



Communauté d'Agglomération
de Bayonne - Anglet - Biarritz

Révision simplifiée n°3

Extension de zone constructible
(rond-point de Compagnet dit «de Sutar»)

Notice de présentation

Révision prescrite le 28 mars 2003
Projet arrêté le 23 Juin 2006
Approuvé le 25 mai 2007
Approbation de la modification n°1 le
13 mai 2008

Projet de révision simplifiée

Sommaire

PREAMBULE.....p.2

1 : Contenu de la révision simplifiée, présentation et motivationsp.4

2 : Etat initial du site et de son environnement.....p.5

**3 : Application de l'article L111-1-4 du code de l'urbanisme - Etude
justifiant de la compatibilité des nouvelles règles d'implantation avec..p.11**

3-1- ...la prise en compte des nuisances liées à l'urbanisation du site p.11

3-2- ...la prise en compte de l'accessibilité et de la sécurité des usagers p.12

3-3- ...la prise en compte de la dimension urbaine, architecturale et paysagère p.12

4 : Impacts prévisibles et mesures envisagées.....p.14

5 : Nature des modifications, pièces du P.L.U. modifiées.....p.15



PREAMBULE

Objectifs de la révision simplifiée du Plan Local d'Urbanisme (P.L.U.)

Le P.L.U. mis en révision le 28 mars 2003 a été approuvé le 25 mai 2007.

Comme prévu par le cadre juridique, les documents réglementaires du P.L.U. sont amenés à évoluer selon l'avancée des études, des projets et des réalités de terrain.

Ces évolutions sont gérées, lorsque l'économie générale du document de planification n'est pas remis en cause, par les procédures de modifications et de révisions simplifiées.

Ce P.L.U. a été modifié une première fois afin de clarifier la rédaction de certaines règles. Cette modification a été approuvée le 13 mai 2008 par le Conseil Communautaire.

Une deuxième modification est en cours. Elle a fait l'objet d'une enquête publique du 29 septembre au 30 octobre 2008. Le commissaire enquêteur n'a pas encore remis ses conclusions.

Aujourd'hui, le PLU fait l'objet d'une procédure de révision simplifiée engagée au motif d'extension de zone constructible. Le projet ne porte pas atteinte à l'économie générale du Projet d'Aménagement et de Développement Durable et ne comporte pas de graves risques de nuisances.

En effet, il s'agit d'étendre une zone constructible :

- en réduisant un Espace Boisé Classé et

- en réduisant les contraintes d'implantation instituées en application de l'article L.111-1-4 du code de l'urbanisme,

afin de permettre une extension d'activité (concession automobile) déjà existante sur la parcelle limitrophe.

Déroulement de la procédure

Elle s'organise en plusieurs étapes :

- information du Conseil Municipal (effectuée le 05 juin 2008),

- mise en révision simplifiée du PLU et ouverture de la concertation en Conseil Communautaire (effectuée le 23 juillet 2008),

- mise à disposition d'un dossier de concertation et d'un registre de remarques,

- précision du projet d'aménagement,

- examen du projet par les services associés,

- enquête publique,

- remise des conclusions du commissaire enquêteur (dans le mois suivant la clôture de l'enquête publique),

- adaptation du projet si nécessaire,

- approbation du dossier de révision simplifiée en Conseil Communautaire et bilan de la concertation,

- mesures de publicité,

- intégration du document dans le PLU et opposabilité (un mois après l'envoi en sous-préfecture et les dernières mesures de publicité faites).

Nota : Le présent document constituera, après approbation du projet de révision simplifiée, un complément au rapport de présentation approuvé le 25 mai 2007.

Contenu de la révision simplifiée

Afin de répondre aux objectifs, il est apparu nécessaire:

- de réduire le tracé des Espaces Boisés Classés de 2400m² environ,
- de fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues à l'article L.111-1-4 du code de l'urbanisme par l'intégration d'une étude.

Cette procédure permettra donc, effectivement, la constructibilité des terrains concernés ainsi que le maintien et le développement d'une activité commerciale tout en préservant la qualité urbaine et paysagère du site.

*«Article L123-13
du code de l'urbanisme
Modifié par Loi n°2003-590 du 2 juillet 2003 - art. 23 () JORF 3 juillet 2003*

*«Lorsque la révision a pour seul objet la réalisation d'une construction ou d'une opération, à caractère public ou privé, présentant un intérêt général notamment pour la commune ou toute autre collectivité ou lorsque la révision a pour objet la rectification d'une erreur matérielle, elle peut, à l'initiative du maire, être effectuée selon une procédure simplifiée. La révision simplifiée donne lieu à un examen conjoint des personnes publiques associées mentionnées à l'article L. 123-9. Le dossier de l'enquête publique est complété par une notice présentant la construction ou l'opération d'intérêt général. Les dispositions du présent alinéa sont également applicables à **un projet d'extension des zones constructibles qui ne porte pas atteinte à l'économie générale du projet d'aménagement et de développement durable et ne comporte pas de graves risques de nuisance.**»*

Article L111-1-4

*Modifié par Ordonnance n°2004-637 du 1 juillet 2004 - art. 28 () JORF 2 juillet 2004 en vigueur le 1er juillet 2006
Modifié par Loi n°2005-157 du 23 février 2005 - art. 200 () JORF 24 février 2005*

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

Cette interdiction ne s'applique pas :

- aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières ;
- aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières ;
- aux bâtiments d'exploitation agricole ;
- aux réseaux d'intérêt public.

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

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

1- Contenu de la révision simplifiée, présentation et motivations

La révision simplifiée concerne :

- l'extension de la zone constructible par la suppression d'Espaces Boisés Classés (E.B.C.),
- la réduction du périmètre d'application de l'article L111-1-4 du code de l'urbanisme.

LA SUPPRESSION D'ESPACES BOISÉS CLASSES

Le terrain d'assiette du projet est actuellement classé au PLU en zone urbaine U et a donc vocation à être construit. Toutefois, il est inconstructible de par la présence d'un EBC.

Ainsi, l'extension de la zone constructible par la réduction des EBC est destinée à permettre le maintien de la concession AUDI-VOLKSWAGEN déjà existante, par la création d'un nouveau bâtiment vitrine sur la parcelle limitrophe.

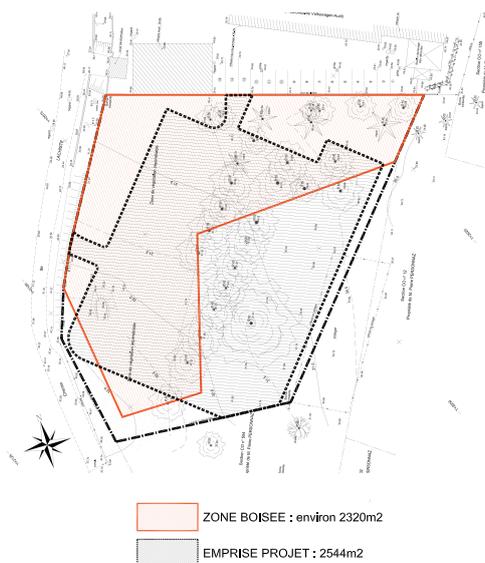
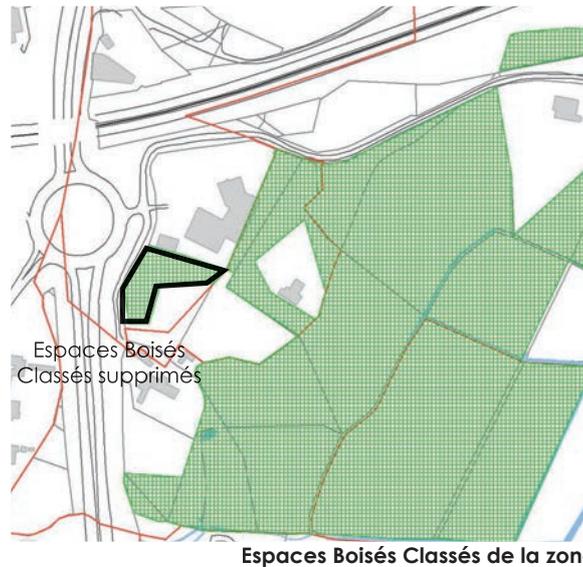
En effet, à l'heure actuelle, les deux marques sont regroupées en un seul équipement. Pour conserver la marque AUDI sur le site bayonnais, le concessionnaire doit offrir à la marque un espace individuel exclusif.

Aussi, la réalisation d'une étude de terrain a permis de déterminer la nature de la masse boisée, repérée précédemment par photographie aérienne. Cette dernière n'a pas révélée d'intérêt spécifique au niveau écologique ou de par son positionnement contrairement au grand boisement situé sur les coteaux plus à l'est.

Le déclassement d'environ 2400 m² d'EBC a donc été soumis à la commission départementale compétente en matière de nature, de paysages et de sites du 14 octobre 2008 **qui a émis un avis favorable sous réserve de traiter paysagèrement le parking déjà existant.**

Enfin, la suppression des espaces boisés classés sera compensée par des préconisations paysagères (conservation des spécimens les plus intéressants, nouvelles plantations...).

JUSTIFICATION DES RÈGLES D'IMPLANTATION DIFFÉRENTES DE CELLES INSTAURÉES PAR L'ARTICLE L111-1-4 (cf. partie 3).



Estimation de l'assiette globale du projet

2- Etat initial du site et de son environnement

Situation

Le secteur concerné se situe au sud de Bayonne sur la route de Cambo au rond point de Compagnet, dit «de Sutan».

Il est actuellement classé en zone UYcs, secteur constructible à vocation économique.

Il est repéré comme une entrée de ville commerciale à qualifier.



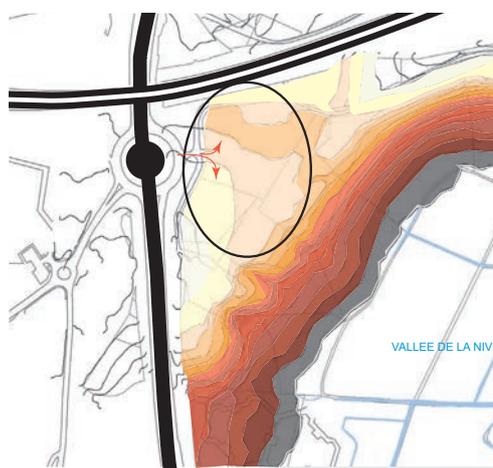
Milieu physique général

GEOLOGIE ET TOPOGRAPHIE

La zone d'étude se situe au coeur de la plaine alluviale de la Nive. Les formations sédimentaires sont, donc, principalement constituées d'alluvions et de grès grossiers.

La topographie locale s'incline d'ouest en est vers la Nive et ses barthes où elle atteint le niveau 0 NGF.

Ainsi, le site connaît un faible dénivelé. Il tourne le dos à la vallée de la Nive qu'il surplombe d'une vingtaine de mètres.



Topographie

HYDROGRAPHIE

Le secteur étudié fait partie du bassin versant de l'Adour dont la Nive est un affluent.

Cette zone de la commune est drainée par le ruisseau d'Urdainz et la Nive.



Hydrographie

RISQUES NATURELS

Dans le secteur, seules les barthes de la Nive sont concernées par les risques d'inondation.

Le site étant situé à un niveau plus élevé, il n'est pas considéré comme inondable.

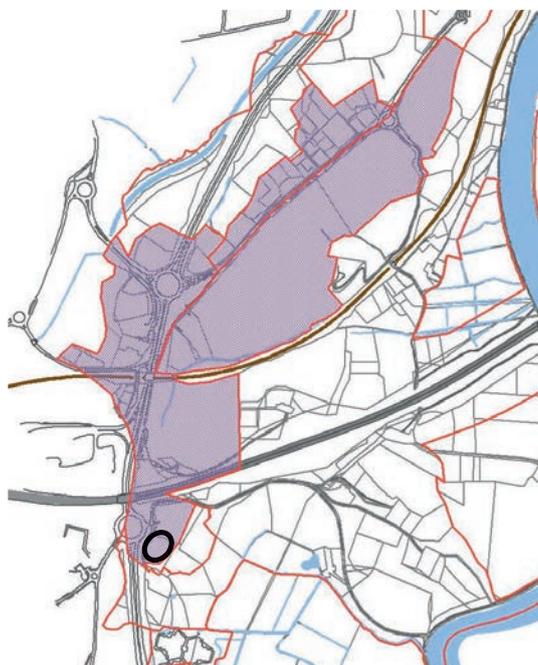
ESPACES NATURELS PROTEGES

La Nive est classée en ZNIEFF de type 2 et ses barthes sont proposées pour le réseau Natura 2000.

Bien que proche de ces espaces, le site de projet en est exclu de par sa nature, sa topographie et sa localisation. Il n'est pas repéré comme espace naturel mais comme espace dédié au développement urbain.



Environnement bâti et paysager



Le secteur de projet s'appuie sur le giratoire de Compagnet, dit de «Sutan», un point d'échange important, situé sur un axe routier nord-sud de première importance dans l'agglomération bayonnaise (l'ancienne RD932 nommée sur la commune, Boulevard d'Aritxague et avenue de Cambo).

Depuis la rive de l'Adour, cet axe est composé d'un paysage alternant secteurs économiques de plus ou moins grande qualité et secteur de coteaux boisés composant un espace tampon avec les zones de développement résidentiel plus lointaines.

Cet axe constitue également dans sa partie sud la limite physique et administrative entre Bayonne et Anglet.

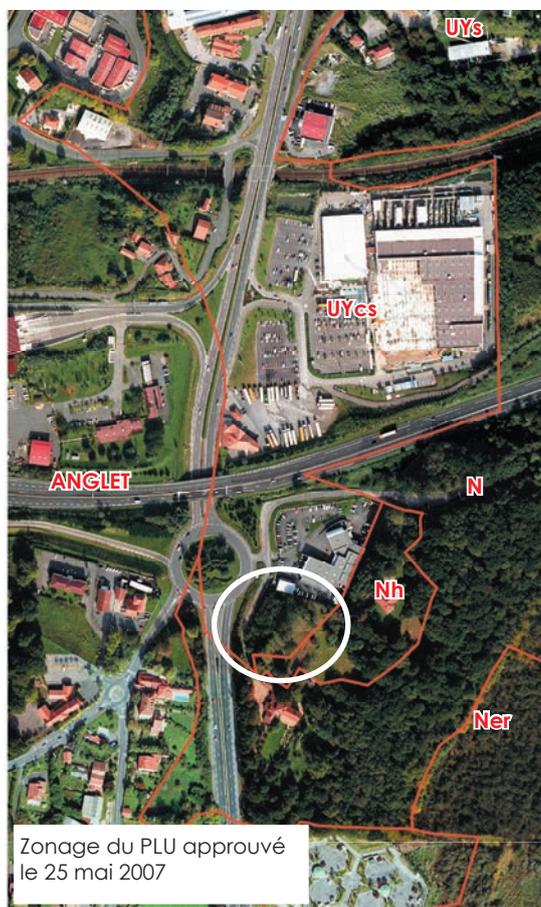
Cette parcelle est la dernière classée en zone constructible dans le secteur. Elle vient conclure les zones vouées à accueillir un tissu urbain économique sur le sud de Bayonne.

Globalement, ce site représente donc une entrée de ville qui vient clôturer la zone de développement urbain communal.

Le secteur d'étude présente donc un caractère très routier, peu mis en valeur par l'urbanisation.

On constate la prégnance des voies rapides et de la fonction viaire.

En effet, le regard s'accroche notamment sur certaines constructions peu qualitatives et sur une suite de panneaux d'affichage à l'organisation plus ou moins anarchique et d'une lisibilité contestable.



- La limite Nord du secteur est constituée du passage inférieur sous le pont autoroutier qui laisse apparaître des vues sur une zone commerciale et l'échangeur de l'autoroute (parkings, gendarmerie, péage de l'autoroute) ;



- La limite Sud s'ouvre sur des vues lointaines des Pyrénées ;

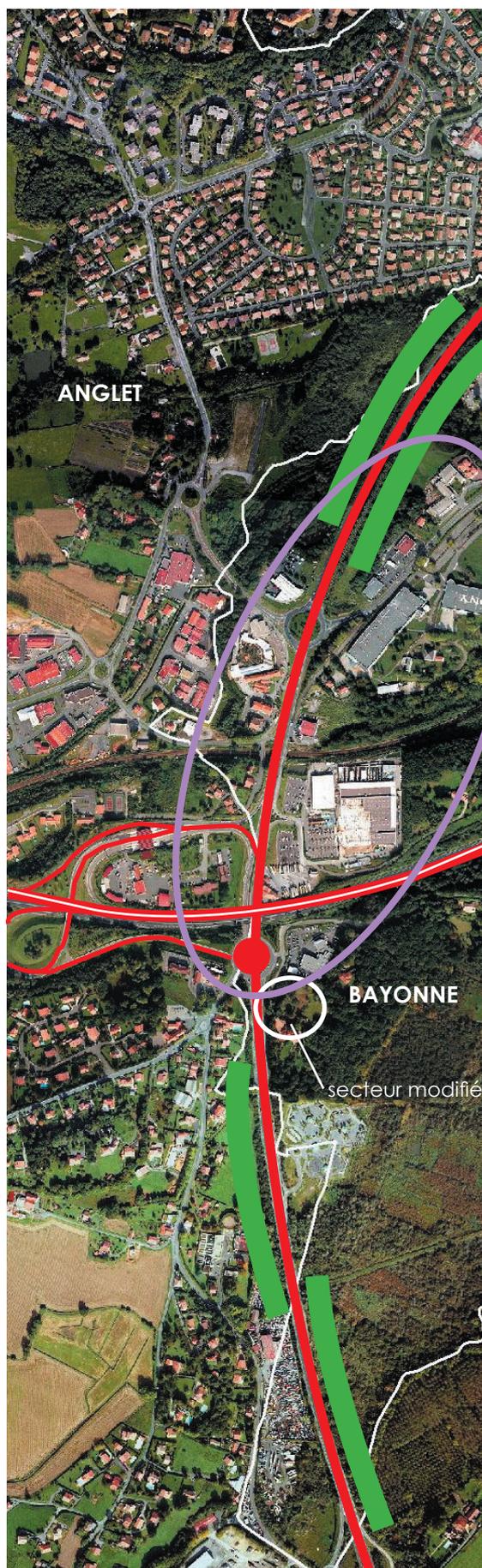


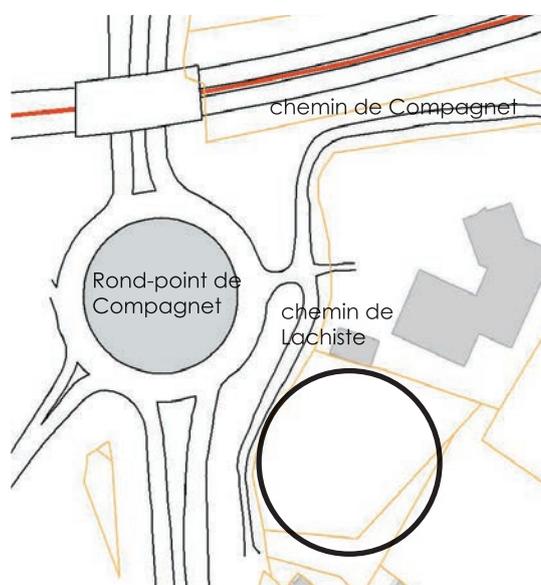
- La limite Est est constituée d'une propriété privée composée d'un parc marquant le début des zones N et Nh naturelles qui protègent ces espaces de l'urbanisation. Les habitations sont donc très peu nombreuses et séparées du lieu de construction par une frange végétale et une différence d'altitude (les maisons d'habitations sont plus basses que le secteur de projet) ;

- La limite Ouest est l'accès au réseau viaire. Seule l'activité commerciale de concession automobile propose une vitrine sur l'axe passant.



Ainsi, ce territoire, dédié aux circulations, ne connaît pas de réelle composition paysagère, excepté le centre du giratoire planté en masse d'espèces rustiques.





Voirie existante

Accessibilité et tissu viaire

Le terrain est accessible depuis le giratoire de Compagnet dit de «Sutar» qui permet un croisement :

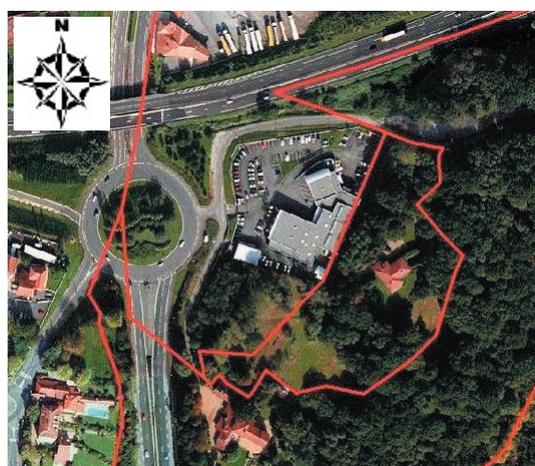
- des flux venant des communes littorales et transitant par le quartier Sutar d'Anglet,
- des flux remontant vers Bayonne depuis les communes périphériques du sud de l'agglomération et du Pays Basque intérieur par l'avenue de Cambo,
- des flux descendant depuis le centre de l'agglomération par le Boulevard d'Aritxague,
- des flux sortant de l'autoroute A63 en provenance de l'agglomération littorale et d'Espagne.

Les flux les plus importants sont dûs aux mouvements nord/sud avec une charge de trafic de 50 000 véhicules/jours (deux sens confondus) au nord du rond point et de près de 27 000 véhicules/jour au sud (deux sens confondus). Les axes dédiés aux dessertes locales connaissent un trafic routier beaucoup plus modéré notamment sur le chemin de Compagnet soit environ 1100 véhicules/jour.

La desserte du concessionnaire se fait depuis le rond point de Compagnet par le chemin de Compagnet. Le terrain d'assiette quant à lui est desservi par une voie d'une largeur de 4 à 5 m dit chemin de Lachiste.

Occupation du site

Le terrain d'assiette du projet est actuellement non bâti. Il est mitoyen de la concession automobile souhaitant s'y étendre.



Etat de la végétation existante

La parcelle est occupée pour moitié par une prairie.

L'autre moitié est occupée par une végétation arborescente, disparate et sans grand intérêt, et pour l'ensemble, dans un état sanitaire médiocre.

On y trouve :

- d'anciennes haies de Faux-Cyprès laissées à l'abandon,
- un alignement de peupliers dans un mauvais état, arrivés à maturité et dont les sujets deviennent dangereux.
- des cépées de vieux Robiniers en très mauvais état,
- quelques noisetiers,
- un bosquet de jeunes Saules impénétrable,
- quatre chênes en bon état,
- et deux hêtres pourpres en bon état.

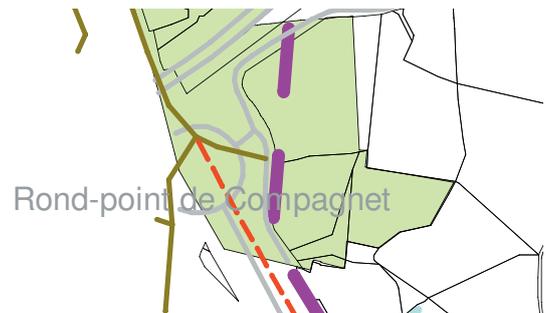
Le site de projet ne laisse aujourd'hui apparaître depuis les espaces publics qu'une frange végétale disparate.

Réseaux existants

Les différents réseaux nécessaires à la constructibilité du site le desservent (plan réseau eau potable en vert et parcelles desservies par le réseau d'assainissement en vert). La parcelle est classée en zone urbaine dans le document d'urbanisme.

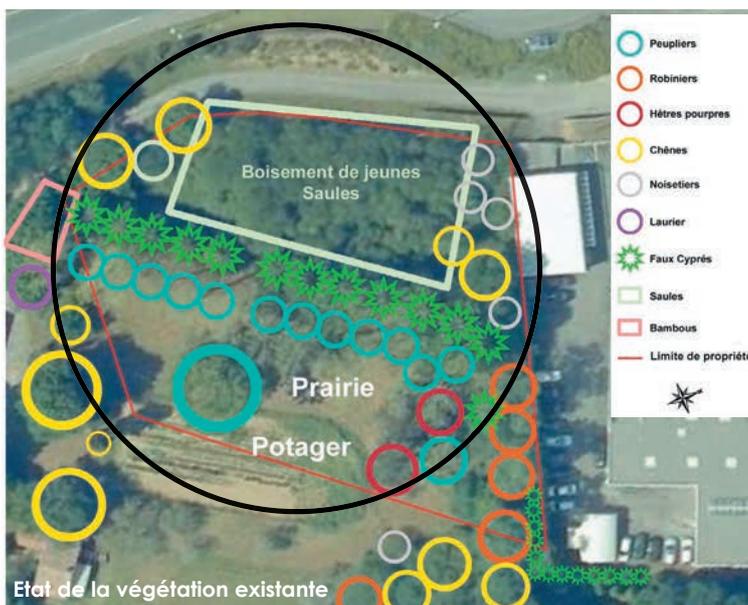


Réseau d'eau potable
(annexes du PLU 25 mai 2007)



Réseaux d'assainissement
(annexes du PLU 25 mai 2007)

Rond-point de Compagnet





Site vu depuis le rond-point de Compagnet



Vue du parking déjà existant



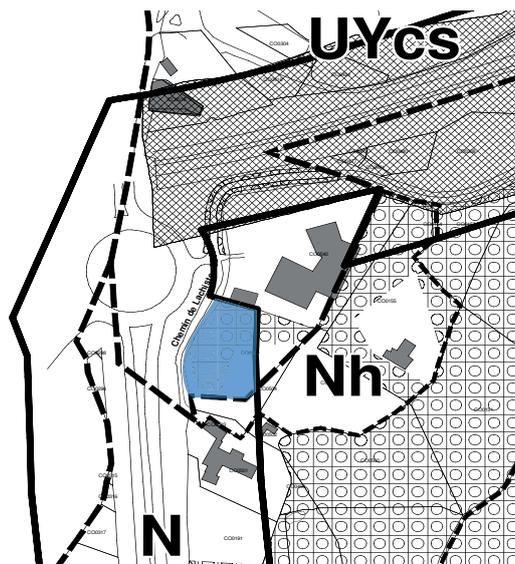
Vue de la concession existante

3- Application de l'article L111-1-4 du code de l'urbanisme - Etude justifiant de la compatibilité des nouvelles règles d'implantation

Situé en bordure d'une voie à «grande circulation», le terrain d'assiette du projet est touché par les dispositions de l'article L.111-1-4 du code de l'urbanisme. Les constructions sont donc interdites dans une bande de 75m par rapport à l'axe de la voie.

Conformément à l'article L.111-1-4, une étude spécifique a été effectuée afin de modifier les autorisations d'implantation des constructions et de justifier que les règles sont compatibles avec la sécurité des accès, la prise en compte des nuisances ainsi que la qualité paysagère, urbaine et architecturale.

Ainsi, la collectivité prend en compte ces paramètres dans le document d'urbanisme et s'assure que le règlement de la zone en vigueur répond à ces attentes.



Surface concernée par l'article L111-1-4 sur le site de projet

3-1 Prise en compte de l'accessibilité et de la sécurité des usagers

Le projet étant destiné à accueillir la marque AUDI qui existe déjà, mais que l'on déplace, il n'engendre pas d'augmentation des flux routiers sur le rond-point.

De plus, l'aménagement ne crée pas de nouvel accès sur le rond point de Compagnet.

Enfin, l'accès au terrain se fera par le chemin de Lachiste qui devra être élargi pour permettre le croisement de deux véhicules.

Comme sur le reste de la zone économique, le profil de cette voie répondra aux exigences réglementaires imposées par le PLU.

3-2 Prise en compte des nuisances liées à l'urbanisation du site

Les nuisances sonores liées au trafic automobile sur le site sont générées par la proximité de l'avenue de Cambo et de l'autoroute A63.

Le faible trafic issu de l'activité de concession n'impactera pas de manière remarquable l'environnement sonore global et les quelques habitations alentours.

De plus, le fonctionnement même du nouveau bâtiment n'engendrera aucune nuisance de bruit supplémentaire, l'atelier, ne comportant pas de poste carrosserie.

Enfin, l'avenue de Cambo est classée en catégorie 3 et l'autoroute en catégorie 1 au sens de l'arrêté du 30 mai 1996 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres.

Ainsi les constructions répondront aux exigences acoustiques conformément aux décrets 95-20 et 95-21 par des prescriptions architecturales, afin d'assurer le confort acoustique des usagers du nouveau bâtiment.

3-3 Prise en compte de la dimension urbaine, architecturale et paysagère.

Le terrain d'assiette du projet d'une surface d'environ 3800m² est à vocation économique. Les territoires limitrophes sont soit de même nature soit voués à la circulation.

Globalement les quelques habitations existantes n'offrent pas de vues directes sur la zone concernée par le projet. Dans le cas contraire, le paysagement de la parcelle devra les cacher.

Afin de garantir une lisibilité et une qualité paysagère sur le site, depuis l'avenue de Cambo et le rond point de Compagnet (effet vitrine), il est préconisé :

- de conserver les quatre Chênes en bon état, ainsi que le bosquet de Faux Cyprès et de Robiniers en bordure du garage VW existant,
- de conforter la végétation existante par des plantations d'arbres d'essences plus locales (Chênes verts, Chênes lièges, châtaigniers),
- de mettre en valeur l'architecture du bâtiment projeté par la plantation d'un alignement d'arbres fastigiés et persistants (Magnolia grandiflora '....'),
- d'isoler le bâtiment, des riverains, par la plantation d'une haie bocagère de 2 m de large,
- de créer des stationnements en gazon renforcé de façon à minimiser l'impact des surfaces minérales,
- d'améliorer le paysagement du parking existant.

L'architecture du nouveau bâtiment répondra à un concept commercial qualitatif rigoureux, qui détermine le fonctionnement et l'aspect exigé par la concession et la marque représentée.

Le bâtiment abritera un espace de présentation des véhicules, des locaux destinés aux services commerciaux et à l'administration, un atelier d'entretien et de réparation, pour une SHON totale de 2.806m² dont 692m² de SHON commerciale.

Des aires de stationnement paysagées sont prévues sur le site.

De volumétrie compacte et homogène, habillé de matériaux métalliques gris clair métallisé, percé de très importantes surfaces vitrées, le bâtiment sera sobre et élégant.

En retrait par rapport aux voies de circulation, mis en valeur par un traitement paysager soigné, sa perception depuis le rond-point sera de plus, filtrée par un rideau d'arbres à hautes tiges qui finira de l'intégrer à son environnement.

Tout en intégrant les exigences fonctionnelles inhérentes à sa destination, le projet prend en compte le site boisé sur lequel il s'implante, substituant à la quantité d'une végétation en grande partie sans intérêt, la qualité de son traitement paysager.



AVANT



APRES



AVANT



APRES



4- Impacts prévisibles et mesures envisagées

Sur le milieu physique

IMPACTS SUR L'EAU ET L'ESPACE

Seuls des mouvements de terrains mineurs sont nécessaires au projet. La topographie du terrain ne connaîtra pas de lourdes modifications.

Le projet n'aura pas d'incidence spécifique sur le sous sol mais entraînera une imperméabilisation du sol en surface.

Ces surfaces nouvellement minéralisées modifieront l'écoulement des eaux pluviales. Dès lors, des dispositifs spécifiques devront être intégrés sur la parcelle afin de limiter le débit de fuite tel que prescrit dans le PLU (à savoir 3 l/s/ha). Dès lors, l'impact sur les milieux récepteurs seront maîtrisés.

Le projet se raccordera aux réseaux publics d'eau potable et d'assainissement existants.

QUALITE DE L'AIR

Le projet n'engendrera que peu de trafic routier supplémentaire et n'aggraverait donc pas les pollutions liées. La qualité de l'air est surtout dépendante, sur ce secteur, du trafic sur l'avenue de Cambo et l'A63.

Le fonctionnement de l'activité commerciale ne créera pas de pollutions aériennes spécifiques.

DECHETS

La collecte des déchets sera assurée comme sur le reste de la commune.

Sur l'environnement bâti et le paysage (cf. partie précédente)

Le paysage proposé dans ce secteur est peu lisible, l'omniprésence des espaces circulatoires fait oublier la vocation du site, à savoir une entrée de ville, et une interface entre les espaces ouverts et les espaces urbanisés.

L'intégration du projet dans ce secteur est donc l'occasion d'organiser, sur ce secteur économique, un front bâti cohérent et qualifiant.

Pour cela, le règlement UYcs existant et la création de plantations cadrera le permis de construire.

Sur les accès et la circulation (cf. partie précédente)

L'extension du site économique n'engendrera pas d'accès ni de flux automobiles supplémentaires.

En effet, il s'agit de reporter sur un site indépendant une partie de la concession déjà existante sur la parcelle limitrophe.

Sur l'activité économique

Le maintien sur la commune de cette activité économique répond aux objectifs affichés dans le PLU et son Projet d'Aménagement et de Développement Durable.

La commune souhaite «placer l'économie et l'emploi au cœur de la stratégie de développement» afin de maintenir et de conforter son rôle dans le développement économique de l'agglomération littorale.

5- Nature des modifications, pièces du P.L.U. modifiées

Le PLU est modifié comme suit :

- le rapport de présentation (pièce 1),
- les documents graphiques réglementaires (pièces 3B.1 secteur 5).

Les autres dispositions du P.L.U. restent inchangées.

MODIFICATION DU RAPPORT DE PRESENTATION

Le rapport de présentation du PLU est modifié par l'adjonction du présent document exposant l'objet et les motivations de la révision simplifiée du PLU.

Il est à noter que la surface globale des EBC (indiquée p. 240 du rapport de présentation du PLU) sera modifiée par les différentes procédures en cours :

- la présente révision simplifiée la diminue de 2400 m²,

- la révision simplifiée n°2 portant sur l'ouverture à l'urbanisation d'un secteur du Prissé, la diminue de 600 m².

Ainsi, si l'on considère conjointement ces deux procédures, la surface des EBC communaux sera portée, à leur approbation, de 299,5 ha à 299, 2 ha.

MODIFICATION DES DOCUMENTS GRAPHIQUES

- Modification du document graphique 3.B.1, secteur 5 :

- réduction d'un Espace Boisé Classé (EBC) non défini comme significatif,
- réduction du périmètre L111-1-4,

Conformément au code de l'urbanisme, l'étude du site permet la réduction du périmètre L111-1-4 figuré au document graphique. Ainsi, le projet devra se soumettre à la réglementation de la zone UYcs déjà en vigueur sur ce secteur.

- création d'une trame de plantations à réaliser.

Cette trame permet de localiser réglementairement les plantations à réaliser sur le site. Elles sont positionnées de manière à imposer un paysagement, notamment en limite de la parcelle.