

Commune d'

URRUGNE

Communauté
D'AGGLOMERATION
PAYS BASQUE
EUSKAL
HIRIGUNE
Elkargoa



PLAN LOCAL D'URBANISME

Vu pour être annexé à la délibération du Conseil Communautaire
en date du 09 novembre 2019
Approuvant le Plan Local d'Urbanisme (PLU)

ANNEXE n° 10 : Étude de dérogations aux dispositions
de l'article L. 111-6 du Code de l'urbanisme en
application de l'article L. 111-8



Agence Publique de Gestion Locale - Service d'Urbanisme Intercommunal
Maison des Communes - rue Auguste Renoir – CS 40609 - 64006 PAU CEDEX
Tél 05.59.90.18.28 - Télécopie 05.59.84.59.47- Courriel : service.urbanisme@apgl64.fr

TABLE DES MATIERES

TABLE DES MATIERES	2
1. OBJET DE L'ETUDE ET SPÉCIFICITÉS LOCALES	3
1. LE CONTEXTE REGLEMENTAIRE	3
2. LE CONTEXTE TERRITORIAL	4
3. PRESENTATION DU PROJET	6
2. DIAGNOSTIC : QUALITÉ ARCHITECTURALE URBAINE ET PAYSAGERE, NUISANCES ET SECURITÉ	8
1. ANALYSE URBAINE ET PAYSAGERE	8
2. ANALYSE ARCHITECTURALE	15
3. SECURITE	18
4. NUISANCES	20
3. PRESENTATION ET JUSTIFICATION DU PROJET	23
1. ENJEUX D'AMENAGEMENT	23
2. PRINCIPES D'AMENAGEMENT RETENUS	24
3. JUSTIFICATION DU PROJET AU REGARD DE LA QUALITE ARCHITECTURALE, DE L'URBANISME, DES PAYSAGES, DE LA PRISE EN COMPTE DES NUISANCES ET DE LA SECURITE	27
CONCLUSION	37

1. OBJET DE L'ETUDE ET SPÉCIFICITÉS LOCALES

1. LE CONTEXTE REGLEMENTAIRE

L'article 52 de la Loi n° 95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement, dite « Loi Barnier », codifié à l'article L. 111-6 du Code de l'urbanisme, est issu du rapport et de l'amendement du sénateur Ambroise Dupont qui voulait lutter contre la dégradation de la qualité urbaine aux entrées et périphéries de ville.

L'objectif de l'aménagement paysager et urbain au regard de cette loi est d'intégrer au mieux l'urbanisation et notamment les zones d'activités en secteur non urbanisé afin de promouvoir un urbanisme raisonné de qualité le long des voies routières les plus importantes.

L'article L. 111-6 du Code de l'urbanisme prévoit qu' *« 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. »*

Néanmoins 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 limitée de constructions existantes.

L'article L. 111-8 du Code de l'urbanisme dispose que *« **Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L. 111-6 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. »***

2. LE CONTEXTE TERRITORIAL

Le territoire de la commune d'Urrugne est traversé, en partie Sud du bourg, par la route départementale RD n°810. Cette route constitue une voie de transit importante, reliant l'agglomération d'Anglet – Bayonne au quartier de Béhobie à la frontière espagnole.

Cet axe qui contourne Bayonne par l'est, qui traverse Anglet, passe à proximité de l'aéroport de Biarritz Pays Basque, traverse les communes de Bidart, Guéthary, Saint-Jean-de-Luz et Urrugne, est un axe structurant pour le développement de ce territoire. Il est aujourd'hui intégré aux structures urbaines des villes qu'il traverse. A Urrugne, il ceinture le développement urbain du bourg en partie Sud.

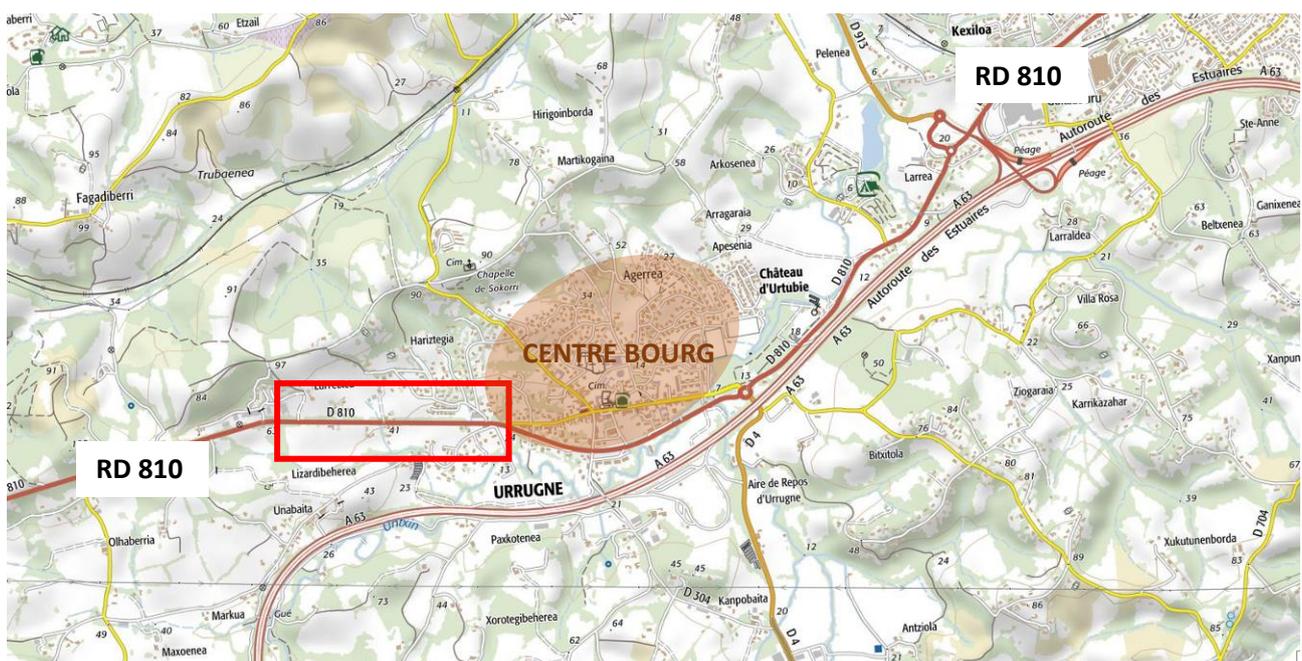
La révision du Plan Local d'Urbanisme a prévu une zone à urbaniser, pourvue d'Orientations d'Aménagement et de Programmation de part et d'autre de la route départementale RD n°810 en entrée Ouest du bourg. La commune souhaite ainsi encadrer le développement de l'urbanisation le long de cet axe tout en requalifiant l'entrée de ville que constitue ce secteur.

Depuis le 1^{er} janvier 2017, la Communauté d'Agglomération Pays Basque (CAPB) est compétente en matière de documents d'urbanisme sur le territoire d'Urrugne. C'est donc la CAPB qui est chargée de conduire le présent Plan Local d'Urbanisme et la présente étude de dérogation aux dispositions de l'article L. 111-6 du Code de l'urbanisme, en application de l'article L. 111-8 du même Code.

Ce secteur qui jouxte la RD 810 classée à grande circulation est concerné par les dispositions de l'article L.111-6 du Code de l'urbanisme. Sauf dérogation accordée en application de l'article L. 111-8 du Code de l'urbanisme, aucune construction ne peut donc être implantée à moins de 75 m de l'axe de cette voie.

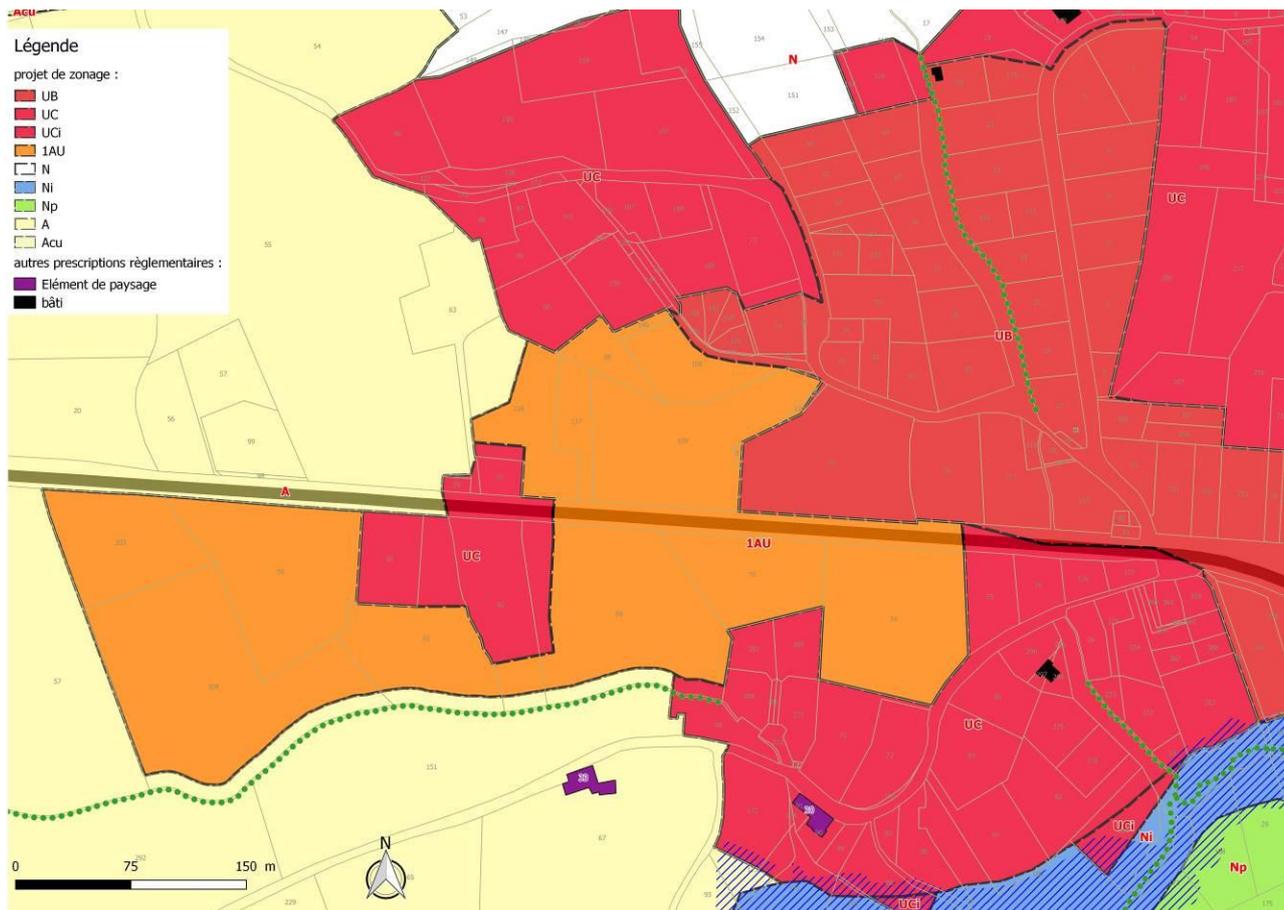
La présente étude doit permettre une implantation des constructions à une distance inférieure à soixante-quinze mètres de la voie sur ce secteur, compatible avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale et de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

Localisation du site d'étude :



Le site étudié est situé en entrée Ouest du centre bourg d'Urrugne.

Extrait du zonage de la révision du Plan Local d'Urbanisme :



Le site étudié par l’Orientation d’Aménagement et de Programmation est classé en zone 1AU. Il est en limite des zones urbanisées (UB et UC) et de la zone agricole (A).

Localisation de la bande de 75m de part et d’autre de l’axe de la RD 810 :



La bande inconstructible couvre une grande partie des terrains concernés par l’Orientation d’Aménagement et de Programmation au Nord et au Sud de la RD n°810.

3. PRESENTATION DU PROJET

Le site d'étude, objet d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation est situé en entrée Ouest du bourg d'Urrugne, de part et d'autre de la RD 810 qui le traverse. Il s'agit d'un secteur stratégique et privilégié pour le développement du bourg.

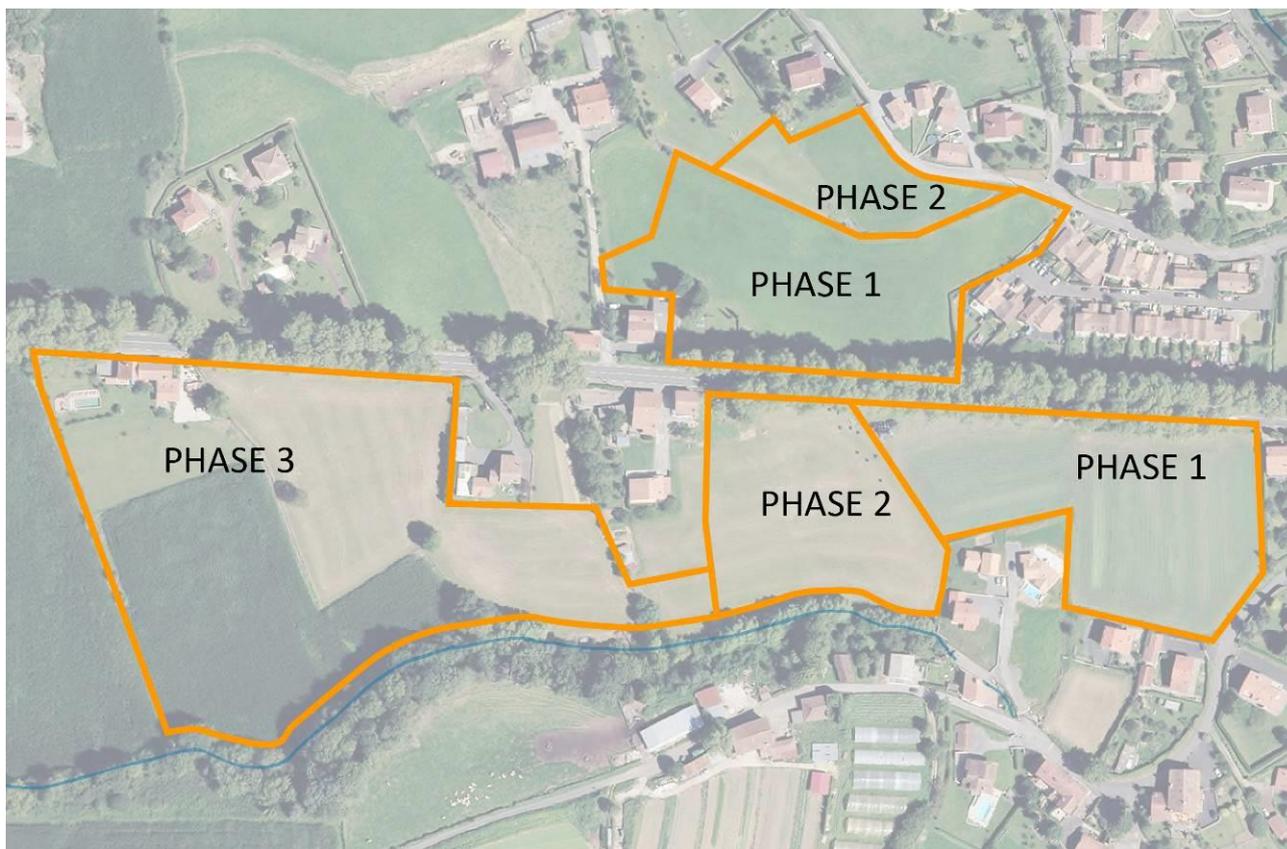
D'une superficie d'environ 7,9 hectares, ce site bénéficie d'une topographie en pente douce d'orientation nord-sud. Il comporte à la fois un enjeu de densification, mais aussi d'aménagement, tant sur le plan des liaisons routières et douces que sur le plan des formes architecturales ou encore sur le plan de la mixité urbaine, afin qu'il s'intègre de la meilleure façon au bourg.

Ce secteur est destiné à l'implantation de de logements individuels et collectifs, et de commerces en rez-de-chaussée, organisés autour d'espaces publics.

Vue aérienne et photographies du secteur d'étude :



Phasage à respecter dans le cadre de l’Orientation d’Aménagement et de Programmation :



Le périmètre de l’Orientation d’Aménagement et de Programmation fait l’objet d’une ouverture programmée à l’urbanisation pour permettre un développement urbain cohérent.

L’ouverture à l’urbanisation doit s’effectuer sur trois phases réparties sur 5 secteurs, correspondant chacun à une opération d’aménagement d’ensemble et prenant en considération les unités foncières de l’ensemble du périmètre concerné pour permettre un aménagement concerté entre les propriétaires. Le phasage proposé permet ainsi d’organiser le développement du bourg progressivement d’Est en Ouest, en programmant en premier lieu l’ouverture à l’urbanisation des zones à urbaniser au plus proche du bourg, de part et d’autre de la RD 810 puis celles situées plus à l’Ouest, dont l’ouverture à l’urbanisation se réalisera à plus long terme. Les constructions n’y seront autorisées qu’après réalisation des équipements nécessaires (voirie, réseaux).

Ainsi, les constructions nouvelles identifiées en phase 2 seront autorisées lorsqu’au moins 80% des secteurs en phase 1 aura été ouvert à l’urbanisation ou 5 années après l’entrée en vigueur du plan local d’urbanisme (PLU). A l’Ouest du périmètre, les constructions nouvelles seront autorisées en phase 3 lorsqu’au moins 80% des deux premières phases auront été ouvertes à l’urbanisation.

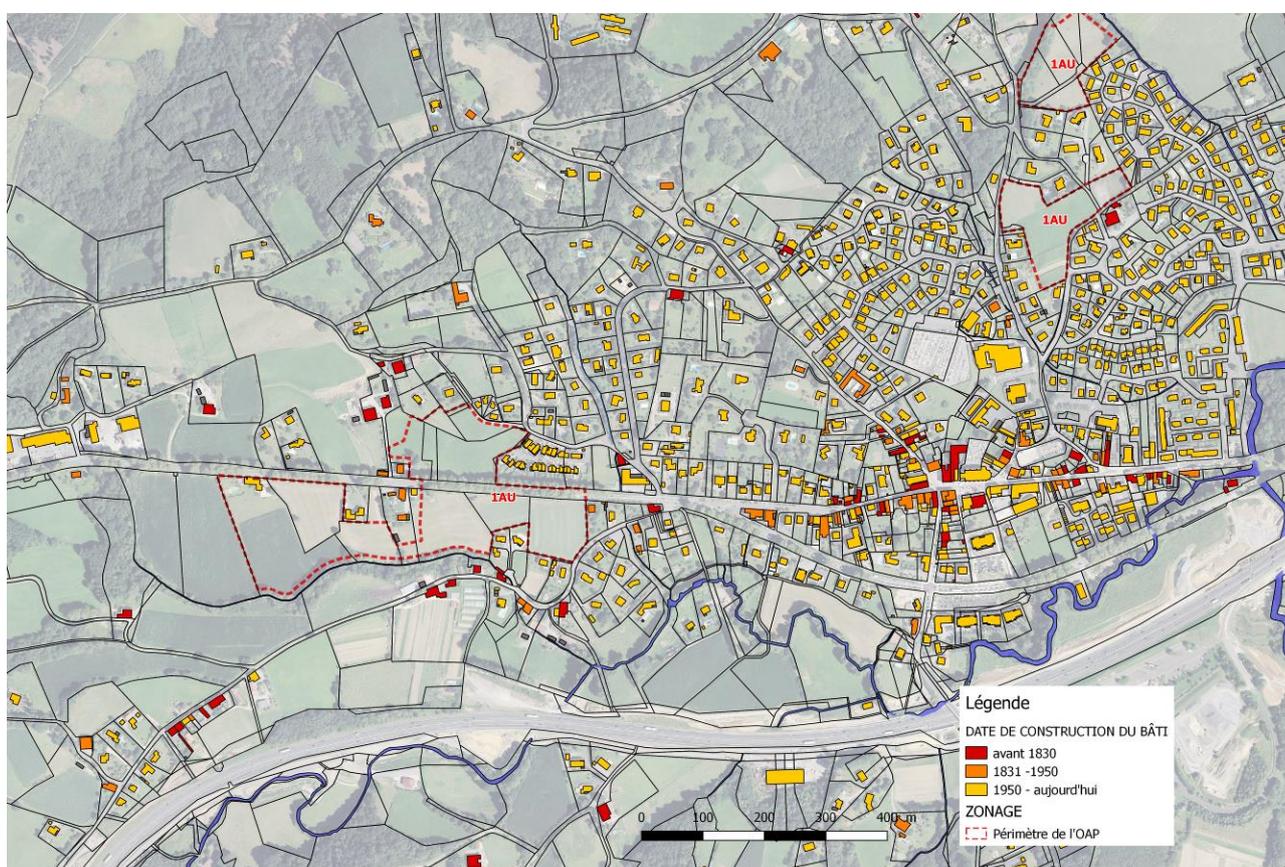
Enfin, dans une logique d’ouverture progressive à l’urbanisation et du développement urbain de la commune d’Urrugne, la densité de logements demandés dans les phases 1 et 2 (40 logements/ha) est plus importante que celle demandée dans la phase 3 (35 logements/ha)

2. DIAGNOSTIC : QUALITÉ ARCHITECTURALE URBAINE ET PAYSAGERE, NUISANCES ET SECURITÉ

1. ANALYSE URBAINE ET PAYSAGERE

STRUCTURE URBAINE

Le site étudié se situe en **limite ouest du bourg d'Urrugne, à l'entrée de la zone agglomérée**. L'urbanisation qui s'est d'abord développée en centre bourg s'est peu à peu étendue en périphérie du cœur de ville historique. Durant les dernières décennies, le desserrement progressif de l'urbanisation qui s'est opéré a entraîné un étalement des constructions nouvelles en bordures Est, Nord et Ouest du bourg mais restant ceinturé au Sud par la présence de la RD 810 et de l'autoroute A63.



Dans le bourg d'Urrugne, on peut discerner plusieurs formes urbaines qui sont témoins des différentes époques du développement urbain :

- **Le bâti ancien traditionnel** : implanté à l'alignement des voies et caractéristique de l'architecture traditionnelle locale, on le trouve en centre bourg, le long de l'ancienne route d'Espagne, et en quelques points plus isolés (anciennes fermes),
- **L'habitat pavillonnaire** : plus ou moins dense suivant les époques de construction, situé en franges du bourg ancien, souvent implanté en milieu de parcelle et desservi par des voies en impasse,
- **Quelques opérations récentes de logements intermédiaires ou collectifs** souvent situées le long des axes structurants (comme par exemple l'opération située au Nord de la RD 810 en bordure du site d'étude).

Le périmètre d'étude, encore peu urbanisé, est **bordé par de l'habitat pavillonnaire à l'Est, et par une opération de logements individuels groupés au Nord de la RD810**. En partie centrale du secteur (entre les phases 2 et 3 au Sud de la RD), on peut noter la présence d'une zone urbanisée classée UC avec quelques habitations. Certaines d'entre elles sont implantées à l'alignement de la RD 810 ce qui crée un **îlot de maisons agglomérées dans la séquence d'entrée de ville**. En partie Ouest, le **site est bordé par des parcelles agricoles**.



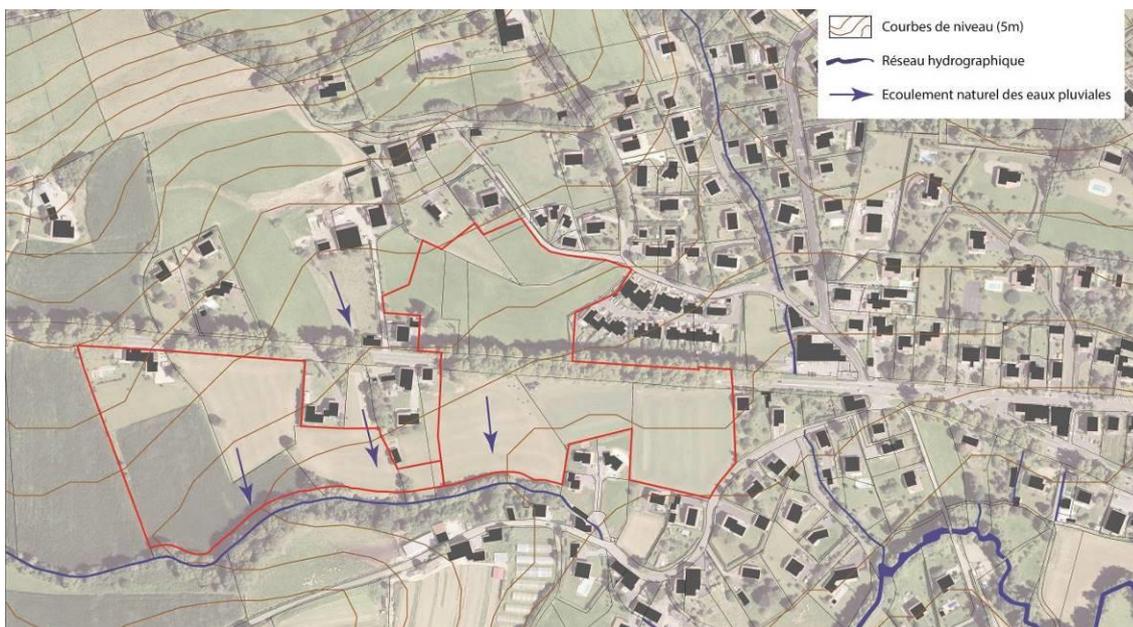
Vue sur le centre bourg et l'église depuis la RD 810

STRUCTURE PAYSAGERE

Le périmètre d'étude s'inscrit dans un territoire fortement marqué par différents éléments paysagés qui constituent des accroches identitaires dans la lecture et dans la perception des lieux :

Le site étudié est caractérisé par la présence d'une **pente douce orientée Nord-Sud sur le secteur**. Le dénivelé qui peut atteindre 15 à 20m entre les limites Nord et Sud du secteur étudié permet de bénéficier de **vues notables sur le paysage environnant** avec notamment au Sud, Sud-Est des **vues sur le paysage collinaire végétal et le massif montagneux avec le sommet de la Rhune**. Ces vues sont perceptibles depuis la RD810, entre les platanes. Si elles sont en partie masquées par la végétation lorsqu'on se situe au Nord de la RD, elles sont en revanche très nombreuses en partie sud du terrain étudié.

De l'autre côté de la route départementale, au nord, la **ligne de crête est visible en différents points**. Marquée par une végétation préservée, elle constitue un paysage à valoriser pour les aménagements et les constructions du projet.



Topographie et hydrographie

Par ailleurs le site de l'Orientation d'Aménagement et de Programmation est **bordé au Sud par un petit cours d'eau intermittent** affluent de l'Untxin (non compris dans le périmètre d'étude). L'écoulement naturel des eaux pluviales est donc orienté vers le Sud et accentué par la topographie ce qui crée des « couloirs de ruissellement » en différents point du site étudié avec notamment un fossé en partie centrale (Cf plan hydrographie).

Ce cours d'eau constitue donc à la fois une **limite physique** (pas de traversées aménagées et topographie marquée) et une **zone continuité végétale préservée** en limite sud par la présence de boisements d'accompagnement de type ripisylve.

Le périmètre d'étude ne couvre pas d'espaces présentant un intérêt vis-à-vis de l'expansion des crues et du risque de débordement du réseau hydrographique. Ce risque n'est donc pas présent sur le secteur.

Le long de la RD810, au niveau du site d'étude, le grand paysage est également marqué par **l'activité agricole** de culture et d'élevage au sud de la RD810 et en partie au nord de cet axe routier. Le périmètre d'étude s'étend essentiellement sur des **prairies mésophiles fertilisées**, (prairies de fauche et de pacage notamment) de tailles moyennes. Sur la partie ouest, la zone inclut des cultures. Au Nord du site d'étude, on trouve un élevage de bovins et on note la présence de bâtiments agricoles. Les éléments de bocages se résument à des arbres isolés (absence de haies). Ces éléments participent donc à la **perception rurale du territoire** lors de l'arrivée dans le bourg d'Urrugne depuis l'Ouest, malgré **l'absence de haies bocagères**.



Description des milieux sur la zone à urbaniser 'entrée de bourg'. Source : APGL.

Au niveau paysagé, le périmètre d'étude n'est donc pas caractérisé par des milieux naturels d'intérêt particulier et n'est pas située dans le périmètre d'une zone de protection du patrimoine. Compte tenu de l'important mitage urbain dans l'environnement immédiat de la zone, les enjeux en matière de continuités écologiques sur la zone se limitent donc à la **continuité boisée en frange sud du secteur**.

STRUCTURE VEGETALE

La structure végétale des alentours de la zone est bien lisible dans le paysage local.

Au Nord Ouest de la zone, **des zones naturelles boisées surplombent le site d'étude**. Situées sur un vallon, elles bordent notamment la voie ferrée qui traverse la commune d'est en ouest.

Au sud du terrain étudié, **la ripisylve d'accompagnement du cours d'eau offre un écran végétal en contrebas** du site. Ce boisement souligne la présence d'un ruisseau en limite sud et participe à son écosystème. Il devra donc être préservé.

Ces boisements naturels constituent des masses végétales structurantes dans le paysage. Ils sont complétés dans leur perception par les **haies naturelles ou bocagères (rares) et les arbres isolés préservés** à l'intérieur du périmètre d'étude.

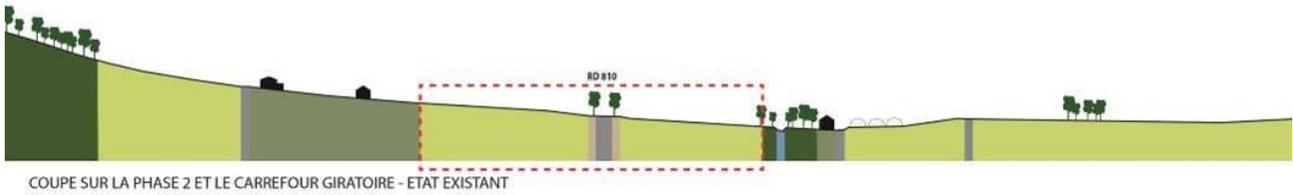
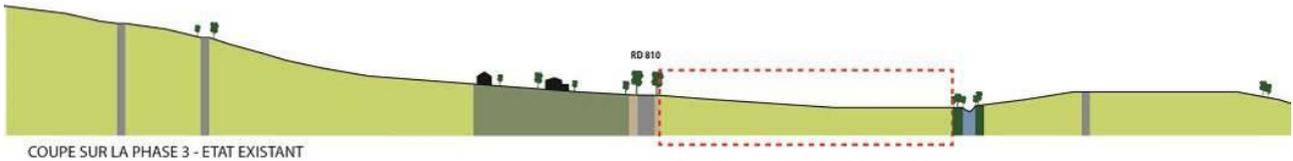


Cette structure végétale est également complétée par des plantations anthropiques issues d'aménagements ou de l'urbanisation :

La route départementale est bordée de part et d'autre par un **alignement de platanes d'une hauteur moyenne d'environ 30m**. Cet alignement est parfois interrompu (en limite Est du secteur étudié – jonction avec le centre bourg et en bordure des parcelles déjà urbanisées). A l'Ouest, cet alignement se prolonge au-delà du site d'étude de manière discontinue alors que la RD 810 est alors bordée par des boisements et quelques parcelles agricoles. A l'Est, cet alignement n'est qu'en partie préservé lors de la traversée du centre bourg. Le paysage engendré par cette présence végétale est caractéristique des anciennes routes nationales et il est associé au **monde rural**, en dehors des agglomérations urbaines.

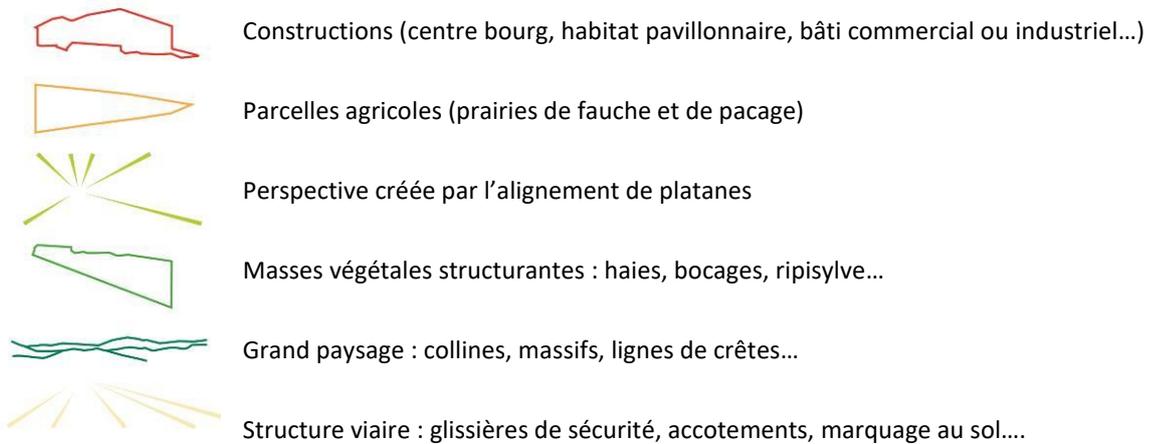
Ce double alignement majestueux est également complété par la présence de **haies végétales situées en limite de la RD 810 et des parcelles d'habitat individuel**. Elles participent au traitement des limites public/ privé et à la préservation des nuisances issues de la RD 810. Les **haies vives** composées de différentes essences végétales (comme celle en bordure Sud de l'opération récente le long de la RD 810) apportent une réelle **qualité paysagère sur la séquence d'entrée de ville** et rappellent les structures bocagères et champêtres. Les **haies mono spécifiques**, quand à elles, sont plus monotones créent des **limites peu qualitatives** comme dans le tissu pavillonnaire.

L'analyse de la structure paysagère du site en coupes transversales



SEQUENCES PAYSAGERES

La traversée du territoire est séquencée le long de la route départementale 810. L'analyse des séquences paysagères permet de définir l'évolution de la perception sur les phases entrée et sortie de ville. Les différents éléments paysagers repérés sont les suivant :



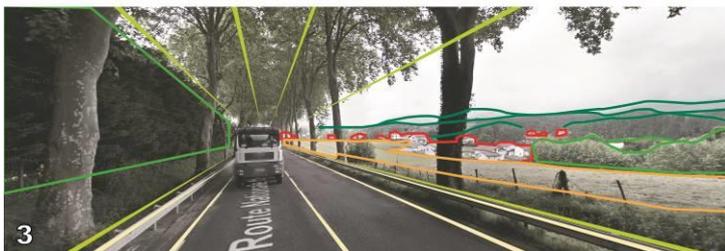


Séquences en provenance de l'Ouest :

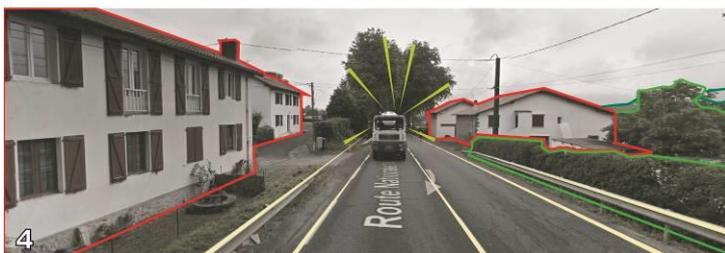
Entrée de bourg avec constructions le long de la RD 810 côté nord et vue dégagée sur le centre bourg marqué par le clocher de l'église. Côté sud, limite végétale avec l'alignement de platanes.



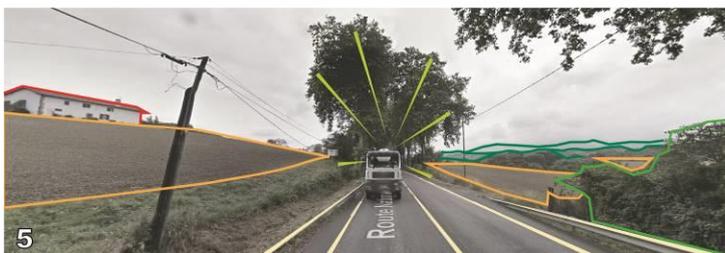
Sortie du site d'étude avec paysage fermé au sud par une haie dense et bordé au Nord par un local commercial peu qualifié. Vue sur le centre bourg en arrière-plan.



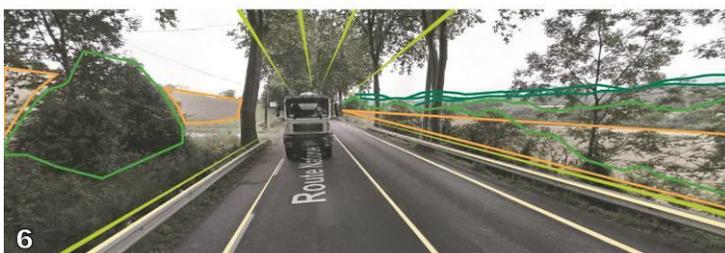
Ouverture sur le paysage agricole et le grand paysage collinaire au sud avec des constructions situées en contrebas vue sur la ripisylve. Paysage fermé au nord avec la présence d'une haie dense. Effet « couloir végétal » par la jonction des houppiers des platanes créant une perspective sur l'entrée de ville



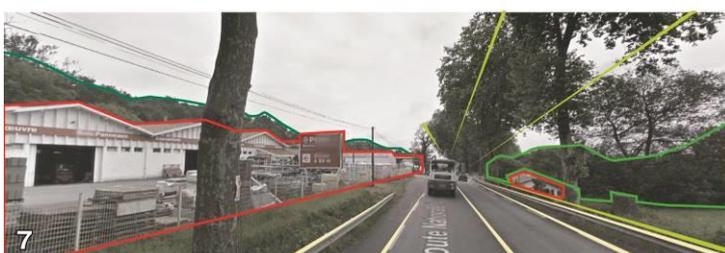
Traversée du secteur d'urbanisation diffuse marqué par des constructions à l'alignement de la voie qui créent un effet urbain. Interruption de l'alignement de platanes sur ce secteur.



Paysage agricole ouvert au Nord et au Sud avec prairies de fauche et de pacage. Vues sur le paysage collinaire au sud. Reprise de l'alignement de platanes



Paysage agricole ouvert au Nord et au Sud avec prairies de fauche et de pacage. Présence de quelques plantations qui complètent l'effet « galerie » créé par les platanes. En transparence, on perçoit le paysage collinaire au sud.

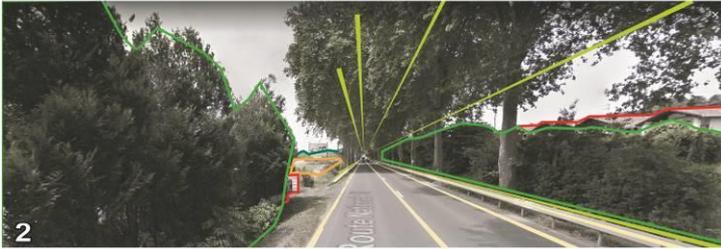


Traversée d'une zone d'activité marquée par des bâtiments industriels imposants côté nord. Cadre végétal avec boisements et haies et vue sur la ligne de crête au nord.



Séquences en provenance de l'Est :

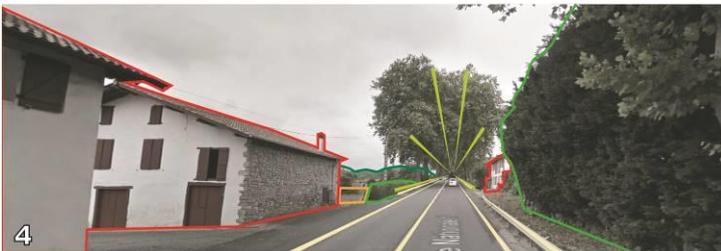
Sortie de bourg avec constructions le long de la RD 810, haies mono spécifiques et vue sur l'alignement de platanes au loin.



Arrivée sur le site d'étude avec paysage fermé de part et d'autre par les haies denses et par la ramure des platanes qui créé un effet « galerie ». Au sud, on devine une partie de parcelle agricole.



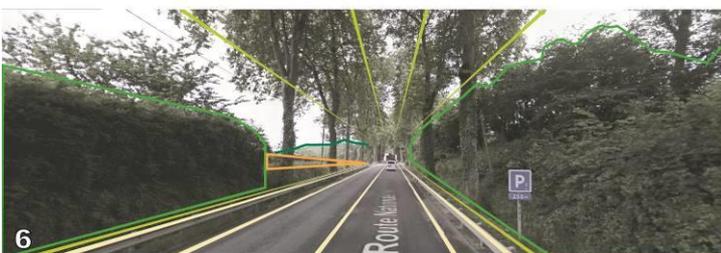
Ouverture sur le paysage agricole et le grand paysage collinaire au sud avec quelques constructions situées en contrebas. Paysage fermé au nord avec la présence d'une haie dense.
« Couloir végétal » créée par la couverture continue de feuillage des platanes.



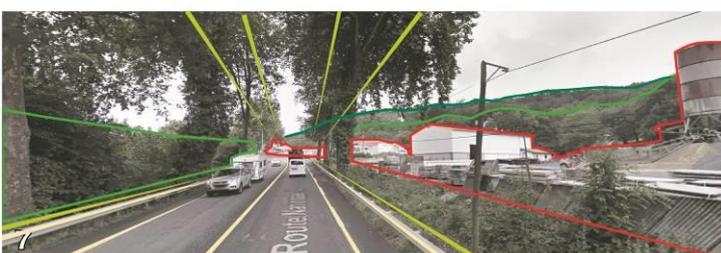
Traversée du secteur d'urbanisation diffuse marqué par des constructions à l'alignement de la voie qui créent un effet urbain
Interruption de l'alignement de platanes sur ce secteur.



Paysage agricole ouvert au Nord et au Sud avec prairies de fauche et de pacage. En arrière-plan quelques constructions proches de la RD 810 et vues sur la paysage collinaire au sud et sur la ligne de crête au nord. Reprise de l'alignement de platanes



Sortie d'agglomération, paysage plutôt fermé et essentiellement végétal bordé par des haies assez denses et structuré par l'alignement de platanes. Perception vers le Sud de parcelles agricoles et du grand paysage



Traversée d'une zone d'activité marquée par des bâtiments industriels imposants.
Cadre végétal avec boisements, haies et vue sur la ligne de crête au nord.

2. ANALYSE ARCHITECTURALE



1-Vue sur le centre bourg et le bâti traditionnel



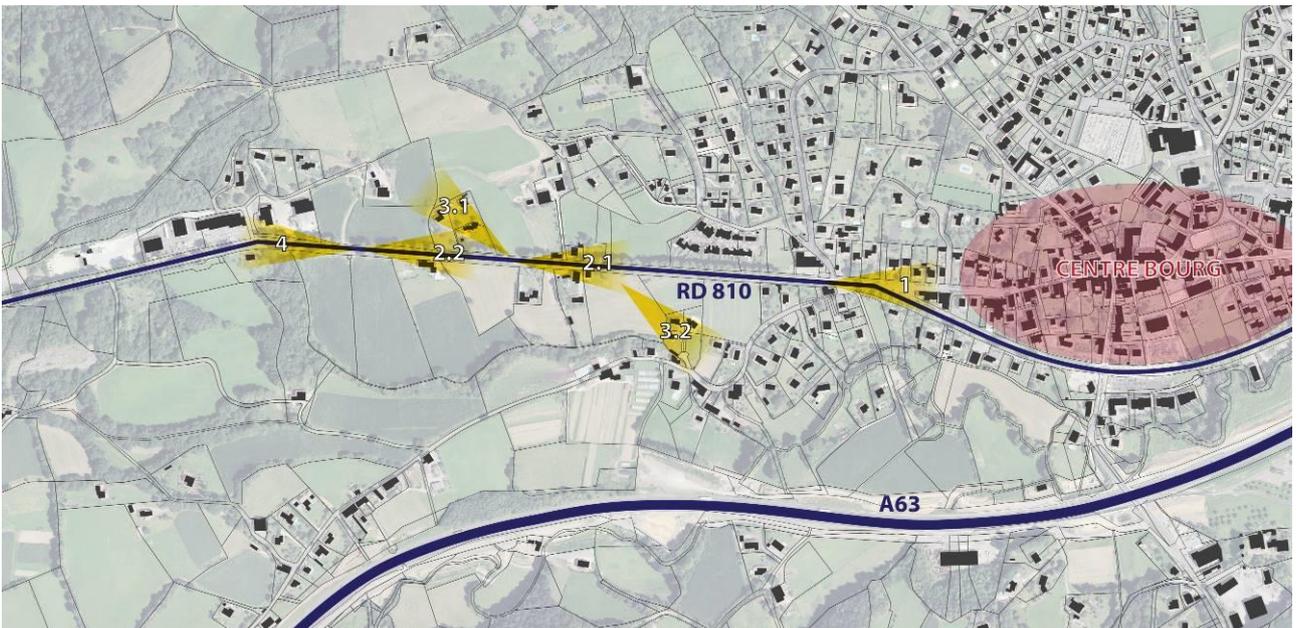
2.1 et 2.2-Constructions à l'alignement de la voie



3.1 et 3.2-Insertion des constructions dans le paysage environnant



4-Vue sur la zone d'activité à l'Ouest du site étudié



Localisation des prises de vues sur les constructions

FORME URBAINE :

Les constructions présentes aux abords du périmètre d'étude sont **caractéristiques de l'architecture traditionnelle du Pays Basque**. Les bâtiments créent un ensemble assez harmonieux et s'intègrent dans le paysage végétal environnant.

Le tissu urbain existant est essentiellement constitué de maisons individuelles et des petits collectifs, mais on trouve aussi des constructions de type industriel (en limite Ouest du site) et des commerces et bâtiments publics essentiellement dans le centre bourg.

Traditionnellement les **constructions sont implantées en bordure de voirie, à l'alignement**. C'est le cas en centre bourg (point de vue 1) et pour les habitations implantées le long de la RD 810 en secteur UC (points de vue 2.1 et 2.2). Dans le tissu pavillonnaire plus récent les **constructions sont centrées sur les parcelles** qui sont végétalisées (jardins privés) ce qui participe à l'intégration paysagère mais entraîne une « dispersion » du bâti dans le paysage végétal environnant (points de vue 3.2)

UNE IDENTITE ARCHITECTURALE FORTE :

Les habitations sont des constructions à la **volumétrie assez simple**. Le plan est souvent rectangulaire avec une **couverture en tuiles à faible pente** est un faitage orienté perpendiculairement à la rue ce qui crée des façades principales de type pignon. Les **façades sont enduites de teinte claire** mais on trouve aussi des façades ou chainages d'angles en pierre naturelle et la présence de pans de bois dans les constructions les plus anciennes. Les **menuiseries et boiseries sont dans les tons rouges** (ou verts ou bleus) traditionnels du pays basque. Quelques soient les époques de constructions, ces caractéristiques sont globalement respectées.

DES BATIMENTS INDUSTRIELS ET COMMERCIAUX PEU QUALIFIES :

A la sortie du bourg, plusieurs bâtiments industriels sont visibles sur la droite (point de vue 4). Ces constructions ne sont pas traitées de manière qualitative. Les formes restent simples mais la volumétrie est imposante. L'utilisation de matériaux tels que la maçonnerie enduite, le bardage métallique et les couvertures bac-acier donne une lecture industrielle à ces constructions. De plus, les espaces de stockage aux abords des constructions ne sont pas qualifiés ou paysagés.

Entre le bourg et le site étudié, on note également la présence d'un bâtiment commercial implanté en bordure Nord de la RD 810. Si la construction respecte la volumétrie traditionnelle, l'espace libre devant le bâtiment est utilisé pour entreposer et mettre en valeur le matériel agricole qu'elle commercialise ce qui crée une impression déqualifié de cet espace.

Pour les constructions commerciales et industrielles, l'absence des teintes traditionnelles du Pays Basque, les volumétries imposantes, le manque de traitement des espaces périphériques (stationnement, stockage, clôtures...) et la multiplication de la signalétique commerciale entraîne une perception peu qualitative de ces espaces. Ces constructions étant visibles depuis la RD 810, elles **perturbent la perception d'entrée / sortie de ville fondée sur une transition souple entre le paysage urbain et le paysage rural environnant.**

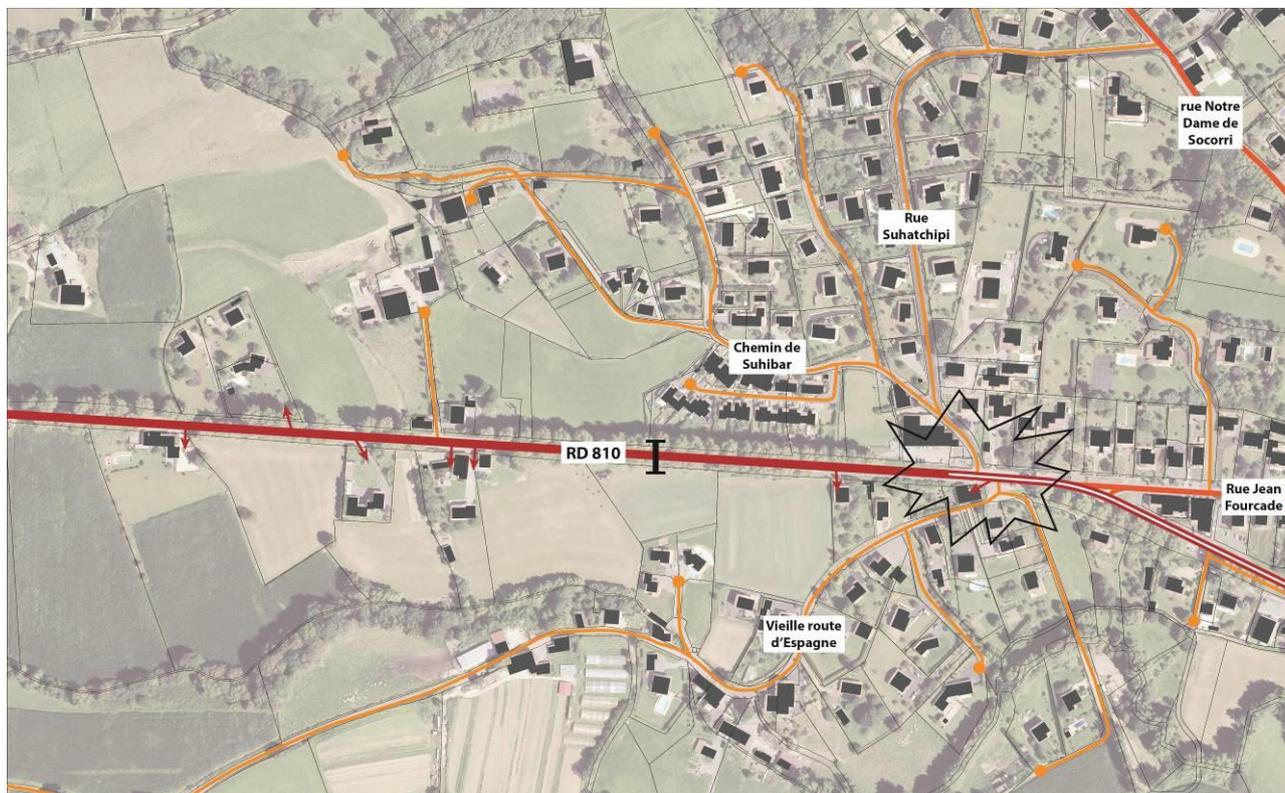
PROXIMITE AVEC L'EGLISE D'URRUGNE - MONUMENT HISTORIQUE.

Si le périmètre d'étude n'est pas couvert pas la servitude de protection de **l'Eglise d'Urrugne inscrite à l'inventaire des Monuments Historiques depuis 1925**, la limite Est du site ne se trouve pourtant qu'à 650 m de l'édifice. L'Eglise est visible en différents points du site d'étude et la qualité architecturale des bâtiments projetés devra donc tenir compte de cette covisibilité.

3. SECURITE

Du fait de l'absence de risque inondation, de risque technologique (BASIAS et BASOL) et de servitudes de passages de canalisations gaz et de lignes à haute tension sur le périmètre d'étude et à proximité, la prise en compte de la sécurité de l'aménagement concerne essentiellement les liaisons entre la RD 810 et le réseau viaire secondaire

ANALYSE URBAINE ET FONCTIONNELLE DU SITE



RESEAU VIAIRE EXISTANT

	Route Départementale 810		Voies en impasse
	Terre-plein central (peint ou maçonné)		Accès directs depuis la RD 810
	Route secondaire		Panneau d'entrée d'agglomération
	Route de desserte locale		Carrefour dangereux

La route départementale 810 étudiée est classée comme voie à grande circulation. Elle reçoit en moyenne plus de 10 000 véhicules jours (recensement de la circulation de 2015). Cet axe routier reçoit principalement une circulation de transit entre les villes de Bayonne, d'Anglet, Bidart, Guéthary, Saint-Jean-de-Luz, Urrugne et avec la frontière espagnole à Béhobie. Plus largement elle reçoit des flux de circulation entre les villes de la côte basque (et les stations balnéaires) et l'autoroute A63 (connexion avec différents échangeurs routiers). A noter qu'il s'agit d'un axe routier qui est historiquement très fréquenté pour le **transport de marchandises** (plus de 6% du trafic recensé en 2015) par les poids lourds mais également par des convois exceptionnels.

Si la **vitesse de circulation est limitée à 50 km/h en agglomération** en partie Est du site étudié, cette vitesse est **limitée à 70 km/h à l'ouest du secteur**. La présence d'un **radar automatique** permet de contrôler le respect de cette vitesse limite. Pourtant, la **position du panneau d'entrée d'agglomération** n'étant pas liée à des aménagements ou à un traitement paysagé de part et d'autre de la voie, **l'entrée en zone urbanisée n'est pas bien lisible**. De plus, la

continuité de l'alignement de platanes et de la glissière de sécurité n'incite pas les automobilistes à réduire leur vitesse une fois le panneau d'agglomération passé.

A l'Est du périmètre d'étude, **La RD 810 prolonge son tracé en contournant le bourg par le Sud**. Elle est caractérisée par la présence de **bande centrale** de type terre-plein (peint et en partie maçonné) qui incite à la réduction de la vitesse de circulation. La RD 810 est également **doublée en contre bas** par une contre-allée servant à la desserte des constructions avoisinantes.

A la jonction entre périmètre d'étude et le centre ancien, la route départementale est **connectée à la rue Jean Fourcade** qui dessert le centre bourg depuis l'Ouest. Cette **voie est bien identifiable comme entrée du centre-bourg** grâce à une signalisation adaptée (commerces services et lieux d'intérêt identifiées) et grâce à la topographie bien lisible sur laquelle sont implantées les constructions traditionnelles. L'alignement de cette voie avec la RD810 qui longe le site étudié permet d'offrir une **vue sur le centre bourg dans la séquence d'entrée de ville**.

Par ailleurs, un réseau viaire secondaire est raccordé à la route départementale RD 810. Il est constitué de voies secondaires, de voies de desserte locales et de nombreuses impasses. **Le trafic routier sur ces axes est bien moins important que sur l'axe principal** (aucunes données quantitatives ne sont disponibles sur ces axes secondaires).

Ces voies sont reliées à la RD 810 en différents points mais la majeure partie de la circulation sur ces voies rejoint la RD 810 au niveau du carrefour avec la vieille route d'Espagne et la rue Suhatchipi. **Cette intersection est assez accidentogène et manque de lisibilité à l'échelle urbaine** ; en effet, la visibilité est réduite en venant de ces voies et ces dernières sont peu signalées lorsqu'on circule sur la route départementale. Leur position dans la courbe de la RD810 participe à leur difficile perception.

Enfin, en partie centrale du périmètre d'étude, on peut noter la présence d'une **intersection sur la RD 810 avec une impasse qui sert de voie de desserte locale** au nord la RD 810. Cette intersection ouvre sur une voie étroite entre deux maisons et elle n'est pas signalée sur la route départementale. De même 7 accès directs à des habitations ou groupes d'habitations sont identifiés depuis la route départementale. Ces **accès ne sont pas signalés et pas sécurisés**. La présence de marquage au sol discontinu ponctuel sur la RD 810 permet d'utiliser ces accès quel que soit le sens de circulation sur la route départementale. **La fréquentation et la vitesse de circulation sur la voie peuvent rendre ces accès dangereux**.

ACTIVITE COMMERCIALE ET INDUSTRIELLE :

Les activités industrielles présentes à l'ouest du périmètre d'étude entraînent une **fréquentation importante de véhicules de type poids lourds** (transport de matériaux de construction) qui créent nuisances et risques sur le secteur. A l'Est, le commerce situé sur le carrefour avec le chemin de Suhibar présente un **accès mal identifié** et les espaces qui le bordent sont peu qualifiés ce qui crée un **effet « brouillon » dans la lecture urbaine** de cette activité.

SIGNALETIQUE :

En limite Sud de la RD810, sur le secteur d'aménagement phase 1, on peut noter la présence d'enseignes publicitaires de grand format. Ce type d'enseigne est assez caractéristique des zones d'entrées de ville peu qualifiées. Elles peuvent **nuire à la concentration et à la lisibilité du territoire et ainsi être source d'insécurité** pour les usagers des voies de circulation. Avec l'aménagement du secteur, ces enseignes ne seront pas conservées et laisseront place à un paysage de boulevard urbain d'entrée de ville paysagé.

DEPLACEMENTS DOUX ET TRANSPORTS EN COMMUN

Les déplacements doux (piéton / vélo) ne sont pas traités sur le secteur. Il n'y a **pas de cheminement sécurisé en bordure de la route départementale**. Les cyclistes circulent sur la voie alors que les piétons doivent circuler sur les accotements ou derrière la glissière de sécurité entre les platanes.

Cette absence de cheminement est **source de risque pour ces usagers vulnérables**.



Piéton et cycliste non sécurisés le long de la route départementale

Les transports en communs présents sur le territoire sont la ligne de bus périurbaine Hegobus (Ligne 20 – Hendaye Gare SNCF > Saint-Jean-De-Luz Halte routière), la ligne urbaine 2 (Urrugne-bourg > Saint-Jean-De-Luz Alturan) qui a son terminus à environ 500 m du site d'étude ainsi que la ligne interurbaine 816 Bayonne/ Hendaye. La ligne 20 et la ligne 816 empruntent la route départementale 810 le long du périmètre d'étude.

Ces transports en commun peuvent être une opportunité pour le développement urbain du secteur étudié mais **l'absence d'arrêt sur le secteur et l'absence de cheminement sécurisé jusqu'au terminus** de la ligne 2 peuvent constituer un frein à leur utilisation.

LA GESTION DES EAUX DE RUISSELLEMENT :

La topographie en pente du site étudié entraîne un **écoulement naturel des eaux pluviales et des eaux de ruissellement vers le petit cours d'eau situé au Sud** en contrebas du terrain. Le site étant actuellement à dominante agricole, l'infiltration des eaux pluviales est assez importante. Pourtant, lors de fortes précipitations, cette capacité d'infiltration peut être insuffisante et entraîner de fait un écoulement plus important qui engendre des risques.

Les aménagements prévus sur le secteur (voirie et constructions) vont entraîner une imperméabilisation conséquente des sols. Ce point devra être traité attentivement afin de **limiter l'imperméabilisation des sols**. En complément, des mesures compensatoires devront être prises.

ALEA RETRAIT – GONFLEMENT DES ARGILES ET RISQUE SISMIQUE

Enfin, le périmètre d'étude est partiellement concerné par un **aléa fort au retrait-gonflement des sols argileux** d'après les données du BRGM. . Par ailleurs, la commune d'Urrugne est concernée par un **risque sismique de niveau 3 – Modéré**. Ces risques devront donc être pris en compte dans les aménagements projetés sur le périmètre d'étude.

4. NUISANCES

Le site d'étude est relativement épargné par les nuisances olfactives, visuelles et sanitaires. De plus, le secteur est desservi par les réseaux d'eau, d'électricité et d'assainissement en limites du site. Ainsi, les nuisances potentielles recouvrent donc celles liées au bruit, à la pollution atmosphérique émanant du trafic routier et à la gestion des eaux de ruissellement sur le terrain du projet.

NUISANCES SONORES :

Concernant les nuisances sonores, dans chaque département, le préfet recense et classe les infrastructures de transports terrestres en fonction de leurs caractéristiques sonores et du trafic. Ce classement, qui va de 1 (voie bruyante) à 5 (voie peu bruyante), induit donc des prescriptions pour les constructions réalisées à proximité de ces voies. L'arrêté préfectoral n° 99 R 529 du 9 juin 1999 classe la route départementale RD n° 810 en catégorie 3. La largeur affectée par le bruit est de 100 mètres de part et d'autre de l'emprise de la voie.

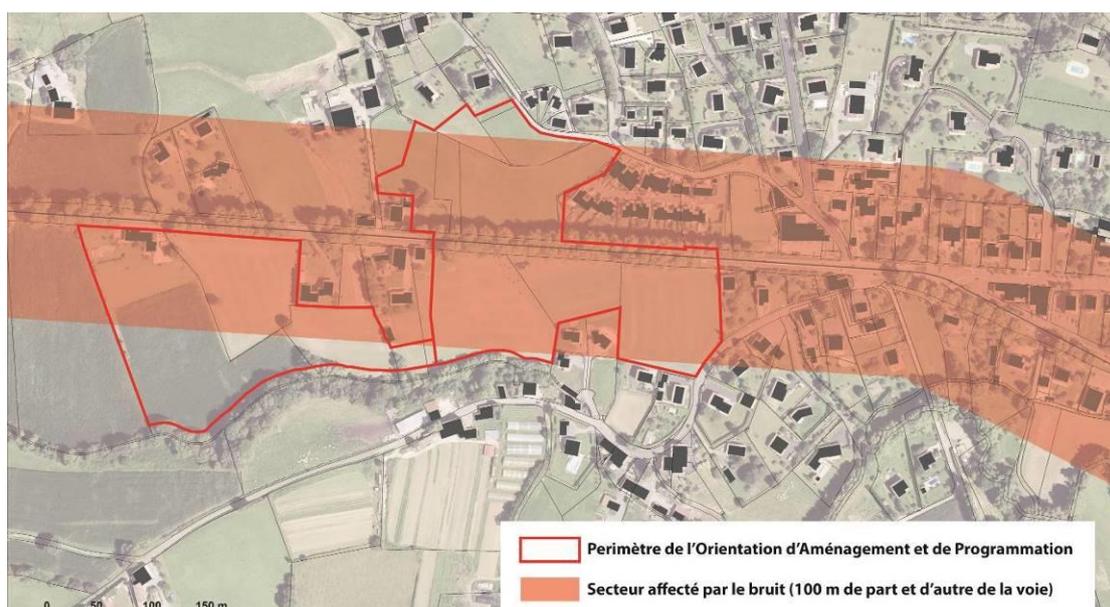
La réglementation applicable en matière d'isolation acoustique des bâtiments à construire à proximité des infrastructures de transports terrestres est fondée sur l'article L. 571-10 du Code de l'environnement et le décret n° 95-21 du 9 janvier 1993 relatif au classement sonore des infrastructures de transports terrestres et modifiant le code de l'urbanisme et le code de la construction et de l'habitation.

Les prescriptions d'isolement acoustique en vigueur sont fixées par l'arrêté du 30 mai 1994. Elles sont applicables aux locaux d'habitation et d'enseignement depuis 1996, ainsi qu'aux établissements de santé et aux hôtels depuis 2003.

Niveau sonore de référence Laeq (6h-22h) en dB(A)	Niveau sonore de référence Laeq (22h-6h) en dB(A)	Catégorie de l'infrastructure	Largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure
$L > 81$	$L > 76$	1	d=300 m
$76 < L \leq 81$	$71 < L \leq 76$	2	d=250 m
$70 < L \leq 76$	$65 < L \leq 71$	3	d=100 m
$65 < L \leq 70$	$60 < L \leq 65$	4	d=30 m
$60 < L \leq 65$	$55 < L \leq 60$	5	d=10 m

Classement sonore des infrastructures de transports

Le périmètre d'étude est **pour partie concerné par la bande de 100 mètres affectée par le bruit**. Le projet concernant le développement d'un secteur essentiellement résidentiel, les bâtiments projetés devront présenter un isolement acoustique suffisant pour assurer le confort sonore dans les logements



Plan Zone d'affectation du bruit (100m de part et d'autre de la voie)

QUALITE DE L'AIR :

La commune d'Urrugne ne dispose pas sur son territoire de station de mesure de la qualité de l'air. Les données disponibles les plus proches sont celles relevées par l'AIRAQ sur l'agglomération Bayonne-Anglet-Biarritz. Le bilan des données 2017 fait état de « **bonne à très bonne** » **qualité de l'air 78,9% de l'année** et de « moyenne à médiocre » 21,1% de l'année.

Pourtant, les principales dégradation de la qualité de l'air sont dues à la **présence d'oxydes d'azote (NO2) et de particules fines (PM10 et PM2,5)** pour lesquels le dépassement de la valeur limite annuelle est constaté par modélisations. La **présence de ces polluants est notamment liée au trafic routier** sur les principaux axes dont fait partie la route départementale 810.

A ces polluants issus de la circulation routière s'ajoute la **présence d'une activité agricole d'élevage** à proximité du site (en limite Nord).

La position du périmètre d'étude dans le bourg d'Urrugne n'est pas des plus favorables pour une bonne dispersion et une évacuation des polluants en dehors des zones habitées (vents dominants). La présence de ces nuisances devra donc être étudiée dans le projet d'aménagement.

3. PRESENTATION ET JUSTIFICATION DU PROJET

1. ENJEUX D'AMENAGEMENT

La présente étude vise à fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues à l'article L. 111-1-6 du Code de l'urbanisme en 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.

Le diagnostic thématique et l'analyse du fonctionnement actuel de l'entrée de ville Est d'Urrugne permettent de déterminer des enjeux d'aménagement qui seront traduits de manière graphique dans l'Orientation d'Aménagement et de Programmation proposée pour ce site.

Cette orientation d'aménagement précisera les nouvelles règles d'implantation à promouvoir dans ce secteur

THÈME	PRINCIPAUX ENJEUX
Spécificités locales	<ul style="list-style-type: none">- Echelonner le développement de la zone AU et assurer son intégration dans la structure urbaine d'Urrugne le long de l'axe RD 810- Obtenir une dérogation au principe d'interdiction des constructions sur 75 m de part et d'autre de l'axe de la RD 810 classée à grande circulation (art. L.111-1-6 du CU).- Contextualiser les objectifs de manière précise et opérationnelle sous forme d'une orientation d'aménagement opposable en compatibilité aux demandes d'autorisations d'urbanisme
Qualité urbaine	<ul style="list-style-type: none">- Signaler et séquencer l'entrée de ville Ouest d'Urrugne- Gérer de manière douce et paysagée la transition entre le bourg et les espaces agricoles- Insérer de manière lisible et connectée le nouveau secteur dans le tissu urbain- Favoriser la mixité d'usages et de formes bâties à l'intérieur du périmètre
Qualité paysagère	<ul style="list-style-type: none">- Préserver les qualités paysagères à différentes échelles, du grand paysage à la visibilité immédiate aux abords du périmètre et maintenir des vues depuis le site étudié- Composer avec le végétal pour une perception qualitative et apaisante de l'entrée de ville et de la zone urbanisée depuis la RD 810
Qualité architecturale	<ul style="list-style-type: none">- Respecter la simplicité des volumes et les caractéristiques architecturales traditionnelles des bâtiments du bourg existant pour les constructions projetées- Promouvoir les implantations des bâtiments qui favorisent la qualité urbaine (alignement, gestion de la pente...)- Privilégier les orientations Nord / Sud pour les bâtiments de manière à préserver les vues qualitatives et à améliorer la qualité énergétique- Encadrer le traitement paysager des clôtures et des stationnements- Favoriser l'usage de matériaux de qualité et de teintes présentant une bonne intégration paysagère

Sécurité	<ul style="list-style-type: none"> - Gérer la vitesse de circulation sur la RD 810 et en entrée de ville en déplaçant le panneau d'agglomération à l'extérieur du secteur urbanisé - Sécuriser et rendre lisibles les intersections existantes et celles issues des nouvelles voies créées - Compléter le réseau viaire existant de manière hiérarchisée - Proposer des voies nouvelles avec bouclage pour ne pas surcharger le trafic sur la RD810 et limiter le nombre d'intersection nouvelles - Sécuriser les cheminements doux le long de la RD810 jusqu'au bourg et en lien avec un maillage de cheminements doux sur le secteur - Promouvoir l'utilisation de transports en communs en mettant en valeur les connexions sécurisées avec le secteur aménagé
Nuisances	<ul style="list-style-type: none"> - Limiter la pollution sonore par un traitement paysager des abords de la RD 810 et par l'utilisation de matériaux adaptés à l'isolation phonique. - Traiter la gestion des eaux pluviales de manière paysagée sur le site - Ne pas aggraver la pollution atmosphérique sur le secteur étudié

2. PRINCIPES D'AMENAGEMENT RETENUS

Il est proposé le maintien d'une bande d'inconstructibilité pour les bâtiments de 15m par rapport à l'axe de la RD810, en lieu et place du recul légal de 75m sur l'ensemble du périmètre. La réduction de cette marge de recul se justifie dans une logique **d'insertion du nouveau secteur aménagé dans son environnement urbain**.

Le projet retenu propose en effet une mixité des formes urbaines avec :

- des **petits collectifs** en R+1 de 10 logements maximum, notamment en deuxième front bâti et en sortie ouest de la zone AU le long de la RD 810,
- des **collectifs plus importants**, comprenant de 15 à 20 logements en R+2 en front de la RD810 et au plus près du centre-bourg, pour prolonger ce dernier et proposer un aménagement s'organisant autour d'un espace public de proximité
- Au nord de la RD 810, au sein du secteur « phase 1 », **une opération de collectifs plus importante**, d'ores et déjà envisagée, proposant 39 logements, qui s'insère dans l'aménagement global du secteur.
- des **logements individuels** de type maisons en bande ou maisons individuelles de type pavillonnaire avec une emprise d'environ 100 m² au sol. Ils seront au maximum en R+1

Ces différentes formes bâties seront accompagnées d'une mixité d'usage avec la présence de commerces en rez-de-chaussée de certains logements collectifs et la réalisation d'aménagements publics et de cheminements doux.



Schéma graphique de l'orientation d'aménagement et de programmation

PRINCIPES D'AMENAGEMENT DU SECTEUR OAP



Périmètre dans lequel s'appliquent les dispositions de la présente Orientation d'Aménagement et de Programmation



Principe de voie de desserte principale à double sens, accompagnée à minima d'un cheminement piéton et de stationnements



Principe de voie de desserte à double sens, accompagnée à minima d'un cheminement piéton et de stationnements, permettant de maintenir les vues sur le paysage environnant au sud



Principe de voie de desserte secondaire à double sens, accompagnée à minima d'un cheminement piéton et de stationnements



Place publique à dominante piétonne offrant l'accès aux commerces en RdC du bâti périphérique



Zone d'implantation privilégiée de logements collectifs



Zone d'implantation de logements individuels ou collectifs avec hauteur au faitage < 9m pour préserver les vues sur le paysage environnant



Zone d'implantation de logements individuels ou collectifs



Liaisons douces et paysagées



Liaison douce et paysagée permettant de maintenir les vues sur le paysage environnant au sud



Végétation d'accompagnement du ruisseau et arbres remarquables à préserver

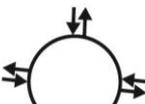


Gestion des eaux pluviales enterrée ou paysagée à prévoir



Limite inconstructible à 15m de l'axe de la route départementale

PRINCIPES D'AMENAGEMENT DE LA RD 810



Carrefour principal marquant l'entrée de bourg (type giratoire)



Carrefour secondaire (carrefour en T avec STOP / cédez le passage ou feu tricolore)



Liaisons entre la RD et les voies créées avec tourne à droite uniquement (ralentissement dans le sens entrée de ville)



Panneau entrée de bourg

3. JUSTIFICATION DU PROJET AU REGARD DE LA QUALITE ARCHITECTURALE, DE L'URBANISME, DES PAYSAGES, DE LA PRISE EN COMPTE DES NUISANCES ET DE LA SECURITE

A - PRISE EN COMPTE DE LA QUALITE URBAINE :

COMPOSITION GENERALE :

L'aménagement du secteur de l'entrée de ville Ouest d'Urrugne s'inscrira en **prolongement du centre bourg**. Pour cela, l'implantation de bâti à l'alignement de la RD810 avec un recul de 15m minimum permettra de recréer une **façade urbaine et un effet de rue**. A l'intérieur du périmètre d'étude, les alignements aux voies seront également privilégiés pour conforter la composition urbaine du secteur.

L'aménagement du secteur permet ainsi de recréer une limite à la zone urbanisée et de composer une **entrée de ville qualifiée** pour le bourg d'Urrugne, en **cohérence urbanistique et paysagère** avec le centre bourg.

MIXITE :

Par ailleurs, la **mixité de typologies et de formes bâties** est privilégiée sur le secteur. Les constructions privilégiées en bordure de la RD810 seront des logements collectifs en R+1 ou R+2 permettant de traiter la façade urbaine. Sur le reste du secteur les maisons individuelles groupées et logements pavillonnaires seront également autorisés.

La densité minimum demandée sur le secteur (phases 1 et 2 : 40 logements/ha et phase 3 : 35 logements/ha) est assez importante pour garantir un **tissu urbain se rapprochant des formes traditionnelles du centre bourg**. Cela permettra de densifier plus fortement les secteurs situés au plus près du bourg puis de diminuer progressivement la densité des logements en allant vers l'ouest. En tous les cas, la densité demandée ne pourra pas être atteinte dans un tissu pavillonnaire lâche.

La mixité d'usage sera également encouragée par la **création d'une place publique à l'Est du secteur**. Cet espace public de proximité reprendra les caractéristiques de centralité urbaine et pourra accueillir à ses abords des commerces de proximité, pour proposer une forme urbaine qualitative au futur quartier, assurer la continuité avec le bourg et profiter de l'effet vitrine de la RD 810 sur cette partie du secteur.

La mixité sociale sera encouragée avec un **minimum de 50% de logements locatifs sociaux** à atteindre sur le secteur

PHASAGE :

Le phasage prévu pour l'aménagement du secteur permet de garantir un **développement progressif du bourg vers l'ouest**. Les secteurs les plus proches du centre bourg seront urbanisés dans un premier temps et l'ouverture à l'urbanisation des phases suivantes ne pourra intervenir que :

- Pour les espaces situés au nord de la RD810 : lorsqu'au moins 80% de la surface du secteur "phase 1" auront été ouverts à l'urbanisation ou 5 années après l'entrée en vigueur du plan local d'urbanisme (PLU).
- Pour les espaces situés au sud de la RD 810 : lorsqu'au moins 50% de la surface du secteur "phase 1" auront été ouverts à l'urbanisation (pour la phase 2) ou lorsqu'au moins 80% des deux premières phases auront été ouverts à l'urbanisation (pour la phase 3)

L'ouverture à l'urbanisation du secteur étudié étant programmé en différentes phases, les aménagements le long de la RD 810 seront phasés également avec :

- Création du giratoire, déplacement du panneau d'entrée de ville, sécurisation du carrefour existant et création du carrefour du secteur 1 dans un premier temps : ces aménagements permettront de « déplacer » l'entrée de ville et de desservir fonctionnellement les phases 1 et 2 des secteurs Nord et Sud
- Aménagement de deux carrefours (1 secondaire et un tourne à droite uniquement) dans un second temps : desserte de la phase 3 sur le secteur sud de la RD810.

ACCES :

Le **nombre de nouveaux accès** sur le périmètre d'étude depuis la route départementale sera **limité** :

- Phase 1 et 2 : 1 giratoire et un accès avec tourne à droite uniquement ;
- Phase 3 : un carrefour secondaire et un accès avec tourne à droite uniquement.

Afin de garantir une hiérarchisation du réseau viaire projeté, **les accès directs aux logements depuis la RD 810 seront interdits** et la desserte interne du secteur ne pourra pas se faire avec des impasses.

STATIONNEMENT :

Les stationnements à l'intérieur du périmètre seront traités **à la fois sur le terrain des opérations et le long des voies de desserte** principales de manière à garantir une offre adaptée à la diversité d'usagers et d'habitants du secteur.

Chaque opération comportera :

- Un stationnement minimum pour chaque logement locatif social ;
- Deux stationnements pour chaque logement privé ;
- 1 stationnement visiteur pour deux logements privés.

Les zones de stationnement d'une capacité supérieure à 10 places devront être paysagées. Le traitement des revêtements de sol en matériaux perméables sera privilégié.

SIGNALETIQUE :

Le caractère urbain à l'intérieur du périmètre d'étude sera renforcé par le **déplacement du panneau d'entrée d'agglomération vers l'Ouest**.

La qualification de la RD 810 en boulevard urbain d'entrée de ville avec carrefour giratoire, cheminement doux, façades urbaines et belvédère sur le paysage environnant au Sud permettra de modifier la perception de ce territoire et de le doter des attributs propres à la lecture du paysage urbain.

SEQUENCE ENTREE DE VILLE

La transition douce entre les zones urbaines et les zones agricoles ou naturelles situées en périphérie du bourg d'Urrugne sera traitée de manière séquencée comme suit en arrivant de l'ouest (sens entrée de ville) :

- **Approche du bourg** : un cheminement doux côté sud (le long de la phase 3) et conservation des haies et du paysage agricole côté nord ;
- **Traversée de «secteur d'urbanisation diffuse»** : paysage structuré par le bâti existant à l'alignement de la voie, trottoirs piétons à prévoir des 2 cotés ;
- **Signal entrée de ville** : giratoire paysagé avec accès aux nouveaux secteurs urbanisés. Ralentissement de la circulation automobile (passage à 50 km/h) ;
- **Boulevard Urbain** : voie à double sens avec terre-plein central, alignement de platanes conservé, belvédère piéton côté sud ;
- **Elargissement** : voie existante entre le secteur OAP et l'accès au centre bourg avec bande de tourne à gauche, trottoir à aménager côté Nord (aménagement côté sud impossible) et perspective sur le centre bourg.

Ces aménagements seront complétés par la mise en place d'un terre-plein central pour sécuriser certaines séquences, de traversées piétonnes sécurisées, d'éclairage public, comme proposé sur l'illustration d'aménagement ci-dessous :

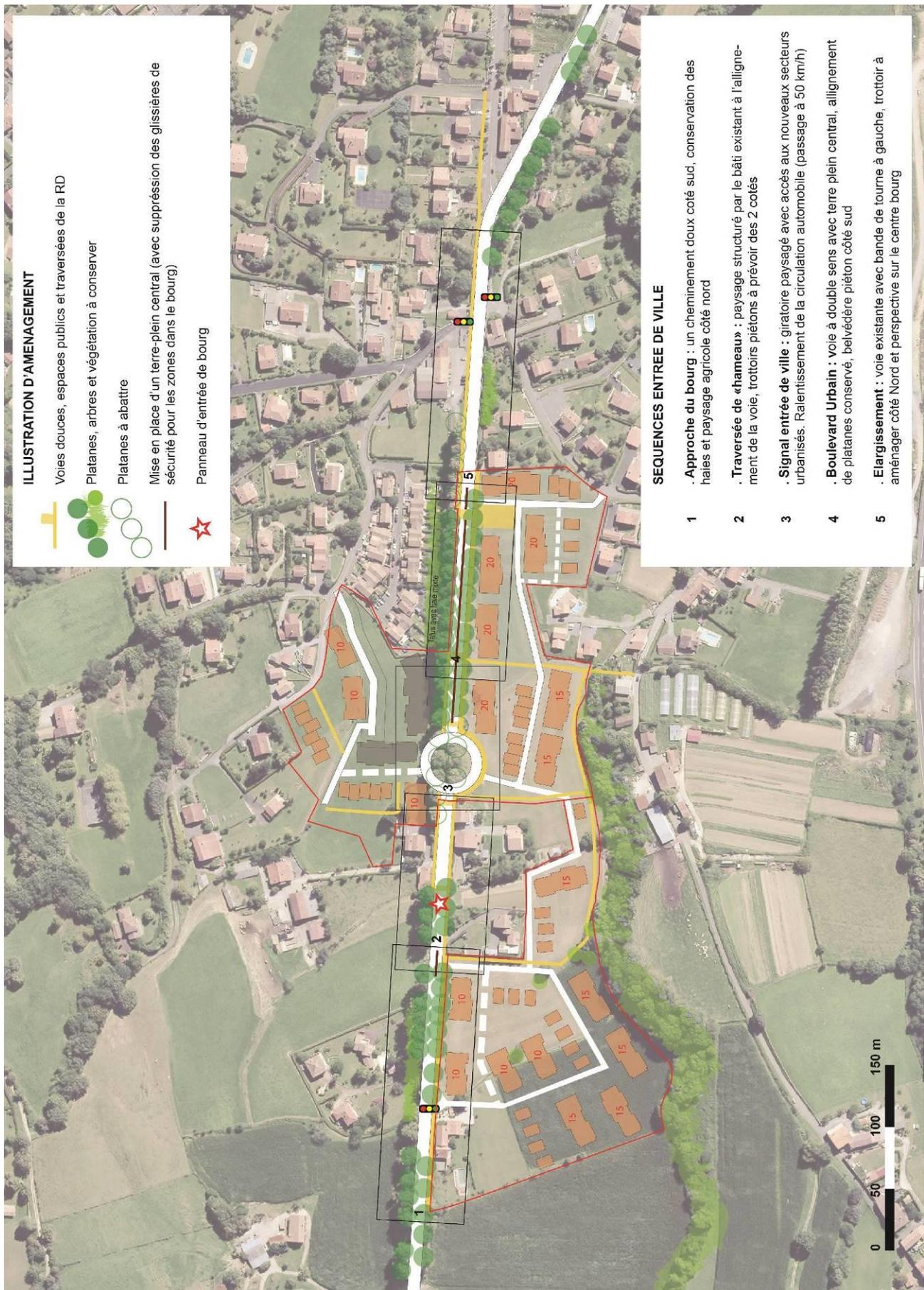


Illustration d'un aménagement possible sur le secteur OAP

B - PRISE EN COMPTE DE LA QUALITE PAYSAGERE

CONSERVATION DES VUES EXISTANTES :

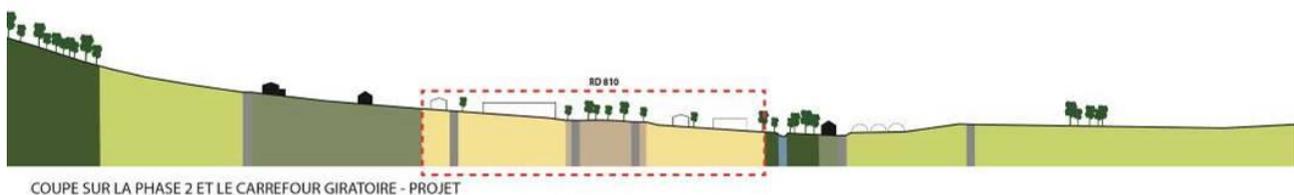
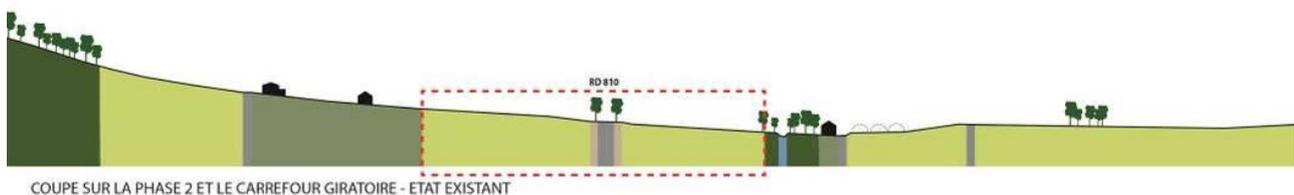
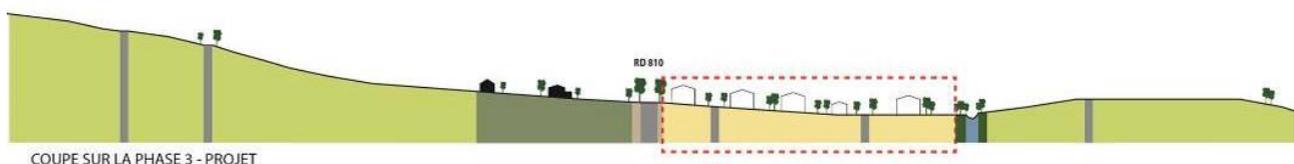
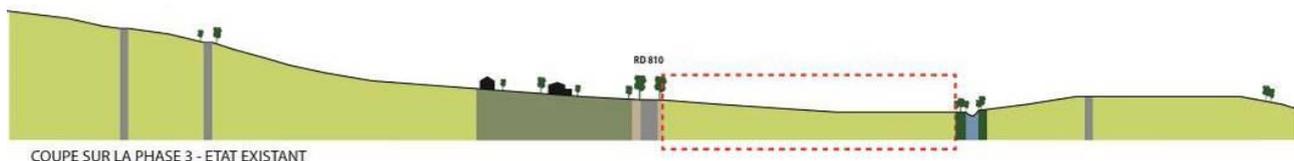
La hauteur maximale des constructions projetées ne devra pas dépasser 12m au faîtage suivant le règlement de la zone 1AU. La topographie du terrain en pente douce vers le sud permettra donc d'**étager les constructions de manière à préserver des vues sur le paysage environnant** (notamment au Sud sur l'espace collinaire et le sommet de la Rhune). Par ailleurs, certains secteurs d'implantation de constructions seront limités à 9m au faîtage (notamment en partie Sud du périmètre d'étude). Cette disposition permet une gradation des hauteurs des constructions (plus hautes le long de la RD 810 et plus basses en s'en éloignant vers le cours d'eau et les espaces agricoles.)

De plus, afin de garantir le maintien de ces vues depuis les espaces publics, **3 axes identifiés devront rester ouverts dans le sens Nord / Sud**. Ces perspectives à maintenir sont situées le long des 2 voies d'accès des phases 1 et 2 et dans l'axe d'un cheminement piéton. Ces percées visuelles participent à la perception du grand paysage depuis le site.

VEGETATION

Les limites du secteur OAP sont situées en retrait par rapport au cours d'eau et à sa ripisylve afin de maintenir une bande inconstructible en partie basse du terrain. Ce retrait de 10 m permet de préserver la végétation d'accompagnement du cours d'eau ainsi que ses qualités écologiques et paysagères. De plus, quelques **arbres isolés remarquables** identifiés dans l'Orientation d'Aménagement de Programmation **devront être conservé à l'intérieur** du périmètre d'étude. Essentiellement situés le long des liaisons piétonnes et des ouvrages de gestion des eaux pluviales, ils participeront à l'évocation du caractère agricole du secteur et contribueront à sa qualité paysagère.

L'alignement de platanes le long de la RD810 sera préservé. L'aménagement et la sécurisation des carrefours vont entraîner **l'abattage d'un nombre limité de platanes** (estimé à 10-12). Ces suppressions marqueront des interruptions dans l'alignement et consolideront l'aspect boulevard urbain de cet alignement actuellement incomplet. Les platanes participeront à l'ombrage de la liaison douce le long de la RD 810 ainsi qu'à la transition souple entre le paysage rural et les caractéristiques urbaines des aménagements prévus.



 ESPACES BOISES OU NATURELS	 VOIRIE ET ACCOTEMENTS
 ESPACES AGRICOLES	 PERIMETRE D'ETUDE
 ESPACES URBANISES	 AMENAGEMENTS PROJETES

C - PRISE EN COMPTE DE LA QUALITE ARCHITECTURALE

VOLUMETRIE

La proposition d'aménagement est le résultat d'une combinaison entre une nécessaire **densité de logements** sur le secteur et la recherche d'une **mixité de formes architecturales**.

La volumétrie des bâtiments sur le secteur devra être simple et composer avec le caractère des façades sur rue des bourgs traditionnels. La hauteur maximale des constructions est limitée à 12 m au faitage et à 9 m au faitage pour les secteurs où une vue sur le paysage environnant devra être préservée.

IMPLANTATION ET ORIENTATIONS

L'orientation Nord / Sud des constructions sera privilégiée. En effet, elle s'inscrit dans la géométrie du secteur et permettra de **valoriser les apports solaires et d'améliorer l'efficacité énergétique des bâtiments**.

Pour les implantations de bâtis sur un terrain en pente, **les déblais / remblais significatifs du terrain d'assiette sont interdits**. Les constructions devront s'implanter parallèlement ou perpendiculairement à la pente sans modification importante du profil du terrain naturel.

Etant donné l'importance du réseau viaire et de la fonction d'entrée de ville du secteur, **les façades visibles depuis la RD810 devront être traitées qualitativement** et non comme des arrières de bâtiment.

CARACTERISTIQUES ARCHITECTURALES

Une architecture s'inspirant ou composant avec **le caractère de l'architecture traditionnelle** basque locale sera demandée pour une harmonisation des constructions avec les éléments du paysage environnant.

Les dispositions présentées dans le règlement du Plan Local d'Urbanisme et plus particulièrement l'article 1AU 9 concernant l'aspect extérieur des constructions, permettront de garantir la conformité des projets architecturaux notamment concernant les façades (composition, percements...), les toitures (pentes et matériaux), les clôtures ou encore les teintes autorisées.

Une partie du site d'étude étant situé dans un rapport de covisibilité avec l'église d'Urrugne, les caractéristiques architecturales des bâtiments devront prendre en compte la **présence de cet édifice patrimonial** et pourront éventuellement faire l'objet d'un avis de l'Architecte des Bâtiments de France.

L'architecture des constructions projetées sur le site devra également répondre aux préconisations du « LIVRE BLANC pour une évolution architecturale du Sud Pays Basque ».

D - PRISE EN COMPTE DES NUISANCES

LE BRUIT

L'ouverture à l'urbanisation des différentes phases successives va entraîner une **augmentation du trafic sur le secteur étudié**.

Cependant, l'organisation viaire hiérarchisée sur le secteur ainsi que les bouclages proposés entre la RD 810 et la vieille route d'Espagne ou entre la RD 810 et le chemin de Suhibar permettront de **ne pas surcharger la route départementale** le long du secteur étudié.

De plus, le déplacement du panneau d'entrée d'agglomération et les aménagements visant à créer un boulevard urbain d'entrée de ville permettront de **ralentir la circulation sur ce secteur et donc de limiter les nuisances**.

Une **bande de 15 m de retrait par rapport à l'axe central de la voirie restera inconstructible** pour les bâtiments afin d'assurer un éloignement entre la voie et les constructions projetées.

La topographie du terrain en pente douce sur le secteur situé au sud de la RD 810 permettra de diminuer les nuisances sonores des constructions situées en contrebas de la route.

La **préservation de la structure végétale existante** (alignement d'arbres et haies) ainsi que les aménagements paysagers prévus sur le secteur permettront également de limiter ces nuisances.

Enfin, une attention particulière sera portée aux façades pour rechercher une **bonne isolation acoustique des bâtiments vis-à-vis du bruit extérieur**. Les façades devront respecter un niveau d'isolement acoustique apte à assurer un confort d'occupation des locaux suffisant, tel que défini dans les prescriptions du Code de la Construction et de l'Habitation. Il pourra par exemple être mis en œuvre des matériaux de qualité à moindre impact sur l'environnement et possédant des aptitudes à limiter le bruit extérieur.

QUALITE DE L'AIR

Le trafic présent sur la RD810 est responsable des émissions de polluant sur le site étudié. L'augmentation de ce trafic entraînerait donc une évolution de ces émissions sur le territoire. Afin de limiter l'augmentation potentielle des émissions de polluant, le tracé projeté du réseau viaire sera « bouclé » et hiérarchisé et ne devrait donc pas entraîner de surcharge du trafic sur la RD 810.

Pour limiter ces nuisances, le projet prévoit également le **traitement paysager des espaces publics et la préservation des masses arbustives et arborées** le long de la route départementale (haies et platanes) ainsi que sur le secteur et en contrebas (ripisylve). La végétation présente contribuera à la qualité de l'air, à la fixation du carbone et à l'arrêt des poussières.

Par ailleurs, des nuisances peuvent découler de la présence d'un élevage situé en limite du secteur Nord de la RD. Afin de limiter leurs effets, le périmètre retenu pour le projet prend déjà en compte l'éloignement vis-à-vis de l'élevage et respecte le périmètre de réciprocité défini dans le Plan Local d'Urbanisme.

E - PRISE EN COMPTE DE LA SECURITE

TRAFIC ROUTIER :

Comme vu précédemment, **l'augmentation du trafic routier sur la RD 810 sera limitée par la hiérarchisation des voies sur le secteur et la création de bouclages** avec la vieille route d'Espagne et le chemin de Suhibar. Les enjeux essentiels de la sécurisation de la route départementale sur le secteur concernent donc la réduction de la vitesse de circulation sur cet axe et la sécurisation des intersections existantes et créées.

Afin de réduire la vitesse de circulation sur la RD 810, la commune s'engage à **déplacer le panneau d'entrée d'agglomération vers l'Ouest** afin de donner un caractère urbain à la RD 810 et de sécuriser la pratique du quartier engendrant une réduction de la vitesse à 50km/h. La qualification de ce secteur en boulevard d'entrée de ville et l'implantation des constructions à l'alignement et à proximité de la RD 810 donneront aussi à cet axe un **caractère urbain plus que routier**. L'entrée de ville sera ainsi matérialisée et facilement perceptible par les automobilistes et les usagers de la route qui réduiront naturellement la vitesse sur ce secteur.

Enfin, la sécurisation du trafic routier sera également améliorée avec la mise en place **d'aménagement routiers tels que le carrefour giratoire, les feux tricolores, les traversées piétonnes sur plateaux surélevés ou les terre-pleins centraux** qui permettront de gérer les intersections avec les voies nouvelles créées. La sécurité des carrefours existants sera également améliorée notamment au niveau de l'intersection entre la vieille route d'Espagne et le chemin de

Suhibar par des aménagements (feu tricolore, bande de tourne à gauche...) et par la mise en place d'une signalétique urbaine adaptée.

La prise en charge de ces aménagements urbains et de sécurisation du réseau viaire devra faire l'objet d'un **effort commun des aménageurs des secteurs ouverts à l'urbanisation, de la commune et du département.**

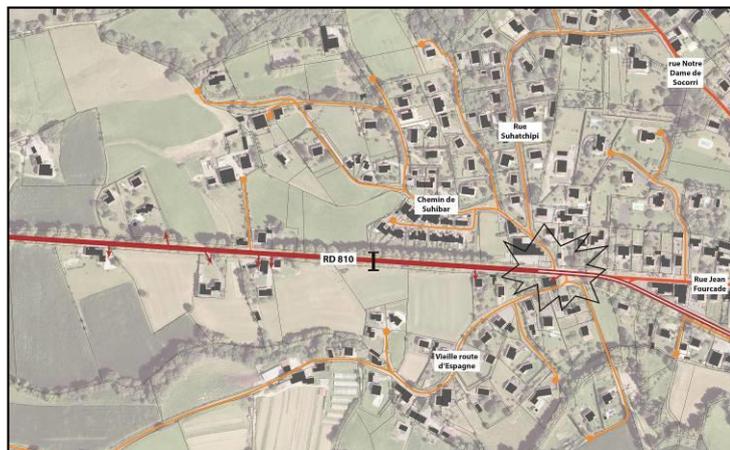
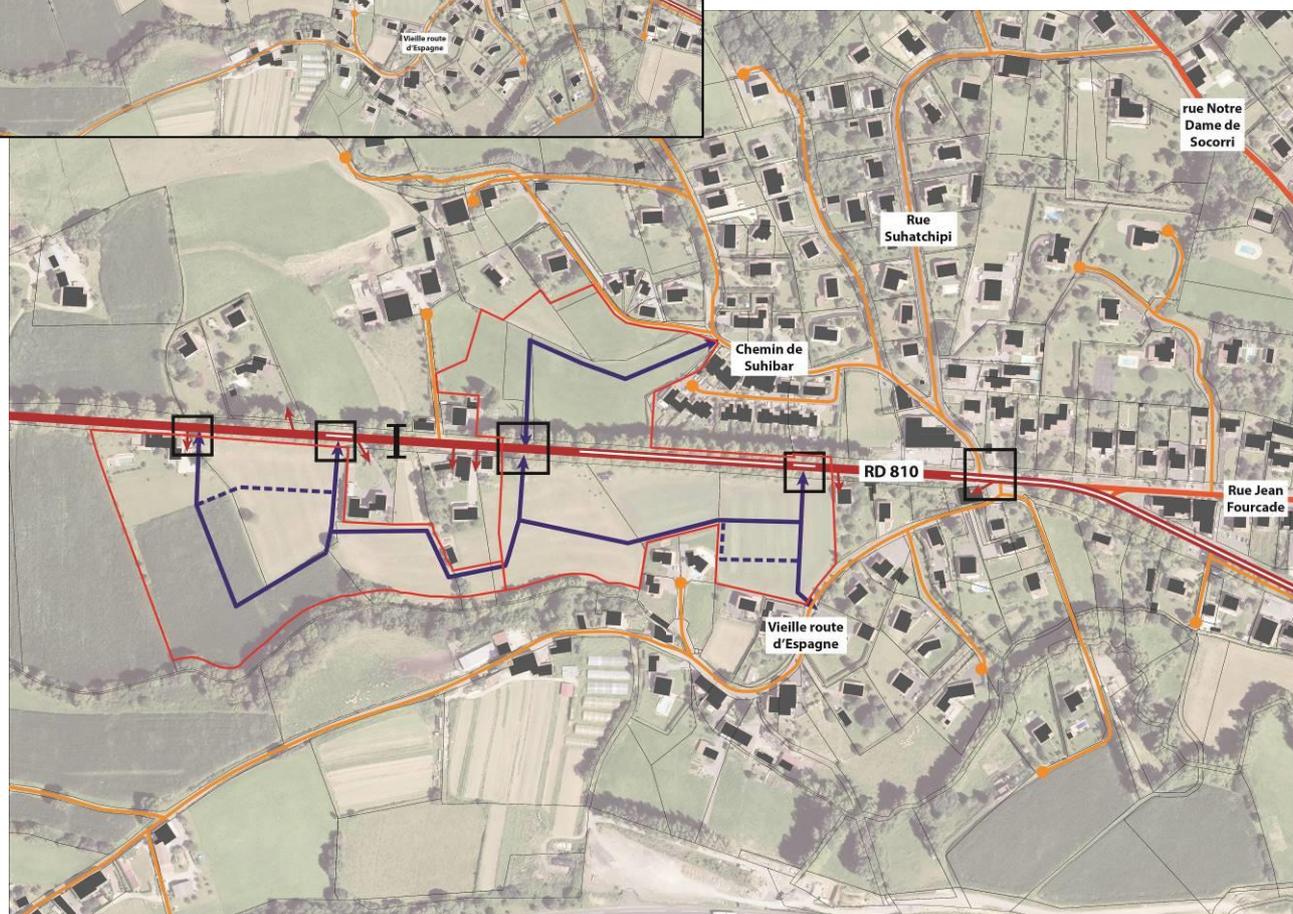


Schéma de circulation :

← Avant

↓ Après aménagement du secteur 1AU



RESEAU VIAIRE EXISTANT

-  Route Départementale 810
-  Terre-plein central (peint ou maçonné)
-  Route secondaire
-  Route de desserte locale
-  Voies en impasse
-  Accès directs depuis la RD 810

RESEAU VIAIRE PROJETE

-  Voie de desserte principale
-  Voie de desserte secondaire
-  Carrefours à aménager
-  Panneau d'entrée d'agglomération
-  Périmètre de l'OAP

CHEMINEMENTS DOUX ET TRANSPORTS EN COMMUN :

L'aménagement des abords de la route départementale permettra **la mise en sécurité des modes de déplacements doux sur l'axe**. La mise en place d'une voie douce de largeur suffisante, d'éclairage public et de traversées piétonnes sécurisées participera à la **qualification de ce cheminement en mail urbain** ou les flux piétons et cycles bénéficieront d'un espace dissocié de la voie automobile.

Sur l'ensemble du site, les déplacements doux (piétons/vélos) seront favorisés par **l'aménagement d'un maillage de pistes piétonnes et cyclables** le long des différentes voiries mais également entre les espaces d'habitation.

Actuellement, ligne de bus périurbaine n° 20 Hegobus et la ligne interurbaine 816 Bayonne/Hendaye empruntent la départementale 810 dans le périmètre d'étude. La Communauté d'Agglomération Pays Basque, compétente, considère que l'évolution du réseau de transports collectifs pourra permettre la **création d'arrêts commerciaux sur la RD 810**. Si les transports collectifs ne desserviront pas l'intérieur des nouveaux quartiers aménagés, les arrêts seront implantés de manière à permettre la connexion avec les liaisons douces prévues. Au vu du phasage, un premier point d'arrêt pourrait être activé en phase 1 et un second en phase 3. La distance à couvrir entre ces deux arrêts potentiels serait de 750m.

L'accès à la ligne urbaine 2 (Urrugne-bourg > Saint-Jean-De-Luz Alturan) qui a son terminus à environ 500 m du site d'étude sera également amélioré par la création d'une voie douce sécurisée le long de la route départementale.

En complément, si des demandes de renforcement du réseau sont nécessaires, une offre en transport à la demande pourrait également être proposée sur le secteur.

Enfin, le nombre de logements programmé aura un impact sur l'offre de transports scolaire. Les conditions d'exploitation (nombre de véhicules, capacités nécessaires...) seront calibrés en temps voulu pour répondre à ces besoins.

En facilitant les déplacements doux et multimodaux notamment avec l'usage des transports en communs, les aménagements prévus permettront de limiter l'utilisation de véhicules personnels motorisés pour les habitants du secteur et ainsi de participer à la sécurisation et à la diminution des nuisances liées au réseau viaire.

RESEAUX

Le secteur d'étude est desservi en limite de la zone et en capacité suffisante par le réseau d'eau potable, d'assainissement collectif, et par le réseau électrique de moyenne et basse tension. Les autres réseaux sont situés à proximité ou desservent déjà en partie le site (téléphonie, incendie, eaux pluviales).

Avec les aménagements du secteur, des travaux seront réalisés si nécessaires pour la **mise en place de nouveaux réseaux ou le développement et la prolongation de ceux existants**.

Concernant l'accès des secours, les voiries à l'intérieur du secteur seront dimensionnées de façon à permettre une **bonne desserte du site et la bonne circulation des véhicules de secours dans la zone**. Des **Points d'Eau Incendie (PEI) seront mis en place** et la commune est actuellement en cours de réflexion pour la réalisation d'un **Schéma Communal de Défenses Extérieure Contre l'incendie (S.C.D.E.C.I)**.

GESTION DES EAUX PLUVIALES

Dans les secteurs non desservis par le réseau collectif des eaux pluviales ou en cas de réseau insuffisant, **les eaux pluviales seront régulées sur la parcelle en aérien de manière paysagée ou en souterrain**, à moins de démontrer l'impossibilité technique de réaliser un dispositif d'infiltration des eaux pluviales sur le terrain.

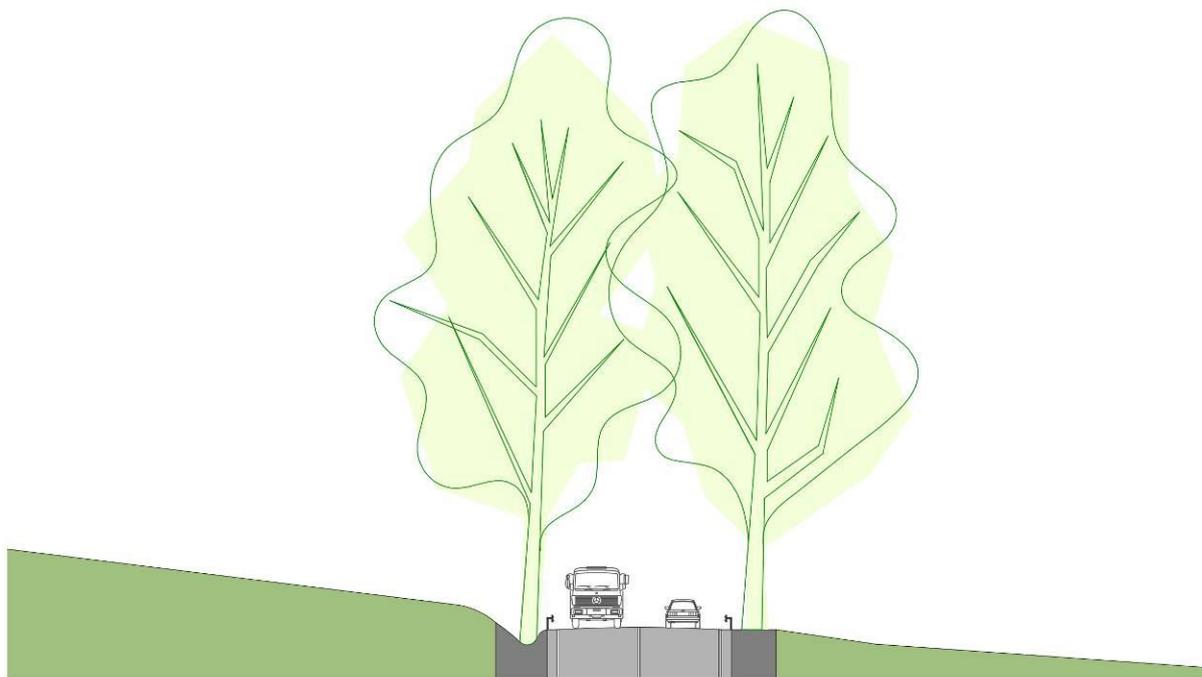
Les aménagements nécessaires au libre écoulement des eaux pluviales (et éventuellement ceux visant à la limitation des débits évacués de la propriété), doivent comporter les dispositifs adaptés à l'opération et au terrain, de telle sorte que le débit de fuite du terrain naturel existant ne soit pas aggravé par l'opération.

Le calcul du dimensionnement de ces aménagements est basé sur un volume de stockage des eaux pluviales correspondant à l'écrêtement de la pluie 88 mm, avec un débit de fuite maximal de 3 litres/seconde/hectare. Cette règle s'applique pour toute superficie imperméabilisée supplémentaire de 40 m² d'emprise au sol.

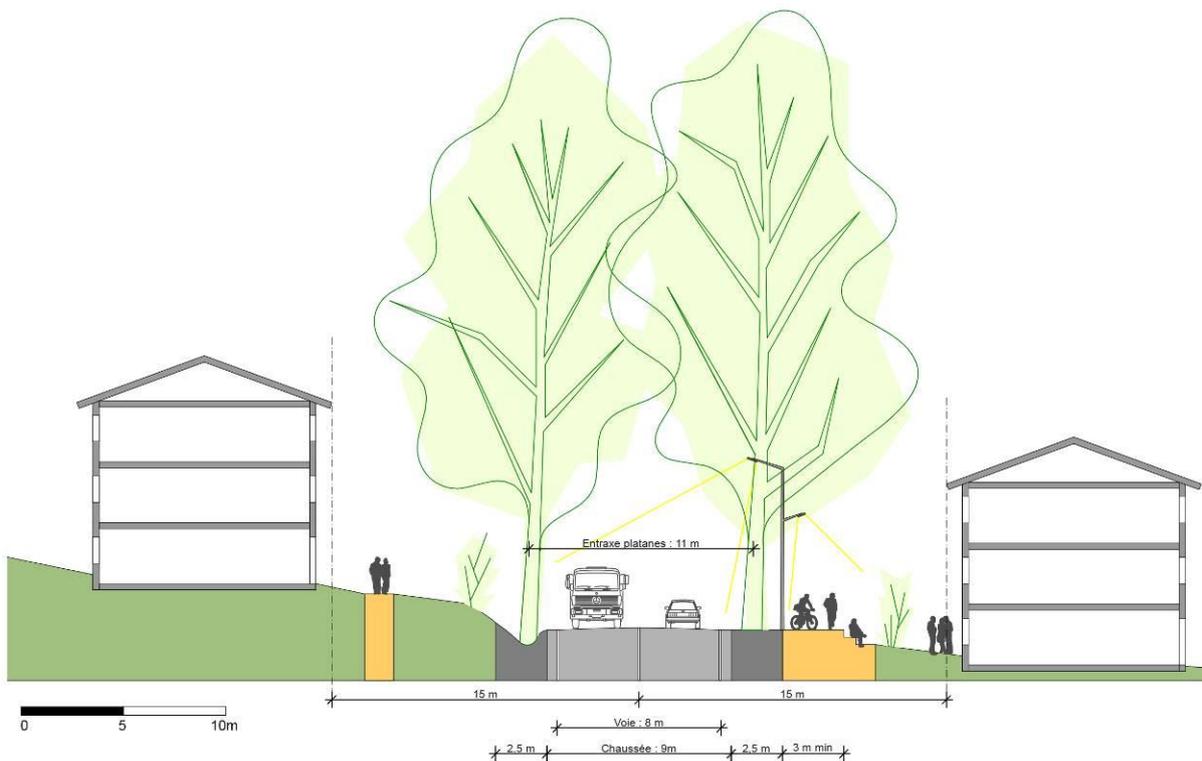
Compte tenu de la topographie à l'intérieur du périmètre d'étude et afin de limiter les risques inhérents à l'imperméabilisation des sols sur le secteur, le projet prévoit la **réalisation d'ouvrages de collecte, d'infiltration et de stockage des eaux**. Les OAP indiquent la localisation des ouvrages de gestion collective des eaux pluviales, suivant la topographie du site. Les espaces verts pourront servir de zones de rétention paysagées qui feront partie intégrante des espaces publics ou collectifs. Les ouvrages de rétention ne devront pas être clos.

ALEA RETRAIT – GONFLEMENT DES ARGILES ET RISQUE SISMIQUE

Les constructions implantées sur des sols argileux soumis à un aléa de retrait – gonflement des argiles devront **respecter les normes de construction en vigueur**. Il en est de même concernant les règles de construction parasismique.



0 5 10m



Coupe de principe sur la RD 810 : avant et après aménagement

CONCLUSION :

Le projet d'aménagement de l'entrée de ville Ouest d'Urrugne répond aux préconisations de l'article L11-8 du code de l'urbanisme et offrira l'occasion de structurer de manière qualitative le développement urbain d'un secteur stratégique pour la commune.

La demande de réduction de la bande d'inconstructibilité s'appuie sur des propositions concrètes en ce qui concerne la qualité urbaine du projet d'aménagement et l'insertion paysagère et architecturale des bâtis projetés. Des mesures relatives à la prise en compte des nuisances et de la sécurité des usagers permettent également de répondre ces exigences.

Les dispositions cumulées du règlement et de l'Orientation d'Aménagement et de Programmation sur le périmètre étudié visent à satisfaire aux objectifs définis à l'article L11-8 sur ce secteur pour que la mise en œuvre du projet s'intègre de manière qualitative dans son environnement immédiat d'entrée de ville.