

Département des Pyrénées-Atlantiques

Ville d'Anglet

# PLAN GUIDE DU COEUR DE VILLE



Septembre 2015



<b>PRÉAMBULE</b>	<b>2</b>
<b>PARTIE 1 ANALYSE MORPHOLOGIQUE DU COEUR DE VILLE</b>	<b>5</b>
<b>PARTIE 2 LES ORIENTATIONS POUR LE COEUR DE VILLE</b>	<b>25</b>
<b>PARTIE 3 LES ORIENTATIONS POUR LES QUATRE SÉQUENCE DU COEUR DE VILLE</b>	<b>35</b>

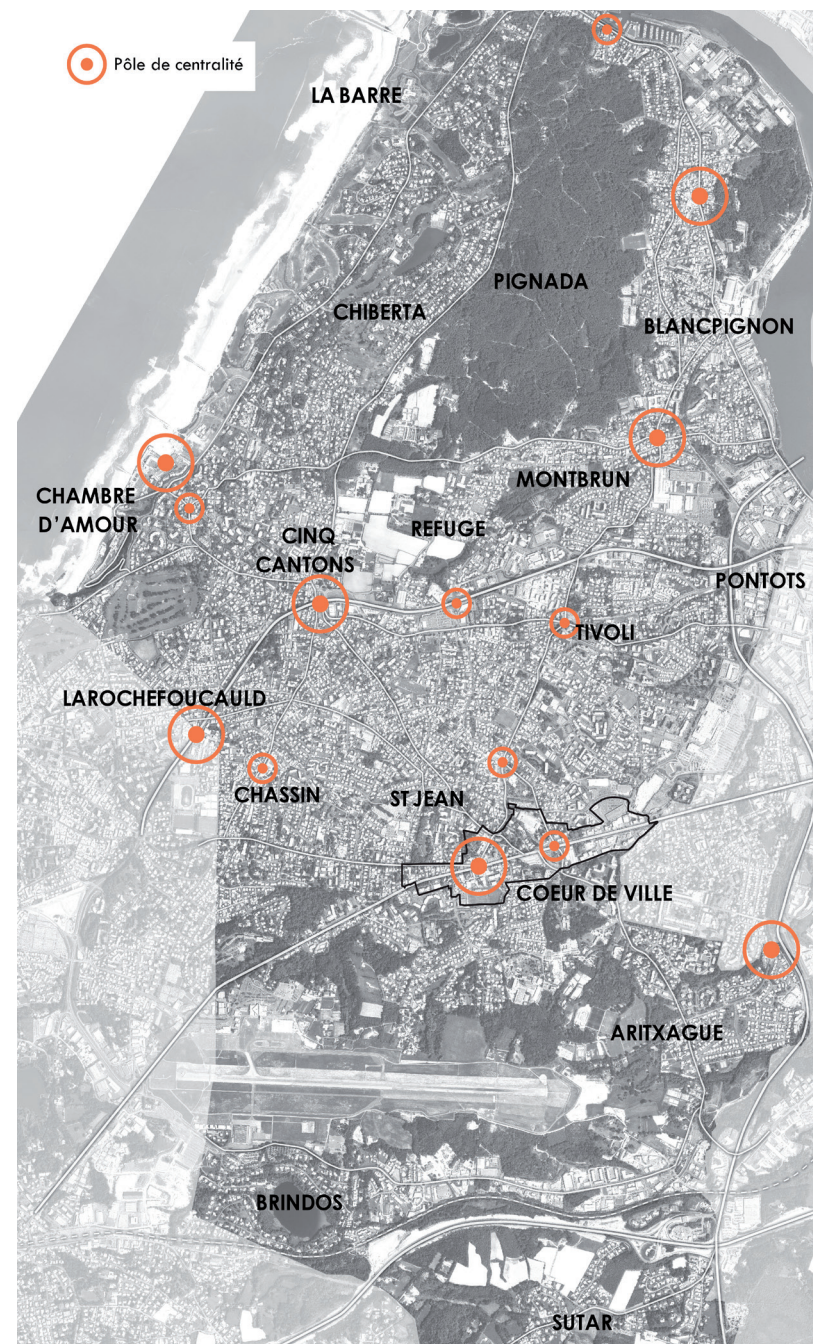
La commune d'Anglet est située au cœur de l'agglomération Côte Basque Adour, entre les deux grands pôles de Bayonne et Biarritz. Elle s'est développée tardivement autour de centralités multiples localisées au sein des différents quartiers de la ville.

La commune a souhaité mener une étude spécifique sur son cœur de ville. Ce secteur est localisé le long de la RD810 (avenue de Bayonne), entre le rond-point du Cadran et le carrefour Saint-Jean. Son périmètre inclut la place de la Mairie, la maison pour tous, le marché de Quintaou, le collège Endarra et les commerces bordant l'avenue de Bayonne. Ce secteur attractif est en pleine mutation, avec la réalisation de projets immobiliers d'envergure sous l'effet du PLU approuvé en 2013. Il regroupe une forte concentration d'équipements, de services commerciaux et de logements, et représente l'axe fort d'Anglet.

La RD810, ancienne route nationale, est l'axe structurant du cœur de ville. Ses fonctions sont amenées à être renforcées avec la mise en place prochaine d'un Transport en Commun en Site Propre (TCSP), qui permettra de recomposer les espaces publics du cœur de ville. Les dynamiques d'évolution sont donc fortes sur le cœur de ville d'Anglet.

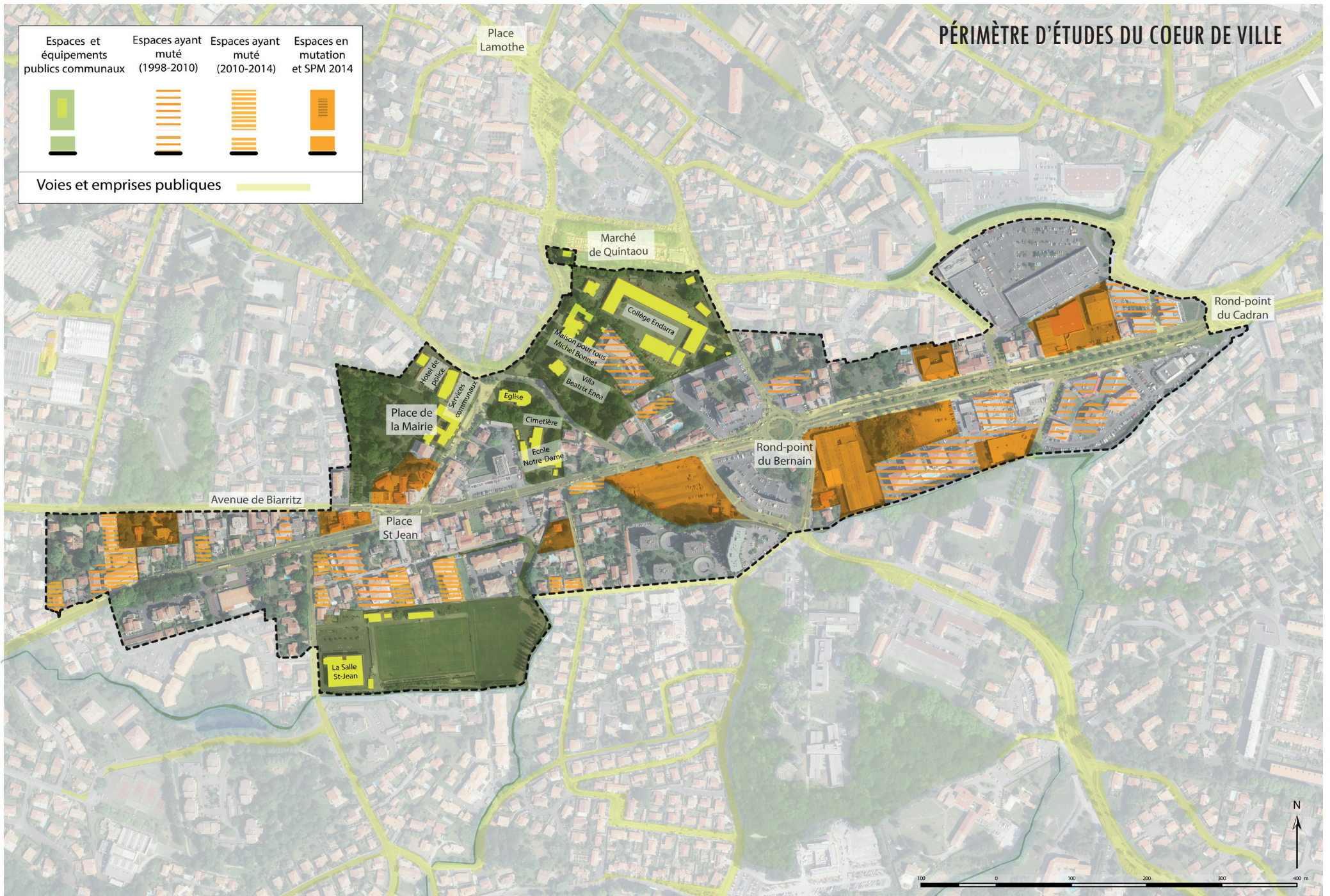
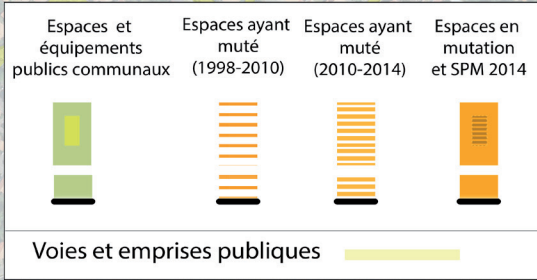
La présente étude traduit la volonté de la nouvelle municipalité de disposer d'une vision d'ensemble et prospective du devenir du cœur de ville, et d'établir des critères de qualité urbaine à respecter pour les futures opérations de construction. Afin d'orienter et d'accompagner le devenir des séquences qui le composent, le cœur de ville d'Anglet fait donc l'objet d'un Plan guide comportant :

- Une analyse morphologique des différents tissus urbains en présence, couplée à une approche fonctionnelle en terme de schéma viaire et plan de circulation;
- Un schéma directeur présentant les principes et orientations à mettre en oeuvre sur le cœur de ville et décliner dans la modification n°1 du PLU.



Pôles de centralité de la commune d'Anglet

# PÉRIMÈTRE D'ÉTUDES DU COEUR DE VILLE







**PARTIE 1**

**ANALYSE MORPHOLOGIQUE DU COEUR DE VILLE**





## L'AVENUE DE BAYONNE : AXE HISTORIQUE DE LA VILLE D'ANGLET

L'avenue de Bayonne permet de relier les villes de Biarritz et de Bayonne. Ces deux communes ont historiquement connu un développement urbain soutenu et continu, alors que la ville d'Anglet a longtemps conservé un caractère rural.

La carte d'Etat Major de 1850 révèle une urbanisation lâche et dispersée sur l'ensemble de la commune d'Anglet, et en particulier autour de la RD810. Les axes viaires principaux qui structurent la ville d'Anglet en 1850 sont encore présents aujourd'hui. En outre, plusieurs axes historiques, comme l'allée de l'Avenir et la rue Amédée Dufourg, organisent déjà les tissus autour de l'avenue de Bayonne.

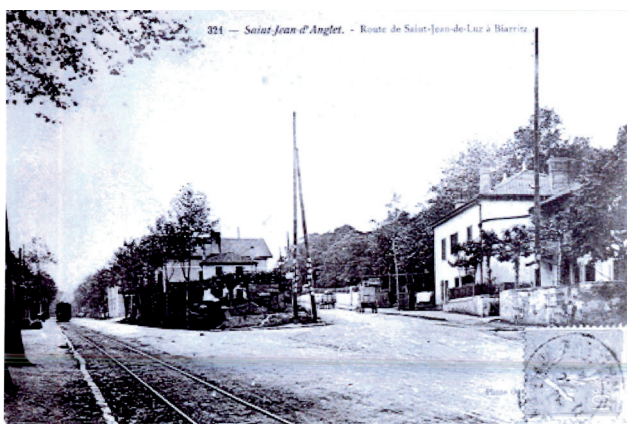
La carte d'Etat Major témoigne également de l'importance de l'eau sur le périmètre d'études, avec la présence de nombreux cours d'eau et zones humides. Ces éléments sont encore marquants aujourd'hui dans le paysage du coeur de ville d'Anglet, tel le ruisseau du Mauléon.



Carte d'Etat Major de la commune d'Anglet - 1850

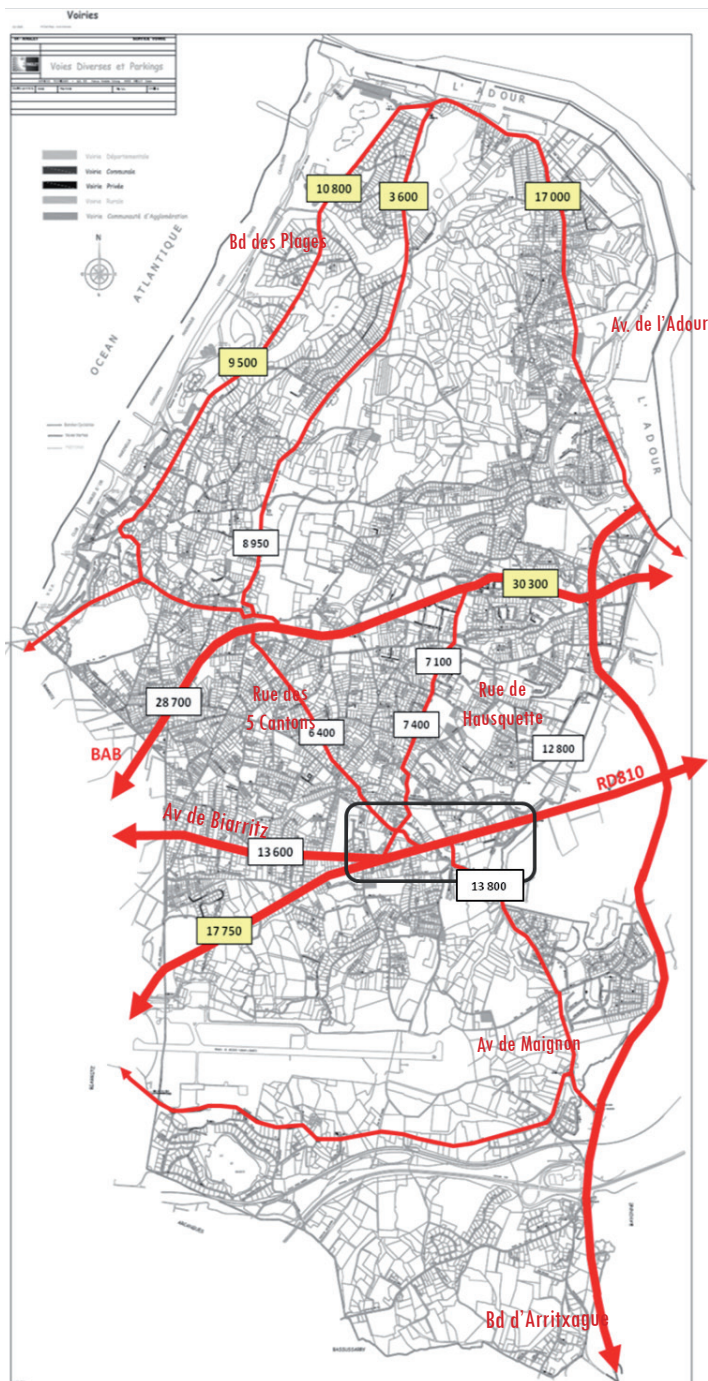
Depuis quelques années, le coeur de ville d'Anglet est soumis à un développement urbain intense. L'approbation du PLU en 2013 est venu encore renforcer la dynamique de construction sur le coeur de ville, notamment en lien avec la présence de nombreuses disponibilités foncières.

L'avenue de Bayonne reste, malgré la recherche d'un profil urbain, fortement marqué par la fonction routière de l'axe. L'arrivée du futur TCSP de l'agglomération représente une opportunité de mettre en adéquation le traitement de la RD810 avec l'affirmation du caractère urbain des terrains qui la bordent.



La RN 10 à Saint Jean au XX siècle

## UNE PRESENCE FORTE DE L'AUTOMOBILE...



La commune d'Anglet est un point de convergence et de passage des différentes mobilités urbaines. Sa position littorale lui confère également une attractivité importante tout au long de l'année. De nombreux usagers transitent donc par ce territoire «à la croisée de nombreux chemins».

L'analyse des principales voies de desserte du territoire fait apparaître quatre axes structurants :

- La **RD810**, ex RN10, axe historique de desserte de l'agglomération et plus largement de la côte basque, qui enregistre des niveaux de trafic situés entre 17 000 (avenue d'Espagne, côté Biarritz) et 35 000 véhicules/jour deux sens confondus (avenue Maréchal Soult, côté Bayonne),
- Le **Boulevard du BAB**, anciennement voie ferroviaire, où se concentre également des niveaux de trafic importants, entre 28 000 et 31 000 véhicules/jour deux sens confondus,
- **L'avenue de Biarritz**, dont les niveaux de trafic sont d'environ 14 000 véhicules/jour deux sens confondus,
- Le **boulevard d'Arrixague**, RD932, permettant de desservir la commune via l'échangeur autoroutier de Bayonne sud (N°5).

En plus de ces axes structurants, se caractérisent des voies inter quartiers dont les niveaux de trafic diffèrent selon les destinations et le contexte environnant :

- **L'avenue de l'Adour**, considérée comme l'accès principal aux plages depuis Bayonne, avec des trafics de 17 000 véhicules/jour deux sens confondus,
- Le boulevard des plages, dont les niveaux de trafic sont d'environ 11 000 véhicules/jour deux sens confondus,
- **L'avenue Jean Léon Laporte**, voie interquartier et de desserte des zones commerciales de l'agglomération, dont les niveaux de trafic sont d'environ 13 000 véhicules/jour deux sens confondus,
- **L'avenue de Maignon**, voie interquartier raccordée à la RD932 et indirectement à l'échangeur autoroutier de Bayonne sud, enregistre des trafics de quasi 14 000 véhicules/jour deux sens confondus au débouché de la RD810.
- La **rue des 5 Cantons**, reliant le BAB et la RD810, enregistre des niveaux de trafic d'environ 6 500 véhicules/jour deux sens confondus,
- La **rue de Hausquette** enregistre des niveaux de trafic entre 7 000 et 7 500 véhicules/jour deux sens confondus.

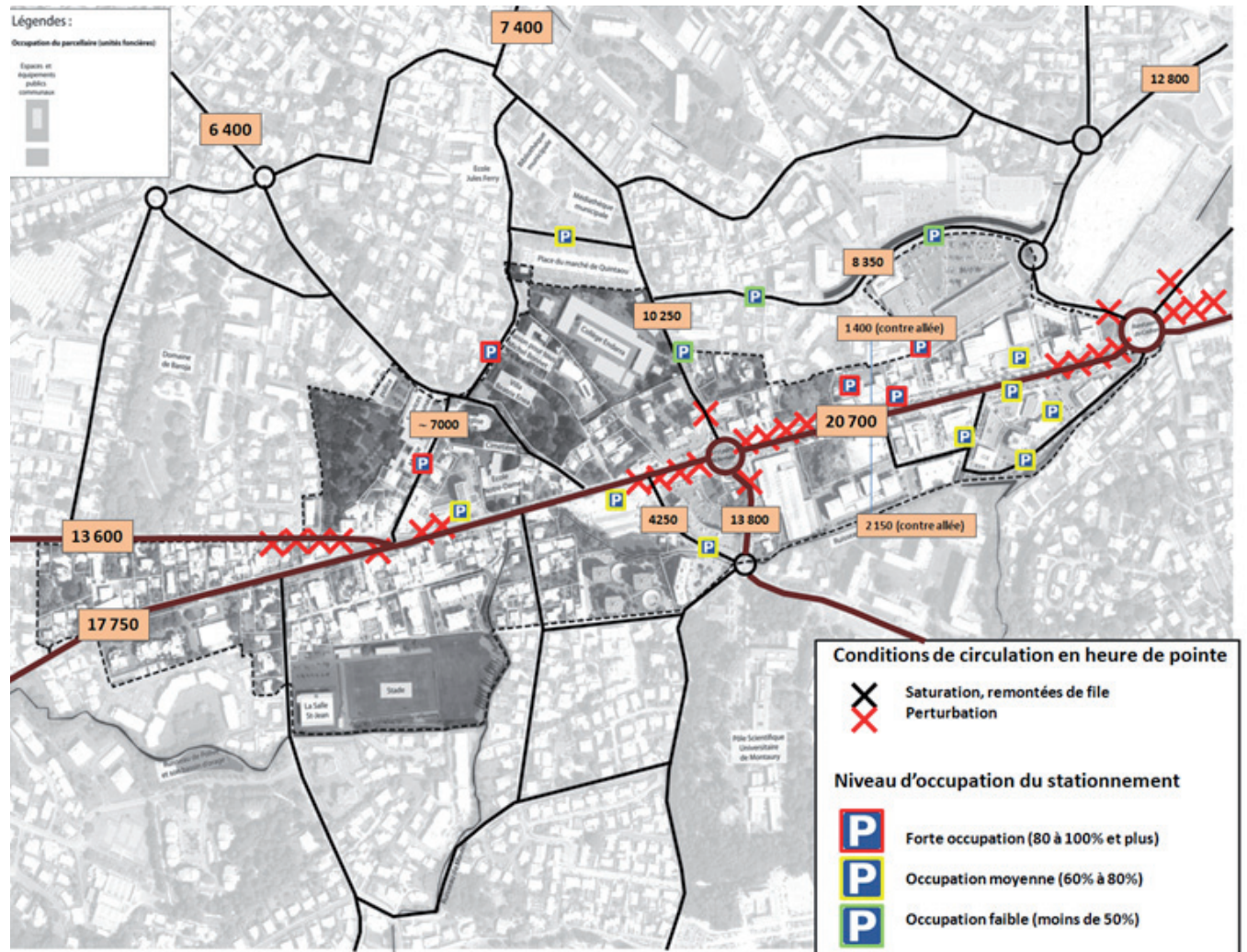
Le cœur de ville d'Anglet, traversé par l'axe national historique de desserte de la côte basque (RD810) et lieu de convergence de nombreux axes routiers (avenue de Biarritz, rue des 5 Cantons), concentre ainsi une multitude de flux : qu'ils soient en transit (traversée de la commune), en échanges (internes à la commune) ou de proximité (d'un secteur à l'autre du cœur de ville).

De par les caractéristiques du territoire (76% des usagers utilisent la voiture, pour 3,5 déplacements en moyenne par jour) et la localisation du cœur de ville, la présence des voitures y est prédominante, tant en circulation qu'en stationnement.

Le quartier, traversé par l'axe RD810, enregistre des niveaux de trafic très importants (entre 15000 et 25000 véhicules/jour sur le site). En outre, différentes rues convergent vers l'axe avec des niveaux de trafic élevés: avenue de Maignon (13800 véhicules/jour), avenue Eugène Bernain (10250 véhicules/jour), avenue de Biarritz (13600 véhicules/jour). Les points d'intersection (Bernain, Cadran, St Jean) sont donc assez perturbés en heure de pointe du matin et du soir, qui plus est en saison estivale.

Les caractéristiques encore routières de certaines sections de la RD810 (notamment entre le carrefour St Jean et le rond point de Bernain) s'accommodent donc mal avec une circulation typique d'un cœur de ville attractif. La voie semble s'imposer face aux abords traversés qui manquent « d'urbanité» (terrains délaissés, trottoirs étroits, aires de stationnement coupant les cheminements, etc.). La section située entre les rond points de Bernain et du Cadran est bien valorisée malgré le fort trafic : voie à niveau, traversées piétonnes sécurisées avec boutons poussoirs, contre-allées, façades tournées vers la voie de circulation, etc. Le traitement urbain de la voie est clairement affiché, qui plus est avec la mise en place d'une voie réservée pour les bus.

Les différents lieux de stationnement sur le site sont globalement assez occupés pendant la journée, mais des disponibilités demeurent. Une expertise, réalisée en jour de semaine classique (octobre 2014) a permis de mettre en évidence 200 places disponibles sur l'espace public, réparties sur différents secteur du cœur de ville. Cette analyse a été réalisée sans compter les disponibilités du centre commercial au droit du rond point du Cadran et du terrain Bovero où 80 véhicules en moyenne stationnent pendant la journée.



## ... MAIS DU POTENTIEL POUR LES AUTRES MODES DE TRANSPORT



La commune est dotée d'un bon maillage de transport en commun autour des différents quartiers de la ville et des axes structurants RD810 et BAB. Le cœur de ville est l'un des quartier les mieux dotés de la commune, avec 6 lignes de desserte : 2 lignes toutes les 10/20mn en semaine, et 4 lignes toutes les 20/30mn.

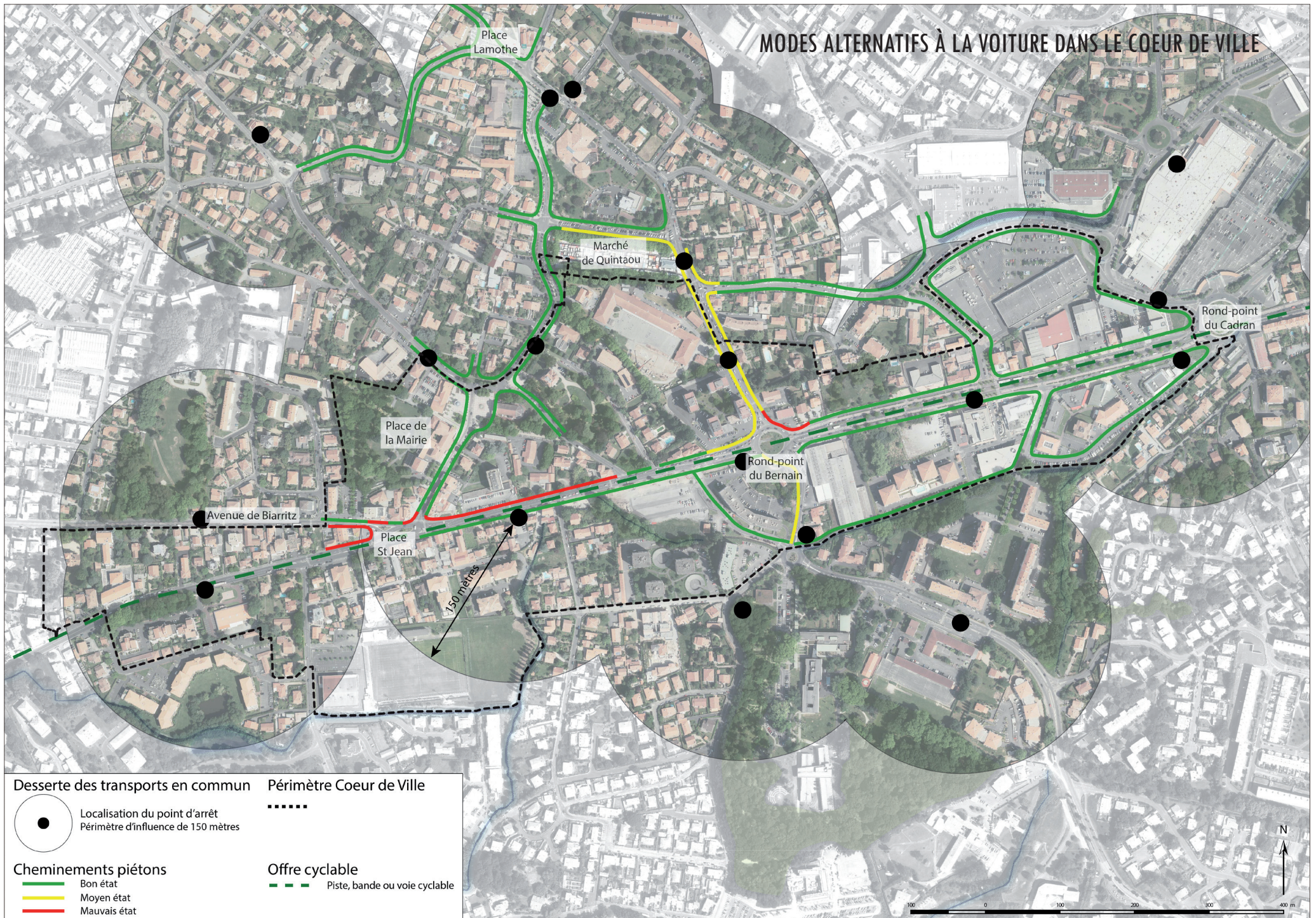
La RD810 a par ailleurs été aménagée avec des voies réservées à la circulation des bus, hormis sur la section entre le rond point de Bernain et la Place St Jean. Les nombreux points d'arrêt de transport en commun assurent une bonne couverture pour les usagers du site. Aucun secteur du cœur de ville n'est situé à plus de 150 m d'un point d'arrêt.

Les cheminements piétons et personnes à mobilité réduite (PMR) sont globalement satisfaisants au sens de la Loi Handicap (N.B: l'expertise réalisée n'est cependant pas à considérer comme un PAVE). Il demeure cependant des axes très peu accessibles, notamment l'axe « Bernain-Maignon » en incluant la traversée de la RD810 ou la présence d'un giratoire qui ne facilite pas les traversées piétonnes. Les abords de la place St Jean sont également peu aménagés et ne permettent pas aux piétons de se déplacer en sécurité.

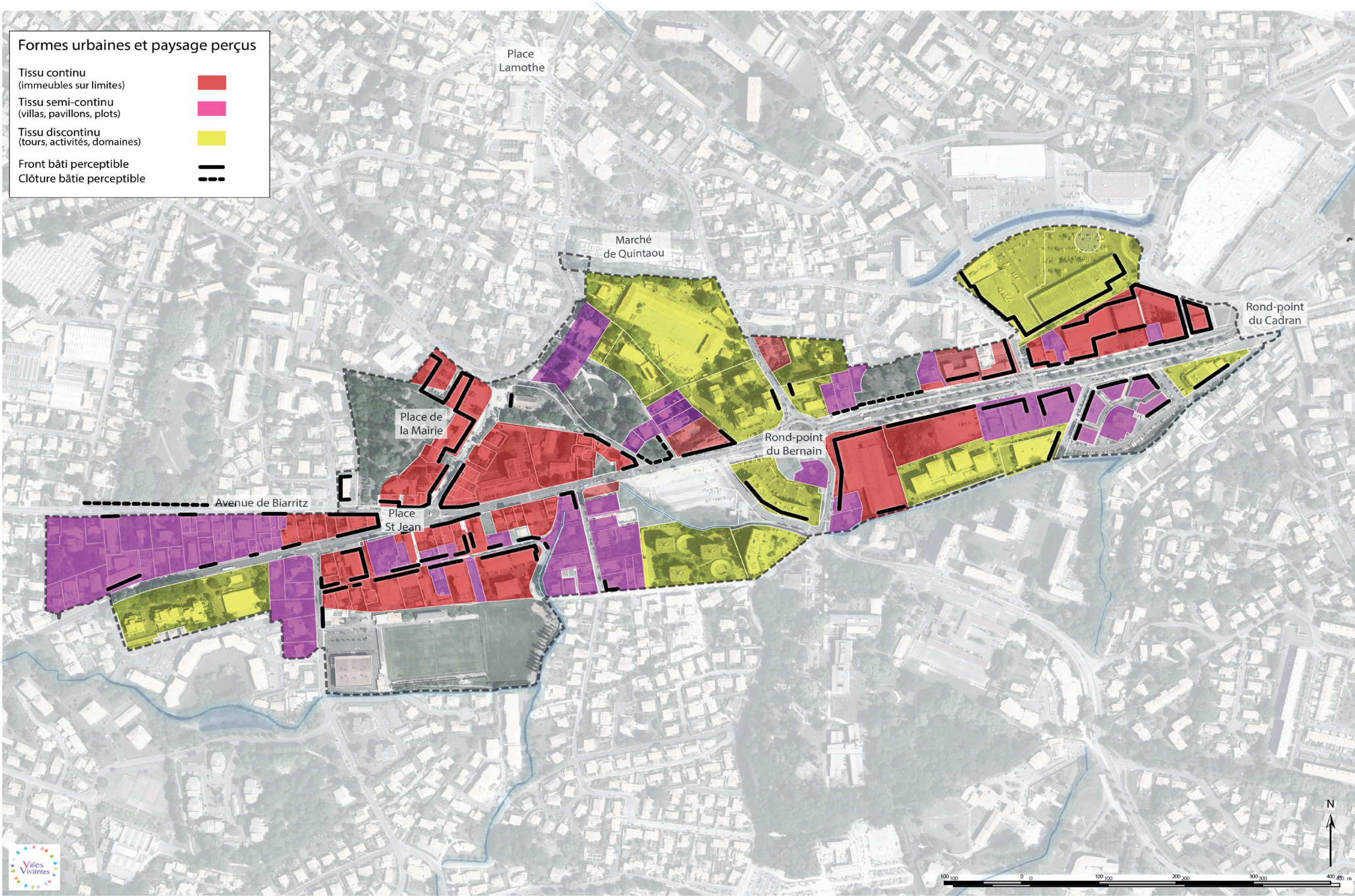


Avenue de Bayonne depuis le rond-point de Bernain

# MODES ALTERNATIFS À LA VOITURE DANS LE COEUR DE VILLE



<p><b>Desserte des transports en commun</b></p> <p>● Localisation du point d'arrêt ○ Périmètre d'influence de 150 mètres</p>	<p><b>Périmètre Coeur de Ville</b></p> <p>-----</p>
<p><b>Cheminements piétons</b></p> <p>— Bon état — Moyen état — Mauvais état</p>	<p><b>Offre cyclable</b></p> <p>— Piste, bande ou voie cyclable</p>



**Formes urbaines et paysage perçus**

Tissu continu (immeubles sur limites)	■
Tissu semi-continu (villas, pavillons, plots)	■
Tissu discontinu (tours, activités, domaines)	■
Front bâti perceptible	—
Clôture bâtie perceptible	- - -

## LA DIVERSITÉ DES FORMES URBAINES

La structuration lente et au coup par coup du coeur de ville d'Anglet a produit des formes urbaines et architecturales relativement variées.

Le tissu le plus ancien se caractérise par des formes urbaines continues, représentées par des implantations mitoyennes le plus souvent à l'alignement des voies. Au vu de l'histoire récente de ce secteur, le tissu ancien n'est présent que très ponctuellement sur le territoire d'étude. Il participe toutefois à la création de repères visuels dans le paysage, ainsi qu'à la traduction de traces de l'histoire et de la culture angloise. Constitué d'un bâti assez bas, de toitures à quatre pans et d'un parcellaire en lanière à l'origine d'un rythme court des façades, le tissu urbain continu constitue un espace à l'échelle du piéton.

Un deuxième modèle de forme urbaine est constitué par le tissu bâti édifié durant le siècle dernier. Ce tissu semi-continu reprend pour partie les modes d'implantation traditionnels du tissu continu, et comprend aussi des tissus bâtis ayant déjà fait l'objet de modifications telles que des extensions ou des surélévations. Ce modèle englobe des constructions basses et anciennes, mais également des villas ou des immeubles plus récents. Les toitures, les façades ou encore l'architecture même du bâti y sont assez diversifiées.

Enfin, le coeur de ville recouvre des tissus bâtis discontinus. Ce troisième modèle se caractérise par une implantation des constructions au milieu de leur parcelle et en retrait de la voirie. Ce tissu regroupe à la fois des immeubles de logements collectifs, des habitations pavillonnaires ou encore des équipements publics. L'architecture fonctionnelle des années 1970 se caractérise par des parcelles végétalisées mais fortement impactées par l'usage de la voiture. La perte de rapport à la rue et l'allongement des distances de la ville en sont l'expression. La part réduite du tissu bâti ancien ainsi que la juxtaposition de tissus hétérogènes autour de l'avenue de Bayonne produit une image confuse du coeur de ville, rendant délicate la perception de ses limites et de ses traces historiques.

Tissu continu

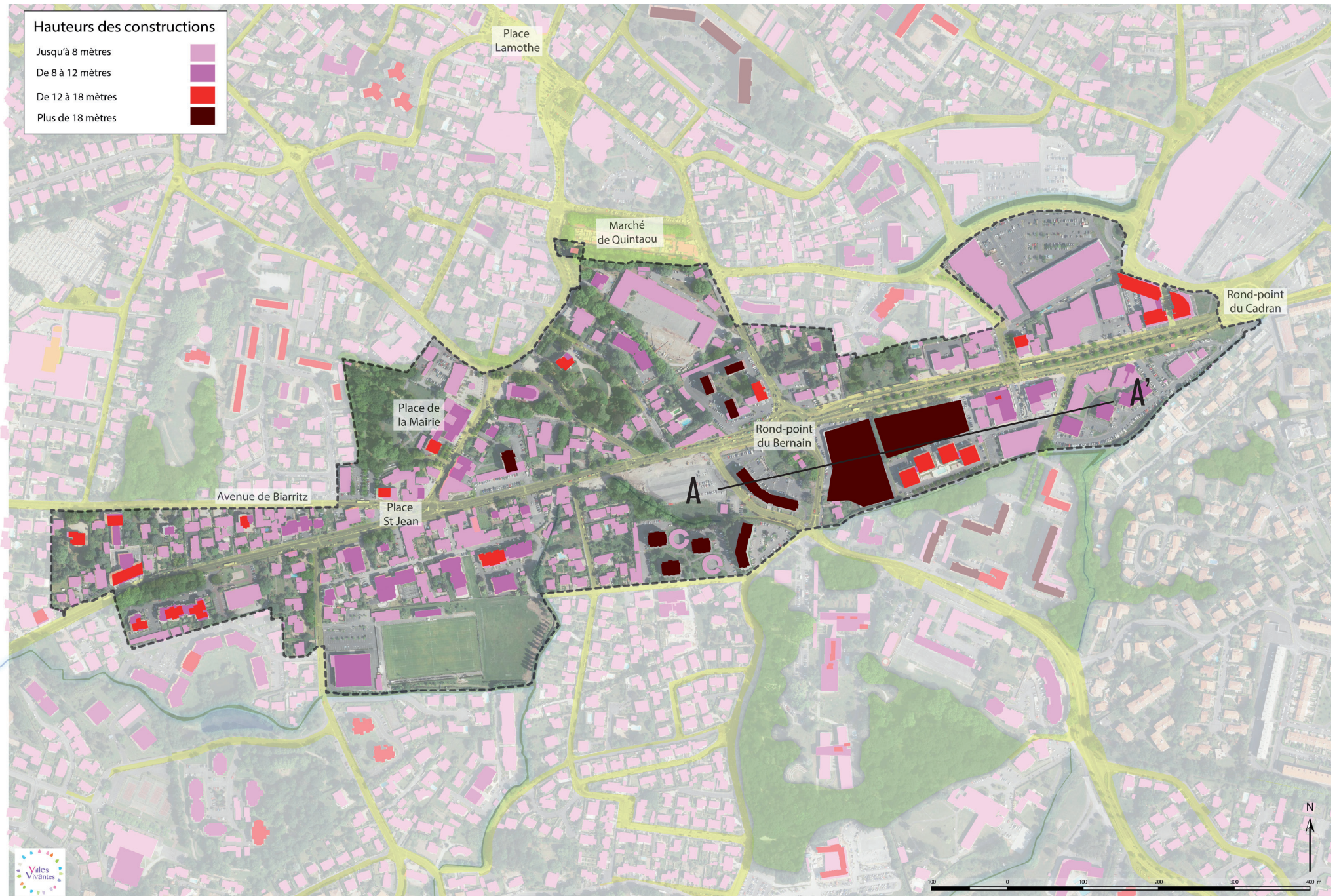


Tissu semi continu



Tissu discontinu







## DES HAUTEURS CONTRASTÉES



Coupe le long de la RD810



Logements collectifs en R+6



Logements collectifs en R+9



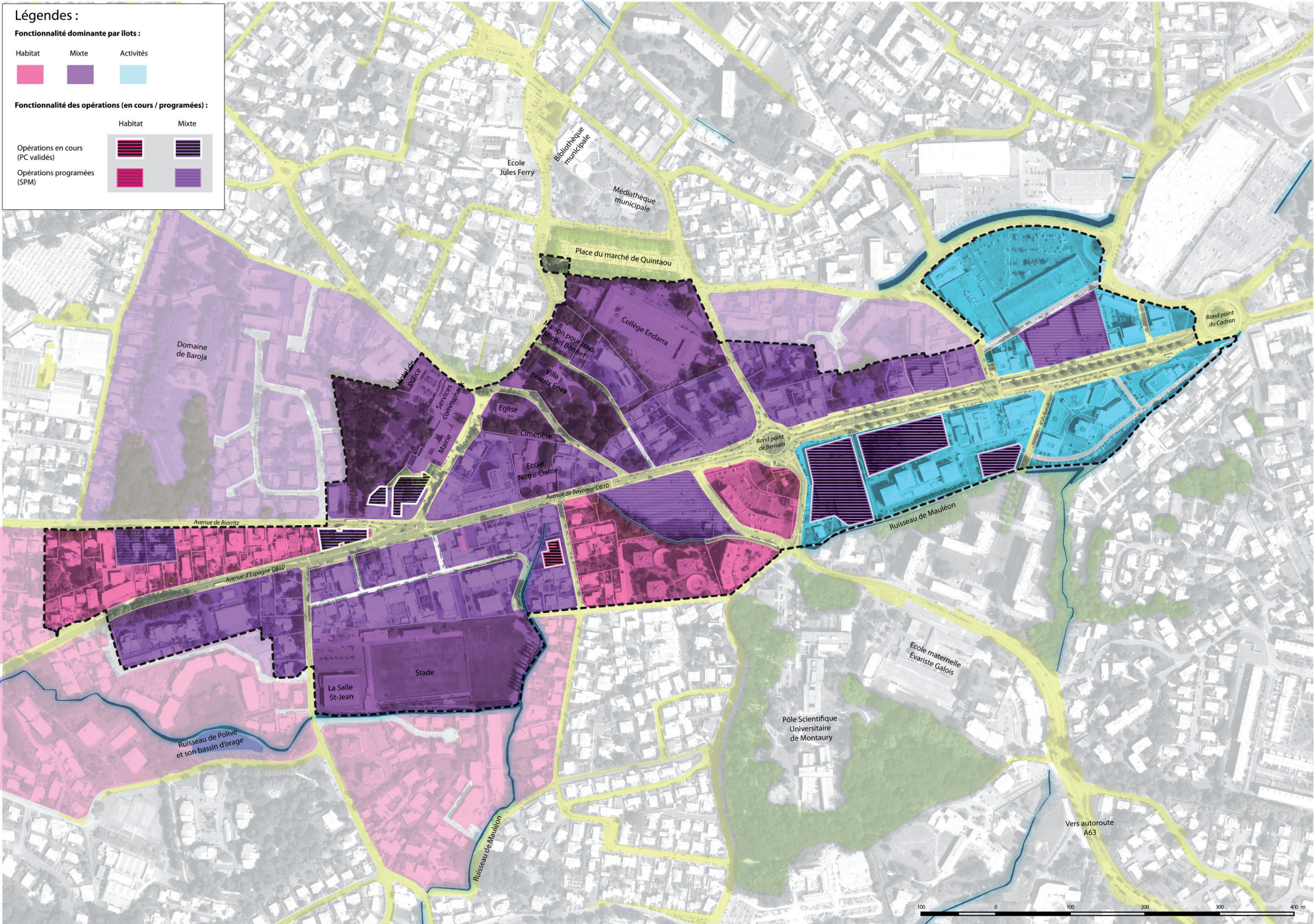
Equipements et commerces en R+1

L'analyse des formes urbaines du coeur de ville permet également de soulever le caractère contrasté des hauteurs des constructions existantes ou en construction sur le périmètre d'études. En effet, des constructions basses (R+1) à caractère ancien côtoient des immeubles de grandes hauteurs (R+9) accueillant des logements collectifs.

Le plan local d'urbanisme approuvé le 14 juin 2013 a fortement impacté le paysage du coeur de ville. Limitées à 3 étages (R+2) au sein du précédent PLU de 2004, les hauteurs maximales des constructions sur le coeur de ville ont été déreglementées. Ainsi, le règlement de 2013 ne fixe pas de hauteur maximale en UA1 et la limite en UA2 à 7 étages (R+6) maximum.

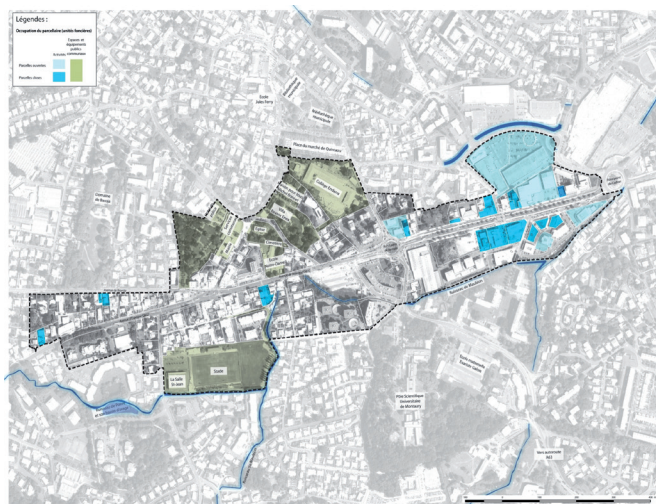
Si la hauteur des constructions est généralement perçue comme une expression de la densité, plusieurs bâtiments réalisés sous le régime du PLU de 2013 sont aujourd'hui jugés hors d'échelle.

La déreglementation des hauteurs apparait aujourd'hui excessive au regard du gabarit des tissus bâtis existants, de l'aspect «massif» des façades produites sur rue, et des qualités urbaines recherchées au sein du coeur de ville. De même, elles ne favorisent pas la constitution de séquences lisibles.

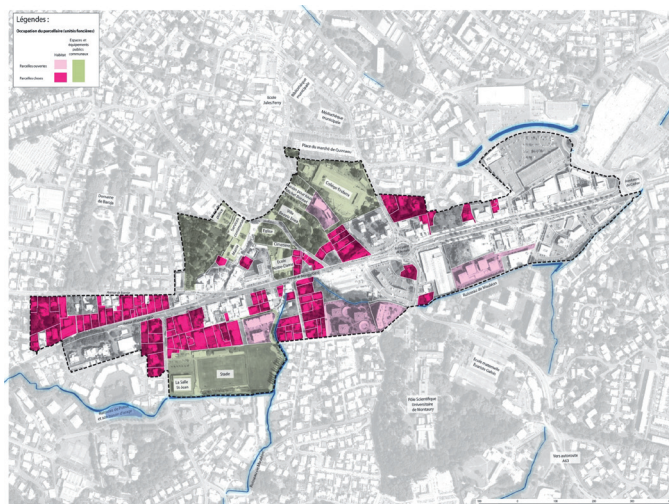


## DES FONCTIONS MARQUÉES DU COEUR DE VILLE

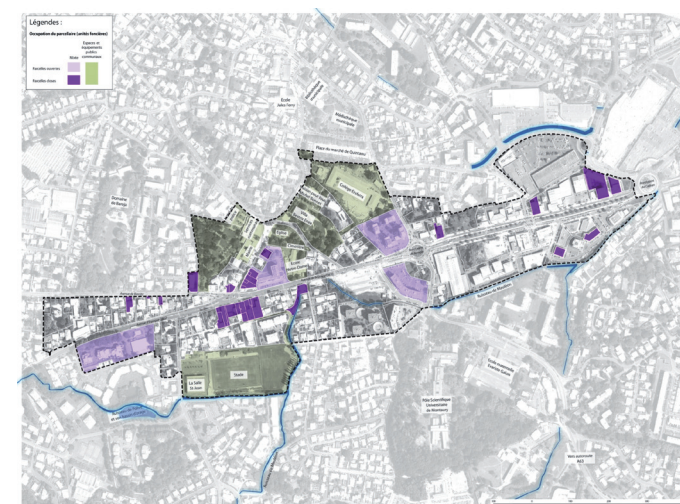
Le coeur de ville est aujourd'hui marqué par l'existence de séquences plutôt spécialisées (habitat, activités, équipements) qui, avec les mutations en cours du tissu bâti, tendent à se diversifier en superposant différentes fonctions (rez-de-chaussées occupés par des activités et logements à l'étage).



La partie Est du coeur de ville est occupée majoritairement par des activités, telles que de grandes enseignes de restauration et des boutiques de prêt-à-porter.








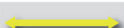
La partie Ouest du coeur de ville est plutôt occupée par de l'habitat.

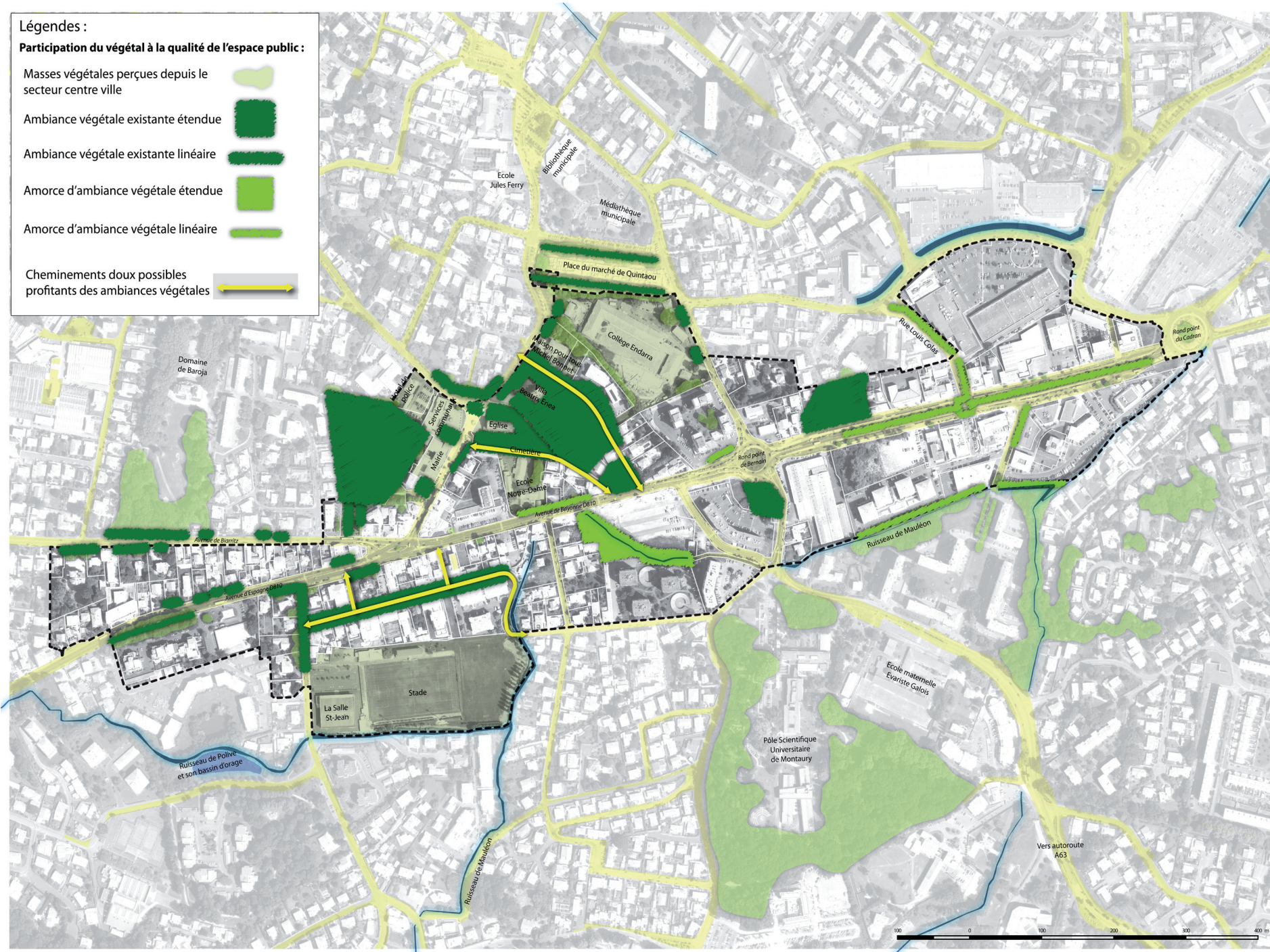


La partie centrale du coeur de ville regroupe plusieurs constructions à vocation mixte (habitat/activités). Les constructions récentes viennent conforter la mixité fonctionnelle de cette séquence du coeur de ville.

Légendes :

Participation du végétal à la qualité de l'espace public :

- Masses végétales perçues depuis le secteur centre ville 
- Ambiance végétale existante étendue 
- Ambiance végétale existante linéaire 
- Amorce d'ambiance végétale étendue 
- Amorce d'ambiance végétale linéaire 
- Chemins doux possibles profitant des ambiances végétales 



## LES MOTIFS DU PAYSAGE VÉGÉTAL

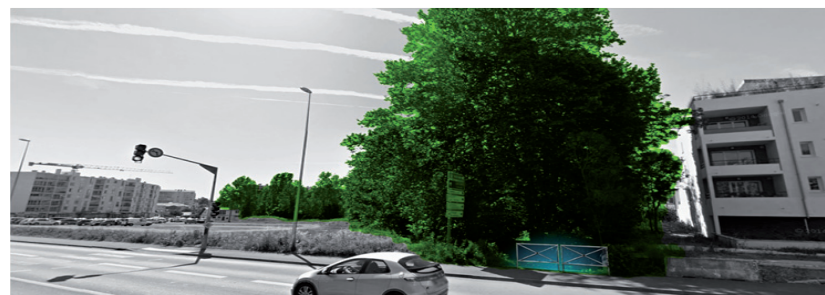
Le coeur de ville prend place dans un relief de vallon, aujourd'hui peu mis en évidence par les divers aménagements. La perception du vallon est extrêmement délicate : la colonne vertébrale du site, à savoir le ruisseau de Mauléon, reste quasiment invisible, et seuls les coteaux perceptibles entre les volumes bâtis au Sud et au Nord de la RD 810 permettent de comprendre le contexte de ce paysage façonné par l'eau. Les coteaux se signalent notamment par les masses végétales formant un ensemble bien visible en arrière-plan du coeur de ville.

Malgré une ambiance très marquée par l'ambiance routière de la RD810, le coeur de ville dispose d'amorces végétales intéressantes pouvant servir d'appui à la reconquête d'un espace accueillant et attractif.

Le long de la RD810, la présence du végétal est hétérogène et demande à être renforcée. A l'inverse, certains alignements apportent une réelle plus-value au paysage urbain et créent des ambiances diversifiées : alignement de chênes des marais en alignement central sur la RD810 entre le rond-point de Bernain et le rond-point du cadran ; alignements de tulipier de Virginie, de platanes et de pins rue Louis Colas et allée du Cadran ; magnolias à grandes fleurs au croisement de la RD 810 et de la rue Louis Colas, etc.



Le végétal en arrière-plan : un marqueur qui permet de lire la présence des coteaux du vallon du ruisseau de Mauléon où s'inscrit le coeur de ville



Seul point de visibilité du ruisseau du Mauléon : la ripisylve bordant le site «Bovero » et le passage du ruisseau sous la RD810.



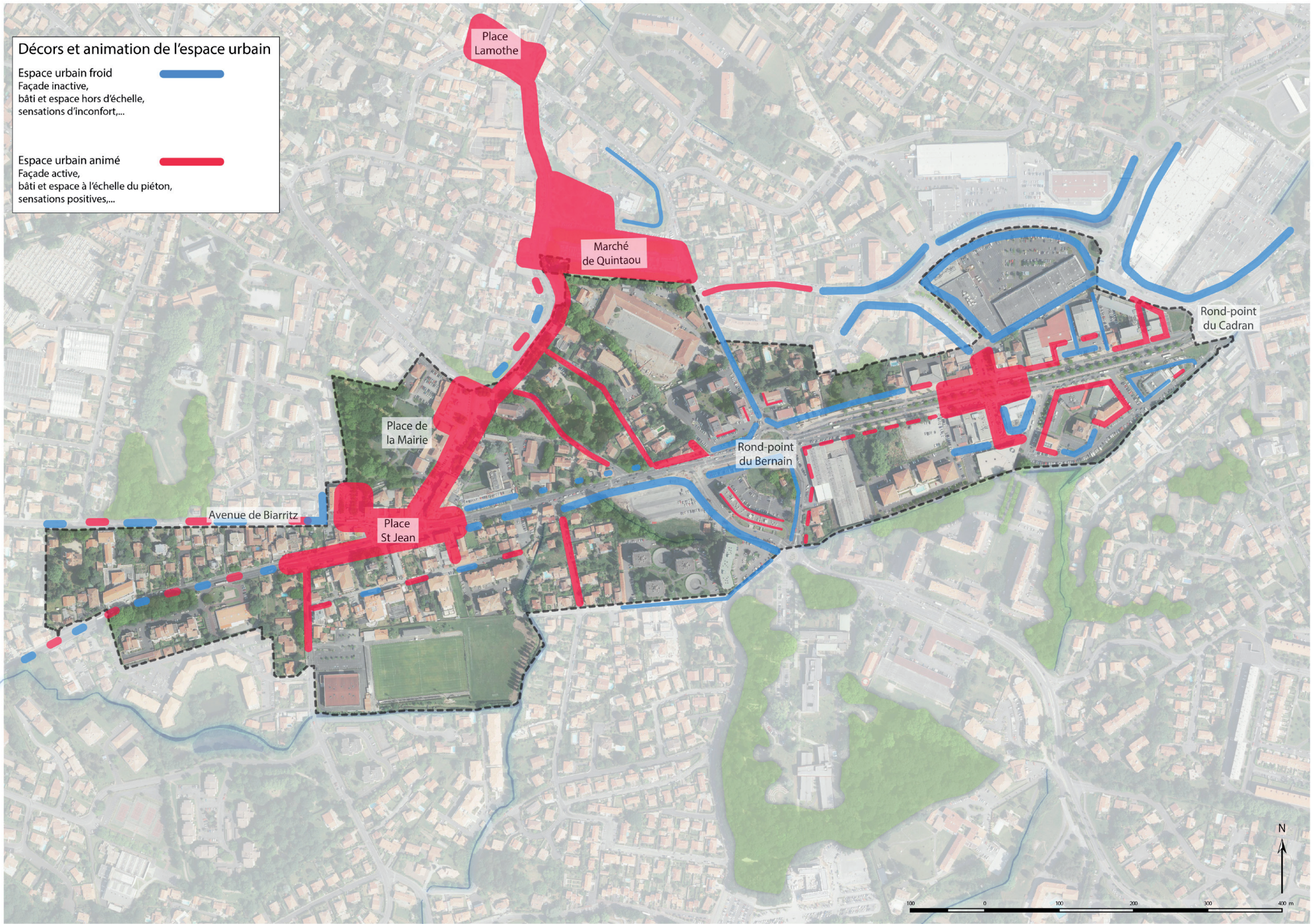
La traversée piétonne de la RD810 au niveau de la rue Louis Colas plantée d'un carré de magnolia à grandes fleurs : les essences végétales participent à la lecture de séquences et d'évènements particuliers sur le linéaire de la RD810 mais seraient à renforcer au niveau des aménagements qui restent très « routiers ».



Les aménagements sur le linéaire de la RD810 font largement appel au mobilier urbain. Ce parti se traduit par une forte présence visuelle du mobilier, saturant le champ visuel et brouillant la lecture de l'espace.

Dans l'épaisseur du coeur de ville, la présence du végétal est assurée en totalité par les plantations sur les parcelles privées, créant des espaces de cheminements agréables en retrait de l'agitation du flux de circulation de la RD810 (rue de Beaulie)





## L'ANIMATION ET LES QUALITÉS D'ACCUEIL DU COEUR DE VILLE

Au delà de la qualité des cheminements piétons (continuité, sécurité et accessibilité), les ambiances ressenties sur le périmètre du coeur de ville sont contrastées au regard des différents tissus bâtis traversés. Le rapport à l'espace public du bâti (direct ou déconnecté, rez de chaussée ouvert ou inactif, échelle des espaces et du bâti en résultant) est particulièrement déterminant sur la perception et la capacité des tissus à être le support

de la vie urbaine (sociale). Ainsi, l'axe reliant le carrefour Saint-Jean et la place Lamothe présente ainsi des tissus animés et accueillants. A l'inverse, plusieurs itinéraires peuvent être considérés comme moins accueillants, telles que la rue des Barthes et certains secteurs de l'allée du Cadran.

Avenue de Bayonne



Un espace urbain froid correspond à une zone où le piéton pourrait se sentir dans une situation d'inconfort ou de danger. Ce sentiment est ressenti lorsque les façades longues sont inactives et/ou sans rapport avec l'espace public, et lorsque le bâti ne constitue pas un cadre lisible, varié et adapté à l'échelle du piéton (angle vision horizontal, distance perçue, vitesse de déplacements).

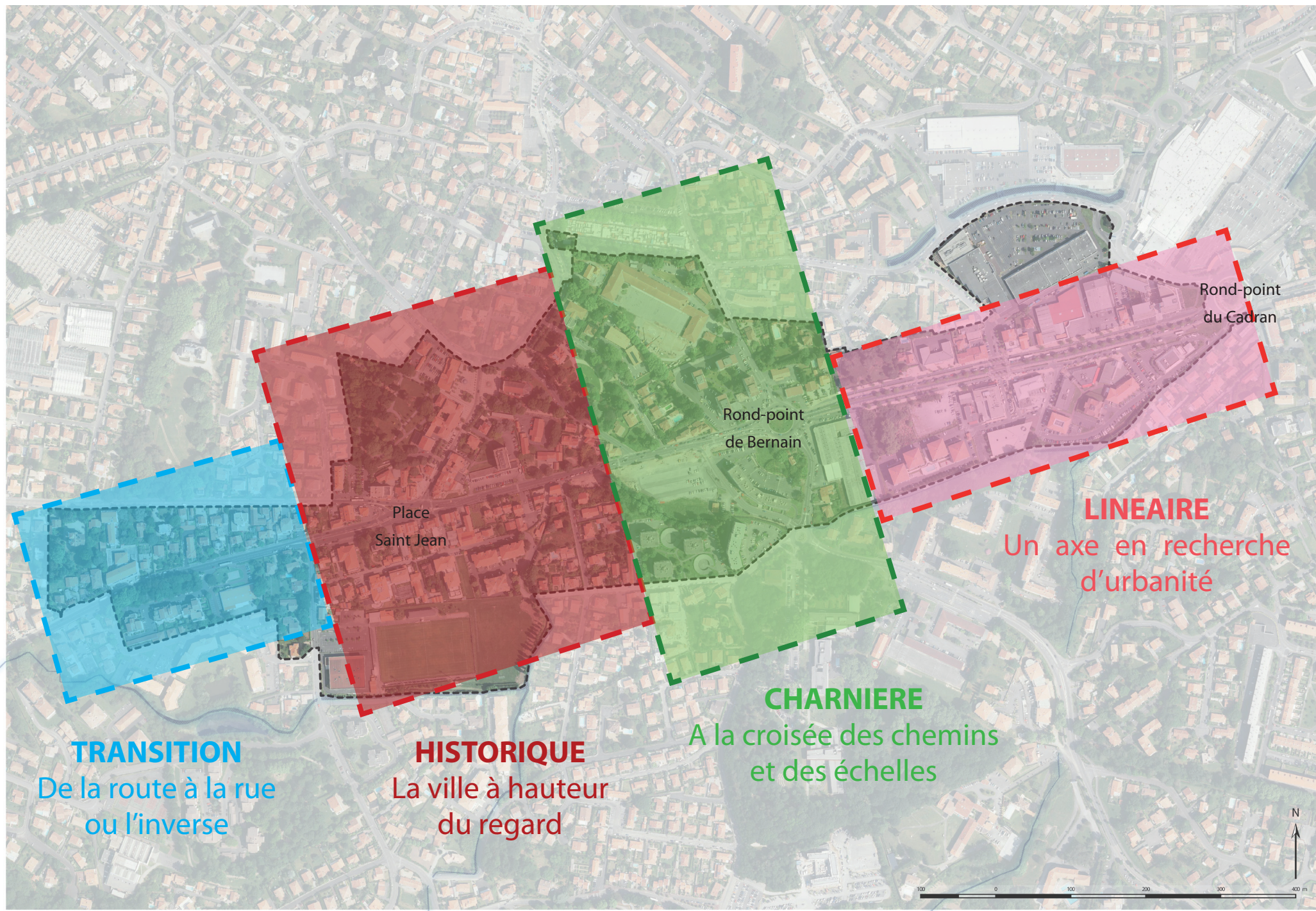


Rue Amédée Dufourg



A l'inverse, un espace urbain animé bénéficie de façades actives, d'un tissu bâti à l'échelle du piéton (hauteur, rythme des façades, distance perçue, effet de bordure,...), et d'espace public accueillant et support d'activités récréatives.







## LE COEUR DE VILLE EN QUATRE SEQUENCES

L'analyse morphologique du coeur de ville d'Anglet permet de mettre en avant quatre grandes séquences le long de la RD810. Chacune d'elle se caractérise par un contexte paysager et morphologique particulier et des enjeux spécifiques.

### Séquence « *linéaire, un axe en recherche d'urbanité* » :

La première séquence concerne la partie Ouest du coeur de ville, aujourd'hui principalement composée d'activités commerciales. Cette séquence définit un espace fortement marqué par le caractère rectiligne de la RD810 et «l'effet de coupure» induit entre les deux rives de la voie.

### Séquence « *charnière, à la croisée des chemins et des échelles* » :

La deuxième séquence délimite les tissus autour du rond-point du Bernain. Lieu d'articulation entre l'Est et l'Ouest du coeur de ville mais également entre les espaces du nord et du sud de l'avenue de Bayonne (Place du Marché/Université), il s'agit d'un espace charnière car le rond-point du Bernain est à la fois un noeud routier d'importance (véhicules et transports collectifs) et car les tissus bâtis alentours présentent des formes et des échelles en rupture avec le reste du coeur de ville.

### Séquence « *historique, la ville à hauteur du regard* » :

La troisième séquence se situe autour du carrefour Saint Jean, lieu de centralité historique de la ville d'Anglet. Elle se caractérise par des ambiances animées, des constructions plus basses et un tissu bâti entretenant un rapport traditionnel à la rue (alignement et continuité du bâti, rez-de-chaussées actifs), donnant un caractère identitaire à cette séquence.

### Séquence « *transition, de la route à la rue* » :

La quatrième séquence concerne la partie Ouest du coeur de ville. Elle assure une transition entre la ville jardin et la ville plus continue du coeur de ville. Composée d'un tissu à dominante résidentielle, cette séquence connaît de plusieurs années une mutation avec la réalisation d'opérations de densification/renouvellement du bâti existant, et la réduction perceptible de ses motifs paysagers (en particulier des façades de terrain avec une forte présence du végétal en front de rue).



TRANSITION

De la route à la rue ou l'inverse



HISTORIQUE

La ville à hauteur du regard



CHARNIERE

A la croisée des chemins et des échelles



LINEAIRE

Un axe en recherche d'urbanité



## **PARTIE 2**

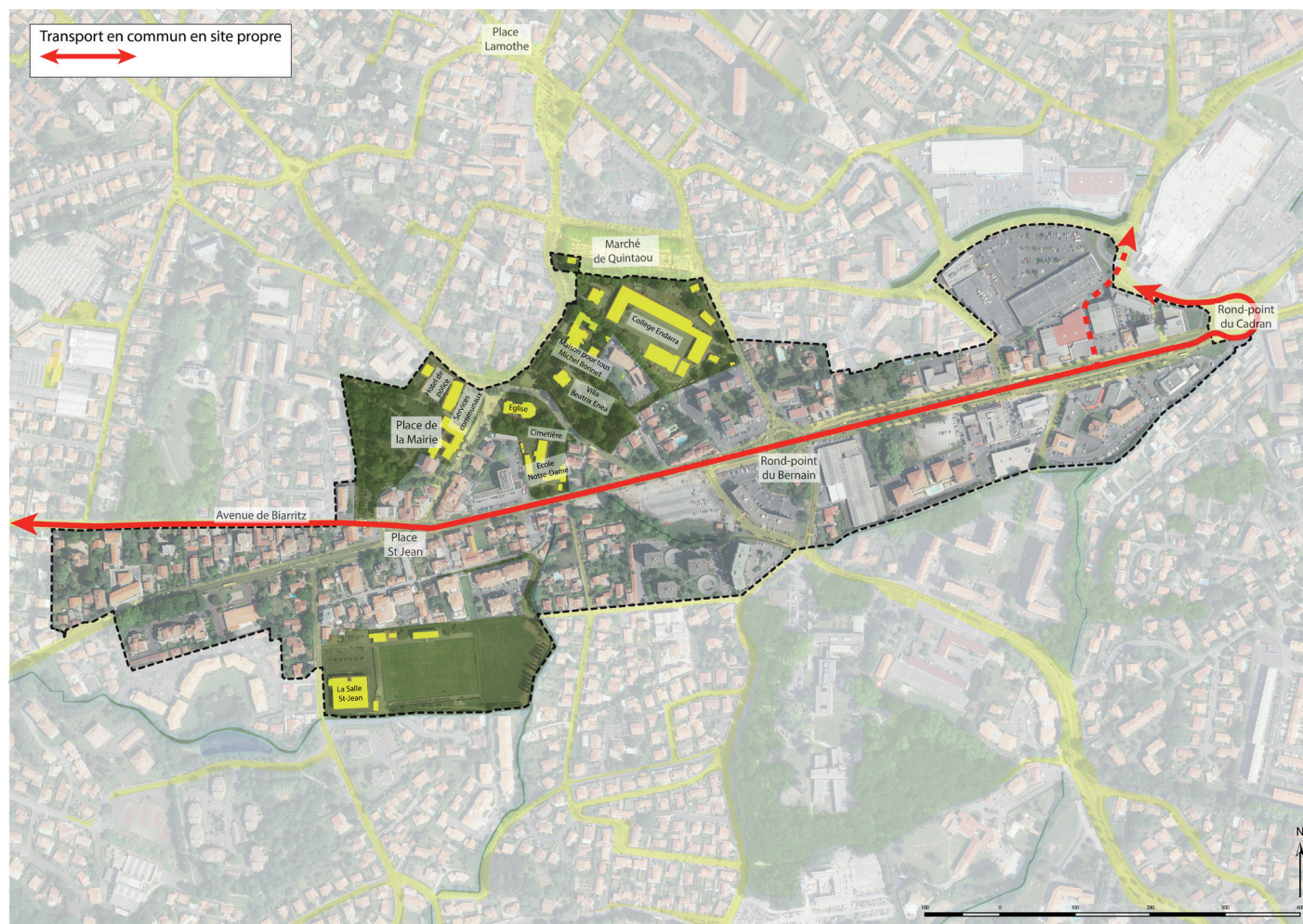
# **LES OBJECTIFS D'URBANISME POUR LE COEUR DE VILLE**

## LES INTENTIONS DU PLAN GUIDE

Le Plan Guide vise à préciser les objectifs d'urbanisme à retenir pour assurer la bonne insertion des futurs aménagements et projets de construction à venir sur le cœur de ville, à partir des enjeux soulevés par le présent diagnostic.

La réalisation à court terme d'un Transport en Commun en Site Propre sur la RD 810 va renforcer la logique d'axe ou linéaire autour de l'avenue de Bayonne. Afin d'accompagner la requalification des espaces publics et de renforcer l'animation et la lisibilité du cœur de ville, le plan guide propose des orientations en matières de structuration et d'édification des tissus bâtis autour de la RD810.

L'harmonisation des formes urbaines, la diversification fonctionnelle et de la reconfiguration des espaces publics sont recherchés pour faire du cœur de ville une centralité animée et accueillante à l'échelle de l'agglomération et de la ville d'Anglet.



Le TCSP : une réappropriation des espaces publics, dans une logique d'axe

Plusieurs orientations communes à l'ensemble du cœur de ville sont retenues pour organiser la densification et les mutations en cours :

- **Promouvoir un cadre bâti à l'échelle du piéton** en fixant des hauteurs maximales (de l'ordre de 25 mètres), et un traitement architectural des constructions qui prend en compte les perceptions d'un promeneur (éviter l'effet « barre » par l'échelle, le rythme et le traitement vertical des façades).
- Favoriser la constitution d'un cadre bâti lisible, en particulier sur la Route de Bayonne, et **un rapport direct des immeubles à la rue** (réalisation de rez-de-chaussée ouverts et actifs, délimitation nette entre l'espace public et les espaces privés permettant l'accueil et la cohabitation de tous).
- Saisir l'opportunité du passage du Transport Collectif en Site Propre (TCSP) sur le cœur de ville d'Anglet pour envisager **la requalification de l'espace public au profit de la vie sociale** (continuité, sécurité des boucles de cheminement, mobilier et écriture de l'espace public soutenant les activités récréatives, présence végétale).



Exemple de bâtiment à bonne échelle (hauteur, active, rythme et trame verticale de la façade, rdc ouverts)



Exemple de rez-de-chaussée actif favorisant la vie sociale et la sécurité de l'espace public



Exemple de façades actives et d'aménagement favorisant les activités récréatives et la vie urbaine

# DE L'EXCLUSIVITE AUTOMOBILE A L'INTEGRATION DE TOUS LES MODES DE TRANSPORT

Face au constat d'une forte présence de la voiture dans le paysage urbain, il s'agit de privilégier l'intégration de l'ensemble des modes de transport classique d'un centre ville. Le passage du «tout automobile» au «tous modes de transport» tendra à diversifier les usages du coeur de ville, notamment au sein de la séquence place St Jean / Bernain.

En ce sens, le projet de TCSP vise en premier lieu à s'intégrer dans le contexte urbain environnant. Les emprises proposées dans le cadre du dossier d'études sont optimales, mais impactent fortement le cadre bâti adjacent (partie sud de la section St Jean / Bernain).

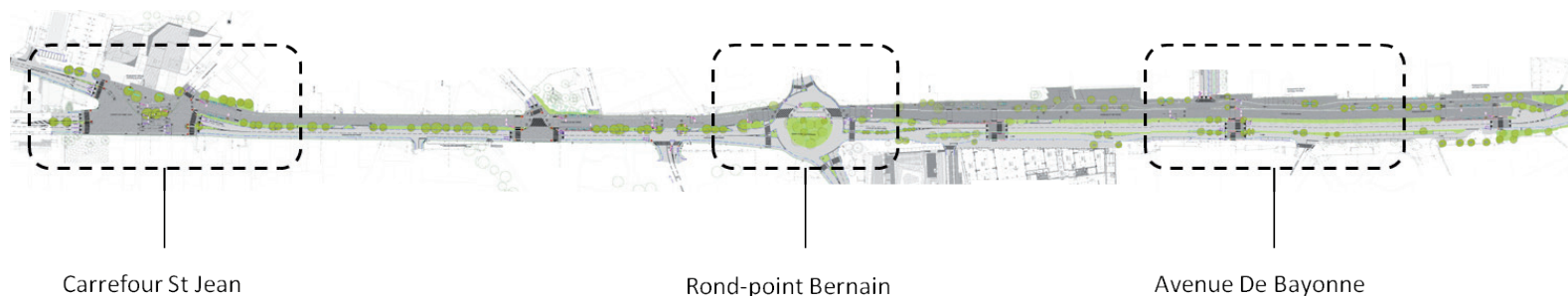
Des choix stratégiques seront opérés entre «l'optimum» (difficilement réalisable à court terme) et le «juste nécessaire», plus réaliste à court terme et respectant davantage le cadre environnant (par exemple : doit-on conserver une emprise de site propre à deux voies sur l'ensemble du linéaire situé entre St Jean et Bernain ?).

Les grands principes de traitement du cœur de ville en matière de déplacements tous modes confondus appellent à une déclinaison au cas par cas, en fonction des projets urbains à réaliser.

A ce jour, les impacts des projets de développement résidentiel estimés en terme de circulation sont de plus de 6000 flux journaliers en VL (sur la base des données issues de l'EMD: 2,17 occupants par résidence, 3,51 déplacements quotidiens par personne et 76% de part modale VL) sans que les destinations puissent être précisées.

Les seuils de saturation possibles peuvent permettre le transfert de certains usagers vers les modes plus «efficaces» tels que le transport en commun en site propre, voire d'autres modes plus fiables en terme de temps de parcours (vélos, marche à pied ...).

## DONNER DE L'URBANITÉ AU CARREFOUR



En ce sens, le traitement du carrefour Bernain doit être repensé afin de proposer des «caractéristiques plus urbaines». Le principe d'aménagement du Cardo Decumanus doit permettre de faciliter les cheminements modes doux du marché du Quintaou vers l'avenue de Maignon et l'Université. Or, le projet de TCSP prévoit de retraiter le carrefour Bernain en incluant des feux tricolores et un aménagement au droit du giratoire tout en conservant l'emprise.

Les traversées piétonnes sont plus difficiles en présence d'un giratoire, et plus faciles avec un carrefour classique à feux tricolores. Tout en conservant le principe fondamental de la mise en œuvre rapide du projet TCSP, le traitement du carrefour Bernain pourrait être « testé » en carrefour classique, incluant des feux tricolores. L'emprise réduite de ce carrefour (si les tests de capacité sont concluants) pourrait ainsi permettre de mieux aménager les abords immédiats, voire de libérer des emprises à aménager.

## OPTIMISER LES STATIONNEMENTS

D'après le règlement du PLU actuel (1 place/50m<sup>2</sup>) et une moyenne de 75m<sup>2</sup> par logement, près de 1330 places privatives seront aménagées (domaine privé). Les besoins de stationnement des usagers sont estimés à 1500 places (sur la base des données issues de l'EMD, soit 1,39 de taux de motorisation des ménages). Environ 150 véhicules seront donc reportés dans le domaine public. Les disponibilités actuelles en journée sont d'environ 200 places... sans compter les secteurs situés dans les zones commerciales. Il s'agira donc d'optimiser l'existant tout en marquant une nouvelle organisation de l'offre au droit des commerces. En effet, le principe d'une zone à stationnement gratuit mais limité dans le temps peut être proposé dans la section Bernain / Cadran (au niveau des contre allées), en lien avec les recommandations du Plan de Déplacements Urbains.

Le principe d'un parking supplémentaire (éventuellement en ouvrage faute d'emprise suffisante) est à proscrire à court terme. Il demeure une solution de facilité qui engage la collectivité dans des modalités de gestion coûteuses (gestion d'un parking fermé) alors que l'offre de stationnement restera gratuite dans le cœur de ville. Il s'agira de tester d'abord les capacités d'adaptation des usagers pendant la journée et en soirée, voire même encourager de nouveaux modes de gestion du stationnement (par exemple : location d'une place de stationnement pour les actifs en journée et utilisation par le propriétaire/locataire en soirée).

### LA POSTURE A ADOPTER AU REGARD DES DIFFERENTS PROJETS URBAINS :

- > penser d'abord desserte de transport en commun et principes de raccordement efficaces vers les arrêts TC (cheminements adaptés),
- > penser accessibilité aux commerces, équipements du cœur de ville dans des logiques de parcours de courte distance, à pied, à vélo ...
- > penser le juste nécessaire pour le stationnement et la circulation (maintien des principes d'une place/50m<sup>2</sup> au droit des secteurs desservis par les TC, gestion de la circulation au droit des carrefours urbains).



Parking provisoire sur le terrain Bovero (rond-point de Bernain)

### Boucles de cheminements favorables aux piétons

Axes adaptés aux traversées piétonnes



Axes à retravailler pour améliorer les traversées piétonnes

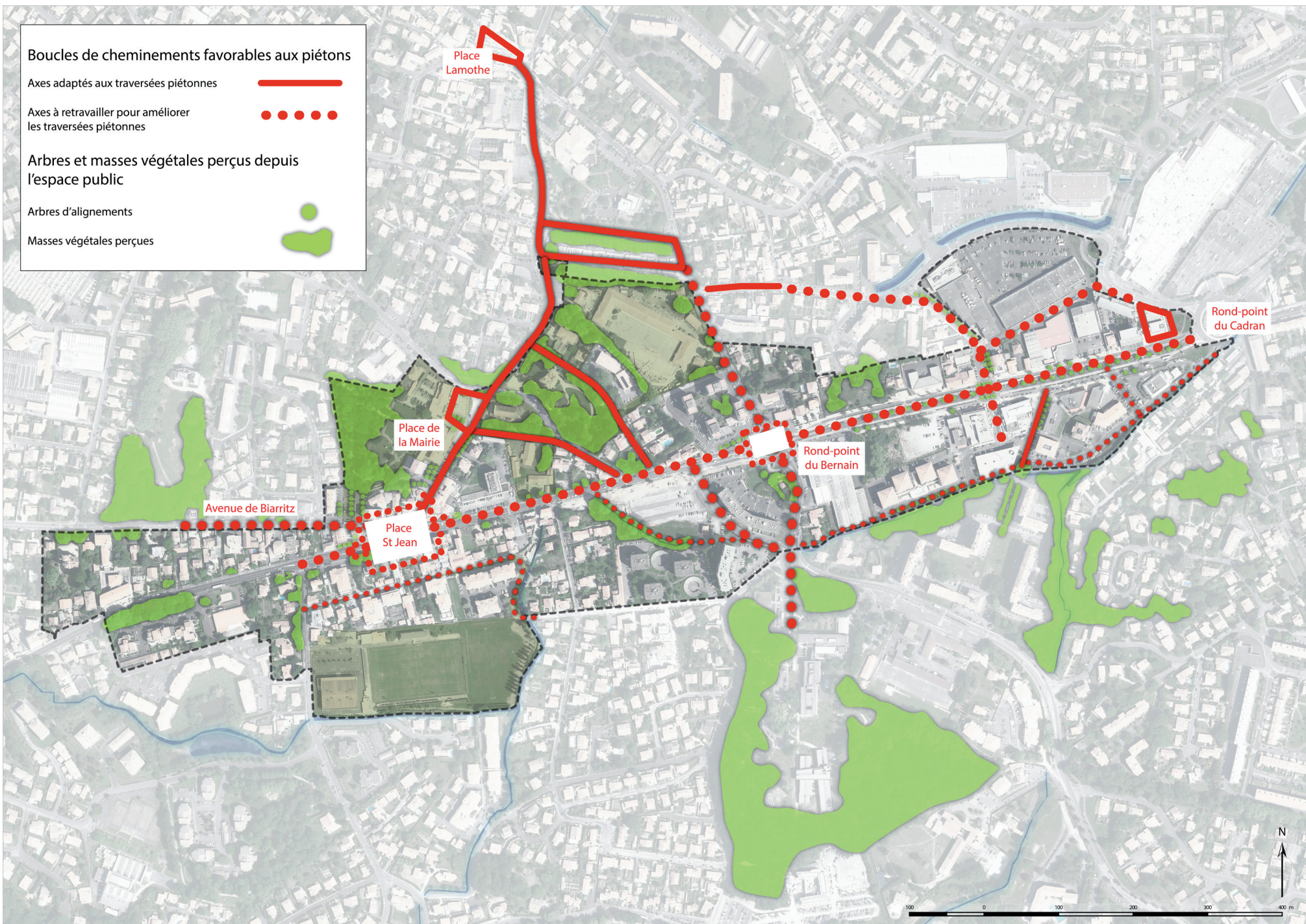


Arbres et masses végétales perçus depuis l'espace public

Arbres d'alignements



Masses végétales perçues





## DONNER DE L'ÉPAISSEUR AU COEUR DE VILLE

En ce qui concerne les cheminements piétons et Personnes à Mobilité Réduite, il s'agira en premier lieu de mettre en oeuvre les principes de la Loi Handicap tout en effectuant des choix de traitement prioritaires. L'avenue Eugène Bernain nécessite pour exemple un retraitement favorisant les cheminements piétons PMR vers la RD810 puis vers l'Université, via l'avenue de Maignon (en lien avec le retraitement du carrefour Bernain).

Les boucles de cheminements devraient permettre de compléter le maillage du cœur de ville, dans l'optique d'accompagner le retraitement des abords de la RD810 et de donner de « l'épaisseur au cœur de ville ». Ce travail de maillage par boucles lisibles et sécurisées est donc fondamental pour :

- permettre d'assurer le raccordement des différents parkings existants dans le secteur et d'éviter les logiques de « porte à porte »,
- soutenir efficacement l'accès à un transport public renforcé (traitement prioritaire des cheminements vers les arrêts de transport en commun),
- apporter de l'animation au cœur de ville par la présence d'activités et de commerces.



Avenue Eugène Bernain, l'un des itinéraires prioritaires du cœur de ville où favoriser les piétons et la vie urbaine

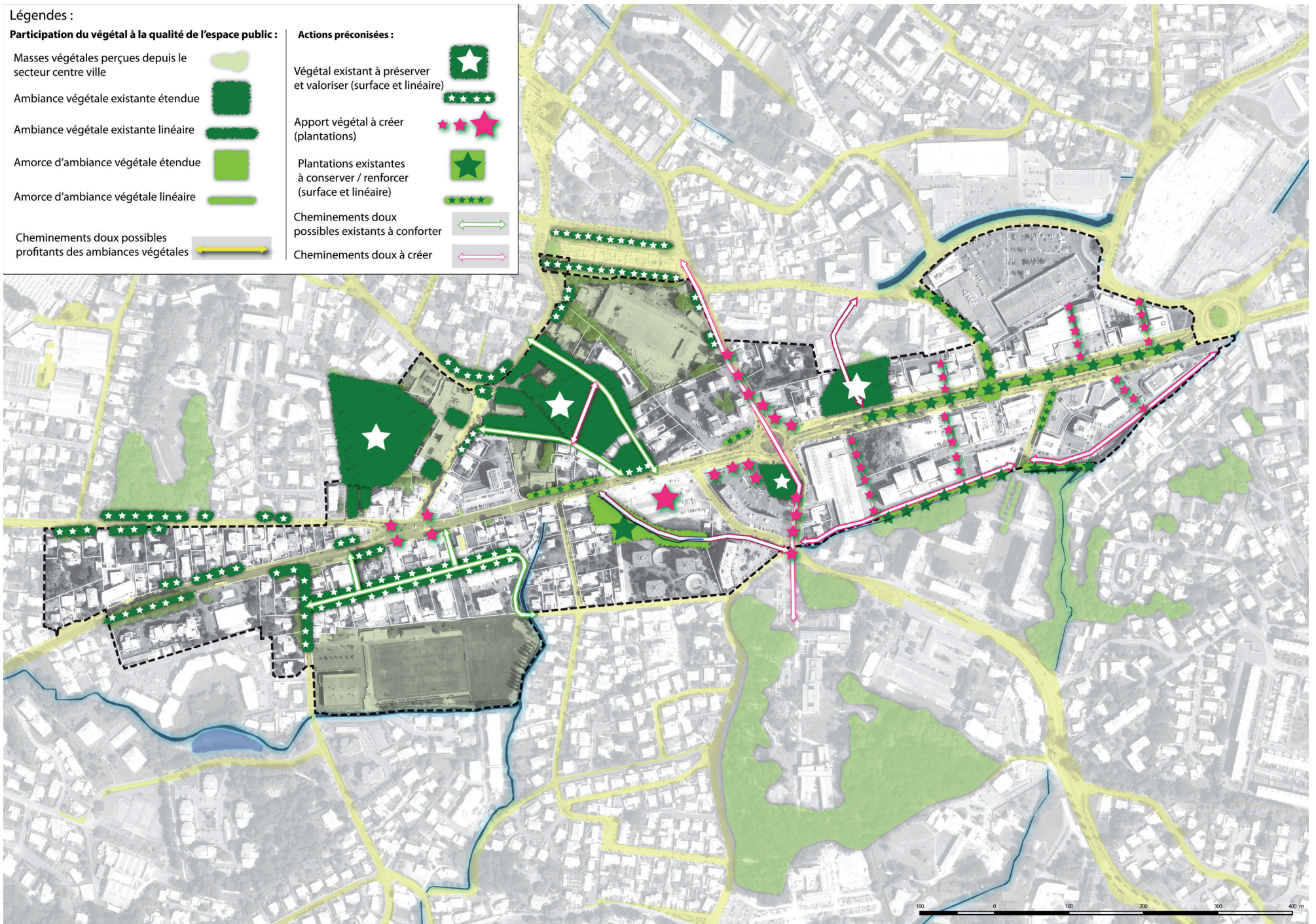
Légendes :

Participation du végétal à la qualité de l'espace public :

- Masses végétales perçues depuis le secteur centre ville
- Ambiance végétale existante étendue
- Ambiance végétale existante linéaire
- Amorce d'ambiance végétale étendue
- Amorce d'ambiance végétale linéaire
- Chemineurs doux possibles profitants des ambiances végétales

Actions préconisées :

- Végétal existant à préserver et valoriser (surface et linéaire)
- Apport végétal à créer (plantations)
- Plantations existantes à conserver / renforcer (surface et linéaire)
- Chemineurs doux possibles existants à conforter
- Chemineurs doux à créer

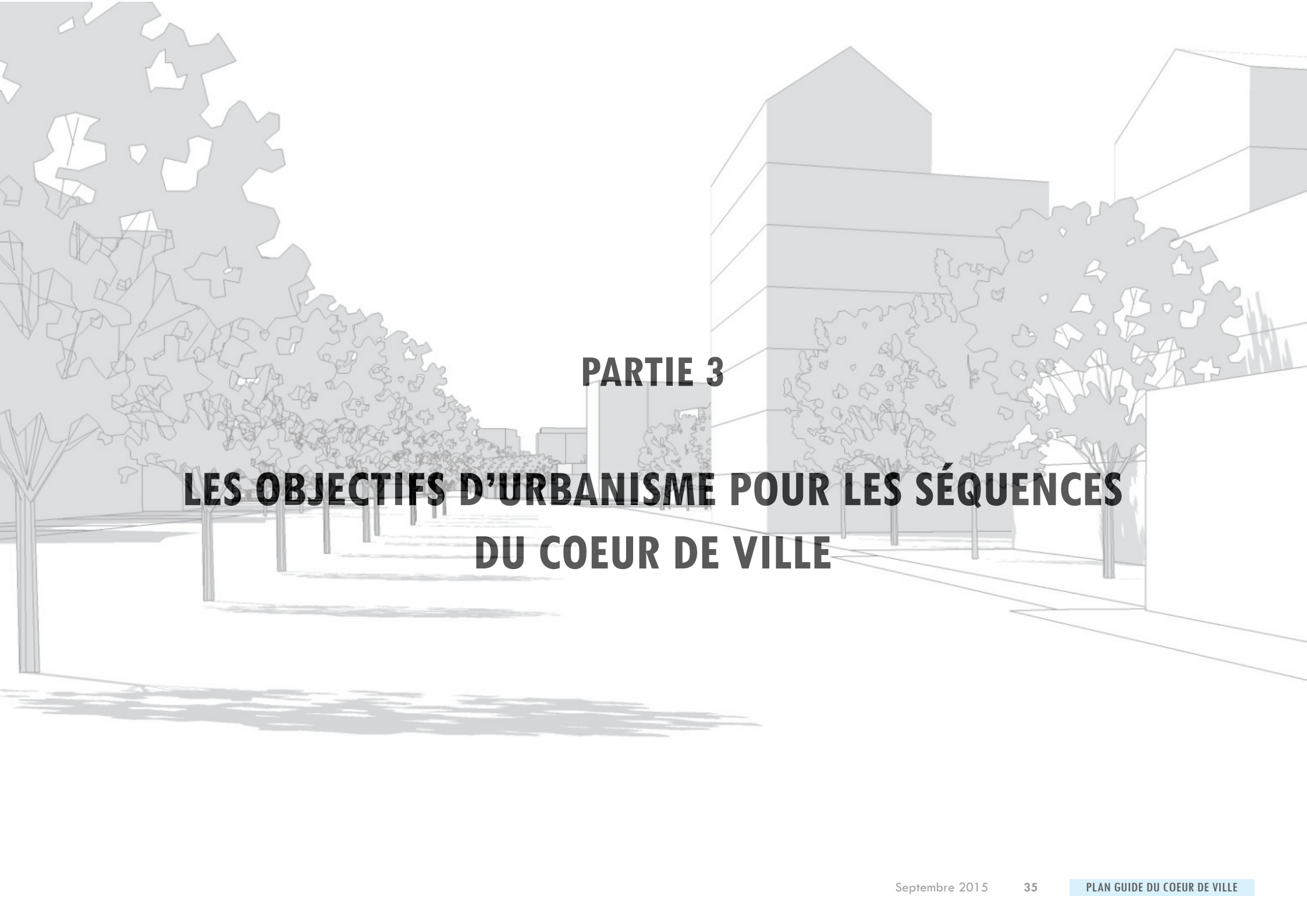


La présence de la nature dans le cœur de ville est aujourd'hui peu mise en valeur et renforcée malgré la présence de motifs paysagers potentiellement forts : le vallon, le marais, le ruisseau du Mauléon, les coteaux, les végétaux et arbres de qualité existants aujourd'hui sur le site.

On discernera deux axes principaux d'interventions pour renforcer et valoriser cette présence de la nature : d'une part les secteurs à projet qui peuvent faire l'objet d'aménagement paysager de qualité comme l'accompagnement du tracé du Tramway, la requalification de la place Saint-Jean, l'aménagement du site de Bovero ou encore la mise en valeur et l'ouverture de la RD810 du parc de la Villa Ker Maria.

D'autre part il sera capital de considérer toutes les opportunités de petites interventions qui, par touches diffuses et successives, peuvent avoir un impact majeur sur la perception de la présence de la nature en ville. Ainsi de toutes les interventions végétales qui peuvent accompagner la création ou la valorisation de cheminement existant (axes perpendiculaires au tracé de la RD810), la préservation et la mise en valeur des arbres et végétaux de qualité (allée de Chêne des marais entre les ronds-points de Bernain et du Cadran, arbres anciens sur parcelles privées sur l'Avenue de Biarritz et d'Espagne,...





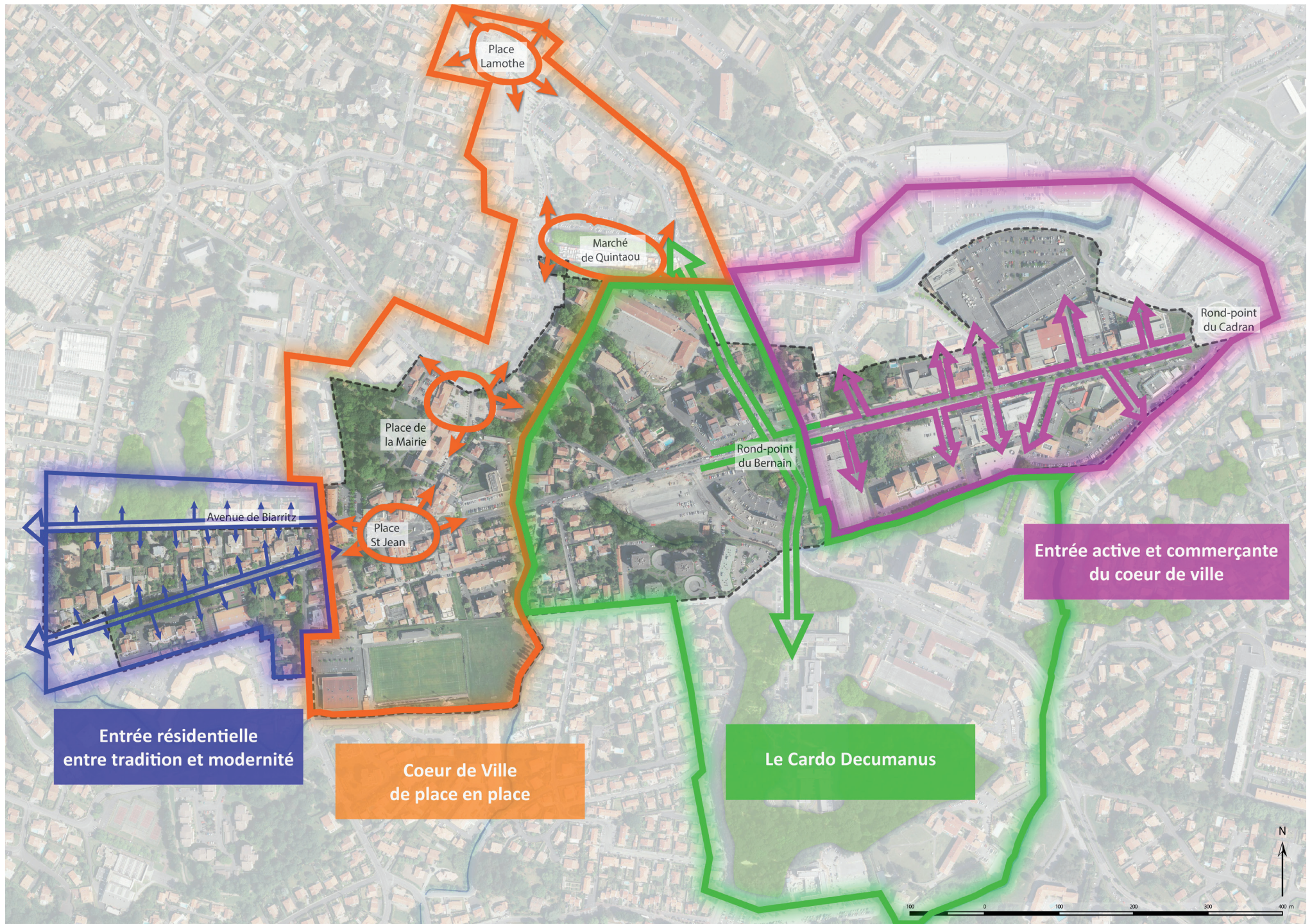
## **PARTIE 3**

# **LES OBJECTIFS D'URBANISME POUR LES SÉQUENCES DU COEUR DE VILLE**

A partir des quatre grandes séquences identifiées par le diagnostic, le plan guide propose d'envisager une stratégie différenciée pour chacune d'elles. Ainsi, l'évolution du cœur de ville d'Anglet devra s'inscrire dans l'esprit des orientations spécifiques retenues pour chacun des séquences qui le compose :

- « **L'entrée active et commerçante du cœur de ville** » entre les ronds-points du Cadran et de Bernain.
- « **Le cardo decumanus du cœur de ville** » autour de l'intersection entre l'Avenue de Bayonne et les Avenues de Maignon/Eugène Bernain.
- « **Le cœur de ville de place en place** » autour du carrefour St Jean et la place de la Mairie.
- « **L'entrée résidentielle du cœur de ville, entre tradition et modernité** » à l'extrémité Ouest du cœur de ville autour de l'Avenue de Bayonne et de l'Avenue de Biarritz.

Ces quatre séquences se distinguent en termes de formes urbaines (hauteur, mode d'implantation des constructions), de vocation des immeubles (activité à l'Est, résidentiel à l'Ouest) et de fonctionnement urbain (organisation et traitement de l'espace public pour les différents usagers du cœur de ville). Leur identification implique notamment de revoir la délimitation des contours des secteurs UA1 et UA2 pour faire traduire les objectifs et enjeux identifiés par le plan guide, en particulier en terme de hauteur maximale des constructions.



**Entrée résidentielle  
entre tradition et modernité**

**Coeur de Ville  
de place en place**

**Le Cardo Decumanus**

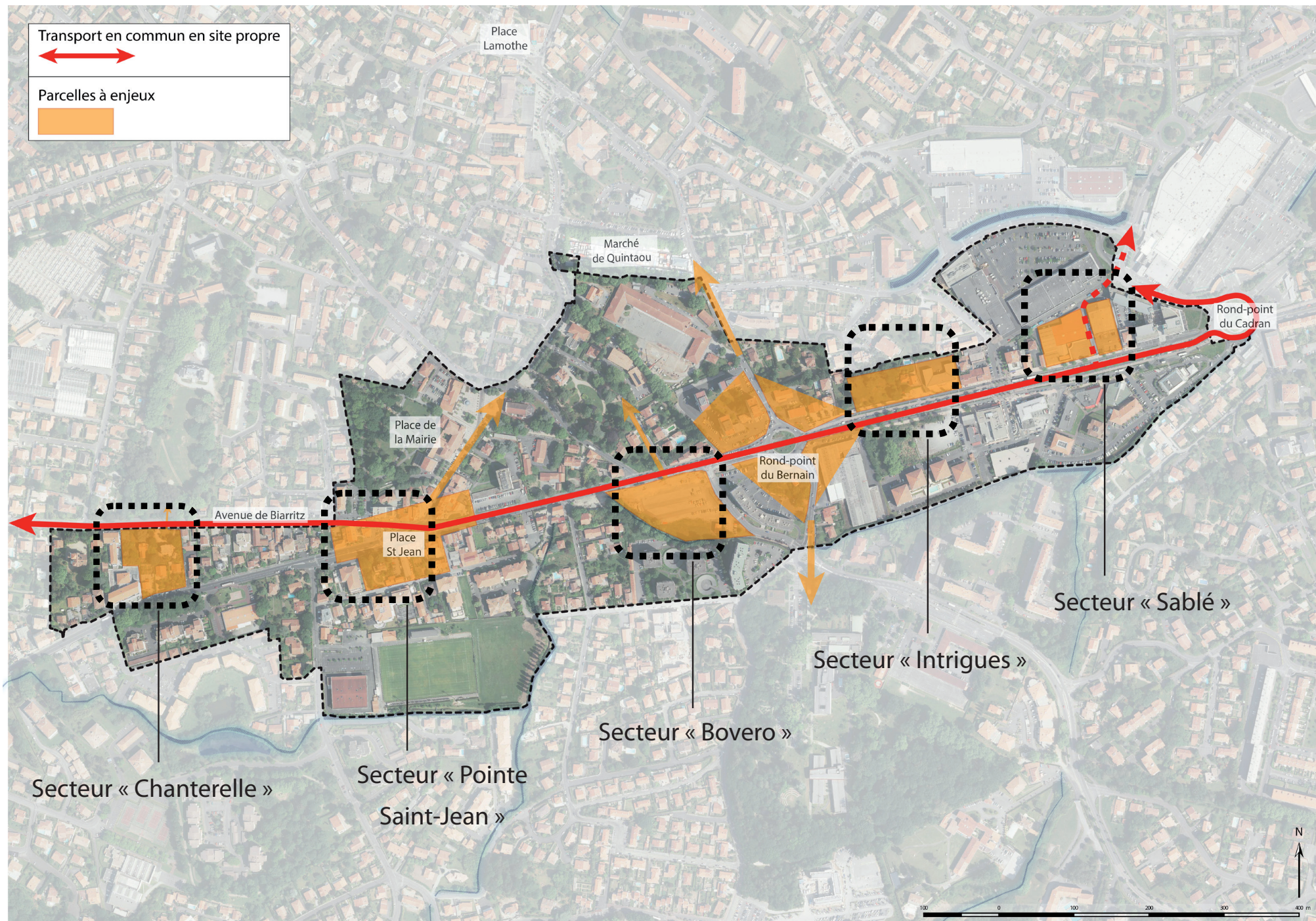
**Entrée active et commerçante  
du coeur de ville**

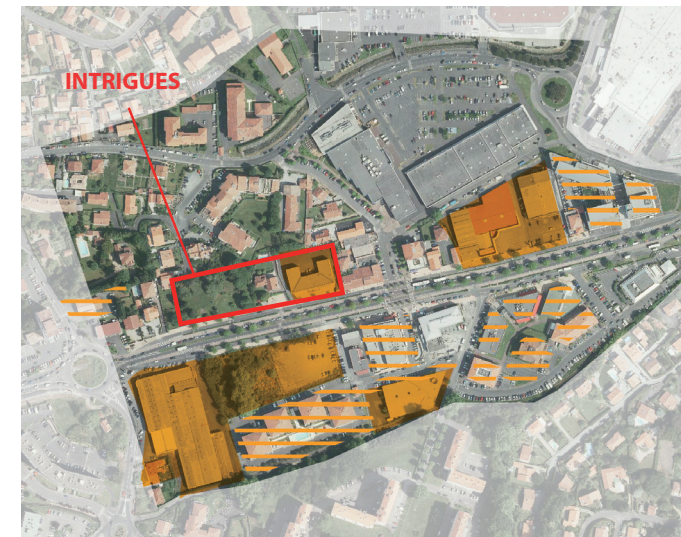
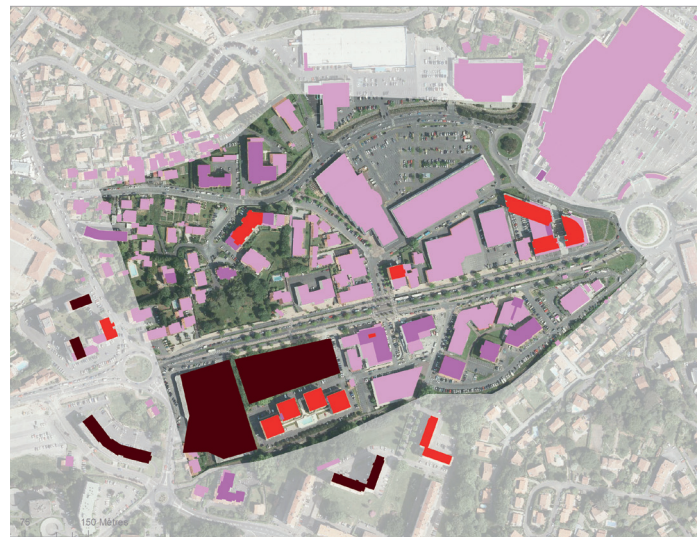
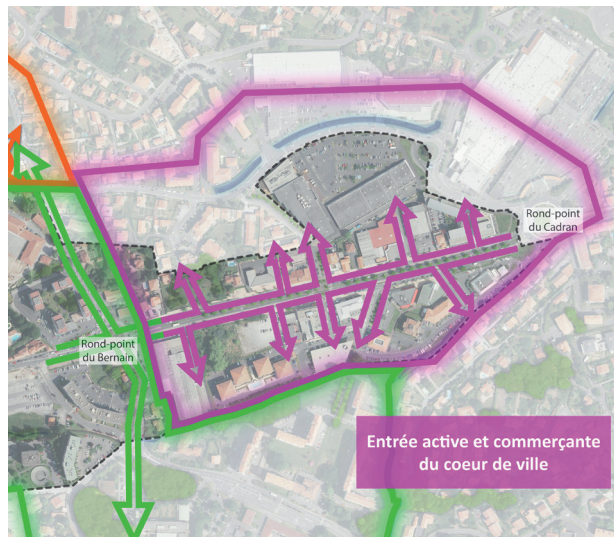
Au sein de chacun des séquences, plusieurs îlots bâtis à enjeux, susceptibles de muter au sein du cœur de ville. Au regard de leur situation, l'application des seules dispositions de la zone UA n'apparaît pas adaptée aux objectifs d'urbanisme souhaités, en particulier pour les îlots où la structure foncière est susceptible d'évoluer et où la fixation de règles par terrain ne permet pas de réaliser les orientations poursuivies par le plan guide.

Trois secteurs font ainsi l'objet d'études spécifiques pour permettre d'établir des prescriptions architecturales encadrant la densification du cœur de ville et l'insertion urbaine des futures opérations de construction ou d'aménagement : secteurs « Sablé » et « Intrigues » (Avenue de Bayonne/RD810) et secteur à plan de masse « Chanterelle » (Avenue de Biarritz). La mise en œuvre des objectifs du plan guide a également induit la modification de deux secteurs à plan masse inscrits au PLU en vigueur (secteurs Pointe St Jean et Bovero), afin de réduire les hauteurs maximales autorisées et de permettre la mise en œuvre de projets urbains mieux connectés aux espaces publics du futur TCSP, le long de la RD810.

Les propositions d'insertion et de composition pour chacun de ces îlots à forts enjeux sont présentées avec les objectifs spécifiques à chacune des séquences, permettant ainsi d'illustrer et de donner à voir leur traduction concrète.







Ce tronçon de l'Avenue de Bayonne est marqué par une urbanisation sous forme d'ensembles commerciaux cherchant à ménager à la fois un effet de vitrine sur l'ancienne route nationale et une visibilité et proximité maximale des aires de stationnement. Le « petit » gabarit des constructions actuelles, au regard des dimensions « autoroutières » de la RD810, peine à donner l'impression d'un cadre urbain par endroit. Plusieurs îlots présentent un rapport plus direct et positif avec l'Avenue de Bayonne, comme celui du Cadran ou de l'Union qui structurent et renforcent l'animation de cette séquence.

L'animation et l'attrait de l'espace public sont également contraints par les nuisances sonores du trafic routier et par l'échelle inadaptée du linéaire pour le piéton (longueur et monotonie des façades bâties, cheminement au contact de parkings d'un côté et d'une route de l'autre, constructions discontinues allongeant les distances de parcours, taille et traitement du mobilier et des enseignes destinés principalement aux automobilistes).

**OBJECTIFS  
D'URBANISME POUR  
LA SÉQUENCE**



Poursuivre l'ordonnancement du bâti le long de la RD 810 pour affirmer le caractère d'avenue de la séquence et rendre attrayant l'espace public (rez-de-chaussée actifs)



Prévoir des surlargeurs d'espace public le long de l'axe compte tenu des emprises nécessaires pour le TCSP, pour dégager des espaces accueillants et sécurisés pour la vie urbaine (favorisant le bien être des piétons et les activités récréatives)



Valoriser l'épaisseur du tissu pour faciliter et rendre attractive des boucles de cheminements articulés autour des commerces et activités existantes et à développer autour de l'Avenue de Bayonne (restaurants, cinéma, promenade du Mauléon, entreprises, etc.)



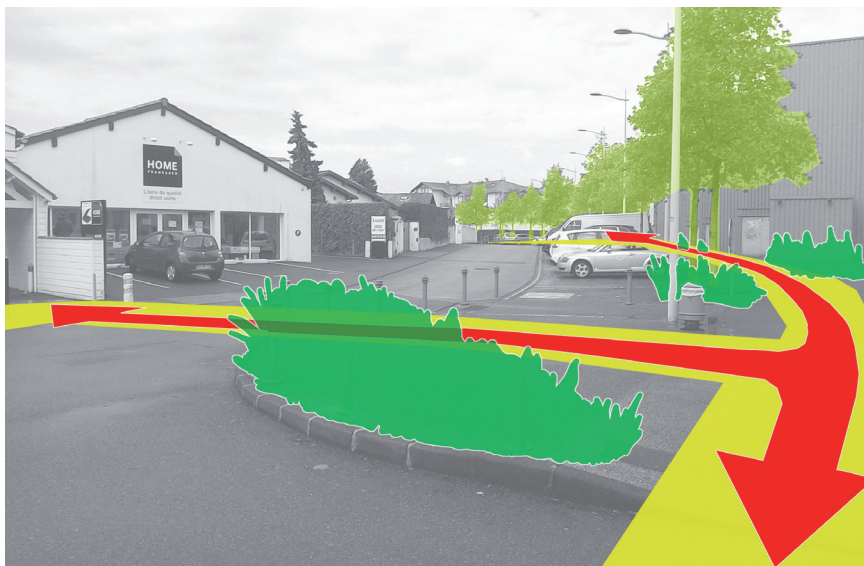
Renforcer la mixité (habitat, activités, équipements) et la diversification des constructions à l'échelle des îlots bâtis.



Favoriser la mutation du bâti existant mais en fixant des hauteurs maximales plus réduites (jusqu'à R+5) permettant d'établir un rapport acceptable avec les immeubles en construction en rive Sud de l'Avenue de Bayonne (secteur à plan de plan de masse n°5 du règlement) jugés trop hauts, tout en maintenant la constructibilité importante de cette séquence du cœur de ville.

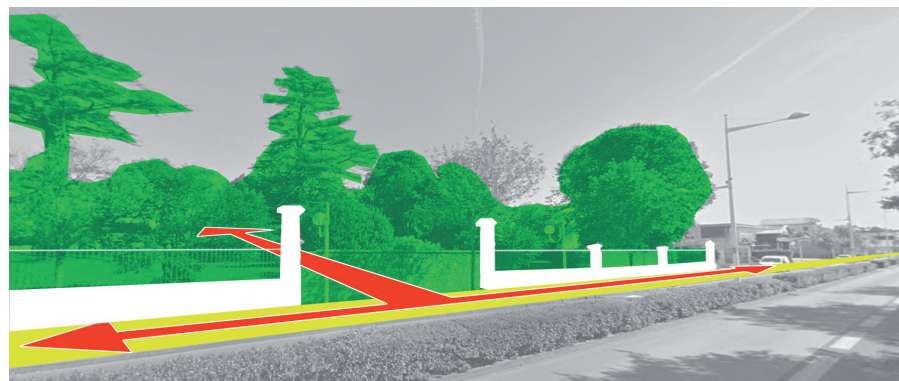
## TIRER PARTI DU VÉGÉTAL EXISTANT

Il s'agira en premier lieu d'accompagner les alignements qualitatifs existants de plantations basses : aménagement des pieds d'arbres en vivaces, plantation de massifs de vivaces apportant une continuité visuelle des cheminements doux au sol, etc.



Rue Louis Colas : mettre en valeur l'alignement bien existant et sain de Tulipier de Virginie en l'accompagnant d'une requalification du traitement de sol des cheminements piétons et de massif végétaux venant estomper la prédominance visuelle du minéral

Le parc de la Villa Ker Maria sera ouvert au public avec l'ajout d'un portail ouvrant sur la RD810, afin d'en faire un lieu de passage pour les cheminements doux entre la place Quintaou et le Collège Endarra.



Ouvrir le parc de la Villa Ker Maria par un portique large à l'échelle de la RD810 et l'aménager comme circulation piétonne vers l'épaisseur du cœur de ville (place Quintaou,...)

## CRÉER DE NOUVEAUX AMÉNAGEMENTS QUALITATIFS

De nouveaux alignements d'essences qualitatives seront plantés sur les axes perpendiculaires dépourvus de plantations. Ces derniers auront un lien avec le caractère du site : paysage de vallon humide, palette végétale rappelant le marais originel et la ripisylve du Mauléon.

Les cheminements doux à échelle humaine seront aménagés afin de créer une continuité entre l'Allée du Cadran et la RD810, au niveau de la rue du 11 novembre (parc de la Villa Beatrix Enea). Ils constitueront un « itinéraire bis » calme et en retrait de la circulation automobile.



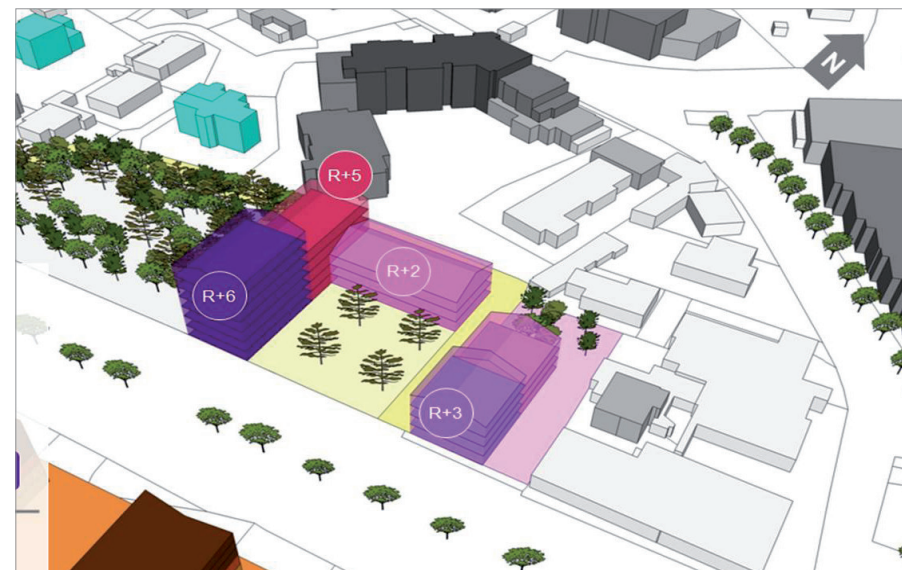
Planter quelques arbres d'alignement de haut jet le long des voies transversale à la RD 810 : exemple d'interventions mineures, ponctuelles et diffuses qui, cumulées, peuvent avoir un impact majeur sur la perception paysagère du cœur de ville



## ILOT À FORTS ENJEUX « INTRIGUES »

Les terrains concernés se situent en façade Nord de l'avenue de Bayonne, entre les ronds-points du Cadran et de Bernain. Classés en secteur UA1 par le Plan Local d'Urbanisme modifié, ils sont actuellement occupés par une habitation, un petit local de type vente à emporter et d'une construction à usage commercial sans occupant.

Pour traduire les objectifs de la séquence à l'échelle de l'îlot « Intrigues », des scénarios de constructions en trois dimensions ont été étudiés pour préciser les prescriptions architecturales à retenir.



Scénario 3 / Scénario retenu



## LES PRESCRIPTIONS ARCHITECTURALES



Structurer la perspective de l'Avenue de Bayonne par des implantations à l'alignement et des hauteurs de R+4 au R+5 des immeubles au regard de la volumétrie des constructions existantes assez hétérogène (du bâtiment de plein pied à l'immeuble R+9).



Réserver un retrait sur une partie de la façade des terrains, pour élargir les espaces de vie urbaine destinés aux piétons.



Rompre les lignes horizontales des immeubles à édifier le long de la RD810 en intégrant des variations de hauteurs (R+3 à R+5), des éléments de volumétrie et de composition, afin de rythmer l'alignement du bâti et renforcer les effets verticaux sur des linéaires courts.



Tirer partie de la proximité du parc boisé (protégé par le PLU en vigueur) à l'Ouest et de la plus-value qu'il apporte (aération, vues, présence végétal, îlot de fraîcheur, activités récréatives) en implantant sur limite séparative les immeubles les plus hauts, permettant une délimitation claire entre les deux ensembles et d'accompagner la densification de l'îlot.

Les terrains concernés se situent en façade Nord de l'avenue de Bayonne, entre les ronds-points du Cadran et de Bernain. Classés en secteur UA1 par le Plan Local d'Urbanisme modifié, ils sont actuellement occupés par des immeubles commerciaux ou des bureaux d'emprise plus ou moins grande ainsi que par les surfaces de stationnement aériennes afférentes.



Ce tronçon de l'Avenue de Bayonne peine à donner l'impression d'un cadre urbain par endroit. Plusieurs îlots présentent toutefois un rapport plus direct et positif avec l'Avenue de Bayonne tout particulièrement celui du Cadran qui structure et renforce l'animation de cette entrée du cœur de ville.



Les terrains « Sablé » occupent une position centrale sur un îlot foncier étiré (250 mètres) et peu profond (moins de 70 mètres) entre le rond-point du Cadran et la rue Louis Colas. Une voie d'accès (privée) découpe l'îlot approximativement au milieu de sa longueur, reliant la contre-allée de l'Avenue de Bayonne avec, au Nord des terrains, une voie privée de desserte longeant l'arrière du centre commercial de l'Union (copropriété 20 rue des Barthes). Cette rue présente aujourd'hui une image particulièrement peu attractive principalement en raison de l'architecture des arrières de constructions qui la bordent (façades inactives et monotones, occupées par des réserves et locaux techniques).

Les terrains « Sablé » sont concernés par le projet de Transport en Commun en Site Propre. A ce stade des études, il est envisagé un tracé où l'îlot serait traversé depuis l'Avenue Léon Laporte pour éviter la « chicane » imposée par le rond-point du Cadran.



L'hypothèse de tracé du futur TCSP de l'agglomération et les objectifs d'insertion urbaine et architecturales retenues pour les terrains « Sablé » ont alimenté la réalisation d'études de composition en trois dimensions pour préciser les prescriptions architecturales à retenir.

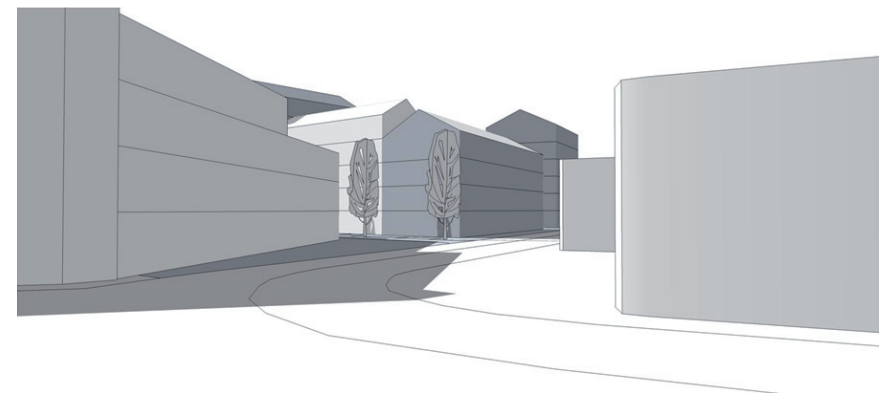


L'hypothèse de tracé du TCSP envisagé pour éviter le passage par le rond-point du Cadran

# ILOT A FORTS ENJEUX « SABLÉ »



Scénarios d'édification des terrains Sablé  
(périmètre élargi pour restructurer l'îlot et traduire les objectifs du plan guide,  
prise en compte des emprises nécessaires au passage potentiel du TCSP)



## LES PRESCRIPTIONS ARCHITECTURALES



Poursuivre l'ordonnancement du bâti le long de la RD 810 pour affirmer le caractère d'avenue de la séquence et rendre attrayant l'espace public (rez-de-chaussée actifs).



Prévoir des surlargeurs d'espace public le long de l'axe compte tenu des emprises nécessaires pour le TCSP, pour dégager des espaces accueillants et sécurisés pour la vie urbaine (favorisant le bien être des piétons et les activités récréatives).



Valoriser l'épaisseur du tissu pour faciliter et rendre attractive des boucles de cheminements articulés autour des commerces et activités existantes et à développer autour de l'Avenue de Bayonne (restaurants, cinéma, promenade du Mauléon, entreprises, etc.).

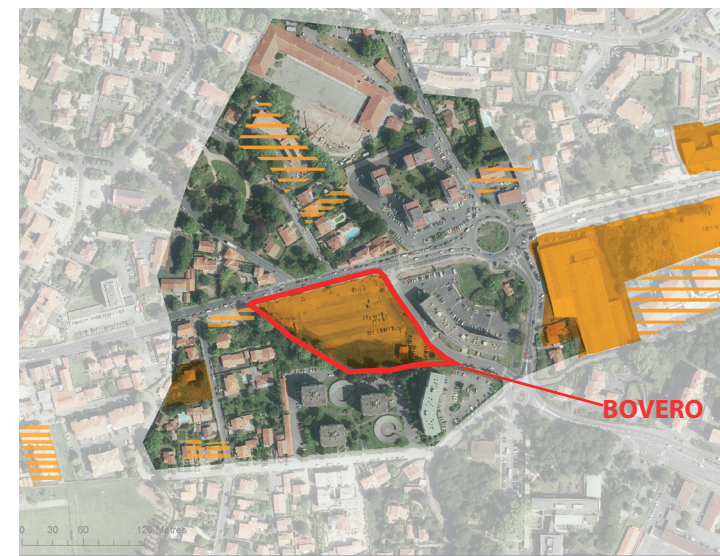
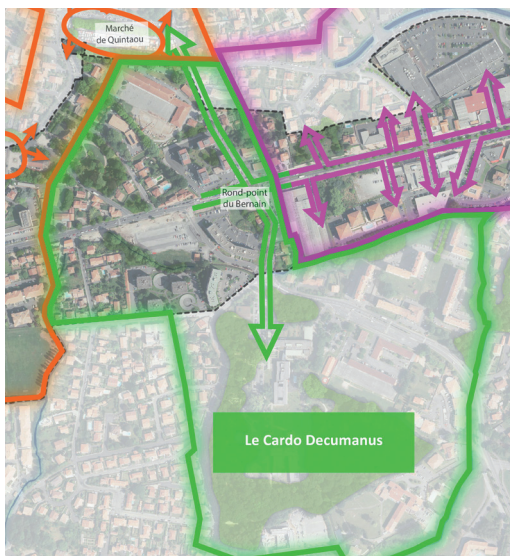


Renforcer la mixité (habitat, activités, équipements) et la diversification des constructions à l'échelle des îlots bâtis.



Favoriser la mutation du bâti existant en offrant des droits à bâtir important mais en fixant des hauteurs maximales plus réduites (jusqu'à R+5) permettant d'établir un rapport acceptable avec les immeubles en construction en rive Sud de l'Avenue de Bayonne jugés trop hauts (secteur à plan de plan de masse n°5 du règlement).

## LE CARDO DECUMANUS\* DU CŒUR DE VILLE



Ce séquence constitue un espace charnière car le rond-point du Bernain est à la fois l'un des principaux nœuds de circulation d'Anglet (où l'espace public est fortement marqué par la fonction circulatoire, illustrée par les difficultés de franchissement pour les piétons du carrefour giratoire actuel) et un lieu où les tissus bâtis alentours présentent des échelles en rupture avec le cœur de ville.

La coulée verte formée par le ruisseau du Mauléon est un point d'appui structurant pour le paysage et l'usage de cette séquence. Elle est également marquée par de fortes mutations, avec l'édification de constructions jugées très hautes et hors d'échelle.

\* Les termes *cardo* et *decumanus* désignent respectivement les axes Nord-Sud et Est-Ouest, utilisés à l'époque romaine pour la fondation des villes. Cette séquence du cœur de ville illustre donc ce principe.

**OBJECTIFS  
D'URBANISME POUR  
LA SÉQUENCE**



Marquer et valoriser la coulée verte formée par le ruisseau du Mauléon qui forme un seuil paysager marquant dans la traverse du cœur de ville ;



Affirmer l'axe Nord-Sud et mettre en relation les polarités (, et ne Marché de Quintaou / Avenue de Bayonne / Université et Parc Montaury) ;



Améliorer la lisibilité du paysage bâti et l'ambiance de l'espace public par des implantations bâties structurant l'espace et les usages ;

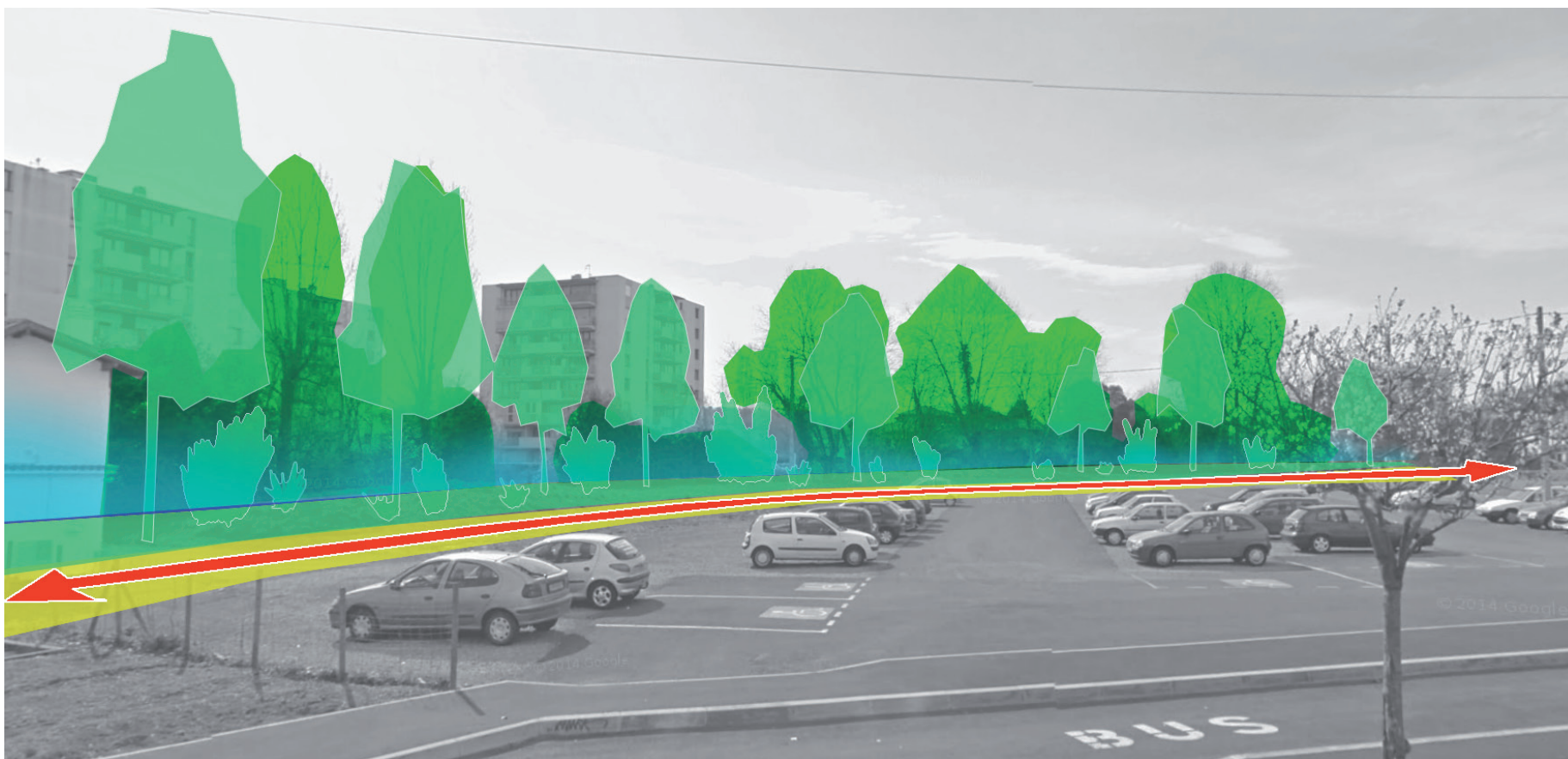


Assurer une transition avec les immeubles de grandes hauteurs existants autour du rond-point de Bernain, en autorisant des hauteurs élevées (jusqu'à R+6).

## TIRER PARTI DU VÉGÉTAL EXISTANT

Cette séquence devra faire l'objet d'un aménagement soigné car elle présente trois caractéristiques uniques sur le linéaire du cœur de ville : il est à la fois central, c'est un site de projet d'envergure comme il en reste peu à mobiliser sur le linéaire de

la RD 810 et il est longé par le ruisseau de Mauléon, l'élément paysager et naturel le plus important du secteur. Son aménagement - et particulièrement le lien et la mise en valeur de la présence du cour d'eau - devra être recherché.



## CRÉER DE NOUVEAUX AMÉNAGEMENTS QUALITATIFS

Des cheminements doux seront aménagés afin de créer une continuité piétonne agréable entre l'IUT et la place de Quintaou : travail de traitement de sol, traversée de la RD810 au niveau du rond-point de Bernain, accompagnement végétal du parcours, etc.

La création d'un espace vert visible depuis la rue sera intégré dans le programme du site de Bovero. Il créera une continuité verte entre la « rive Nord » et la « rive Sud » de la RD810 au niveau du rond-point de Bernain.



Les terrains concernés se situent au croisement de l'avenue de Bayonne et de l'avenue de Minerva. Classés en secteur UA1 par le Plan Local d'Urbanisme modifié, ils accueillent actuellement un parking provisoire sur une superficie d'un peu plus d'un hectare.

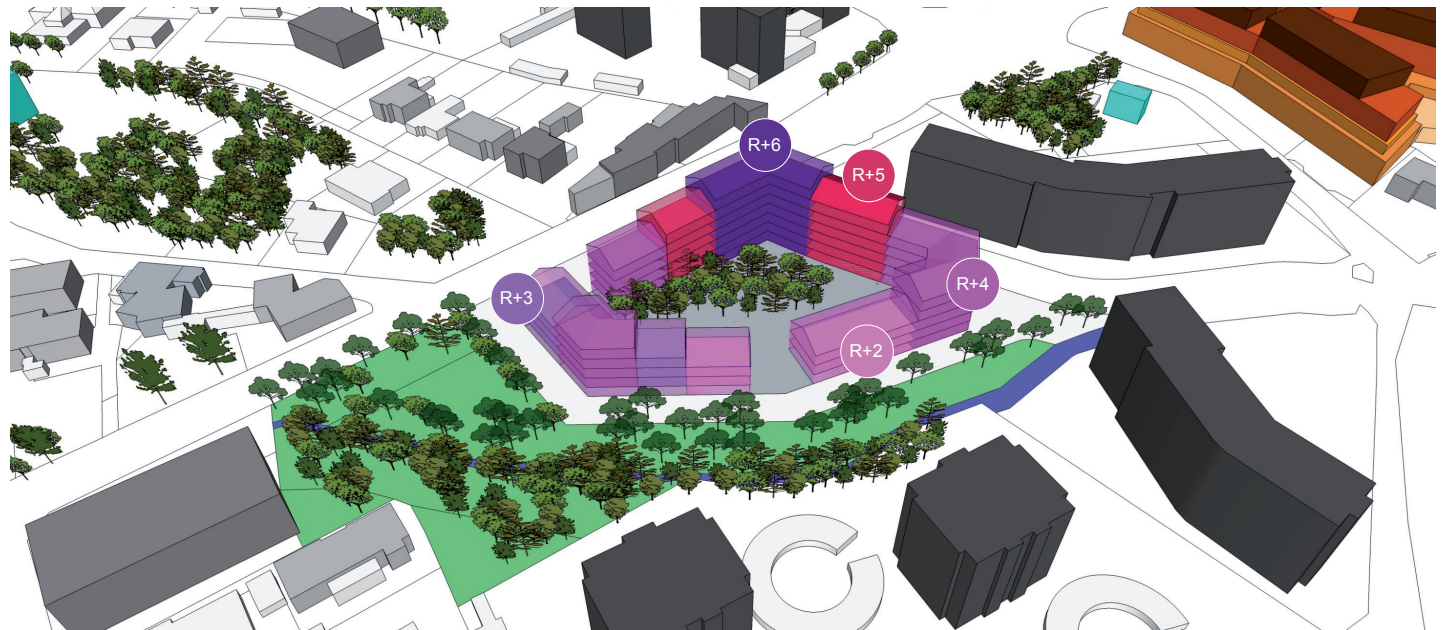


L'urbanisation de l'îlot « Bovero » revête un enjeu majeur pour constituer un espace urbain lisible et animé, dans la perspective de l'arrivée à court terme du Transport en Commun en Site Propre (TCSP) sur l'Avenue de Bayonne. Aussi, pour traduire ces objectifs à l'échelle des terrains « Bovero », des scénarios de constructions en trois dimensions ont été étudiés pour préciser les prescriptions architecturales à retenir.

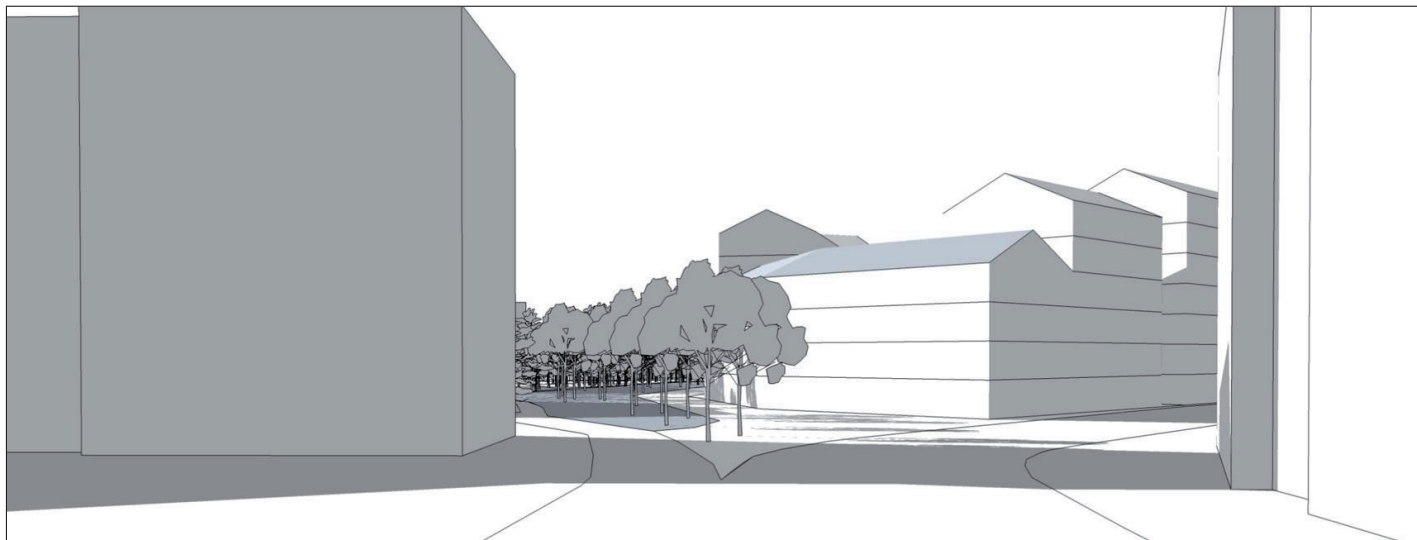




Scénario retenu



Scénario retenu



Vue depuis Avenue de Maignon



Vue depuis l'Avenue de Bayonne

## LES PRESCRIPTIONS ARCHITECTURALES



Former un îlot bâti aligné et en ordre continu sur l'avenue de Bayonne et l'Avenue de Minerva pour délimiter clairement l'espace public et réduire l'échelle du paysage urbain trop ouvert et peu lisible sur cette partie du cœur de ville.



Créer deux percées paysagères au milieu de l'îlot bâti permettant d'assurer une perméabilité et des perspectives visuelles (vers et depuis la rue du 11 Novembre et le ruisseau du Mauléon) tout en faisant du cœur d'îlot un espace collectif vivant et planté.

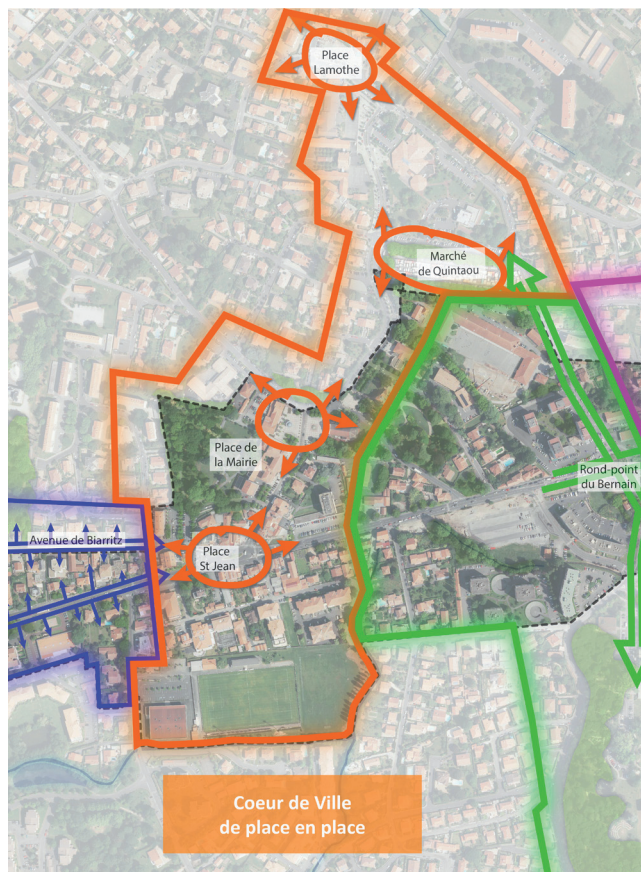


Rompre les lignes horizontales des immeubles à édifier le long des avenues en intégrant des variations de hauteurs (R+3 à R+6), des éléments de volumétrie et de composition sous forme de légers décalages des façades entre elles, afin de rythmer l'alignement du bâti et renforcer les effets verticaux sur des linéaires courts.



Marquer la situation d'angle entre l'avenue de Bayonne et de l'avenue de Minerva par une hauteur plus élevée (R+6) pour créer un effet signal et de mise en scène du paysage urbain.

## LE CŒUR DE VILLE DE PLACE EN PLACE



La séquence actuelle est particulièrement lisible et forme un bel ensemble urbain se prolongeant sur la rue Amédée Dufour. L'architecture traditionnelle des constructions existantes est intéressante, par le rythme des façades et des pignons implantés sur rue. La hauteur des constructions est assez homogène, présentant globalement une volumétrie relativement basse (autour de R+2). Quelques constructions plus hautes viennent ponctuer le paysage urbain, avec des hauteurs plus importantes R+4 à R+6.

Le linéaire bâti est actif avec la présence de rez-de-chaussée occupés et ouvert sur la rue. L'espace public est contraint par la dimension routière de la RD810, et laisse peu de place aux piétons et aux activités sociales. Malgré cette situation, le lieu est l'une des séquences les plus animées du cœur de ville.

OBJECTIFS  
D'URBANISME POUR  
LA SÉQUENCE

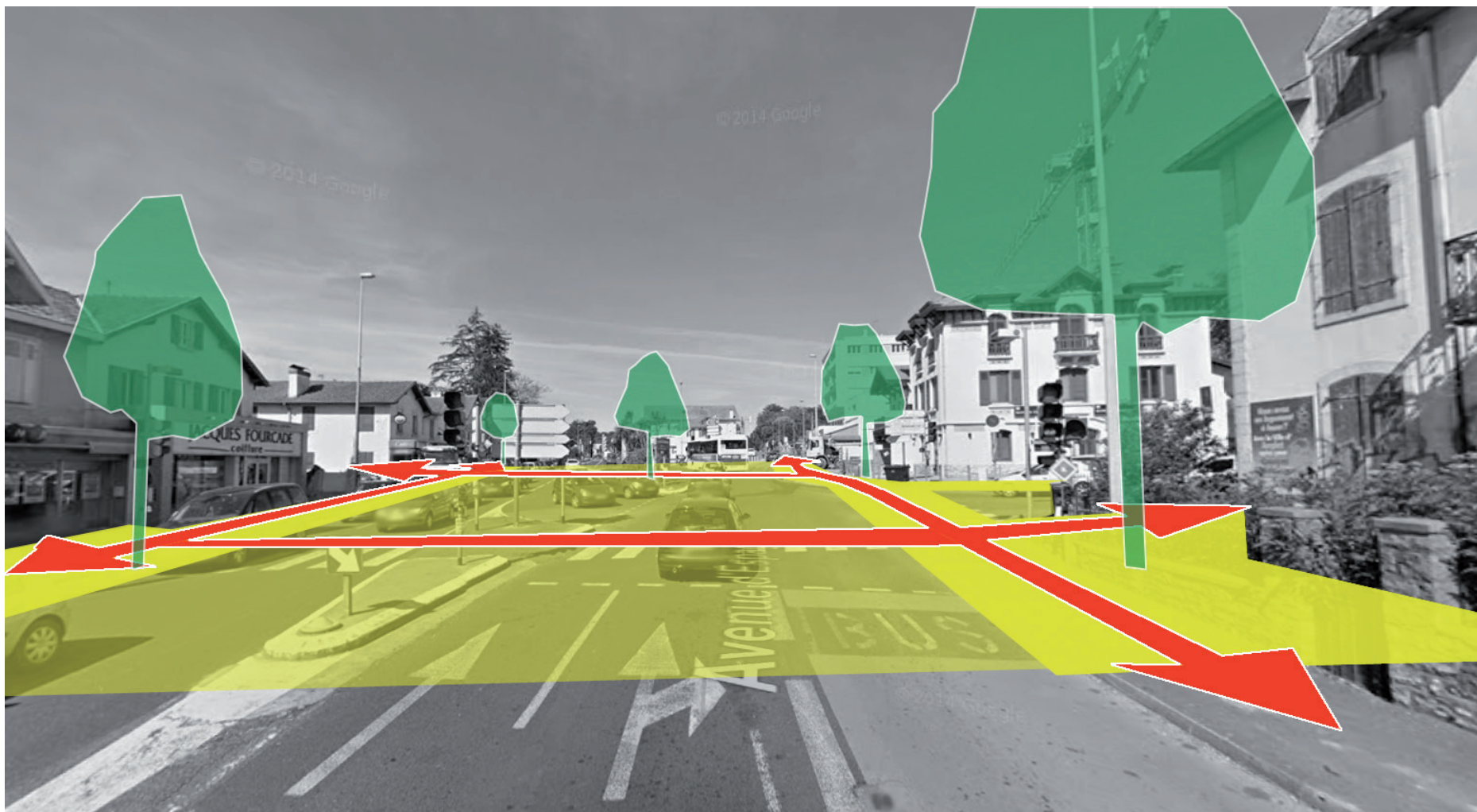
→ Structurer une place publique en lieu et place de l'actuel carrefour St Jean.

→ Ordonner les constructions pour assurer la continuité et l'alignement des façades bâties, la présence de rez-de-chaussée actifs en lien avec l'ambiance et l'image de place souhaitée.

→ Mettre en valeur les formes urbaines du tissu bâti existant en fixant les hauteurs maximales des constructions nouvelles à hauteur du regard (jusqu'à R+4).  
Marquer la position particulière de la «Pointe Saint Jean» par une hauteur légèrement supérieur (R+5) par rapport aux hauteurs admises sur cette séquence, pour créer un effet signal dans la perspective de la RD810 et souligner la situation d'angle des terrains au contact de deux axes structurants de l'agglomération.

La végétation existante des parcs de la Mairie, de la Villa Beatrix Enea et de la Villa du 4 avenue de Maignon sera préservée et mise en valeur. Les limites de la Place St-Jean nécessitent d'être formalisées. Un traitement végétal sera apporté dans l'optique d'en faire une place urbaine agréable. Elle permettra de faire l'articulation

entre la traversée du secteur du centre-ville et le centre ancien d'Anglet au sein duquel se situent de multiples équipements : Mairie, église St-Léon, Villa Beatrix Enea et marché de Quintaou au Nord; stade et salle St-Jean, promenade du Parc Bellay et cours de tennis au Sud.



## ILOT À FORTS ENJEUX « POINTE SAINT JEAN »

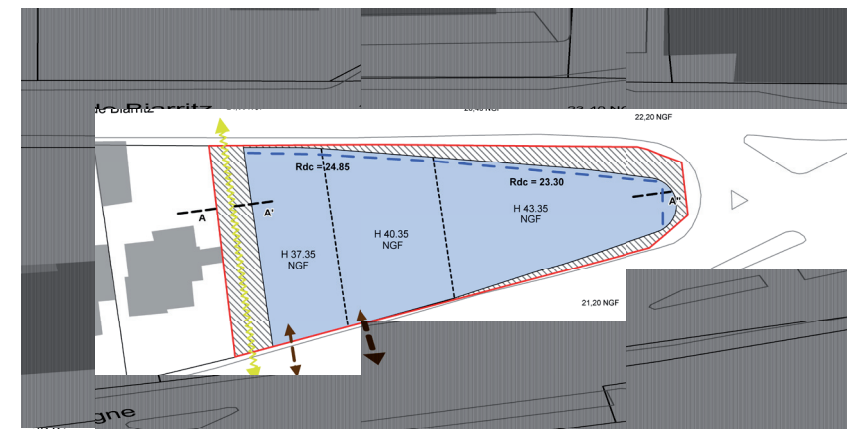
La forme triangulaire du terrain s'ouvrant sur le carrefour Saint-Jean, marquant l'angle des avenues de Biarritz et d'Espagne justifie et appelle un geste architectural singulier dont l'enveloppe est définie précisément par un secteur à plan de masse inscrit au PLU. Adossé au Sud sur la limite cadastrale, le périmètre constructible ménage au Nord un emplacement réservé pour l'élargissement de l'Avenue de Biarritz, et un autre à l'Est pour faciliter le réaménagement du carrefour Saint-Jean. Le plan de masse préfigure la construction d'un seul bâtiment avec une faille démarquant une partie haute côté Avenue de Bayonne et une partie plus basse côté Biarritz, le tout limitant les covisibilités et ménageant des ouvertures généreuses pour les futurs logements.



L'objectif sur l'ilot «Pointe Saint Jean» est de simplifier l'implantation des bâtiments prévu par le secteur à plan de masse du PLU en supprimant le décrocher des façades Nord et Sud. Il s'agit également d'intégrer les récentes conclusions des études du projet de TCSP menées par le STACBA qui proposent de modifier légèrement les emprises nécessaires pour l'élargissement de l'espace public au droit de la future place Saint Jean.

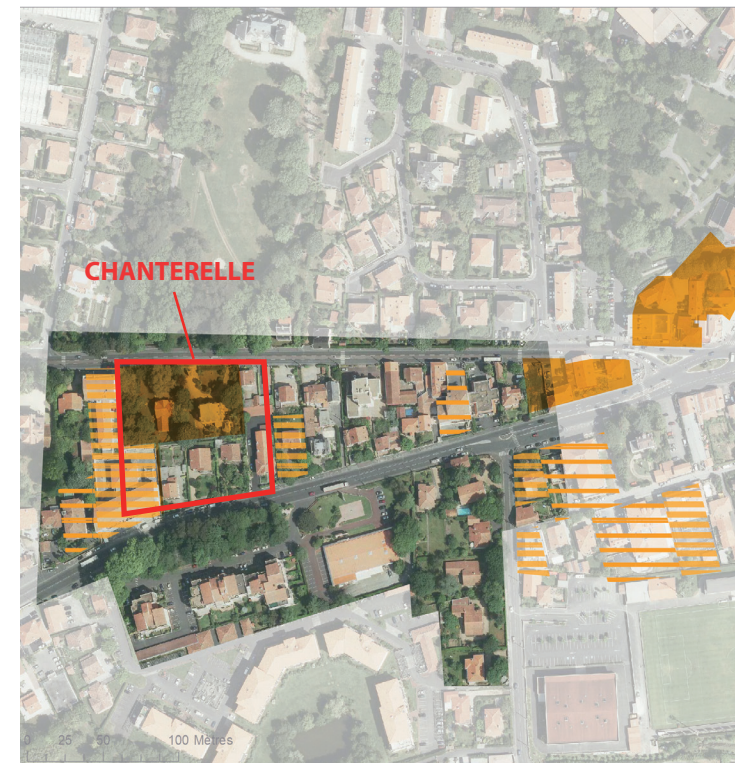
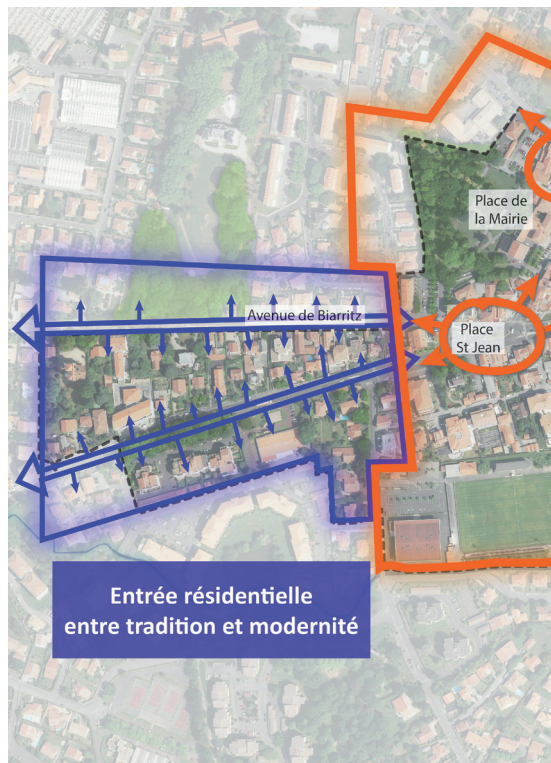
Les hauteurs maximales du secteur à plan de masse n°2 « Pointe Saint Jean » sont à échelonner du R+3 au R+5 :

- en limite Ouest, une implantation en R+3 en retrait de la limite séparative afin de créer un rapport d'échelle adapté aux constructions voisines ;
- en milieu de parcelle, une implantation en R+4 comme élément de transition ;
- en limite Est, une implantation en retrait de la future place Saint Jean avec une hauteur plus importante (R+5) pour marquer la situation d'angle du terrain et la perspective offerte sur l'Avenue de Bayonne depuis le rond-point de Bernain, tout en s'approchant dans l'épannelage de la séquence.



Ajustements proposés du secteur à plan de masse pour la « Pointe Saint Jean »

## L'ENTRÉE RÉSIDENTIELLE DU CŒUR DE VILLE : ENTRE TRADITION ET MODERNITÉ



Au sein de cette séquence, l'Avenue de Bayonne et l'Avenue de Biarritz plus fortement encore, présentent une image authentique de la ville-jardin d'Anglet, où les villas de la première moitié du XXI<sup>ème</sup> siècle sur leur grand parc arboré, côtoient des terrains pavillonnaires plus récents et modestes. Il s'agit de l'un des secteurs dynamiques du territoire sous l'effet conjugué du PLU de 2013 (augmentation des droits à bâtir) et

d'une trame urbaine favorable (grande parcelle faiblement bâtie) à des opérations de mutation/densification des tissus existants. Ainsi, plusieurs immeubles de logements collectifs se sont implantés le long des deux avenues par fusion et démolition de maisons individuelles, pouvant parfois faire disparaître également le caractère fortement végétalisé du paysage urbain.



**OBJECTIFS  
D'URBANISME POUR  
LA SÉQUENCE**



Conserver une présence végétale en façade des terrains en imposant selon les situations, un retrait des bâtiments par rapport aux voies, traité en pleine terre, ou des poches plus ponctuelles plantées d'arbres de haut jet venant interrompre l'alignement bâti et l'imperméabilisation des sols de la marge de recul (opérée le plus souvent pour les besoins en stationnement au détriment de l'ambiance de la rue). Dans tous les cas, les clôtures devront conserver une perméabilité visuelle entre les terrains et les voies publiques.



Fixer des hauteurs maximales (jusqu'à R+4) dans l'esprit des constructions alentours dont les formes et les hauteurs sont variées (de R+1 à R+4) et traduisant les objectifs de densification du PLU en vigueur le long des deux Avenues.



Etablir des mesures de protection notamment en terme de hauteurs maximales pour les opérations d'extension et de construction aux abords d'une villa protégée par le PLU en vigueur.

## TIRER PARTI DU VÉGÉTAL EXISTANT

Les végétaux de grands gabarits situés sur les parcelles privées, s'ils sont qualitatifs et visibles depuis la rue, seront préservés. Ces derniers sont principalement localisés à l'Ouest du secteur centre-ville, sur les avenues d'Espagne et de Biarritz.



## ILOT À FORTS ENJEUX « CHANTERELLE »

Les terrains concernés se situent entre l'Avenue d'Espagne et l'avenue de Biarritz, en face de la villa et du parc Boroja, sur une superficie d'un peu plus de 6000 m<sup>2</sup>. Classés en secteur UA2 par le Plan Local d'Urbanisme modifié, ils sont actuellement occupés par des maisons individuelles, dont la villa « Chanterelle » repérée et protégée par le PLU en vigueur au titre de son intérêt patrimonial.



Les terrains « Chanterelle » se situent en frange du cœur de ville qui les classe dans la séquence « L'entrée résidentielle du cœur de ville entre tradition et modernité ». L'Avenue de Bayonne et l'Avenue de Biarritz plus fortement encore présentent en effet une image authentique de la ville-jardin d'Anglet, où les villas de la première moitié du XX<sup>ème</sup> siècle sur leur grand parc arboré côtoient des terrains pavillonnaires plus récents et modestes. Il s'agit de l'un des secteurs dynamiques du territoire en cours sous l'effet conjugué du PLU de 2013 (augmentation des droits à bâtir) et d'une trame urbaine favorable (grande parcelle faiblement bâtie) à des opérations de mutation/densification des tissus existants. Ainsi, plusieurs immeubles de logements collectifs se sont implantés le long des deux avenues par fusion et démolition de maisons individuelles, pouvant parfois faire disparaître également le caractère fortement végétalisé du paysage urbain.



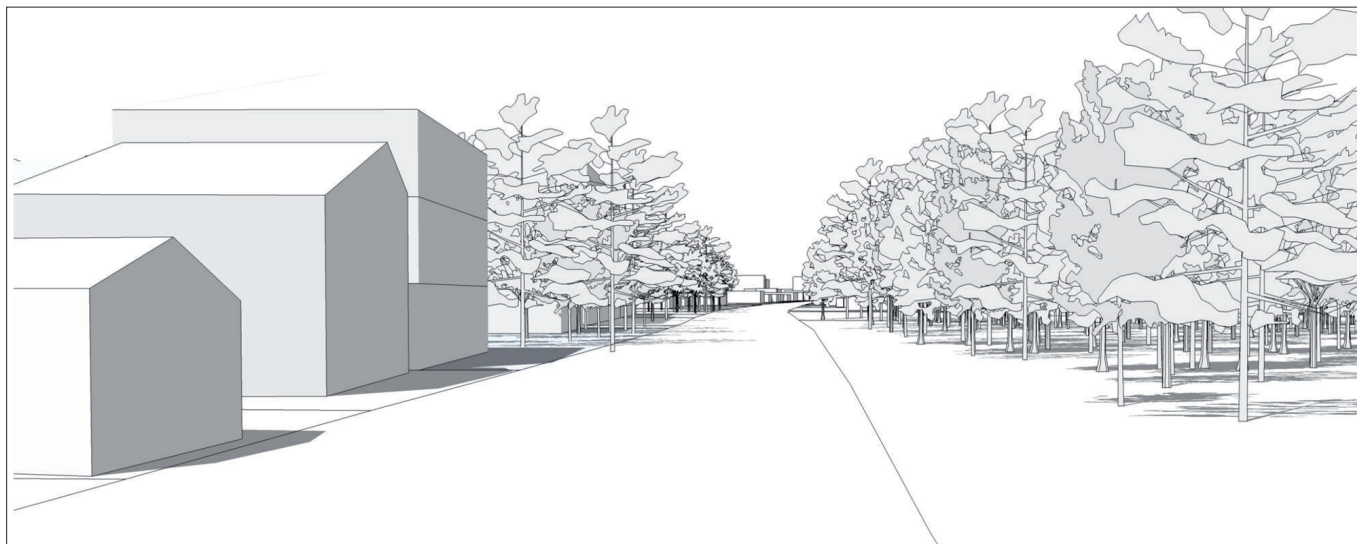
La villa Chanterelle sur l'Avenue de Biarritz

## ILOT À FORTS ENJEUX « CHANTERELLE »

Les perspectives de mutation de l'îlot « Chanterelle » et la mise en œuvre d'un projet urbain bien connecté aux espaces publics du futur TCSP (Avenue de Biarritz), ont motivé la réalisation d'études plus précises pour traduire ces objectifs sous forme de prescriptions architecturales.



Croisement des scénarios des restructuration de l'îlot Chanterelle et de mise en valeur architecturale de l'îlot Chanterelle



## LES PRESCRIPTIONS ARCHITECTURALES



Créer un espace public traversant l'îlot foncier pour créer une liaison publique entre l'Avenue d'Espagne et l'Avenue de Biarritz qui accueillera bientôt le TCSP de l'agglomération, et proposer ainsi un raccourci pour les futurs usagers des transports collectifs habitants aux abords de l'Avenue d'Espagne. Cet espace public permettra également aux résidents d'accéder aux différents parkings et aux places de stationnement prévues le long du cheminement.



Ordonnancer les immeubles à édifier sur les terrains pour prolonger les lignes d'implantation des constructions existantes d'une part, et en valorisant le contexte de ville-jardin de la séquence d'autre part. Pour ce faire, des marges de recul végétalisées seront respectées par rapport aux deux avenues qui encadrent l'opération, et une poche boisée sera renforcée au Sud Ouest des terrains au contact de l'Avenue d'Espagne.



Mettre en scène la villa Chanterelle en implantant deux ailes bâties latérales plus basses (R+1) que le gabarit de l'immeuble existant (R+2) afin de renforcer l'allure gracieuse de la façade et l'effet de composition. Le parvis de la villa fera l'objet d'un traitement différencié révélant sa présence depuis l'Avenue de Biarritz et embellissant la perspective sur l'édifice.



Affirmer le caractère urbain et animé de l'espace public traversant en implantant les bâtiments au contact de cette future liaison douce et en traitant avec le même soin les façades que celles orientées sur les avenue d'Espagne et de Biarritz.



Prolonger les implantations bâties en s'appuyant sur les héberges existantes en limites séparatives Ouest des terrains, en conservant le même gabarit de construction (R+4). A l'inverse, réduire la hauteur des bâtiments (R+2 à R+3) situés en cœur de l'îlot et à l'Est, au contact de l'immeuble plus bas implanté le long de l'Avenue d'Espagne.



Réaliser une majorité du stationnement des véhicules en ouvrage souterrain pour libérer les espaces libres aériens au profit des jardins et de surfaces en pleine-terre.

Département des Pyrénées-Atlantiques  
Commune d'Anglet

# PLAN GUIDE

## Coeur de ville d'Anglet