITER AVEC ELLE, ET RÉCIPROQUEMENT

Cependant, la présence d'équipements et de services majeurs en cœur d'Agglo implique de gérer, notamment :

- ★ **leur desserte et les déplacements – parfois conséquents – qu'ils génèrent** (flux logistiques, des salariés, des usagers…), au sein de l'agglo et depuis / vers les territoires voisins.
- ★ **des problématiques de stationnement, variables suivant les types d'équipements** (stationnement de courte / longue durée ; stationnement quotidien / occasionnel ; stationnement diurne / nocturne…) et leur situation (proximité / éloignement par rapport à l'offre de transports alternatifs à la voiture individuelle…).
- ★ **des phénomènes de nuisances** (bruit, nuisances olfactives…), de pollutions (poussières…) et/ou de risques (technologiques), dans l'environnement de certains équipements.

Évoqués plus à fond dans l'État Initial de l'Environnement (cf. supra), ces derniers phénomènes ont pu susciter la mise en place de dispositifs dédiés (Plan d'Exposition aux Bruits relatif à l'aéroport ; Secrétariat Permanent pour la Prévention des Pollutions Industrielles dans le secteur de l'estuaire de l'Adour…) et requièrent d'être considérés à la hauteur des enjeux.

Plus largement, l'insertion et la valorisation de certains grands équipements dans leur environnement représentent un défi permanent, pouvant susciter des réponses aussi diverses que : l'adaptation, la minoration voire l'exclusion (à titre conservatoire ou pérenne) de l'urbanisation aux abords d'équipements ; l'encadrement de l'essor d'équipements enchâssés dans la ville et/ou leur ouverture sur les quartiers riverains ; etc.

Dans cet esprit, des initiatives ou des réflexions ont été engagées au cours des dernières années, notamment dans les cas de l'aéroport (Schéma directeur de développement) et du port de commerce (Schéma directeur d'aménagement ; > cf. ci-après éclairage n°2).

☆ UN MAILLAGE COMPLÉMENTAIRE D'ÉQUIPEMENTS POUR LA VIE QUOTIDIENNE

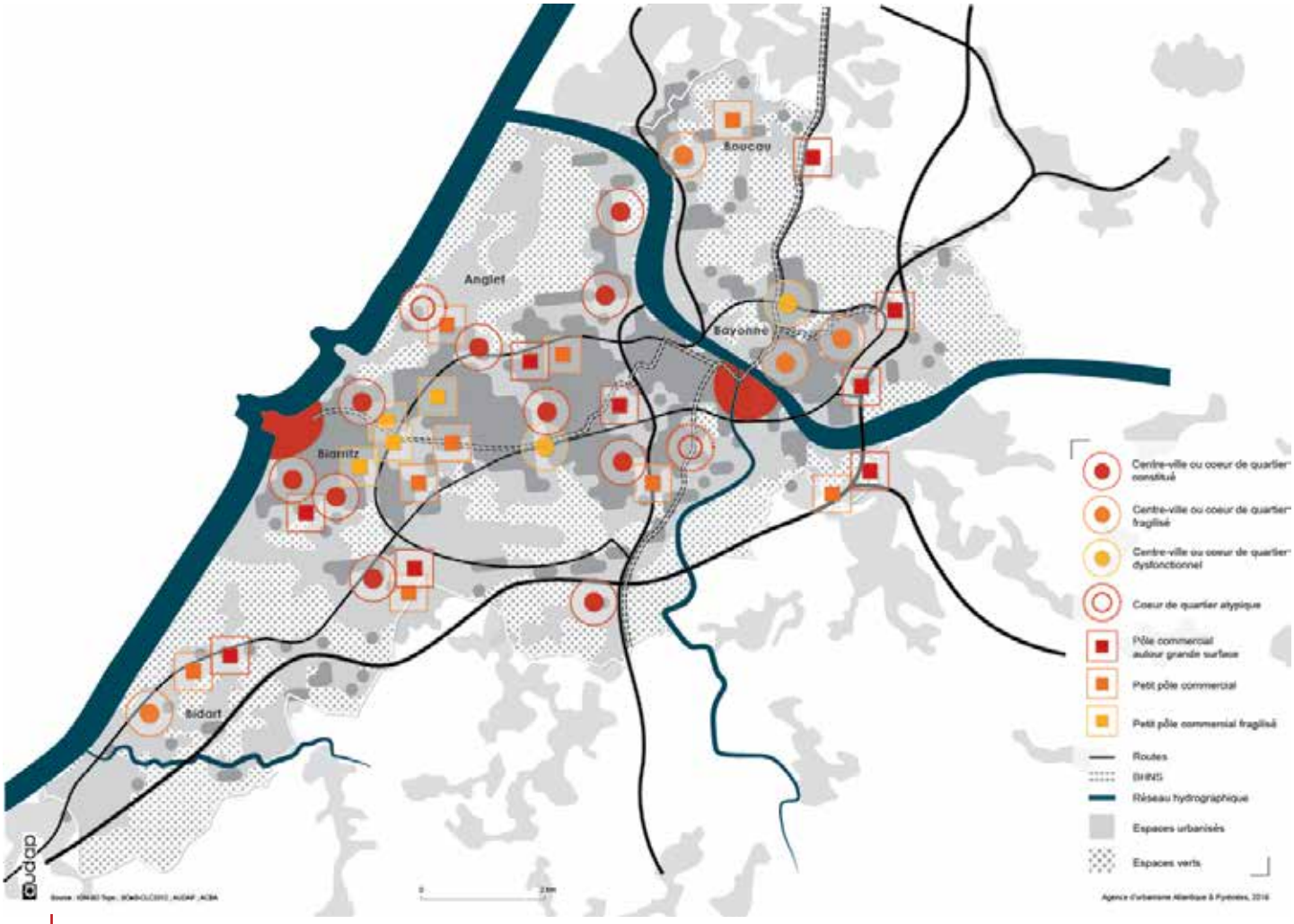
A une tout autre échelle, l'agglo dispose d'un maillage relativement dense d'équipements assumant une fonction de proximité : équipements liés à la petite enfance (crèches, haltes garderies, centres de loisirs…), écoles maternelles et primaires (unilingues, bilingues, immersives ; publiques, privées…), bibliothèques et médiathèques, salles associatives, centres communaux d'action sociale, mairies, salles et terrains de sport, aires de jeux, jardins publics…

Ces nombreux équipements figurent comme autant de supports à la vie quotidienne des ménages et des associations.

Ils présentent des niveaux d'utilisation variant parfois sensiblement d'un secteur à l'autre de l'agglo (faible / optimale / saturation) et nécessitent d'être appréhendés au regard de l'évolution constante des enjeux et besoins.

A ce titre, les tendances démographiques à l'œuvre (stagnation des effectifs scolaires ; vieillissement de la population ; périurbanisation ; etc. > cf. chapitre Démographie) posent en particulier **la question de l'opportunité** :

- ★ **d'une optimisation « interne » de certains équipements** et des services qui leurs sont associés (réajustement de l'offre à l'évolution des besoins ; éventuelles mutualisations…)
- ★ **et/ou de leur optimisation « externe »**, notamment par la création de logements et d'activités dans leur environnement, de façon à pérenniser, voire intensifier leur utilisation.



Centres-villes, coeurs de quartiers et pôles commerciaux - État des lieux

☆ UNE VINGTAINE DE QUARTIERS SUSCEPTIBLES DE SE PRÊTER AUX PRATIQUES DE PROXIMITÉ...

Par ailleurs, l'agglo est maillée d'une quarantaine de centralités[2/] proposant, a minima, une offre commerciale et de services de première nécessité. Se distinguent ainsi :

- ★ **une vingtaine de centres villes et de cœurs de quartiers** qui disposent, dans un périmètre généralement restreint (autour d'une place, d'une ou de plusieurs rue(s)…), d'un bouquet élargi de commerces, de services et d'équipements nécessaires à la vie quotidienne des ménages.
- ★ **une vingtaine de polarités commerciales**, qui proposent une gamme plus réduite de services de proximité et/ou qui s'avèrent plus faiblement intégrées dans la ville (cas de grands et petits centres commerciaux).

Compte tenu de ces caractéristiques, les centres villes, les cœurs de quartiers et leur environnement élargi constituent les secteurs les mieux à même de se prêter aux pratiques quotidiennes de proximité, comme aller faire ses courses, au café, chez le médecin, au gymnase, ou se rendre à l'école à pied.

Cette aptitude fait des centres villes et des cœurs de quartiers des sites d'un grand intérêt au regard des enjeux relevés plus avant (un enjeu d'adaptation de la ville au vieillissement de la population ; un enjeu de mixité intergénérationnelle et sociale ; un enjeu d'optimisation des équipements existants…) ou plus loin (un enjeu de maîtrise des déplacements automobiles et de limitation des distances de déplacements ; > cf. chapitre Mobilité. cédemment décrit (ex. : secteur Hardoy-Courbois-Hausquette).

☆ … MAIS UNE COUVERTURE ENCORE IMPARFAITE

Néanmoins, parmi ces différentes centralités, un certain nombre souffre, à des degrés divers, de défaillances et/ou de fragilités telles que :

- ★ une diversité commerciale et de services parfois trop limitée pour répondre correctement à l'ensemble des besoins quotidiens des ménages ;
- ★ une offre commerciale, de services et d'équipements parfois trop éclatée (discontinuité des linaires commerciaux…), limitant les effets de synergie et rallongeant les distances à parcourir par les usagers.
- ★ une offre commerciale parfois dégradée (locaux vacants ou détournés de leur usage commercial) ou menacée (absence de repreneur…) ;
- ★ une qualité d'espaces publics laissant parfois à désirer (défaut d'accessibilité et de sécurité, en particulier pour les piétons et les cyclistes...) ;
- ★ des problématiques de stationnement, pour les véhicules motorisés et les vélos, pouvant induire des conflits d'usage (stationnement sauvage...) ;
- ★ une incommodité d'accès depuis leur environnement élargi (secteurs résidentiels et zones d'activités environnants) : les itinéraires piétons / vélos sont assez fréquemment incomplets ; la présence de voiries en impasses contraint parfois à d'importants détours, dissuasifs (> cf. Mobilité)...

Par ailleurs, des quartiers parfois densément habités sont aujourd'hui peu ou pas équipés en centralités de proximité. Tel est notamment le cas de secteurs situés à l'est de l'autoroute (ex. : Prissé), ou bien encore de quartiers compris dans le « noyau » précédemment décrit (ex. : secteur Hardoy-Courbois-Hausquette).

☆ ÉQUIPEMENTS : LES ENJEUX CLÉS POUR LE PLUI

Ici, ce qui est en jeu, c'est-à-dire ce qui peut se gagner, se défendre ou se perdre, à travers le PLUI, c'est notamment :

1/ Le maintien et l'intégration des grands équipements et services dans la ville

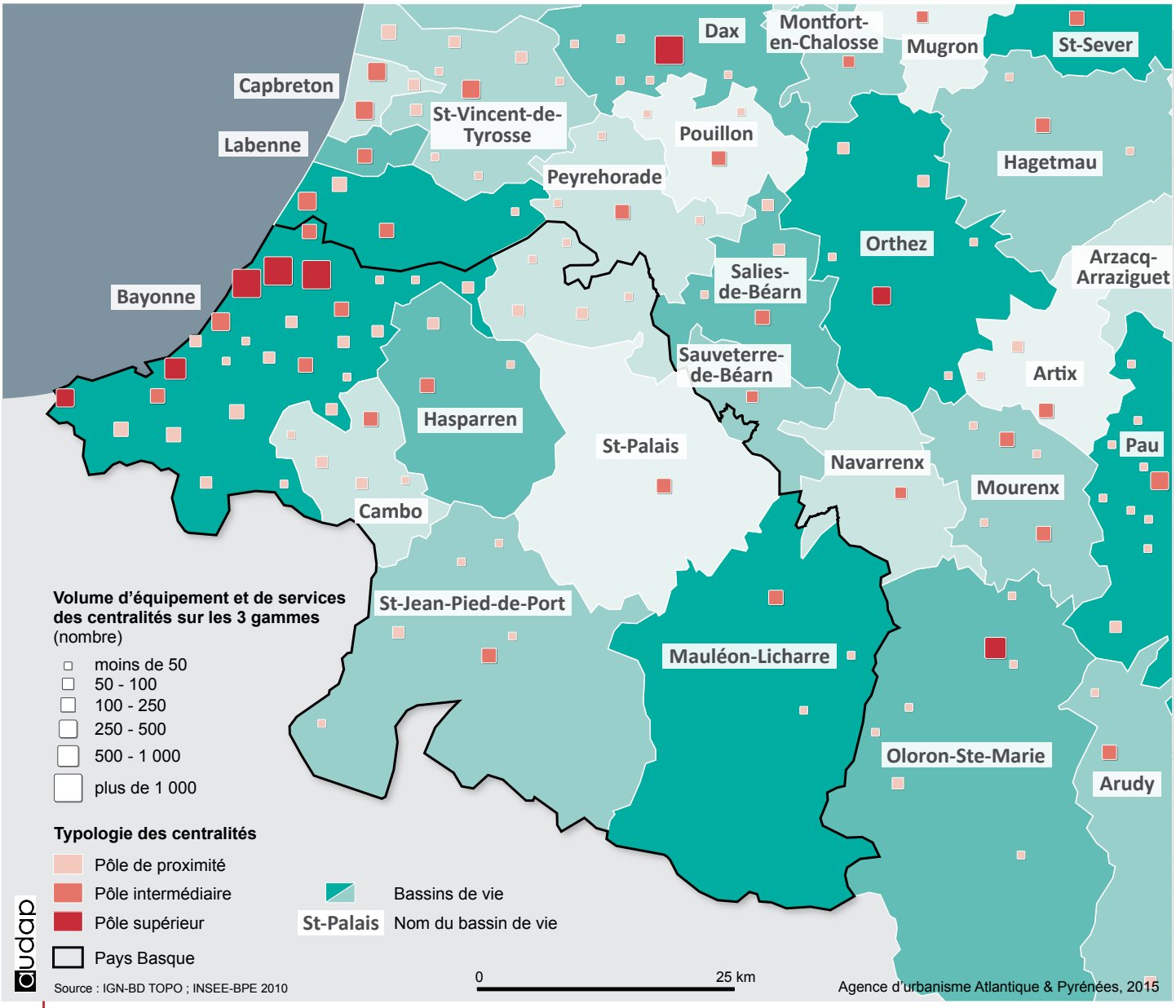
2/ La facilitation de la vie quotidienne de proximité, à tous les âges de la vie, notamment par la valorisation des centres villes et des cœurs de quartiers

3/ Un accès élargi aux communications numériques, par un développement adapté de l'offre

1/ UPPA, 2016
2/ Ce recensement se fonde sur une « méthode d'identification des proximités » exploitant les bases SIRENE (Système national d'identification et du répertoire des entreprises et de leurs établissements) et BPE (Base permanente des équipements), et mise au point par l'AUDAP en 2014-2015. Ses résultats ont par la suite été consolidés par l'expertise des services de l'agglomération, des 5 villes et de l'AUDAP. Cette expertise a permis de caractériser chacune des centralités recensées en 7 catégories au regard de leur offre de services et d'espaces publics, de la nature de leurs tissus, de leur accessibilité, de leur situation, etc.

1/ Des centralités qui structurent les bassins de vie

Les « bassins de vie » de l'INSEE constituent les plus petits territoires sur lesquels les habitants ont accès aux équipements et services les plus courants. Déterminés statistiquement, ils sont issus d'un croisement entre les équipements et les services des communes ainsi que les durées de déplacement des communes voisines vers la ou les communes centres.
Les centralités sont issues d'un traitement de la Base Permanente des Équipements (BPE) au regard d'une méthodologie développée par l'INSEE. Trois types de centralités sont ainsi identifiés. Les pôles de proximité, qui répondent aux besoins quotidiens des habitants, les pôles intermédiaires et les pôles supérieurs, qui répondent à chaque fois à des besoins de plus en plus spécifiques. La carte ci-après illustre ainsi, pour chaque bassin de vie du Pays Basque, le type et le nombre de pôles qui s'y trouvent.
Au total, neuf bassins de vie structurent le quotidien des habitants du Pays Basque, dont celui de Bayonne, dans lequel est incluse l'agglo.
Ces bassins illustrent le rôle structurant des centralités afin de répondre aux besoins quotidiens des habitants. Mais ces espaces de vie ne constituent pas des espaces fermés : les différents types de polarité témoignent au contraire d'une articulation entre les bassins de vie. En effet, les 5 pôles supérieurs étant sur le littoral (dont 3 dans l'agglo : Bayonne, Anglet, Biarritz), les habitants de tout le Pays Basque et du sud Landes viennent y chercher des équipements et des services spécifiques dont ils ont besoin.



Bassins de vie et centralités en 2010

2 / Le Schéma Directeur d'Aménagement du Port de Bayonne

Validé en 2013, ce document vise à :

- ★ définir la stratégie de développement économique et industriel du port
- ★ contribuer à une meilleure intégration urbaine (ville-port)
- ★ constituer un document de référence pour la planification urbaine
- ★ garantir la cohérence opérationnelle des actions entre les différents acteurs du port
- ★ valoriser l'image du port auprès du public

En sus d'identifier des enjeux économiques, il s'attache à définir, notamment, des enjeux environnementaux et d'interface ville-port :

Les principaux enjeux environnementaux sont :

- ★ l'élaboration d'une charte de prescriptions environnementales applicable aux opérateurs économiques du port ;
- ★ la dépollution des terrains Timac Agro et Raffinerie du Midi ;
- ★ la mise en valeur des espaces naturels remarquables tels que la forêt et les berges du Lazaret, les dunes littorales de Tarnos, l'embouchure du ruisseau du Moulin d'Esbouc, la continuité écologique des affluents de l'Adour ;
- ★ la diminution des nuisances et l'amélioration de la qualité des différents rejets (notamment d'eaux pluviales et usées) ;
- ★ la poursuite de la politique de gestion et de tri des déchets ; la poursuite des actions engagées au travers du SPPPI (étude de zone), de l'Observatoire de l'Estuaire de l'Adour.

Les principaux enjeux d'interface ville-port sont :

- ★ l'aménagement du secteur de la Cale de Boucau, compatible avec les objectifs d'insertion urbaine de la commune et ceux de développement économique du port des secteurs limitrophes (Port-Aval et Extension Saint-Bernard) ;
- ★ la réappropriation du port par ses habitants avec l'aménagement de lieux privilégiés de communication et d'échange intégrant des modes de déplacement doux (la Madrague et l'enracinement de la digue Nord à Tarnos, la Cale de Boucau, le Hameau de Saint-Bernard, la forêt du Lazaret, les berges de l'Adour, le quai Edmond Foy à Bayonne), la mise en valeur d'ouvrages historiques (arcatures sur Anglet et Tarnos, Forme de Radoub) et le développement de produits de tourisme industriel.

3/ Des quartiers plus favorables que d'autres à la vie des aînés

Différents travaux démontrent à quel point la proximité et l'accessibilité (cheminements sécurisés, surfaces planes, bancs / assis debout bien situés, toilettes publiques…) de commerces et services favorisent la participation sociale et le maintien de l'autonomie des personnes vieillissantes.
Ils soulignent en particulier que les courses constituent les premiers motifs de sortie des personnes vieillissantes de leur domicile [Chapon et Renard, 2009]. Se rendre à la boulangerie (19 % des déplacements), au marché (14 %) et à la pharmacie (11 %) seraient ainsi les 3 premiers motifs de sortie des aînés (cf. Pierre-Marie Chapon, L'accompagnement du vieillissement, in Coupes et découpes territoriales, Les Cahiers n°172 de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme – Île de France, septembre 2014).
Par ailleurs, « avec l'avancée en âge, l'espace de vie se réduit petit à petit pour tous : l'arrêt de la conduite d'un véhicule marque une 1ère étape en termes de perte de mobilité. Quand on s'approche des 83 ans, le rétrécissement des espaces de vie est plus sensible et les déplacements se font plus fréquemment dans le quartier (aire de 500 mètres). Puis vient le deuil du bus (plus précoce en cas de fréquence de passage supérieure à 15 mn en heure de pointe). Ainsi, à partir de 85 ans, la marche à pied devient, tant qu'elle est possible, le seul vecteur permettant de ne pas réduire l'espace vécu au seul logement. Les déplacements se recentrent alors dans un rayon de 200 à 300 mètres. Dès l'apparition d'une situation de fragilité, l'espace de vie – qui se resserre – devient donc un élément discriminant de l'intégration des personnes âgées dans la société : il peut être un frein ou, au contraire, un facteur de résilience, selon qu'il donne accès – ou pas – à l'offre de soins, aux services de proximité, aux activités récréatives, mais aussi à un réseau de sociabilité » (cf. Brigitte Hallier-Nader, Le territoire : frein ou facteur de résilience à l'intégration sociale des personnes âgées, in ibid).

CAPB 2016

audap DOCUMENT DE TRAVAIL audap audap audap

4/ MOBILITÉ
UN TERRITOIRE FACE AUX LIMITES DU TOUT-VOITURE

☆ CÔTE BASQUE – ADOUR, LE TERRITOIRE DE LA VOITURE : UN MODÈLE À TRANSFORMER

Les structures et dynamiques territoriales originales ont des impacts forts sur les offres et pratiques de mobilité.

- ★ La multipolarité d'abord qui, en opposition au classique système radioconcentrique, génère des échanges difficilement appréhendables entre les différentes centralités et leurs périphéries,
- ★ La périurbanisation, ensuite, qui développe des échanges importants avec les territoires environnants, qui ont tendance à être de plus en plus lointains,
- ★ Le développement urbain sans lien avec le système de mobilité qui a multiplié les structures en impasses et le long des voies à fort trafic,
- ★ La saisonnalité touristique qui impose une variation forte des demandes de déplacement.

Dans ce système la voiture a pris toute la place, se positionnant comme la seule solution efficace de mobilité :

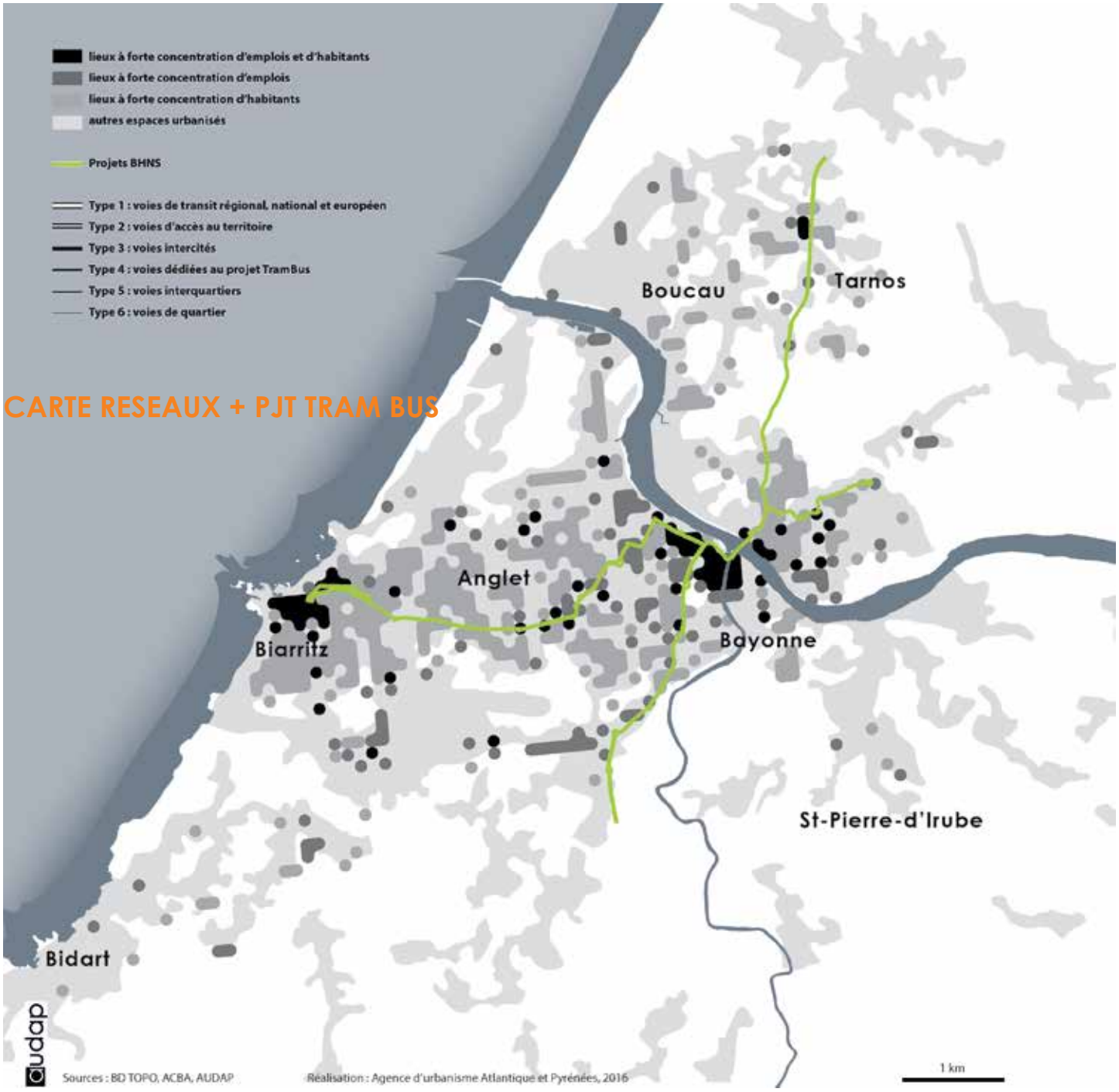
- ★ La multipolarité a retardé l'émergence de services de mobilité alternatifs efficaces permettant, a minima, une accessibilité aux centralités compétitive avec la voiture,
- ★ La périurbanisation comme le développement urbain de l'agglomération a allongé les distances et composé un modèle d'urbanisation sans véritable points d'accroche pour organiser un réseau de transports en commun,
- ★ La saisonnalité touristique qui a conduit à composer des voies et des solutions de stationnement adaptées aux pointes, se révélant sur-capacitaires hors saison et encourageant pour l'utilisation de la voiture.

Il est d'usage de dire que la côte basque détient le record d'utilisation de la voiture. 76 % des déplacements se font en effet par ce mode. D'autres indicateurs, tels que

le taux de motorisation, confirment cette utilisation, voire cette dépendance, massive à la voiture.

Ce modèle semble néanmoins à bout de souffle et montre de nombreuses limites. Plusieurs paramètres invitent à sortir de ce modèle du tout-voiture :

- Les difficultés de circulation, jusqu'alors limitées grâce au réseau de voiries très capacitaires, se font de plus en plus intenses, aux portes de l'agglo notamment, sur des plages horaires de plus en plus longues,
- Le budget des ménages, largement impacté par le coût de la mobilité, dans lequel l'automobile prend une place importante,
- Les impacts sur la qualité de l'air et l'atmosphère eux aussi fortement marqués par les circulations automobiles et renforcés par celles qui empruntent l'itinéraire transpyrénéen qui longe l'agglo,
- Les espaces publics, monopolisés par la voiture, en circulation comme à l'arrêt qui laissent peu de place aux autres modes,
- Des systèmes d'impasses imaginés pour empêcher le transit mais qui allongent les distances et pénalisent les pratiques de la marche et du vélo ainsi que la desserte en transports en commun,



- Des quartiers résidentiels traversés par des axes primaires, qui génèrent d'importantes nuisances (bruit, qualité de l'air, insécurité) à un nombre croissant d'habitants,
- Des axes primaires qui voient se composer à leurs abords des développements urbains qui viennent se connecter à ces voies et contribuer à réduire leurs capacités d'écoulement et leur fluidité,
- Des offres de mobilité alternatives qui peinent à concurrencer la voiture.

☆ DES MODES ALTERNATIFS À LA VOITURE QUI ÉMERGENT

Le réseau de transports en commun urbain Chonoplus, géré par le Syndicat des mobilités Pays basque-Adour dessert, en plus des cinq villes, les communes de Tarnos et Saint-Pierre-d'Irube. **Il a été complètement repensé en 2011**, le plaçant parmi les réseaux les mieux fournis comparativement à la population desservie (37,5 km / habitant contre 31,4 pour des territoires comparables). Les fréquences ont été augmentées, les plages horaires étendues, les destinations développées. La fréquentation a suivi la même tendance pour atteindre 9,5 millions de voyageurs / an et l'offre est utilisé à des publics variés, notamment les actifs. Des marges de progrès en matière de fréquentation sont néanmoins encore possibles si l'on se réfère aux fréquentations de réseaux comparables (28 voyages / an / habitant contre 76).

Le réseau urbain continuera de se développer avec la réalisation de deux lignes de bus à haut niveau de services (Tram'Bus) : sites dédiés, fréquences renforcées, véhicules et stations repensées… De plus, la mise en service, envisagée en septembre 2019, coïncidera avec une nouvelle organisation du réseau pour faire bénéficier des effets de ces lignes au plus grand nombre.

Egalement engagé :
- Un renouvellement du système de billettique pour une meilleure adaptation de l'offre à la demande et la compatibilité à des systèmes multimodaux et/ou intermodaux,
- Une mise en accessibilité du réseau pour faciliter la mobilité de ceux qui sont ponctuellement ou durablement limités dans leurs déplacements,
- La mise en place d'une ligne express sur le bd du BAB.

D'autres réseaux desservent l'agglo :
- Le réseau urbain HégoBus du territoire Sud Pays basque géré par le SMPBA qui dessert la gare de Biarritz depuis Arbonne,
- Le réseau non urbain Transports64 géré par le SMPBA (7 lignes depuis Hendaye, Arcangues, Espelette, Villefranque, Cambo-les-Bains, La Bastide Clairence et Tardets) en terminus à Bayonne,
- Le réseau non urbain XL'R de la Région Nouvelle-Aquitaine (2 lignes depuis Dax - Capbreton et le Seignanx) en terminus à Bayonne également,
- Le réseau TER de la région Nouvelle-Aquitaine (4 axes depuis Hendaye, Saint-Jean-Pied-de-Port, Pau et Bordeaux) qui desservent l'agglo à Bayonne, Biarritz et Boucau,
- Les lignes ferroviaires grandes distances (3 axes depuis Hendaye – Espagne, Toulouse et Paris) qui marquent l'arrêt à Bayonne et Biarritz.

A ceux-ci s'ajoutent les lignes d'autocar longue-distance. Différentes compagnies proposent des liaisons quotidiennes en direction de Paris, Toulouse, San-Sébastien et Bilbao depuis Bayonne et Biarritz. Le développement rapide et récent de ces offres pose néanmoins des questions quant à l'aménagement des lieux de desserte et leur pérennité.

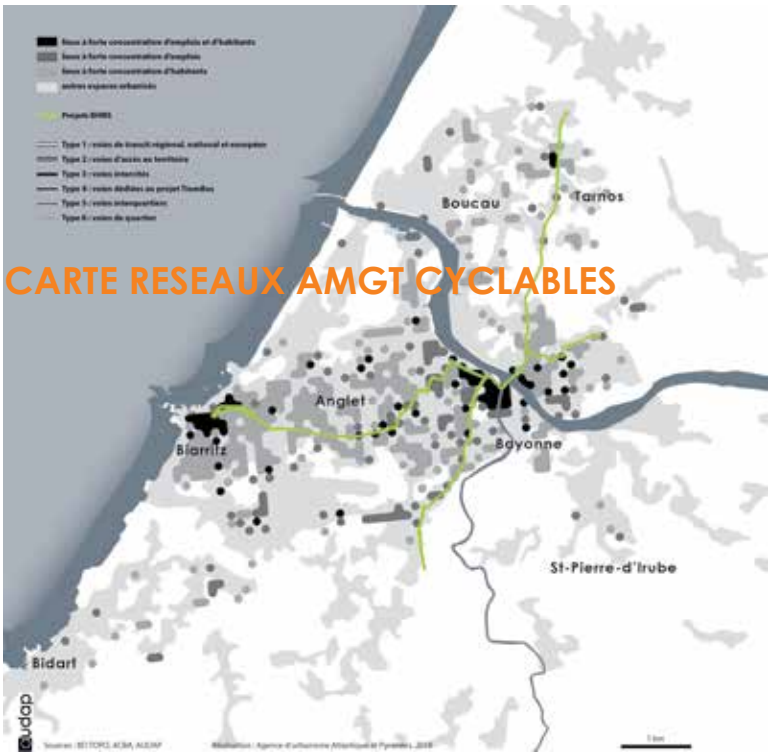
Enfin, l'agglo bénéficie d'une desserte aérienne dotée d'une vingtaine de liaisons régulières ou saisonnières nationales et internationales. Plus d'un million de voyageurs passent chaque année à l'aéroport de Biarritz – Pays basque. Les aéroports de San-Sébastien – Fontarrabie et Pau, ainsi que Bordeaux et Bilbao, complètent la desserte.

Les réseaux de transports en commun seront demain mieux connectés. Plusieurs projets majeurs d'aménagement sont à l'étude pour faciliter les accès et le passage d'un mode à l'autre :
- le pôle d'échange de la gare de Bayonne, lieu privilégié des mobilités ou se croiseront les différents réseaux,
- la gare de Biarritz la Négresse, point d'articulation des offres vers le sud de l'agglomération,
- les abords de l'aéroport.

Des actions sont engagées pour articuler les services au niveau de leurs billétiques, tarifications, informations...

Le réseau vélo est lui aussi en plein développement. Les aménagements sont encore trop discontinus et de qualité moyenne pour offrir des conditions de circulation confortables et sécurisées en dehors de quelques beaux aménagements en bord de Nive, d'Adour ou d'océan, conçus pour une utilisation loisir. Aujourd'hui la place occupée par la voiture contraint le développement de ces pratiques. Seuls un peu plus de 1 % des déplacements sont faits à vélo. Comme dans d'autres territoires, les voies secondaires auraient pu permettre de constituer un réseau à l'écart des principales voies de circulations. Celles-ci sont néanmoins trop peu maillées et montrent la nécessité de mieux partager la voirie monopolisée par la voiture.

Au-delà des itinéraires, des sujets précis devront être abordés pour permettre un meilleur développement de la pratique :
- les stationnements vélo. L'offre publique est aujourd'hui limitée. Le problème est plus prégnant encore dans les logements, et notamment dans les centres anciens, où il est difficile de stationner son vélo, bien que des solutions soient proposées dans les parcs en ouvrage,
- Les services. Le prêt de vélos proposé à Bayonne et Anglet et Biarritz touche un public loisir satisfait de cette offre. Il manque néanmoins de souplesse et de visibilité pour une utilisation plus massive. L'arrivée récente de vélos à assistance électrique doit marquer le renouveau des services. Une expérimentation est d'ailleurs menée à Biarritz avec des vélos électrique en libre service et sans stations.



Enfin, le réseau associatif se compose particulièrement autour de l'association Txirrind'ola, atelier vélo installé à Bayonne qui propose des services aux cyclistes et relais des collectivités (prêt de vélos, marquage…).

Le management de la mobilité apparait comme l'un des nouveaux axes de la politique de mobilité. Le Syndicat des mobilités accompagne les entreprises et administrations dans la définition de stratégie mobilité, pour les inciter à prendre en compte la thématique et sensibiliser leurs salariés. Turboméca à Tarnos a été l'un des premiers signataires, le Centre hospitalier de la Côte basque pourrait suivre. Le Challenge de la mobilité, organisé par le Syndicat, l'Ademe et la CCI Bayonne Pays basque, crée un temps ad-hoc pour faire vivre ces démarches.

UN PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS, POUR UN RENOUVEAU DU MODÈLE DE MOBILITÉ

Adopté en 2015, le plan de déplacements urbains Côte basque Adour, définit un schéma d'organisation multimodale qui donne les grandes lignes de l'organisation des offres de demain. Parmi les interventions définies :

- la structuration du réseau de transports en commun autour de deux lignes fortes (les lignes Tram Bus 1 et 2), des lignes renforcées vers Bidart, Boucau et le secteur commercial d'Ametzondo ainsi qu'entre le centre de Biarritz et la gare de la Négresse, et le centre d'Anglet et le quartier de Maignon. Une ligne express a été ajoutée sur le boulevard du BAB,
- l'organisation du réseau autour de pôle d'échange d'importance différente, du pôle d'échange TGV de Bayonne aux haltes envisagées à Bidart et Tarnos, en passant par ceux des centres de Bayonne, Biarritz, Anglet et Tarnos. Les portes d'agglomération sont aussi identifiées comme des points stratégiques d'intermodalité.

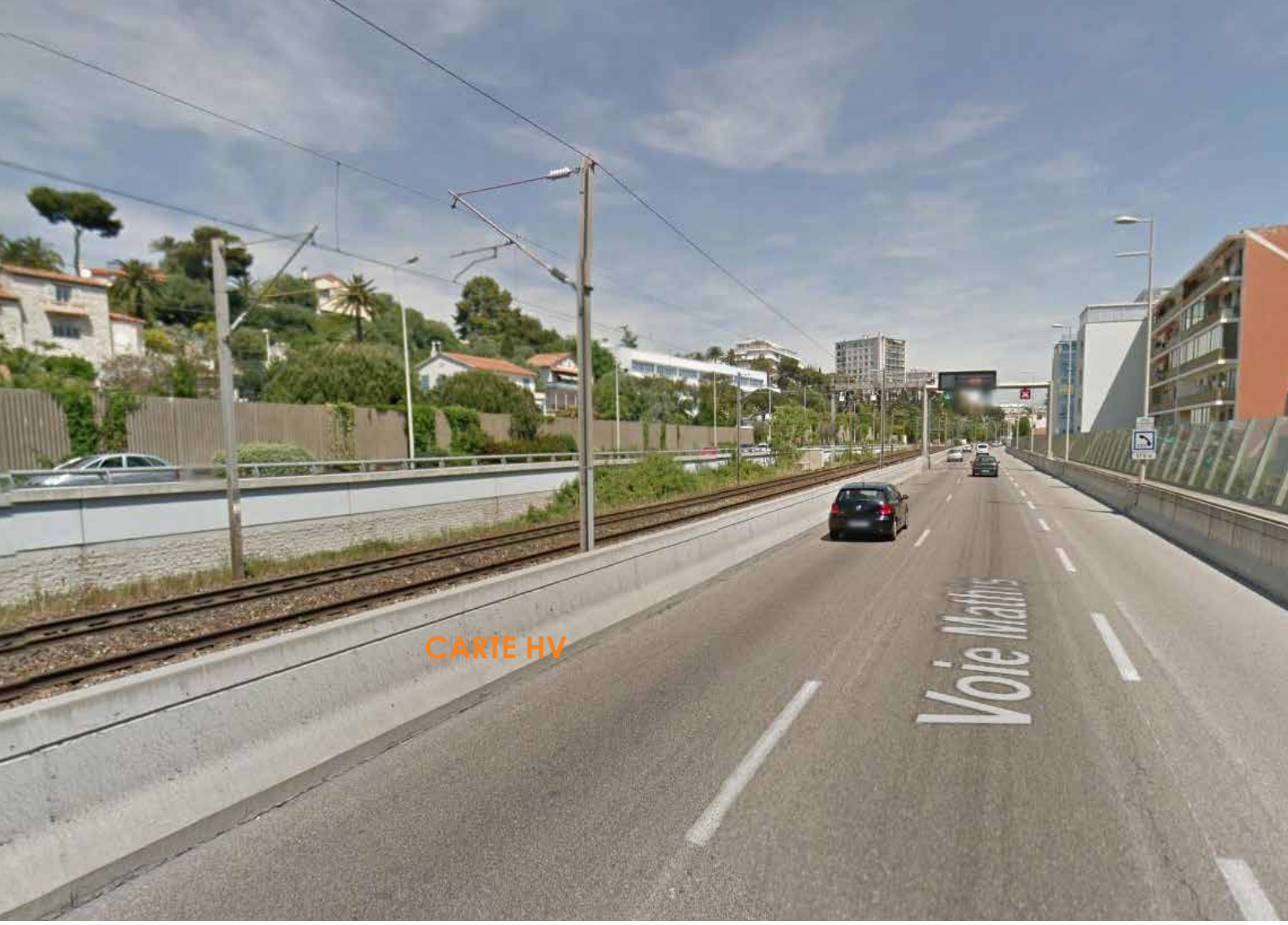
Le PDU Côte basque Adour fixe aussi comme l'une des premières priorités la hiérarchisation des voiries. Le constat partagé d'absence de lien entre politique d'aménagement urbain et de mobilité a participé aux difficultés précédemment citées. La démarche de hiérarchisation a consisté à attribuer une fonction aux différentes voies du territoire, des voies de transit européen aux voies de quartier. La hiérarchisation permettra de décliner des politiques sectorielles, par exemple des stratégies de développement :

- d'itinéraires cyclables dotés d'aménagements adaptés : légers là où l'on souhaite voir primer les circulations de proximité, plus lourds sur les voies primaires,
- urbain adossé aux voies secondaires et marquant un recul par rapport aux voies pour limiter l'exposition des résidents aux nuisances de la circulation...

Mais le PDU Côte basque Adour fait l'impasse sur un sujet clé de la stratégie mobilité : le stationnement. Aucune orientation précise n'a été donnée sur le sujet, qu'il s'agisse du stationnement résidentiel, à destination (dans les zones commerciales et économiques…) ou public. Il s'agit pourtant d'un paramètre déterminant des pratiques de mobilité.

De même, la question du fret urbain n'est que très superficiellement abordée. La Ville de Bayonne a engagé des actions intéressantes pour les livraisons groupées, avec des véhicules électriques notamment, dans le centre historique. Au-delà, l'initiative est laissée aux acteurs privés.

Un nouveau PDU est engagé suite à l'extention du territoire d'intervention du Syndicat des mobilités à l'ensemble du Pays basque et la commune de Tarnos. Le projet devrait être arrêté d'ici la fin d'année 2019



MOBILITÉ
QUELS ENJEUX CLÉS POUR LE PLUI ?

1/ Inscrire l'articulation urbanisme transport comme axe du projet : l'époque où l'on pouvait développer les offres de mobilité au gré des extensions urbaines est révolue. Les moyens financiers ne le permettent plus. Les offres de mobilité doivent désormais structurer les développements urbains. Aussi, il est impératif de préserver les infrastructures existantes en limitant les développements anarchiques qui viendraient entraver leurs capacités.

2/ Poursuivre un meilleur partage de l'espace public, au profit des modes alternatifs : la voiture ne peut plus prétendre être partout. Il s'agit de la remettre à sa juste place pour laisser de l'espace aux autres modes et permettre des pratiques sécurisées en confortables.

3/ Oeuvrer pour une bonne articulation entre les offres de mobilité : l'aménagement des lieux d'échange est essentiel pour apporter confort aux usagers et performance des réseaux.

4/ Faire de la gestion du stationnement un levier stratégique : tant pour stimuler le report modal, que pour améliorer la qualité d'habiter de l'agglo, la gestion du stationnement doit être un axe fort du projet. L'envisager dans une perspective réversible, où les stationnements pourraient être transformés s'ils venaient à ne plus être utilisés, donnerait un caractère innovant au projet.

1/ Les enseignements de l'EMD

Le territoire s'est doté en 2010 d'une enquête ménage déplacement (complétée par une enquête grand territoire pour l'arrière-pays) analysant l'ensemble des déplacements effectués la veille par 8 500 personnes résidant entre Hendaye, Moliets et St-Palais. Les résultats permettent de mieux comprendre les pratiques de déplacements, tant le nombre, que leurs modes, motifs, répartition dans la journée ou le profil sociologique des personnes qui ont effectué ces déplacements.

Nous retiendrons la confirmation :

- du modèle polycentrique mis en évidence par les déplacements nombreux entre communes de l'agglo : 388 000 déplacements effectués à plus de 90 % par des résidents de l'agglo.
- de l'attractivité de l'agglo pour un vaste territoire se manifestant par des échanges importants entre ces territoires : 133 000 déplacements d'échanges entre l'agglo et ses territoires proches
- la prépondérance de la voiture dans ce modèle de mobilité : 76 % d'utilisation de la voiture

2/ Les enseignements de l'EMP : un déplacement des pratiques de mobilité entre haute et basse saisons

Au cours de l'été 2015, la bande littorale, d'Hendaye à Moliets a complété ses connaissances en matière de pratiques de mobilité par un corpus d'enquêtes.

Concernant le territoire du Syndicat des transports, nous retiendrons que durant la période estivale :

- le nombre de déplacements quotidien augmente relativement peu (966 000 déplacements / jour en haute saison soit 6,7 % de plus qu'en basse saison),
- le centre de gravité des déplacements se « déplace » vers le littoral,
- les pointes de déplacement se font plus tard, celle du matin se confondant avec celle du midi,
- la part des trafics de transit augmente (7 % des trafics sur les axes principaux contre 4 le reste de l'année),
- Les motifs de déplacements sont plus variés (part plus importants des déplacements non contraints : loisirs, achats…)

L'impression de congestions plus importantes de l'agglo est moins liée à une fréquentation plus forte du territoire qu'au fait que la demande de déplacement se modifie et se fait à des endroits et des moments habituellement fluides. Pour leur part, les entrées de Bayonne, sont moins problématiques en été que durant le reste de l'année.

3/ Le PDU : la stratégie mobilité

Le syndicat des transports a approuvé à l'été 2015 son Plan de déplacements urbains. Ce document définit un programme d'actions à mener pour répondre aux grands enjeux qu'il s'est fixé :

- Répondre aux besoins de déplacement ;
- Garantir le droit à la mobilité pour tous ;
- Assurer l'attractivité du territoire ;
- Préserver le cadre de vie.

Trois axes d'actions structurent le projet :

- Un territoire mieux organisé favorable aux modes alternatifs ;
- Un territoire plus favorable aux déplacements doux ;
- Des politiques publiques de mobilité efficientes et partagées.

La stratégie du document est synthétisée par un schéma multimodal faisant apparaitre à grands traits le réseau structurant de voiries, les principales lignes du réseau de transports en commun, les lieux d'intermodalité...

Un nouveau PDU est en cours de définition à l'échelle de la Communauté d'Agglomération Pays basque et de la commune de Tarnos. L'arrêt de projet est envisagé pour la fin 2019.

4/ Les Tram'Bus, les lignes performantes de demain

Le PDU prévoit la réalisation de deux lignes de transports en commun à haut niveau de service. Appelée Tram'Bus, elles entreront progressivement en service à partir de septembre 2019 :

- La ligne Tram'Bus 1 reliera les Hauts-de-Bayonne au le centre de Biarritz en passant par les centres-villes de Bayonne et Anglet ainsi que les centres commerciaux du cœur l'agglo,
- La ligne Tram'Bus 2 qui ira de l'entrée nord de Tarnos à la route de Cambo en passant par le centre-ville de Bayonne et le centre hospitalier

Ces lignes desserviront 50 % de la population, 57 % des emplois et 65 % des scolaires de l'agglo.

Parallèlement au déploiement de ces deux lignes, le réseau sera réorganisé pour diffuser les effets du Tram'Bus dans les quartiers. Le schéma cible fixe à grands traits le réseau de bus structurant à échéance Tram'Bus

5/ La démarche de hiérarchisation des voiries, une des pierres angulaires de la mise en œuvre du projet PDU

Priorité du SCoT, du PDU et de la note d'enjeux de l'Etat, le travail de hiérarchisation a eu objet de partager une posture sur les différentes voies du territoire et de leur attribuer une fonction. Les principaux enjeux retenus :

- garantir la qualité des circulations ne faisant que traverser le territoire,
- faire place au Tram Bus et composer avec lui,
- libérer les quartiers des flux parasites pour les apaiser.

Cela passe par :

- une sécurisation des qualités des principales voies en limitant les mesures qui viendraient contraindre les circulations : limiter les nouvelles intersections, limiter les développements urbains en façade…
- un apaisement des vitesses dans les quartiers pour les dissuader et favoriser les modes alternatifs.

6 types de voies viennent détailler ces différences de fonctions :

- Type 1 : Voies de transit régional, national et européen
- Type 2 : Voies d'accès au territoire
- Type 3 : Voies intercités
- Type 4 : Voies dédiées au projet Tram'Bus
- Type 5 : Voies interquartiers
- Type 6 : Voies de quartier

Un regard particulier a été porté sur le boulevard du BAB pour l'inscrire dans la catégorie de voies intercités. Il est ainsi imaginé qu'il puisse conserver ses qualités de voie efficace et les mettre à profits des échanges internes à l'agglomération. Des aménagements devront être réalisés pour accueillir des services de transport en commun. Le développement urbain pourra être intensifié aux points d'accès et de traversée du BAB, existants ou projetés. Les nouveaux franchissements ne devront pas créer d'impact sur la qualité des trafics. Ce scénario répond donc à la recherche de compromis entre les ambitions de fluidité du trafic et de réduction de nuisances pour le voisinage du boulevard et se distingue ainsi des scénarios « voies d'accès rapides » et « voies dédiées au Tram Bus ».

L'ensemble de ces éléments sont encore en discussion et n'ont pas encore permis d'aboutir dans le détail à une validation définitive.

6/ Le stationnement, le grand absent de la stratégie mobilité

Le stationnement est encore peu pris en compte dans les stratégies mobilité. Or, c'est un critère déterminant :

- du report modal : sans solution de stationnement abordable financièrement à domicile les usagers seront tentés d'utiliser leur voiture en journée pour la garer gratuitement ; moins l'offre à destination est pourvue, plus les usagers sont tentés de chercher des solutions de mobilité alternative,
- du dimensionnement et de la qualité des opérations immobilières : difficile intégration, mobilisation importante de foncier…

Ainsi, sans prise en compte de la thématique, les efforts tant en matière de développement des offres alternatives que de qualité d'habiter seront vains.

Dans les faits, la thématique fait l'objet d'une certaine méconnaissance, ne serait-ce que de l'offre publique et de son utilisation. La production de stationnement dans les opérations immobilières pourrait être mieux proportionnée sur la base de ces informations.

Par ailleurs, les politiques de stationnement ne sont ni harmonisées entre les communes ni toujours mises à profit pour sortir la voiture de l'espace public.

CAPB 2016

DOCUMENT DE TRAVAIL

5/ CINQ PLU EN HÉRITAGE

UN BILAN CONTRASTÉ

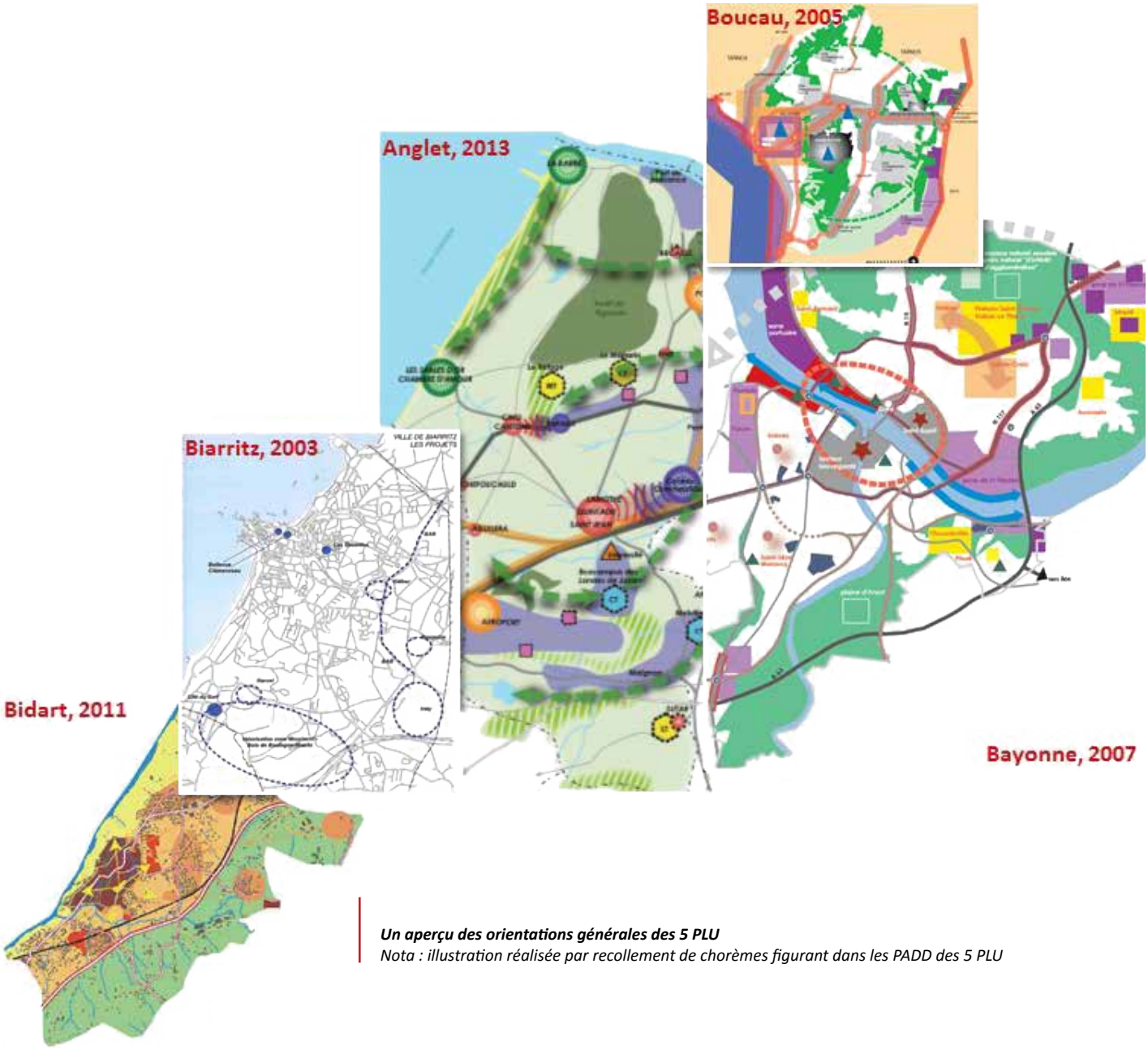
☆ UNE CERTAINE OBSOLESCENCE, MAIS DE « BONNES PRATIQUES » À CAPITALISER

Au 4 mars 2015[1/], le territoire de l'agglo était couvert par 5 Plans Locaux d'Urbanisme (PLU). Conçus à l'échelle des communes, ces documents ont été approuvés entre 2003 et 2013[2/], soit antérieurement aux lois ENE[3/], ALUR[4/], ELAN[5/] ainsi qu'au SCoT[6/], qui constituent autant d'évolutions réglementaires majeures.

Ces PLU souffrent donc, de fait, d'une certaine obsolescence. Ils ont toutefois connu de nombreux amendements, à l'initiative des communes de l'agglo (nombreuses procédures de révisions simplifiées, modifications et modifications simplifiées), ou du fait de la loi (ex. : disparition des Coefficients d'Occupation des Sols et des tailles minimales des terrains constructibles).

Par ailleurs, le retour d'expérience de leur mise en œuvre a permis de relever, en leur sein, des dispositions ayant largement « fait leurs preuves », parmi lesquelles :

- ★ des outils favorables à la qualité ou à la maîtrise des projets (ex. : coefficients de pleine terre)
- ★ des outils permettant de valoriser la singularité de certains quartiers (ex. : outils réglementaires de prise en compte des patrimoines bâtis, paysagers ou naturels) ; etc.



Un aperçu des orientations générales des 5 PLU
Nota : illustration réalisée par recollement de chorèmes figurant dans les PADD des 5 PLU

☆ DES PLU MANQUANT PARFOIS LEUR CIBLE

L'examen des 5 PADD donne à voir des orientations de fond[7/] souvent assez convergentes d'un PLU à l'autre des communes de l'agglo.

Les 5 PLU semblent ainsi partager l'ambition d'organiser le développement de manière « différenciée », en privilégiant un développement communal plutôt :

- ★ hiérarchisé, c'est à dire priorisé sur quelques sites, et plus modéré en dehors.
- ★ contextualisé, c'est à dire respectueux des qualités propres aux différents quartiers.

Or, l'analyse de leurs règlements[8/] donne à voir des possibilités de construire généralement peu modulées. Tel est notamment le cas à Bidart, où le règlement (en partie du fait de la disparition des COS) propose des possibilités de construire faiblement contrastées entre le centre-ville, les secteurs littoraux, rétro-littoraux, ceux localisés à l'est de l'autoroute… en dépit d'un PADD appelant à « centrer » le développement dans le centre-ville et l'espace rétro-littoral.
Il est donc fait le constat d'un certain décalage entre les orientations poursuivies (PADD) et leur traduction normative (règlements).

A l'échelle de l'agglo, seul le PLU de Biarritz paraît témoigner d'une cohérence interne plus marquée (entre le PADD et le règlement) en raison d'un règlement particulièrement :

- ★ contextualisé (ex. : en zones UA-UB, des règles de hauteur établies à la parcelle).
- ★ encadrant (ex. : des droits à bâtir souvent très modérés ;

un recours important aux protections prévues par l'ex-L123-1-5 7° du Code de l'urbanisme).

☆ DES RÈGLEMENTS SOUVENT TROP PERMISSIFS

L'analyse précédente (« des PLU manquant parfois leur cible ») **est largement corroborée par les dynamiques de construction récentes** :

- ★ une production de logements partiellement « dispersée » (en partie réalisée à distance des centres villes et des cœurs de quartiers les mieux équipés ; > cf. chapitre Equipements)
- ★ des opérations qui, souvent, « se ressemblent » (faible diversité des formes urbaines / architecturales) et peinent à s'intégrer dans leur voisinage (> cf. chapitre Formes urbaines).

Ces dynamiques ont pu donner le sentiment que les 5 PLU « laissaient faire » « à peu près partout » « à peu près la même chose ».

Elles témoignent plus sûrement d'une certaine difficulté, pour les PLU, à maîtriser le développement dans un contexte de bousculements réglementaires (ex. : disparition des COS et des tailles minimales de terrains constructibles, sous l'effet de la loi ALUR), de forte pression immobilière (> cf. chapitre Habitat) et de disponibilités foncières insoupçonnées (> cf. chapitre Formes urbaines).

Cette difficulté ne concerne pas uniquement la construction de logements. Elle concerne aussi – entre autres – le développement commercial, faiblement encadré par les PLU (pas de limitation des surfaces commerciales ; commerces généralement admis en zones d'activités…), à de rares exceptions près (ex. : interdiction des commerces dans certains secteurs de Biarritz ; changement de destination des locaux commerciaux proscrit dans le centre de Boucau).

☆ DE PROFONDES DISPARITÉS

L'examen comparatif des 5 règlements[9/] met plus encore en évidence de profondes disparités, tant sur la forme que sur le fond :

- ★ **Il n'y a pas correspondance entre la zone Ux d'une commune et la zone Ux d'une autre**. Par exemple, en zones UA, le PLU de Bidart fixe à 10,8 mètres la hauteur maximale autorisée ; celui de Biarritz la module, suivant les cas, de 8 à 24 mètres ; enfin, celui d'Anglet n'établit pas de hauteur plafond sur une partie de la zone (UA1). Il s'ensuit un certain défaut de lisibilité des règles à l'échelle de l'agglo.

- ★ **Des normes de stationnement hétérogènes**. Par exemple, sont exigées 2 places maximum par logement à Anglet ; 2 places minimum par logement à Bidart ; 1 place minimum par logement à Biarritz ; etc.

- ★ **En zones d'activités, des possibilités de construire fort contrastées**. Par exemple, s'agissant des règles de hauteur des constructions : 10 mètres maximum à Biarritz (zones UY) ; pas de limitation des hauteurs à Anglet (zones UE).

- ★ **Des règles différentes pour des situations comparables ?** Cette réalité semble concerner de nombreux quartiers de l'agglo. Elle est particulièrement tangible dans les secteurs résidentiels contigus d'Anglet et de Biarritz. Ainsi, pour un même quartier (ex. : quartiers du Golf du Phare et du Braou / Montdeville) : la hauteur des bâtiments est limitée à 9,5 mètres côté biarrot ; cette limite peut être portée à 16,5 mètres côté angloy. Cet exemple soulève également le point suivant :

- ★ **A l'interface des communes, un défaut de coordination des PLU**. Bien visible entre Anglet et Biarritz (cf. supra), cette réalité est également perceptible entre Biarritz et Bidart (secteur d'Ilbarritz), Anglet et Bayonne (zones économiques), ainsi qu'entre Bayonne et Boucau (zone portuaire). L'ensemble des limites intra-Agglo est donc concerné, et sans doute en est-il de même en franges de l'agglo (en limite des communes riveraines de Tarnos, Mouguerre, Saint-Pierre d'Irube, Bassussarry, Arcangues, Arbonne, Ahetze et Guéthary).

Les droits à bâtir accordés par les PLU au 4 mars 2015
Nota : estimation de la constructibilité établie par cotation au regard des normes de hauteur (1 à 3 points), de prospect (1 à 3 points) et des possibilités d'imperméabilisation (1 à 3 points)

ANGLET	UA1	UA2	UB	UC1	UC2	UC3	UC4	UT	UT1	UT2	UV	UI	UE1																											
BAYONNE	UA	UAa	UAc	UAd	UAe	UAg	UAf	UAfa	UAfy	UAp	UB	UBc	UBe	UBf	UBp	UBpa	UBpb	UBpb	UC	UCa	UCe	UD	UDa	UY	UYa	UYas	UYc	UYcb	UYcf	UYcg	UYcs	UYs	UE	UEm	UEv	IAUb	IAUba	IAUc	IAUd	IAUdb
BIARRITZ	UA	UB	UBa	UBi	UBc	UC	UC*	UCc	UD	UDa	UDb	UDd	UDi	UDa*	UDi*	UDs	UDt	UH	UGvi	UY	UYi	UYb																		
BIDART	UA	UAb	UB	UBa	UBr	UC	UCr	UD	UYa	UY	UY1ZTa	UY1ZTb	UY1Ze	UGs	UGm																									
BOUCAU	UA	UAa	UB	UC	UD	UDn	UBg	UY	UYa	UYm																														

Nomenclature des 138 zones U et 1AU au 4 mars 2015

☆ 5 PLU QUI PEINENT À « FAIRE SYSTÈME »

Au-delà des seuls cas précités, c'est bien la cohérence d'ensemble des PLU, sur tout le territoire, qui semble interrogée :

La mise en perspective des possibilités de construire révèle, à l'échelle de l'agglo, un paysage réglementaire composite, sans logique évidente, et largement fortuit (cf. carte des droits à bâtir).

Il importe ici de rappeler que le territoire n'est couvert par un document d'urbanisme supra-communal (SCoT) que depuis 2014 (soit postérieurement à l'approbation du plus récent des 5 PLU).

Les 5 PLU ont donc été conçus sans lecture, sans vision, sans cadre commun.

Par ailleurs, certains sujets, souvent traités à l'échelon supra-communal (ex. : normes de stationnement, habituellement cadrées par les PDU), n'ont pu bénéficier, localement, que d'approches communales (> cf. diagnostic Mobilité).

Enfin, si des réflexions sectorielles ont pu faire l'objet de déclinaisons dans les PLU, favorisant ainsi de réelles convergences (ex. : inscription de servitudes de mixité sociale dans les PLU, en référence au PLH), d'autres réflexions collectives sont restées sans écho (ex. : faible traduction des orientations du Schéma d'armature commercial adopté en 2012).

Il en résulte d'importantes disparités (cf. supra), également liées, bien sûr, aux singularités de chaque commune (contextes et projets urbains distincts).

Mais ces disparités relèvent aussi d'options techniques très différentes, comme en témoigne le nombre de zones U/IAU (14 types de zones U / IAU à Boucau, 18 à Anglet, 21 à Bidart, 30 à Biarritz, 55 à Bayonne) : pour certains PLU, le choix d'un règlement concis ; pour d'autres PLU, le choix d'un règlement précis…

… Et, au final, pas moins de 138 règlementations différentes à l'échelle de l'agglomération.

☆ 5 PLU EXISTANTS : QUELS ENJEUX CLÉS POUR LE PLUI ?

1/ Un développement plus coordonné, à l'échelle communautaire (se doter d'un premier cadre commun) comme à celle du bassin de vie (mettre en œuvre le SCoT)

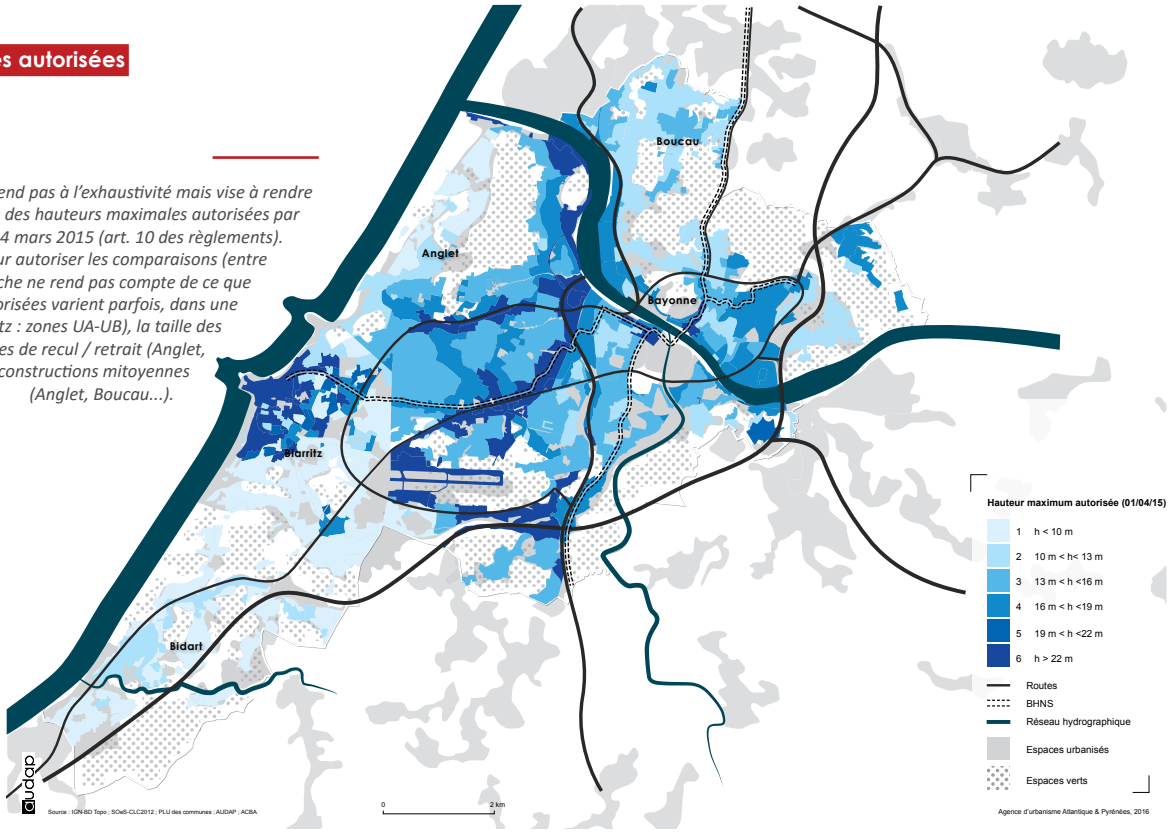
2/ Un développement plus respectueux de la diversité des villes et des quartiers, par la définition de règles adaptées et l'accompagnement des projets

UE2	UE3	IAUa	IAUb	IAUe	= 18 types
IAUea IAUeb IAUf IAUg IAUs IAUpa IAUpb IAUpc IAUy IAUya IAUyb IAUd IAUye IAUyf IAUys					= 55 types
UY* UYt UG UGi UGi* UGa UGai IAUy					= 30 types
UGr UGa IAU1-10 IAUge IAUy IAUya					= 21 types
IAU IAUh IAUy IAUs					= 14 types

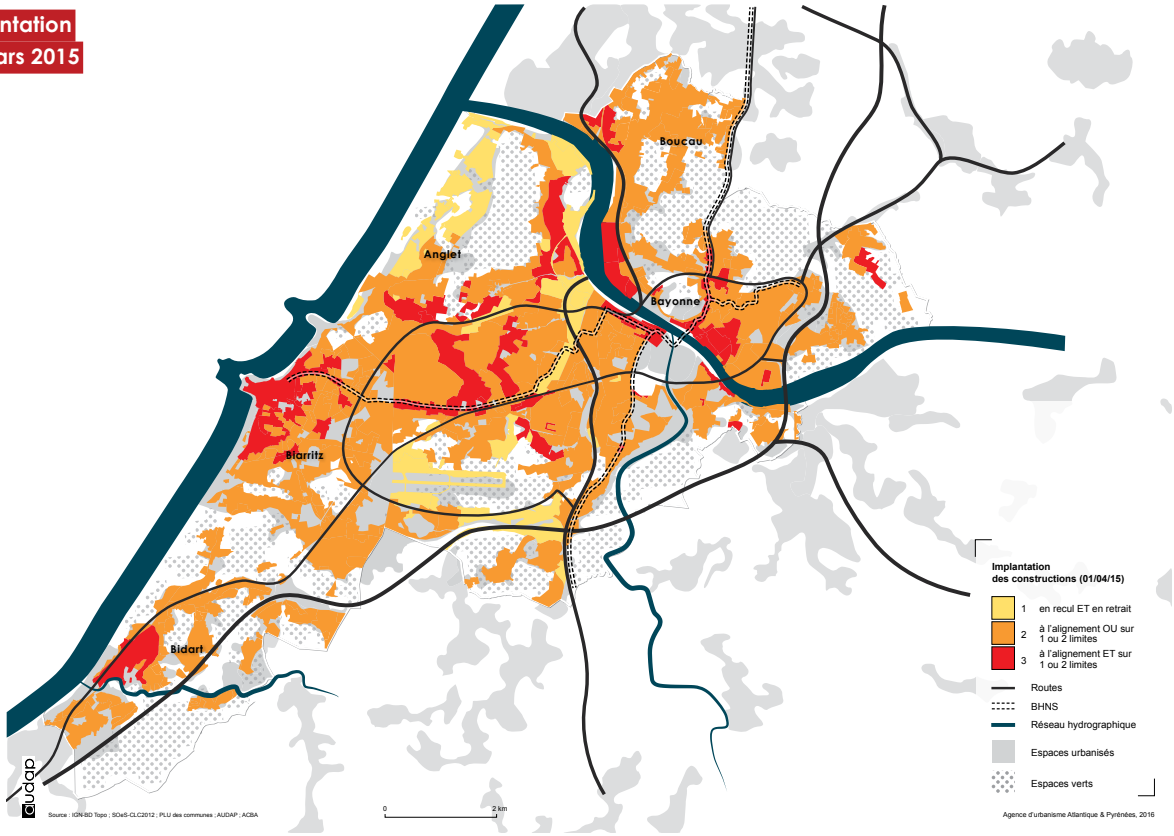
1/ Date de la prescription de l'élaboration du PLUI
2/ Biarritz : 2003 ; Boucau : 2005 ; Bayonne : 2007 ; Bidart : 2011 ; Anglet : 2013
3/ Loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 portant Engagement National pour l'Environnement.
4/ Loi n°2014-366 du 24 mars 2014 pour l'Accès au Logement et un Urbanisme Rénové.
5/ Loi n° 2018-1021 du 23 novembre 2018 portant évolution du logement, de l'aménagement et du numérique
6/ Approuvé en 2014, le Schéma de Cohérence Territoriale de l'agglomération de Bayonne et du Sud des Landes fixe un cadre au développement coordonné du bassin de vie.
7/ Les orientations générales poursuivies par les PLU sont consignées dans leurs Projets d'Aménagement et de Développement Durables (PADD).
8/ Analyse établie sur la base des règlements des PLU en vigueur au 4 mars 2015. La plupart de ces règlements ont, depuis, connu des ajustements.
9/ Analyse établie sur la base de règlements de PLU en vigueur au 4 mars 2015. La plupart de ces règlements ont, depuis, connu des ajustements.

1/ Les hauteurs maximales autorisées au 4 mars 2015

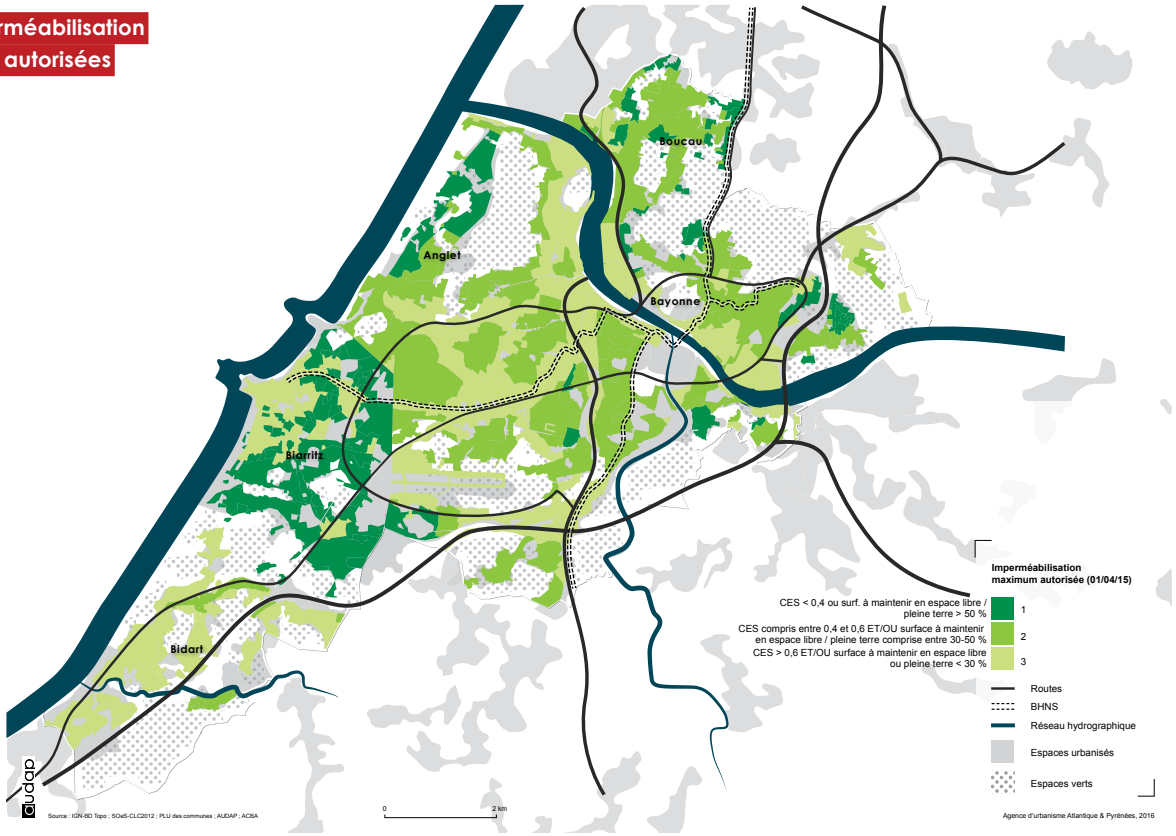
Nota : cette approche ne prétend pas à l'exhaustivité mais vise à rendre compte de façon synthétique des hauteurs maximales autorisées par les différents PLU en vigueur au 4 mars 2015 (art. 10 des règlements). Aussi, par souci de synthèse et pour autoriser les comparaisons (entre zones ; entre PLU), cette approche ne rend pas compte de ce que les hauteurs maximales autorisées varient parfois, dans une même zone, selon les îlots (Biarritz : zones UA-UB), la taille des unités foncières (Anglet), les normes de recul / retrait (Anglet, Bayonne…), ou la hauteur des constructions mitoyennes (Anglet, Boucau...).



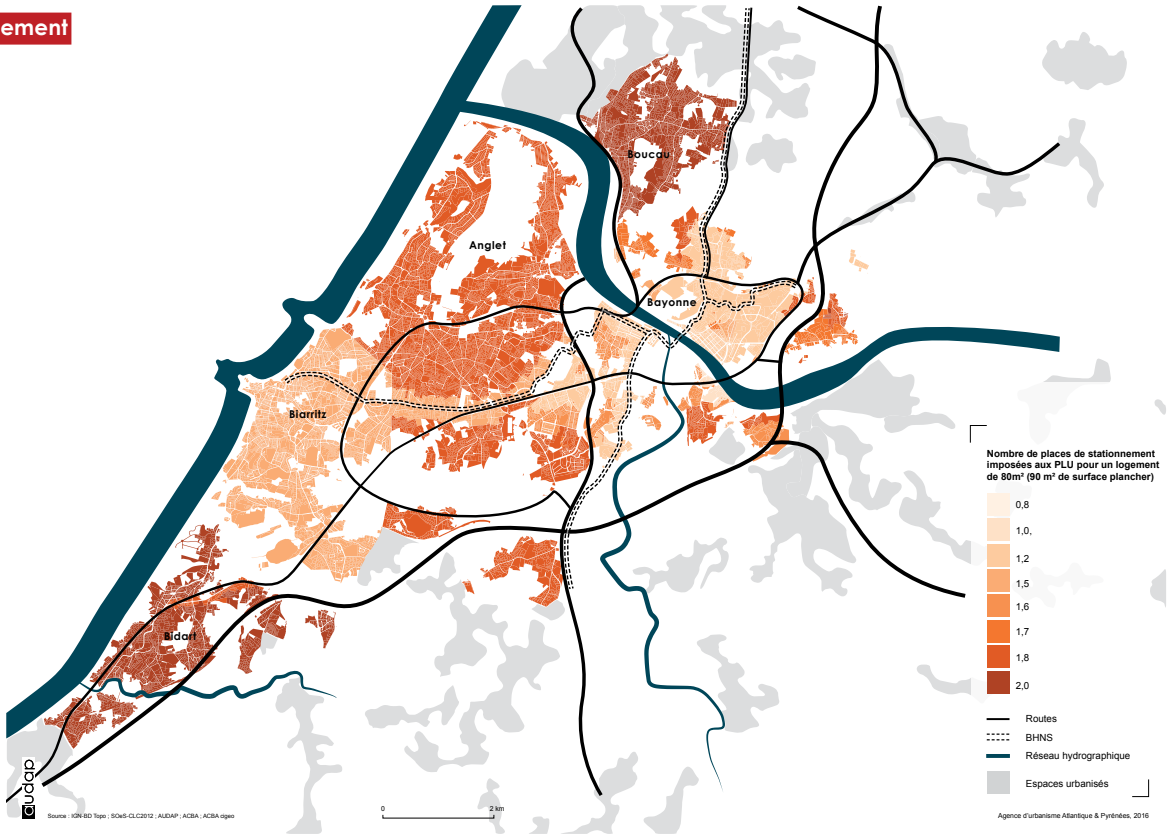
2/ Les possibilités d'implantation des constructions au 4 mars 2015



3/ Les possibilités d'imperméabilisation et d'emprises maximales autorisées au 4 mars 2015



4/ Les normes de stationnement



CAPB 2016

audap DOCUMENT DE TRAVAIL

6/ FORMES URBAINES

UNE PHYSIONOMIE URBAINE ORIGINALE EN PROIE À DES ALTÉRATIONS

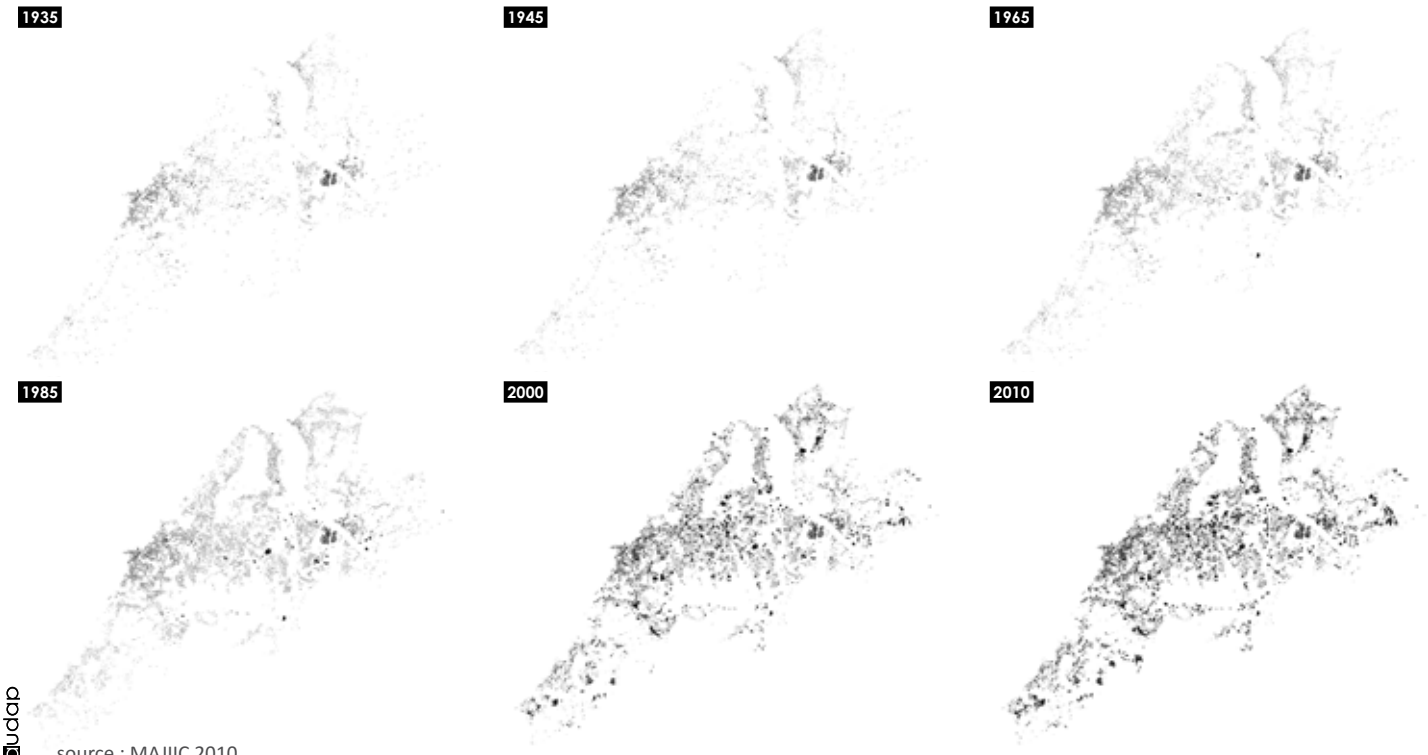
☆ CÔTE BASQUE – ADOUR, UN ESPACE COMPOSITE ET SPONTANÉ

De par leurs origines, les communes des territoires ont des profils hétérogènes :

- ★ Bayonne, ville commerciale, au contact de l'Adour, de la Nive et de l'Océan est militaire, protégée et contrainte par ses remparts. Close jusqu'à la fin du XIXe et par conséquent très compacte dans sa partie la plus centrale, elle s'étend progressivement au-delà de ses limites historiques sur un mode d'occupation plus lâche, fait de petites maisons et de grandes villas.
- ★ Biarritz, village de pêcheur devenu cité de villégiature à partir du XIXe avec les séjours de l'Impératrice Eugénie et de l'aristocratie russe. L'installation y est recherchée, le foncier limité et donc cher, le développement urbain prend là aussi une forme très compacte, majoritairement composée de belles résidences.
- ★ Anglet, domaine agricole, est organisé autour de ses sept clochers et ses nombreux moulins. Jusqu'au début du XXe siècle, l'urbanisation se limite à quelques hameaux.
- ★ Boucau, cité ouvrière et portuaire, détachée administrativement de la commune de Tarnos au moment de l'arrivée du train à Bayonne au milieu du XIXe présente une trame urbaine composée de maisons, généralement en bande, sur des parcelles en lanières.
- ★ Bidart, village partagé entre des activités de pêche, d'agriculture et de villégiature, est organisé autour d'un bourg compact positionné en haut d'une falaise.

C'est à partir de cette organisation composite que va se construire la structure urbaine actuelle, en profitant des innovations modernes : avec l'avènement de la voiture (mais également du réfrigérateur), les formes compactes héritées laissent rapidement place au développement de mode de vie et d'habiter à distance des lieux de consommation. La trame se distend alors largement et l'urbanisation se fait de plus en plus diffuse.

Anglet est particulièrement concerné par cette forme de développement. Au cours de la deuxième moitié du XXe siècle, la commune va accueillir une grande part de ses développements de Bayonne et Biarritz en étant le lieu d'installation des principaux



source : MAJIIC 2010

Evolution du bâti

centre-commerciaux et des pavillons. Les lotissements, alors forme d'urbanisation très en vogue et réputés pour leur faible compacité, vont s'y concentrer.

Ce mode de développement, favorisant l'habitat individuel dans toutes ses formes, va en réalité toucher l'ensemble des espaces de l'agglo, en frange des villes-centres existantes, de la plus urbaine à la plus villageoise.

UN ESPACE URBAIN JEUNE ET ATYPIQUE

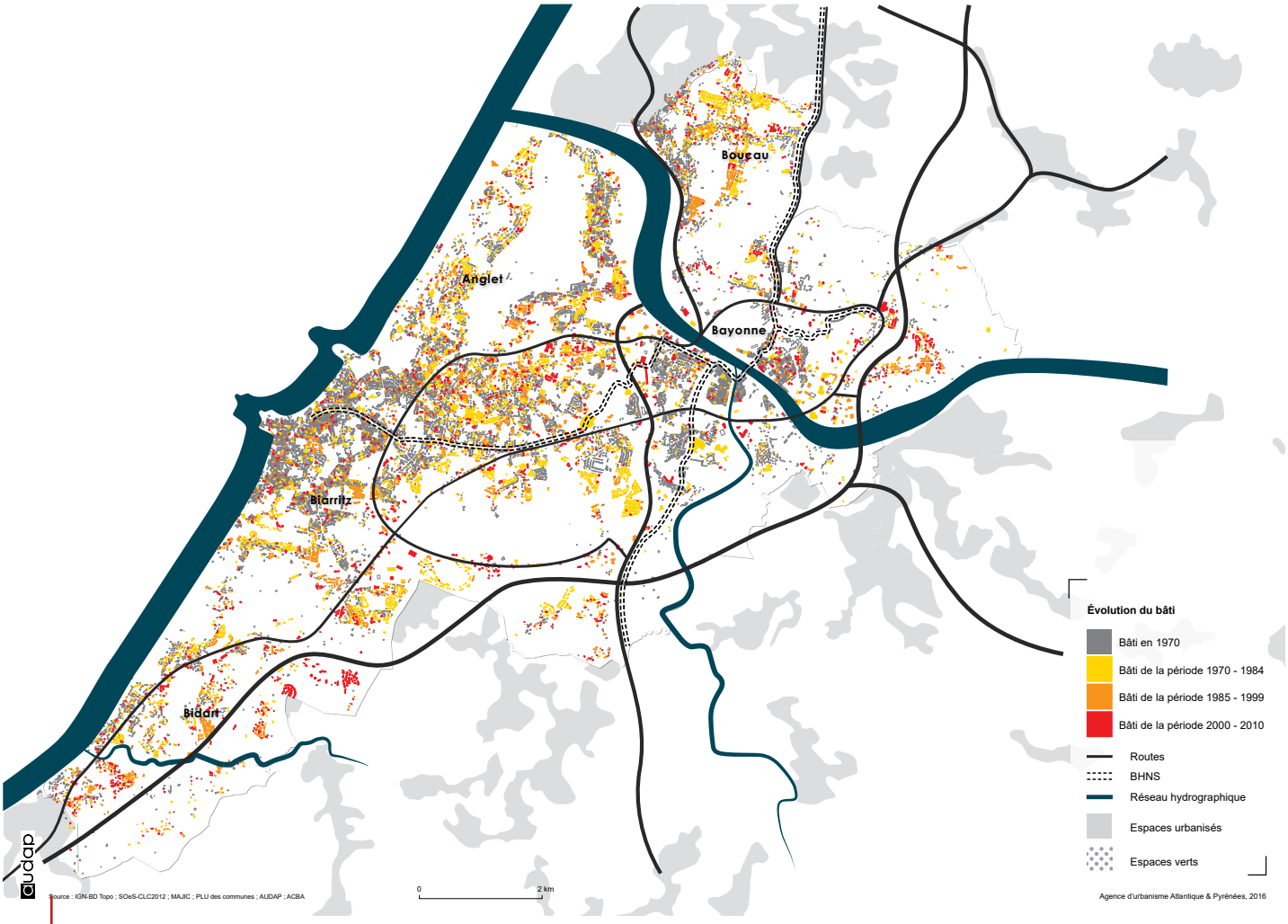
Ce qui est habituellement ailleurs périphérie est ici centre. Les grandes infrastructures (le BAB, le port, l'aéroport…), les centres commerciaux, les paysages généralement qualifiés d'entrée de ville sont ici insérés au cœur des villes. Cette agglo résolument atypique, est sans véritable équivalent à l'échelle nationale.

Le développement de l'agglo s'est en effet fait sur la base de deux polarités historiques de nature radicalement différentes, puis de l'affirmation progressive de leur « entre-deux ».

La ville d'Anglet, campagne, puis ville des jardins et des maisons, poursuit sa mutation d'un espace historiquement périurbain vers une troisième ville située entre les noyaux historiques de Biarritz et de Bayonne. Entre 1970 et 1978, 70 % des lotissements autorisés sont à Anglet.
Plus récemment, l'intégration des communes de Bidart et Boucau, au sud et au nord de l'agglo des 3 villes, crée un ensemble urbain complet et composite. Cette situation si particulière corrélée à un développement rapide et récent a fait basculer ces villages vers un statut de villes. Bidart et Boucau en sont de bons exemples. Ces petites villes dynamiques, bien qu'également très différentes (situation géographique, architecture, économie…) connaissent des développements proportionnels à ceux des grandes.

Le développement de l'agglo a surtout pris de l'ampleur à partir de la fin des années 60. Il s'agit donc d'un espace urbain relativement « jeune », dont beaucoup de quartiers n'ont pas 40 ans.

L'urbanisation de l'agglo adopte très clairement un aspect « spontané» sans structuration claire. En dehors des villes et bourgs, le développement de l'agglo s'est principalement fait selon un mode d'urbanisation diffus, le long d'un réseau de voies dont le tracé conserve parfois un caractère rural et inachevé.



Evolution du bâti depuis 1970

Plus récemment, l'attractivité du site, ses contraintes physiques et les possibilités offertes par le modèle dominant de maison individuelle, produisent une densification progressive des espaces pavillonnaires. Les quartiers de maisons sont peu à peu « colonisés par des résidences », les centres villes se renouvellent, des logements se posent le long des axes routiers, des quartiers nouveaux se développent de plus en plus loin des espaces équipés. L'espace de l'agglo, jeune et peu en proie à l'obsolescence, est chahuté par des mutations tout azimut.
On peut alors observer un espace dans lequel cohabitent plusieurs villes ou noyaux historiques, des quartiers de maisons, villas et pavillons progressivement densifiés par des habitats plus denses, des développements le long d'axes routiers, et des extensions récentes aux franges de la zone agglomérée, au-delà de l'autoroute.

☆ UN DÉVELOPPEMENT CONTRAINT PAR LES INFRASTRUCTURES ET LIMITÉ PAR LA GÉOGRAPHIE

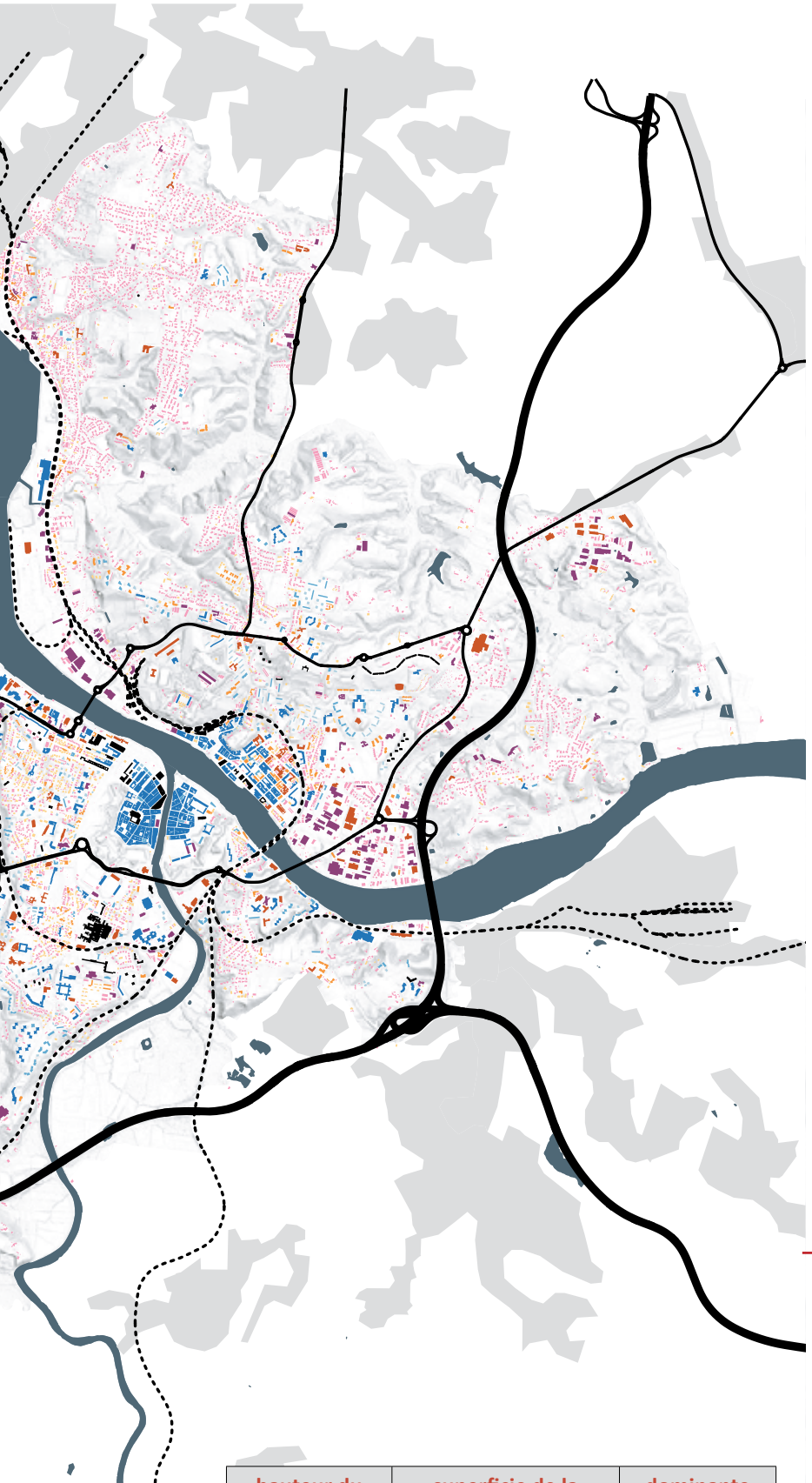
L'agglo est parcourue par de grandes infrastructures (RD810, bld du BAB, bld d'Arritxague), souvent mal intégrées aux quartiers qu'elles traversent (nuisances sonores, trafic rapide, dénivelés infranchissables…).

L'agglo est très bien desservie par les infrastructures de transport (train, autoroute, voies rapide…). Ce qui est un atout en termes de rayonnement et d'attractivité devient peu à peu une faiblesse pour la qualité de vie sur le territoire. La possibilité de traverser l'agglo de part en part en quelques dizaines de minutes est une grande richesse. En opposition, le développement ultra rapide et peu maîtrisé de logements, d'espaces commerciaux le long des axes principaux, détériorent la qualité de l'habitat sur le territoire en exposant les populations aux nuisances.

audap

Source : ACBA cigeo ; AUDAP ; IGN BD Topo ;

0 1 000 2 000 m



Morphologie urbaine

hauteur du bâti	superficie de la parcelle	dominante
≤ 6 m	≤ 1 000 m²	maisons - villas
≤ 6 m	> 1 000 m²	
> 6 et ≤ 10 m	≤ 500 m²	
> 6 et ≤ 10 m	> 500 m² et ≤ 1 000 m²	résidences
> 6 et ≤ 10 m	> 1 000 m²	
> 10 et ≤ 20 m	≤ 500 m²	immeubles
> 10 et ≤ 20 m	> 500 m² et ≤ 1 000 m²	
> 10 et ≤ 20 m	> 1 000 m²	
> 20 m		

Littoral, estuaire, cours d'eau et coteaux : la géographie du site contient l'urbanisation. La construction de l'autoroute à l'est de l'espace aggloméré entre 1975 et 1977, constitue longtemps une limite physique au développement. Les infrastructures percent les paysages naturels et urbains et découpent des morceaux de territoires.

☆ UN MODE DE TRANSFORMATION OPPORTUNISTE

Les tissus urbains récents qui semblent avoir échappé à toute tentative de planification, présentent aujourd'hui de véritables difficultés en termes de fonctionnement urbain.
L'image de la « ville traditionnelle compacte », faite de bâtiments construits à l'alignement le long des rues, ne se trouve que dans les centres historiques et les noyaux villageois.

Les autres formes de développement peuvent se résumer à une urbanisation linéaire, le long des voies qui pour certaines gardent un caractère rural, sinueux, sans trottoirs ; et une urbanisation en épaisseur constituée d'ensembles immobiliers, quartiers ou lotissements, desservis par des impasses non connectées au maillage viaire structurant.

La vie des quartiers peine à s'organiser durablement dans cette ville diffuse où les distances à parcourir et le défaut de véritable structuration pérennisent un recours quasi-systématique à la voiture pour les moindres gestes du quotidien (se rendre à l'école, à la bibliothèque, chez le boulanger …). L'espace urbain est également marqué d'un grand nombre d'impasses, qui ont pour effet « d'isoler » ou de « fracturer » tout ou partie des quartiers. Les îlots présentent des tailles importantes. En conséquence, les distances à parcourir sont grandes : l'école est au fond du jardin, mais il faudra parcourir plusieurs centaines de mètre pour la rejoindre.

Le développement s'est donc souvent fait au gré des opportunités, sans toujours suivre « un plan ». Les grands équipements côtoient des quartiers résidentiels ; les maisons des immeubles ; l'école un pôle commercial.

Ce mélange, de formes, d'identités, de situations pourrait illustrer un certain laissé faire, voire une certaine absence de « vision urbaine d'ensemble ». On peut aussi penser que ce mode de développement est intrinsèque aux caractéristiques du lieu, que la « non planification » est une forme de projet en soi, vivant, inventif.

Les opérations d'aménagement, de logements, sont parfois de qualité mais pas toujours situées au bon endroit. Parfois, au contraire, le choix d'implantation parait stratégique mais les nouvelles constructions sont mal intégrées et ne portent que très peu d'intérêt au contexte dans lequel elles s'immiscent.

Ici on optimise l'utilisation du foncier sous plusieurs formes. On agit au gré des opportunités, on transforme le paysage urbain par touche. Cette liberté d'expressions urbaines, parfois exempte de réflexion à la bonne échelle, celle du quartier, de l'ensemble urbain, génèrent de nombreux conflits d'usage et bousculent un équilibre fragile entre patrimoine et nouveauté, entre densification et extension urbaines. Cet urbanisme au coup par coup présente l'inconvénient de limiter fortement la faisabilité d'une articulation réussie entre projets de construction et projets d'espaces publics, développement d'espaces résidentiels et équipement de ces espaces.

Cet urbanisme opportuniste donne à voir, aujourd'hui, un espace urbain souvent « composite », où coexistent, plus ou moins heureusement (« pour le meilleur comme pour le pire »…), des constructions de génération, de formes et de qualité variées. Une certaine banalisation du paysage urbain et naturel est en cours. Les opérateurs construisent çà et là des produits « standardisés » ou qui pastichent le style local.

☆ UNE AGGLO URBAINE PARCE QUE RENOUVELÉE ET DENSIFIÉE

Aujourd'hui, l'essentiel des constructions se font au sein des tissus existants. Les prix actuels du foncier transforment tout espace « vide » en projet. Une parcelle petite, à la géométrie complexe est ici un potentiel, là où elle est inconstructible ailleurs. L'agglo se développe alors surtout en comblant des « vides », notamment des jardins situés à l'arrière des parcelles bâties. Des résidences viennent remplacer des constructions moins denses ou dégradées. L'artisanat est peu à peu chassé des centres, le patrimoine ordinaire laisse place à des bâtiments standardisés, la trame urbaine et rurale est progressivement dénaturée…

De ces développements ressort une certaines banalisation des tissus urbains historiquement si divers participant à la richesse du patrimoine : partout des petits collectifs aux formes sans charme, pastichant les architectures vernaculaires fleurissent.

On peut donc conclure que le renouvellement urbain est le mode privilégié de développement constaté sur l'agglomération. Plus de 80% de la production de logements serait qualifiable de renouvellement urbain. L'extension urbaine y est de ce fait relativement contenue. Ces éléments de constat sont à première vue particulièrement positifs dans un contexte national où la consommation modérée d'espaces est un objectif prioritaire. Le paradoxe entre l'héritage d'un mode d'urbanisation diffus et spontané et des évolutions urbaines récentes «plutôt calquées » sur des modes de faire très urbains, pose clairement la question d'une urbanisation « hors modèle » qui atteint peut-être ses limites.

Mais le mode majoritaire de production observé est à priori peu vertueux. Qualifié de densification urbaine, il se traduit le plus souvent par une division parcellaire qui crée finalement peu de densité, imperméabilise largement les sols, impacte l'accessibilité et fabrique des espaces publics médiocres.

Cette forme d'évolution des tissus urbains, bien que localisée dans des espaces déjà pour partie artificialisés (zone U des PLU), et en cela « conforme » aux ambitions de limitation de la consommation foncière des espaces agricoles et naturels, ne serait donc ni un renouvellement de la ville sur elle-même au sens strict, ni même un gage de « densité ».

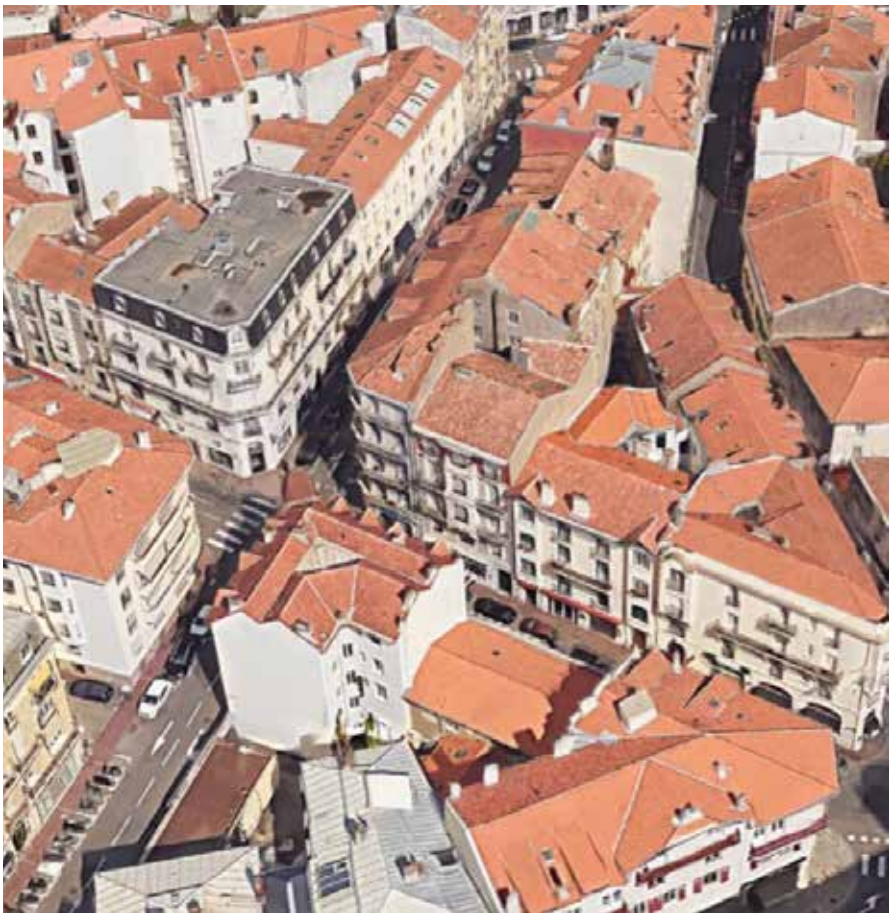
☆ FORMES URBAINES : QUELS ENJEUX CLÉS POUR LE PLUI ?

1/ la mise en place d'un 1er projet d'urbanisme commun

2/ des formes urbaines plus respectueuses de la diversité des villes et des quartiers, par la définition de règles adaptées et par l'accompagnement des projets.

3/ des réponses à rechercher pour limiter les effets de « coupures », de « fractures »

1/ ENSEMBLE MIXTE À DOMINANTE D'IMMEUBLES



Cette appellation recouvre un large spectre de constructions et d'environnements (urbains, résidentiels, arborés…), au sein desquels réside une majorité croissante des habitants des cinq villes (en 2013, 73 % du parc local de logements était constitué d'appartements).

Omniprésente sur le territoire de l'agglomération, cette forme urbaine est issue du développement et/ou de renouvellement urbain, qui repose sur des projets d'ensemble plutôts récents.

Elle est globalement peu sujette aux évolutions, exception faite de travaux d'amélioration (isolation…) ou de très rares opérations d'extension, de surélévation ou de construction (ex. : densification de certaines propriétés de bailleurs sociaux).

Photo ci-contre : un exemple à Biarritz

Bayonne - secteur Paulmy nord

Anglet - av. de Bayonne

Anglet - av de l'Adour

Bayonne - La Porcelaine

2/ ENSEMBLE URBAIN DE FAUBOURG OU DE VILLAGE À DOMINANTE DE « MAISONS DE VILLES (OU DE VILLAGE) »

Bâties à l'alignement des voies ou en léger recul, les « maisons ou immeubles de ville » semblent dialoguer avec la rue.

Isolées ou groupées, elles correspondent à des secteurs de centralités actuelles ou plus anciennes, jalonnant de nombreux carrefours des cinq villes. Elles composent un grand nombre de rues, d'îlots et de quartiers.

Longtemps négligées par les documents d'urbanisme, elles ont parfois subi des altérations dommageables (occultation des façades par rehaussement des clôtures ; minéralisation des marges de recul…).

Bidart - rue de la Gare

Anglet - 4 Cantons

Bidart - Ch. Parlementia

Boucau - rue Politzer

Bidart - rue de la Chapelle

Bayonne - rue Camayou

Biarritz - rue Bellevue

Bayonne - rue B. Sourigues

Anglet - La Bécasse

Biarritz - rue Bellevue

Boucau - rue Maurice Perse

3/ SECTEUR À DOMINANTE DE « VILLAS URBAINES » OU DE « VILLAS DANS UN PARC », PRÉSENTANT UN CARACTÈRE PAYSAGER

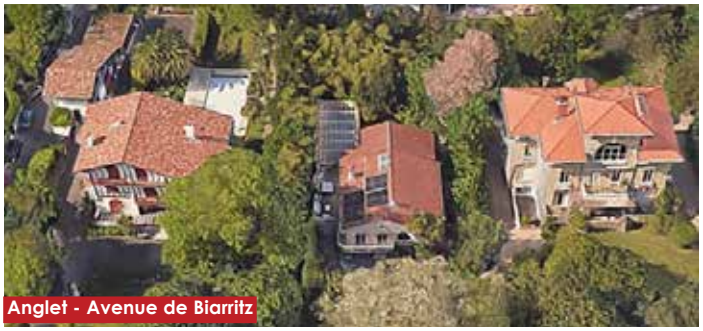
D'aspect souvent cossu, ces grandes maisons ou villas semblent « mises en scène » dans un écrin constitué de jardins de grandes qualités patrimoniales et paysagères, visibles depuis la rue.

Qu'elles soient groupées - villas urbaines - ou bien isolées dans de grands parcs - villas dans parc - ces maisons sont bien représentées à l'échelle des cinq villes et caractérisent des secteurs parmi les plus emblématiques du territoire.

Elles sont toutefois sujettes à des altérations (destruction des jardins…), parfois liées à l'évolution de leur destination ou à leur division (ex. : transformation en bureaux ou en appartements, induisant notamment la création de stationnement, opérations d'ensemble ...).

Bidart - Parlementia

Biarritz - avenue des Tilleuls


Anglet - Avenue de Biarritz

Bayonne - Chemin de Fortune

Bayonne - avenue de Neubourg

Biarritz - Avenue Alphose XIII

Boucau - rue des Ecoles

4/ SECTEUR À DOMINANTE D' « ENSEMBLE(S) ORGANISÉ(S) DE MAISONS »

Recouvrant des « lotissements » et « copropriétés horizontales », cette appellation désigne des maisons (individuelles ou mitoyennes) inscrites dans une composition d'ensemble – encore – lisible : un parcellaire régulier, des gabarits homogènes (implantations, hauteurs…), des clôtures harmonieuses, des espaces verts communs, etc.

Naguère omniprésente sur le territoire des cinq villes, cette forme urbaine tend désormais à s'effacer au profit de « la maison individuelle » et de « la maison rapprochée » (cf. infra), en raison de l'altération d'un nombre croissant de lotissements : dégradation des clôtures (rehaussements et percements…), minéralisation des marges de recul (réalisation de stationnements…), extensions sur limites, divisions parcellaires…

Bidart - Rue de Jaizquibel

Biarritz - Domaine de Migron

Anglet - Aritxague

Bayonne, all. de Harriet

Boucau - Le Pastou

Bayonne - La Redoute

Biarritz - Barchalot

Boucau - 4 Vents

5/ SECTEUR HÉTÉROGÈNE À DOMINANTE DE « MAISONS INDIVIDUELLES »

Cette forme urbaine désigne des maisons individuelles ne relevant pas (ou plus) d'une composition d'ensemble (cf. « l'ensemble organisé de maisons »).

Situées sur de grands terrains ou à contrario sur des parcelles très denses et contraintes, mais « affranchies » de leur environnement, elles sont particulièrement sujettes aux évolutions urbaines : extension significative ; surélévation ; division en plusieurs logements ; démolition-construction d'une plus grande maison ou d'un collectif ; division parcellaire (à l'arrière et/ou sur le côté)…

Bidart - Secteur Maurice Pierre

Boucau - passage de Honteyres

Anglet - impasse des Chalets

Bayonne - rue d'Arrousets

Biarritz - route d'Arcangues

Boucau - rue du Petit Nanot

6/ SECTEUR DIFFUS À DOMINANTE DE MAISONS INDIVIDUELLES

Cette formule désigne des maisons (ou des groupes de maisons) isolées de la ville ou bâties en lisière de celle-ci.

Souvent construites sur de grandes parcelles, le long de routes ou de chemins, elles sont communément les fruits d'une urbanisation « diffuse » et « sans plan d'ensemble » (ex. : cas des ex-zones « NB » des POS).

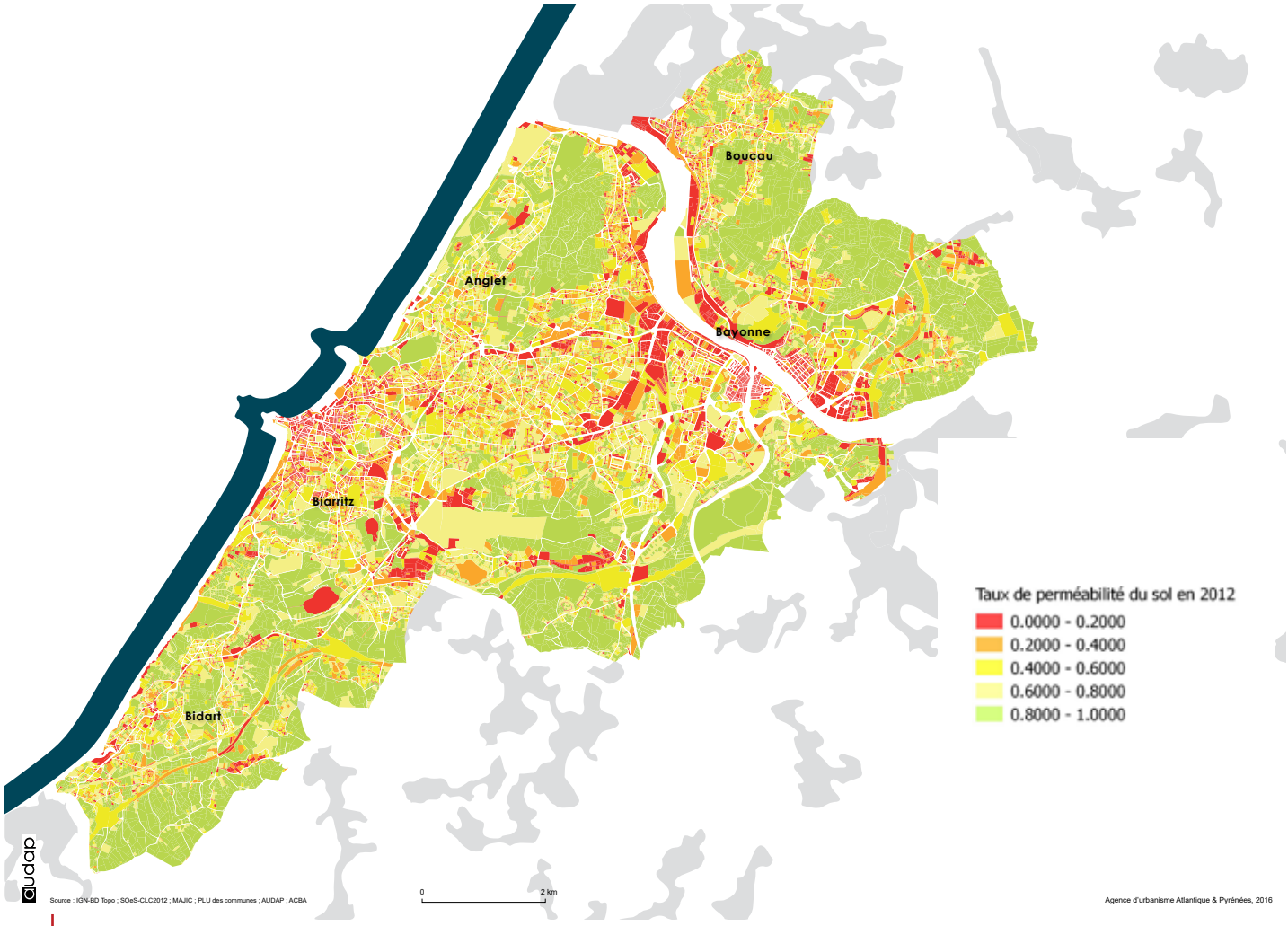
Bidart - rue de Capera

Anglet - rue du Rouge

Bayonne - Chemin du moulin de Pey

Boucau - Chemin du Petit Arrey

Biarritz - rue de Silhouette



Un référentiel pour le suivi de la perméabilité du sol

1/ Identification des surfaces perméables et analyse paysagère

Au sein d'un tissu urbain, l'identification des surfaces perméables est très intéressante parce qu'elle apporte une précision à l'échelle de la parcelle et de l'habitation. Les voies d'accès et dessertes sont identifiables ainsi que d'autres aménagements non perméables (terrasses, piscines …).

Elle permet également de faire émerger les espaces verts plus ponctuels et souvent résiduels tels que ceux d'accompagnement de voirie (bande enherbée, terre-plein, rond-point).
Pour qualifier au mieux la qualité paysagère des espaces de nature, la production de données (surfaces perméables) associée à une analyse paysagère précisant la réalité physique des paysages (présence de haies bocagères, d'arbres d'alignements, de fossés…) renseigne avec précision sur les typologies d'espaces de nature. C'est notamment le cas sur les jardins privés, où l'identification des surfaces perméables évite un travail fastidieux de repérage de la végétation au sein des parcelles.

Nota : Une méthode innovante a permis la création d'une couche de données SIG (Système d'Information Géographique) originale illustrant à l'échelle fine le degré d'imperméabilité des sols*. Un des intérêts majeurs de cette base géographique est de compléter la base de données du MOS qui n'intègre pas ces notions de perméabilité, notamment dans les espaces urbains. Un autre avantage de cette couche réside dans la précision de l'imagerie puisque le coté du pixel correspond à 50 cm. Cette finesse de maille permet de caractériser précisément les sols et de repérer finement les zones (im)perméables (théoriquement même les très petits espaces d'un quart de m²).

Une image à un instant précis permet d'analyser certains phénomènes spatiaux (ex : taux d'imperméabilisation des sols, trames vertes, coupure d'urbanisation,…). Afin d'observer des dynamiques territoriales, la vectorisation d'un second millésime est nécessaire. L'IGN produit une orthophoto nationale avec la composante infrarouge tous les trois ans. Une évolution dans le temps est donc envisageable.

CAPB 2016

audap DOCUMENT DE TRAVAIL audap audap audap

7/ OCCUPATION DES SOLS

UNE NATURE SOUS PRESSION, EN LISIÈRE COMME AU CŒUR DE LA VILLE

☆ UNE CONURBATION VASTE ET VERTE

Le territoire de l'agglo s'étend sur 82 km² (8 239 ha)[1/], soit un peu moins de 3% de la superficie de la Communauté d'Agglomération Pays Basque, ou l'équivalent de la surface de Paris intra-muros.

En 2014, il était composé, au sens du MOS[2/] et du SCoT (cf. ci-après éclairage n°1), d'environ :

- ★ **65% d'espaces « artificialisés »** (espaces urbanisés, infrastructures…), formant une ample conurbation de 5 388 ha (une surface comparable à celle de la ville de Bordeaux, 244 000 hab.), **dont 20% d'espaces urbains dits « verts »** (jardins privés d'agrément, parcs et jardins publics, terrains de sport, golfs, etc., pour un total de 1 070 ha).
- ★ **35% d'espaces « naturels, agricoles, forestiers ou en eau »,** totalisant 2 851 ha, soit l'équivalent de quelques 14 Pignada[3/].

Si ces chiffres témoignent de l'ampleur de la « tâche urbaine » de l'agglo, ils attestent également de sa forte composante « naturelle », encore manifeste sur certaines de ses franges (persistance de « couronnes » naturelles, agricoles et/ou forestières), mais aussi perceptible jusqu'au sein des 5 villes à travers la présence d'espaces urbains « verts ».

☆ 10% DE « NATURE » EN MOINS EN 16 ANS

Sur la période 1998-2014, à l'échelle de l'agglo, la surface des espaces naturels, agricoles, forestiers et dits « verts » a reculé de 10% (-429 ha), soit l'équivalent d'environ 2 Pignada[4/] ou 600 terrains de football.

Les espaces agricoles ont connu la plus forte régression (-218 ha), en particulier durant la 1ère période étudiée (1998-2009), au cours de laquelle, chaque année, en moyenne, 15 ha de sols agricoles ont été artificialisés (contre 10 ha / an en moyenne entre 2009 et 2014).

Pour leur part, les espaces naturels et forestiers ont subi un recul de 87 ha (-6 ha / an en moyenne de 1998 à 2009 ; -5 ha / an en moyenne de 2009 à 2014).

Pour l'essentiel, ces évolutions se sont faites au profit des « espaces urbains mixtes »[5/], lesquels ont gagné du terrain en périphérie des 5 villes (extension des enveloppes urbaines) mais aussi en leur sein (comblement de « dents creuses »). Ces espaces se sont ainsi élargis de 287 ha, enregistrant une croissance annuelle moyenne de 18 ha, soit 0,36% (0,4% / an entre 1998 et 2009 ; 0,26% / an entre 2009 et 2014), pour une croissance démographique voisine de 0,4 à 0,6% en moyenne et par an (cf. chapitre « Démographie »).

Un essor soutenu, notamment au regard du SCoT, qui proportionne désormais l'extension des « espaces urbains mixtes » à l'évolution démographique, suivant le rapport suivant : pour 1% de croissance démographique, extension (par artificialisation) de 0,4% maximum des « espaces urbains mixtes ».

Dans le même temps, les « espaces économiques »[6/] ont connu un développement davantage mesuré (+ 18 ha artificialisés entre 1998 et 214, soit en moyenne environ +1,1 ha / an), inférieur au plafond désormais établi par le SCoT (une croissance des « espaces économiques » de 4,5 ha / an maximum à l'échelle de l'agglo).

Enfin, au sein même des espaces urbains – mixtes / économiques –, la surface des espaces « verts » a diminué de 124 ha entre 1998 et 2014 (- 7 ha en moyenne et par an en 1998 et 2009 ; - 9 ha en moyenne et par an entre 2009 et 2014). Un chiffre élevé, qui ne rend pourtant compte que de l'effacement des espaces « verts » les plus significatifs (d'une surface supérieure à 1000 m2), et qui semble témoigner de la forte mutation des tissus urbains préexistants (divisions parcellaires ; démolitions / constructions…), sous l'effet d'un marché de l'immobilier particulièrement dynamique (cf. diagnostic « habitat »).

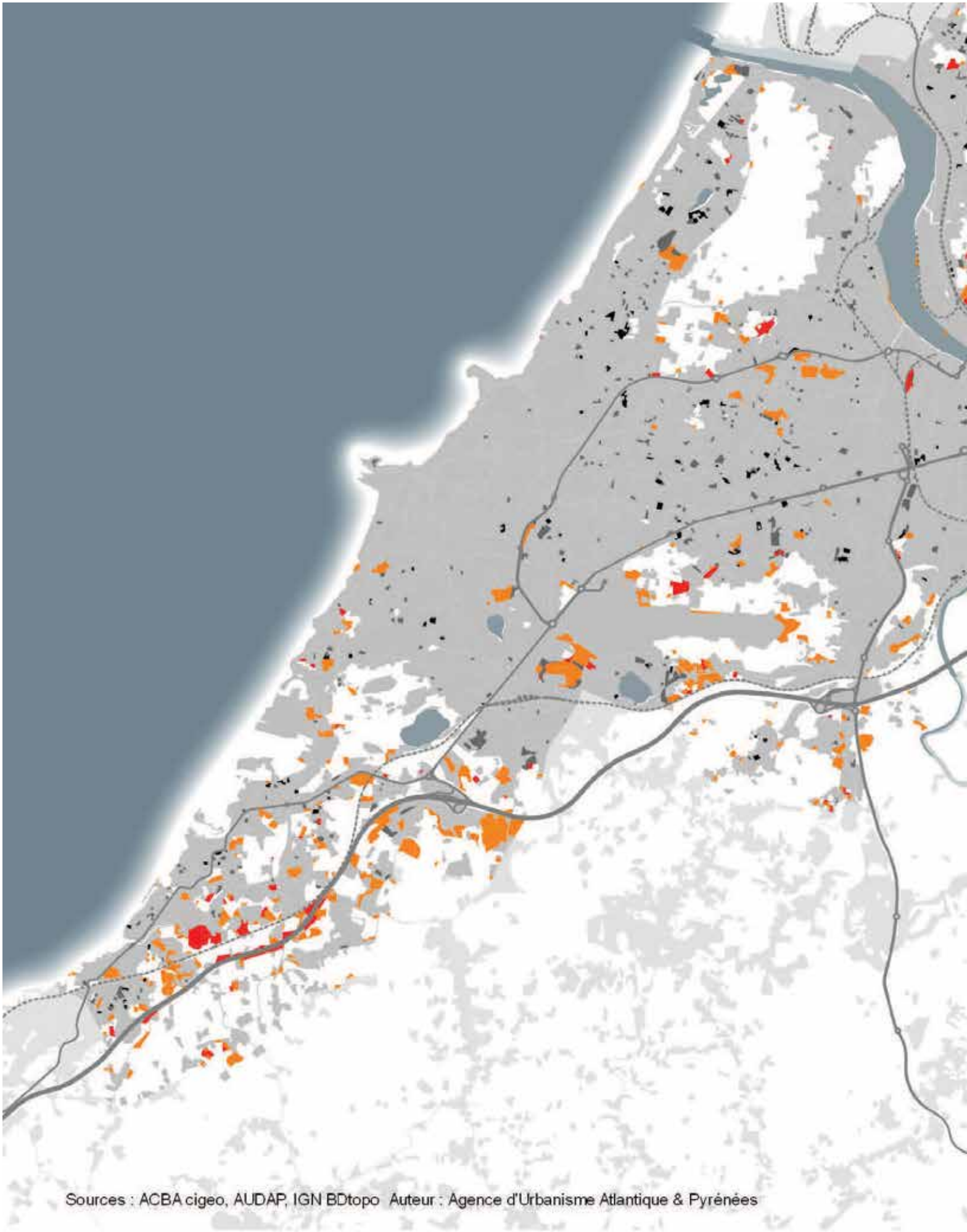
1/ Nota : ces chiffres incluent les surfaces « en eau » (lacs, étangs…).
2/ Modèle d'Occupation des Sols
3/ Localisée à Anglet, aux abords des quartiers Blancpignon, Chiberta et Montbrun, la forêt du « Pignada » porte sur une surface voisine de 200 ha.
4/ Localisée à Anglet, aux abords des quartiers Blancpignon, Chiberta et Montbrun, la forêt du « Pignada » porte sur une surface voisine de 200 ha.
5/ Au sens du SCoT ; cf. éclairage n°1
6/ Au sens du SCoT ; cf. éclairage n°1

	Superficie en 1998	Superficie en 2009	Evolution 1998-2009	Evolution 1998-2009 par destruction d'espaces agricoles, naturels, forestiers	Evolution 1998-2009 par (re)création d'espaces agricoles, naturels ou forestiers	Evolution 1998-2009 par artificialisation nette (destruction – création d'esp. agri., nat., fores.)	Evolution annuelle moyenne (1998-2009) par artificialisation nette
Espaces urbains mixtes (au sens du SCoT, sous réserve)	**4787 ha**	**4991 ha**	**+ 204 ha**	**+238 ha**	**- 16 ha**	**+ 222 ha (20 ha/an)**	**+ 0,4%**
dont espaces à dominante habitat	2401 ha	2611 ha	+ 210 ha	+ 114 ha	- 3 ha	+ 111 ha	+ 0,4%
dont espaces commerciaux	140 ha	168 ha	+ 28 ha	+ 6 ha	-	+ 6 ha	+ 0,4%
dont équipements	402 ha	438 ha	+ 36 ha	+ 12 ha	-	+ 12 ha	+ 0,3%
dont réseaux (route, fer) et esp. associés	470 ha	491 ha	+ 21 ha	+ 6 ha	-	+ 6 ha	+ 0,1%
dont chantiers, espaces vacant, décharges…	173 ha	158 ha	- 15 ha	+ 75 ha	- 8 ha	+ 67 ha	+ 3%
dont espaces verts publics / privés	1201 ha	1124 ha	- 77 ha	+ 25 ha	- 5 ha	+ 20 ha	+ 0,2%
Espaces économiques (hors espaces commerciaux)	**293 ha**	**325 ha**	**+ 32 ha**	**+ 15 ha**	**- 3 ha**	**+ 12 ha (1,1 ha/an)**	**+ 0,4%**
Espaces agricoles, naturels ou forestiers	**2805 ha**	**2570 ha**	**- 235 ha**	**- 253**	**+ 19**	**- 234 ha**	**- 0,8 %**
dont espaces agricoles	1091 ha	901 ha	- 190 ha	- 181	+ 11	- 170 ha	- 1,5%
dont espaces naturels ou forestiers	1714 ha	1669 ha	- 45 ha	- 72	+ 8	- 64 ha	- 0,3%
Plans et cours d'eau	**356 ha**	**355 ha**	**- 1**	-	-	-	-

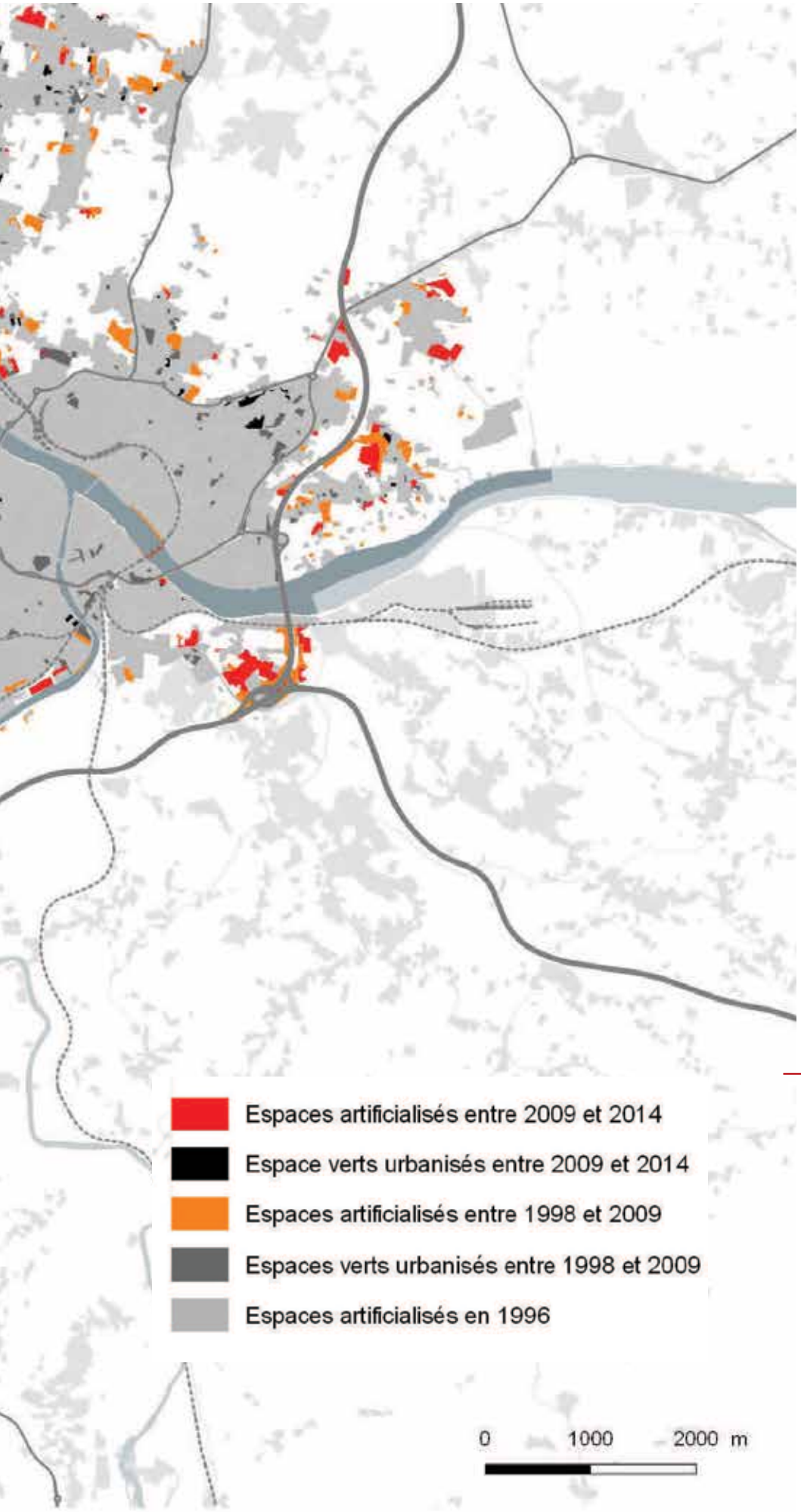
1998 - 2009 : évolution de l'occupation du sol

	Superficie en 1998	Superficie en 2009	Evolution 1998-2009	Evolution 1998-2009 par destruction d'espaces agricoles, naturels, forestiers	Evolution 1998-2009 par (re)création d'espaces agricoles, naturels ou forestiers	Evolution 1998-2009 par artificialisation nette (destruction – création d'esp. agri., nat., fores.)	Evolution annuelle moyenne (1998-2009) par artificialisation nette
Espaces urbains mixtes (au sens du SCoT, sous réserve)	**4991 ha**	**5047 ha**	**+ 56 ha**	**+ 81 ha**	**- 16 ha**	**+ 65 ha** (14 ha/an)	0,26%
dont espaces à dominante habitat	2611 ha	2689	+ 78 ha	+ 30 ha	- 1 ha	+ 29 ha	0,20%
dont espaces commerciaux	168 ha	168	-	+ 1 ha	-	+ 1 ha	0,10%
dont équipements	438 ha	459	+ 21 ha	+ 10 ha	-	+ 10 ha	0,50%
dont réseaux (route, fer) et esp. associés	491 ha	516	+ 25 ha	+ 9 ha	-	+ 9 ha	0,40%
dont chantiers, espaces vacant, décharges…	158 ha	138	- 20 ha	+ 26 ha	- 7 ha	+ 19 ha	2,40%
dont espaces verts publics / privés	**1124 ha**	**1077**	**- 47 ha**	**+ 5 ha**	**- 8 ha**	**- 3 ha**	**-0,10%**
Espaces économiques (hors espaces commerciaux)	**325 ha**	**341 ha**	**+ 16 ha**	**+ 6 ha**	**0 ha**	**+ 6 ha** (1 ha/an)	0,40%
Espaces agricoles, naturels ou forestiers	**2570 ha**	**2495 ha**	**- 75 ha**	**- 88 ha**	**+ 16 ha**	**- 71 ha**	**-0,60%**
dont espaces agricoles	**901 ha**	**854**	**- 47 ha**	-57	+ 9 ha	- 48 ha	-1,10%
dont espaces naturels ou forestiers	1669 ha	1641	- 28 ha	-31	+ 8 ha	- 23 ha	-0,30%
Plans et cours d'eau	**355 ha**	**356**	**1**				

2009 - 2014 : évolution de l'occupation du sol



Sources : ACBA cigeo, AUDAP, IGN BDtopo Auteur : Agence d'Urbanisme Atlantique & Pyrénées



1998 - 2014 : évolution de l'occupation du sol

1/ Le MOS : de quoi parle-t-on ?

Le Modèle d'Occupation des Sols (MOS) est un inventaire informatisé rendant compte de l'occupation des sols et de son évolution sous forme de cartes et d'éléments chiffrés.

En 2012, le GIP Littoral Aquitain s'est doté d'un MOS à son échelle d'intervention (9 SCoT). Ce MOS permet de considérer l'occupation des sols (62 catégories d'occupation) en 1998 (ou 2000 suivant les territoires) et 2009, ainsi que son évolution. Une actualisation des données est envisagée par le GIP tous les 5-6 ans (au mieux). Pour leur part, l'ACBA et l'AUDAP ont procéder à l'actualisation du MOS à l'échellede l'agglomération (année de référence : 2014). Il est ainsi possible de rendre compte de :

- l'occupation des sols en 1998, 2009 et 2014 ;
- l'évolution de l'occupation des sols sur deux périodes récentes (1998-2009 et 2009-2014

2/ Le MOS : quelles précautions d'usage ?

La principale base de données utilisée est la BD Ortho produite par l'IGN (précision : 0,4 m). Elle fait l'objet d'un traitement par photo-interprétation visuelle.

Les échelles de traitement :

- L'Unité Minimale de Cartographie (il s'agit de la surface du plus petit objet) est de 1000 m2. Le MOS ne rend donc pas compte des plus petits objets.
- La Largeur Minimale de Cartographie (il s'agit de la largeur du plus petit objet) varie – suivant les catégories – de 5 à 7,5m. Le MOS ne rend donc pas compte des objets les plus fins (ex. : rues, cours d'eau…).
- Le traitement visuel (photo-interprétation) est effectué au 1/2000ème pour l'urbain et au 1/8000ème pour les autres postes. Il s'ensuit un degré de précision et de fiabilité plus ou moins élevé :

  1/ Satisfaisant, pour distinguer les surfaces artificialisées de celles qui ne le sont pas, mais aussi pour distinguer les surfaces artificialisées par grandes familles (espaces à dominante habitat ; espaces économiques…).

  2/ Modéré, pour distinguer notamment les espaces agricoles des espaces naturels ou forestiers.

3/ L' « artificialisation » des sols

Pour le MOS, un terrain est « artificialisé » lorsqu'il présente l'une des occupations des sols listées ci-après. Pour le MOS, le processus d'« artificialisation » des sols correspond donc à la mutation – calculée entre deux périodes données – d'une vocation naturelle, agricole ou forestière vers l'une de ces vocations :

- Tissu urbain dense
- Habitat collectif haut
- Tissu urbain individuel groupé
- Tissu dispersé
- Espace urbain individuel diffus
- Sièges d'exploitations agricoles et bâtiments agricoles isolés
- Habitat touristique spécifique
- Emprises industrielles
- Emprises commerciales
- Cimetières
- Emprises scolaires et/ou universitaires
- Emprises hospitalières
- Autres emprises publiques : STEP, casernes, cités administratives…
- Aires d'accueil des gens du voyage
- Espaces vacants urbains
- Axes routiers principaux
- Axes ferroviaires principaux et espaces associés
- Parkings et principales places publiques
- Ports de plaisance
- Ports de commerce
- Aéroports et aérodromes
- Carrières
- Décharges
- Chantiers
- Espaces verts urbains et périurbains publics et privés
- Jardins ouvriers
- Campings et caravanings
- Golfs
- Stades, équipements sportifs et équipements touristiques de loisirs

4/ MOS et PLUI : que dit le SCoT ?

Sur le fondement du MOS, le SCoT BSL a étayé son diagnostic (150 ha artificialisés chaque année à l'échelle des 48 communes) et fixé des orientations / objectifs visant à limiter l'artificialisation des espaces agricoles, naturels et forestiers :

- A toutes les échelles : privilégier le renouvellement urbain plutôt que l'extension urbaine.
- A l'échelle du SCoT : réduire le rythme de l'artificialisation de 55% : il s'agit de passer de 150 à 70 ha / an en moyenne.
- A l'échelle de chaque EPCI :

  1/ Proportionner l'extension - par artificialisation - des « espaces urbains mixtes» (cf. note) à l'évolution démographique suivant le rapport suivant : pour 1% de croissance démographique, extension – par artificialisation – de 0,4% maximum des « espaces urbains mixtes » « constatés au moment du projet ».

  Ex. : un espace urbain mixte d'une superficie initiale de 1000 ha pourrait être étendu – par artificialisation d'espaces agricoles, naturels ou forestiers – dans la limite de :

  - 4 ha pour 1% de croissance démographique => 1004 ha
  - 8 ha pour 2% de croissance démographique => 1008 ha
  - 2 ha pour 0,5% de croissance démographique => 1002 ha

  2. Autoriser l'extension des espaces économiques dédiés (hors espaces commerciaux, qui relèvent des « espaces urbains mixtes ») dans la limite de 4,5 ha / an en moyenne pour l'ACBA, 4 ha pour le Seignanx, etc.

Le PLUI doit pouvoir témoigner de sa compatibilité avec ces dispositions.

Indépendamment du SCoT, le PLUI doit par ailleurs (cf. art. L123-1-2 du CU) :

- « présenter une analyse de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers au cours des dix années précédant l'approbation du plan ».
- « analyser la capacité de densification et de mutation de l'ensemble des espaces bâtis, en tenant compte des formes urbaines et architecturales ».

nb : Pour le SCoT, les « espaces urbains mixtes » sont « constitués des tissus urbanisés accueillant de l'habitat, des équipements (écoles, cimetières, espaces verts, campings, stades et équipements sportifs et toutes emprises publiques, les commerces dont les centres commerciaux de périphérie…) et les infrastructures (voiries, parkings, réseaux ferrés, ports…) ».

CAPB 2016

audap audap audap audap

DOCUMENT DE TRAVAIL

8/ ECONOMIE

En cours de rédaction / consolidation

> DONNÉES CLÉS <

64 606 emplois dans l'agglo,
soit **56%** des emplois de l'**aire urbaine** de Bayonne[1]

2006-2012 : **+ 10,5% de navetteurs domicile-travail** de l'extérieur vers l'agglo et de l'agglo vers l'extérieur[2]

Un taux de **chômage** de 9,1 % au 4ème trim. 2014[3]

Une **progression de l'emploi** 2007-2012 de :
+ 4,5% dans l'agglo
+ 7,3% dans l'**aire urbaine** de Bayonne
+ 1,2% en **France** métropolitaine[4]

Un **secteur « présentiel »** qui porte
69 % de l'emploi de l'agglo (52 % à l'échelle nationale)
et qui **progresse davantage que le secteur productif**[5]

Environ **5 millions de nuitées touristiques / an,**
dont 53% relevant du secteur marchand[6]

2 campus et 2 écoles d'ingénieurs, 1 aéroport,
1 port de commerce, 36 zones d'activités et Technopoles,
un accès élargi au très haut débit…

30% des emplois localisés **dans les zones d'activités**[7]

> CLÉS DE LECTURE <

L'agglo constitue le « cœur de chauffe »
d'un bassin économique élargi,
dans lequel les actifs sont de + en + mobiles

Malgré la crise, une **dynamique** de **création d'emplois** – plus particulièrement marquée au-delà des limites de l'agglo

Un **poids prépondérant et croissant de l'économie «présentielle»** par rapport à l'économie «productive», qui traduit notamment le rôle important du tourisme dans l'économie locale

Une **difficulté à satisfaire tous les besoins en immobilier d'entreprise** (rareté, cherté…) & **des sites économiques sous pression des marchés de l'immobilier résidentiel et commercial**

Des **supports** pour le développement et
des **ambitions** pour les économies productives
et technopolitaines

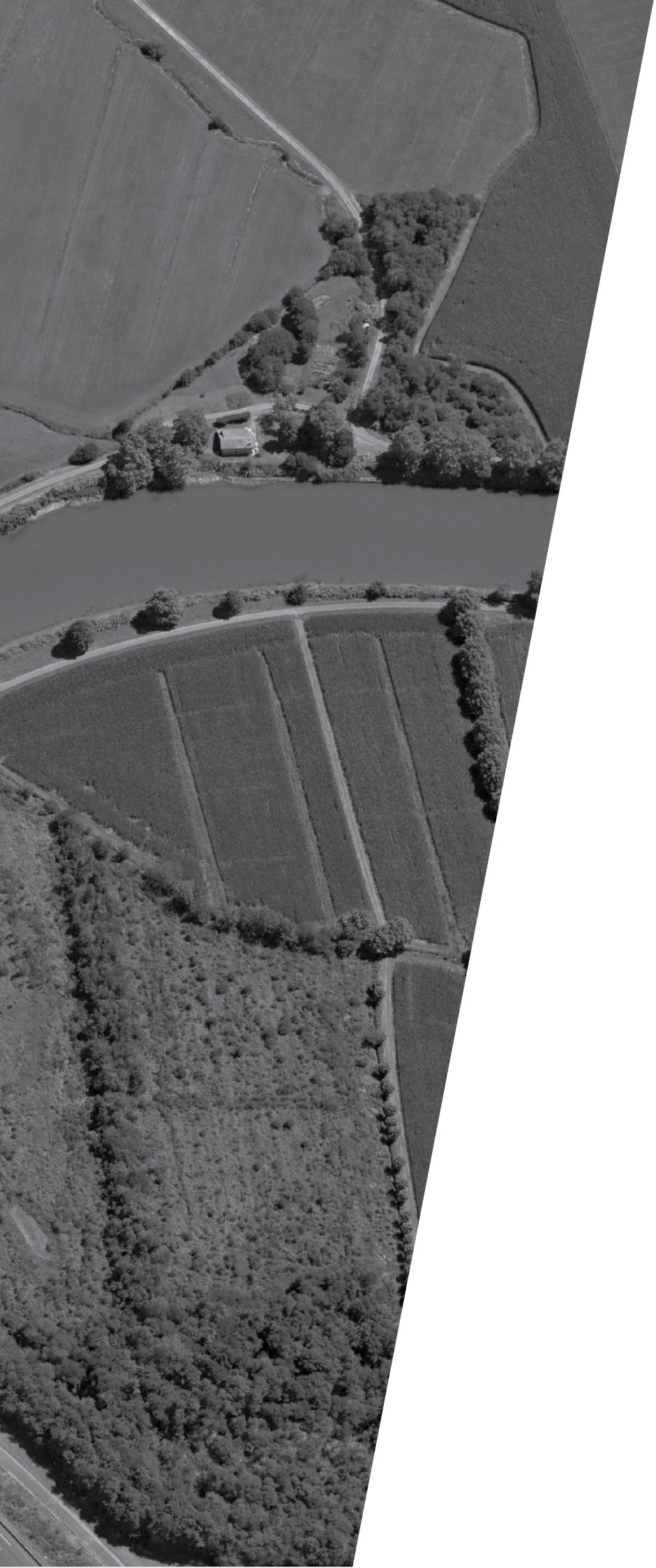
Des **emplois intégrés** à 70%
dans le tissu même de la **ville**

ENJEUX CLES

- **Le maintien et l'essor d'une économie diversifiée**, notamment en ménageant des espaces pour l'économie productive, en soutenant les filières d'excellence…

- **L'intégration de l'économie et des grands équipements dans la ville**

CAPB 2016



audap audap audap audap

DOCUMENT DE TRAVAIL

9/ ESPACES NATURELS

En cours de rédaction / consolidation

> DONNÉES CLÉS <

2850 ha (35 % de la surface du territoire) en espaces naturels et agricoles et 1660 ha (20 % de la surface du territoire) identifiés comme réservoirs de biodiversité

Une quarantaine d'habitats et plus de 150 espèces faunistiques et floristiques d'intérêt communautaire recensés sur le territoire

Une mosaïque d'espaces naturels (boisements, bosquets, prairies…) et agricoles qui ceinture le territoire

Une frange littorale de plus de 15km, riche et diversifiée de par ses caractéristiques à la fois sableuse et rocheuse

Un linéaire de cours d'eau d'environ 150 km

Des surfaces de zones humides encore significatives principalement dans les barthes de la Nive et dans une moindre mesure la vallée de l'Uhabia

Un couvert végétal sur 46 % des espaces artificialisés

Environ 430 ha d'espaces agricoles, naturels, forestiers ou verts urbanisés entre 1998 et 2014, soit un recul de 11%3

Une population qui augmente fortement en période estivale

Aucun cours d'eau n'atteignant l'objectif de bon état écologique au regard de la DCE et une pollution bactériologique encore récurrente par temps de pluie (avec des impacts sur les eaux de baignade)

> CLÉS DE LECTURE <

Des **milieux naturels** occupant une part significative du territoire, **riches et diversifiés**

Une trame bleue potentiellement structurante en lien avec le littoral

Des **zones humides** essentielles pour leur richesse écologique et rôle dans la prévention des inondations

Une nature en ville essentielle pour la biodiversité, le cadre et la qualité de vie, l'atténuation des effets du changement climatique

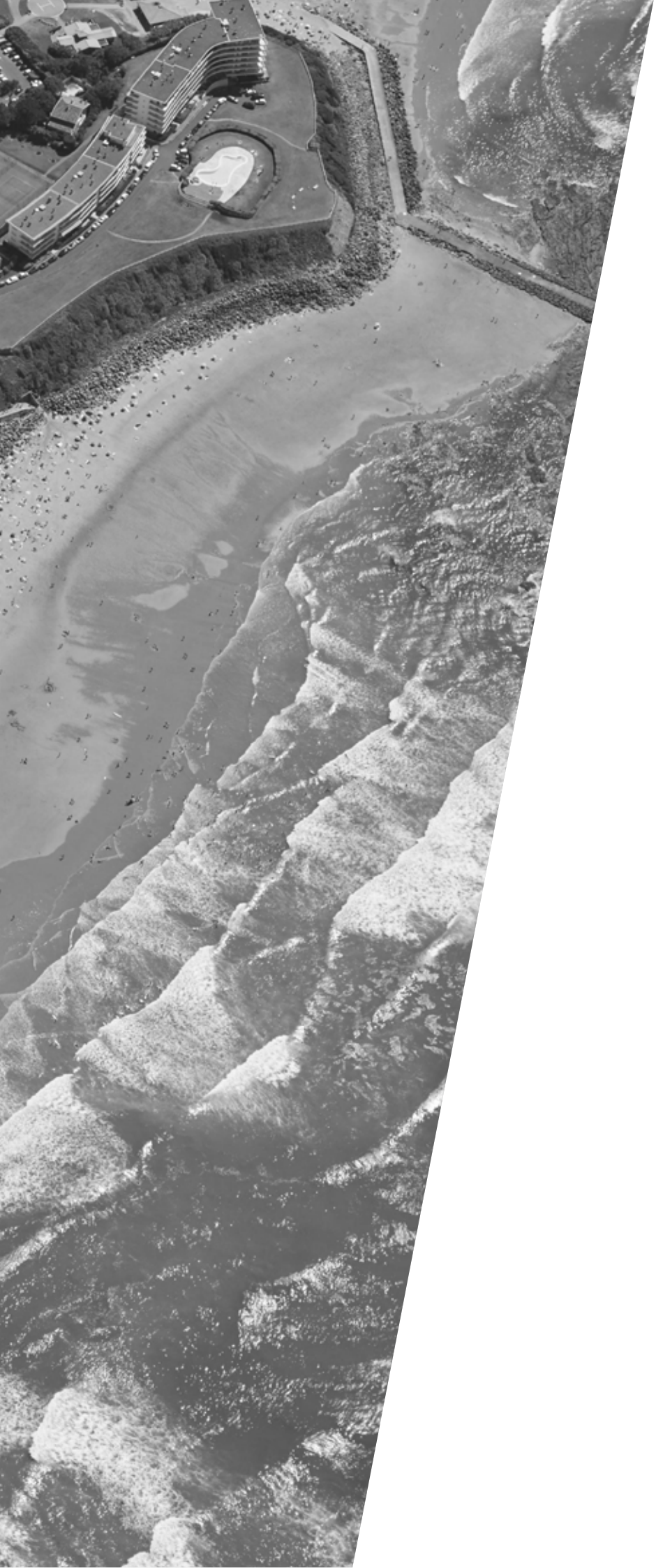
Une **pression des activités humaines** (extensions urbaines, pollutions, fréquentation littorale) sur les espaces naturels (terrestres et aquatiques) et agricoles

ENJEUX CLES

• **Ménager les espaces agricoles, naturels et forestiers** en contenant l'extension de la ville (réajuster les enveloppes urbanisables…) ainsi qu'en organisant son renouvellement (optimiser l'usage des sols…)

• **Consolider et valoriser « l'armature verte et bleue » et les paysages**

CAPB 2016



audap audap audap audap

DOCUMENT DE TRAVAIL

10/ RISQUES

En cours de rédaction / consolidation

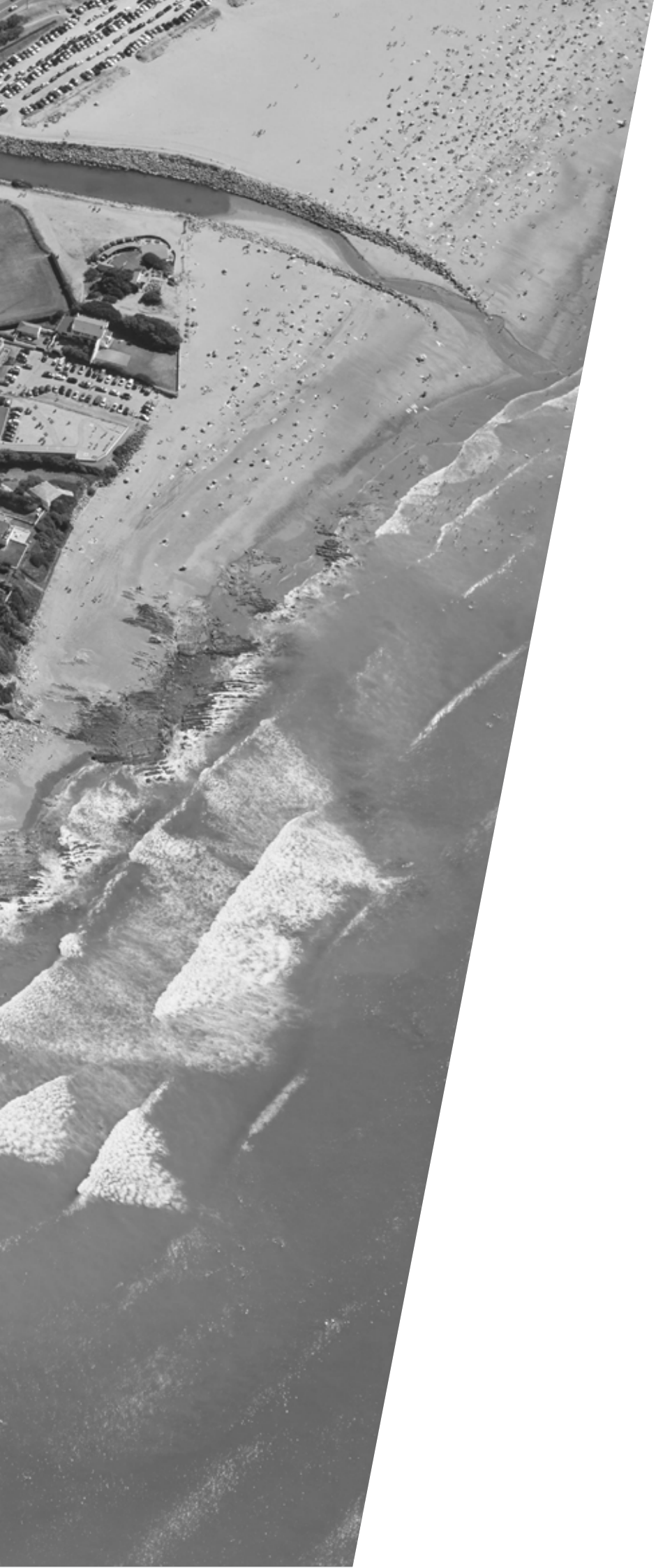
> DONNÉES CLÉS <	> CLÉS DE LECTURE <
Le territoire présente une large façade maritime, un estuaire, une importante pluviométrie…	Un territoire exposé aux éléments et aux risques naturels (ruissellement, inondation, submersion, érosion…) ; des risques qui pourraient évoluer sous l'effet du changement climatique
470 ha en zone inondable par débordement de cours d'eau (crue centennale), dont 160 ha artificialisées Un aménagement encadré par 2 plans de prévention du risque inondation1 Près de 5000 habitants et 3000 emplois potentiellement impactés par une crue centennale, essentiellement à Bayonne2 Des secteurs inondés par débordement des réseaux d'assainissement en période pluvieuse	Des phénomènes de crue récurrents, impactant des zones urbanisées ; des enjeux humains toutefois limités Des zones d'expansion de crue (barthes Nive, Adour, Uhabia) protégeant en partie les zones urbanisées situées en aval Un impact de l'imperméabilisation des sols sur les inondations liées au ruissellement pluvial Des actions de prévention et de compensation engagées dans le cadre du SDEP
15km de côtes rocheuse et sableuse soumises à l'érosion Un clapage de sable nécessaire au maintien des plages d'Anglet : un objectif de l'ordre de 400 000 m3/an3 Des confortements de falaise parfois nécessaires pour éviter les glissements de terrain Des paquets de mer submergeant ponctuellement le littoral	Une érosion du trait de côte qui va se poursuivre avec des incidences pour l'aménagement du littoral. Une stratégie locale de gestion de la bande côtière en cours d'élaboration
1 quarantaine d'ICPE soumises à autorisation ou enregistrement, 1 site Seveso à proximité (Tarnos) ; des risques liés aux transports de matières dangereuses Des populations exposées à des nuisances et pollutions, notamment aux abords de grands axes routiers, de grands équipements ou d'activités	Un plan de prévention pour le site Seveso Des risques et nuisances (bruit, pollution de l'air) à concilier avec la proximité des zones résidentielles

ENJEUX CLES

- **L'intégration du cycle de l'eau et l'anticipation des risques et des effets du changement climatique**

- **Une limitation de l'exposition des populations aux nuisances et aux pollutions**

CAPB 2016



audap audap audap audap

DOCUMENT DE TRAVAIL

11/ ENERGIE ET CLIMAT

En cours de rédaction / consolidation

> DONNÉES CLÉS <

60% du parc de logements construit avant 1975 (année de la première réglementation thermique)

49% des émissions de GES du territoire émises par les bâtiments

1 logement de l'agglo émet en moyenne 2 teqCO2 par an3

6 500 ménages susceptibles de se trouver en situation de précarité énergétique

39% des émissions de GES émises par les transports

4% des déplacements réalisés en transports collectifs, 70% en voiture

12% des émissions de GES émises par l'industrie

Une production d'ENR représentant 2% de la consommation du territoire

53% de l'énergie consommée est d'origine fossile (produits pétroliers et gaz)

> CLÉS DE LECTURE <

Un parc d'habitat relativement ancien et donc fortement consommateur d'énergie.
Une problématique environnementale et sociale.

Un territoire dominé par la voiture individuelle, responsable d'émissions de gaz à effet de serre mais aussi de polluants atmosphériques et de nuisances sonores.

Des émissions industrielles pour l'essentiel issues d'une seule entreprise

Une production très faible au regard des objectifs nationaux de porter cette part dans la consommation à 32% en 2030
Un potentiel local en énergies renouvelables à identifier et mieux valoriser

Une forte dépendance aux énergies fossiles et importées

Une sensibilité au changement climatique principalement en termes de risques naturels, de ressources en eau et de confort des habitants

ENJEUX CLES

- **Un fonctionnement et un développement urbains plus sobres** (énergie...)

CAPB 2016

audap audap audap audap
DOCUMENT DE TRAVAIL

12/ EN SYNTHÈSE
ATOUTS ET DÉFIS

☆ 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 capter et fixer davantage 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 coeur 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, SE DÉFENDRE 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 oeuvre 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 échelle 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…

Communauté d'Agglomération Pays Basque
15 avenue Foch - CS 88507
64 185 Bayonne Cedex