PLAN LOCAL D'URBANISME DE SAINT-JEAN-DE-LUZ

Communauté d'Agglomération Pays Basque
Euskal Hirigune Elkargoa

Saint Jean de Luz

Pièce n° 3.0

ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

Vu pour être annexé à la délibération du Conseil Communautaire
en date du 22 février 2020
approuvant le projet de Plan Local d'Urbanisme (PLU)

Le Président,

Jean-René ETCHEGARAY

Philippe **Paris**
Urbaniste

Révision du Plan Local d'Urbanisme

Orientations d'Aménagement et de Programmation

Janvier 2020

Communauté d'Agglomération Pays Basque
Euskal Hirigune Elkargoa

Saint Jean de Luz

Philippe Paris
Urbaniste

INTRODUCTION

1. Le cadre réglementaire

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) constituent une des quatre pièces du PLU. Les OAP et le règlement participent à la mise en œuvre du PADD, projet politique de la municipalité : les premières dans une relation de respect des orientations du PADD, le second dans une relation de cohérence avec celles-ci[1].

Leur contenu est défini par les articles L. 151-6 et L. 151-7 du code de l'urbanisme.

L'opposabilité aux tiers est un élément de différenciation entre OAP et règlement : ainsi, le règlement s'impose selon un rapport de conformité aux autorisations d'urbanisme, tandis que l'OAP s'oppose selon un rapport de compatibilité.

Ainsi, la représentation graphique des aménagements proposés par une OAP traduit l'esprit de composition souhaitable pour chacun des sites. Mais en ce qui concerne l'implantation du bâti ou des voiries, des variantes pourront toutefois être envisagées.

2. Les articles L. 151-6 et L. 151-7 du Code de l'Urbanisme

Définies à **l'article L. 151-6** du code de l'urbanisme, *« les orientations d'aménagement et de programmation comprennent, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables, des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements. En l'absence de schéma de cohérence territoriale, les orientations d'aménagement et de programmation d'un plan local d'urbanisme élaboré par un établissement public de coopération intercommunale comprennent les dispositions relatives à l'équipement commercial et artisanal mentionnées aux articles L. 141-16 et L. 141-17. »*

D'après l'article **L. 151-7** du code de l'urbanisme, les orientations d'aménagement et de programmation peuvent notamment :

« 1° Définir les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, notamment les continuités écologiques, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune.

2° Favoriser la mixité fonctionnelle en prévoyant qu'en cas de réalisation d'opérations d'aménagement, de construction ou de réhabilitation un pourcentage de ces opérations est destiné à la réalisation de commerces.

3° Comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants.

4° Porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager ;

5° Prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics.

6° Adapter la délimitation des périmètres, en fonction de la qualité de la desserte, où s'applique le plafonnement à proximité des transports prévu aux articles L. 151-35 et L. 151-36. »

[1] Le rapport de cohérence implique que les dispositions des différentes pièces concernées aillent dans le même sens et concourent à l'atteinte d'un objectif identique.

3. L'objet des OAP

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation visent à donner corps et structure aux éléments stratégiques d'aménagement contenus dans le PADD.

Selon la loi, *« elles peuvent prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics »*.

Elles n'ont donc pas vocation à se substituer aux projets urbains (projets d'aménagement ou projets d'architecture), mais à déterminer ce qui constitue un *« invariant »* de l'aménagement projeté : objectifs d'aménagement, schémas de principe, principes de liaison, conditions de réalisation, etc.

Elles sont donc rédigées dans une perspective pré-opérationnelle, tout en laissant aux concepteurs des projets la marge de manœuvre nécessaire à leur réalisation, notamment dans le cas où les études approfondies révèleraient des contraintes techniques nécessitant une adaptation de la composition proposée par les orientations d'aménagement.

Elles constituent cependant des éléments qui permettent de visualiser, pour les secteurs stratégiques, les objectifs et les conséquences des choix opérés dans le cadre du PLU, et qui seront traduits dans le règlement.

Chaque OAP sera présentée comme un dossier se suffisant à lui-même, associant textes explicatifs et prescriptifs et documents graphiques.

Toutes les thématiques évoquées dans les articles L. 151-6 et L. 151-7 du code de l'urbanisme n'ont pas nécessairement besoin d'être abordées s'il n'y a pas d'enjeux particuliers.

4. Principes d'aménagement pour l'ensemble des OAP

Des principes généraux ont été définis pour guider l'aménagement des sites couverts par les OAP. Ils doivent nécessairement de combiner avec les orientations plus spécifiques données pour chaque site en fonction de ses caractéristiques propres.

Ces principes généraux concernent :

1- Programmation et morphologie urbaine :

- Intégrer les projets d'aménagement ou les nouvelles zones urbaines en harmonie avec le tissu construit existant.
- Instaurer un dialogue entre les nouveaux projets ou quartiers et le paysage environnant (articulation des espaces collectifs, continuités boisées dans les parcelles privées et l'espace public, maintien des vues sur les repères paysagers, respect de la trame viaire, liaisons piétonnes entre les quartiers, etc.).

2- Aspect architectural des constructions :

- Les nouvelles constructions devront s'intégrer harmonieusement dans le paysage environnant et ne pas constituer de gêne par rapport aux habitations riveraines existantes : tenir compte de la topographie (absence d'inter-visibilité avec la mer et la montagne, respect des lignes de crêtes qui doivent rester non-bâties), éviter les fenêtres et ouvertures en direction des espaces privatifs riverains, ne pas générer d'ombre trop importante sur les parcelles riveraines, éviter de construire à proximité du couvert d'arbres présents sur la parcelle riveraine, etc.
- La hauteur des habitations sera établie en fonction du contexte (et déclinée dans les principes d'aménagement spécifiques à chaque OAP). Aucune limitation particulière ne s'appliquera cependant aux bâtiments publics ou d'intérêt général dont la hauteur sera évaluée au cas par cas, en fonction des nécessités du projet et du contexte paysager.

- L'aspect des constructions (caractéristiques architecturales des façades et toitures) doit viser à leur bonne intégration dans le paysage bâti et naturel environnant et s'accorde avec la gamme chromatique du paysage.

3- Espaces publics et réseaux de déplacements :

- Eviter les traitements trop routiers de l'espace public (éviter le profil trottoir / chaussée / trottoir en bitume, éviter les grandes voies de desserte rectilignes, varier les revêtements, prévoir des zones de plantations, etc.).
- Aménager des voies privilégiant une « circulation apaisée » (limitation de la vitesse à 30 km/h) et la mixité des modes (voiture, cyclistes, piétons, etc.).
- Créer des pistes de desserte inter-quartiers spécifiquement dédiées aux modes actifs (cyclistes, piétons).
- Mutualiser les espaces de stationnement automobile pour limiter les linéaires de voies routières.
- Concevoir l'éclairage public de façon à valoriser l'espace public et créer des ambiances en limitant la « pollution lumineuse », plutôt que d'assurer uniquement une fonction utilitaire.

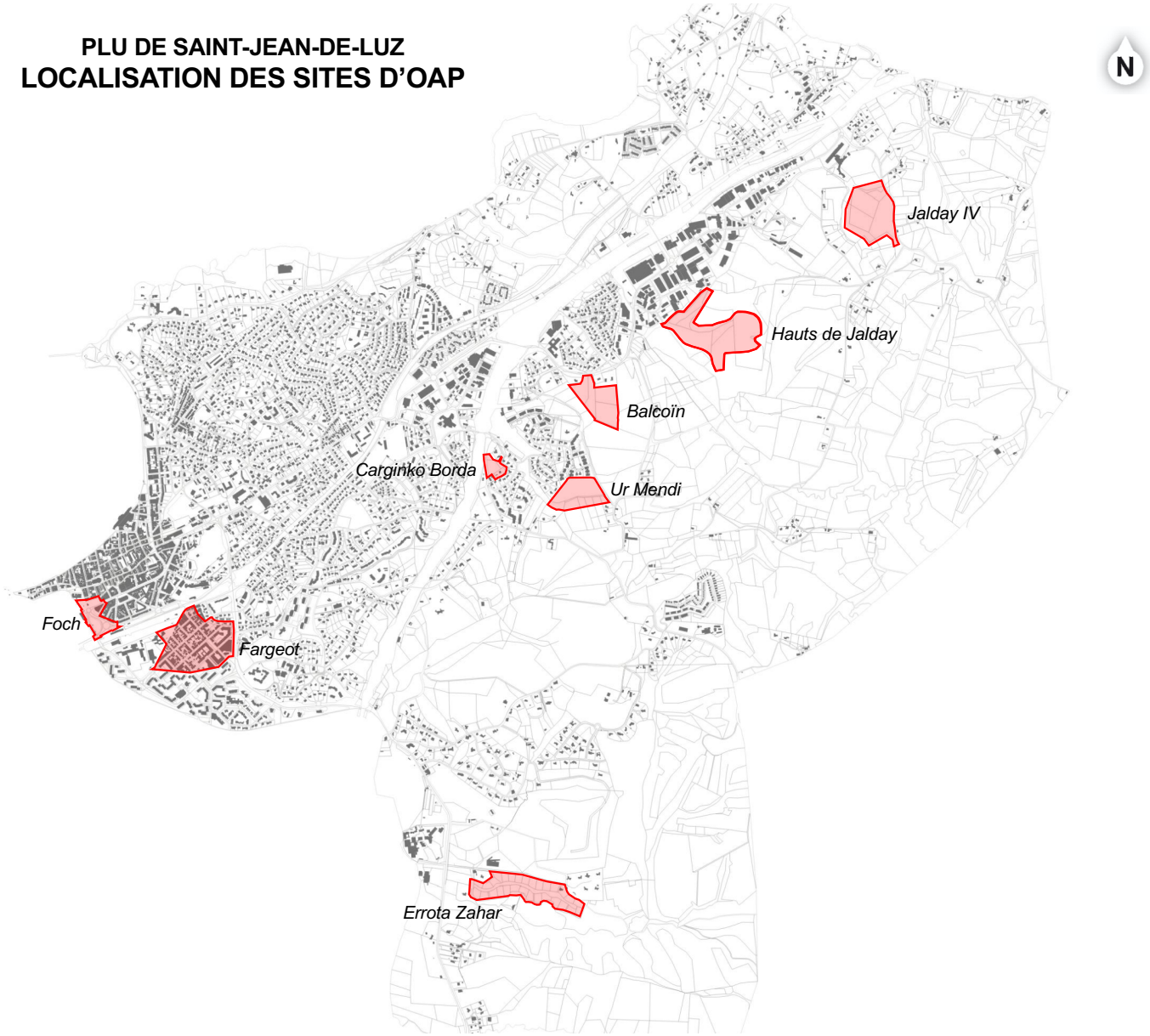
4- Paysage et trame végétale :

- Valoriser les espaces naturels et les paysages identitaires.
- Valoriser le cadre de vie et les espaces publics, *via* la trame verte et la composition de l'espace.
- Préserver les arbres remarquables et de qualité.
- Favoriser une forte mixité d'espèces végétales, en privilégiant l'utilisation de plantes locales et en prohibant les espèces invasives ou banalisantes (de type bambous, thuya, chamaecyparis).
- Aménager en « espaces verts » les espaces publics libres de toute construction, ainsi que les délaissés des aires de circulation et de stationnement.

5- Environnement et hydrographie :

- Maintenir la continuité des corridors écologiques identifiés.
- Limiter les surfaces imperméabilisées et favoriser dès que possible l'infiltration de l'eau sur place (fossés, parkings enherbés, etc.).
- Favoriser une gestion naturelle des eaux de ruissellement (noues, bassins d'orage paysagés, etc.).
- Dans les opérations de renouvellement urbain (Foch, Fargeot), privilégier le recyclage des matériaux de déconstruction.

PLU DE SAINT-JEAN-DE-LUZ
LOCALISATION DES SITES D'OAP



5. Le respect d'un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation

Comme le stipule l'article L.151-7 du Code de l'urbanisme (partie I, 3ème alinéa), *« les orientations d'aménagement et de programmation peuvent notamment comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants »*.

Sur cette base, le PLU met en place un phasage de l'ouverture à l'urbanisation des sites couverts par des OAP sectorielles qui s'impose réglementairement aux opérations.

Ce phasage est élaboré en prenant en considération :

- Les travaux programmés d'amélioration des infrastructures : réseau viaire, connexions inter-quartiers, réseaux et équipements d'assainissement et d'eau potable, …
- Les objectifs et la temporalité du Programme Local de l'Habitat (PLH) Pays Basque en cours d'élaboration.
- La destination des projets (habitat et économie).
- La cohérence d'un développement harmonieux du territoire sur la durée de vie du document.

Le tableau précise le phasage de l'ouverture à l'urbanisation des différents sites à respecter.

Nota : les OAP en « renouvellement urbain » ne sont pas comptabilisées ici, n'étant pas constitutifs de sites en extensions de l'urbanisation et n'étant pas classées en zones à urbaniser :

- *OAP Foch : envisagé à court terme (délivrance des autorisations d'urbanisme à compter de 2020).*
- *OAP Fargeot : envisagé à court et moyen terme (en fonction des Ilots identifiés dans l'OAP sectorielle).*

Phase 1 : court terme
Classement en zone 1AU, aménageable dans le cadre de l'application du PLU L'obtention des autorisations d'urbanisme est envisagée à compter de l'année 2020.
▪ **Karginco Borda** (habitat). ▪ **Errota Zahar** (habitat).
Phase 2 : court terme
Classement en zone 1AU, aménageable dans le cadre de l'application du PLU L'obtention des autorisations d'urbanisme est envisagée à compter de l'année 2021.
▪ **Jalday IV** (économie).
Phase 3 : moyen terme
Classement en zone 1AU, aménageable dans le cadre de l'application du PLU L'obtention des autorisations d'urbanisme est envisagée à compter de l'année 2023.
▪ **Ur Mendi** (habitat). ▪ **Balcoïn** (habitat).
Phase 4 : long terme
Classement en zone 2AU, aménageable après modification du PLU L'obtention des autorisations d'urbanisme est envisagée à compter de l'année 2026.
▪ **Hauts de Jalday** (habitat + économie).

UR MENDI

1. Le contexte et les enjeux

Le site

Superficie totale : 3,4 hectares

Le site de « Ur Mendi » est situé en limite de l'enveloppe urbaine, dans la continuité de l'ancienne ZAC de Karsinenea. Il jouxte au Nord un ensemble de petits immeubles collectifs (résidence « Terres Marines ») et est desservi par le Chemin d'Ametzague, à l'Est.

Il se compose des deux versants aux pentes relativement affirmées d'un cours d'eau temporaire qui se déverse dans le Ruisseau d'Isaka à l'Ouest.

Enjeux physiques, naturels et paysagers

La topographie constitue une contrainte à prendre en compte : pente générale Est/Ouest, point bas au Sud-Ouest (36 m NGF), points hauts au Nord-Est et Sud-Est (65 m NGF). La maîtrise du ruissellement des eaux pluviales sera une question importante.

Si ce site possède un intérêt écologique globalement limité, la forêt galerie en fond de talweg présente un enjeu localement fort et mérite d'être maintenue. De même, un certain nombre d'arbres isolés (chênes et pins) offrent un véritable intérêt, tant écologique que paysager.

Les enjeux paysagers sont plus largement liés à la topographie qui affirme l'importance visuelle des boisements en sommet de versants et offre un large panorama vers la Rhune au Sud, tandis que les enjeux d'inter-visibilité avec le bâti riverain se situent avant tout vers l'Ouest. De façon générale, les sensibilités visuelles occasionnées par le relief sont compensées par les masses boisées, garantes d'une intégration discrète et réussie des projets urbains.

Enjeux urbains

Le site appartient à un secteur en devenir initié par l'ancienne ZAC de Karsinenea qui doit poursuivre sa mutation en un véritable quartier proposant une mixité des fonctions, en développant notamment une offre de services et d'équipements suffisamment étoffée.

L'articulation du projet avec la résidence « Terres Marines » est un enjeu important.

Le chemin d'Ametzague est la voie primaire à partir de laquelle doit être pensée l'organisation de la voirie interne.

L'ensemble des réseaux primaires nécessaires à l'urbanisation (eau potable, assainissement collectif, électricité) est présent le long du chemin d'Ametzague. Le site n'est pas couvert par la défense incendie.

2. Les grands objectifs du projet

L'aménagement du site vise à renforcer la vocation résidentielle de Karsinenea afin d'atteindre un seuil de population suffisant pour impulser la création de services et d'équipements.

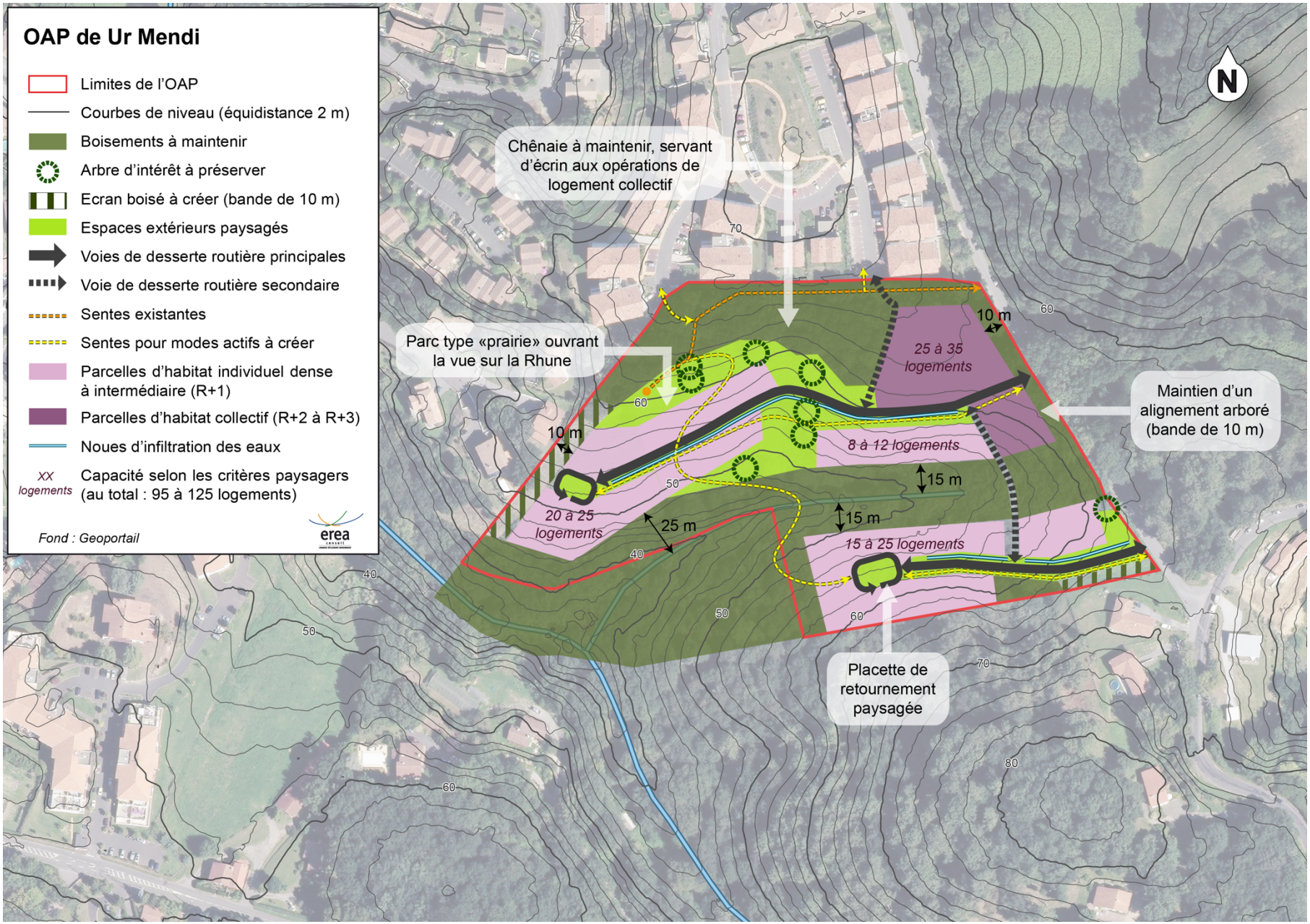
L'objectif chiffré est de l'ordre de 70 à 100 logements à créer.

Il s'agira également d'un projet de diversité sociale répondant aux objectifs de la politique de l'habitat de la Ville et de l'Agglomération.

Le raccordement à la résidence « Terres Marines » sera assuré par la création d'une voie de circulation nouvelle, mais aussi par des « liaisons douces » respectant le couvert boisé.

L'implantation et les volumes du bâti projeté devront être prioritairement guidés par la maîtrise de leur impact visuel (topographie) et le respect des caractéristiques naturelles et paysagères du site.

La voirie à créer devra respecter le fond de talweg : une organisation en boucle à partir du chemin d'Ametzague n'est pas envisageable.


OAP de Ur Mendi
Limites de l'OAP
Courbes de niveau (équidistance 2 m)
Boisements à maintenir
Arbre d'intérêt à préserver
Ecran boisé à créer (bande de 10 m)
Espaces extérieurs paysagés
Voies de desserte routière principales
Voie de desserte routière secondaire
Sentes existantes
Sentes pour modes actifs à créer
Parcelles d'habitat individuel dense à intermédiaire (R+1)
Parcelles d'habitat collectif (R+2 à R+3)
Noues d'infiltration des eaux
XX logements
Capacité selon les critères paysagers (au total : 95 à 125 logements)
Fond : Geoportail
erea
N
Chênaie à maintenir, servant d'écrin aux opérations de logement collectif
Parc type «prairie» ouvrant la vue sur la Rhune
Maintien d'un alignement arboré (bande de 10 m)
Placette de retournement paysagée
25 à 35 logements
8 à 12 logements
20 à 25 logements
15 à 25 logements
10 m
10 m
15 m
15 m
25 m
70
60
60
50
50
40
40
50
60
70
80
60

3. Les principes d'aménagement

Forme urbaine

Implantations

L'aménagement de la zone devra respecter le principe des « poches d'urbanisation » dessinées sur le schéma et s'adapter au relief existant en minimisant les mouvements de terrain, tout en respectant la végétation existante.

Le front bâti sur le chemin d'Ametzague se fera dans la continuité de celui des immeubles de la résidence « Terres Marines » (en respectant le recul indiqué par rapport à l'alignement). Il sera interrompu par un « corridor vert » dans l'axe du talweg.

Formes architecturales

L'objectif sera de diversifier les typologies bâties pour produire une forme urbaine s'adaptant au contexte paysager et limitant les co-visibilités :

- Pour le front bâti sur le chemin d'Ametzague, la « poche à bâtir » Nord accueillera des immeubles collectifs : l'uniformité des façades sur des linéaires importants (supérieurs à 7 m) y est à éviter afin de limiter tout aspect massif.
- Dans les « poches à bâtir » au Sud du chemin d'Ametzague et au centre du site, et plus particulièrement au contact avec le tissu pavillonnaire à l'Ouest du site, les typologies retenues sont celles de la maison de ville et de la maison individuelle, composant des groupes mitoyens de deux ou trois maisons.

Les nouvelles constructions pourront adopter une forme contemporaine. Leur construction sera motivée par la recherche d'une performance énergétique et environnementale (recours aux énergies renouvelables, récupération des eaux de pluies, maximum de façades orientées et ouvertes au Sud, etc.).

Hauteur des constructions

Une gradation de la hauteur des constructions sera opérée en fonction des indications du schéma :

- Les hauteurs les plus élevées s'appliqueront aux immeubles de la « poche à bâtir » Nord le long du chemin d'Ametzague qui pourront atteindre 3 à 4 niveaux (rez-de-chaussée + 2 ou 3 étages) dans la continuité de ceux de la résidence « Terres Marines ».
- Pour les « poches » intérieures et au Sud du chemin d'Ametzague, la hauteur sera ramenée à 2 niveaux (rez-de-chaussée + 1 étage) pour une meilleure insertion dans le site dans le respect du bâti environnant (particulièrement à l'Ouest).

Principes de densité

Une gradation de la densité urbaine sera opérée en fonction des indications du schéma : la plus forte densité sera acceptée sur la « poche » d'immeubles collectifs le long du chemin d'Ametzague, celle des « poches » intérieures et au Sud du chemin d'Ametzague sera moindre.

Le nombre minimum de logement à produire à l'hectare est de 30 logements sur l'ensemble du site.

Mixité fonctionnelle et sociale

Afin de correspondre aux objectifs de la politique de l'habitat de la Ville et de l'Agglomération de conduire un projet résidentiel mixte social/privé, les dispositions suivantes sont arrêtées :

- Un des bâtiments collectifs devra accueillir des commerces et services en rez-de-chaussée.
- Le PLU instaure un secteur mixité sociale sur le site.

- Celui-ci impose d'affecter aux logements locatifs sociaux (PLUS, PLAI, PLS) au moins 50 % des logements et de la surface de plancher destinée à l'habitation, ainsi que 20% de logements et de la surface de plancher destinée à l'habitation en accession sociale (PSLA) sur l'ensemble du site.

Circulations, voirie et stationnement

Trame viaire

Le tracé des voies reporté sur le schéma est indicatif, à condition de rester éloigné du fond de talweg.

L'aménagement du site s'organise autour de deux voies principales en impasse orientées Est-Ouest, implantées sur chaque versant et débouchant sur le chemin d'Ametzague. Toutes deux présenteront des aménagements privilégiant une « circulation apaisée » et la mixité des usages.

Une voirie secondaire est également prévue pour permettre un maillage interne desservant l'arrière des immeubles collectifs et raccordant le site à l'une des voies internes de la résidence « Terres Marines ».

Espaces publics / collectifs

Sur le versant Nord, les espaces non bâtis entre les « poches d'urbanisation » seront traités dans une logique de « parc » en mettant en valeur les boisements, les arbres remarquables et les espaces non boisés qui seront ouverts à tous.

Chaque extrémité des voies principale sera aménagée en placette de retournement paysagée.

Une bande arborée d'une profondeur de l'ordre de 10 mètres sera maintenue et éventuellement renforcée le long du chemin d'Ametzague.

Stationnement

Les stationnements des immeubles collectifs seront préférentiellement organisés en souterrain ou semi-enterrés en profitant de la topographie.

Pour les autres types de constructions (maisons de ville et maisons individuelles), le stationnement se fera sur la parcelle (garage ou à l'air libre).

Le stationnement sur voirie sera limité (places visiteurs...) et les dispositions physiques seront prises pour l'empêcher en dehors des emplacements désignés.

Liaisons douces

Le développement d'un réseau de cheminements doux est attendu à l'intérieur du site selon les principes de cheminement reportés sur le schéma.

La continuité de cheminements se prolongera vers la résidence « Terres Marines », au Nord.

Insertion paysagère et environnementale, gestion des risques

Boisements et plantations

La végétation des espaces non bâtis sera protégée ou renouvelée dans un souci de valoriser les cortèges végétaux locaux :

- Sur le versant Nord, la chênaie sera maintenue et les espaces non boisés traités simplement en « prairie » mettant en valeur les arbres d'intérêt à préserver.
- En fond de talweg jusqu'au chemin d'Ametzague et sur le versant Sud, les interventions se cantonneront à un simple entretien sans intervention lourde, pour permettre notamment l'existence d'un « corridor vert » en lien avec les boisements à l'Est du chemin d'Ametzague.

Les constructions et aménagements devront respecter les reculs inscrits sur le schéma par rapport au fond de talweg.

Gestion des risques

Les risques potentiels sont liés aux eaux pluviales et aux mouvements de terrains :

- Les eaux pluviales seront prioritairement infiltrées sur la parcelle en limitant les surfaces imperméabilisées. Des noues d'infiltration des eaux seront réalisées le long des voies principales selon les principes reportés sur le schéma.
- Pour limiter les risques de mouvements de terrains, les secteurs de plus forte pente resteront inconstructibles et on limitera autant que faire se peut les terrassements.

Programmation et traduction réglementaire

Programmation

Dans le respect de la loi Littoral, l'aménagement du site devra débuter en continuité du bâti riverain existant (résidence « Terres Marines »).

Traduction réglementaire

L'ensemble du périmètre est classé en « zone à urbaniser » immédiatement aménageable (zone 1AU) de l'ordre de 3,4 hectares. Celle-ci est, en outre, assortie d'un « secteur de mixité sociale ».

L'implantation des constructions devra respecter obligatoirement les « poches d'urbanisation » dessinées sur le schéma de la présente Orientation d'Aménagement et de Programmation.

Les boisements Sud-Ouest sont classés en zone naturelle N.

BALCOÏN

1. Le contexte et les enjeux

Le site

Superficie totale : 2,8 hectares

Le site de « Balcoïn » est situé en limite de l'enveloppe urbaine, au Nord de l'ancienne ZAC de Karsinenea et en continuité du quartier d'Urtaburu. Il se raccorde à l'avenue Lahanchipia, au Nord.

Il se localise sur un versant de colline orienté vers le Nord et entaillé par un vallon engendrant sur une partie du site des pentes très affirmées.

La partie Est du site constitue une zone très exposée aux vue lointaines, notamment depuis le littoral.

Enjeux physiques, naturels et paysagers

La topographie constitue une contrainte importante, plus particulièrement sur la partie Ouest du site où les versants très abrupts du talweg ne sont pas favorables à la construction.

La partie Est présente une pente générale Sud/Nord plus douce, mais davantage exposée à la vue, notamment depuis l'A 63. Le point bas (30 m NGF) est au Nord sur l'avenue Lahanchipia, le point haut au Sud-Est (60 m NGF).

Le site, composé en grande partie de prairie et de terres agricoles, possède un intérêt écologique globalement faible. Seuls les versants boisés du talweg présentent un enjeu localement significatif justifiant leur maintien. De même, quelques arbres isolés (chênes et pins) offrent un intérêt, tant écologique que paysager.

Les enjeux paysagers sont liés à la topographie en raison de la très grande visibilité de la large partie Est des versants constituant le site et soulignant les enjeux d'« inter-visibilité lointaine » notamment avec le littoral et l'A63.

Enjeux urbains

Comme le site de « Ur Mendi », mais moins directement, « Balcoïn » peut se rattacher à l'ancienne ZAC de Karsinenea qui doit poursuivre sa mutation en un véritable quartier proposant une mixité des fonctions, en développant notamment une offre de services et d'équipements suffisamment étoffée.

Toutefois, par l'avenue Lahanchipia, il est plus directement au contact du quartier plus ancien d'Urtaburu.

Cette avenue est la voie primaire à partir de laquelle peut être pensée l'organisation de la voirie interne. Mais, l'enjeu d'une connexion avec le chemin d'Ametzague se pose aussi clairement.

L'ensemble des réseaux primaires nécessaires à l'urbanisation (eau potable, assainissement collectif, électricité) est présent le long de l'avenue Lahanchipia. Le site n'est pas couvert par la défense incendie.

2. Les grands objectifs du projet

Comme pour « Ur Mendi », l'aménagement du site vise à renforcer la vocation résidentielle de Karsinenea afin d'atteindre un seuil de population suffisant pour impulser la création de services et d'équipements.

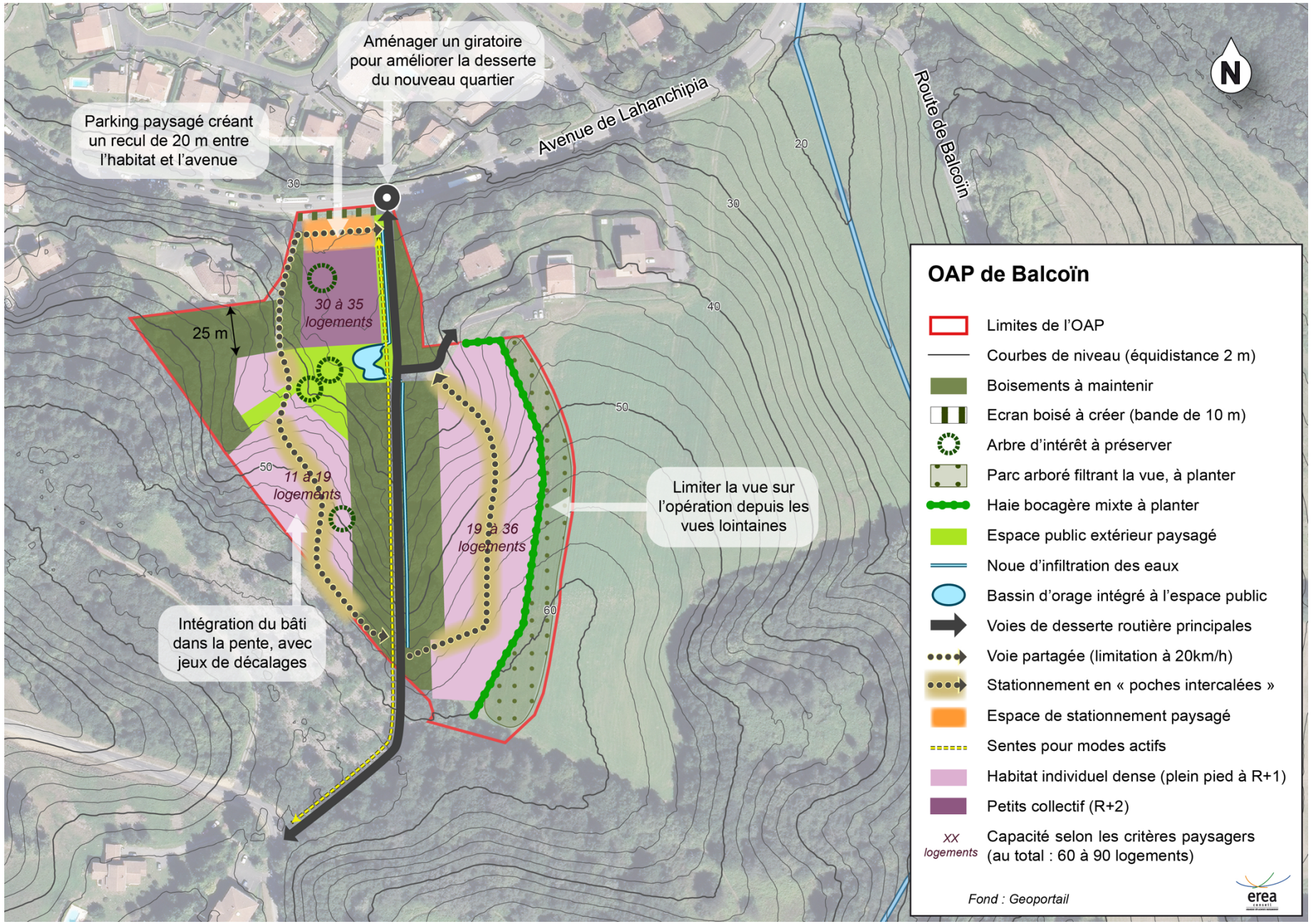
L'objectif chiffré est de l'ordre de 60 à 90 logements à créer.

Il s'agira ici aussi d'un projet de diversité sociale répondant aux objectifs de la politique de l'habitat de la Ville et de l'Agglomération.

L'aménagement du site doit être l'occasion de créer une nouvelle voie entre l'avenue Lahanchipia et le chemin d'Ametzague qui aura pour effet d'améliorer notablement le maillage viaire de la zone urbaine à l'Est de l'autoroute en offrant un nouvel itinéraire vers le centre-ville.

L'implantation et les volumes du bâti projeté devront être prioritairement guidés par la maîtrise de leur impact visuel (topographie) et le respect des caractéristiques physiques et naturelles du site.

La partie Est demeurera non bâtie et des plantations devront permettre de limiter la perception du bâti depuis l'extérieur.


Aménager un giratoire pour améliorer la desserte du nouveau quartier
Parking paysagé créant un recul de 20 m entre l'habitat et l'avenue
Avenue de Lahanchipia
Route de Balcoïn
N
30
20
30
40
50
50
60
25 m
30 à 35 logements
11 à 19 logements
19 à 36 logements
Limiter la vue sur l'opération depuis les vues lointaines
Intégration du bâti dans la pente, avec jeux de décalages
OAP de Balcoïn
Limites de l'OAP
Courbes de niveau (équidistance 2 m)
Boisements à maintenir
Ecran boisé à créer (bande de 10 m)
Arbre d'intérêt à préserver
Parc arboré filtrant la vue, à planter
Haie bocagère mixte à planter
Espace public extérieur paysagé
Noue d'infiltration des eaux
Bassin d'orage intégré à l'espace public
Voies de desserte routière principales
Voie partagée (limitation à 20km/h)
Stationnement en « poches intercalées »
Espace de stationnement paysagé
Sentes pour modes actifs
Habitat individuel dense (plein pied à R+1)
Petits collectif (R+2)
XX logements
Capacité selon les critères paysagers (au total : 60 à 90 logements)
Fond : Geoportail
erea

3. Les principes d'aménagement

Forme urbaine

Implantations

L'urbanisation projetée est cantonnée sur la partie Ouest du site

Elle devra respecter le principe des emprises constructibles dessinées sur le schéma et s'adapter au relief existant en se situant sur les hauts de versants les moins pentus et en minimisant les mouvements de terrain.

Un soin particulier sera accordé à l'intégration du bâti dans la pente en jouant sur les décalages.

L'implantation respectera également les reculs vis-à-vis de l'avenue Lahanchipia et de la nouvelle voie routière centrale.

Formes architecturales

L'objectif sera de diversifier les typologies bâties pour produire une forme urbaine s'adaptant au contexte paysager et limitant les co-visibilités :

- La partie basse du site riveraine de l'avenue Lahanchipia sera constituée d'immeubles collectifs.
- Les deux bandes constructibles de part et d'autre du talweg central, accueilleront des maisons de ville et de la maison individuelle dense.

Les nouvelles constructions pourront adopter une forme contemporaine. Leur construction sera motivée par la recherche d'une performance énergétique et environnementale (recours aux énergies renouvelables, récupération des eaux de pluies, maximum de façades orientées et ouvertes au Sud, etc.).

Hauteur des constructions

Une gradation de la hauteur des constructions sera opérée en fonction des indications du schéma :

- Les hauteurs les plus élevées s'appliqueront aux immeubles riverains de l'avenue Lahanchipia qui pourront atteindre 3 niveaux (rez-de-chaussée + 2 étages).
- Pour les bandes constructibles de part et d'autre du talweg, la hauteur maximale sera ramenée à 2 niveaux (rez-de-chaussée + 1 étage) pour une meilleure insertion dans le site, notamment en haut de pente.

Principes de densité

Une gradation de la densité urbaine sera opérée en fonction des indications du schéma : la plus forte densité sera acceptée pour les immeubles collectifs le long de l'avenue Lahanchipia. Celle des « bandes constructibles » intérieures sera moindre, mais restera significative pour optimiser l'occupation du sol (taille des parcelles ≤ à 330 m^2).

Le nombre minimum de logement à produire à l'hectare est de 30 logements sur l'ensemble du site.

Mixité fonctionnelle et sociale

Afin de correspondre aux objectifs de la politique de l'habitat de la Ville et de l'Agglomération de conduire un projet résidentiel mixte social/privé, les dispositions suivantes sont arrêtées :

- Le PLU instaure un secteur mixité sociale sur le site.
- Celui-ci impose d'affecter aux logements locatifs sociaux (PLUS, PLAI, PLS) au moins 50% des logements et de la surface de plancher destinée à l'habitation, ainsi que 20% de logements et de surface de plancher destinée à l'habitation en accession sociale (PSLA) sur l'ensemble du site.

Circulations, voirie et stationnement

Trame viaire

Hormis pour la voie centrale, le tracé des voies reporté sur le schéma est indicatif, à condition de minimiser les terrassements.

L'aménagement du site s'organise autour de la voie principale traversante joignant l'avenue Lahanchipia au chemin d'Ametzague :

- Son tracé empruntera celui du chemin existant en veillant à minimiser l'impact sur les boisements qui l'entourent.
- Elle aura une vocation principale de voie de liaison inter-quartiers entre Karsinenea et Urtaburu, et aucun accès direct sur celle-ci ne sera autorisé.

Une voirie interne desservira les secteurs constructibles :

- Son tracé sera établi dans le respect de la pente en minimisant les terrassements.
- Son aménagement visera à une « circulation apaisée » (vitesse limitée à 20 km/h) et à la mixité des usages.

Espaces publics / collectifs

Compte tenu des contraintes du site, un seul espace collectif est prévu dans le projet : il est implanté en partie basse au contact des immeubles collectifs autour du bassin d'orage.

Ce dernier ne devra pas être aménagé sur une seule logique technique ; il devra être intégré à l'espace public et pouvoir servir d'espace de jeux ou de promenade, en dehors des épisodes d'inondation.

Stationnement

Les stationnements des immeubles collectifs seront préférentiellement organisés en souterrain ou semi-enterrés en profitant de la topographie. Mais un parking de surface ayant une fonction de parking relais sera également réalisé entre l'avenue Lahanchipia et les immeubles, imposant un recul de 20 mètres par rapport à l'avenue.

Pour les bandes de construction de maisons de ville et de maisons individuelles, compte tenu de la densité visée, le stationnement sur l'espace collectif de part et d'autre des voies de desserte sera privilégié sous forme de « poches » pour éviter une trop grand uniformité.

Liaisons douces

Compte tenu de la nature de leur aménagement, les voies de desserte interne participent totalement au réseau de cheminements doux.

Sans que cela n'impacte les boisements existants, la voie principale traversante sera bordée par une liaison douce dédiée.

Insertion paysagère et environnementale, gestion des risques

Boisements et plantations

La végétation des espaces non bâtis sera protégée ou renouvelée dans un souci de valoriser les cortèges végétaux locaux. Il en sera de même pour les plantations nouvelles :

- En fond de talweg et sur le versant Sud-Ouest, les boisements seront conservés et les interventions se cantonneront à un simple entretien sans intervention lourde.
- Sur la partie Est du site, une bande de plantation d'une dizaine de mètres de large devra être réalisée pour limiter l'impact visuel de l'opération depuis les vues lointaines.

Gestion des risques

Les risques potentiels sont liés aux eaux pluviales et aux mouvements de terrains :

- Les eaux pluviales seront prioritairement infiltrées sur la parcelle en limitant les surfaces imperméabilisées. Des noues d'infiltration des eaux seront réalisées le long de la voie principale et un bassin d'orage (servant aussi d'espace public) sera implanté en bas de pente selon les principes reportés sur le schéma.

- Pour limiter les risques de mouvements de terrains, les secteurs de plus forte pente resteront inconstructibles et on limitera autant que faire se peut les terrassements.

Programmation et traduction réglementaire

Programmation

Dans le respect de la loi Littoral, l'aménagement du site devra débuter à partir de l'avenue Lahanchipia en continuité du bâti riverain existant.

Traduction réglementaire

- Les espaces voués à l'urbanisation (bâti, infrastructures et terrains attenants) sont classés par le PLU en « zone à urbaniser » immédiatement aménageable (zone 1AU) : de l'ordre de 2,8 hectares. Celle-ci est, en outre, assortie d'un « secteur de mixité sociale ». En son sein les « boisements à maintenir » et les « espaces publics » dessinés sur le schéma de la présente Orientation d'Aménagement et de Programmation devront être obligatoirement respectés.

- Les espaces non bâtis destinés à le rester à l'Est sont classés en « zones agricoles » (zones A) : de l'ordre de 1,4 hectares.

LES HAUTS DE JALDAÏ

1. Le contexte et les enjeux

Le site

Superficie totale : 9,9 hectares

Le site des « Hauts de Jaldaï » est situé en limite de l'enveloppe urbaine, en continuité urbaine directe de la ZAE de Jaldaï, marqué ces dernières années par une diversification des activités économiques sur la zone (commerce, industrie, etc.) et un développement résidentiel dans ses franges (quartiers d'Urtaburu et de Karsinenea)

Il se raccorde, à l'Ouest, à la rue des Métiers, l'une des voies de la ZAE.

Il se caractérise par une topographie assez affirmée et complexe formée par les versants Nord-Est et le fond de vallon de la rivière « Grand Isaka » ainsi que les versants d'un de ses affluents.

Enjeux physiques, naturels et paysagers

La topographie constitue une contrainte à prendre en compte : pente générale Nord-Est/Sud-Ouest, point bas au Sud-Ouest (10 m NGF) en fond de vallon, point haut au Nord-Est (54 m NGF) en dessous de la ligne de crête. La maîtrise du ruissellement des eaux pluviales sera une question importante.

Si ce site possède un intérêt écologique globalement limité, le fond de talweg présente un enjeu localement fort en raison de la présence de zones humides potentielles (plus particulièrement à l'Est) et la présence ponctuelle d'une station de Grémil prostré, espèce protégée au niveau national. Plus largement, les espaces sensibles sur le plan écologique se situent en périphérie du site.

Les enjeux paysagers sont plus largement liés à la topographie qui affirme l'importance visuelle de la ligne de crête qui offre un large panorama vers l'océan à l'Ouest et la Rhune au Sud. À mi-pente ces inter-visibilités disparaissent, pour se cantonner aux seuls espaces proches dont la ZAE.

Enjeux urbains

Tout en étant en continuité urbaine avec la zone agglomérée de Saint-Jean-de-Luz, le site apparaît comme une extension sur des espaces essentiellement agricoles et l'enjeu est, à moyen/long terme, de créer, outre l'extension de la ZAE, un véritable quartier proposant une mixité des fonctions, en y implantant notamment une offre de services et d'équipements suffisamment étoffée.

L'articulation du projet avec la voirie existante est également un enjeu important, la desserte du site exigeant de créer un nouveau réseau viaire interne à partir de la rue des Métiers et de l'avenue Lahanchipia.

L'ensemble des réseaux primaires nécessaires à l'urbanisation (eau potable, assainissement collectif, électricité) est présent le long de la rue des Métiers. Leur capacité actuelle n'est cependant pas suffisante pour permettre une urbanisation immédiate. Leur renforcement est nécessaire. De plus, le site n'est pas couvert par la défense incendie.

2. Les grands objectifs du projet

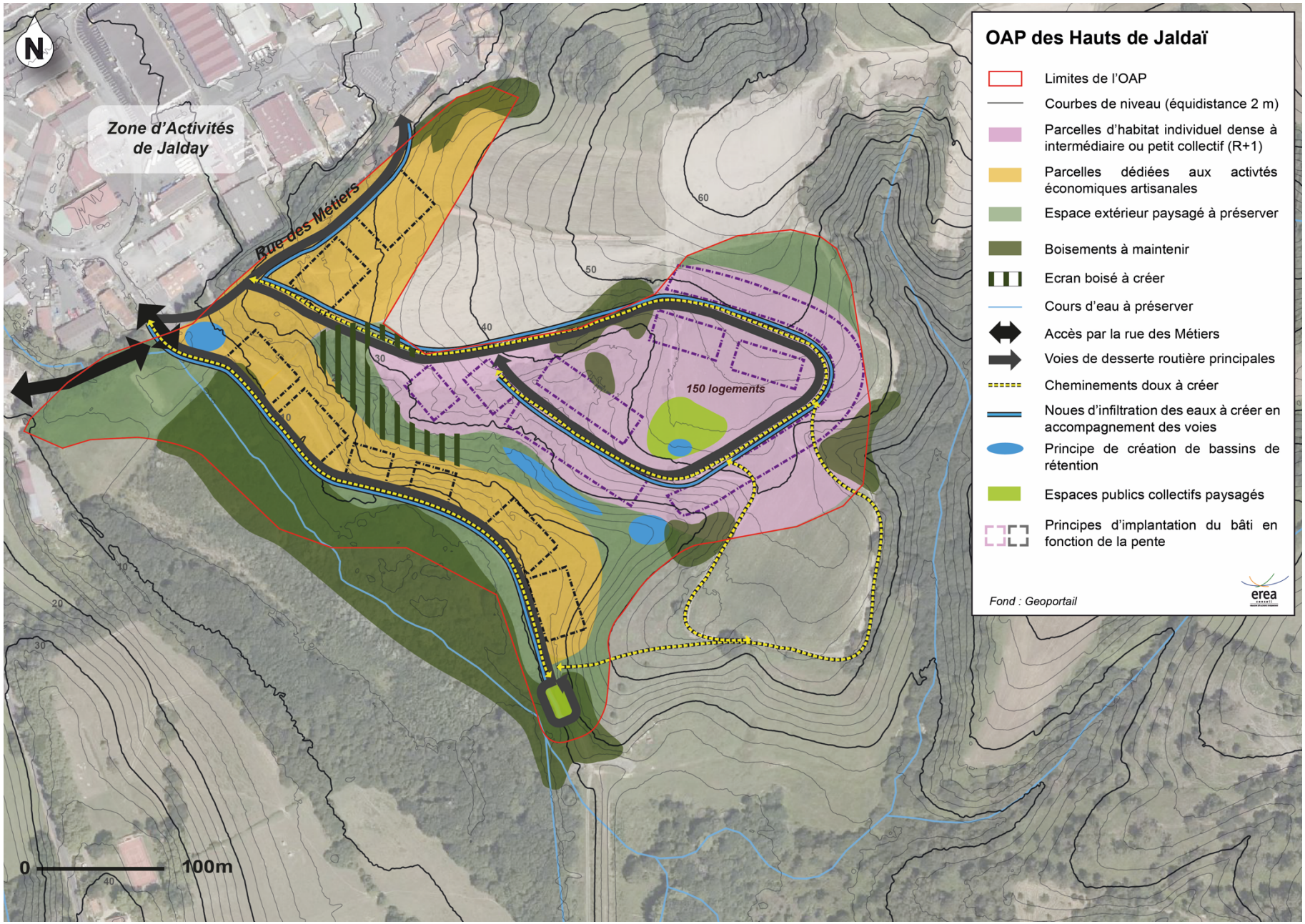
Ce projet d'extension urbaine vise à favoriser la mixité fonctionnelle en y développant à la fois une extension de la ZAE de Jaldaï et un quartier d'habitat nouveau :

- Il s'agira de permettre et accompagner le développement industriel et artisanal de la zone d'activités de Jaldaï, ZAE soumise à un contexte de saturation foncière restreignant l'implantation de nouvelles activités économiques. Les emprises retenues se situent dans le vallon du Grand Isaka afin que les volumes des constructions soient masqués par le relief.
- Le quartier d'habitat sera implanté à mi-pente, configuration permettant l'absence d'inter-visibilité avec la mer et la montagne, tout

en laissant la ligne de crête non-bâties. Sa vocation est de participer à la diversification de l'offre d'habitat avec une priorité donnée au renforcement du parc locatif conventionné mais également par une offre de logements en accession à prix maitrisé.

Il s'agira notamment de développer une offre locative de logements de taille diversifiée (T2, T3, T4, T5) pour répondre à une demande forte émanant des jeunes adultes et de développer une offre locative à coût maitrisé et en accession aidée pour les familles. L'objectif chiffré est de l'ordre de 150 logements à créer.

Il s'accompagnera de l'implantation de services et équipements complémentaires de ceux existant déjà dans la ZAE.


OAP des Hauts de Jaldaï
Limites de l'OAP
Courbes de niveau (équidistance 2 m)
Parcelles d'habitat individuel dense à intermédiaire ou petit collectif (R+1)
Parcelles dédiées aux activtés économiques artisanales
Espace extérieur paysagé à préserver
Boisements à maintenir
Ecran boisé à créer
Cours d'eau à préserver
Accès par la rue des Métiers
Voies de desserte routière principales
Cheminements doux à créer
Noues d'infiltration des eaux à créer en accompagnement des voies
Principe de création de bassins de rétention
Espaces publics collectifs paysagés
Principes d'implantation du bâti en fonction de la pente
Fond : Geoportail
erea
N
Zone d'Activités de Jalday
Rue des Métiers
150 logements
60
50
40
30
20
10
0
100m

3. Les principes d'aménagement

Forme urbaine

Implantations

L'urbanisation projetée devra respecter le principe des emprises constructibles dessinées sur le schéma et s'adapter au relief existant en minimisant les mouvements de terrain :

- Le développement économique s'inscrit en continuité directe de la ZAE de Jaldaï, en partie basse du vallon du Grand Isaka, présentant des pentes très faibles voire nulles permettant l'implantation de bâtiments à usage industriel et/ou artisanal.
- Les bâtiments d'habitation seront réalisés à mi-pente où la déclivité est moindre, la partie basse des versants, plus abrupte, demeurera non bâtie.

  Ces constructions feront l'objet d'un travail particulier d'insertion urbaine et architecturale dans la pente. Une diversité de formes urbaines et architecturales devra être proposée : petits collectifs, habitat individuel, habitat groupé, etc.

  Le fractionnement du bâti sera privilégié pour permettre la meilleure intégration à la pente de chaque bâtiment et favoriser l'existence de nombreuses percées visuelles vers la ligne de crête, conservée non bâtie.

  Les distances entre le bâti à vocation économique et à vocation d'habitation ont été évaluées dans l'objectif de permettre une bonne conciliation entre ces usages sur le site. Un écran boisé complètera l'aménagement afin d'éviter les nuisances qui pourraient être générées par les activités économiques, notamment phoniques et visuelles.

Formes architecturales

L'objectif sera de diversifier les typologies bâties pour produire une forme urbaine s'adaptant au contexte paysager et limitant les co-visibilités.

Les constructions d'activité devront viser à la qualité architecturale, présenter une rigueur dans la simplicité des volumes et l'unité des matériaux, une recherche de rythmes au niveau des formes et se distinguer par leur respect de l'environnement selon les préconisations ci-dessous.

Les nouvelles constructions pourront adopter une forme contemporaine. Leur construction sera motivée par la recherche d'une performance énergétique et environnementale (recours aux énergies renouvelables, récupération des eaux de pluies, maximum de façades orientées et ouvertes au Sud, etc.).

Hauteur des constructions

Une gradation de la hauteur des constructions sera opérée en fonction de leur nature et des indications du schéma :

- Pour les constructions destinées à l'habitation, les hauteurs maximales pourront varier entre 2 et 3 niveaux (rez-de-chaussée + 1 ou 2 étages) : les plus élevées s'appliqueront aux immeubles implantés dans la partie basse des emprises destinées à l'habitat, les plus basses dans les paries hautes de ces mêmes emprises.
- Pour les constructions à vocation économique, la hauteur maximale hors tout sera limitée à 11 mètres.

Principes de densité

Le nombre minimum de logement à produire à l'hectare est de 30 logements sur l'ensemble du site.

Mixité fonctionnelle et sociale

Afin de correspondre aux objectifs de la politique de l'habitat de la Ville et de l'Agglomération de conduire un projet résidentiel mixte social/privé, les dispositions suivantes sont arrêtées pour le périmètre dédié à l'habitat :

- Le PLU instaure un secteur mixité sociale sur le site.
- Celui-ci impose d'affecter aux logements locatifs sociaux (PLUS, PLAI, PLS) au moins 50% des logements et de la surface de plancher destinée à l'habitation, ainsi que 20% de logements et de la surface de plancher destinée à l'habitation en accession sociale (PSLA) sur l'ensemble du site.

Circulations, voirie et stationnement

Trame viaire

Le réseau viaire interne, raccordé à la rue des Métiers et à l'avenue Lahanchipia, s'organise selon deux voies principales aux vocations distinctes (rappel : le tracé des voies reporté sur le schéma est indicatif) :

- En partie basse du vallon du Grand Isaka, les bâtiments d'activité seront implantés le long d'une voie dédiée, à aménager dans le prolongement de la rue des Métiers suivant le tracé du chemin en terre existant, en évitant les zones humides potentielles répertoriées.
- La zone urbanisable vouée à l'habitat sera desservie par une voie principale également dans la continuité de la rue des Métiers. Elle formera une boucle selon le principe présenté sur le schéma et sera établie dans le respect de la pente en minimisant les terrassements. la trame viaire secondaire créée à partir de cette voie principale visera à une « circulation apaisée » (vitesse limitée à 20 km/h) et à la mixité des usages.

Espaces publics / collectifs

Des espaces publics collectifs seront développés au centre du secteur dédié à l'habitat, autour desquels pourront être implantés des équipements et services. De plus, tous les îlots bâtis proposeront en leur sein des espaces verts généreux.

Stationnement

Dans la zone urbanisable vouée à l'habitat, les espaces consacrés spécifiquement au stationnement seront privilégiés par le développement de plusieurs poches de parking de taille limitée, intégrées dans la pente et paysagés.

Plus largement, que ce soit pour la zone d'habitat que pour l'extension de la ZAE, le stationnement sur voirie sera limité et les dispositions physiques seront prises pour l'empêcher en dehors des emplacements désignés.

Liaisons douces

Le développement d'un réseau de cheminements doux est attendu à l'intérieur du site selon les principes de cheminement reportés sur le schéma.

Ces voies douces permettront les cheminements pédestres et vélos dans le quartier d'habitations et assureront la connexion pédestre entre la ZAE de Jaldaï et le quartier d'habitation.

Insertion paysagère et environnementale, gestion des risques

Boisements et plantations

La végétation des espaces non bâtis sera protégée ou renouvelée dans un souci de valoriser les cortèges végétaux locaux. Il en sera de même pour les plantations nouvelles :

- En fond du vallon du Grand Isaka, les boisements humides seront conservés et les interventions se cantonneront à un simple entretien sans intervention lourde.

- Les boisements périphériques identifiés comme ayant une sensibilité écologique forte sont exclus de la zone constructible et des îlots boisés seront conservés au sein de celle-ci (cf. schéma).
- Des bandes de plantation sur les parties les plus abruptes des versants viendront créer des écrans boisés dans les secteurs les plus sensibles (cf. schéma) pour séparer visuellement les secteurs.
- Un écran boisé, disposé entre les constructions à usage d'habitation et les constructions à usage économique, permettra d'éviter les nuisances qui pourraient être générées par les constructions à usage économique, notamment phoniques et visuelles.

Gestion des risques

Les risques potentiels sont liés aux eaux pluviales et aux mouvements de terrains :

- Les eaux pluviales seront prioritairement infiltrées sur site en limitant les surfaces imperméabilisées. Des noues d'infiltration des eaux seront réalisées le long des voies principales et plusieurs bassins d'orage seront implantés aux endroits les plus appropriés selon les principes reportés sur le schéma.
- Pour limiter les risques de mouvements de terrains, les secteurs de plus forte pente resteront inconstructibles et on limitera autant que faire se peut les terrassements.

Programmation et traduction réglementaire

Programmation

Dans le respect de la loi Littoral, l'aménagement du site devra débuter à partir de la rue des Métiers en continuité du bâti riverain existant et pourra faire l'objet d'une réalisation progressive.

Traduction réglementaire

- Les espaces voués à l'urbanisation (bâti, infrastructures et terrains attenants) sont classés par le PLU en zones à urbaniser à vocation d'habitat, d'une part, et à vocation d'activité d'autre part. Au contact direct de l'urbanisation, mais avec une insuffisance de desserte par les réseaux, ils ne pourront être aménagés qu'à moyen terme, après modification du PLU (zones 2AU et 2AUy) : de l'ordre de 10,2 hectares.
- Les espaces à vocation d'habitat feront, en outre, l'objet d'un « secteur de mixité sociale ».
- Les « boisements à maintenir », les « espaces extérieurs paysagers » et les « espaces publics » au sein de l'opération, dessinés sur le schéma de la présente Orientation d'Aménagement et de Programmation devront être obligatoirement respectés.
- Les espaces naturels en périphérie destinés à le rester (fond du vallon et boisements périphériques) sont classés en « zones naturelles » (zones N).
- La partie Est est dédiée à l'activité agricole (zone A).

ÎLOT FOCH

1. Le contexte et les enjeux

Le site

Superficie totale : 12 500 m^2.

Au cœur de la ville constituée, le périmètre de l'îlot Foch peut être qualifié de secteur de transition entre zones historiques (centre-ville et équipements touristiques), d'activité (espace portuaire), d'équipements (gare) et résidentielles (Urdazuri). Il participe également à la fonction d'« entrée de ville » pour la clientèle ferroviaire.

L'îlot est toutefois aujourd'hui peu valorisé : plus des deux tiers de l'espace sont dédiés à l'automobile (circulation et stationnement), le plan de circulation est complexe, l'espace public peu qualitatif et le bâti inclus dans son périmètre est dans un état médiocre. Quatre éléments le constituent :

- **Place Foch** : foncier entièrement public d'une superficie totale de 3 900 m^2 dont 2 000 m^2 pour le parking Foch, 74 places de stationnement dont 54 sur le parking. Présence du pavillon des Corsaires.
- **Façade portuaire** : foncier entièrement public d'une superficie totale de 6 700 m^2 dont 5 000 m^2 dédiés à l'automobile. 26 places de stationnement et parking deux-roues. Présence d'activités économiques (dont le restaurant « Kayola »)
- **Parking Jaulerry** : foncier entièrement public d'une superficie totale de 800 m^2 uniquement dédié au stationnement automobile : 25 emplacements.
- **Îlot Fraysse-Lamerain** : 1 100 m^2 de foncier bâti privé, acquis par deux promoteurs immobiliers privés souhaitant y développer un projet.

Enjeux physiques, naturels et paysagers

Ce site urbain, avec une place Foch de belles proportions et une façade portuaire largement ouverte sur le « grand paysage » (panorama lointain dévoilant la Rhune), constitue un des lieux emblématiques de la ville qui se poursuit vers la place Louis XIV, d'un côté, et la gare, de l'autre.

Il ne remplit toutefois, aujourd'hui, qu'un rôle essentiellement utilitaire, très largement voué à l'automobile, colonisé par le stationnement et un système viaire globalement surdimensionné au traitement de type routier en opposition avec la qualité du site, ne laissant que peu de place aux espaces verts et aux cheminements piétonniers.

Comme une partie de centre-ville, le site est potentiellement concerné pour partie par le risque « inondation et submersion marine ».

Enjeux urbains

Les espaces non bâtis qui composent la quasi-totalité du site apparaissent largement « monofonctionnels » au profit de l'automobile et leur organisation est principalement conditionnée par l'organisation de la voirie et n'offrent pas un cadre de qualité pour les commerces et services qui bordent notamment la place Foch.

Les principaux espaces verts existants (square de Verdun), isolés par la voirie, sont de fait difficilement accessibles, de même, les trottoirs et espaces piétons sont réduits à peu de chose. Plus précisément, l'analyse du système viaire montre notamment que :

- Le rond-point de Lattre de Tassigny occupe un espace au sol disproportionné en regard du flux automobile qu'il gère et entraîne, de ce fait, une coupure spatiale forte entre le centre historique et le quai portuaire.
- L'avenue de Verdun, aménagée comme une voie à grande circulation, encourage la vitesse alors qu'il conviendrait de ralentir les véhicules pour préparer leur entrée dans le centre ancien.
- Le grand giratoire connectant la RD 810 et l'avenue de Verdun devant la gare, apparaît « intraversable » par le cheminement des piétons et

détache la gare du centre-ville dont elle est pourtant une des « entrées ».

- L'avenue Pierre Larramendy isole le square de Verdun du quai et du centre-ville et fait de cet espace vert un lieu non pratiqué.

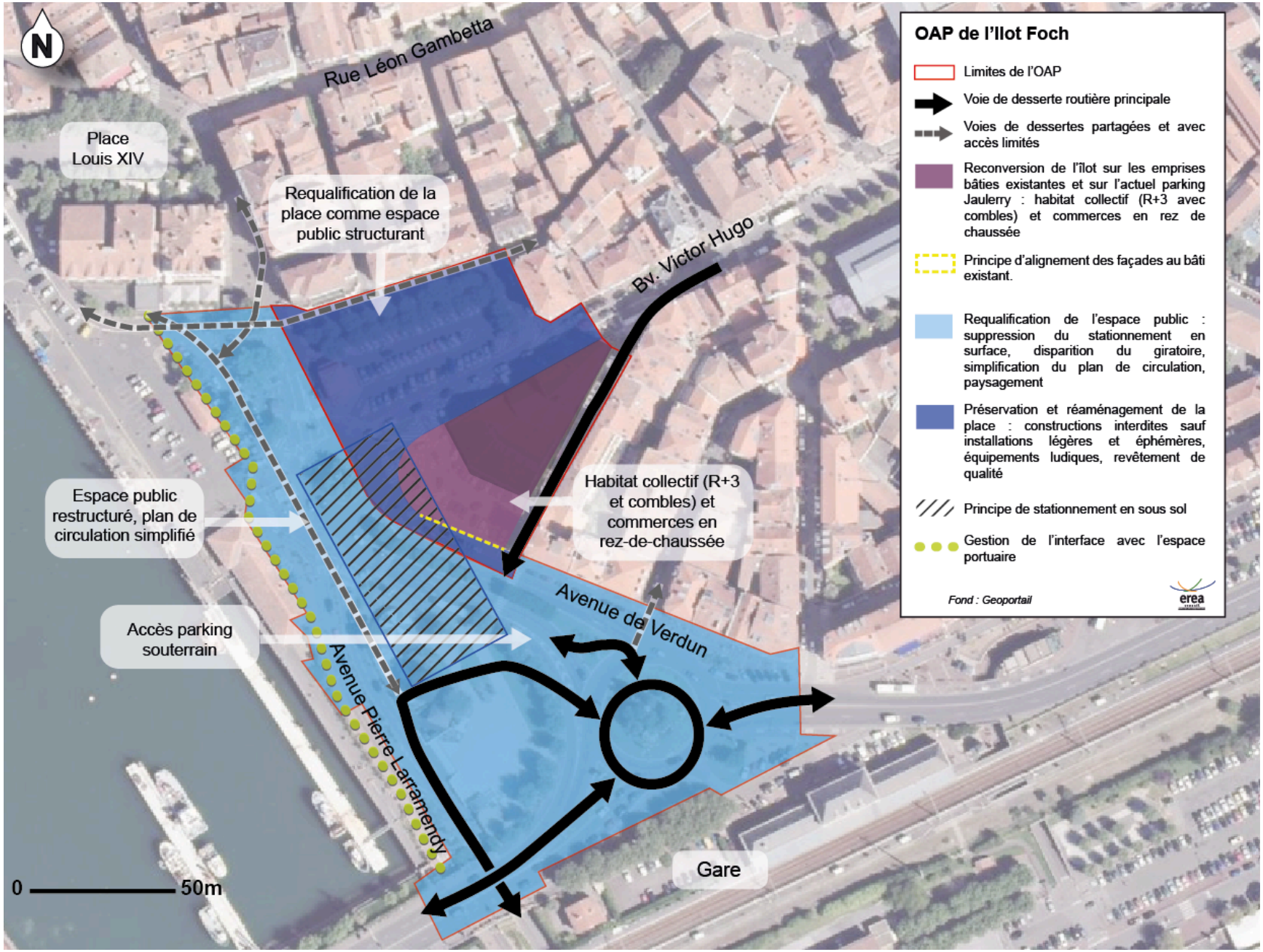
Sur le plan du bâti existant de l'îlot Lamerain, on retiendra que parmi les deux éléments bâtis qui le constituent, le hangar désaffecté au Sud apparaît très « dissonant » au sein de l'organisation urbaine. Outre sa qualité architecturale moindre, il n'est pas à l'alignement du front bâti marquant la limite Sud du centre, ancien puisqu'en retrait du parking Jaulerry, et crée une rupture dans la façade historique. La restitution d'une homogénéité de traitement urbain et architectural est donc ici un enjeu important du nouvel aménagement du site.

2. Les grands objectifs du projet

La requalification de ce secteur stratégique du centre-ville s'inscrit en continuité des aménagements déjà réalisés (les halles, l'îlot « Les Erables »). Si le périmètre opérationnel intègre la façade portuaire (en excluant toutefois la « zone technique » du port proprement dit) ainsi que l'îlot Fraysse-Lamerain et la place Foch attenante, sa conception prend en compte tout l'espace situé en façade Ouest du centre historique s'ouvrant sur le port qui s'étend de la place Louis XIV jusqu'à la RD 810 et la gare SNCF et autorise ainsi un aménagement « séquentiel ».

Les orientations stratégiques guidant l'aménagement urbain du secteur sont les suivantes :

- La réalisation de logements (accession privée et locatifs sociaux) et d'activités commerciales sur l'îlot Fraysse-Lamerain, eu égard au potentiel de renouvellement urbain offert par le site. Le projet immobilier devra respecter les règles du PLU et de l'AVAP-SPR pour la hauteur de construction et respecter le principe d'alignement des façades au droit de l'avenue de Verdun. L'aménagement global devra également intégrer un espace d'animation.
- La requalification des espaces publics et en particulier de la place Foch, par la disparition du stationnement de surface existant sur ce secteur pour proposer un espace public de qualité, ouvert aux Luziens, excluant toute construction nouvelle de logements sur la place, celle-ci pouvant pour autant accueillir des aménagements démontables ayant d'autres vocations (économiques ou festives notamment).
- Le maintien du bâtiment de la Grillerie et de l'accès à la zone portuaire.
- L'aménagement d'un parking souterrain permettant de compenser la perte des places publiques de stationnement de surface actuelles dans le périmètre et d'augmenter l'offre publique pour anticiper la future piétonisation du centre ancien et de répondre aux besoins générés par la création des bâtiments et équipements qui seront construits. Il s'agira d'un parking mixte d'une capacité totale projetée d'environ 500 places.
- La déviation du boulevard Victor Hugo vers la rue Marion Garay, laquelle devra être réaménagée, afin d'ouvrir un espace piéton entre la rue Foch et le port. Cet aménagement implique également, à terme, la suppression du rond-point situé à proximité du quai portuaire.
- La restauration d'une liaison de qualité entre la gare et le cœur de Ville, par le biais notamment d'un large mail piétonnier.


N
Rue Léon Gambetta
Place Louis XIV
Requalification de la place comme espace public structurant
Bv. Victor Hugo
Espace public restructuré, plan de circulation simplifié
Habitat collectif (R+3 et combles) et commerces en rez-de-chaussée
Accès parking souterrain
Avenue de Verdun
Avenue Pierre Larramendy
Gare
0 50m
OAP de l'Ilot Foch
Limites de l'OAP
Voie de desserte routière principale
Voies de dessertes partagées et avec accès limités
Reconversion de l'îlot sur les emprises bâties existantes et sur l'actuel parking Jaulerry : habitat collectif (R+3 avec combles) et commerces en rez de chaussée
Principe d'alignement des façades au bâti existant.
Requalification de l'espace public : suppression du stationnement en surface, disparition du giratoire, simplification du plan de circulation, paysagement
Préservation et réaménagement de la place : constructions interdites sauf installations légères et éphémères, équipements ludiques, revêtement de qualité
Principe de stationnement en sous sol
Gestion de l'interface avec l'espace portuaire
Fond : Geoportail
erea

3. Les principes d'aménagement

Forme urbaine

Implantations

La quasi-totalité du périmètre est destinée à demeurer inconstructible :

- Les constructions seront autorisées à l'intérieur du polygone constructible couvrant l'îlot Fraysse-Lamerain et le parking Jaulerry. Le long de l'avenue de Verdun, la façade bâtie devra se situer dans la continuité des constructions existantes et devra faire l'objet d'un soin particulier d'insertion urbaine et architecturale.
- Sur les espaces publics ne seront autorisées que les constructions de petite taille nécessaires aux équipements publics (accès au parking souterrain notamment) et l'installation provisoire d'activités économiques et festives démontables.

Formes architecturales

En raison du contexte, les constructions devront se distinguer par leur ambition architecturale et la qualité de leur conception.

Elles doivent s'apparenter dans leurs volumes et leurs proportions, à l'un des types architecturaux du centre urbain et respecter les règles du cahier de règles de l'Aire de Mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine valant Site Patrimonial Remarquable.

Ces préconisations ne font cependant pas obstacle à l'adoption raisonnée de formes contemporaines, motivées notamment par la recherche d'une performance énergétique et environnementale.

Hauteur des constructions

Les bâtiments autorisés dans le polygone constructible auront une hauteur maximale de 4 niveaux et combles aménageables (rez-de-chaussée + 3 étages avec combles aménageables). Le premier niveau habitable respectera les dispositions du Plan de Prévention des Risques Inondation.

Sur les espaces publics, les constructions autorisées ne pourront pas dépasser un niveau (rez-de-chaussée).

Mixité fonctionnelle et sociale

Les bâtiments autorisés dans le polygone constructible respecteront des objectifs de mixité sociale et fonctionnelle :

- Ils accueilleront des commerces ou des services en rez-de-chaussée. Un lieu d'animation est également prévu.
- Dans le contexte d'un tissu urbain de centre-ville marqué par la mixité fonctionnelle (habitat et économie) et afin de correspondre aux objectifs de la politique de l'habitat de la Ville et de l'Agglomération de conduire un projet résidentiel mixte social/privé, l'offre de logements sera mixte : accession privée et logements locatifs sociaux (PLUS, PLAI, PLS) qui occuperont au moins 40% du nombre de logements.

Circulations, voirie et stationnement

Trame viaire

La réorganisation et la simplification du plan de circulation et l'un des principaux enjeux de l'aménagement :

- Elles reposent sur le maintien du sens unique du boulevard Victor Hugo pour les voitures et la déviation potentielle des flux du boulevard Victor Hugo par la rue Marion Garay (qui sera élargie dans le cadre du projet) pour assurer la continuité des circulations vers l'avenue de Verdun et l'avenue Pierre Larramendy.

- Elle suppose la disparition du rond-point de Lattre de Tassigny et la reconfiguration du grand giratoire connectant la RD 810 et l'avenue de Verdun.
- Sur le reste du périmètre, la circulation automobile est fortement circonscrite sur des voies de desserte partagées à accès limité répondant aux besoins des activités riveraines (en particulier les véhicules lourds accédant à la « zone technique » du port) et des services collectifs (collecte des ordures, pompiers et sécurité, etc.).
- Enfin, les modes doux seront mis en avant par le confortement et la prolongation des voies cyclables en sites propres.

Espaces publics / collectifs et liaisons douces

L'aménagement des espaces publics est conçu dans le but de retrouver une unité et une continuité entre la gare, le centre et le port.

Le principe général est la création d'une large esplanade dévolue essentiellement aux piétons, conçue comme un espace libre, ouvrant la vue sur le port et permettant de créer un lieu de rencontre et de « vivre ensemble », dans la continuité de la place Louis XIV et du parvis des Halles pouvant, dans ce cadre, accueillir des événements spécifiques liés à la vie locale (fêtes de la Saint-Jean, fête du thon, etc.).

Une attention particulière sera accordée à la qualité et à la robustesse du traitement des sols et du mobilier urbain et au choix des essences végétales.

Stationnement

Hormis des emplacements de stationnement automobile pour des besoins de sécurité ou autres précisément motivés, le stationnement de surface ne sera pas autorisé sur les nouveaux espaces publics. Ceux-ci seront cependant configurés pour recevoir des véhicules à l'occasion de manifestations publiques.

La totalité de l'offre de stationnement automobile sera assurée par un parking souterrain implanté sous la place Foch, permettant de compenser la perte des places publiques de stationnement de surface actuelles dans le périmètre et d'augmenter l'offre publique pour anticiper la future piétonisation du centre ancien et de répondre aux besoins générés par la création des bâtiments et équipements qui seront construits. Sa capacité totale projetée est d'environ 500 places, mais le dimensionnement précis sera défini ultérieurement en tenant compte des contraintes techniques éventuelles.

Les vélos et les deux-roues motorisés disposeront en surface d'emplacements de stationnement dédiés en plusieurs endroits.

Insertion paysagère et environnementale, gestion des risques

Insertion paysagère

Le traitement paysager devra permettre un dialogue des éléments du projet avec l'environnement proche et lointain, à la fois par le respect de la trame urbaine ancienne et pour l'ouverture sur le grand paysage.

Il s'agira notamment de créer un espace visuel homogène valorisant le centre ancien et dégageant d'amples perspectives sur le port et ses façades historiques.

Si pour la place Foch, le parti est un traitement principalement « minéral », les autres espaces publics seront fortement végétalisés (façade portuaire, monument aux morts…).

Une attention particulière sera accordée au traitement de l'interface avec la « zone technique » du port afin que celle-ci n'apparaisse pas comme une composante dévalorisant l'image du site.

Concernant les immeubles autorisés, rappelons que leur implantation visera à harmoniser la façade bâtie sur le port.

Gestion des risques et des nuisances

Les risques potentiels sont liés à l'inondation et à la submersion marine :

- Les constructions devront respecter les prescriptions de Plan de Prévention des Risques Inondations à l'étude, notamment pour la

définition du premier niveau habitable et la mise en sécurité du rez-de-chaussée (lieu d'animation, commerces).

- L'accès au parking souterrain sera ménagé par une seule rampe d'accès située en dehors de la zone inondable délimitée par le PPRI à l'étude.

Dans les opérations de déconstruction, des dispositions devront être prises pour assurer au maximum le retraitement et la valorisation des déchets de construction et éviter leur mise en décharge.

Programmation et traduction réglementaire

Programmation

Le projet est conçu pour pouvoir être réalisé par étapes selon une programmation « séquentielle », tout particulièrement pour les espaces publics.

Les aménagements au droit du grand giratoire au droit de la gare pourront être réalisés ultérieurement sans compromettre le bon fonctionnement des circulations sur le reste du site.

Traduction réglementaire

Aucune disposition spécifique ne s'avère nécessaire pour accompagner le projet dans le règlement écrit et graphique.

FARGEOT

1. Le contexte et les enjeux

Le site

Le quartier de Fargeot, quartier péricentrique relativement isolé du centre-ville par la coupure des emprises ferroviaires, est une des composantes historique du tissu urbain de Saint-Jean-de-Luz présentant des caractéristiques physiques spécifiques.

Implanté sur d'anciens marais remblayés, cet ancien quartier ouvrier et industriel datant des années 1930 s'est constitué selon un plan en damier autour de deux axes principaux :

- La rue Axular, selon une direction Nord-Ouest / Sud-Est, artère commerçante du quartier.
- La rue Philippe Veyrin, selon une direction perpendiculaire à la première qui, via l'avenue Pierre Larramendy, fait le lien avec le centre-ville.

Morphologiquement, ce quartier se partage entre un bâti bas encore majoritaire de maisons de ville (R+1, R+2) et des immeubles plus élevés (R+3, R+4) pour la plupart récents. Il a connu ainsi une mutation progressive : près de 550 logements ont été bâtis en une vingtaine d'années dont 211 logements locatifs sociaux (soit 40%).

Il s'agit aujourd'hui d'un quartier résidentiel où 68% du parc de résidences principales est en locatif et où l'on relève peu de vacance. Il accueille une population âgée (un tiers des ménages est âgé de plus de 55 ans) constitué pour une part majoritaire de ménages de petite taille (pour plus de la moitié, d'une personne seule).

Enjeux physiques, naturels et paysagers

Déjà largement situé en zone de risque du Plan de Prévention des Risques Inondations (PPRI) approuvé en 1997, le quartier voit les aléas auxquels il est exposé sensiblement renforcés par le PPRI à l'étude, cumulant « inondation de la Nivelle » et « submersion marine ».

Toutefois, ce dernier ne remet pas en cause la constructibilité du quartier, mais l'encadre fortement. Ainsi, les constructions nouvelles à usage d'habitation et de commerce, moyennant des prescriptions (accès et cheminements, plancher habitable au-dessus de la cote de référence, etc.) seront autorisées dans le cadre d'une « opération d'ensemble portée par la collectivité ».

Enjeux urbains

Le tissu urbain du quartier Fargeot a été identifié comme le seul tissu urbain de la commune présentant un véritable potentiel de mutation permettant d'accueillir des opérations de type « renouvellement urbain ».

Le diagnostic réalisé a démontré que celui-ci présente un certain nombre de caractéristiques favorisant la mise en œuvre d'une politique volontariste de renouvellement urbain :

- Des gisements fonciers intéressants.
- Une culture historique de la mixité sociale.
- Une capacité à évoluer comme « secteur de projet » admise par l'Aire de Mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine valant Site Patrimonial Remarquable dans le respect de certains principes essentiels édictés par l'AVAP-SPR sur ce quartier : maintenir un équilibre entre le bâti et les espaces publics et une trame urbaine cohérente ; implanter le bâti en limite de la rue ; limiter les hauteurs du bâti en rapport au site et à l'objectif de maintien des vues..
- Un fort enjeu de développement en raison de la proximité du centre-ville, malgré les ruptures.

- Des propriétés publiques stratégiques.
- Une dynamique privée qui s'amorce, notamment en frange du quartier.
- Des mutations à attendre compte tenu de la structure de la population.

D'ores et déjà, la Ville, en partenariat avec l'Établissement Public Foncier Local (EPFL) « Pays Basque », a opéré à un premier repérage géographique qui a permis de localiser quelques gisements fonciers disponibles à court ou moyen terme, parce que vétustes, inhabités ou peu entretenus et de lancer les premières interventions foncières sur ce quartier.

2. Les grands objectifs du projet

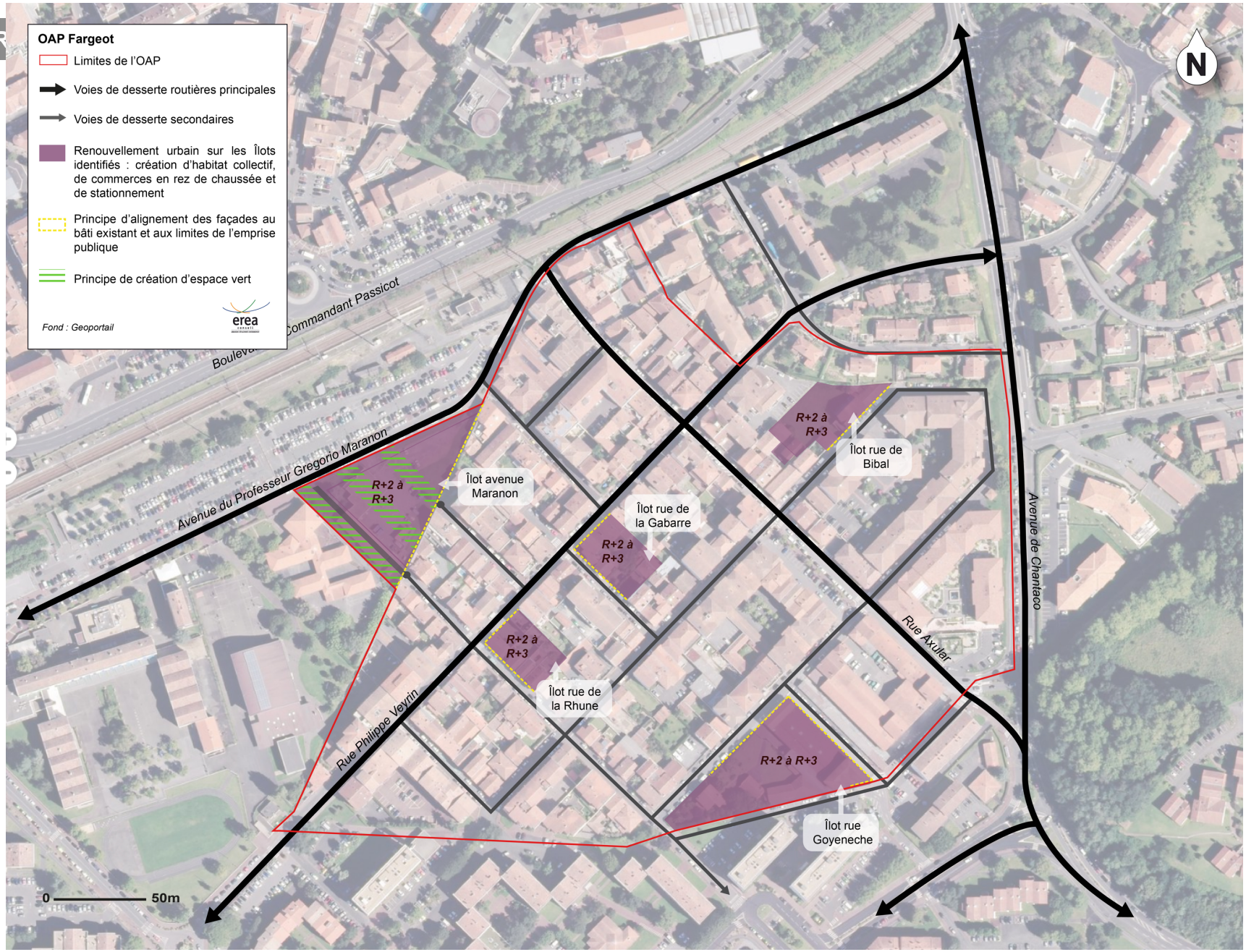
La ville reconnaît le quartier de Fargeot comme un quartier stratégique, permettant, du fait de ses caractéristiques sociales et urbaines, au cœur du tissu urbain constitué, de développer une nouvelle offre de logements.

L'intervention publique manifeste la volonté politique de mener **une opération de renouvellement urbain globale** répondant aux objectifs de la politique de l'habitat de la Ville et de l'Agglomération, intégrant des interventions publiques sur des îlots susceptibles de porter ce projet et l'aménagement des espaces publics stratégiques.

Ce projet est guidé par les principes d'aménagement suivants :

- **Mise en sécurité du quartier** au regard du risque inondable identifié.
- **Renouvellement urbain sur cinq îlots prioritaires identifiés :** création d'habitat collectif avec commerces en rez-de-chaussée (hauteurs R+2 R+3), objectif d'accueil d'environ 200 à 250 logements, respect des alignements de façade et des emprises publiques.
- **Restructuration de l'espace public :** principes de restructuration de certaines rues et de création d'espaces verts et d'espaces collectifs.
- **Gestion des hauteurs :** liée au risque (PPRi), à l'intégration paysagère (cône de vue depuis Baillenia) et des exigences liées à l'AVAP-SPR.
- **Redynamisation commerciale de l'axe de la rue Axular.**
- Instauration d'un **« secteur de mixité sociale »** spécifique.

Il est escompté de ces opérations un effet d'entraînement qui pourrait déclencher à termes de nouvelles opérations portées des acteurs privés encadrées par les dispositions réglementaires du PLU et de l'AVAP-SPR.


OAP Fargeot
Limites de l'OAP
Voies de desserte routières principales
Voies de desserte secondaires
Renouvellement urbain sur les Îlots identifiés : création d'habitat collectif, de commerces en rez de chaussée et de stationnement
Principe d'alignement des façades au bâti existant et aux limites de l'emprise publique
Principe de création d'espace vert
Fond : Geoportail
erea
N
Boulevard Commandant Passicot
Avenue du Professeur Gregorio Maranon
Avenue de Chantaco
Rue Axular
Rue Philippe Veyrin
R+2 à R+3
Îlot avenue Maranon
Îlot rue de la Gabarre
Îlot rue de Bibal
Îlot rue de la Rhune
Îlot rue Goyeneche
0
50m

3. Les principes d'aménagement

Forme urbaine

Implantations

Cinq ilots prioritaires ont été identifiés pour être le support d'opérations portées par le Ville et ses partenaires. Ils ont d'ores et déjà fait l'objet de simulations d'aménagement pour évaluer les capacités de production de logements en tenant compte des contraintes réglementaires du nouveau PPRI et des gabarits autorisés par l'AVAP-SPR, avec laquelle PLU est mis en compatibilité :

- Îlot 1 : rue de la Rhune (terrain de 1 161 m^2).
- Îlot 2 : rue Bibal (terrain de 1 690 m^2).
- Îlot 3 : rue de la Gabarre (terrain de 1 078 m^2).
- Îlot 4 : avenue Maranon (terrain de 4 962 m^2).
- Îlot 5 : rue Goyeneche (terrain de 4 475 m^2).

L'implantation des constructions nouvelles réalisées sur ces emprises devra respect l'alignement des façades mitoyennes et des emprises publiques.

Formes architecturales

Les constructions nouvelles devront s'apparenter dans leurs volumes et leurs proportions, à l'un des types architecturaux traditionnels du quartier et respecter les règles du cahier de règles de l'Aire de Mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine valant Site Patrimonial Remarquable.

Ces préconisations ne font cependant pas obstacle à l'adoption raisonnée de formes contemporaines, motivées notamment par la recherche d'une performance énergétique et environnementale.

Hauteur des constructions

Les bâtiments réalisés dans ces îlots auront une hauteur maximale de 4 niveaux (rez-de-chaussée + 3 étages + combles non aménageables).

Le premier niveau habitable respectera les dispositions du Plan de Prévention des Risques Inondation : les logements ne pourront pas être réalisés en rez-de-chaussée.

Mixité fonctionnelle et sociale

Les bâtiments réalisés dans ces îlots respecteront des objectifs de mixité sociale et fonctionnelle :

- Ils pourront accueillir des commerces et services en rez-de-chaussée dans le respect des dispositions du PPRI.
- Afin de correspondre aux objectifs de la politique de l'habitat de la Ville et de l'Agglomération de conduire un projet résidentiel mixte social/privé, l'offre de logements sera mixte : au moins 50% de logements locatifs sociaux (PLUS, PLAI, PLS) et de la surface de plancher destinée à l'habitation, ainsi que 20% de logements et de la surface de plancher destinée à l'habitation en accession sociale (PSLA).

Circulations, voirie et stationnement

Trame viaire

La trame viaire n'est pas appelée à évoluer significativement dans le cadre de cette opération.

Espaces publics / collectifs et liaisons douces

Afin d'accompagner les opérations projetées et contribuer à améliorer la qualité urbaine du quartier, des aménagements d'espaces publics et d'espaces verts seront conduits.

Une attention particulière sera accordée à la qualité et à la robustesse du traitement des sols, du mobilier urbain et des plantations.

Stationnement

Les différentes opérations permises sur les îlots désignés géreront le stationnement des véhicules attachés aux logements et activités créés sur le terrain d'assiette.

Celui-ci sera implanté en rez-de-chaussée des bâtiments projetés, sous dalle ou, éventuellement, en sous-sol, dans le respect des dispositions du PLU et du PPRI.

Insertion paysagère et environnementale, gestion des risques

Insertion paysagère

Les nouveaux immeubles s'intégreront dans la continuité des façades bâties existantes des rues concernées.

Des mesures devront également être prises pour assurer l'intimité avec les constructions voisines et limiter le vis-à-vis.

Gestion des risques et des nuisances

Les risques potentiels sont liés à l'inondation et à la submersion marine : les constructions devront respecter les prescriptions de Plan de Prévention des Risques Inondations, notamment pour la définition du premier niveau habitable

Dans les opérations de déconstruction, des dispositions devront être prises pour assurer au maximum le retraitement et la valorisation des déchets de construction et éviter leur mise en décharge.

Programmation et traduction réglementaire

Traduction réglementaire

Le règlement écrit de la zone couvrant le quartier édicté par le PLU et le cahier de règles de l'Aire de Mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine valant Site Patrimonial Remarquable précisent, chacun pour ce qui leur revient, les dispositions à appliquer pour mettre en œuvre cette Orientation d'Aménagement et de Programmation.

Elle respectera également les dispositions du Plan de Prévention des Risques Inondation.

Des servitudes de mixité sociale sont reportées au plan de zonage, par Ilot de renouvellement urbain.

KARCINGO BORDA

1. Le contexte et les enjeux

Le site

Superficie totale : 1,1 hectares

Le site de « Karcingo Borda » apparaît comme une enclave non bâtie entre l'autoroute 63 et des lotissements appartenant à l'ancienne ZAC de Karsinenea. De forme vaguement triangulaire, il jouxte au Nord-Est et au Sud-Est des habitations individuelles desservies par l'avenue de Karsinenea à l'Est et la rue Elvira Vines au Sud. A l'Ouest, il surplombe l'autoroute A 63 dont il est distant au plus près d'une trentaine de mètres et est directement desservi par le chemin d'Arroka.

Il est implanté sur un versant du ruisseau le « Petit Isaka », orienté Sud-Ouest/Nord-Est, mais ouvrant également vers l'océan.

Enjeux physiques, naturels et paysagers

La topographie apparaît ici moins contrainte que sur d'autres sites d'urbanisation : point bas au Nord (42 m NGF), point haut au Sud (55 m NGF). La maîtrise du ruissellement des eaux pluviales n'en sera pas moins une question importante.

Le site possède un intérêt écologique très limité en raison de son enclavement au sein de l'urbanisation. Seule la haie champêtre longeant le chemin d'Arroka présente un certain véritable intérêt, tant écologique que paysager.

Les enjeux paysagers sont plus largement liés à la topographie avec des enjeux d'« inter-visibilités » rapprochée avec l'A63 et lointaine avec le littoral depuis la partie Nord du site.

Enjeux urbains

Le site appartient à un secteur non bâti enclavé au sein du tissu urbain lié à l'ancienne ZAC de Karsinenea qui doit poursuivre sa mutation en un véritable quartier proposant une mixité des fonctions, en développant notamment une offre de services et d'équipements suffisamment étoffée.

La cohabitation avec le bâti pavillonnaire riverain implanté en contrebas du site est le principal enjeu urbain.

La relative proximité de l'A63 expose le site aux nuisances de son trafic routier. Les dispositions doivent être prises pour les réduire.

Le chemin d'Arroka est la voie primaire à partir de laquelle doit être pensée l'organisation de la voirie interne. Celle-ci fera concomitamment l'objet d'un aménagement pour y améliorer les conditions de circulation.

L'ensemble des réseaux primaires nécessaires à l'urbanisation (eau potable, assainissement collectif, électricité) est présent le long du chemin d'Arroka. Le site est couvert par la défense incendie.

2. Les grands objectifs du projet

L'aménagement du site vise à renforcer la vocation résidentielle de Karsinenea afin d'atteindre un seuil de population suffisant pour impulser la création de services et d'équipements.

L'objectif chiffré est de l'ordre de 60 logements à créer.

Il s'agira également d'un projet de diversité sociale répondant aux objectifs de la politique de l'habitat de la Ville et de l'Agglomération.

L'implantation et les volumes du bâti projeté devront être prioritairement guidés par la maîtrise de leur impact visuel (topographie) et le respect de l'intimité du bâti riverain (constructions basses sur la partie Nord-Est).

Le bâti et la voirie à créer viseront à assurer une organisation en boucle de la voie interne à partir du chemin d'Arroka est privilégiée.

N
OAP de Karginko Borda
Limites de l'OAP
Courbes de niveau (équidistance 2 m)
Arbre d'intérêt à préserver
Haie à créer
Espaces extérieurs paysagés
Voies de desserte routière principales
Cheminements doux à créer
Parcelles d'habitat individuel dense à intermédiaire (R+1)
Parcelles d'habitat collectif (R+1 à R+3)
Fond : Geoportail
erea

3. Les principes d'aménagement

Forme urbaine

Implantations

L'aménagement de la zone devra respecter le principe des « polygones d'implantation » dessinés sur le schéma et s'adapter au relief existant en minimisant les mouvements de terrain.

Le front bâti sur le chemin d'Arroka devra se faire en retrait pour respecter la haie champêtre existant le long du chemin.

Formes architecturales

L'objectif sera de diversifier les typologies bâties pour produire une forme urbaine s'adaptant au contexte paysager et limitant les co-visibilités :

- Les immeubles collectifs seront privilégiés pour le front bâti sur le chemin d'Arroka, et au Sud-Ouest du site où les co-visibilités avec le bâti riverain sont inexistantes ou faibles. Les immeubles viseront à limiter tout aspect massif.
- Sur la moitié Est du site, au contact avec le tissu pavillonnaire, la typologie retenue est celle de la maison de ville en bande ou isolée.

Les nouvelles constructions pourront adopter une forme contemporaine. Leur construction sera motivée par la recherche d'une performance énergétique et environnementale (recours aux énergies renouvelables, récupération des eaux de pluies, maximum de façades orientées et ouvertes au Sud, etc.).

Hauteur des constructions

Une gradation de la hauteur des constructions sera opérée en fonction des indications du schéma :

- Les hauteurs les plus élevées s'appliqueront aux immeubles des « polygones » bâtis le long du chemin d'Arroka ou au Sud-Ouest qui pourront atteindre 3 à 4 niveaux (rez-de-chaussée + 2 ou 3 étages).
- Pour la partie Est, au contact avec le tissu pavillonnaire, la hauteur sera ramenée à 2 niveaux maximum (rez-de-chaussée + 1 étage) pour une meilleure insertion dans le site.

Principes de densité

La densité urbaine sera organisée en fonction des indications du schéma : la plus forte densité sera acceptée pour les immeubles collectifs le long du chemin d'Arroka et au Sud-Ouest, celle de la bande Nord-Est sera moindre.

Le nombre minimum de logement à produire à l'hectare est de l'ordre de 60 logements à l'hectare.

Mixité fonctionnelle et sociale

Afin de correspondre aux objectifs de la politique de l'habitat de la Ville et de l'Agglomération de conduire un projet résidentiel mixte social/privé, les dispositions suivantes sont arrêtées :

- Le PLU instaure un secteur mixité sociale sur le site.
- Celui-ci impose d'affecter aux logements locatifs sociaux (PLUS, PLAI, PLS) au moins 50 % des logements et de la surface de plancher destinée à l'habitation, ainsi que 20% de logements et de la surface de plancher destiné à l'habitation en accession sociale (PSLA) sur l'ensemble du site.

Circulations, voirie et stationnement

Trame viaire

Le tracé des voies reporté sur le schéma est indicatif.

L'aménagement du site s'organise autour d'une voie principale en boucle débouchant sur le chemin d'Arroka. Elle sera aménagée pour privilégier une « circulation apaisée » et la mixité des usages.

Espaces publics / collectifs

Le bâti sera organisé pour permettre la conservation d'espaces collectifs traités dans une logique de « parc » ou de placettes, en mettant en valeur les plantations à réaliser.

Une bande arborée d'une profondeur de l'ordre de 10 mètres sera maintenue et éventuellement renforcée le long du chemin d'Arroka.

Stationnement

Les stationnements des immeubles collectifs seront pour partie organisés en souterrain ou semi-enterrés en profitant de la topographie.

Pour les autres types de constructions (maisons de ville), le stationnement se fera sur la parcelle (garage ou à l'air libre).

Le stationnement sur voirie sera limité (places visiteurs...) et les dispositions physiques seront prises pour l'empêcher en dehors des emplacements désignés.

Liaisons douces

Une liaison est à créer avec l'avenue de Karsinenea à l'Est.

Insertion paysagère et environnementale, gestion des risques et des nuisances

Boisements et plantations

La végétation des espaces non bâtis sera protégée ou développée dans un souci de valoriser les cortèges végétaux locaux :

- Une bande arborée d'une profondeur de l'ordre de 10 mètres sera maintenue et éventuellement renforcée le long du chemin d'Arroka.
- Les espaces plantés et les placettes seront traités de manière rustique avec quelques sujets arborés pour permettre un usage collectif et ludique par les habitants.
- Des plantations périphériques seront aussi réalisées au contact du bâti riverain pour limiter les co-visibilités.

Les constructions et aménagements devront respecter les reculs inscrits sur le schéma par rapport aux limites séparatives avec l'habitat riverain.

Gestion des risques et des nuisances

Les risques potentiels sont liés aux eaux pluviales et aux mouvements de terrains :

- Les eaux pluviales seront prioritairement infiltrées sur la parcelle en limitant les surfaces imperméabilisées. Des noues d'infiltration des eaux seront réalisées le long des voies principales selon les principes reportés sur le schéma.
- Pour limiter les risques de mouvements de terrains, les secteurs de plus forte pente resteront inconstructibles et on limitera autant que faire se peut les terrassements.

Les nuisances potentielles (bruit, pollution) sont émises par le trafic routier de l'A63 :

- La bande arborée renforcée le long du chemin d'Arroka permettra de réduire ces nuisances et supprimer la covisibilité avec la voie.
- Les habitations seront implantées avec un recul minimum de 60 mètres par rapport à l'axe de l'autoroute.

Ces dispositions cumulées permettent de justifier un recul inférieur à 100 mètres pour ce secteur non urbanisé à ce jour.

Programmation et traduction réglementaire

Programmation

Aucune disposition spécifique ne s'avère nécessaire. L'année prévisionnelle de délivrance des autorisations est 2020.

Traduction réglementaire

En dehors de l'inscription d'un « secteur de mixité sociale », aucune disposition spécifique ne s'avère nécessaire pour accompagner le projet dans le règlement écrit et graphique.

ERROTA ZAHAR

1. Le contexte et les enjeux

Le site

Superficie totale : 7,4 hectares

Le site de « Errota Zahar » est situé au Sud de la commune, hors de l'enveloppe urbaine, mais adossé à un ensemble très urbanisé constitué notamment par le Lycée Chantaco, le complexe de la piscine couverte et le lotissement « Hameau de Basa Beltz ». Il se raccorde à la RD 918 via les chemins d'Errota Zahar et de Basa Beltz.

Il se localise sur un versant en pente douce d'un large vallon en partie occupé par un lac artificiel et débouchant sur les barthes de la Nivelle.

Ce site correspond aux emprises d'un lotissement pavillonnaire viabilisé depuis plusieurs années dont un seul des 28 lots est aujourd'hui bâti.

Enjeux physiques, naturels et paysagers

La topographie n'est pas une contrainte forte en raison de faibles pentes : point haut au Nord-Est (27 m NGF), point bas au Sud-Ouest (5 m NGF). La maîtrise du ruissellement des eaux pluviales n'en sera pas moins une question importante, notamment en raison de la proximité du lac et des barthes.

Le site possède en lui-même un intérêt écologique relativement limité en raison de sa viabilisation ancienne. Il abrite cependant une trame de beaux sujets de chênes. Par contre, il est au contact de formations naturelles d'un intérêt attesté : chênaie plus ou moins dégradée à sa pointe Est, aulnaie au Sud-Est en fond e vallon. Cet intérêt est entériné par le classement en ZNIEFF de type 1 « Étang et vallée humide de Basa Beltz » (Identifiant national : 720010793).

Enfin, le fond du vallon est occupé par des zones humides caractérisées.

Les enjeux paysagers restent cantonnés au site lui-même en raison de l'absence d'échappées visuelles vers l'extérieur. Le vallon n'en constitue pas moins une unité paysagère de valeur (rives du Lac, végétation arborée).

Enjeux urbains

Le principal enjeu est celui du devenir d'un lotissement existant tel qu'il avait été arrêté lors de l'élaboration du PLU en 2006. Le site doit être reconfiguré sur le principe d'un « hameau nouveau » au sens de la loi Littoral.

Ce lotissement résidentiel voulu « haut de gamme », profitant de la proximité immédiate du quartier et du golf de Chantaco, a été viabilisé avec une armature viaire de qualité, intégrée dans la pente et associée à un traitement végétal.

Toutefois, en raison notamment de la bande d'étude pour le projet de LGV Bordeaux-Espagne, l'urbanisation du site a été retardée pendant plusieurs années et, à ce jour, un seul des 28 lots prévus a été bâti.

Le projet initial reposait sur un plan de conception urbaine fermé sur lui-même (voirie en impasse, négation de l'environnement du lac) et exclusivement pavillonnaire.

En raison de contraintes réglementaires (respect de la loi Littoral et des orientations du SCoT du Sud Pays Basque) et l'actualisation des risques (zone inondable), il ne peut pas être poursuivi. Il s'agit donc d'inventer une nouvelle forme de hameau en regard des spécificités environnementales et paysagères du site : une implantation et une densité bâtie dictées tant par l'environnement paysager que bâti sur une emprise nettement moins importante.

2. Les grands objectifs du projet

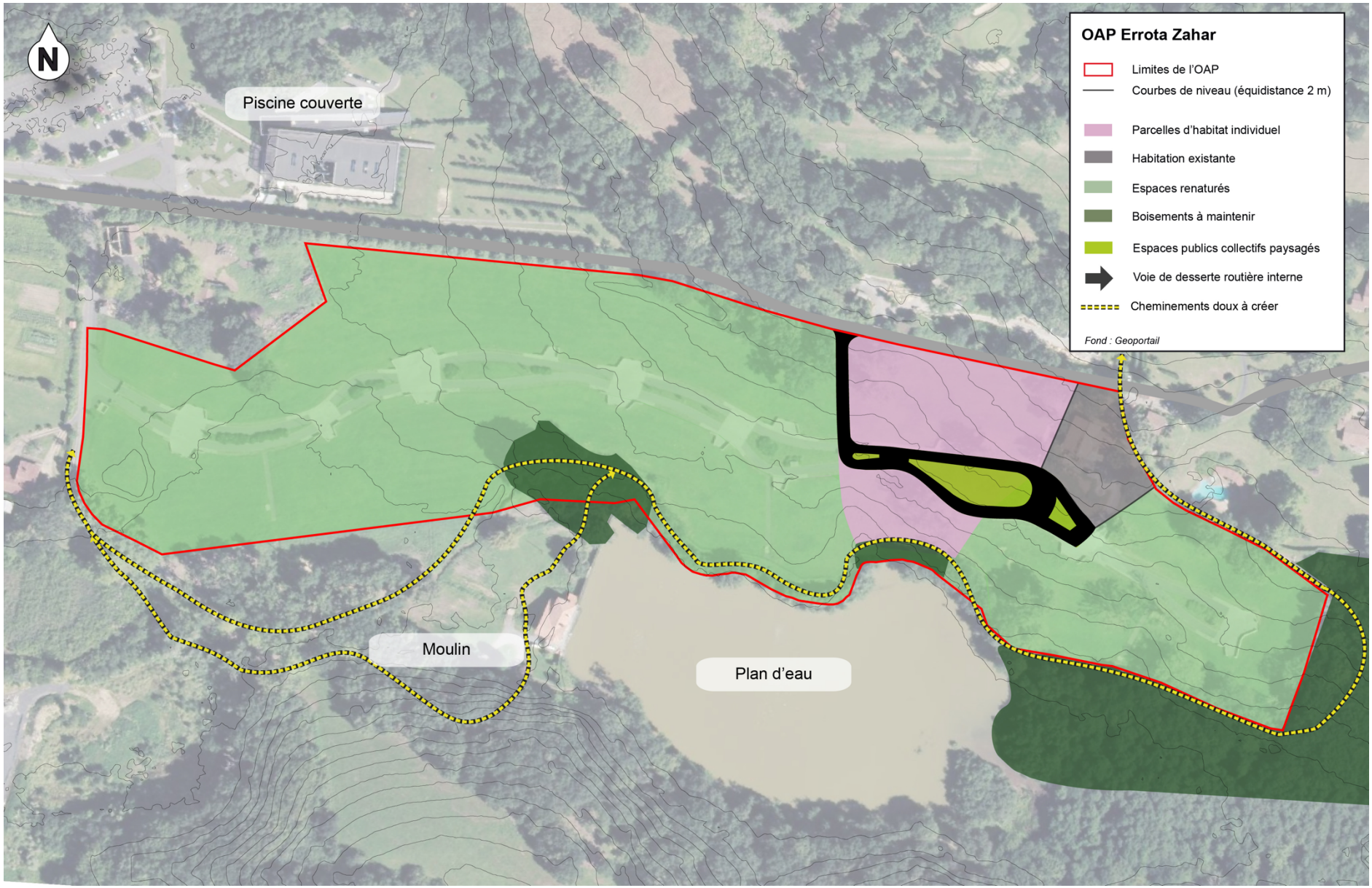
L'aménagement du site vise à le restructurer entièrement tout en conservant sa vocation résidentielle en retenant les principes de programme suivants :

- Concentrer le bâti dans la partie Est du site en prolongement du lotissement de Basabeltz, sur une superficie inférieure à 1 ha, dans une logique d'« habitat-parc », s'inspirant des traditions locales du

quartier de Chantaco, et réaliser un programme de renaturation et de dépollution de la partie Ouest et de l'extrémité Est.

- Respecter la trame de chemins préexistante : le chemin de Basabeltz devient la voie de desserte principale.
- Réutiliser les ouvrages existants utiles au projet (aménagement viaire et paysager, réseau) afin de limiter les déblais/remblais nouveaux, la gestion des déchets de déconstruction...
- S'inspirer des dispositions règlementaires de l'AVAP/SPR pour le secteur de Chantaco s'appliquant au lotissement mitoyen de Basabeltz (logique néo-basque balnéaire, préservation d'un équilibre entre espaces bâtis et espaces à caractère naturel).
- S'adosser aux paysages boisés tout en raccrochant le hameau à son contexte lacustre.
- Réinventer des espaces collectifs à l'échelle de l'opération pour permettre l'ouverture du site à tous (rives du lac). Le lac deviendra l'équipement public structurant de ce « hameau nouveau », par l'ouverture du site au public et la mise en valeur de ses berges par des sentiers pédestres, condition *sine qua non* à l'urbanisation du site.

.


N
Piscine couverte
Moulin
Plan d'eau
OAP Errota Zahar
Limites de l'OAP
Courbes de niveau (équidistance 2 m)
Parcelles d'habitat individuel
Habitation existante
Espaces renaturés
Boisements à maintenir
Espaces publics collectifs paysagés
Voie de desserte routière interne
Cheminements doux à créer
Fond : Geoportail

3. Les principes d'aménagement

Forme urbaine

Implantations

L'urbanisation projetée est cantonnée sur une emprise inférieure à 1 ha à l'Est du site

Elle devra respecter le principe des emprises constructibles dessinées sur le schéma et respecter les arbres existants.

Un soin particulier sera accordé à l'intégration du bâti dans le site en jouant sur la diversité de l'implantation des constructions sur leur terrain d'assiette, en visant à limiter l'imperméabilisation et garantir une logique de végétalisation.

Formes architecturales

Compte tenu de l'environnement paysager et bâti du site, la typologie bâtie préconisée est celle de la maison individuelle.

Une attention particulière sera accordée aux constructions, dans le caractère de l'ensemble et des typologies architecturales du quartier de Chantaco. Le bâti devra être soigné, compte-tenu de la valeur patrimoniale majeure du quartier.

La construction sera motivée par la recherche d'une performance énergétique et environnementale (recours aux énergies renouvelables, récupération des eaux de pluies, maximum de façades orientées et ouvertes au Sud, etc.).

Hauteur des constructions

La hauteur des constructions sera guidée par l'insertion dans le site et le principe d'« habitat-parc » : la hauteur maximale sera limitée à 2 niveaux (rez-de-chaussée + 1 étage).

Principes de densité

- La densité retenue vise à réduire l'assiette de l'opération. Néanmoins, cette densité doit être mesurée avec la nécessaire végétalisation des parcelles pour l'inscrire dans la trame boisée du contexte. Aussi, une surface à aménager en « surface végétalisée » devra être égale à au moins 40% de la superficie de chaque unité foncière.

- Dans la logique des hameaux au sens de la loi Littoral, le nombre de constructions ne doit pas dépasser une dizaine de constructions à usage d'habitation sur l'ensemble du site.

Mixité fonctionnelle et sociale

Compte tenu de la nature du projet et de sa localisation, aucune disposition spécifique n'est prise dans ce domaine.

Circulations, voirie et stationnement

Trame viaire

- Un nouvel aménagement de voirie, moins consommateur d'espaces, est proposé après déconstruction partielle ou totale de la voirie existante de l'ancien lotissement viabilisé.

- Le raccordement sera établi avec le chemin de Basabeltz.

- Leur aménagement visera à une « circulation apaisée » (vitesse limitée à 20 km/h) et à la mixité des usages.

Espaces publics / collectifs

La notion d'espace public collectif sera orientée vers une valorisation de l'espace de nature autour du lac qui devient l'équipement public structurant du site.

Elle pourra s'appuyer sur la création d'un espace collectif en belvédère entre le hameau et le lac et autour du moulin (terrasse avec vue sur le lac prolongée par un aménagement léger de type « deck » ou ponton) accompagné d'une mise en scène paysagère du parcours de l'eau (noues paysagères) et l'ouverture du site au public par des sentiers pédestres.

Stationnement

Le stationnement des habitants se fera sur la parcelle (garage ou à l'air libre).

Le stationnement sur voirie sera limité (places visiteurs...) et les dispositions physiques seront prises pour l'empêcher en dehors des emplacements désignés.

Liaisons douces

Le développement d'un réseau de cheminements doux est préconisé sur le site selon les principes de cheminement reportés sur le schéma.

Ces voies douces permettront la découverte par le public des rives du lac et du moulin et assureront la connexion pédestre avec le golf au Nord.

Insertion paysagère et environnementale, gestion des risques

Boisements et plantations

La végétation des espaces non bâtis sera protégée ou renouvelée dans un souci de valoriser les cortèges végétaux locaux. Il en sera de même pour les plantations nouvelles :

- Les boisements existants seront conservés.
- L'intégration du bâti s'accompagnera de plantations d'arbres de hautes tiges d'essences locales sur la parcelle.
- La renaturation de la partie Ouest et de l'extrémité Est du site passera par la création d'une limite boisée épaisse visant notamment à améliorer les connectivités écologiques entre le vallon et les franges boisées du coteau.

Gestion des risques

Les risques potentiels sont liés aux contraintes d'inondations et aux eaux pluviales :

- Pour échapper aux risques d'inondations affectant le Sud-Ouest du site, celui-ci retiré du périmètre constructible.
- Les eaux pluviales seront prioritairement infiltrées sur la parcelle en limitant les surfaces imperméabilisées. Des noues d'infiltration des eaux seront réalisées le long de la voie principale et une dépression naturelle sera valorisée pour mettre en scène l'épuration des eaux pluviales et créer un appel vers la rive du lac.

Programmation et traduction réglementaire

Programmation

Aucune disposition spécifique ne s'avère nécessaire.

Traduction réglementaire

- Les espaces voués à l'urbanisation (bâti, infrastructures et terrains attenants) sont classés par le PLU en « zone urbaine » constructible (zone 1AU) : de l'ordre de 0,95 hectares.
- La partie Ouest destinée à être renaturée est classée en « zone naturelle » (zone N) : de l'ordre de 6,5 hectares.

JALDAÏ IV

1. Le contexte et les enjeux

Le site

Superficie totale : 6,5 hectares

Le site des « Hauts de Jaldaï » est localisé en continuité directe de l'enveloppe urbaine, en continuité directe du « campus » Boardriders, siège social de cette entreprise en Europe depuis 1998. Sur une emprise de 11 hectares, pour 14 000 m^2 de surface de plancher, elle accueille 550 employés et est l'une des plus importantes entreprises de la ville.

Le site est riverain de la RD 855 (Route d'Ahetze) qui le longe sur sa limite Est.

Il se caractérise par la topographie assez affirmée et complexe du sommet d'une colline et de ses versants en arc de cercle relativement abrupts Nord, Ouest et Sud.

Enjeux physiques, naturels et paysagers

La topographie constitue une contrainte à prendre en compte : du point haut au Sud-Est (77 m NGF) rayonnent des versants vers le Nord, l'Ouest et le Sud, le point bas se localisant au Nord (38 m NGF). La maîtrise du ruissellement des eaux pluviales et la gestion des déblais/remblais seront des questions importantes.

Si la partie sommitale de la colline possède un intérêt écologique globalement limité, les versants boisés présentent un enjeu fort en raison, plus particulièrement, de la présence de deux zones humides au Nord-Est et au Sud et d'une station de Grémil prostré, espèce protégée au niveau national, à l'Ouest. On relève également la présence d'un habitat de « Lande thermo-atlantique » sur une partie du versant Ouest.

Les enjeux paysagers sont intimement liés à la topographie qui affirme l'importance visuelle du sommet de la colline offrant un large panorama vers l'océan au Nord-Ouest et la Rhune au Sud, cependant en partie masquée par les boisements. À mi-pente ces inter-visibilités disparaissent, pour se cantonner aux seuls espaces proches essentiellement agricoles.

Enjeux urbains

L'enjeu est ici de renforcer significativement le pôle d'activités à haute valeur ajoutée du « campus » Boardriders dans la continuité de la zone d'activité de Jaldaï pour faire de Saint-Jean-de-Luz le cœur névralgique de la filière glisse en Europe.

Dans sa mise en œuvre, l'articulation du projet avec l'urbanisation et la voirie existantes est une question importante au regard des exigences de la loi Littoral. Le principe de continuité urbaine prévaudra.

L'ensemble des réseaux primaires nécessaires à l'urbanisation (eau potable, assainissement collectif, électricité) devront être renforcés pour répondre aux besoins de l'opération.

2. Les grands objectifs du projet

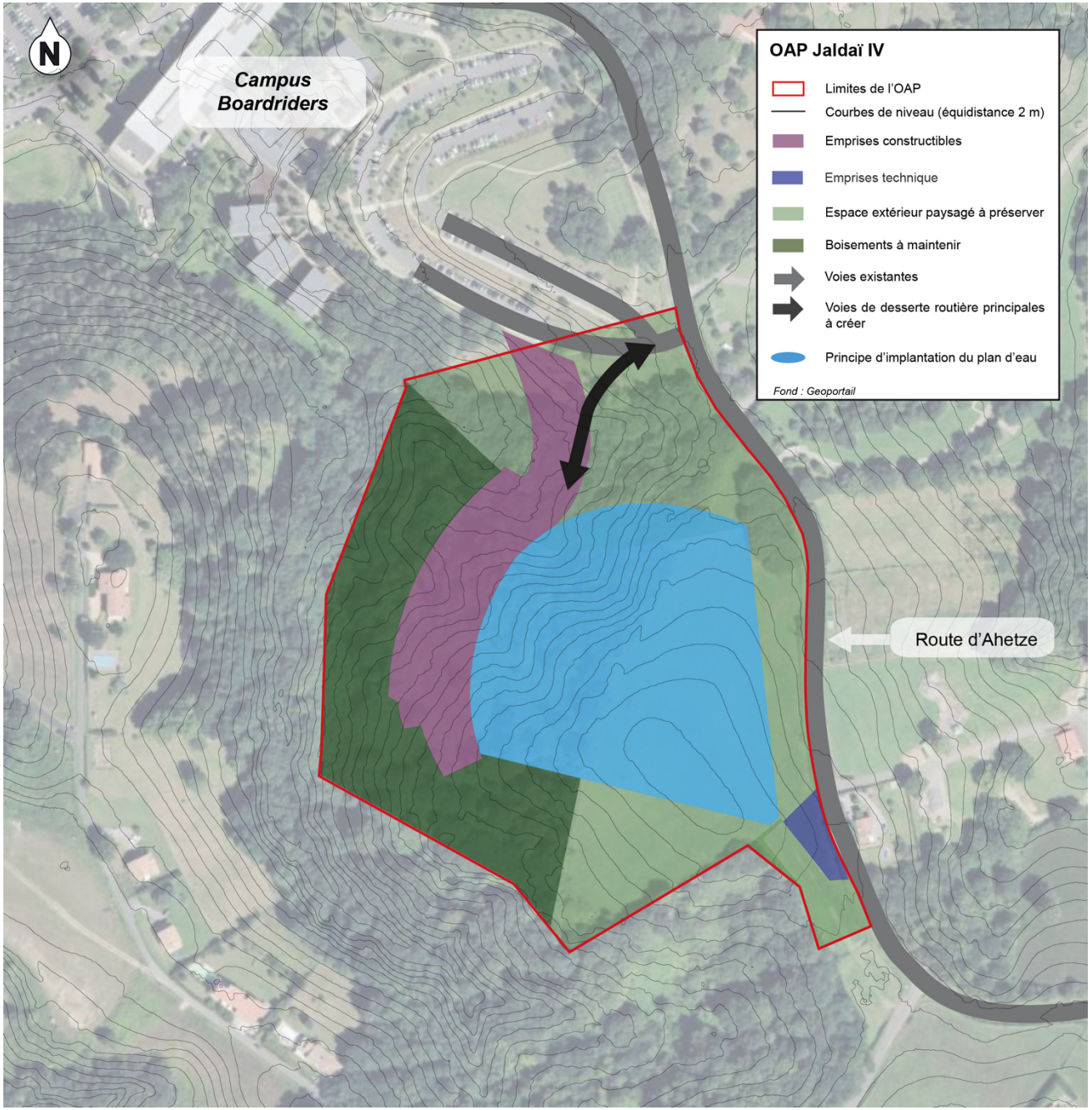
Ce projet d'extension urbaine vise à créer, autour d'un nouveau concept jouant la synergie entre activité de production et offre touristique, un centre de référence mondial pour la conception de nouveaux produits et services de la Filière Océan, Glisse et Sports aquatiques intégrant l'écosystème économique régional de la OCEAN TECH.

Il s'agira de créer un lieu unique, autour d'une piscine à vagues et d'activités autour de la glisse, comprenant commerces, bar et restauration, hébergements, parfaitement intégré à son environnement, en continuité avec le « campus » Boardriders :

- L'originalité du projet est de s'adresser à la fois à une clientèle touristique et de loisirs, à des sportifs professionnels et à des entreprises.
- L'ambition est de créer un centre de référence mondial pour la co-conception avec les usagers et la qualification à grande échelle de

nouvelles pratiques et/ou de produits et équipements sportifs innovants.

- Ce lieu sera dédié à l'accueil des surfeurs entrepreneurs du monde entier en résidence pour de l'exploration marché, des tests, de la co-création. La piscine à vagues sera le lieu idéal pour tester des produits dans un environnement complètement maitrisé.
- L'aménagement sera parfaitement intégré dans le relief et dans le site, avec un plan d'eau au niveau de la canopée, prolongé par des constructions en cascade allégeant les bâtiments.


N
Campus Boardriders
OAP Jaldaï IV
Limites de l'OAP
Courbes de niveau (équidistance 2 m)
Emprises constructibles
Emprises technique
Espace extérieur paysagé à préserver
Boisements à maintenir
Voies existantes
Voies de desserte routière principales à créer
Principe d'implantation du plan d'eau
Fond : Geoportail
Route d'Ahetze

3. Les principes d'aménagement

Forme urbaine

Composantes

Pour répondre aux objectifs définis plus haut, l'aménagement du site pourra associer des constructions aux destinations différentes :

- Un équipement sportif spécifique fondant la particularité du projet : une piscine à vagues formant un bassin de 155 m de long au maximum avec plusieurs espaces de pratique, du débutant au surfeur professionnel.
- Des constructions destinées au commerce d'une superficie de l'ordre de 1 500 m^2 : un espace de vente Boardriders intégrant l'approche « test produits » avec la piscine à vagues et des surfaces dédiées à des commerces évènementiels dans des domaines complémentaires comme le bien-être, l'image, l'art, la musique, la décoration, l'alimentation…
- Des constructions destinées à un espace de bar et restauration, avec terrasses donnant sur la piscine, une micro-brasserie et un potager.
- Un hébergement hôtelier et touristique : un hôtel 3 ou 4 étoiles de 75 à 100 chambres.
- Des bureaux et de espaces de séminaires / réunions / évènementiel.

Implantations

L'urbanisation projetée devra respecter le principe des emprises constructibles dessinées sur le schéma et les mouvements de terrain respecteront les grandes lignes du relief :

- Le travail en remblais/déblais nécessaire à l'implantation de la piscine à vagues en sommet de colline et des divers bâtiments à mi-pente devra respecter les formes générales du relief. Le point haut originel sera conservé et les différents niveaux de talus épouseront le relief initial du terrain.
- Les espaces bâtis et aménagés devront s'insérer dans le paysage général sans ruptures en respectant au mieux le couvert boisé existant et les zones de sensibilité naturelle répertoriées, en premier lieu les zones humides relevées au Nord-Est et au Sud.
- Les constructions feront l'objet d'un travail particulier d'insertion urbaine et architecturale pour permettre la meilleure intégration à la pente de chaque bâtiment. Les constructions implantées en partie haute conserveront une hauteur limitée.

Formes architecturales

On privilégiera la qualité architecturale pour produire une forme urbaine s'adaptant à un contexte paysager de grande valeur, essentiellement naturel.

Les nouvelles constructions pourront adopter une forme contemporaine. Leur construction sera motivée par la recherche d'une performance énergétique et environnementale (recours aux énergies renouvelables, récupération des eaux de pluies, choix des matériaux, végétalisation des toitures, maximum de façades orientées et ouvertes au Sud, etc.).

Hauteur des constructions

Une gradation de la hauteur des constructions sera opérée en fonction de leur localisation et des indications du schéma :

- Pour les constructions étagées sur les versants recomposés, les hauteurs maximales pourront varier entre 3 et 4 niveaux (rez-de-chaussée + 2 ou 3 étages).

- Pour les constructions implantées en partie haute autour du plan d'eau, la hauteur maximale hors tout sera limitée à 11 mètres.

Circulations, voirie et stationnement

Trame viaire et espaces collectifs

Le réseau viaire interne desservant l'ensemble des bâtiments sera raccordé à la voirie existante du « campus » Boardriders et mutualisera avec lui l'accès déjà existant sur le RD 855.

Aucun nouvel accès ne sera autorisé sur la RD 855.

Ce réseau visera à une « circulation apaisée » (vitesse limitée à 20 km/h) et à la mixité des usages. Son tracé s'emploiera à minimiser les impacts sur le milieu naturel.

Enfin, le réaménagement et le redimensionnement de la portion de RD 855 (ou route d'Ahetze) desservant ce site depuis la RD 810 est nécessaire.

Stationnement

Afin de respecter le site et minimiser les mouvements de terrain, l'offre de stationnement sera limitée sur le site et devra tenir compte du « foisonnement » possible avec celle existant sur le « campus » Boardriders.

On privilégiera les parkings intégrés aux bâtiments et les dispositions physiques seront prises pour empêcher le stationnement en dehors des emplacements désignés.

Liaisons douces

Le développement d'un réseau de cheminements doux est attendu à l'intérieur du site.

Insertion paysagère et environnementale, gestion des risques et des ressources naturelles

Boisements et plantations

La végétation des espaces non bâtis sera protégée ou renouvelée dans un souci de valoriser les cortèges végétaux locaux. Il en sera de même pour les plantations nouvelles :

- En pieds de versants, les boisements seront conservés et les interventions se cantonneront à un simple entretien sans intervention lourde.
- Des plantations de compensation seront réalisées sur les parties libres du site où cela sera possible.

Gestion des risques

Les risques potentiels sont liés aux eaux pluviales et aux mouvements de terrains :

- Les eaux pluviales seront prioritairement infiltrées sur site en limitant les surfaces imperméabilisées. Des noues d'infiltration des eaux et des bassins d'orage seront implantés aux endroits les plus appropriés en vue de permettre éventuellement la réutilisation des eaux collectées.
- Les terrassements nécessaires seront réalisés en s'employant à limiter les risques de mouvements de terrains.

Gestion des ressources naturelles

Les zones humides relevées au Nord-Est et au Sud devront être évitées au maximum et les éventuelles parties impactées devront faire l'objet de compensations selon la réglementation en vigueur.

En raison du volume d'eau nécessaire pour le bassin (de l'ordre de 25 000 m^3), la gestion de la ressource en eau devra faire l'objet d'une

attention particulière dans le respect de la loi sur l'eau. Il est préconisé de mettre en œuvre un système d'alimentation et de recyclage de l'eau le plus économe possible (récupération des eaux de pluie sur les toitures, sur le bassin…).

Programmation et traduction réglementaire

Programmation

Dans le respect de la loi Littoral, l'aménagement du site devra se faire en continuité urbaine avec le « campus » Boardriders.

Traduction réglementaire

Les espaces voués à l'urbanisation (bâti, infrastructures et terrains attenants) sont classés par le PLU en zone à urbaniser à vocation économique (1AUy).

Les pieds de versants boisés seront classés en zone naturelle N.