



Ville de Bayonne



Communauté d'Agglomération  
Côte Basque-Adour

## MODIFICATION N°6

# Rapport de présentation complémentaire

Révision prescrite le 28 mars 2003  
Révision arrêtée le 23 juin 2006  
Révision approuvée le 25 mai 2007  
Modification n°1 approuvée le 13 mai 2008  
Modification n°2 approuvée le 13 Février 2009  
Révisions simplifiées n°1, 2 et 3 approuvées le 30 juin 2009  
Modification simplifiée n°1 adoptée le 27 juillet 2009  
Modification n°3 approuvée le 18 décembre 2009  
Modification simplifiée n°2 adoptée le 23 avril 2010  
Modification n°4 approuvée le 23 juillet 2010  
Mise en compatibilité (arrêté préfectoral 13/08/2010)  
Pôle de valorisation des déchets  
Mise en compatibilité approuvée le 18 décembre 2010  
Projet Zone Ametzondo  
Modification n°5 approuvée le 25 février 2011  
  
Modification n°6 approuvée le **22 juillet 2011**

# Sommaire

---

**PREAMBULE.....p.2**

**1 : Nature des modifications : Pièces du PLU modifiées.....p.3**

**2 : Présentation des modifications.....p 4.**

2-1- Projet «Tête de pont Henri Grenet» rive gauche de l'Adour p. 4

2-2 Création d'un nouveau secteur UBf, avenue du Maréchal Soult p. 9

2-3 Clarification de l'orientation d'aménagement GRETA-BARLAND p. 10

2-4 Modifications diverses d'ordre réglementaire p. 10

2-5- Modifications diverses d'ordre graphique p. 12

2-6- Modifications diverses d'emplacements réservés p. 13



# PREAMBULE

« Vu l'article 20 de la loi 2011-12 du 05 janvier 2011, modifiant l'article 19 de la loi 2010-788 du 12 juillet 2010 relatif au délai d'application des nouvelles dispositions de la loi portant engagement national pour l'environnement dite « Grenelle II » en matière de PLU, la présente modification est engagée selon les dispositions du code de l'urbanisme antérieures en vigueur avant le 12 juillet 2010 ».

## Le 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 et modifié le 13 mai 2008, le 13 février 2009, le 18 décembre 2009, le 23 juillet 2010 et le 25 février 2011.

Il a fait l'objet de trois révisions simplifiées approuvées le 30 juin 2009 et de deux modifications simplifiées adoptées les 27 juillet 2009 et le 23 avril 2010.

## Les objectifs de la modification n°6

Les documents réglementaires du P.L.U. sont amenés à évoluer au fur et à mesure de l'avancée des études et de l'évolution de certains secteurs. Pour cela, le document d'urbanisme peut faire l'objet d'une modification ou d'une révision simplifiée, dans la mesure où, notamment, l'économie générale du projet est respectée.

Dans ce cadre, la collectivité a décidé de lancer une procédure de modification pour :

-encadrer la réalisation du projet de renouvellement urbain «Têtes de pont» porté par la communauté d'agglomération et inscrit dans le P.A.D.D. ;

-faciliter le renouvellement du tissu urbain le long de l'avenue Maréchal Soult sur cet axe d'entrée de ville ;

-apporter des modifications ou des précisions réglementaires (écrites et graphiques) d'ordre mineur permettant la mise en oeuvre du projet communal ;

-clarifier la rédaction de l'orientation d'aménagement Greta Barland ;

-supprimer ou modifier des emplacements réservés pour tenir compte de l'avancement des projets (réalisation des projets ou acquisition des terrains par la collectivité) ;

Cette procédure s'organise en plusieurs étapes :

- envoi du projet de modification aux personnes et organismes publics associés,
- arrêté du président de l'agglomération de mise à l'enquête publique du dossier et mesures de publicité,
- Enquête publique** (1 mois minimum),
- remise du rapport et des conclusions du commissaire enquêteur (au moins 1 mois après la clôture de l'enquête publique),
- adaptation du document si nécessaire,
- approbation du document par le Conseil Communautaire,
- mesures de publicité.

Le document devient applicable un mois après sa transmission à la sous-préfecture et les mesures de publicité faites.

## Les changements apportés

Dès lors, et conformément à l'article L.123-13 du code de l'urbanisme, le P.L.U. est ainsi modifié :

- **l'orientation d'aménagement Greta/Barland est précisée,**

- **les règlements des zones UA, UB, 1AUg, N sont modifiés et les titres 1 et 2-E sont complétés,**

- **la liste des emplacements réservés est modifiée en fonction des modifications graphiques effectuées,**

- **les plans de zonage 3B.1 (zonage avec la création des secteurs UAg et UBf, emplacements réservés et modifications graphiques diverses) et 3B.5 (rectification d'un tracé de hauteur) sont modifiés**

- **un document graphique 3B.9 «Têtes de pont secteur à plan masse» est créé.**

Ces différents changements ne portent pas atteinte à l'économie générale du P.A.D.D., ne réduisent pas un espace boisé classé (E.B.C.), une zone agricole ou forestière, ni une protection édictée et ne comportent pas de graves risques de nuisance.

# 1- Nature des modifications

## Pièces du P.L.U. modifiées

Les modifications concernent :

- le rapport de présentation (pièce 1)
- une orientation d'aménagement (pièce 2)
- le règlement dont la liste des emplacements réservés (pièce 3) ;
- les documents graphiques réglementaires (pièces 3B).

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 présente modification du PLU.

### CLARIFICATION DU TEXTE DE L'ORIENTATION D'AMENAGEMENT GRETA/BARLAND

### MODIFICATION DU REGLEMENT

### MODIFICATION DES DOCUMENTS GRAPHIQUES

- modifications du plan de zonage 3B.1, secteur 1, 2, 3, 4 et 5.
- modification du plan 3B.5 zone Saint Esprit UAp
- création du plan 3B.9 Tête de Pont - secteur à plan masse - secteur UAg

« Vu l'article 20 de la loi 2011-12 du 05 janvier 2011, modifiant l'article 19 de la loi 2010-788 du 12 juillet 2010 relatif au délai d'application des nouvelles dispositions de la loi portant engagement national pour l'environnement dite « Grenelle II » en matière de PLU, la présente modification est engagée selon les dispositions du code de l'urbanisme antérieures en vigueur avant le 12 juillet 2010 ».

#### «Article L123-1

#### du code de l'urbanisme

Modifié par LOI n°2009-323 du 25 mars 2009 - art. 29

Modifié par LOI n°2009-323 du 25 mars 2009 - art. 30

(V)

Modifié par LOI n°2009-323 du 25 mars 2009 - art. 31

Modifié par LOI n°2009-323 du 25 mars 2009 - art. 32

(...) Les plans locaux d'urbanisme comportent un règlement qui fixe, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durable, les règles générales et les servitudes d'utilisation des sols permettant d'atteindre les objectifs mentionnés à l'article L. 121-1, qui peuvent notamment comporter l'interdiction de construire, délimitent les zones urbaines ou à urbaniser et les zones naturelles ou agricoles et forestières à protéger et définissent, en fonction des circonstances locales, les règles concernant l'implantation des constructions. (...)

#### «Article L123-13

#### du code de l'urbanisme

Modifié par la Loi n°2009-179 du 17 février 2009 - art. 2

Le plan local d'urbanisme est modifié ou révisé par délibération du conseil municipal après enquête publique.

La procédure de modification est utilisée à condition que la modification envisagée :

- a) Ne porte pas atteinte à l'économie générale du projet d'aménagement et de développement durable mentionné au deuxième alinéa de l'article L. 123-1 ;
- b) Ne réduit pas un espace boisé classé, une zone agricole ou une zone naturelle et forestière, ou une protection édictée en raison des risques de nuisance, de la qualité des sites, des paysages ou des milieux naturels ;
- c) Ne comporte pas de graves risques de nuisance.

## 2- Présentation des modifications

### 2-1 Projet «Tête de pont Henri Grenet» Rive gauche de l'Adour.

La présente modification a pour objet notamment, de mettre en œuvre l'opération «Tête de pont Henri Grenet – Adour rive gauche», sur un secteur identifié dans le PADD du PLU comme «secteur de renouvellement urbain majeur», devant faire l'objet d'un projet urbain d'ensemble à définir, afin notamment de dynamiser la politique d'accueil résidentiel au service d'une plus grande mixité sociale.

#### Enjeux et objectifs du projet

Véritable porte d'entrée du cœur d'agglomération, ce secteur se situe en rive gauche d'Adour, à proximité du centre ville de Bayonne. Il constitue aujourd'hui un quartier à usage multifonctionnel, alliant habitat, fonctions commerciales, artisanales et portuaires, sans véritable structuration. Il a vocation à devenir dans les années à venir un espace de renouvellement urbain rattaché au cœur de ville. Dans ce contexte, l'opération dénommée «Tête de Pont Henri Grenet» fait figure de point de départ du renouvellement urbain d'îlots situés plus à l'ouest et actuellement déqualifiés.

Dans les années 1990, la collectivité s'est rendue propriétaire d'un ensemble immobilier constitué d'anciens bâtiments ayant appartenu à EDF-GDF et en 2008, elle a acquis les bâtiments à usage d'activité délabrés, situés dans l'îlot constitué par l'avenue Dubrocq et l'avenue H. Grenet.

En 2005, une consultation internationale (concepteur-promoteur) a été lancée sur un plus large périmètre, depuis la rue Sauveur Narbaitz jusqu'à l'avenue Maurice Goalard, en vue de la définition d'un projet d'urbanisme de requalification et renouvellement urbain de l'ensemble du site ainsi délimité.

Le cahier des charges fixait une programmation à titre indicatif, prévoyant notamment:

- la réalisation d'environ 50 000 m<sup>2</sup> SHON, comprenant la majorité en logements, des commerces, bureaux et services, voire un équipement institutionnel
- le réaménagement des espaces publics notamment viaires
- la dépollution préalable du sous-sol sur l'ancien site occupé par GDF
- la prise en compte de l'inondabilité
- la possible réalisation d'un parking public enterré
- l'insertion de l'opération dans le contexte urbain existant.



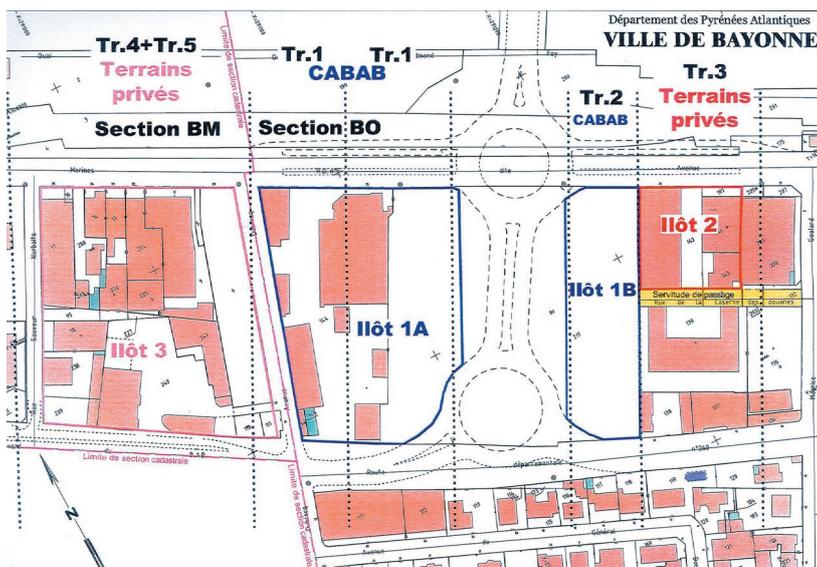
Site de projet

Sept équipes ont été retenues pour participer au concours. Après audition du 24 avril 2006, trois d'entre elles ont été pré-sélectionnées.

Le comité de pilotage spécialement constitué pour le suivi du projet, réuni le 18 septembre 2006, a désigné comme lauréat l'équipe formée par le promoteur Kaufman & Broad et l'architecte Josep Luis Mateo, associé à Michel Desvigne paysagiste.

Le Bureau exécutif de la communauté d'agglomération, réuni le 02 octobre 2006 a pris acte du choix du comité de pilotage. La commune de Bayonne estimait, notamment, que le projet respectait le mieux la nature des lieux et qu'il présentait un caractère innovant et moderne dans la façon de promouvoir une certaine densité tout en intégrant la question de la mobilité.

Ce projet a été présenté à la population lors d'une réunion publique qui s'est tenue le 30 mars 2007 Espace Chabaud (Balichon). Le bulletin municipal de décembre 2006 lui a consacré un article et la presse locale s'est fait l'écho de ce projet.



La crise financière de 2008 ayant affecté le secteur immobilier, la mise en œuvre de ce projet s'en est trouvée différée.

Cependant, Le conseil communautaire réuni le 13 février 2009 a conclu avec le promoteur un protocole transactionnel fixant les différentes phases d'études et modalités de réalisation du projet sur les emprises maîtrisées par la collectivité situées de part et d'autre de l'Avenue H. Grenet.

La programmation prévoit la construction :

- de logements dont 30 % minimum sociaux locatifs
- un hôtel de standing
- une résidence de services-ou senior
- des bureaux
- des commerces (dont un équipement de type surface alimentaire et une galerie commerciale permettant de développer une offre de services et de commerces de proximité)

pour une SHON d'environ 39 000 m<sup>2</sup> sur les îlots 1A, 1B, et partie du lot 2.

La réalisation des équipements publics sera financée en grande partie par les participations financières des constructeurs demandées au titre d'un Programme d'Aménagement d'Ensemble (P.A.E.) à instaurer sur un périmètre déterminé, conformément aux dispositions de l'article L.332-9 du code de l'urbanisme.

Le choix d'un mode de stationnement enterré a été retenu et le projet comportera une part importante d'espaces verts grâce notamment à un passage inférieur et une modification des voiries permettant de bénéficier d'espaces publics de qualité en bordure du boulevard B.A.B..

Ainsi, pour permettre la réalisation du projet urbain retenu, le P.L.U. actuel doit être adapté .

Il est créé, sur le secteur concerné, classé en zone UA, un secteur UAg à plan masse avec règles spécifiques concernant: l'occupation, l'implantation des constructions, les hauteurs, l'aspect extérieur, le stationnement.



## **Présentation des modifications et justifications**

### **CREATION DU SECTEUR UA<sub>g</sub>**

La zone UA recouvre principalement les secteurs denses de la ville. Elle est destinée à accueillir, outre l'habitat, toutes les occupations et utilisations du sol susceptibles de conforter la mixité et la centralité de ces quartiers.

Le projet « tête de pont H. Grenet » s'inscrit dans cette philosophie.

Situé à proximité du centre ville, dans un secteur à fort potentiel de renouvellement urbain, desservi par les transports en commun (ligne de bus A1, fréquence toute les 10 minutes), il s'agit à travers ce projet de reconstruire de la ville et de doter ce quartier d'une centralité de services .

Il est ainsi créé un secteur UA<sub>g</sub> disposant de règles particulières, notamment en matière d'occupation pour permettre la réalisation d'un ensemble commercial constitué , assorti d'un document graphique 3B9- qui délimite les emprises maximales d'implantation des constructions et les hauteurs maximum admises.

### **CREATION d'un DOCUMENT GRAPHIQUE 3B.9 «Tête de Pont - secteur à plan masse- secteur UA<sub>g</sub>»**

Tout en restant dans des gabarits similaires aux enveloppes bâties alentour, il convient de positionner ce secteur dans des densités permettant de construire de la ville et d'adapter le règlement aux implantations, et hauteurs de bâti proposées par l'opération lauréate du concours.

#### **Implantations**

Des emprises maximales constructibles sont délimitées sur ce document graphique dans lesquelles les constructions devront s'implanter.

Elles sont situées :

- à l'ouest du pont H Grenet, où elles recouvrent la majeure partie des terrains situés entre les Allées marines, le bd du Bab et l'Av Dubrocaq. L'objectif étant de reconstituer un îlot bâti,

- à l'est du pont H Grenet, entre le Bd du Bab et les Allées marines où 2 emprises constructibles sont distinguées :

- en bord de voies et/ ou d'espace public, l'emprise de localisation des constructions afin de recréer un front bâti,

- sur l'arrière, côté parcelles privées, l'emprise maximale de localisation des constructions enterrées ou semi-enterrées correspondant aux parcs de stationnements

Cette distinction permet de gérer le recul des futures constructions en étage par rapport aux limites séparatives dont elles seront éloignées au minimum de 8m.

#### **Hauteurs**

Les hauteurs maximales autorisées diffèrent selon les secteurs constructibles. Elles sont données en mètre Ngf pour simplifier le calcul des hauteurs, la côte d'inondabilité étant donnée en mètres Ngf et le terrain naturel situé en contrebas des voiries. Il est précisé que les R.d.C. sont tous situés au dessus de cette côte de 3.10m Ngf.

Les hauteurs maximales des constructions, dispositifs techniques inclus, varient entre 27.5 m Ngf et 40 m Ngf pour le bâtiment le plus haut qui constitue le signal de cette opération.

Les bâtiments comporteront entre 5 et 9 niveaux sur R.d.C. pour le bâtiment le plus haut.

En comparaison, la règle actuelle autorise:  
- dans la zone UA, l'édification de bâtiments de 14m de hauteur de façade soit 4 niveaux sur R.d.C. ;  
- dans le secteur UA<sub>c</sub> limitrophe, l'édification de bâtiments de 19.4m de hauteur de façade soit 6 niveaux sur R.d.C..

Il faut noter également la présence à proximité de plusieurs bâtiments comportant un nombre d'étages important (Résidence du parc: 8 niveaux sur R.d.C., résidence des Allées Marines: 7 niveaux sur R.d.C.)

Ainsi globalement, le projet de règlement autorisera des hauteurs similaires à celles des constructions existantes ou autorisées dans le secteur UA<sub>c</sub>.

### **MODIFICATIONS DU REGLEMENT ZONE UA**

#### **Articles 1 et 2 : occupation**

Ce projet ambitionne dans sa dimension commerciale, de devenir une centralité de services dont la zone de chalandise correspond avant tout à une clientèle de proximité en accueillant un ensemble commercial d'environ 6300m<sup>2</sup> de SHON.



Ce type d'installation nécessite des équipements de réfrigération relevant du régime des installations classées soumises à autorisation. Dès lors, il est proposé de ne pas interdire dans ce secteur les constructions à destination commerciale relevant du régime des installations classées soumises à autorisation.

**Article 6:** implantations des constructions par rapport aux emprises publiques et aux voies,  
**article 7:** implantations des constructions par rapport aux limites séparatives  
**et article 10:** hauteur maximum des constructions :

Le règlement est adapté dans ces articles et renvoie pour l'implantation des constructions et les hauteurs au document graphique 3B-9.

#### **Article 11: aspect extérieur**

Des précisions sont apportées dans le règlement concernant le traitement des locaux et dispositifs techniques dans ce secteur. Il s'agit d'imposer pour les ouvrages techniques leur intégration architecturale et de veiller à la meilleure localisation possible des locaux de stockage des déchets.

#### **Article 12 : stationnement**

Comme nous l'avons déjà précisé, le projet « Tête de pont H. Grenet » ambitionne de devenir une centralité de services dont la zone de chalandise commerciale correspond avant tout à une clientèle de proximité. Dans ce contexte, il ne semble pas opportun de prévoir des stationnements sur un dimensionnement qui excéderait cet objectif de proximité.

Par ailleurs, la communauté d'agglomération a engagé une politique volontariste d'amélioration de la desserte en transports en commun. Cette offre, performante et prévue en site propre le long de l'opération tête de pont (ligne A1) se veut une véritable alternative à l'usage de la voiture.

Aussi, dans ce contexte, il est proposé une réglementation spécifique pour les ensembles commerciaux constitués réduisant le nombre de places de stationnement à réaliser à 1 place par 80m<sup>2</sup> de SHON commerciale.

#### **MODIFICATION DU REGLEMENT TITRE 2-E Dispositions applicables dans les secteurs de diversité sociale**

S'agissant d'une opération d'ensemble, il est proposé dans ce secteur, de ne pas appliquer les 30% de logements sociaux imposés au titre 2 -E du règlement, opération par opération mais globalement sur l'ensemble du secteur. Le paragraphe 2-1/ du titre 2 du règlement est ainsi complété dans ce sens.

**Par ailleurs, le DOCUMENT GRAPHIQUE 3B.1 est modifié** avec le report du secteur UAg et l'indication du secteur à plan masse.

<b>Titre 2 - E Dispositions applicables dans les secteurs de diversité sociale</b>		
2/ dispositions applicables selon les secteurs		<b>Ajout</b> dans le paragraphe 2-1/ de la phrase suivante :  «Dans le secteur UAg, ce pourcentage ne s'applique pas par opération mais de manière cumulée afin d'atteindre globalement le % minimum imposé sur l'ensemble du secteur UAg.»
<b>Zone UA</b>		
Caractère de la zone		<b>Ajout</b> de : <b>«- un secteur UAg</b> qui fait l'objet <b>d'un secteur à plan-masse</b> et de dispositions particulières en matière d'occupation, d'implantation, de hauteurs, d'aspect extérieur, de stationnement »
Article 1	occupations et utilisations du sol interdites	<b>Ajout</b> dans le 3 <sup>ème</sup> alinéa de : «(sauf dans le secteur UAg pour les constructions à destination commerciale)»
Article 6	Implantations des constructions par rapport aux emprises publiques et aux voies	<b>Ajout</b> du paragraphe suivant:  <b>«6.3 Règles spécifiques :</b> • Dans le secteur UAg, les constructions doivent s'implanter à l'intérieur des emprises d'implantation des constructions délimitées dans le document graphique 3B-9 « Tête de Pont- secteur à plan masse –secteur UAg ».»
Article 7	Implantations des constructions par rapport aux limites séparatives	<b>Ajout</b> au début de la première phrase de l'article, de : <b>«Excepté pour le secteur UAg, (...)»</b>  <b>et Ajout</b> du paragraphe suivant : <b>«7.3 Règles spécifiques</b> • Dans le secteur UAg, les constructions doivent s'implanter à l'intérieur des emprises d'implantation des constructions délimitées dans le document graphique 3B-9 « Tête de Pont- secteur à plan masse –secteur UAg ».
Article 10	Hauteur maximum des constructions	<b>Ajout</b> dans le paragraphe 10.1 Règle générale de :  «A l'exception du secteur UAg, où les hauteurs sont fixées dans le document graphique 3B-9 « Tête de Pont- secteur à plan masse –secteur UAg », (...)»
Article 11	aspect extérieur des constructions	<b>Ajout</b> dans le paragraphe 11.4: locaux et dispositifs techniques du paragraphe suivant :  <u>«Dans le secteur UAg,</u> Les escaliers d'accès, machineries d'ascenseurs, tours de refroidissement, dispositifs de ventilation... devront être intégrés architecturalement en toiture ou dans le volume construit. Il pourra être imposé de masquer les dispositifs émergents par un système architectural adapté. Les containers de collecte ou de stockage des déchets seront soit enterrés soit intégrés dans le volume construit. Leur localisation pourra être imposée.»
Article 12	Stationnement	<b>Ajout</b> dans le paragraphe 12.3.3 : Constructions à destination de commerce, du paragraphe suivant :  «De plus, pour le secteur UAg, - SHON supérieure à 5000m <sup>2</sup> d'un ensemble commercial constitué : 1 place par 80 m <sup>2</sup> de SHON»



## 2-2 Création d'un nouveau secteur UBf, avenue du Maréchal Soult :

L'avenue Maréchal Soult (R.D.810) est reconnue comme un des principaux axes d'entrée de l'agglomération.

Le secteur modifié se situe le long de cette voie, entre le Boulevard d'Aritxague et le carrefour Saint Léon à proximité du centre historique de Bayonne. Il est classé en zone UB.

Il s'agit d'une séquence présentant un bâti discontinu, disparate et parfois en mauvais état notamment côté sud de la voie. Afin de qualifier cette séquence urbaine, il est nécessaire de faciliter un renouvellement de la ville sur elle-même cohérent et de permettre une réorganisation du front urbain.

A cet effet, il est proposé de modifier les règles d'implantation des constructions par rapport aux limites séparatives.

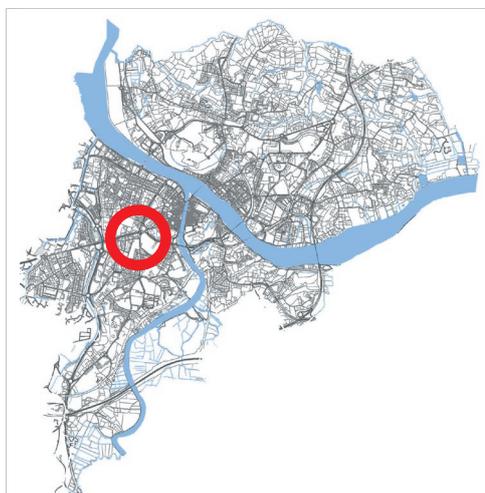
Dans la zone UB, la règle impose un recul équivalent à la hauteur de la construction moins trois mètres.

Dans le secteur UBe, applicable sur d'autres entrées de ville, la règle autorise par contre l'implantation sur une des deux limites séparatives latérales et impose un retrait de deux mètres minimum de la limite de fond de parcelle.

Aucune de ces règles n'est adaptée au contexte bâti de ce secteur. En effet, l'une génère une reconstruction de prospect inadapté pour assurer le renouvellement urbain de ce front bâti, l'autre impose une densification qui n'est pas ici souhaitable.

Dès lors, pour faciliter la mutation de ce secteur, il est créé un secteur UBf autorisant les implantations de constructions à, au moins, 3m des limites séparatives.

Cette règle permet de générer des gabarits construits simples et de préserver un éloignement minimal de 6m entre 2 bâtis situés sur des unités foncières différentes.



L'avenue Maréchal Soult (RD 810) aujourd'hui

Zone UB		
Caractère de la zone		Ajout de «-un secteur UBf qui fait l'objet de dispositions particulières en matière d'implantations.»
Article 7	Implantations des constructions par rapport aux limites séparatives	<p>Ajout dans le paragraphe 7.1. Règle générale</p> <p>- dans le premier alinéa de : «(...) et UBf) »</p> <p>- d'un nouvel alinéa «•Secteur UBf : Toute construction doit être implantée à, au moins, 3m des limites séparatives»</p>

## 2-3 Clarification de l'orientation d'aménagement GRETA/Barland

L'orientation GRETA/Barland a été créée afin de maîtriser l'évolution urbaine des emprises foncières repérées comme «secteurs de vigilance» lors de la révision du P.L.U., afin d'encadrer, lors d'une mutation, leur renouvellement urbain.

L'objectif n'est donc pas d'empêcher une requalification du site dans le cadre du maintien de l'activité existante.

Aussi, afin de lever toute ambiguïté, le texte concernant les conditions d'application de l'orientation d'aménagement est clarifié.

Il est précisé que cette orientation d'aménagement s'applique dans le cas d'un changement de destination partiel ou total sur l'unité foncière concernée et le terme démolition/ reconstruction est supprimé.

## 2-4 Modifications diverses d'ordre réglementaire

### MODIFICATION ARTICLE 12 - ZONE UA

La Communauté d'agglomération a engagé une politique volontariste d'amélioration de la desserte en transports en commun de l'agglomération. Cette offre performante dans le centre ville se veut une véritable alternative à l'usage de la voiture.

Ainsi, suite à la réduction du stationnement nécessaire pour les opérations de logement se situant à proximité des lignes de bus à haut niveau de service, la collectivité poursuit la volonté de réduire la place de la voiture en modifiant la règle concernant les résidences étudiantes, les résidences services et les hôtels, en centre ville.

Actuellement, dans la zone UA, la règle impose un minimum de 0.7 pl. de stationnement par logement pour les résidences étudiantes et il n'est pas prévu de règle spécifique pour les résidences services (résidences seniors..).

Afin de limiter l'usage de la voiture en centre-ville, où l'accès aux services, commerces, est aisé à pied ou en bus, il est proposé de réduire à 0.5 pl. de stationnement par logement la règle pour ces constructions.

Par ailleurs, la clientèle des hôtels de centre ville utilise souvent, plutôt qu'un véhicule automobile, tout un panel de mode de transport présents dans cette zone dense (train/ bus, avion/taxi...).

En conséquence, il est également proposé de réduire le nombre de places de stationnement pour ces constructions ; et de passer de 1 place par unité d'hébergement et 1 place par 50m2 de SHON à 1 place pour deux unités d'hébergement.

Cette disposition peut par ailleurs permettre de faciliter l'implantation de ces constructions dans le centre où l'offre mérite d'être confortée.

zone UA		
Article 12	Stationnement	<p><b>Remplacement</b> paragraphe 12.3.1. <b>Constructions à destination d'habitation</b> de la règle existante:            «<u>d. Résidence étudiante</u>            0.7 place de stationnement par logement.»            par :            «<u>d. Résidence étudiante et résidence services</u>  <b>0.5 place de stationnement par logement.</b>»</p> <p><b>Remplacement</b> paragraphe 12.3.2. <b>Constructions à destination d'hôtellerie</b> de la règle existante :            « Application de la règle la plus contraignante entre :            - 1 place par unité d'hébergement            - et 1 place par 50m2 de SHON»            par :            «(- <b>1 place pour 2 unités d'hébergement</b>)»</p>



## PRECISION DE L'ARTICLE 13 - ZONE UA

L'article 13 de la zone UA est complété afin de préciser son application et de répondre aux différents contextes pouvant se présenter, notamment pour les unités foncières limitrophes d'emprises publiques telles que jardins ou places attenantes à ces voies.

zone UA		
Article 13	Espaces libres et plantations espaces boisés classés	<b>Ajout dans le paragraphe 13.1. Règle générale a. Normes générales au troisième alinéa de :</b> « Cette disposition ne s'applique pas aux unités foncières traversantes donnant sur deux voies non contigües <b>ou sur des emprises publiques attenantes à ces voies</b> ».

## MODIFICATION ARTICLES 11 et 12 - ZONE 1AUg

Dans le secteur 1AUg, la règle spécifique, dans le paragraphe 12.4.3. qu'au-delà de 20 places, les espaces de stationnement à l'air libre devront être fractionnés au sein de l'opération et que les stationnements visibles depuis les voies publiques seront limités.

Cette règle a pour objet notamment de limiter le stationnement extérieur dans les opérations immobilières de logement.

Celle-ci n'est pas adaptée pour gérer l'organisation du stationnement des

équipements de superstructure dont les besoins sont souvent supérieurs au nombre réglementaire.

Pour ceux-ci, il paraît préférable de privilégier au fractionnement, un paysagement permettant de masquer ces aires depuis les voies publiques.

Il est donc proposé de ne pas appliquer la règle de fractionnement (art 12.4.3) et en contrepartie de compléter l'article 11.6 en exigeant un paysagement des abords.

Zone 1AU g		
art 11	aspect extérieur	<b>Ajout dans le paragraphe 11.6 Aires de stationnement et de stockage , de :</b> «Les aires de stationnement des équipements publics ou d'intérêt collectifs devront faire l'objet d'un traitement paysager permettant de limiter leur visibilité depuis les voies publiques.»
art 12	Stationnement	<b>Ajout dans le paragraphe 12.4.3 Répartition du stationnement, de:</b> « Cette règle ne s'applique pas aux espaces de stationnement liés aux équipements publics ou d'intérêt collectif.»

## MODIFICATION ARTICLE 12 - ZONE N

Afin de mettre en cohérence la règle du stationnement avec la réglementation applicable dans d'autres zones du P.L.U. et de ne pas léser les pétitionnaires, l'obligation de créer une place couverte est supprimée.

Cette modification ne concerne que le secteur Nh. Ce secteur de 14 hectares (soit 1,2% de la zone N) recouvre des habitations isolées et admet une constructibilité limitée, les nouvelles constructions d'habitations étant interdites sur le reste de la zone N.

Zone N		
art 12	Stationnement	<b>Suppression dans le paragraphe 12.2, dans le premier alinéa de :</b> «(dont au minimum 1 place couverte par logement créé).»

## 2-5 Modifications diverses d'ordre graphique

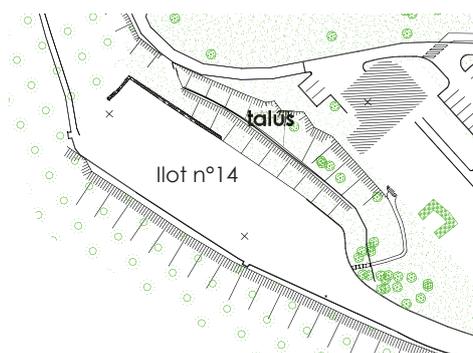
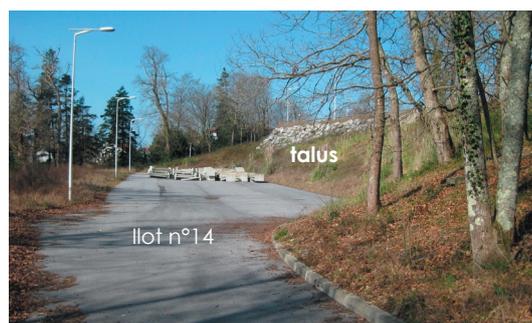
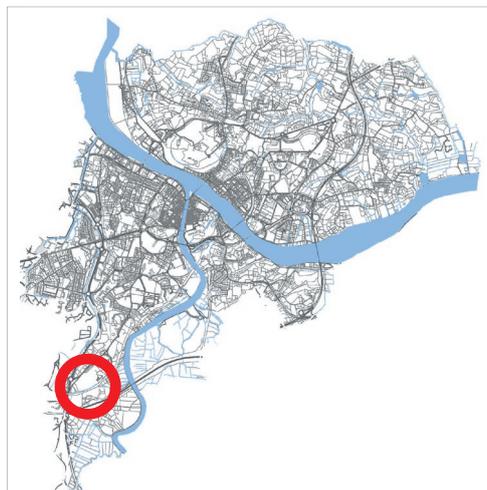
### Création d'une hauteur graphique sur le secteur de Technocité sur le plan de zoange 3B.1 secteurs 4 et 5

Le secteur de Technocité, situé le long de l'avenue du 8 mai 1945 et classé en secteur UYs, fait l'objet de dispositions particulières, notamment en matière de hauteur en raison de contraintes aéronautiques. En effet, les hauteurs de constructions ne peuvent excéder 57m NGf.

En zone UYs, la règle de hauteur est fixée à 17m, sauf «hauteur de façade spécifique» mentionnée au document graphique, et dans tous les cas plafonnée par les servitudes aéronautiques mentionnées ci-dessus.

Le lot n°14 du lotissement de Technocité est situé sur une plate forme à une altitude aux alentours de 30,5m NGF, soit 10m en dessous du plateau principal, dont l'altitude varie aux alentours de 40m NGF.

Afin de permettre la réalisation d'un projet sur le lot n°14 et une meilleure adaptation à la morphologie du terrain, il est proposé d'augmenter la hauteur autorisée de 3m en définissant une «hauteur de façade spécifique» de 20m au document graphique tout en restant à une altitude largement inférieure à la limite de 57m NGF.



### Modification d'un tracé de hauteur graphique sur le plan 3B.5. Zone : Saint Esprit UAp

Le tracé de la hauteur spécifique définie sur la parcelle BI0220 est redressé afin de reconstituer un alignement bâti continu avec les bâtiments voisins.



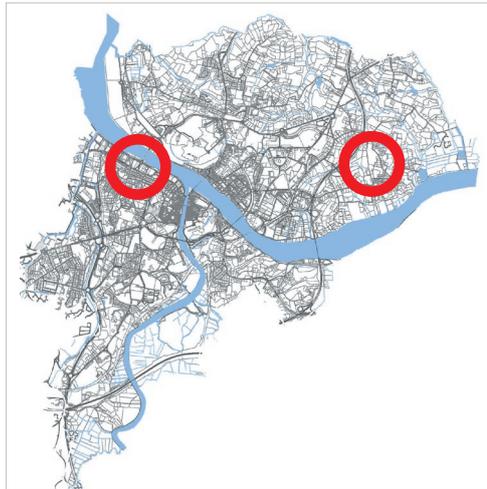
## 2-6 Modifications diverses d'emplacements réservés

### SUPPRESSIONS :

- emplacement réservé n°10, élargissement de l'avenue Dubrocq
- emplacement réservé n°17, élargissement du chemin de Sanguinat
- emplacement réservé n°23, aménagement du carrefour entre la rue d'Arrousets et le chemin de Sanguinat

Suite à la réalisation du carrefour et de la voie concernés par les emplacements réservés 17 et 23, il n'est plus nécessaire de maintenir ces deux emplacements réservés.

L'emplacement réservé n°10 est supprimé au droit de l'opération «Tête de pont», la collectivité étant devenue propriétaire des terrains concernés.



### SUPPRESSIONS PARTIELLES :

- emplacement réservé n°4, élargissement du boulevard du BAB
- emplacement réservé n°11, élargissement des Allées Marines
- emplacement réservé n°13, élargissement des Allées Paulmy
- emplacement réservé n°18, réalisation d'une voie nouvelle reliant le chemin de Sanguinat au chemin de trouillet
- emplacement réservé n°22, réalisation d'une voie de 11,5m de plate forme reliant le chemin de sanguinat à la voie nouvelle et à la rue d'Arcondau et réalisation d'un espace public
- emplacement réservé n°24, élargissement de la rue d'Arrousets
- emplacement réservé n°59, élargissement du passage de la féria
- emplacement réservé n°129, élargissement de la rue de la caserne des douanes

Suite à la réalisation de travaux et aux acquisitions foncières effectuées ou en cours sur ces emprises, le tracé de ces emplacements réservés est précisé et conduit à des suppressions partielles.

Les emplacements réservés n°4, 11 sont supprimés au droit de l'opération «Tête de pont», la collectivité étant devenue propriétaire des terrains concernés par ces derniers.

Prévu pour desservir le coeur d'îlot, l'emplacement réservé n°129 est supprimé au droit de la parcelle BO 0142. Celle-ci étant intégrée à l'opération «Tête de pont», l'accès sera géré dans le cadre du futur projet.

