



Schéma de Cohérence Territoriale

AGGLOMÉRATION DE BAYONNE
ET DU SUD DES LANDES

PADD

Projet d'Aménagement et de Développement Durables

Projet de SCoT arrêté par le Conseil syndical	le 13 mai 2013
Projet de SCoT soumis à enquête publique	du 16 septembre 2013 au 26 octobre 2013
SCoT approuvé par le Conseil syndical	le 6 février 2014



Propos liminaire

Le sommaire

Les fondements du PADD	6
Un projet pour un bassin de vie	14
Un projet pour la qualité de vie	31



Le mot du Président

Notre projet s'est précisé dans un contexte de crise. Nous avons aujourd'hui une responsabilité sans précédent pour changer nos façons de considérer les dynamiques à l'oeuvre, donc nos façons de faire. Avec l'ensemble des élus qui se sont impliqués dans ce projet, nous avons réinterrogé nos choix du passé et mesuré l'impact de nos non-choix.

Riches de ces enseignements, nous souhaitons désormais miser davantage sur l'action et l'intelligence collectives et sur le dialogue pour mieux participer à la construction d'un modèle de développement plus durable.

Améliorer les relations et les solidarités entre nos territoires, améliorer les conditions de déplacements, renouer avec la qualité de nos espaces urbanisés, respecter nos espaces naturels et agricoles sont autant d'axes que le SCoT investit pour mettre en œuvre ce modèle et permettre à tous de s'épanouir sur notre territoire.

PADD

Une réflexion à la bonne échelle qui propose le meilleur compromis entre le souhaitable pour l'ensemble du territoire et le possible pour chaque collectivité

L'élaboration de ce premier document de planification intercommunale est une étape nécessaire : ce cadre de référence nous manque depuis bien trop longtemps et sur de trop nombreux sujets.

Nous avons réussi à nous rassembler, malgré la diversité de nos préoccupations locales, car nous sommes convaincus que cette échelle territoriale correspond au bassin de vie de nos habitants. Ce périmètre est également le meilleur compromis actuel pour traiter des questions importantes, que nous ne pouvons pas aborder à l'échelle de nos communes ou de nos intercommunalités.

Le SCoT, parce qu'il doit répondre aux réalités des pratiques et des besoins des habitants, trace un chemin qui respecte une vision tout à la fois unitaire et fondée sur ses diversités. Ce projet témoigne de l'imbrication des territoires et met en lumière ce qui unit, plutôt que ce qui divise. Aussi est-il légitime que le SCoT dépasse les seuls cadres institutionnels pour proposer des réponses adaptées aux besoins identifiés.

Nous avons conçu ce SCoT comme le meilleur compromis entre le souhaitable pour l'ensemble du territoire et le possible pour chaque collectivité. Au moment de conclure, nous sommes conscients que toutes les ambitions ne sont pas prises en compte. Ce SCoT est un point d'étape qui transcrit humblement un premier niveau de projet. L'approbation du SCoT n'est pas une fin en soi, ce qu'il nous faut retenir, c'est le processus de travail qu'il permet. Afin de rester attentifs aux évolutions de notre territoire, afin de nous adapter au mieux aux nouveaux enjeux que l'avenir nous réserve, nous souhaitons faire vivre le projet et ses règles dans la durée.

Ainsi, le SCoT ouvre d'ores et déjà des perspectives pour l'avenir. Les sujets pour lesquels toute l'ambition n'a pu être retranscrite doivent donc continuer à être investis pour intégrer – en continu – les réflexions et les pratiques des collectivités.

Un développement mieux équilibré pour une solidarité fondée sur la force de chacune des parties

Pour faire de notre territoire un territoire durable, il nous faudra mobiliser toutes nos ressources, à commencer par les spécificités de chaque partie du territoire au bénéfice de notre cohésion. Notre territoire possède des iden-

tités vivaces, fondées sur des ancrages historiques et des solidarités territoriales, sociales et intergénérationnelles qui constituent une richesse culturelle majeure.

Quelles que soient les perspectives de développement qui s'offrent à nous, toutes devront s'envisager dans le respect des valeurs qui fondent notre cohésion. La qualité de notre cadre de vie en est une, et pour cela, nous devons nous attacher à faciliter la vie quotidienne de nos habitants, tout en favorisant des usages raisonnés de nos espaces agricoles, naturels et forestiers.

Au regard de ces enjeux, chaque paysage, chaque bourg, chaque territoire et aussi chaque habitant jouent un rôle majeur. C'est à cette seule condition que notre territoire pourra atteindre une offre de services et une qualité de vie qu'aucune commune ne pourrait offrir seule.

Fort de ces constats et de ses ambitions, le SCoT ne doit s'interdire ni l'innovation, ni d'éventuelles collaborations extraterritoriales, avec ses voisinages immédiats ou les institutions de rang supérieur.

Le Grenelle au service d'un territoire qui conjugue développement et préservation en pleine conscience de sa responsabilité dans l'espace régional

Le SCoT fait siens les objectifs et les ambitions fixés par les lois Grenelle. Au-delà des nouvelles exigences du Grenelle, c'est toute l'approche du SCoT que nous avons reconsidérée, avec une volonté plus affirmée d'intégration environnementale, sociale et économique de notre projet.

La loi Grenelle 2 fixe au SCoT un rôle central dans la hiérarchie des documents de planification et de programmation. Le SCoT va constituer le cadre de référence des politiques publiques locales. Nous souhaitons donc saisir cette opportunité pour concevoir les conditions du dialogue et les coopérations qui nous permettront d'agir ensemble.

Le SCoT devient dès lors la règle du jeu dont nous, élus locaux, avons souhaité nous doter et qui devra désormais être prise en compte par tous (institutions de rang supérieur ou opérateurs).



Jean-René ETCHEGARAY

Président du Syndicat mixte du SCoT
de l'agglomération de Bayonne et du sud des Landes

Les fondements du PADD

L'image de notre cadre de vie, riche et de qualité, est entachée par la grande difficulté des ménages à se loger dans les meilleures conditions, ainsi que par le mitage de ces 30 dernières années qui met en danger la pérennité de notre agriculture et de notre environnement et rend coûteuses les alternatives crédibles à la voiture particulière.

Pour échapper à cette fatalité, le SCoT défend un nouveau contrat entre les espaces urbanisés et les espaces agricoles, naturels ou forestiers.

Promouvoir un nouveau modèle de développement

La volonté politique d'assumer pleinement la dynamique démographique et économique du territoire s'accompagne de pressions sur les espaces agricoles, naturels et forestiers.

Pour limiter les incidences de cette pression sur l'environnement, le SCoT prévoit de protéger et de valoriser les principales composantes de la trame verte et bleue.

Le SCoT se fixe donc comme objectif de tenir simultanément deux ambitions :

- une ambition de développement, pour répondre aux besoins, tant des habitants actuels, que des générations futures ;
- une ambition de préservation et de pérennisation de la qualité du cadre de vie en grande partie liée aux usages agricoles ou de gestion naturaliste des espaces non-bâti.



PADD

1. Le choix d'un développement au service des hommes et des identités

Le périmètre du SCoT est un espace de convergences, où se rejoignent de grandes vallées alluviales, la montagne basque et le littoral atlantique. Ces grands ensembles géographiques et humains présentent des interactions, constituant ainsi un véritable système territorial. Le SCoT reconnaît le rôle assuré par chacun et souhaite valoriser les qualités de ces parties comme garantie d'un fonctionnement durable de l'ensemble.



Anglet



Biarritz



Bidart

Un littoral urbain

Le littoral du SCoT de l'agglomération de Bayonne et du sud des Landes se distingue au sein de l'espace littoral aquitain car il constitue le cœur de la seule agglomération littorale.

Ainsi, le SCoT s'attache à décliner les attendus de la loi littoral et les 6 défis identifiés par le Plan de développement durable du littoral aquitain pour la période 2007-2020, en affirmant son choix de conforter le cœur de l'agglomération littorale, notamment :

- en assumant son rôle dans l'accueil démographique d'une population diversifiée tout en maîtrisant l'étalement urbain par le choix de la densité urbaine et du redéploiement urbain, préférentiellement dans les centralités existantes ;
- en privilégiant une gestion des risques qui prenne en compte les aléas afin de prévenir les risques naturels majeurs et d'assurer une cohérence d'action à l'échelle de son territoire ;
- en affirmant sa volonté de préserver et de mettre en valeur les espaces naturels remarquables du littoral et d'assurer des continuités écologiques, tant sur la façade littorale que dans les relations avec l'arrière pays ;
- en développant des politiques volontaristes visant à maintenir ou restaurer la qualité des eaux de baignade afin de préserver le potentiel économique du littoral et d'assurer la santé publique ;
- en soulignant la force, la diversité, la qualité et la complémentarité des destinations touristiques de notre territoire composées de stations balnéaires aux caractéristiques urbaines ou naturelles, mais aussi de stations touristiques intérieures ancrées dans l'histoire et les savoir-faire du Pays basque et du Seignanx ;
- en portant pour le cœur d'agglomération et l'ensemble du territoire du SCoT un projet économique diversifié adossé aux filières économiques existantes, garant d'insertion sociale pour les habitants du territoire. Ce projet s'appuie notamment sur les activités de production et reconnaît au port de Bayonne une place de premier plan.

Un fleuve majeur, un estuaire en devenir

Le territoire du SCoT est fortement marqué par la présence de l'estuaire de l'Adour, grand fleuve pyrénéen et côtier. Deux grands paysages s'y déploient : le secteur agricole des barthes à l'est du territoire et le secteur urbanisé, le fleuve baignant la ville de Bayonne et irriguant le port situé sur les communes de Bayonne, Boucau, Anglet et Tarnos.

Le SCoT s'attache à promouvoir une vision globale du fleuve sur ses deux rives et à préserver, mais aussi à renouveler la vitalité de chacune de ses parties, notamment :

- en affichant la nécessité de la mise en place d'une gouvernance de l'eau pour le fleuve, entre le Schéma d'aménagement de gestion des eaux (SAGE) Adour amont et l'océan ;
- en indiquant l'intérêt de voir émerger une vision partagée de l'aménagement durable de l'estuaire de l'Adour sur ses deux rives, vision articulant des enjeux de développement urbain et économique – notamment portuaire industriel et commercial, mais aussi des enjeux environnementaux, patrimoniaux et de loisirs ;
- en reconnaissant le rôle significatif et nécessaire joué par le port dans le maintien et le développement de l'économie de production du territoire ;
- en affirmant sa volonté de permettre la valorisation des espaces agricoles et naturels remarquables que constituent le fleuve et ses affluents, les barthes hautes et basses, les coteaux boisés de l'Adour et les vallées affluentes dans un souci de maintien de l'agriculture et de préservation de la biodiversité. L'ensemble de ces espaces constituant un véritable maillage vert et bleu ;
- en soulignant le potentiel touristique de la vallée de l'Adour autour du fleuve et des pratiques de loisirs d'eau, de la découverte de ses milieux naturels, de sa gastronomie et des patrimoines des villes et villages (nombreux ports, châteaux, Guiche, Bidache...) édifiés sur les rives de l'Adour et de ses affluents ;
- en privilégiant une gestion des risques qui prenne en compte les aléas afin de prévenir les risques naturels majeurs et intègre l'évaluation des risques liés aux changements climatiques.



Anglet



Bayonne



Urt

Les définitions suivantes sont situées dans un document tiré à part «Compléments et annexes», dont le contenu est également présenté dans le DOO

- Schéma d'Aménagement de gestion des eaux (SAGE)

Une montagne basque vivante

La montagne basque présente dans le SCoT est composée de massifs de moyenne montagne en situation frontalière au sein desquels coulent la Nive et des affluents de l'Adour.

Le SCoT s'attache à décliner la loi montagne et les 4 orientations stratégiques identifiées par la Charte de la montagne basque mise en place dans le cadre du contrat territorial Pays basque 2020, en affirmant son choix de maintenir une montagne vivante, notamment :

- en fixant l'objectif de localisation de l'urbanisation en continuité des centralités existantes et en ne prévoyant pas d'unité touristique nouvelle ;
- en inscrivant les activités agro-pastorales et forestières comme clé de voûte de l'aménagement et du développement de la montagne basque tout en affirmant l'importance d'un développement - notamment dans et à proximité des petites villes - d'équipements, de services, de commerces et d'activités artisanales et industrielles permettant à ce secteur de répondre aux besoins de sa population ;
- en poursuivant les politiques volontaristes, menées dans le cadre d'une gestion concertée, en matière de qualité de l'eau, la montagne et la Nive représentant des ressources essentielles au territoire tout entier ;
- en veillant au respect des équilibres naturels de la montagne et de son piémont, en assurant la connaissance, la préservation et la valorisation de ses patrimoines naturels et culturels ;
- en recherchant les moyens d'une cohabitation harmonieuse entre les activités existantes et le développement de nouvelles activités de tourisme et de loisirs. Cette recherche étant ici favorisée par la diversité et la complémentarité des moteurs touristiques de la montagne, mais aussi de la Nive, composés de nombreux sentiers de promenade et de randonnée, d'espaces de pratiques des sports d'eaux vives, et aussi de la station thermale de Cambo-les-Bains et de villes et villages à fort intérêt patrimonial (Espelette, Ustaritz, Hasparren...), sans omettre la valorisation des produits du terroir et des savoir-faire artisanaux.



Vallée de l'Arberoue

Des campagnes collinaires habitées

Entre la montagne et le littoral, de part et d'autre de la vaste vallée de l'Adour, s'étendent les collines agricoles et forestières du Seignanx et du Pays basque.

Le SCoT s'attache à reconnaître la qualité de ces espaces, de moindres contraintes environnementales, mais de grande importance pour l'agriculture. Notamment :

- en affirmant la place essentielle de l'agriculture dans l'économie de ce secteur et en recherchant les moyens d'une cohabitation harmonieuse entre le développement des villes et villages et le maintien de l'agriculture d'élevage ;
- en indiquant l'intérêt partagé d'une recherche de synergie entre les villes et villages implantés sur les collines de la rive sud de l'Adour, notamment en matière d'équipement, de services et de commerces ;
- en veillant au respect des équilibres naturels, notamment par la préservation des vallées constituant des continuités écologiques reliant la montagne à l'Adour ou au littoral ;
- en valorisant les villes et villages à fort intérêt patrimonial (La Bastide-Clairence...), sans omettre la valorisation des produits du terroir et des savoir-faire artisanaux.



Saint André de Seignanx

2. L'ambition d'un développement économe

Le SCoT affiche une ambition éco-responsable basée sur un développement plus économe en foncier, en ressources et en énergies, sans entraver le bien-être des habitants ou le développement économique. Le développement économe est ainsi une composante essentielle des politiques publiques.

Inverser le regard et changer les pratiques

Les élus et les acteurs du territoire considèrent désormais les espaces agricoles, naturels et forestiers comme une « infrastructure majeure » du territoire, et non plus comme les variables d'ajustement de l'extension urbaine. Cette inversion du regard permet de resituer ces espaces, leurs fonctionnalités et leurs usages comme des parties prenantes du projet.

A ce titre, la mise en valeur des trames verte et bleue du SCoT constitue une étape déterminante dans la reconnaissance des valeurs économiques, sociales, environnementales et culturelles des espaces agricoles, naturels et forestiers du territoire du SCoT.

Cette inversion du regard et des pratiques trouve également sa traduction dans la manière de concevoir le tissu urbain de nos villes et de nos villages. Cette conception est une opportunité majeure pour agir localement : chaque collectivité déclinant son projet d'un urbanisme plus économe. Cette échelle permet de traiter autrement les enjeux de réduction de l'impact environnemental du bâti, tout en organisant des espaces publics vivants... autant d'axes d'intervention qui sont rendus possibles par la contribution de tous pour offrir un environnement urbain de qualité.

Décliner localement l'objectif de réduction des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES)

Prendre en compte le Schéma Régional Climat Air Énergie (SRCAE), notamment son scénario Grenelle + en termes de réduction des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES).

En affichant le nécessaire renforcement des politiques de transports, qu'il s'agisse de transports collectifs ou de covoiturage, le SCoT souhaite limiter les émissions de GES. Cette orientation n'est rendue possible que par un engagement exemplaire des Autorités organisatrices de transports du territoire.

En limitant l'imperméabilisation des sols et la consommation du foncier agricole, naturel et forestier, le SCoT agit également sur la limitation des émissions de GES tout en assurant l'avenir de l'économie agricole du territoire.

De même, le SCoT promeut la recherche du meilleur équilibre possible entre l'habitat, l'emploi, les équipements et services à l'échelle de chaque bourg ou quartier de ville, ainsi qu'une intensification urbaine dans les secteurs desservis par les transports publics. Autant d'éléments qui peuvent peser sur l'évolution des modes de vie, modes d'habiter, de travailler, de se déplacer, de consommer ou encore de se divertir, voire une modification profonde des représentations sociales associées à la qualité de vie en cœur de bourgs ou de quartiers urbains.

Les formes urbaines compactes préconisées par le SCoT et la place donnée au renouvellement urbain dans le tissu déjà constitué permettent également de contribuer à limiter les émissions de GES liées à l'habitat.

Néanmoins, pour mieux appréhender les enjeux, notamment de production d'énergies renouvelables et d'adaptation aux changements climatiques, il convient de conforter les connaissances, de mobiliser des outils de modélisation et de suivi des émissions de GES, et de sensibiliser sur les impacts climat air énergie.

Les définitions suivantes sont situées dans un document tiré à part « Compléments et annexes », dont le contenu est également présenté dans le DOO

- Schéma Régional Climat Air Énergie (SRCAE)
- Émissions de Gaz à Effet de Serre (GES)

3. La mise en oeuvre : une responsabilité partagée

En matière de mise en oeuvre du SCoT, le Code de l'urbanisme, peu disert, prévoit les dispositions suivantes :

- d'une part, **l'obligation de compatibilité** faite aux collectivités. Ainsi, les documents d'urbanisme (plans locaux d'urbanisme et cartes communales), les documents sectoriels (programmes locaux de l'habitat et plans de déplacements urbains) et les opérations d'aménagement d'envergure se doivent d'être compatibles avec les orientations et objectifs du DOO ;
- d'autre part, l'obligation - faite au Syndicat mixte - **d'analyser les résultats de l'application du schéma**. Pour ce faire, le SCoT intègre dès sa conception des indicateurs de suivi. La loi prévoit une évaluation à mi-parcours, soit 6 ans après l'approbation du schéma, tout au moins pour certaines thématiques (environnement, transport et déplacement, maîtrise de la consommation d'espace, implantation commerciale). L'évaluation permet au Syndicat de délibérer sur le maintien en vigueur du SCoT ou sur sa révision complète ou partielle.

Ce cadre réglementaire n'apparaît pas suffisant pour assurer l'efficacité du Schéma. En effet, au-delà du suivi des évolutions du territoire, il est nécessaire d'accompagner les collectivités compétentes lors de la mise en compatibilité de leurs documents et opérations d'urbanisme. Assurer durablement la cohérence entre politiques publiques implique également de promouvoir le contenu du SCoT auprès des acteurs publics ou privés pouvant contribuer à ses objectifs.

L'approbation du SCoT est donc le départ d'une nouvelle étape, justifiant la mise en place d'un nouveau dispositif de gouvernance et d'animation.

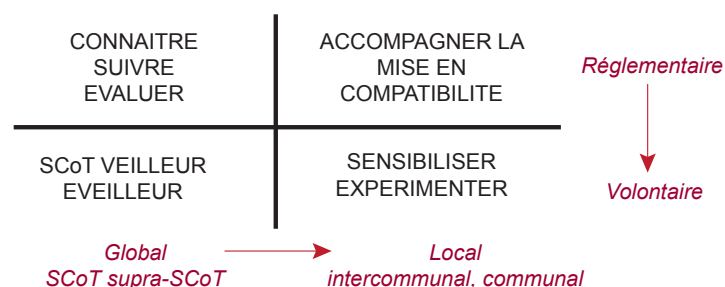
Le Syndicat mixte affiche d'ores et déjà sa volonté de créer les conditions favorables à la déclinaison de ses orientations et objectifs dans les documents d'urbanisme et plus largement dans les politiques publiques « supra-SCoT », et ce par des engagements politiques, techniques et financiers forts et pérennes.

Passer du SCoT approuvé au SCoT approprié : les missions du Syndicat mixte

La loi prévoit le maintien de la structure porteuse du SCoT au-delà de la phase d'élaboration. L'organisation et le fonctionnement politiques mis en place pour l'élaboration du SCoT sont adaptés aux enjeux de la mise en oeuvre. Il s'agit notamment de redéployer les partenariats : partenariats internes - entre le Syndicat et ses membres - et partenariats externes, entre le Syndicat et l'ensemble des acteurs de l'aménagement et de l'urbanisme durables.

L'animation et le dialogue politiques sont primordiaux pour « faire vivre le SCoT », pour passer du SCoT approuvé au SCoT approprié, assurer la prise en compte dans les autres documents dans un esprit de co-responsabilité et développer la coordination des politiques publiques d'aménagement et d'urbanisme.

Le schéma ci-dessous décline les missions à venir :



Le pilier A/ CONNAÎTRE, SUIVRE, ÉVALUER est structuré, donc permanent. Il s'agit d'un pilier qui est mobilisé « en continu », avec des moments clés correspondant aux grandes étapes de suivi. L'enjeu porte sur la connaissance du territoire et de ses évolutions, afin de contribuer également à améliorer la qualité des diagnostics des documents d'urbanisme locaux. En la matière, dans une perspective d'efficacité et d'encadrement des dépenses publiques, il apparaît essentiel de limiter le nombre d'indicateurs, d'en inscrire durablement le suivi et l'analyse et de placer la mutualisation au cœur du dispositif.

Le pilier B/ ACCOMPAGNER LA MISE EN COMPATIBILITÉ est vaste et diversifié : assistance à maîtrise d'ouvrage, suivi des PLU/PLUi, avis sur ces documents, recherches de partenariats visant à mutualiser les études, etc. Pour que les orientations du SCoT, qu'elles soient normatives ou non, soient suivies d'effet, c'est-à-dire qu'elles puissent être prises en compte par les collectivités, les actions d'animation et de pédagogie sont indispensables. Ces actions sont le réel baromètre de la volonté politique de mise en oeuvre du SCoT. Elles traduisent le choix fait localement de privilégier un travail d'accompagnement considérant que l'existence d'une règle ne suffit pas. Après en avoir

débat, les élus syndicaux estiment que ce volet est un chantier majeur du Syndicat mixte dans les premières années de sa mise en œuvre. En effet, les collectivités – communes et EPCI – disposent de quelques années pour être compatibles avec le SCoT, mais également pour intégrer les nouveaux attendus réglementaires (Grenelle...). Ainsi, le Syndicat développe outils et conseils pour accompagner les collectivités dans la prise en compte du SCoT.

Le pilier C/ CONTRIBUER A L'ARTICULATION DES POLITIQUES PUBLIQUES ou le SCoT VEILLEUR ET ÉVEILLEUR, relève d'une volonté politique forte de positionner le SCoT comme un espace de débat permettant notamment de consolider et de partager avec les collectivités dites englobantes, les besoins, attentes ou questionnements du territoire. Sont ici concernés des enjeux à l'échelle du SCoT voire au-delà ; certains sont d'ores et déjà listés dans ce PADD. A l'avenir, le Syndicat aura donc à identifier pour chaque thématique un mode opératoire adapté, qui précisera le niveau d'implication syndical et donc les modalités de gouvernance, le périmètre d'action et le ou les publics visés, qu'il s'agisse d'élus, de techniciens ou des citoyens.

Le pilier D/ SENSIBILISER, EXPÉRIMENTER s'appuie sur le constat que la mise en œuvre du SCoT implique des changements profonds dans les méthodes de travail, à tous les niveaux et à toutes les échelles. Ces changements, qui nécessitent du temps, sont rendus plus aisés s'ils sont expliqués, expérimentés, évalués. Comme pour le pilier B, les actions rassemblées sous ce chapeau peuvent être d'une grande diversité : du document didactique, à la visite d'opérations, de la conférence à l'expérimentation « grandeur nature » dans le cadre d'une révision de PLU ou d'opérations d'aménagement...

La réalisation de documents didactiques apparaît ici comme la priorité dès l'approbation du SCoT.

Les PLU/PLUi des communes et des intercommunalités

Les communes et les intercommunalités doivent décliner les ambitions politiques, les orientations et objectifs du SCoT dans leurs Plans locaux d'urbanisme ou leurs cartes communales, notamment en matière de développement urbain et d'habitat, de réduction de la consommation foncière, de développement économique, de mobilité, de préservation des espaces constitutifs de la trame verte et bleue, de prise en compte des enjeux liés à la qualité de l'eau et des risques.

La coordination des politiques de mobilité à l'échelle du SCoT

Les collectivités publiques (syndicat de transport, conseils généraux, conseil régional), mettant en œuvre des politiques de déplacement, doivent tenir compte des orientations du SCoT.

Le Syndicat mixte du SCoT souhaite que soit recherché, notamment grâce à la coopération entre les Autorités Organisatrices de Transports (AOT), un maillage du territoire en adéquation avec les besoins identifiés.

Les politiques de l'habitat dans les PLH

Les collectivités publiques (intercommunalités, conseils généraux, conseil régional) mettant en œuvre des politiques d'habitat tiennent compte des orientations du SCoT. Les Programmes Locaux de l'Habitat (PLH) sont les outils adaptés pour atteindre les objectifs quantitatifs et qualitatifs fixés par le SCoT.

Le SCoT préconise une articulation des PLH entre eux, afin de jeter les bases d'une convergence des politiques de l'habitat à l'échelle du bassin de vie de l'agglomération de Bayonne et du sud des Landes. Il souhaite que cet attendu soit pris en compte par les Plans Départementaux de l'Habitat (PDH).

Le SCoT préconise également que toutes les politiques de l'habitat intègrent des réflexions sur la réduction de la consommation foncière et la mobilité, pour une meilleure cohérence des politiques d'urbanisme et de mobilité depuis l'échelon communautaire jusqu'au niveau régional.

Faire du renouvellement urbain une des clés du projet urbain

Le renouvellement urbain est l'un des piliers de la réussite effective de la réduction de la consommation de foncier agricole, naturel ou forestier. Il s'agit pourtant d'un sujet mal connu et délicat à mettre en œuvre notamment pour des raisons financières. Pour le SCoT le renouvellement urbain doit devenir une des clés du projet communal et intercommunal.

Le renouvellement urbain gagne à être considéré comme un processus permettant le recentrage du développement, la valorisation des patrimoines existants et la mise en dialogue de la tradition et de la modernité en termes d'aménagement et d'urbanisme.

Vers une gestion concertée de la trame verte et bleue

La préservation des trames verte et bleue du territoire du SCoT repose sur des espaces mais également sur des acteurs – propriétaires, gestionnaires, utilisateurs... Ainsi, au-delà de la déclinaison du Schéma dans les documents d'urbanisme communaux ou intercommunaux, il demeure des enjeux de gestion et de valorisation de ces espaces. Les partenariats développés autour de l'élaboration et du suivi des documents d'objectifs des sites Natura 2000 ainsi que les acteurs du monde agricole peuvent participer à porter un volet opérationnel en vue de la gestion durable des espaces agricoles, naturels ou forestiers.

Les définitions suivantes sont situées dans un document tiré à part «Compléments et annexes», dont le contenu est également présenté dans le DOO

- Autorités organisatrices de transports (AOT)
- Programmes locaux de l'habitat (PLH)
- Plans départementaux de l'habitat (PDH)
- Renouvellement urbain
- Trame verte et bleue
- Schéma régional de cohérence écologique (SRCE)
- Schéma régional climat air énergie (SRCAE)

Poursuivre le dialogue inter-EPCI et l'ouvrir aux grandes échelles territoriales et aux territoires voisins

Au-delà du périmètre du SCoT, deux grands axes territoriaux de coopération se dégagent – l'axe littoral et l'axe intérieur – qui confirment le positionnement de « carrefour » de l'agglomération de Bayonne et du sud des Landes. Il convient ainsi d'engager un dialogue entre les SCoT du sud de l'Aquitaine : SCoT Sud Pays Basque, SCoT Maremne Adour Côte Sud, SCoT du Pays d'Orthe, mais aussi de participer aux échanges au sein des Pays (Pays Basque et Pays Adour Landes Océanes) sur l'ensemble des sujets d'aménagement du territoire.

Des thèmes de travail coopératif peuvent déjà être identifiés :

- assurer l'articulation des politiques alternatives à l'usage de la voiture en solo, notamment les réseaux de transport avec les territoires voisins et les actions en faveur du co-voiturage ;
- développer des outils d'observation et de gouvernance des évolutions du commerce ;
- appréhender les enjeux de l'habitat ;
- initier des approches locales déclinant les axes stratégiques définis dans le cadre régional (Schémas régionaux SRCE, SRCAE) et du Groupement d'intérêt public (GIP) Littoral aquitain ;
- accompagner l'émergence des gouvernances de l'eau adaptées aux besoins...

Engager la réflexion sur le positionnement métropolitain et la réciprocité territoriale

Cette agglomération élargie à l'arrière-pays rassemble et représente symboliquement les forces et les valeurs du Pays basque et du sud des Landes. Elle est un carrefour d'échanges important, qui concentre les fonctions de décision, les dynamiques, démographiques et économiques, et bénéficie d'une notoriété importante – essentiellement liée à des atouts immatériels puissants (identité, culture, aménités environnementales, cadre de vie...).

Autant de critères qui interrogent la nature du positionnement de ce grand territoire dont fait partie le SCoT. Ces critères, entre autres, méritent d'être objectivés et mis en perspective – après l'approbation du SCoT – pour en tirer le meilleur parti au regard de l'ambition générale du territoire et des ambitions particulières de chacun.

4. Les grands chiffres qui rythment le projet

Le PADD fixe les objectifs des politiques publiques en s'appuyant sur les besoins répertoriés et estimés en matière de développement économique, d'aménagement de l'espace, d'environnement, d'équilibre social de l'habitat, de transports, d'équipements et de services.

Ces estimations permettent de calibrer les ambitions du territoire. Étant donné les aléas liés à tout exercice prospectif, le Syndicat réalisera une évaluation des dynamiques démographiques, de la production de logements et de la consommation foncière dans les six ans suivant l'approbation. Ainsi les ambitions de production et leur répartition pourront être reconsidérées.

Les perspectives démographiques : accueillir 35 000 habitants sans porter atteinte au cadre de vie

Au regard du rythme de croissance démographique constaté depuis 10 ans, le territoire du SCoT pourrait accueillir plus de 35 000 nouveaux habitants d'ici 2025.

Le SCoT doit donc anticiper les besoins et le bien vivre ensemble de 250 000 habitants en 2025.

Les besoins en logements : produire 31 500 logements

Pour cela le SCoT doit donner les moyens aux collectivités de construire 31 500 logements - en construction neuve et/ou en renouvellement urbain - pour répondre aussi bien aux besoins de la population actuelle qu'aux besoins des nouveaux arrivants.

Les besoins de l'économie productive : 17 hectares / an

Le SCoT propose d'agir sur l'offre foncière à vocation économique pour accompagner le développement et promouvoir un rééquilibrage des zones d'activités économiques nouvelles sur tout le territoire.

17 hectares minimum par an, soit un volume de 200 nouveaux hectares serait nécessaire à horizon 2025, pour satisfaire les besoins des entreprises actuelles et futures du territoire. Néanmoins, l'optimisation du foncier économique existant demeure également une priorité pour accroître l'offre et améliorer significativement la qualité des zones.

L'objectif de réduction de 50% de la consommation foncière

Le SCoT fait le choix de tirer parti de l'attractivité, mais dans un souci de préservation stricte du capital territorial, donc par une limitation notable de l'artificialisation des sols. Pour cela le SCoT fixe deux axes d'intervention : privilégier le renouvellement et l'optimisation du tissu urbain existant et limiter au maximum toute artificialisation nouvelle.

Une réduction portée par le recentrage du développement et l'évolution des formes urbaines

L'action sur la localisation du développement et les formes urbaines permet de réduire de 50% minimum la ponction de l'urbanisation sur les espaces naturels et agricoles. Entre 2000 et 2009, 150 hectares par an étaient artificialisés pour les activités humaines (habitat, infrastructures, économie, commerce...). Sur la durée du SCoT c'est un maximum de 70 hectares qui peuvent chaque année être mobilisés à des fins d'urbanisation.

Un lien majeur entre développement et assainissement collectif

Le SCoT préconise d'urbaniser en priorité les zones permettant d'optimiser les équipements existants, dont le réseau d'assainissement collectif, condition actuellement nécessaire pour limiter la consommation d'espaces agricoles, naturels et forestiers.

A. Un projet pour un bassin de vie

Organiser le rapport entre le développement urbain et la préservation des espaces agricoles, naturels et forestiers

Le choix des élus du SCoT est de conforter l'armature territoriale, en agissant simultanément sur ces deux grandes composantes : l'organisation urbaine et le maillage agricole et naturel du territoire.

L'armature verte et bleue est désormais reconnue comme une infrastructure majeure du territoire. Cet objectif nécessite le développement de stratégies de préservation de la biodiversité et de nouvelles conceptions de l'aménagement du territoire car nombre d'enjeux y sont associés : la qualité du cadre de vie, la qualité de vie, la gestion des risques, la performance économique des espaces naturels, agricoles et forestiers, la santé humaine...

L'armature territoriale promue par le SCoT rend compte des interdépendances et des complémentarités entre ces espaces, constitutifs, qui fondent autant l'identité que le potentiel de développement du territoire. Cette armature territoriale offre un contexte nouveau de réflexions et d'actions, dans le respect du cadre institutionnel actuel et des compétences de chaque collectivité.

Cette armature doit devenir le cadre de références des politiques publiques déployées au sein du territoire, pour favoriser un développement plus équilibré, plus performant et plus durable, et de fait, renforcer les solidarités et la cohésion territoriales.



A.1. Consolider l'armature urbaine multipolaire



L'armature urbaine désigne les principaux pôles d'emplois, de commerces et d'équipements publics qui maillent le territoire du SCoT aujourd'hui et qui devront focaliser le développement dans les 15 prochaines années. Afin de maîtriser le trafic automobile et limiter la dépendance automobile des ménages (c'est-à-dire la possession et l'usage d'une voiture) et ses conséquences négatives (coûts dans le budget des ménages, impacts environnementaux et énergétiques, sur la santé...), le SCoT préconise la desserte des principales polarités par un réseau de transports collectifs prenant appui sur des offres performantes.

Les définitions suivantes sont situées dans un document tiré à part «Compléments et annexes», dont le contenu est également présenté dans le DOO

- Centralité urbaine
- Espaces de vie de l'intérieur
- Cœur d'agglomération

A.1.1. Articuler les complémentarités entre les villes, les petites villes et les villages

Le SCoT est composé de centralités urbaines – villes, petites villes, bourgs voire quartiers – qui structurent son armature urbaine. Cette grande diversité de territoires à vivre est un atout pour répondre à la diversité des aspirations des habitants.

La consolidation de l'armature urbaine à l'échelle du SCoT doit permettre aux villes, petites villes et bourgs qui la composent d'atteindre collectivement un niveau de fonctionnalités urbaines, offres de service et qualité de vie, qu'aucun ne pourrait offrir individuellement. Chaque ville, chaque bourg, chaque territoire a ainsi son rôle à jouer dans ce système territorial.

Le SCoT préconise que les petites villes de l'intérieur et les communes du cœur d'agglomération soient le support privilégié du développement à venir. Ces polarités accueillent prioritairement la croissance démographique, ainsi que le développement économique et commercial. Il est impératif que l'offre de transports collectifs accompagne cette ambition, d'où l'intérêt de lier organisation urbaine et réseau de transport collectif.

Le SCoT propose donc avant tout une organisation fonctionnelle du territoire, détaillée dans le Document d'orientation et d'objectifs. Il s'agit de sortir des concurrences entre collectivités et de graduer le développement en fonction à la fois des enjeux collectifs identifiés à l'échelle du SCoT et des équilibres propres à chaque sous-bassin de vie.



A.1.1.a Le cœur d'agglomération : affirmer son rôle stratégique au sein du réseau des polarités du SCoT, et au-delà au niveau régional et international

A l'échelle du SCoT, un destin commun lie le cœur d'agglomération, les territoires périurbains et l'intérieur. Il en va de l'intérêt de tous de disposer d'un cœur d'agglomération dynamique. En effet, le cœur d'agglomération, et dans une moindre mesure l'agglomération littorale, constituent la polarité d'échelle supra-communautaire du territoire du SCoT.

Territoire le plus intense en termes d'activités, d'habitants, d'équipements et de services, l'objectif pour le SCoT est de faciliter son accessibilité pour chaque habitant et depuis chaque point du territoire, tout particulièrement en transport collectif.

Le SCoT défend le renforcement résidentiel du cœur d'agglomération, seul territoire à même de promouvoir les formes urbaines les plus économes et, de fait, de limiter la consommation d'espaces naturels et agricoles à l'échelle du SCoT. L'enjeu pour le cœur d'agglomération est de conjuguer qualité de vie et qualité de ville, tout en accompagnant l'organisation des sous-bassins de vie de l'intérieur.

Le rôle de ce territoire est majeur en termes de structuration, de dialogue et de mutualisation de projets avec les autres parties prenantes du SCoT.

Le cœur d'agglomération présente à son échelle une organisation urbaine multipolaire, organisée autour du pôle urbain, de petites villes et de villages d'interface.

A.1.1.b Les petites villes de l'intérieur : conforter leur rôle de structuration des espaces périurbains et ruraux

Les polarités structurantes de l'intérieur rassemblent les petites villes de Bidache, Cambo-les-Bains, Hasparren, Saint-Martin-de-Seignanx et Ustaritz.

Ces petites villes assurent des fonctions majeures pour les sous-bassins de vie qu'elles polarisent, en offrant commerces, emplois et services, mais aussi offres diversifiées de logements. Les petites villes contribuent ainsi de manière structurante au maintien d'un territoire vivant.

Le SCoT souhaite que leur rôle soit renforcé afin de leur permettre de mailler plus efficacement encore les espaces périurbains et ruraux, et de contribuer ainsi à la maîtrise de la périurbanisation.

Cambo-les-Bains, Hasparren, Saint-Martin-de-Seignanx, Ustaritz et Bidache doivent donc jouer un rôle accru dans l'accueil de population, le développement de l'emploi, la présence des services et des équipements utiles à leur bassin de vie. Le SCoT souhaite que soit systématiquement recherchée l'amélioration de la structure urbaine de ces communes autour de formes relativement denses mais adaptées à chaque situation, conditions pour développer une offre de services légitime et pérenne.

Le développement de ces polarités plaide en faveur de la restructuration de l'offre de mobilité.

A.1.1.c Les bourgs : promouvoir un développement modéré, respectueux de l'environnement et des enjeux agricoles

Les bourgs sont des socles pour les identités sociale, culturelle et paysagère. La préservation de ces identités implique un traitement sensible et très qualitatif de ces centralités fortement marquées par la grande valeur économique de leurs territoires (agriculture, forêt et économie présentielle).

Le SCoT préconise pour ces centralités une croissance démographique modérée, justifiée par le souci de maîtriser l'artificialisation des sols et de limiter les conflits d'usages. Mais la diversité des bourgs est grande. Chacun mérite une attention particulière au regard de ses caractéristiques paysagères et patrimoniales comme du fonctionnement de l'intercommunalité et/ou du sous-bassin de vie auquel il appartient.

A cette échelle, il convient de favoriser les services et commerces de première nécessité en lien avec le recensement de l'offre d'habitat, dans l'enveloppe des bourgs ou des quartiers, en favorisant des formes plus denses.

D'ores et déjà certains villages se distinguent (Brisous, Espelette, Ixassou, Urt...), du fait de leur situation et de leur accessibilité potentielle par les réseaux de transports collectifs. Pour asseoir leur rôle d'animation du tissu local, une densification relative et un renforcement de la mixité sociale et fonctionnelle sont nécessaires. Ces centralités doivent être le support privilégié d'investissements publics, pour renforcer leurs fonctions.



A.1.2. Arrimer l'armature urbaine à une offre de mobilité durable efficace

Le territoire va connaître dans les 15 prochaines années des évolutions qui vont modifier le système local de déplacement. La dilution de l'urbanisation sur notre territoire a conduit à l'usage quasi-exclusif de la voiture pour les déplacements quotidiens. Cela pèse lourdement sur les consommations en énergies fossiles et les émissions de GES par habitant. La mobilité coûte désormais de plus en plus cher et génère pour les faibles revenus de nombreuses difficultés (accès à l'emploi, aux services, aux équipements...). A cette dimension sociale et économique majeure, s'ajoutent des problématiques environnementales et de santé publique : nuisances sonores, détérioration de la qualité de l'air, gaz à effets de serre...

Aussi, le développement des alternatives à l'usage individuel de la voiture est un objectif capital pour relever les défis sociaux, climatiques et énergétiques posés au SCoT.

Le SCoT entend défendre une vision volontariste des politiques à mettre en œuvre en matière de mobilité : renforcement de l'offre de transports collectifs, développement des pratiques d'usage collectif de la voiture, développement des parts modales du vélo et de la marche à pied, réflexions autour du stationnement, etc. Ces politiques doivent être adaptées à chaque situation territoriale et coordonnées entre elles pour répondre à la diversité des besoins.

Promouvoir le covoiturage

Les axes structurants du territoire, notamment les réseaux autoroutiers et départementaux, doivent être aménagés afin de devenir des supports pour ces pratiques. Il est alors possible d'envisager à moyen ou long terme la mise en place de liaisons interurbaines express reliant l'ensemble des aires de covoiturage.

Renforcer la complémentarité et l'articulation entre les modes de transport

Si le développement des transports collectifs est nécessaire, il ne se conçoit pas en opposition aux autres modes. L'automobile est un mode de transports efficace dans bien des situations, notamment pour relier les centralités de l'intérieur entre elles, et celles-ci à l'agglomération. C'est moins son existence qui est remise en cause que son usage actuel.

Pour fluidifier la chaîne de déplacements et optimiser les possibilités d'intermodalité, trois ambitions se dégagent :

- mettre en œuvre une meilleure complémentarité entre les politiques des différentes AOT et développer significativement l'offre en TC sur tout le territoire;
- créer des pôles d'échanges multimodaux aux entrées du cœur d'agglomération, au niveau des échangeurs autoroutiers, à l'intérieur du cœur d'agglomération et dans les petites villes ... ;
- améliorer l'accessibilité des gares pour tous les modes de déplacements. Le rôle de la gare de Bayonne est central dans ce dispositif.

Conforter les pôles d'échanges comme lieux privilégiés de développement et de mixité fonctionnelle

Les pôles d'échange multimodaux sont des espaces d'articulation des offres de transport, mais aussi de développement urbain. Ce développement nécessite la réservation d'emprises suffisantes pour le fonctionnement des pôles et pour l'accueil de programmes urbains ambitieux. Il s'agit d'en faire de réels lieux de vie.

Développer les espaces publics, supports de mobilités actives (vélo et marche à pied)

La pratique du vélo et de la marche à pied est tributaire de la qualité des espaces publics qui leur sont dévolus. Le développement de politiques publiques en faveur de ces pratiques est nécessaire et s'articule en particulier autour des actions suivantes :

- rapprocher les habitants des services, commerces et équipements du quotidien et favoriser ainsi la « ville des courtes distances » ;
- améliorer les conditions de circulation à pied et à vélo à l'échelle des centralités, mais aussi entre les communes, notamment en reliant entre-elles par des réseaux de pistes cyclables les petites villes du territoire ;
- améliorer les conditions de stationnement des vélos dans les logements comme dans l'espace public ;
- développer l'offre de services (locations, circuits...).

Coordonner au mieux le développement urbain et le développement des transports publics

En préconisant le renforcement des polarités majeures et la densification du tissu urbain existant – en particulier autour des nœuds de mobilité – le SCoT fixe les termes des contrats qui pourraient lier les collectivités et les Autorités organisatrices de transport pour doter l'ensemble du territoire d'une offre de mobilité performante et alternative à la voiture particulière.

L'intervention publique est incontournable pour impulser ce lien évident entre mobilité et urbanisme. Cela vaut à l'échelle de chaque commune, du village au quartier de ville. Partout la valorisation des espaces urbains existants est recherchée, dès lors qu'ils sont desservis par un transport public adapté.

La densification de l'urbanisation, l'intensification et diversification des fonctions dans les enveloppes urbaines existantes doivent faciliter le développement des modes de déplacement autres que la voiture particulière.

Assurer en tout point du territoire l'accès aux mobilités immatérielles

Si la qualité de la desserte conditionne l'attractivité, c'est également un enjeu d'équité sociale. La réduction de la fracture numérique est un objectif du SCoT, qui invite les collectivités compétentes à se saisir de cet enjeu, en résonance avec les orientations déjà affichées par les conseils généraux et le conseil régional.

Toutes les collectivités, populations et entreprises doivent progressivement pouvoir accéder aux services innovants offerts par les technologies de l'information et des communications.

De plus, le SCoT propose de décliner la structuration de l'offre de transport en fonction des enjeux identifiés :

- pour l'axe littoral ;
- pour le cœur d'agglomération ;
- pour les petites villes ;
- pour les bourgs.

A.1.2.a Pour l'axe littoral : promouvoir le fer et une offre routière performante, articulés à l'offre urbaine

Le réseau ferroviaire bénéficie d'une implantation stratégique, en étoile depuis la gare de Bayonne, lui permettant de jouer un rôle déterminant dans l'organisation des déplacements. Au sein de ce réseau, l'axe ferroviaire littoral existant doit être le support préférentiel de développement d'un service local efficace.

Dans la mesure où les axes routiers ne desservent pas exactement les mêmes sites que l'axe ferroviaire, il s'agit également d'investir le développement d'offres de transport collectif sur la RD 810 ; de veiller à la complémentarité entre l'offre ferroviaire et l'offre routière... afin de limiter l'impact sur le trafic du développement urbain et de l'accroissement démographique.

Le Schéma régional des infrastructures, des transports et de l'intermodalité (SRIT) annonce la valorisation de l'infrastructure ferroviaire pour « permettre au territoire de se réapproprier la ligne actuelle au profit des offres interurbaines et régionales ». Au-delà des intentions, l'application de ce schéma reste à préciser.

Le SCoT souhaite qu'effectivement l'axe littoral devienne l'épine dorsale de l'étoile ferroviaire. Le projet préconise donc de :

- s'appuyer sur les gares existantes pour promouvoir le développement urbain sous réserve d'un engagement de l'AOT sur la qualité du service ;
- densifier en activités et en habitat les espaces situés autour des gares existantes ;
- renforcer les fréquences et vitesses de la desserte ferroviaire, mais également routière.

Cette orientation s'inscrit dans la politique régionale de contrat d'axe, visant à lier urbanisme et transport.

Par ailleurs, dans le cadre d'études en cours et à venir visant la création d'une offre ferroviaire locale complémentaire, de type Topo espagnol, il apparaît opportun d'étudier la faisabilité de nouveaux arrêts (notamment pour les communes de Tarnos, Anglet et Bidart), mais aussi d'envisager la création d'un itinéraire nouveau assurant une meilleure desserte de la partie centrale du cœur d'agglomération (communes d'Anglet et de Bayonne).

A.1.2.b Pour le cœur d'agglomération : poursuivre la structuration d'une offre urbaine

Il s'agit d'organiser, dans le cœur de l'agglomération, l'articulation de l'ensemble des modes de déplacements en privilégiant les transports collectifs et le développement des modes actifs. Le Syndicat des Transports de l'Agglomération Côte basque Adour a pour ambition le développement d'un réseau de transport collectif plus attractif, via la réorganisation du réseau de transport collectif à l'échelle du cœur d'agglomération et la création de Transports en Commun en Site Propre (TCSP).

Le SCoT préconise que les axes de transports en site propre, en particulier dans et autour des centres-villes ou de quartiers existants, guident la localisation préférentielle du développement au sein du cœur d'agglomération pour les 15 prochaines années. Sans occulter néanmoins les possibilités de développement là où les transports collectifs sont également présents.

Les entrées du cœur d'agglomération sont des zones d'enjeu majeur pour la réussite du projet de mobilité. Pour cela, le SCoT préconise d'organiser le report de la voiture vers les transports collectifs urbains, aux portes de l'offre urbaine structurante, en créant de véritables pôles d'échanges multimodaux.

Le cœur d'agglomération est également le lieu privilégié d'articulation du réseau urbain avec les réseaux interurbains via les gares actuelles. Cette structuration nécessite une forte volonté politique et une approche intégrée de l'action urbaine. L'interaction et la programmation simultanée des transports, de l'habitat, du développement économique, de la politique foncière couplée à la valorisation environnementale des sites permettent la déclinaison du projet d'agglomération et la préfiguration d'un document de planification intercommunale.

Dans le cœur d'agglomération, les politiques d'accompagnement engagées dans le cadre du Plan de Déplacements Urbains (PDU) devront favoriser le report modal de la voiture vers les transports collectifs. Pour cela, divers champs d'intervention devront être investis simultanément : une gestion volontariste et coordonnée du stationnement public et privé, la poursuite du travail sur l'attractivité et l'efficacité de l'offre de transports collectifs, un aménagement qualitatif des gares et de leurs espaces associés, l'amélioration des conditions de circulation et de stationnement du vélo, la recherche d'une tarification unique et attractive pour tous les modes, etc.

A.1.2.c Pour les petites villes : assurer une desserte efficace entre les petites villes et le cœur d'agglomération

Les habitants utilisent les transports collectifs, dès lors que l'offre est de qualité et concurrence les autres modes de déplacements motorisés. Aussi, le SCoT préconise d'accroître et d'optimiser l'offre en transports collectifs pour desservir plus efficacement les petites villes de l'intérieur.

Pour une desserte performante entre les petites villes et le cœur d'agglomération, le territoire dispose de nombreux atouts : trois lignes ferroviaires (axes littoral, Nive et Adour), et des infrastructures routières et autoroutières structurantes (RD 810, RD 932, RD 817, RD 1/A 64, A 63).

Lorsque cela est possible, la mobilisation du réseau ferroviaire est à privilégier. Mais en l'attente des aménagements – de voies comme d'organisation urbaine – qui seraient de nature à le rendre réellement attractif, force est de constater qu'une offre interurbaine routière rapide semble plus efficiente à court terme.

Le développement de l'offre interurbaine routière structurante, entre les petites villes et le cœur d'agglomération, est donc une priorité pour le SCoT. A l'exemple des aménagements réalisés sur la voirie dans le périmètre des transports urbains et lorsque nécessaire (zones de congestions à l'approche du cœur d'agglomération), les transports collectifs doivent être privilégiés sur la voiture dans le partage de la voirie.

Le SCoT invite les autorités organisatrices de transports (AOT) à restructurer la desserte interurbaine et à concevoir les interpénétrations et interconnexions entre l'offre urbaine et les offres interurbaines dans un dialogue entre AOT et avec les collectivités locales, notamment les EPCI n'ayant pas la compétence « transport et mobilité ».

Les axes clés des débats au sein du SCoT ayant porté sur :

- le développement d'offres performantes sur les axes structurants, en particulier sur les voies ferrées existantes ;
- l'articulation entre la desserte interurbaine routière et l'offre ferroviaire, pour éviter les concurrences entre ces offres ;
- le développement d'offres pour toutes les petites villes, y compris celles plus éloignées des axes structurants, comme Bidache et Hasparren ;

- la distinction des offres entre scolaires et voyageurs commerciaux ;
- la mise en œuvre d'offres tarifaires combinées entre l'interurbain et l'urbain.

Au-delà de ces offres structurantes, il conviendrait de porter l'effort sur les problématiques suivantes :

- la desserte des petites villes entre elles, en particulier lorsque ces dernières constituent des pôles d'emplois importants ;
- l'aménagement d'espaces à vocation multimodale dans les petites villes ;
- le développement de mobilités alternatives à la voiture au sein même des petites villes (entre quartiers, vers les équipements, services et commerces, en rabattement vers les lignes structurantes, etc.).

A.1.2.d Desservir les bourgs et les villages en développant de nouvelles mobilités

Le SCoT invite les AOT et les collectivités à rechercher des solutions de mobilité alternatives à la voiture prenant en compte l'ensemble des besoins des habitants du territoire.

Au-delà des propositions visant à développer l'usage collectif de la voiture (covoiturage, auto-stop organisé...), des réflexions et des propositions en termes de développement de transports publics seront absolument nécessaires.

Deux pistes se dégagent :

- le développement des transports à la demande (TAD), c'est-à-dire d'offres de transport permettant de satisfaire des besoins particuliers dans un cadre collectif ;
- l'hypothèse de la mise en place d'offres de transports collectifs de type périurbain de nature à répondre aux besoins des habitants des communes présentant un fort taux d'actifs travaillant dans le cœur d'agglomération.

Les définitions suivantes sont situées dans un document tiré à part « Compléments et annexes », dont le contenu est également présenté dans le DOO

- Schéma régional des infrastructures, des transports et de l'intermodalité (SRIT)
- Transports collectifs en site propre (TCSP)
- Plan de déplacements urbains (PDU)
- Transports à la demande (TAD)

A.2. Pérenniser la trame verte et bleue



La trame verte et bleue représente l'infrastructure agricole et naturelle qui intègre les sites naturels majeurs et permet la circulation des espèces. Ainsi pour le SCoT, la trame verte et bleue associe les espaces à fort potentiel de biodiversité (les réservoirs de biodiversité) ainsi que les espaces mettant en relation ces réservoirs (les corridors biologiques).

Le SCoT affirme la nécessaire préservation, valorisation, voire restauration des espaces agricoles, naturels et forestiers pour continuer à offrir aux habitants de ce territoire un cadre de vie de grande qualité, un développement durable et un paysage harmonieux. Parce que d'ici 15 ans, la composante patrimoniale et environnementale ne pourra plus être l'addition aléatoire d'interventions aux logiques sectorielles et autonomes, le SCoT souhaite inscrire la trame verte et bleue comme une grande infrastructure intangible du territoire pour les populations actuelles et pour les générations futures. Pourtant, préserver n'est pas figer. Aussi, le SCoT s'attache à témoigner du rôle joué par le monde agricole et forestier dans l'existence même de cette infrastructure.

A.2.1 Valoriser la dimension économique et patrimoniale de la trame verte

L'agriculture et la sylviculture ont façonné l'essentiel des paysages du territoire, aujourd'hui reconnus pour leurs valeurs patrimoniale, culturelle et naturelle. L'agriculture est donc une économie vitale pour le territoire et ses habitants, au sens propre comme au sens figuré : production alimentaire, emplois directs et indirects, vitalité des territoires ruraux, cadre de vie et de loisirs, biodiversité. L'activité agricole fait ainsi partie intégrante du modèle social, économique, environnemental et culturel du territoire. Il convient donc de considérer l'agriculture comme un bien commun et non plus comme un bien relevant des seuls agriculteurs.

Le SCoT souhaite tirer parti de la valeur économique et patrimoniale de la trame verte, considérant qu'il s'agit là d'un pilier structurant de son développement durable.

A.2.1.a Préserver les espaces agricoles et forestiers afin de garantir la viabilité de l'économie agricole

Le territoire du SCoT ne présente pas une, mais des agricultures. A l'échelle du Pays basque et du sud des Landes, ces agricultures sont le moteur de bénéfices économiques, sociaux et environnementaux majeurs. Or depuis 30 ans, les zones agricoles subissent de fortes pressions urbaines : mitage, morcellement des exploitations, conflits d'usages...

Le SCoT entend promouvoir les agricultures capables de faire vivre décemment des exploitants nombreux et divers, répartis sur tout le territoire, produisant une alimentation saine et de qualité, sans remettre en cause les ressources



naturelles de demain. Aussi, le SCoT incite à la préservation maximale du foncier dont les usages sont agricoles ou pourraient le devenir.

Ces agricultures, qui participent à la vitalité du milieu rural, ont également un rôle dans la qualification du milieu urbain et périurbain. C'est pourquoi le SCoT invite au développement d'une agriculture de proximité, garante de cadres de vie de qualité.

De même, le SCoT promeut la filière bois-forêt présente sur son territoire.

Préserver le foncier à usage agricole et forestier

Au regard de l'ensemble des fonctions et services de l'agriculture, le foncier agricole doit être protégé au nom de l'agriculture, pas de l'agriculteur ou du propriétaire foncier.

Le SCoT, en décidant de réduire de moitié les besoins fonciers destinés au développement urbain, vise à diminuer la pression urbaine sur les espaces non-bâties, notamment agricoles. Ce développement devant s'envisager désormais dans et autour des centralités existantes, la pérennité des conditions d'exploitations agricoles est ainsi favorisée. Lorsque les sièges d'exploitations d'élevages sont situés dans les centralités ou enchâssés dans le tissu villageois, la perspective de leur déplacement dans des espaces à vocation agricole est envisagée.

Afin d'inverser le regard et de changer les pratiques, il convient de prendre en compte les enjeux agricoles dès l'amont des projets d'aménagement et de développement urbains, notamment dans le cadre de la révision ou de l'élaboration des documents de planification communaux ou intercommunaux. Ceci implique une approche conjointe du projet urbain et du projet agricole. De plus, afin de freiner la spéculation foncière, le SCoT invite les documents

d'urbanisme communaux ou intercommunaux à limiter aux besoins le foncier ouvert à l'urbanisation.

Soutenir le développement d'une agriculture et d'une sylviculture de proximité

Le SCoT souhaite le maintien d'activités agricoles et sylvicoles porteuses d'identités, à travers notamment la mise en valeur des signes officiels de qualité. Il soutient également une agriculture multifonctionnelle, qui ne peut exister que si elle est corrélée à sa pérennité économique.

Face à des consommateurs de plus en plus soucieux de l'impact environnemental et social de leurs achats, l'agriculture de proximité semble une réponse adaptée, permettant le développement de circuits courts entre producteurs et consommateurs. Cette évolution offre de nouveaux débouchés – les particuliers et les institutions – à proximité des exploitations et à des prix plus rémunérateurs.

Promouvoir une agriculture et une sylviculture garantes des enjeux environnementaux et de cadres de vie de qualité

Au nom de l'ensemble des services rendus par des agricultures et des forêts vivantes et diversifiées, le SCoT reconnaît l'intérêt d'une multifonctionnalité des espaces agricoles, ainsi :

- le développement de l'agro-tourisme représente une opportunité pour les exploitants et contribue à conserver un espace rural attractif ;
- le maintien d'une mosaïque de milieux ouverts et fermés est le meilleur garant de la richesse et de la diversité écologique ;
- l'agriculture doit jouer un rôle dans la préservation

de la biodiversité et de l'environnement, en s'adaptant aux réglementations environnementales liées à la protection de la faune et de la flore et à la qualité des eaux. Ces adaptations ne peuvent durablement être mises en œuvre que dans des cadres partenariaux et financiers garants de la viabilité économique et sociale des exploitations.

Au regard de l'importance de la responsabilité écologique du territoire, des contraintes environnementales et de contraintes physiques diverses (inondations), il convient d'identifier les secteurs agricoles remplissant des fonctions non-marchandes. Ces espaces jouent un rôle pour le cadre de vie et contribuent à l'attractivité du territoire. Leur maintien, qui ne peut se faire sans la prise en compte de l'activité agricole, implique sans doute davantage d'actions publiques, par exemple par la mise en place de projets communaux ou intercommunaux.

A.2.1.b Préserver les espaces naturels, agricoles et forestiers à forts enjeux environnementaux

La trame verte est composée d'une grande diversité de milieux naturels, agricoles et forestiers : forêts, landes arborées ou non, mosaïques bocagères (composées de milieux ouverts en mélange avec des bosquets et des landes) et montagne basque (massifs du piémont basque qui concentrent toute une mosaïque de milieux très variés : landes, forêts, milieux ouverts pastoraux, tourbières, ravins, cours d'eau, milieux rupestres et cavernicoles, etc.).

Certains espaces présentent des caractéristiques unissant trames vertes et bleues, notamment :

- les zones humides prairiales ou forestières ;
- les barthes, soumises ou non à l'influence des marées ;
- et l'ensemble des espaces forestiers qui accompagnent les cours d'eau du territoire.

Le SCoT prévoit la préservation et la valorisation des espaces constituant les réservoirs de biodiversité de la trame verte. Il attache une importance toute particulière aux zones humides, dans le but de respecter les différents espaces de fonctionnalité des milieux aquatiques.

Dans les zones d'intérêt supra-territorial, identifiées notamment dans le cadre européen, la préservation vise à n'autoriser que les activités et usages compatibles avec le maintien de la biodiversité ayant justifié l'intérêt supra-territorial. Ainsi, les activités agricoles ou sylvicoles nécessaires aux conditions d'existence de cette biodiversité seront particulièrement accompagnées.

Dans les zones d'intérêt local, identifiées dans le cadre du SCoT ou à l'échelle communale, la préservation vise à maintenir au mieux l'intégrité territoriale des espaces identifiés. Là encore, les activités agricoles ou sylvicoles nécessaires aux conditions d'existence de cette biodiversité sont particulièrement accompagnées.

Ces actions de préservation peuvent s'envisager dans le cadre de la valorisation de certains sites. Les conditions de valorisation des sites sont à évaluer au cas par cas.

Le maintien d'activités agricoles et sylvicoles respectueuses des enjeux environnementaux constitue une clé en la matière. L'ouverture au public de certains de ces espaces s'inscrit pleinement dans le fonctionnement humain du territoire, pour autant que soient engagées les mesures de restauration, de réhabilitation ou de conservation qui s'imposent et que soit régulée strictement leur fréquentation, en fonction de la fragilité des milieux.

A.2.1.c Maintenir, voire restaurer les corridors biologiques de la trame verte

Le territoire du SCoT présente de grands systèmes de continuités écologiques maillant les principaux réservoirs de biodiversité. Ces grands systèmes, retenus comme pertinents à l'échelle du SCoT, présentent deux grandes orientations géographiques : une orientation est-ouest, pyrénéenne, et une orientation nord-sud, littorale et hydraulique.

Ainsi, le territoire voit se succéder, selon l'orientation est-ouest :

- les barthes de l'Adour ;
- les vallées des autres fleuves côtiers ;
- les landes et forêts du Pays basque ;
- la montagne basque.

Et selon l'orientation nord-sud :

- le littoral, sableux ou rocheux ;
- la Nive ;
- les affluents de l'Adour en rive droite ;
- les affluents de l'Adour en rive gauche, affluents prenant naissance dans la montagne ou la zone des landes et forêts.

Ces grands systèmes portent l'essentiel des enjeux de connectivités écologiques du territoire du SCoT, en unissant les trames verte et bleue. Aussi, le SCoT souhaite que soient recherchées les conditions de préservation des espaces permettant les continuités écologiques et d'amélioration de leurs fonctionnalités.

A l'échelle du SCoT, la vallée de la Nive se distingue par la diversité et le fort niveau d'imbrication des espaces agricoles, naturels et forestiers en présence. Ce territoire appelle des déclinaisons, à son échelle, des principes généraux portés par le SCoT.

Par ailleurs, pour le territoire le plus urbanisé du périmètre du SCoT, il est important de souligner qu'une trame d'intérêt local, constituée de cours d'eau secondaires, de parcs urbains, de terres agricoles..., reste à définir à son échelle. La préservation de cette trame apporte des contributions particulièrement nécessaires en milieu urbain (régulation des crues, zones de calme, zones de détente, support de circulation douce,...).

Le développement des circulations douces peut permettre d'établir un véritable maillage territorial accompagnant le maillage de la trame verte. Les deux grands projets de véloroutes, axe pyrénéen et axe littoral, s'inscrivent pleinement dans ce maillage, de même que l'aménagement de voies sur les berges de la Nive. L'objectif est d'offrir à l'ensemble des habitants du territoire du SCoT des accès sûrs et confortables à des espaces de plein air de qualité. L'ouverture au public implique que soient engagées les mesures de restauration, de réhabilitation ou de conservation qui s'imposent et que soit régulée strictement la fréquentation, en fonction de la fragilité des milieux.

A.2.2 Préserver et restaurer les fonctionnements de la trame bleue

L'eau occupe une position centrale dans les patrimoines naturels, culturels et paysagers du territoire. Tout au long des 5 000 km de cours d'eau, des 25 km du littoral et des nombreux lacs et autres milieux humides, nature et culture s'entremêlent de façon unique : le réseau hydrographique forme une architecture, un système cohérent qui relie l'intérieur au littoral.

Ce réseau est essentiel au territoire :

- Pour son avenir économique, du fait de l'importance des activités liées à l'eau : activités agricoles, portuaires, touristiques et de loisirs, ... ;
- pour son avenir environnemental car les milieux aquatiques fondent la richesse écologique du territoire ;
- pour l'avenir social, car l'eau – indispensable à la vie des 250 000 habitants du territoire à l'horizon 2025 – est aussi un élément majeur et revendiqué de notre cadre de vie.

Les grands systèmes de continuités écologiques



-  Promouvoir un aménagement du littoral équilibré en préservant les espaces naturels sur terre et en mer
-  Préserver et restaurer les fonctionnements naturels de la trame bleue : barthes, cours d'eau, milieux aquatiques
-  Valoriser la dimension patrimoniale et économique de la trame verte par la préservation des pratiques agro-pastorales et des forêts

Développer les outils de gouvernance de l'eau

En matière de gestion partagée de l'eau, le SCoT promeut le développement d'outils de gouvernance aux échelles pertinentes.

Ainsi, les démarches engagées pour les côtiers basques (SAGE en cours), le bassin versant des Nives (Contrat de bassin arrêté), sur le territoire de l'Adour aval (SAGE à l'étude) constituent des espaces de gouvernance et de programmation adaptés aux secteurs concernés.

Eu égard aux enjeux en présence, le SCoT affirme l'intérêt de la mise en place d'un dispositif complémentaire de gouvernance de l'eau sur le territoire de la Bidouze.

A.2.2.a Protéger et restaurer le fonctionnement naturel des milieux aquatiques

Le territoire abrite des milieux aquatiques de haute valeur écologique qu'il convient de restaurer et de protéger. Ils contribuent naturellement à la régulation qualitative et quantitative des eaux superficielles et souterraines.

Les aménagements des cours d'eau concourent, par la sauvegarde et la reconquête de leurs potentialités, à l'atteinte du bon état des eaux ou à la réduction des épisodes de crue ou de sécheresse. Ils contribuent également à rétablir la continuité écologique pour la faune aquatique, mais aussi pour l'équilibre dynamique des rivières (berges, lit, sédiments), entre le littoral et la montagne, dans l'objectif du bon état des eaux.

Les définitions suivantes sont situées dans un document tiré à part «Compléments et annexes», dont le contenu est également présenté dans le DOO

- Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) et Schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE)
- Corridors biologiques
- Poissons migrateurs amphihalins
- Comités de Gestion des Poissons Migrateurs (COGEPOMI)
- Tête de bassin

Préserver les espaces à forts enjeux environnementaux et stopper la dégradation des zones humides

L'accent est mis en priorité sur les eaux littorales, les zones humides, les cours d'eau à forts enjeux environnementaux, les zones à caractère montagneux et les cours d'eau à migrants amphihalins.

Ainsi, le SCoT prévoit :

- de protéger le littoral en tant qu'espace naturel remarquable, terrestre et marin ;
- de protéger les cours d'eau, ou tronçons de cours d'eau, en très bon état écologique jouant le rôle de réservoirs biologiques ainsi que les cours d'eau à migrants amphihalins ;
- de préserver les zones humides :
 - des grands systèmes de Barthes, constituant également des espaces d'expansion des crues de l'Adour, de la Nive et de leurs affluents. Le SCoT promeut sur ces espaces des pratiques agricoles et de gestion de l'eau compatibles avec cet objectif ;
 - mais, aussi les zones humides de plus petites dimensions, notamment en espace de montagne, de piémont et de landes ;
- de préserver les milieux aquatiques et forestiers des principaux affluents de l'Adour, en rive droite comme en rive gauche ;
- de viser la restauration des cours d'eau permettant d'atteindre le bon état écologique visé par le SDAGE, notamment sur les communes littorales.

Préserver les poissons grands migrants amphihalins, restaurer leurs habitats fonctionnels et la continuité écologique

Le territoire du SCoT participe de la responsabilité du bassin Adour-Garonne quant à la préservation des poissons grands migrants amphihalins. Ces espèces symboliques contribuent à la préservation de la biodiversité et constituent des bio-indicateurs pertinents et intégrateurs de la qualité des milieux et de leur bon fonctionnement.

Les objectifs de préservation et de restauration sont différenciés et adaptés par espèce et définis dans les plans de gestion établis par les Comités de Gestion des Poissons Migrateurs (COGEPOMI). Ils visent notamment, pour l'ensemble des espèces, la préservation et la restauration des habitats, de l'hydrologie et de la continuité écologique, le suivi et l'évaluation des populations ainsi que l'adaptation de la pression de pêche à l'état des populations.

A.2.2.b Maintenir, voire restaurer, les corridors de la trame bleue

En matière de continuités écologiques de la trame bleue, le SCoT fait siens les objectifs du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) du bassin Adour Garonne, en insistant sur la gestion durable des cours d'eau, notamment en respectant la dynamique fluviale, les équilibres écologiques et les fonctions naturelles :

- par le maintien ou la restauration de la continuité écologique des cours d'eau ;
- par la préservation des têtes de bassins et du chevelu hydrographique ;
- par la préservation des zones humides du bassin versant et des annexes hydrauliques ;
- par la restauration d'une variabilité hydrologique plus naturelle ;
- par l'intégration de la gestion piscicole et halieutique dans la gestion globale.

Cependant, le SCoT défend l'adaptation de ces principes, notamment dans les secteurs sur lesquels, eu égard aux enjeux, il convient de mener des politiques interventionnistes.

Les actions d'amélioration et de restauration des continuités écologiques des cours d'eau sont de nature à restituer leurs capacités de régulation et d'auto-épuration, mais aussi à favoriser la gestion des migrants. Ces actions sont prioritaires dans les espaces à forts enjeux environnementaux. Cet objectif doit néanmoins être compatible avec le fonctionnement global des grandes zones humides des barthes et notamment permettre la prévention des risques d'inondation et le maintien des activités agricoles.



A.2.2.c Privilégier les activités et usages respectueux des milieux aquatiques

La qualité de l'eau est essentielle pour le fonctionnement des écosystèmes ; elle l'est aussi pour les activités humaines. Le SCoT souhaite que son territoire décline les objectifs qualitatifs du SDAGE en matière d'atteinte du bon état des eaux. Pour respecter les normes de qualité environnementale et atteindre le bon état des eaux, il convient de circonscrire les derniers foyers majeurs de pollutions industrielles et de réduire ou supprimer les rejets de substances dangereuses et toxiques ainsi que les pollutions diffuses.

En matière d'usages de loisirs ou de santé, la qualité de l'eau est également essentielle (loisirs nautiques en mer ou en eaux douces, pêche à pied, thermalisme...). Les principaux objectifs sont les suivants :

- améliorer la qualité des eaux de baignade afin de répondre au mieux aux évolutions réglementaires à l'oeuvre ;
- assurer un minimum de qualité sanitaire des eaux douces, notamment pour les loisirs nautiques (canoë-kayak,...) ;
- assurer la qualité sanitaire des eaux minérales utilisées pour le thermalisme.

A.3. Assurer le rayonnement local, national et européen du territoire



Le territoire du SCoT combine symboliquement les forces et valeurs du Pays basque et du sud des Landes : il bénéficie donc d'une notoriété liée à cette synergie mêlant culture, tradition, art de vivre, paysages, cadre de vie... Carrefour d'échanges important, le SCoT concentre les fonctions de décision et de rayonnement : université ou enseignement supérieur, sièges d'entreprises, sites touristiques majeurs, patrimoine immatériel puissant.

Conscient de ces atouts, le SCoT sensibilise les acteurs locaux à la nécessité de s'engager collectivement dans la recherche des meilleures synergies et coopérations possibles entre des richesses économiques, environnementales, culturelles, humaines et une rente de situation. Cette ambition doit conforter le développement local et permettre de s'affirmer comme un territoire d'excellence.

A.3.1 Garantir les fondements de l'excellence économique du territoire

Le SCoT souhaite que le rayonnement soit le fruit d'une volonté consciente, tenant compte des fondements historiques de sa notoriété et des nouvelles interactions entre le politique, le social, l'économique, l'écologique, la qualité de vie et la coopération entre les territoires. Le développement économique est donc un choix assumé du SCoT. Mais, la stratégie économique du territoire reste à co-construire entre les acteurs économiques et les collectivités.

En affirmant les valeurs d'un territoire accueillant au développement solidaire et durable, le SCoT défend l'ambition d'un rayonnement moins légitimé par le principe des masses critiques ou de la compétitivité économique que par la performance des coopérations entre les hommes, les territoires et les ressources, au-delà du seul périmètre du SCoT.

L'adaptation aux grands enjeux sociaux et climatiques de l'économie locale passe par l'innovation, la recherche, la diversification, le renforcement des compétences et leur mise en réseau. Le développement de filières spécifiques, la promotion de fonctions supérieures (université, centre de recherche, école d'ingénieurs – UPPA, ESTIA...), la constitution de technopôles, participent de cette ambition. Le territoire dispose de filières d'excellence qu'il convient de soutenir, en renforçant les synergies entre entreprises, production, formation et recherche.

Les définitions suivantes sont situées dans un document tiré à part « Compléments et annexes », dont le contenu est également présenté dans le DOO

- Cluster



A.3.1.a Garantir la viabilité de l'économie agricole et forestière

Le SCoT défend la capacité productive des activités agricole et forestière. Il préconise donc de limiter au maximum l'impact du développement urbain sur les espaces agricoles et promeut le développement d'activités annexes les plus à même de conforter les revenus liés à l'activité.

Au-delà de la préservation des sols agricoles et forestiers, c'est l'ensemble des conditions de viabilité économique qu'il convient de préserver (accessibilité des parcelles agricoles et forestières, chaînes locales de transformation, abattoirs, etc.).

A.3.1.b Soutenir les autres filières locales d'excellence

Les filières locales d'excellence sont organisées dans le cadre de clusters. Le SCoT soutient ces activités, qui sont les vecteurs de performance de l'économie locale.

Certaines des grandes filières du territoire sont adossées à des ressources locales (tourisme, agro-alimentaire et glisse), d'autres pourraient l'être (BTP). Agir pour le développement économique implique dès lors une valorisation et une gestion raisonnée des ressources. D'autres filières sont des secteurs de pointe, historiquement liées au territoire (aéronautique), et constituent des moteurs majeurs de l'activité.

Le soutien des filières d'excellence économique (aéronautique et agro-alimentaire) et en émergence (Glisse, TIC, BTP) est à poursuivre en favorisant les coopérations inter-entreprises et l'innovation.

Cela implique également la mise à disposition de sites adaptés et dédiés tels que Technocité et le Pôle Jean Bertin (aéronautique), BAIA Park (glisse), Landes de Jujan (bâtiment), Izarbel (TIC, sport, bien être)...

Assurer le maintien de l'activité aéronautique

Intégrés au pôle de compétitivité à vocation mondiale «Aerospace Valley», des régions Midi Pyrénées et Aquitaine, le SCoT défend la nécessité de maintenir les fleurons de cette activité ainsi que leurs sous-traitants dans le tissu économique et urbain local.

Accompagner l'innovation et le transfert de technologie dans la filière de l'éco-construction

S'impliquer, en tant que territoire, en faveur de la qualité environnementale du bâti, représente pour le SCoT à la fois une priorité et une opportunité de développement. La recherche, l'innovation et la formation sont des leviers stratégiques pour le territoire dans ce domaine, qui peut s'appuyer sur les filières et savoir-faire locaux (filier bois-forêt, carrières...).

Développer la filière agro-alimentaire, promouvoir les productions agricoles locales, défendre la qualité des productions

Le sud de l'Aquitaine dispose des maillons-clés de cette filière de transformation, qui doit contribuer significativement à la notoriété de produits traditionnels issus de l'agriculture locale tant à l'échelle régionale et nationale qu'europpéenne. La filière agricole doit être confortée dans le respect de la diversité des agricultures présentes et à venir : formation, labellisation, transformation, commercialisation...

Faire du tourisme local un axe d'innovations

Secteur créateur d'emplois et de richesses, il doit être accompagné. Pour cela, la politique de développement touristique doit traduire une stratégie globale, liant les acteurs du tourisme et les collectivités. Cette stratégie est utilement alimentée par des programmes de recherches et développement à même de développer l'appréhension des enjeux de demain.

Pour remédier aux impacts humains et socio-démographiques délétères du tourisme, dans les communes qui y sont le plus soumises (littoral et dans une moindre mesure montagne), l'action - tant au niveau national que local - doit permettre de développer des politiques publiques au service de la mixité sociale et fonctionnelle de ces communes.

La promotion d'un tourisme durable passe par la préservation du capital naturel et agricole et des patrimoines culturels, ainsi que par la bonne qualité des eaux de baignade. Continuer à faire du territoire une destination de qualité, nécessite une cohabitation intelligente entre les différentes fonctions du territoire, mais également une répartition équilibrée des équipements touristiques sur l'ensemble du territoire.

En matière d'accessibilité, le tourisme porte des enjeux de mobilité qui lui sont propres et qu'il convient d'étudier plus finement afin d'y apporter des réponses adaptées.

Enfin, l'économie touristique nécessite d'innover notamment en matière de diversification. Économie de services, encore trop concentrée dans le temps (pointe estivale), le tourisme est l'occasion de développements productifs. Le SCoT promeut les initiatives permettant de rapprocher les consommateurs des lieux de production. La diversification des activités (agro-tourisme, tourisme vert...) doit être encouragée.

Accompagner l'innovation et le transfert de technologies dans le secteur de la glisse

Région pionnière en Europe pour cette pratique, l'Aquitaine a su valoriser ses atouts et développer une filière économique dynamique : de la formation au commerce de détail, des grandes marques du secteur aux zones d'activités dédiées, sans omettre l'impact sur le tourisme.

A.3.1.c Assurer durablement la cohabitation de toutes les activités

Le SCoT s'attache à garantir les espaces nécessaires au maintien, voire au développement, de chaque secteur économique. La diversité des moteurs économiques du

territoire lui confère son dynamisme, et une certaine résilience face aux effets de crise. Le SCoT affirme la nécessité de maintenir l'équilibre entre économie productive et économie présentielle. L'action publique doit orienter ses efforts en priorité vers l'économie de production, mais elle doit également définir les conditions de sa compatibilité avec le tissu urbain pour consolider sa compétitivité et sa présence sur le territoire.

L'accueil et le développement des activités liées aux filières d'excellence, voire les équipements majeurs accompagnant l'excellence, doivent participer au renforcement urbain et permettre de rationaliser les investissements publics. Pour ces raisons, la localisation de ces équipements et activités est priorisée en fonction des conditions d'accès, des potentiels d'intégration urbaine, des capacités de maîtrise des éventuelles nuisances (trafic, bruit...).

Le SCoT affiche également l'ambition d'un développement économique social et solidaire, à l'image de la création du pôle Jean Bertin à Tarnos. Le SCoT s'appuie sur les valeurs portées par cette autre manière d'entreprendre à la fois plus collective, humaniste, solidaire et démocratique. Cette approche nécessite de remettre l'humain et l'environnement au centre des raisonnements, en assurant des garanties pour le développement territorial. Cette forme de développement concerne de nombreux domaines liés aux services à la personne, à l'entreprise, à la formation, à l'environnement, au logement, au commerce équitable et à la solidarité internationale...

A.3.1.d Faire de la qualité environnementale et de l'innovation dans l'urbanisme et l'habitat des axes de développement

La qualité de vie, la qualité urbaine et environnementale sont devenues des discriminants majeurs de l'attractivité des territoires. De ce point de vue, le sud de l'Aquitaine dispose d'atouts essentiels et concurrentiels décisifs, que le projet de SCoT souhaite renforcer :

- en défendant de nouvelles logiques d'aménagement, plus sobres et respectueuses de l'environnement ;
- en affirmant l'intérêt de l'innovation et la recherche dans la production de logements et d'espaces publics de qualité.

Dans un territoire où le bâti revêt une dimension culturelle majeure, l'architecture et l'urbanisme doivent s'inscrire dans une démarche de recherche et de développement, afin d'innover et d'accompagner les évolutions d'un patrimoine d'exception face aux exigences du 21^{ème} siècle.

A.3.2 Faciliter l'accessibilité du territoire

La qualité de l'accessibilité, matérielle et immatérielle, est déterminante pour le développement de l'agglomération au bénéfice de l'ensemble du territoire basco-landais. Un territoire attractif aux yeux des entrepreneurs est un territoire doté d'équipements modernes et de qualité, à l'image d'un port de commerce, d'un aéroport, d'un centre des congrès...

A.3.2.a Assurer un bon niveau de desserte « voyageur » nationale et internationale du territoire

L'accessibilité « voyageur » doit être assurée par les principaux modes de transports (aérien, ferroviaire et routier). L'amélioration de la desserte des grands pôles économiques européens est un enjeu majeur. Les liaisons interurbaines avec les agglomérations d'Aquitaine le sont tout autant.

Maintenir l'activité de l'aéroport

L'offre aéroportuaire, seule capable aujourd'hui d'assurer une liaison rapide entre le territoire et la capitale ou de grandes villes européennes, doit être confortée. Le soutien au développement de l'aéroport passe notamment par une amélioration de sa desserte en transports collectifs.

Conforter les gares « grande vitesse » du territoire

La desserte ferroviaire du territoire est un élément fondamental de son attractivité, mais aussi de son organisation urbaine, notamment sur le littoral. Du point de vue stratégique, ce sont moins les lignes que les gares qui importent. Aussi les évolutions des dessertes, qu'elles soient régionales ou à grande vitesse, doivent être accompagnées de réflexions sur les modalités de développement souhaitées par le territoire. Les gares TGV doivent être les supports de projets urbains d'envergure, d'intérêt pour l'ensemble du territoire.

A.3.2.b Développer l'offre de transport alternative au « tout en camion »

Sortir du « tout camion » invite à développer le fret ferroviaire, maritime et l'innovation logistique. Bien que le territoire du SCoT supporte des flux, qui échappent à sa seule desserte, il convient de renforcer son offre alternative pour le fret, afin de prendre une place dans le dispositif européen. En effet, le territoire possède des outils, existants ou potentiels : carrefour d'infrastructures, port de commerce connecté au rail, plate-forme de fret (CEF de Mouguerre), projet d'autoroute ferroviaire...

Le SCoT est également l'occasion d'attirer l'attention sur le besoin d'investigations en matière de fret local, afin d'envisager les optimisations qui pourraient s'imposer : plate-forme de fret urbain, circulations des poids lourds en ville, etc.

L'interconnexion des plates-formes logistiques du territoire est une condition à l'amélioration des alternatives au seul fret routier.

Développer la fonction économique du port, assurer son intégration dans la ville, son intégration environnementale et son accessibilité

Le SCoT affirme la contribution essentielle, actuelle et future, du port aux grands équilibres économiques et sociaux du territoire. Outil économique nécessaire au territoire, il permet de développer le potentiel industriel pour diversifier et dynamiser l'activité du sud de l'Aquitaine, mais également de rendre attractive l'offre en matière de transports réguliers de conteneur ou de remorques pour participer à la lutte contre la saturation de l'axe nord-sud. L'ambition économique du port, qui joue également un rôle dans l'économie agricole du territoire, passe par une vision à long terme de son assiette foncière. L'enjeu de la définition du périmètre du port aujourd'hui et demain doit faire l'objet d'une véritable approche prospective ancrée sur son projet de développement économique, mais aussi sur l'appréhension des enjeux urbains eu égard à l'inscription urbaine du port. Cette approche doit aboutir à la définition d'un périmètre garanti.

L'accessibilité du port appelle des solutions de désenclavement pour la zone de Saint-Bernard, sur la rive droite de l'Adour, de sécurisation pour le secteur de la Digue à Tarnos et d'amélioration pour la zone portuaire de la rive gauche de l'Adour.

Le port étant en grande partie en situation urbaine dense, des efforts doivent être faits, lorsque les enjeux l'imposent, en recherchant les conditions de cohabitation des fonctions et activités de part et d'autre de la limite.

A.3.2.c Développer la desserte numérique du territoire et éviter tout risque de fracture

La généralisation des réseaux de télécommunication haut et très haut débit est nécessaire pour garantir la performance économique du territoire. Si la qualité de la desserte conditionne l'attractivité de l'ensemble du territoire, c'est également un enjeu d'équité sociale. La réduction de la fracture numérique est un objectif du SCoT, qui invite les collectivités compétentes à se saisir de cet enjeu, en résonance avec les orientations déjà affichées par le Département et la Région.

Actuellement la situation n'est pas complètement satisfaisante, des zones blanches subsistent sur une partie du territoire tant pour la desserte numérique que pour la téléphonie mobile. Le SCoT préconise que ces sujets soient approfondis pour doter les habitants et les entreprises d'une offre satisfaisante, en tous points du territoire. L'accès au très haut débit doit être une priorité dans les espaces d'activités économiques, en priorité dans les technopôles.

Demain, instrument majeur pour les services publics (e-administration, e-santé...), c'est également un avantage conséquent en termes de qualité de vie (loisir, télétravail et réduction des émissions de GES...) qui ne peut pas être négligé.

A.3.3 Développer les fonctions clés d'une agglomération rayonnant sur un territoire de plus de 400 000 habitants

Conscient de sa responsabilité vis-à-vis de ses voisinages, le SCoT affirme son rôle moteur et sa solidarité avec l'ensemble des villes et des territoires du Pays basque et du sud des Landes pour la promotion des grands équipements et services les plus à même d'améliorer les performances et la lisibilité de l'ensemble du territoire, de Dax à Hendaye, de Bidart à Saint-Jean-Pied-de-Port. La qualité de la réponse apportée aux besoins des habitants, actuels et futurs, assure durablement la cohésion sociale et contribue à l'enrichissement et au rayonnement du territoire.

A.3.3.a Consolider et développer l'offre en grands équipements

Une grande agglomération se caractérise par la diversité et la qualité des services qu'elle offre à ses habitants et à ses visiteurs. Les grands équipements jouent naturellement un rôle primordial dans le développement de ces services. Les domaines de l'enseignement supérieur, de la santé, du sport, du tourisme d'affaires ou de la culture sont directement concernés.

Le territoire doit organiser le développement et l'accueil de grands équipements (culturels, sportifs, médicaux, administratifs, commerciaux, touristiques, scientifiques...) dans un souci de mise en synergie et de mise en réseau à l'échelle du SCoT, mais également en lien avec les territoires voisins.

Grands générateurs de flux, les grands équipements doivent faire l'objet d'une desserte en transports collectifs et d'outils dévolus à la mobilité des personnels.

A.3.3.b Identifier les zones commerciales de rayonnement régional

Le territoire présente aujourd'hui une offre commerciale de rayonnement supra-territorial composée des centres-villes de Bayonne et Biarritz et de l'ensemble commercial situé autour de BAB2.

Le SCoT souhaite conforter ces trois centralités emblématiques du cœur d'agglomération. Il convient :

- de renforcer et d'adapter l'offre commerciale des centres-villes de Bayonne et de Biarritz comme principales destinations « shopping » de l'agglomération pour maintenir leur attractivité ;
- de permettre à la zone de BAB2 d'évoluer vers un « quartier commerçant » tout en maintenant son attractivité. Ceci nécessite d'engager un processus de restructuration urbaine et de permettre une extension mesurée de la galerie de BAB2, centrée prioritairement sur l'accueil de moyennes surfaces, en particulier par relocalisation.

De plus, une offre commerciale importante, de rayonnement supra-SCoT, est programmée dans un très proche avenir :

- Zone de l'échangeur A 63 / A 64, fortement marquée par l'équipement de la maison ;
- Zone d'Ondres, centre commercial de type généraliste.

Dans un souci de recherche de complémentarités dans l'aménagement commercial du territoire, ces zones privilégieront les grandes et moyennes surfaces et chercheront prioritairement soit à accueillir des enseignes non présentes sur le territoire, soit à permettre des relocalisations d'enseignes existantes (et situées dans des secteurs peu favorables).

Ces équipements commerciaux doivent faire l'objet :

- de mesures d'insertion urbaine, paysagère et environnementale ;
- d'une desserte performante en transports collectifs et d'outils dévolus à la mobilité des personnels.

Ainsi, le soutien aux centralités commerciales de rayonnement supra-territorial – existantes et programmées – et leur mise en synergie constituent un moyen pour relever le défi de la diversité et du rayonnement territorial.

A.3.3.c Affirmer le développement de l'enseignement supérieur et de la recherche, en lien avec les filières d'excellence locales

Le territoire du SCoT se positionne comme accueillant en son sein une « ville universitaire » à part entière, dotant le Pays basque et le sud des Landes d'un point d'appui fort pour accompagner le développement économique local.

La stratégie développée vise à offrir simultanément un enseignement de proximité qui réponde à la demande locale tout en se positionnant sur des créneaux stratégiques. Le SCoT soutient les initiatives visant à compléter l'offre de formation du territoire et invite à ce que soit recherché systématiquement le lien avec les filières d'excellence économiques locales.

B. Un projet pour la qualité de vie

Améliorer le cadre de vie en confortant les centralités existantes

Le renforcement de l'armature territoriale devrait assurer les grands équilibres entre espaces urbanisés et espaces agricoles, naturels et forestiers. Mais pour le SCoT agir sur la proximité constitue également une échelle de référence, celle de villes et de villages à taille humaine. Rechercher la proximité des activités du quotidien devrait amener des réponses adaptées aux attentes exprimées par les habitants. Ainsi, « Intensifier » consiste à optimiser l'occupation du foncier disponible en introduisant une densité bâtie plus importante, en combinant les fonctions urbaines essentielles dans un espace réduit. Cette intensification est de nature à faciliter l'installation, ou le maintien, des commerces et services de proximité accessibles à pied.

La notion de proximité guide le projet territorial et incarne

les valeurs sociales et culturelles fortes du vivre ensemble, dans le respect de chacun.

Le SCoT fait le pari d'améliorer le bien-être de ses habitants en même temps qu'il préconise un aménagement durable du territoire.

Pour cela, les élus souhaitent promouvoir un urbanisme du quotidien, attaché à la qualité de la vie de tous les jours des habitants du territoire, depuis le plus petit hameau jusqu'aux quartiers du cœur d'agglomération.

La proximité telle que revendiquée par le SCoT vise à offrir des conditions de vie confortables et équitables à tous les habitants actuels et à venir : en permettant à chaque habitant ou visiteur de trouver une réponse à ses besoins au plus près de son lieu de résidence.



B.1. Répondre aux besoins des habitants



Le SCoT doit amener des réponses concrètes aux besoins des citoyens. Pour cela, il définit un cadre quantitatif, qualitatif mais également territorialisé. La puissance publique doit se préoccuper en premier lieu de satisfaire les besoins de ceux dont les revenus ne permettent pas de se loger décemment dans le parc privé (en location ou en accession) et les besoins des entreprises dont les activités, pourtant indispensables, sont sources de nuisances..

Afin de rapprocher habitat, emploi, services et équipements, pour limiter la longueur des déplacements contraints, le SCoT préconise une répartition de la production de logements renforcée dans les petites villes et le cœur d'agglomération. Cette perspective s'accorde avec les aspirations des habitants qui déclarent rechercher en premier lieu un logement à proximité des services et équipements (écoles, modes de garde, commerces, médecins et transports en commun). Les petites villes et le cœur d'agglomération doivent donc activement promouvoir la mixité fonctionnelle dans leur tissu urbain. Toutefois, chaque commune participe du projet global d'accueil démographique. Ainsi, les bourgs s'attachent à préserver les conditions d'une dynamique modérée.

B.1.1 Adapter l'offre en logements pour une population socialement diversifiée de 250 000 habitants

Le dynamisme du territoire a pour corollaire une pression accrue sur le marché du logement : la décohabitation et le vieillissement suscitent des besoins nouveaux, l'attractivité démographique doit également être accompagnée, le déficit de logements constaté depuis de nombreuses années peine à se résorber... Dans un contexte où la résidence secondaire occupe une part importante du parc de certaines communes.

L'objectif du SCoT est de répondre aux besoins des populations résidentes, actuelles ou à venir, et de se donner les moyens de satisfaire les besoins d'une population dont les revenus sont désormais incompatibles avec le marché du logement.

En 2025, le périmètre du projet comptera quelque 250 000 habitants, ce qui nécessitera la production d'au moins 31 500 logements, soit 25% du parc en 2025. La capacité d'inflexion du modèle d'organisation urbaine de notre territoire est donc grande.

Les objectifs de production fixés par le SCoT sont globalement conciliables avec les objectifs quantitatifs fixés par les Programmes locaux de l'habitat, si les collectivités travaillent la territorialisation des objectifs, pour une gestion économe du foncier, au service d'un confortement des centralités existantes.



B.1.1.a Poursuivre la production de logements

Le SCoT préconise une intensification de la production de logements, à hauteur d'au moins 2 100 logements par an. Pour atteindre ces objectifs, en respectant au maximum les espaces naturels, agricoles et forestiers, il convient de revoir profondément le modèle de développement urbain.

Sur ces 2100 logements, au moins 1000 doivent être produits sur le territoire de la Communauté d'agglomération Côte basque Adour. Les 1 100 logements restant à produire sont ventilés en proportion de la population des autres intercommunalités du territoire.

Le SCoT s'attache à prendre en compte les besoins des publics spécifiques : jeunes, personnes âgées, gens du voyage.

B.1.1.b Adapter l'offre au budget des ménages et limiter la spéculation

Pour assurer le maintien de la diversité sociale et des parcours résidentiels, le SCoT préconise un renforcement significatif de l'offre en logements locatifs publics, ainsi que la production de logements abordables dans le parc privé dans toutes les petites villes et dans le cœur d'agglomération.

La production de logements en accession aidée dans les bourgs et villages est également un objectif fort du SCoT.

À l'échelle de chaque sous-bassin de vie, il convient de veiller au bon équilibre dans la diversité des statuts d'occupation (locatif et accession, aidé ou privé...) et dans le type de logement.

La production nouvelle doit tenir compte des profondes évolutions sociétales (allongement de la durée de vie, réduction de la taille moyenne des ménages mais grande variabilité de celle-ci (familles recomposées, nouvelles formes d'occupation du logement...). La construction de logements s'adaptant aux différents temps de la vie est encouragée, de même que la création de petites unités intergénérationnelles. Ces actions sont de nature à maintenir dans leur commune de résidence des personnes âgées en perte d'autonomie.

Le SCoT insiste sur l'importance pour chaque collectivité d'encadrer précisément ces opérations, par la maîtrise foncière, l'intégration d'orientations d'aménagement et de programmation dans le document d'urbanisme, le suivi de la programmation et de l'aménagement... L'enjeu est majeur, afin d'enrayer la spéculation et de peser en faveur de logements de qualité, adaptés aux besoins, économes et s'insérant dans des opérations liant logements et équipements, services, commerces via des espaces publics de qualité...

B.1.1.c Produire un habitat économe

Face aux risques croissants de précarité énergétique des populations, la performance énergétique des bâtiments devient un paramètre crucial. Pour éviter cette précarisation et augmenter leur confort de vie, les collectivités s'attachent au respect des exigences d'efficacité énergétique des constructions neuves et à la réduction de la consommation énergétique du bâti ancien.

B.1.2 Accueillir l'emploi et l'activité économique sur tout le territoire, en particulier à l'intérieur

Si le territoire affiche une bonne santé économique (l'emploi augmente proportionnellement plus vite que la population), le SCoT considère que le développement n'est bénéfique qu'aux conditions suivantes :

- s'il garantit les valeurs identitaires que véhicule le territoire ;
- s'il irrigue le territoire et offre l'opportunité aux habitants de rapprocher lieu de résidence et emploi ;
- s'il contribue à la préservation, voire à la valorisation des espaces naturels, agricoles et forestiers.

B.1.2.a Contribuer à une meilleure répartition des entreprises et des emplois sur le territoire

Pour maintenir ce dynamisme et permettre qu'il profite à tous, le SCoT défend une organisation des sites économiques calquée sur l'armature urbaine, de manière à ce que l'économie et l'emploi contribuent à améliorer le fonctionnement interne de chaque sous-bassin de vie (les sous-bassins de vie correspondant globalement aux intercommunalités).

Le développement de la mixité économique dans les territoires intérieurs est de nature à rapprocher les lieux d'habitat des lieux de travail et à permettre de réduire les distances à parcourir en voiture.

Le développement du foncier à vocation économique étant une compétence des EPCI, le SCoT préconise un rééquilibrage entre les intercommunalités, qui soit également de nature à conforter l'armature urbaine et à permettre aux entreprises et aux salariés de bénéficier des services urbains.

Ce rééquilibrage participe à conforter l'attractivité générale du territoire, à condition de développer le dialogue et les coopérations entre collectivités, pour sortir des logiques de stricte concurrence et développer les synergies, notamment autour des filières d'excellence et des activités productives.

Le tissu urbain traditionnel a vocation à accueillir les activités et les services compatibles avec l'habitat. Il constitue le support prioritaire d'implantation des entreprises. Ces activités viennent conforter la mixité fonctionnelle du tissu. Elles se développent dans le cadre du renouvellement urbain et des opérations en extension.

La nature des activités de production, industrielles ou artisanales, peut rendre une implantation au sein du tissu urbain impossible. Les zones d'activités ont pour vocation

d'accueillir spécifiquement ces entreprises. Leur concentration permet de répondre aux attentes de ce type d'entreprises et d'optimiser l'intervention des collectivités en matière de traitement des nuisances et des risques.

Partant de ce constat, le territoire réserve une part importante de son offre foncière à vocation économique à l'accueil des activités productives. Tout équipement participant au maintien et à l'essor de l'économie de production est à conforter.

B.1.2.b Anticiper et aménager un portefeuille foncier diversifié pour répondre aux besoins des entreprises

Le SCoT détermine, avec l'ensemble des acteurs économiques et fonciers, une armature des espaces économiques couplant la vocation économique des sites, leur niveau de rayonnement et leur localisation.

Aménager qualitativement les zones économiques

Le projet affirme donc la nécessité de produire des espaces économiques répondant aux principes du développement durable (insertion environnementale et urbaine de la zone, qualité de l'organisation interne des zones, qualité paysagère, services aux entreprises et aux employés...).

Le SCoT préconise la requalification des zones d'activités existantes et leur desserte en transports collectifs.

La prise en compte des éléments de qualité et d'identité du territoire est indispensable dans le développement d'une offre nouvelle de parcs d'activités pour une bonne inscription environnementale et paysagère des sites et une meilleure réponse aux nouvelles exigences des entreprises.

Dans un souci de gestion économe de l'espace, le SCoT priorise l'implantation d'activités artisanales et de services dans le tissu urbain, lorsque celles-ci ne constituent pas une source de conflits d'usage avec leur environnement et l'habitat en particulier. De même il préconise l'optimisation / densification des zones existantes, qui constituent de ce point de vue un potentiel encore conséquent de développement.

Néanmoins, l'ouverture ou l'extension de nouvelles zones s'avère nécessaire, en particulier à l'intérieur du territoire. Au regard des besoins estimés, le SCoT fixe pour objectif l'ouverture de 17 hectares par an en zones d'activités, soit un volume de 200 hectares à l'horizon 2025.

Le SCoT préconise l'élaboration d'une charte d'intégration environnementale et paysagère. Cette ambition d'amélioration qualitative des espaces économiques concerne également l'existant. Des opérations de réhabilitation des zones vieillissantes doivent être engagées afin de renforcer leur fonctionnement et leur attractivité.

B.1.3 Structurer l'offre commerciale afin de répondre aux besoins de proximité

Le SCoT souhaite que le développement de l'appareil commercial, des équipements et des services réponde aux besoins des ménages. Pour cela, les commerces et les services à la personne se localisent préférentiellement dans les centres-villes et centralités existantes, pour renforcer l'offre de proximité. L'armature commerciale est superposable à l'armature urbaine, ce qui justifie la maîtrise des localisations à l'échelle du SCoT.

Diversifier l'offre sur les secteurs déficitaires pour une pluralité du commerce et un plus grand choix offert aux consommateurs

Le SCoT veille à ce que les habitants puissent accéder à une large gamme de produits et de services, qu'ils soient de recours exceptionnels ou plus courants. La diversité de l'offre marchande et l'ensemble des activités qu'elle suscite contribuent à l'animation du territoire. L'offre commerciale et de services exceptionnels est et sera localisée dans les centres-villes de Bayonne et de Biarritz et les zones commerciales de rayonnement supra-territorial.

B.1.3.a Assurer le développement d'une offre structurante de proximité à l'échelle de chaque sous-bassin de vie

L'offre structurante de proximité est organisée autour des polarités commerciales suivantes :

- les centres-villes, notamment ceux des petites villes et du cœur d'agglomération ;
- les centres commerciaux d'échelle intercommunale
 - et inter-quartiers pour la Communauté d'agglomération Côte basque Adour.

Ces centralités assurent une fonction majeure à l'échelle de leur sous-bassin de vie, en offrant une structure commerciale et de services diversifiée, alliant commerces de proximité et surfaces commerciales de moyenne importance, permettant aux habitants de ces territoires de faire leurs démarches et achats hebdomadaires.

Le SCoT poursuit l'objectif de développer l'autonomie des sous-bassins de vie sur ce niveau d'offre et de services hebdomadaire. Cette offre doit cependant être maîtrisée afin de conserver son rayonnement de niveau intercommunal.

Cette ambition nécessite de conforter l'offre dans les territoires périurbains et de l'intérieur. Aujourd'hui certains de ces territoires sont en grande partie dépendants, pour leurs achats alimentaires et autres achats ou services courants, de l'offre disponible en cœur d'agglomération. Pour atteindre cet objectif, l'offre commerciale et de services de proximité doit être systématiquement corrélée à l'accueil résidentiel et économique ainsi qu'au renforcement de centralités urbaines ou autres espaces accessibles en transports collectifs.

Les équipements commerciaux d'échelle intercommunale ou inter-quartiers doivent faire l'objet de mesures d'insertion urbaine, paysagère et environnementale et de mesures offrant des alternatives à l'usage de la seule voiture individuelle (modes actifs et notamment vélos, navettes...).

L'accessibilité aux commerces et aux services implique également le développement du réseau technologique d'information et de communication sur l'ensemble du territoire en lien avec les schémas mis en place par les Conseils généraux des Landes et des Pyrénées Atlantiques et le Conseil régional d'Aquitaine.

B.1.3.b Privilégier l'offre commerciale et de services dans les tissus urbains et villageois

Pour répondre aux besoins du quotidien (achats courants et services de première nécessité) le SCoT favorise la structuration commerciale du plus grand nombre de centralités. Cette proximité est d'autant plus souhaitable qu'elle doit contribuer à réduire les besoins de déplacements et le bilan énergétique du territoire, favoriser la vie et l'animation locale en offrant, entre autres un meilleur service aux personnes âgées.

Le développement de l'emploi dans les territoires intérieurs est garant de leur animation locale et donc de leur capacité à générer une activité commerciale et de services, évitant l'atonie à laquelle ils seraient voués s'ils n'étaient que des territoires-dortoirs.

Afin d'assurer la fonction d'animation urbaine qui caractérise le commerce, le commerce de proximité doit privilégier des localisations centrales en ville comme en village.

B.2. Agir sur les formes urbaines pour des espaces de vie agréables

Pour un développement urbain plus vertueux, le SCoT souhaite coupler deux champs d'intervention. Une ambition guidée par le pragmatisme, qui vise à recentrer le développement dans les enveloppes urbaines existantes et à adopter des formes urbaines moins consommatrices de foncier, garantes d'une meilleure qualité architecturale et plus économes en énergie. Et, la conviction que la promotion d'un cadre de vie agréable est le meilleur moyen pour accompagner l'évolution des pratiques et gagner l'adhésion des habitants.

Les définitions suivantes sont situées dans un document tiré à part «Compléments et annexes», dont le contenu est également présenté dans le DOO

- Centralités urbaines
- Renouvellement urbain

B.2.1 Renouer avec la qualité des centralités existantes et mieux vivre ensemble

La nécessité d'une gestion économe de l'espace oblige à intensifier la production de logements, de surfaces à destination d'activités tertiaires ou productives. La forme historique des centralités basco-landaises était exemplaire en termes d'intensité urbaine. Le SCoT invite donc à revisiter ces formes, aujourd'hui porteuses de modernité.

Chacune des centralités du SCoT, quels que soient sa taille, son niveau dans l'armature, sa localisation géographique, doit recentrer l'urbanisation dans et autour, des tissus urbains centraux existants.

Le développement urbain est désormais largement conditionné par la présence de l'assainissement collectif, tandis que la desserte en transport collectif ne peut se développer qu'avec la densification des centralités à desservir.

Promouvoir le renouvellement urbain et la reconquête du tissu urbain existant

Lorsque le foncier est rare et cher, le renouvellement urbain est un outil adapté pour reconstruire la ville sur elle-même, et dans le même temps maîtriser l'étalement urbain. Le SCoT invite toutes les centralités à s'en saisir pour réhabiliter le patrimoine des bourgs et villages et rechercher les opportunités foncières à même de conforter le tissu urbain existant.

Il en va de même pour le cœur d'agglomération, qui dispose d'un gisement conséquent pour poursuivre son développement urbain dans les espaces déjà urbanisés. Les



espaces autour des gares de Boucau, Bayonne, Biarritz doivent être développés en priorité. La restructuration actuelle du réseau urbain autour du réseau de transport collectif en site propre est également une opportunité. La recomposition urbaine de ces secteurs répondre à la nécessité de mieux valoriser le foncier et d'accueillir une part notable de la production de logements locatifs sociaux.

Maîtriser les extensions urbaines et les coupler aux enjeux de mobilité

Il existe un potentiel foncier considérable dans un rayon de 500 mètres autour des centralités identifiées dans le SCoT. Sauf cas particulier, il ne s'agit plus d'urbaniser systématiquement dans les secteurs vierges éloignés, mais au contraire d'inscrire le développement urbain dans les enveloppes urbaines existantes en privilégiant les possibilités de déplacements à pied et à vélo.

Par ailleurs, en croisant cet enjeu avec celui de la mobilité, le SCoT souhaite :

- porter l'accent sur le développement et l'urbanisation des secteurs potentiellement bien desservis par les transports collectifs. Le cœur d'agglomération, les petites villes de l'intérieur et certains bourgs (Lahonce, Urt, Briscous, Espelette, Itxassou), traversés par les axes majeurs de transports collectifs sont donc les sites prioritaires d'intensification urbaine ;
- renforcer la desserte en transport collectif des communes ayant des projets importants de logements locatifs publics et tout particulièrement les communes soumises aux objectifs nationaux de

mixité sociale ;

- faciliter le développement des bourgs et quartiers de villes déjà dotés d'un équipement minimum (en commerce et/ou en services) ainsi que dans les nœuds d'intermodalités (gare, arrêt de bus...). Sans densification et intensification des fonctions urbaines dans les centralités existantes, le développement de lignes de transports publics serait compromis.

Composer avec des espaces libres pour plus de convivialité

Pour le SCoT, la qualité des espaces publics doit contribuer à créer ou renforcer les rencontres et les échanges. Places, frontons, jardins, boisements, plantations, bancs, arrêts de transports collectifs, centres commerciaux, rues... les espaces publics sont des éléments structurants et de respiration aménagés dans le tissu des villes et des villages.

En fonction des contextes, la nature et le rôle de ces espaces sont différents, mais ils méritent d'être pensés conjointement aux réflexions d'aménagement, de manière à assurer leur durabilité et leur bonne adaptation aux besoins locaux.

Tenir compte des caractéristiques patrimoniales des paysages urbains

Les centralités existantes présentent une grande qualité et une forte diversité de patrimoines architecturaux, végétaux, urbains et paysagers. Le réinvestissement des centres doit être associé à la mise en valeur de ces patrimoines, que les PLU auront à charge d'identifier et de préserver.

B.2.2 Organiser la proximité des services et équipements pour encourager les déplacements à pied ou à vélo

L'intensification des centralités – en favorisant la présence d'un grand nombre de fonctions urbaines diversifiées à une faible distance les unes des autres (commerces et activités, réseaux de transport et de communication, services publics, parcs et espaces verts) – permet de réduire la consommation d'espace, la distance des déplacements quotidiens et le recours à la voiture. Or, les commerces et services de proximité ne s'installent que s'il existe une clientèle potentielle suffisante, composée d'habitants, de travailleurs ou de passants. Aussi, est-il nécessaire d'organiser les quartiers du cœur d'agglomération et les petites villes de l'intérieur en véritables centralités de proximité.

B.2.2.a Réduire la place et la vitesse de la voiture

Aménager la ville de manière à favoriser l'usage des modes actifs

Promouvoir la proximité revient à articuler trois facteurs majeurs : la compacité, la mixité et le maillage. Pour favoriser la marche et le vélo, le maillage est essentiel. Il doit être développé via l'utilisation du maillage routier existant ainsi que l'ensemble des cheminements non carrossables, afin d'ancrer les mobilités douces au sein des villes et villages.



L'action publique est nécessaire pour faciliter ces déplacements, plusieurs objectifs doivent la guider :

- Organiser nos villes et nos villages autour d'un maillage de liaisons douces (cheminements piétons et cycles) ;
- Privilégier la qualité des traitements, la qualité paysagère et la continuité des aménagements (ces continuités peuvent être adossées aux éléments majeurs de nature (berges de cours d'eau, parcs urbains, continuités vertes...) ;
- Protéger les usagers des circulations douces, par l'instauration d'aménagements favorisant la cohabitation et la sécurité notamment vis-à-vis des modes motorisés.

Mettre en place une politique de stationnement au service de l'intermodalité

Ce champ d'investigation est peu appréhendé aujourd'hui à l'échelle du territoire du SCoT ; il constitue néanmoins un important levier d'action. Aussi, il convient de :

- mettre en relation les normes de stationnement avec la nature des offres de mobilités alternatives présentes dans les collectivités, afin de permettre aux ménages de réduire leur équipement automobile (la deuxième voiture) ;
- promouvoir le développement des stationnements vélo, soit dans les logements, soit de manière mutualisée ;
- engager des réflexions sur le stationnement dans et/ou aux abords des principales polarités commerciales - urbaines ou non- de niveau supra-territorial ou intercommunal ;
- engager des réflexions sur le stationnement dans les opérations d'aménagement : nombres, aménagements, financements, mutualisation, etc. ;
- créer des parkings relais aux arrêts des lignes structurantes de transports collectifs (gares, arrêts de bus sur les lignes interurbaines rapides) à l'intérieur du territoire et aux portes du réseau de transports urbains...

B.2.2.b Stimuler la mixité des fonctions urbaines

Inscrire les services et les commerces de proximité dans les centres

Les commerces constituent des lieux de référence pour les habitants du territoire car ils y convergent régulièrement. Ce faisant le commerce a le pouvoir d'agglomérer d'autres activités de service, de favoriser la mixité des fonctions et ainsi de ponctuer l'espace de lieux d'intensité variable, tout à fait nécessaires à la structuration de l'environnement urbain des habitants.

Pour permettre au commerce d'assurer ce rôle important, il convient d'éviter son isolement et son cloisonnement en structurant les cheminements et les liens qui le mettront au contact des autres fonctions présentes, en le faisant dialoguer avec son environnement par le traitement des bâtis, de façades et stationnements...

Il convient ainsi d'envisager le commerce comme un véritable élément structurant, qu'il soit existant ou à créer, à partir duquel pourraient se structurer des projets de densification de l'habitat et des activités économiques.

Du point de vue de l'usager, la proximité, l'accessibilité ou les gains de temps recherchés sont d'autant mieux assurés que les commerces sont correctement articulés aux autres activités et pôles de vie du territoire. Aussi, cette intégration – au-delà des localisations en « position centrale » – pose la question des implantations sur les sites d'intermodalité, supports de trajets quotidiens.

Affirmer le rôle de l'économie dans la « qualité de ville »

Le tissu urbain est une destination privilégiée et à privilégier pour une partie des activités économiques. Partant de ce principe, le SCoT oriente préférentiellement la localisation des activités compatibles avec les autres usages au sein du tissu urbain, réservant les zones d'activités à l'accueil des autres activités économiques.

Les navettes domicile-travail représentent une part significative des déplacements et sont majoritairement le fait de trajets motorisés individuels. Pour renverser cette tendance, le SCoT fixe comme objectif de développer l'emploi prioritairement dans des secteurs bien desservis en transports collectifs ou ayant le potentiel pour être bien connectés. Des modes de déplacement alternatifs à la voiture solo doivent être mis en place pour les zones dont la connexion au réseau de transport collectif n'est à court terme pas réalisable.

La priorité est donnée à l'amélioration des espaces publics et au réinvestissement des friches économiques, notamment dans les zones présentes en milieu urbain : l'intervention des collectivités peut libérer un potentiel foncier non négligeable.

B.2.3 Adopter des formes urbaines plus compactes et innovantes

Cet enjeu est à la portée de notre territoire, car il s'agit d'agir :

- en remobilisant des modèles d'organisation urbaine propres à notre territoire et qui contribuent à sa renommée. Notre territoire a su façonner des bourgs exemplaires, de formes compactes (Espelette, Bidache, La Bastide-Clairence). Cette trame a été affaiblie par la dilution de l'habitat, et parallèlement les conflits d'usage se sont développés entre l'activité agricole ou les espaces à forte valeur environnementale et l'urbanisation ;
- en innovant par des formes urbaines contemporaines capables de répondre aux enjeux actuels et de développer notamment les qualités d'usage des espaces publics et des logements (terrasses, parties communes, stationnements vélos, etc.).

Cette nécessaire évolution est compatible avec les aspirations des habitants. Ces derniers expriment tout leur intérêt pour des formes d'habitat groupé, à condition de conjuguer qualité du logement, proximité des équipements, des services, des transports en commun. Des aspirations qui invitent également à réinvestir les fondamentaux qui ont fait la qualité des espaces publics des villes et villages en mêlant espaces publics, espaces ludiques propices à la convivialité et l'intimité des espaces privatifs.



Promouvoir des formes urbaines compactes adaptées à la diversité des ambiances urbaines

L'imbrication entre les espaces urbanisés et les espaces naturels et/ou agricoles est au cœur de l'identité du territoire du SCoT et participe grandement à la qualité de la vie. Conscient de la nécessité de promouvoir des formes plus compactes, le SCoT fait le choix de constituer un cadre de références sensible et préconise d'adapter les seuils de densité urbaine aux enjeux spécifiques de chaque tissu urbain, en ville ou au village, sachant qu'une commune est souvent riche de plusieurs ambiances urbaines.

Cette adaptation est la plus fine possible entre la nécessité de produire différemment et la diversité des situations urbaines que la géographie et l'histoire ont forgées, sans proscrire des écritures architecturales contemporaines.



B.2.4 Valoriser et favoriser la présence de la nature dans les espaces urbains

L'importance de la biodiversité, la qualité des paysages, la prépondérance et la dynamique des espaces agricoles constituent des intangibles de l'identité de notre territoire. Le respect de ces spécificités constitue une exigence, que le développement urbain se doit de respecter en premier lieu.

La géographie et la nature doivent être considérées comme des guides de l'organisation spatiale, au même titre que les autres composantes des milieux urbains. Le SCoT invite à ne pas s'en affranchir, au contraire de s'en saisir pour accroître la qualité des projets.

Si le SCoT préconise une plus grande intensité urbaine, il souhaite que celle-ci s'accompagne d'une plus grande prise en compte des services et fonctions que la nature assure pour limiter et réguler les effets induits de l'artificialisation des sols.

Ils constituent souvent une contrepartie économique réelle, en contribuant à l'attractivité et à la valorisation des communes. Aussi, le SCoT préconise la présence d'espaces non bâtis dans les espaces urbanisés : espaces naturels, parcs et jardins, jardins familiaux, espaces agricoles...

Il souhaite également inscrire la végétalisation du tissu urbain comme une compensation nécessaire à l'écosystème urbain (en termes de qualité de l'air, gestion des eaux de ruissellement, écrêtement des crues, régulation thermique des bâtiments ...).

Construire avec la trame verte et bleue

Les projets d'aménagement doivent désormais être particulièrement soignés et tenir compte des enjeux liés aux préservations et aménagements de la trame verte et bleue, en tous points du territoire, pour :

- minimiser leur impact sur les corridors écologiques et les réservoirs de biodiversité ;
- faciliter les connexions de la nature en ville avec les grands écosystèmes des territoires ;
- assurer des continuités complètes ou en pas japonais entre les espaces littoraux et les milieux terrestres intérieurs ;
- favoriser les espèces endémiques ou adaptées au climat local et non invasives ...

Aménager et construire avec l'eau

L'eau est une composante majeure du territoire et une opportunité à saisir. Le SCoT invite à intégrer le respect de l'eau et de ses valeurs écologiques et fonctionnelles dans tous les projets d'aménagement. Il s'agit désormais d'innover et d'envisager les formes urbaines les plus à même de s'adapter à ces conditions naturelles et contribuer ainsi au maintien de la biodiversité et à la sécurité des personnes et des biens.

Au regard des enjeux en la matière sur le territoire, la gestion du cycle de l'eau doit être intégrée dans les projets d'aménagement, mêmes modestes, le plus en amont possible.

Le SCoT invite à limiter l'imperméabilisation des sols et à développer les outils de gestion alternative des eaux de ruissellement.

Ainsi, les valeurs de l'eau peuvent participer à la qualité de vi(II)e : fonctions de régulation des écoulements, fonctions récréatives, de régulation du confort thermique, etc.

Pour cela, le SCoT préconise la généralisation des approches environnementales de l'aménagement, dans les phases d'étude et de suivi des opérations.



B.3. Anticiper les impacts environnementaux du développement et gérer durablement les ressources



Le SCoT cherche à limiter les impacts du développement de son territoire et prend en compte les risques auxquels il est soumis, afin de les minimiser. La durabilité du développement que le SCoT défend, n'est rendue possible que par une gestion économe des ressources, le recours dès que possible aux ressources locales, une gestion globale des déchets et l'adaptation aux aléas.

B.3.1 Réduire l'impact des activités humaines sur les milieux aquatiques

Pour conserver, voire renforcer, la qualité des milieux aquatiques et donc permettre le bon fonctionnement des écosystèmes liés à l'eau, des mesures de restauration des continuités écologiques et de prévention des pollutions et autres impacts sont nécessaires.

Atteindre les objectifs du SDAGE en matière de qualité des masses d'eau

Le SCoT s'engage à contribuer à la réalisation des objectifs du SDAGE Adour-Garonne et notamment à atteindre 60 % de masses d'eau en bon état écologique en 2015, en déclinant les 6 orientations fondamentales suivantes dans le Schéma.

- Créer les conditions favorables à une bonne gouvernance.
- Réduire l'impact des activités sur les milieux aquatiques.
- Gérer durablement les eaux souterraines et préserver et restaurer les fonctionnalités des milieux aquatiques et humides.
- Assurer une eau de qualité pour des activités et usages respectueux des milieux aquatiques.
- Maîtriser la gestion quantitative de l'eau dans la perspective du changement climatique.
- Privilégier une approche territoriale et placer l'eau au cœur de l'aménagement du territoire.



Circonscrire les derniers foyers majeurs de pollutions industrielles, réduire ou supprimer les rejets de substances dangereuses et toxiques, limiter les pollutions diffuses

Le SCoT accompagne la poursuite des efforts et la prise en compte des nouveaux enjeux permettant d'atteindre le bon état des eaux. Il convient particulièrement de :

- réduire les rejets des derniers gros foyers de pollutions industrielles ;
- développer la récupération des déchets et l'utilisation de technologies propres au niveau de l'ensemble du tissu économique du territoire.

Gérer les pollutions diffuses reste un exercice difficile. Seules la négociation et la sensibilisation incitent les agriculteurs à faire évoluer leurs comportements.

Les collectivités et acteurs de l'eau soutiennent plusieurs objectifs.

Concernant l'agriculture, l'effort porte principalement sur l'évolution des pratiques d'utilisation des engrais et des pesticides, ainsi que sur celle des pratiques d'irrigation. Cet enjeu est plus sensible dans la partie la plus orientale du SCoT ;

Concernant la gestion des déchets (Déchets Toxiques en Quantités Dispersés), l'effort porte sur l'amélioration de la collecte de ces déchets contenant des éléments toxiques (peintures, solvants, huiles de vidange des moteurs, goudrons, colles, batteries usagées, huiles alimentaires....) qui représentent une importante source de pollution de l'eau.

Agir sur les rejets issus de l'assainissement collectif ainsi que ceux de l'habitat et des activités dispersées

Le SCoT préconise la prise en compte systématique des problématiques d'assainissement, y compris d'assainissement pluvial, dans les projets urbains et dans l'aménagement en général. L'ouverture à l'urbanisation doit s'envisager en priorité dans les secteurs déjà reliés, ou facilement raccordables, au réseau d'assainissement collectif.

Ainsi, les démarches de révision ou d'élaboration des documents d'urbanisme locaux sont coordonnées avec la révision ou l'élaboration d'un schéma d'assainissement. Cet attendu de coordination des outils de planification incite les collectivités à travailler en concertation avec les syndicats compétents et implique que ces derniers répondent favorablement aux demandes communales.

L'objectif est d'agir sur la qualité des rejets issus de l'assainissement collectif ainsi que ceux de l'habitat et des activités dispersées, afin de :

- maintenir la conformité avec la réglementation ;
- augmenter, si nécessaire, les performances épuratoires pour atteindre le bon état des eaux, en particulier dans les zones d'influence des sites de baignade, réduire les pollutions microbiologiques ;
- limiter les risques de pollutions par temps de pluie ;
- tenir compte de la vulnérabilité des hydro-écorégions à caractère montagneux et des têtes de bassins versants ;
- promouvoir les techniques alternatives partout où elles sont pertinentes sur le plan environnemental, technique et économique.

En matière d'assainissement non collectif, en tenant compte de la faible capacité des sols du territoire et faute d'analyses à l'échelle du territoire des impacts de ce type d'assainissement sur la qualité des cours d'eau et des eaux de baignade, le SCoT retient un principe de précaution décliné de la manière suivante :

- limiter drastiquement, voire interdire l'assainissement non collectif dans les bassins versants des petits fleuves côtiers sensibles à la pollution bactériologique,
- développer les outils d'analyse des impacts de l'assainissement collectif et non collectif sur la qualité des milieux récepteurs et des outils de mesure des capacités épuratoires de ces milieux à l'échelle de bassins versants pertinents.

B.3.2 Économiser les ressources

B.3.2.a Réduire le recours aux énergies fossiles et promouvoir les énergies renouvelables

Le SCoT s'élabore dans un contexte de raréfaction des énergies fossiles et de respect des objectifs des politiques nationales et européennes en termes de réduction des consommations énergétiques (-20% d'ici à 2020) et de promotion des énergies renouvelables (amélioration de 20 % en matière d'efficacité énergétique et part des énergies renouvelables dans la consommation totale d'énergie augmentée à 20 % d'ici à 2020).

Pour le territoire du SCoT, le transport et le bâtiment sont probablement les premiers postes de dépenses énergétiques. En prônant une politique de proximité et un modèle de sobriété énergétique, le SCoT veut contribuer à une véritable politique collective de transition énergétique.

Réduire les consommations énergétiques

L'action du SCoT sur ce thème passe par :

- la lutte contre l'étalement urbain ;
- la rénovation thermique des bâtiments et l'application des normes énergétiques pour les constructions neuves ;
- la mise en place de transports collectifs de voyageurs performants ;
- la limitation des distances parcourues ;
- le fret ferroviaire et maritime.

Développer la production d'énergies renouvelables

Dans tous les projets urbains – de renouvellement, requalification ou ex nihilo – il s'agit de stimuler et d'anticiper le recours systématique aux énergies renouvelables locales.

Le SCoT préconise l'étude et le développement, quand cela est possible, des énergies renouvelables (solaire, marine, photovoltaïque, éolien, bois énergie, géothermie, valorisation des déchets...).

B.3.2.b Améliorer la gestion des déchets

Encadrée par des réglementations nationales traduites par la mise en œuvre de plans départementaux et régionaux, la gestion des déchets se sera nettement améliorée sur le territoire après l'achèvement des outils de tri et de traitement portés par le Syndicat Bil Ta Garbi et le SITCOM Côte Sud des Landes et les évolutions des dispositifs de collecte portés par les collectivités compétentes. Des marges de progrès subsistent.

Réduire la production de déchets à la source

Des efforts doivent être réalisés pour diminuer la production de déchets à la source. Les actions de sensibilisation à la réduction des déchets doivent être renforcées : éducation à la prévention, au tri, conventions avec les artisans, industriels, administrations, compostage individuel et collectif...

La prévention des déchets ménagers et assimilés peut être encouragée par une évolution du mode de financement des services publics (tarification incitative).

Recycler

La production globale de déchets augmente mais s'accompagne d'une évolution importante du tri. Les procédés de tri, obligatoires (pour les entreprises) ou incitatifs, constituent un gisement important de ressource mobilisable. Ainsi, le recyclage des déchets est un axe majeur en faveur de la valorisation des déchets. Toutes les filières sont à renforcer ou à développer. Des équipements nouveaux (collecte, tri, valorisation) sont attendus pour répondre à cet objectif. Toute nouvelle implantation pourrait intégrer des objectifs de valorisation (énergétique par exemple).

Des efforts sur les déchets issus des activités du bâtiment et des travaux publics doivent être portés :

- en créant des centres de traitements spécialisés, afin de limiter les dépôts sauvages qui représentent une nuisance notable sur les milieux naturels humides ;
- pour développer leur réutilisation dans les constructions.

B.3.2.c Favoriser les constructions écologiques et assurer une gestion équilibrée et durable de l'approvisionnement en matériaux de construction

Pour assumer le développement qu'il définit, le SCoT a besoin de matériaux de construction. L'échelle du SCoT reste cependant trop réduite pour imaginer satisfaire l'ensemble des besoins en recourant aux ressources locales. Cependant, le SCoT doit maintenir une production en granulats suffisante à l'échelle de son territoire.

Ainsi, il convient de promouvoir une utilisation rationnelle et durable des matériaux. Cette utilisation rationnelle sous-entend :

- d'offrir des alternatives aux ressources usuelles par le recours au recyclage de matériaux grâce à de nouvelles techniques ;
- d'inciter à la réalisation d'opérations économes basées sur des procédés de construction écologiques.

Ces nouvelles logiques d'utilisation des matériaux de construction doivent être couplées à une logique d'approvisionnement locale afin de limiter le coût et l'impact environnemental des transports souvent routiers.

B.3.2.d Rechercher des solutions moins polluantes et énergivores pour le transport de marchandises

Le transfert modal permettrait de réduire considérablement le trafic de poids lourds au profit du ferroviaire et de la voie d'eau. Le SCoT encourage toutes les actions allant dans ce sens.

B.3.3 Prévenir les risques et les nuisances pour améliorer la santé publique

La qualité des milieux joue un rôle fondamental sur la santé des hommes. Malgré de nombreuses incertitudes, il est désormais démontré que le développement et l'aggravation de certaines pathologies sont liés à la présence de nuisances et de contaminants présents dans l'environnement du fait des activités humaines.

Aussi, l'exposition des populations aux diverses nuisances (bruit, pollution atmosphérique...) doit être diminuée.

B.3.3.a Sécuriser la ressource en eau

Sécuriser l'accès à l'eau potable

Afin d'assurer durablement la satisfaction des besoins en eau potable, le SCoT a plusieurs responsabilités :

- poursuivre les actions en faveur de la qualité de l'eau et des milieux hydrauliques au sein des périmètres de protection des captages (Nive et massif de l'Ursuya) et au-delà sur l'ensemble du bassin versant des Nives
- vérifier la sécurisation de l'alimentation en eau potable notamment grâce à l'interconnexion des réseaux
- limiter la consommation d'eau potable à la source, notamment par des actions en faveur d'un habitat économe, d'aménagements construits avec l'eau...

Aussi, le SCoT salue l'exemplarité des démarches partenariales engageant les collectivités du territoire autour du Syndicat Mixte de l'Usine de la Nive ; ces démarches témoignant des solidarités actives entre la côte et l'intérieur, entre les Landes et les Pyrénées Atlantiques.

Reconquérir une bonne qualité des eaux de baignade et des milieux aquatiques

Afin de limiter la dégradation de la qualité des eaux de baignade, voire reconquérir leur bonne qualité par tous les temps, le SCoT rappelle la nécessité de :

- s'assurer de la fiabilité des réseaux collectifs de collecte et de traitement d'eaux usées ;
- améliorer la gestion des eaux pluviales (développer les outils de résolution des problématiques de surcharge lors d'épisodes pluvieux et/

- ou d'optimisation du traitement notamment microbiologique des eaux résiduelles urbaines) ;
- encourager la veille active concernant la qualité des eaux de baignade ;
- encourager les mesures de gestion des déchets flottants ;
- encourager les pratiques agricoles respectueuses de l'environnement...
- enfin, promouvoir le traitement tertiaire dans les Stations d'épuration lorsqu'il apparaît comme le dernier recours pour assurer la qualité des eaux de baignade et donc la santé publique.

B.3.3.b Limiter l'exposition aux risques naturels et technologiques et maîtriser les secteurs de développement urbain dans les secteurs exposés

La prévention des risques à la source est le fait de la cohérence globale du projet.

En préconisant une meilleure articulation entre développement urbain, offre de mobilité alternative à la voiture particulière, localisation des équipements, commerces et sites d'activité, le SCoT espère une incidence positive de ces préconisations en faveur d'une amélioration de la santé publique.

Le territoire du SCoT est particulièrement sensible aux risques d'inondation. Aussi le SCoT s'engage-t-il à :

- participer à améliorer la connaissance, la diffusion et la mise à disposition des informations et développer une culture du risque ;
- maîtriser l'aménagement et l'occupation du sol, notamment par l'application de la réglementation sur la gestion de la constructibilité et des remblais :

- en développant les plans de prévention des risques (PPR) afin de limiter l'exposition des personnes et des biens au risque inondation ;
 - en préservant les champs naturels d'expansion de crues ;
 - en tenant compte des différentes facettes des enjeux de l'eau sans les projets d'urbanisme et d'aménagement du territoire ;
- réduire la vulnérabilité et les aléas en combinant la protection de l'existant et la réduction de l'aléa. La réalisation d'ouvrages de protection, l'aménagement des hauts bassins versants, la maîtrise du ruissellement urbain, la limitation de l'imperméabilisation des sols, l'aménagement visant à maintenir, reconquérir ou créer des champs d'expansion de crues et l'adaptation des bâtiments existants en zone inondable sont des pistes d'actions à développer pour répondre à cet enjeu.

En matière de risques liés à l'érosion côtière, le SCoT prend en compte la stratégie de gestion du risque d'érosion côtière élaborée par le GIP Littoral aquitain. Il invite les collectivités concernées par ce risque à s'engager dans la réalisation d'une stratégie locale, qui précise le risque et définit - dans le respect de la stratégie régionale - les modalités adaptées aux aléas et aux enjeux identifiés. En l'attente de stratégies locales de gestion du trait de côte, le SCoT retient un principe de prévention visant à ne pas augmenter les enjeux, en particulier pour des constructions exposant des populations.

En matière de submersion marine, le SCoT prend acte de l'absence de porter à connaissance de l'État sur ce thème. Cette situation ne devrait pas perdurer, comme en témoigne la définition récente d'un territoire à risque important d'inondation (TRI) Côtier Basque.

Enfin, le SCoT prend en compte les autres risques naturels (incendie, mouvements de terrains, etc.) et les risques technologiques présents sur son territoire.



Les définitions suivantes sont situées dans un document tiré à part « Compléments et annexes », dont le contenu est également présenté dans le DOO

- Risque majeur
- Érosion côtière

B.3.3.c Adapter le territoire aux impacts du changement climatique

Le SCoT doit anticiper les impacts potentiels du changement climatique sur son territoire, tels que l'augmentation du niveau de la mer, l'intensification en fréquence et violence des tempêtes, l'augmentation des périodes de sécheresse et de grosse chaleur, etc. Actuellement les éléments de connaissance sont limités. Néanmoins, le SCoT entend agir en :

- exigeant la prise en compte du bio-climatisme dans la réflexion sur les formes urbaines, et l'aménagement des espaces urbanisés ;
- généralisant l'intégration des exigences du développement durable dans les opérations ;
- faisant le choix de la sobriété énergétique, tant dans le modèle de développement retenu par le SCoT que dans les choix opérationnels des projets.

Annexes

PADD

Propos liminaire.....	2
Le sommaire.....	2
Le mot du Président.....	2
Les fondements du PADD	4
Promouvoir un nouveau modèle de développement.....	4
1. Le choix d'un développement au service des hommes et des identités	5
Un littoral urbain	5
Un fleuve majeur, un estuaire en devenir	6
Une montagne basque vivante.....	7
Des campagnes collinaires habitées	7
2. L'ambition d'un développement économe.....	8
Inverser le regard et changer les pratiques.....	8
Décliner localement l'objectif de réduction des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES)	8
3. Un projet qu'il faudra mettre en œuvre : une responsabilité partagée	9
Passer du SCoT approuvé au SCoT approprié : les missions du Syndicat mixte	9
Les communes et les intercommunalités dans les PLU	10
La coordination des politiques de mobilité à l'échelle du SCoT	10
Les politiques de l'habitat dans les PLH	10
Faire du renouvellement urbain une des clés du projet urbain.....	11
Vers une gestion concertée de la trame verte et bleue	11
Poursuivre le dialogue inter-EPCI et l'ouvrir aux grandes échelles territoriales et aux territoires voisins.....	11
Engager la réflexion sur le positionnement métropolitain et la réciprocité territoriale.....	11
4. Les grands chiffres qui rythment le projet.....	12
Les perspectives démographiques : accueillir 35 000 habitants sans porter atteinte au cadre de vie	12
Les besoins en logements : produire 31 500 logements	12
Les besoins de l'économie productive : 17 hectares / an.....	12
L'objectif de réduction de 50% de la consommation foncière	12

A. Un projet pour un bassin de vie	13
Organiser le rapport entre le développement urbain et la préservation des espaces agricoles, naturels et forestiers.....	13
A.1. Consolider l'armature urbaine multipolaire	14
A.1.1. Articuler les complémentarités entre les villes, les petites villes et les villages	14
A.1.1.a Le cœur d'agglomération : affirmer son rôle stratégique au sein du réseau des polarités du SCoT, et au-delà au niveau régional et international	15
A.1.1.b Les petites villes de l'intérieur : conforter leur rôle de structuration des espaces périurbains et ruraux	15
A.1.1.c Les bourgs : promouvoir un développement modéré, respectueux de l'environnement et des enjeux agricoles	16
A. 1.2. Arrimer l'armature urbaine à une offre de mobilité durable efficace	16
A.1.2.a Pour l'axe littoral : promouvoir le fer et une offre routière performante, articulés à l'offre urbaine	18
A.1.2.b Pour le cœur d'agglomération : poursuivre la structuration d'une offre urbaine	18
A.1.2.c Pour les petites villes : assurer une desserte efficace entre les petites villes et le cœur d'agglomération	19
A.1.2.d Desservir les bourgs et les villages en développant de nouvelles mobilités	19
A.2. Pérenniser la trame verte et bleue.....	20
A.2.1 Valoriser la dimension économique et patrimoniale de la trame verte.....	20
A.2.1.a Préserver les espaces agricoles afin de garantir la viabilité de l'économie agricole	20
A.2.1.b Préserver les espaces naturels, agricoles et forestiers à forts enjeux environnementaux	22
A.2.1.c Maintenir, voire restaurer les corridors biologiques de la trame verte	22
A.2.2 Préserver et restaurer les fonctionnements de la trame bleue	23
A.2.2.a Protéger et restaurer le fonctionnement naturel des milieux aquatiques	24
A.2.2.b Maintenir, voire restaurer, les corridors de la trame bleue	25
A.2.2.c Privilégier les activités et usages respectueux des milieux aquatiques.....	25
A.3. Assurer le rayonnement local, national et européen du territoire	26
A.3.1 Garantir les fondements de l'excellence économique du territoire	26
A.3.1.a Garantir la viabilité de l'économie agricole et forestière	27
A.3.1.b Soutenir les autres filières locales d'excellence	28
A.3.1.c Assurer durablement la cohabitation de toutes les activités	28
A.3.1.d Faire de la qualité environnementale et de l'innovation dans l'urbanisme et l'habitat un axe de développement	28
A.3.2 Faciliter l'accessibilité du territoire	29
A.3.2.a Assurer un bon niveau de desserte « voyageur » nationale et internationale du territoire.....	29
A.3.2.b Développer l'offre de transport alternative au « tout en camion »	29
A.3.2.c Développer la desserte numérique du territoire et éviter tout risque de fracture	30
A.3.3 Développer les fonctions clés d'une agglomération rayonnant sur un territoire de plus de 400 000 habitants	30
A.3.3.a Consolider et développer l'offre en grands équipements	30
A.3.3.b Identifier les zones commerciales de rayonnement régional	31
A.3.3.c Affirmer le développement de l'enseignement supérieur et de la recherche, en lien avec les filières d'excellence locales	31

B. Un projet pour la qualité de vie	33
Améliorer le cadre de vie en confortant les centralités existantes	33
B.1. Répondre aux besoins des habitants	34
B.1.1 Adapter l'offre en logements pour une population socialement diversifiée de 250 000 habitants	34
B.1.1.a Poursuivre la production de logements	35
B.1.1.b Adapter l'offre au budget des ménages et limiter la spéculation.....	35
B.1.1.c Produire un habitat économe	35
B.1.2 Accueillir l'emploi et l'activité économique sur tout le territoire, en particulier a l'intérieur	36
B.1.2.a Contribuer à une meilleure répartition des entreprises et des emplois sur le territoire	36
B.1.2.b Anticiper et aménager un «portefeuille» foncier diversifié pour répondre aux besoins des entreprises ..	36
B.1.3 Structurer l'offre commerciale afin de répondre aux besoins de proximité	37
B.1.3.a Assurer le développement d'une offre structurante de proximité à l'échelle de chaque sous-bassin de vie	37
B.1.3.b Privilégier l'offre commerciale et de services dans les tissus urbains et villageois.....	37
B.2. Agir sur les formes urbaines pour des espaces de vie agréables	38
B.2.1 Renouer avec la qualité des centralités existantes et mieux vivre ensemble	38
B.2.2 Organiser la proximité des services et équipements pour encourager les déplacements à pied ou à vélo	40
B.2.2.a Réduire la place et la vitesse de la voiture	40
B.2.2.b Stimuler la mixité des fonctions urbaines	41
B.2.3 Adopter des formes urbaines plus compactes et innovantes	41
B.2.4 Valoriser et favoriser la présence de la nature dans les espaces urbains	42
B.3. Anticiper les impacts environnementaux du développement et gérer durablement les ressources	44
B.3.1 Réduire l'impact des activités humaines sur les milieux aquatiques	44
B.3.2 Économiser les ressources.....	46
B.3.2.a Réduire le recours aux énergies fossiles et promouvoir les énergies renouvelables.....	46
B.3.2.b Améliorer la gestion des déchets	46
B.3.2.c Favoriser les constructions écologiques et assurer une gestion équilibrée et durable de l'approvisionnement en matériaux de construction	47
B.3.2.d Rechercher des solutions moins polluantes et énergivores pour le transport de marchandises	47
B.3.3 Prévenir les risques et les nuisances pour améliorer la santé publique.....	47
B.3.3.a Sécuriser la ressource en eau	47
B.3.3.b Limiter l'exposition aux risques naturels et technologiques et maîtriser les secteurs de développement urbain dans les secteurs exposés	48
B.3.3.c Adapter le territoire aux impacts du changement climatique	49

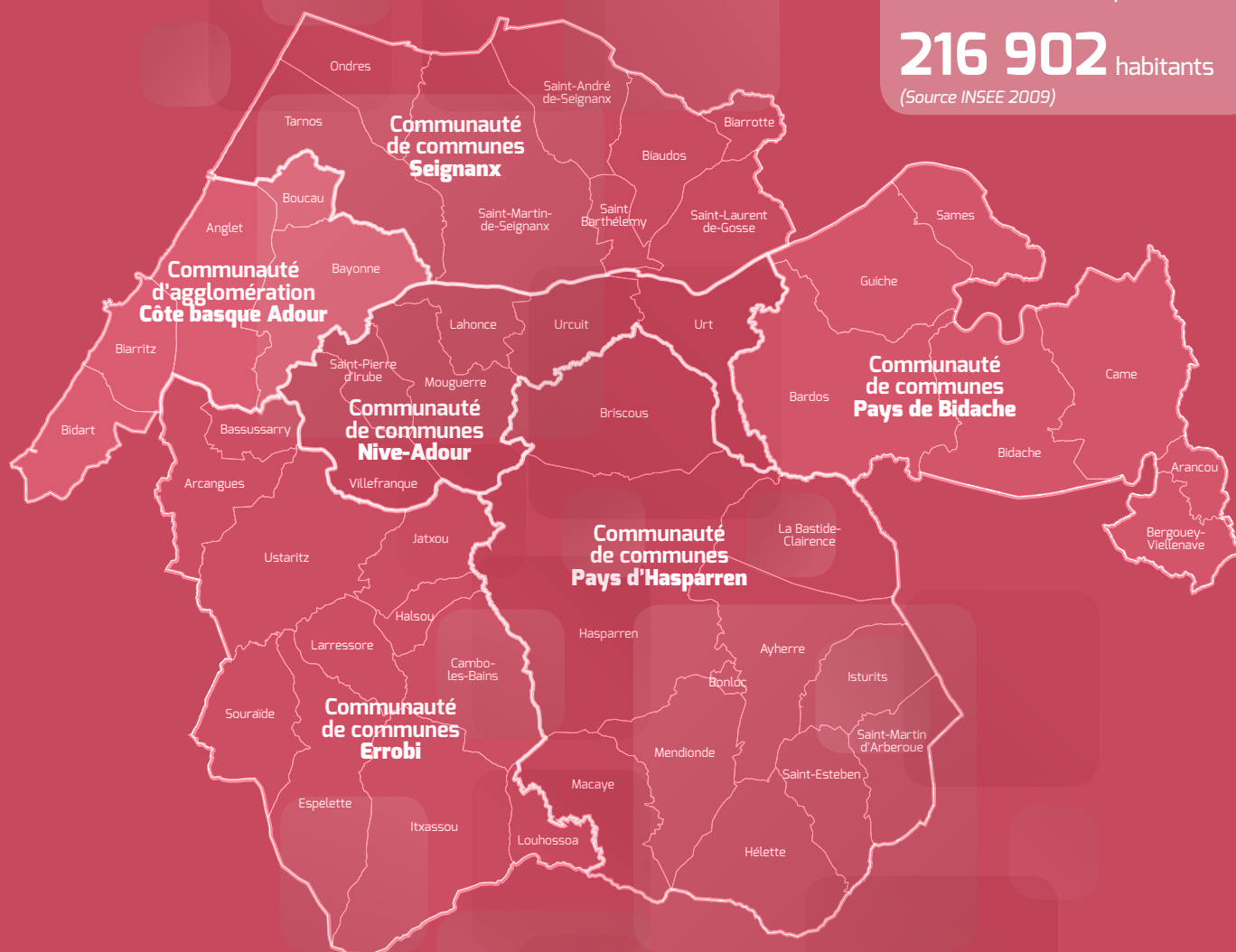
Annexes	50
----------------------	-----------

48 communes

6 établissements publics
de coopération intercommunale

947 km² de superficie

216 902 habitants
(Source INSEE 2009)



Le SCOT a été élaboré en
partenariat technique avec



www.audap.org

19, rue Jean Molinié

64100 Bayonne

Tél. : 05 59 74 02 57

www.scotab.fr



Schéma de Cohérence Territoriale

AGGLOMÉRATION DE BAYONNE
ET DU SUD DES LANDES