

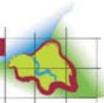
SYNDICAT D'ÉTUDES  
POUR L'ÉLABORATION  
DU SCOT SUD PAYS BASQUE

Syndicat d'études

**SCOT**

Sud Pays Basque

Schéma de Cohérence Territoriale



# Document d'orientations générales

DOCUMENT APPROUVE

LE 5 NOVEMBRE 2005



Agence d'Urbanisme Adour Pyrénées  
47 allées Marines BP 628  
64106 BAYONNE cedex  
contact@adourpyrenes.org  
téléphone : 05 59 46 50 10  
télécopie : 05 59 46 50 30





## SOMMAIRE

POSITIONNEMENT STRATÉGIQUE..... P 2-3

LA STRUCTURE DU DOCUMENT ..... P 4

### LES ORIENTATIONS GÉNÉRALES

EN MATIÈRE DE DÉVELOPPEMENT RÉSIDENTIEL ..... P 5-11

EN MATIÈRE DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ..... P 13-18

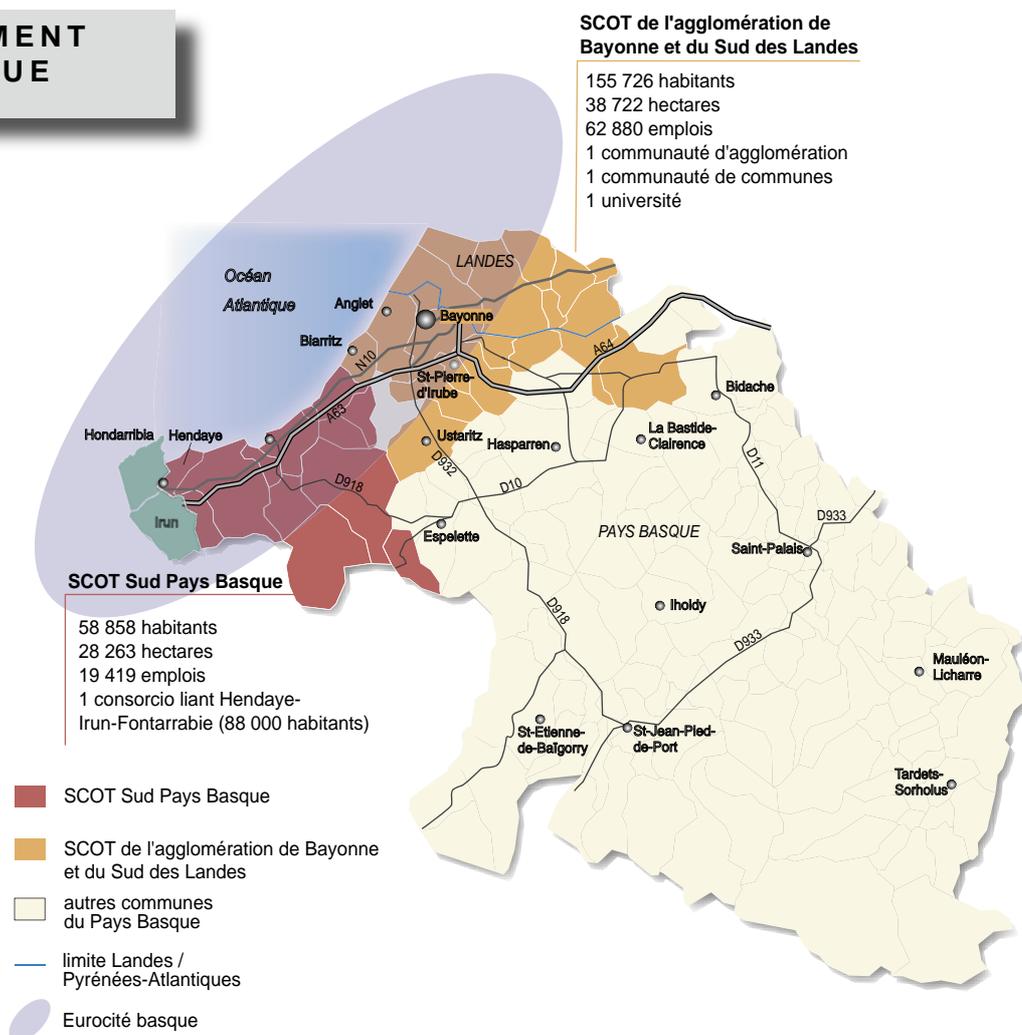
EN MATIÈRE D'ENVIRONNEMENT ET DE CADRE DE VIE ..... p 19-24

EN MATIÈRE DE MOBILITÉ ET DE DÉPLACEMENTS ..... P 25-29

VÉRIFICATION DE L'APPLICATION DE L'ARTICLE R122-3 ..... P 30-31

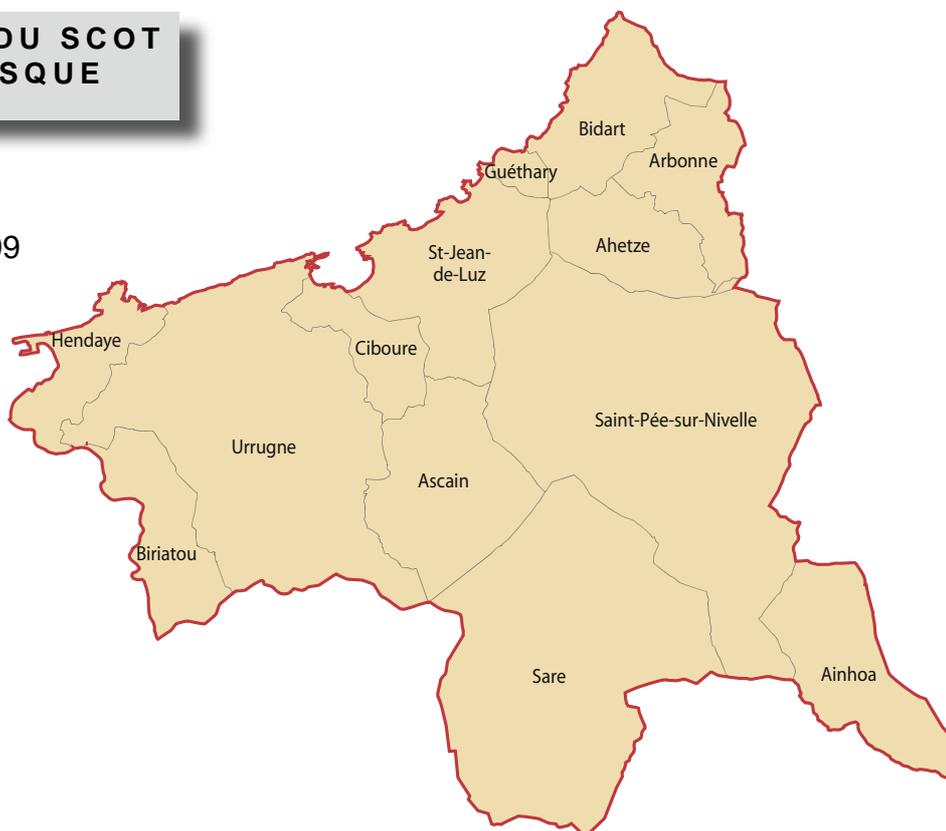
**CARTE DE SYNTHÈSE** Pièce jointe

## POSITIONNEMENT STRATÉGIQUE



## LE TERRITOIRE DU SCOT SUD PAYS BASQUE

13 communes  
 58 858 habitants en 1999  
 28 263 hectares





## POSITIONNEMENT STRATÉGIQUE

L'aire du SCOT Sud Pays Basque s'inscrit dans une logique transfrontalière. Son positionnement au coeur de l'Eurocité Basque, à l'intersection entre le Pays Basque français et le Pays Basque espagnol, en fait un territoire stratégique, véritable lien entre les territoires et les pratiques.

En intime relation avec la zone intermédiaire (terme né dans le cadre de la Convention spécifique Pays Pays Basque et qui désigne l'espace situé entre la côte Basque et le pays Basque intérieur), via les vallées de la Nive et de la Nivelle, le SCOT Sud Pays Basque est un des 'moteurs' de l'agglomération Basque.

Ce positionnement est un atout spécifique qui offre de réelles opportunités de développement, mais implique une participation volontariste aux démarches collectives voisines ainsi que la mise en place d'espaces de travail partenariaux aux échelles adaptées aux thématiques abordées (déplacements, littoral...). À ce titre, l'élaboration de Schémas de cohérence territoriale autour des agglomérations de Bayonne / Sud des Landes et de Capbreton / Hossegor, voire peut-être dans la zone intermédiaire évoquée ci-dessus, constitue une réelle opportunité.

## LA STRUCTURE DU DOCUMENT

Les orientations générales sont déclinées suivant les thématiques qui structurent le diagnostic et le PADD, à savoir :

- orientations en matière de développement résidentiel,
- orientations en matière de développement économique,
- orientations en matière d'environnement et de cadre de vie,
- orientations en matière de déplacements et de mobilité.

Pour vérifier que toutes les dispositions de l'article R.122-3 ont été prises en compte, un tableau synthétique présenté à la fin du document reprend l'ensemble des articles et établit les correspondances avec les différentes prescriptions du document d'orientations générales.

Les documents cartographiques qui accompagnent ce document, dans le texte et dans la planche tirée à part, permettent de visualiser les grands principes des orientations générales du SCOT.

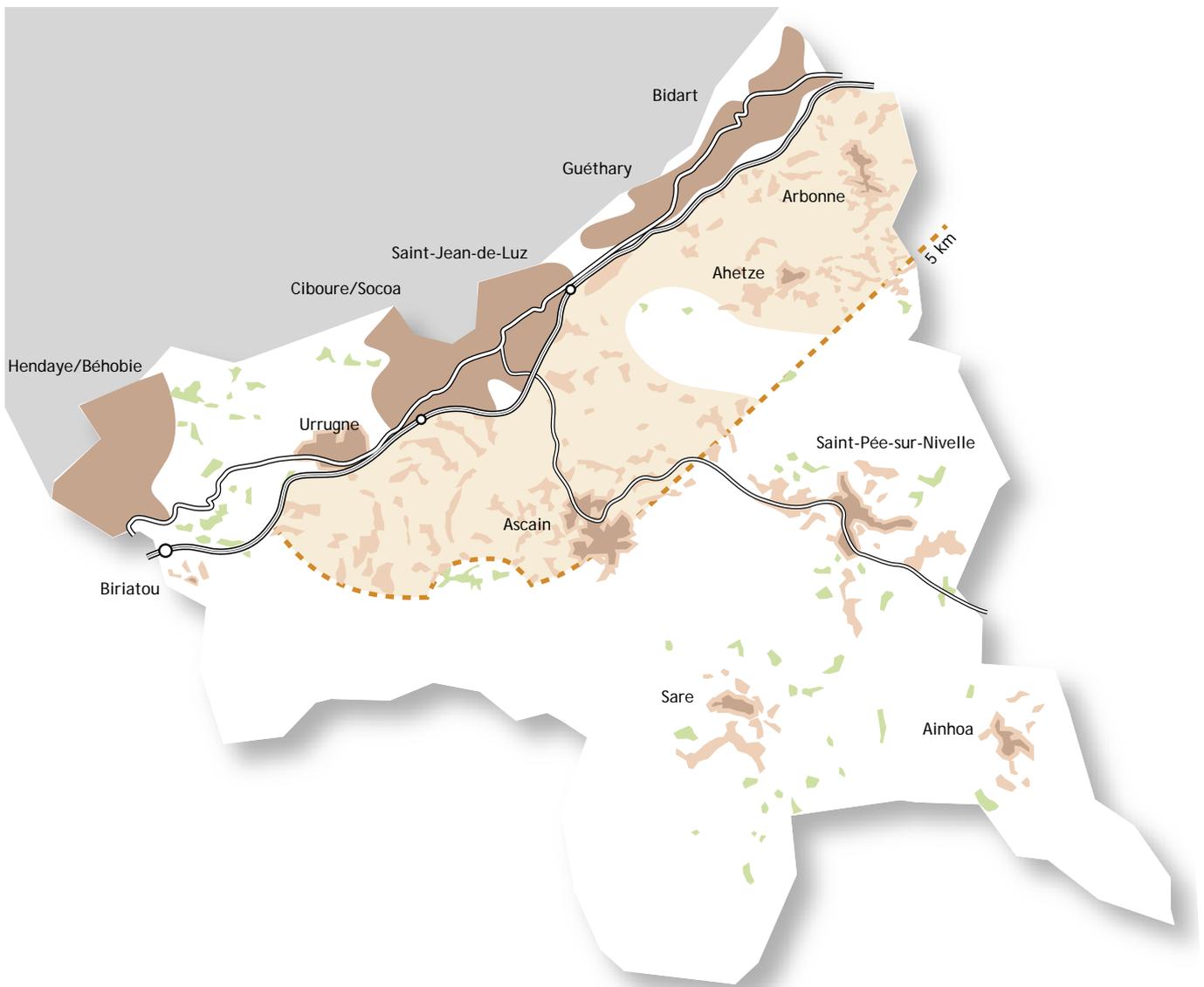


## **1** LES ORIENTATIONS

### **EN MATIÈRE DE DÉVELOPPEMENT RÉSIDENTIEL**

*Le développement résidentiel est une thématique centrale du SCOT Sud Pays Basque. Les orientations déclinées ci-après ont pour principal objectif de favoriser la production d'une offre diversifiée de logements, afin de garantir aux habitants de ce territoire un logement de qualité.*

*Les orientations visent également la mise en oeuvre d'une conception nouvelle du développement urbain qui - en respectant l'identité culturelle du Sud Pays Basque - favorise la densité de l'habitat en continuité des centres-villes et centres-bourgs existants.*



**ORIENTATIONS EN MATIERE DE DEVELOPPEMENT RESIDENTIEL**

-  Logiques de renouvellement urbain des villes littorales
-  Développements urbains des centres-bourgs et des hameaux constitués en polarités secondaires
-  Espace de densification du tissu urbain existant
-  Habitat diffus

## **1.A. Un projet de territoire visant la réalisation de 8500 logements d'ici 2015**

**1.A.1.** Au regard des enjeux liés au logement sur le territoire du SCOT, **il n'est pas fixé de prescriptions limitatives en matière de développement urbain** pour les 13 communes du SCOT. L'objectif quantitatif global vise la construction de 8500 logements d'ici 2015. Une surface estimée à 600 hectares devrait permettre la réalisation de cet objectif tant par la réalisation d'opérations nouvelles que dans le cadre d'opérations de renouvellement urbain. Une déclinaison quantitative mais également qualitative de cet objectif sera assurée dans le cadre du Programme local de l'habitat (PLH). En revanche, le point 1.B. développe des prescriptions précises visant à l'économie foncière et à l'équilibre social des opérations d'aménagement à venir.

**1.A.2.** Le **renouvellement urbain** doit permettre la création de logements et de services dans les centralités existantes et tout particulièrement au niveau des communes urbaines de la frange littorale. Des mesures convergentes – tant du point de vue réglementaire (PLU) qu'en matière foncière et de procédures d'aménagement – doivent permettre de favoriser l'évolution, la densification et la diversification des espaces concernés.

**1.A.3.** Les **opérations de développement urbain** seront situées en périphérie immédiate des centres-villes, des centres-bourgs et des principaux hameaux constitués en polarités secondaires, c'est-à-dire disposant de lieux de vie collectifs (équipements publics, commerces et services...), dans une logique de continuité bâtie pouvant cependant intégrer des coupures vertes intra-urbaines. Un périmètre compris approximativement entre 500 et 1000 mètres autour des centralités existantes apparaît favorable au développement futur, ce rayon correspondant aux possibilités de déplacement à pied pour des trajets quotidiens. Des logiques complémentaires permettant l'intégration de hameaux à la centralité principale pourront également être développées. La prise en compte du site urbain (ainsi et par exemple : zones inondées, reliefs importants, espaces protégés...), mis en lumière dans le cadre d'études paysagères et/ou urbanistiques, pourra induire localement des logiques spécifiques de développement. Cette disposition concerne particulièrement les communes littorales et les villages distingués par leur caractère patrimonial.

**1.A.4.** Sur le territoire situé à l'arrière de la partie la plus urbanisée du littoral (espaces situés entre l'autoroute et une limite approximativement située à 5km à l'intérieur des terres par rapport au trait de côte) en excluant toutefois

des zones protégées pour des raisons patrimoniales et/ou agricoles, des **opérations de densification du tissu urbain** existant pourront être réalisées. Des polarités nouvelles pourront être créées, par exemple aux abords des grands équipements publics que le SCOT envisage de localiser dans cet espace. Ces opérations devront s'attacher à intégrer l'urbanisation existante, à favoriser la densification de l'habitat et à prévoir la réalisation d'équipements, services ou encore commerces.

**1.A.5. Les secteurs d'habitat diffus** (caractérisés par l'absence d'assainissement collectif) doivent être limités. Les révisions successives des PLU verront ainsi diminuer la proportion des zones urbaines ou à urbaniser non assainies par rapport à l'ensemble des zones à vocation urbaine de la commune.

**1.A.6.** Le SCOT rappelle que l'autorisation d'aménager un **terrain de camping ou de caravanage** fixe le nombre maximum d'emplacements réservés aux tentes et aux caravanes ou exclusivement aux caravanes, et, que le nombre d'habitations légères de loisirs intégrées dans un terrain de camping et de caravanage permanent ne saurait excéder 35 emplacements ou 20% des emplacements<sup>1</sup>. L'autorisation doit être renouvelée lors d'éventuels changements dans l'affectation ou le nombre des emplacements.

Le SCOT définit les caravanes<sup>2</sup> comme l'ensemble des résidences de loisirs mobiles. Il entend que ces dernières et leur installation soient conformes en tous points à la norme AFNOR S56-410.

Les PLU pourront utilement établir un règlement spécifique sur les points suivants.

① Pouvoir refuser ou subordonner la création, et par suite l'extension éventuelle des terrains de camping et de caravanage aménagés de manière permanente<sup>3</sup> à l'observation de prescriptions spéciales dès lors que les modes d'occupation du sol envisagés sont de nature à porter atteinte :

- à la salubrité, à la sécurité ou à la tranquillité publiques,
- aux paysages naturels ou urbains et à la conservation des perspectives monumentales,
- à l'exercice des activités agricoles et forestières ou à la conservation des milieux naturels, de la faune et de la flore.

*1- En application des dispositions de l'article R444.3 du Code de l'urbanisme.*

*2- Il est précisé que le terme de caravane ou plus largement de résidence de loisirs mobile inclut les résidences couramment appelées «mobile homes».*

*3- Conformément à l'article R443-10 du Code de l'urbanisme.*

- ② Porter une attention particulière à l'intégration paysagère de ces campings dans le cadre des créations, des extensions ainsi que des évolutions d'autorisation éventuelles de terrains de camping ou de caravanage permanents, ou, de parcs de loisirs dans les zones des PLU qui le permettent. Des prescriptions spéciales pourront être imposées notamment en ce qui concerne l'aménagement paysager de chacun des emplacements.
- ③ Encadrer, comme ci-dessus, la possibilité de création de parcs résidentiels de loisirs.

## 1.B.

### L'optimisation des programmes d'aménagement

**1.B.1.** Un **programme local de l'habitat** sera élaboré dès lors que sa structure administrative support sera créée. Le PLH précisera les objectifs du point 1.A.1., notamment, en matière de logements à caractère social.

**1.B.2.** Dans le cadre du suivi du SCOT, le syndicat d'études souhaite mettre en place des **outils d'observation de la construction et du foncier** à son échelle. Cet observatoire est à construire en lien et collaboration avec le futur Établissement public foncier local « Pays Basque ».

**1.B.3.** Toutes les **opérations d'aménagement de plus d'un hectare** feront l'objet d'études spécifiques d'aménagement (Plan d'aménagement d'ensemble, ZAC...). Ces études devront définir :

- les différentes formes urbaines développées,
- la répartition spatiale des éléments composant l'opération,
- les connexions entre l'opération et l'existant,
- la définition des équipements et espaces publics ou partagés nécessaires.

**1.B.4.** Une **densité moyenne minimum de 20 logements à l'hectare** s'impose aux opérations du point 1.B.3. Cette densité permet la réalisation de constructions collectives, voire individuelles, en harmonie avec le cadre bâti existant.

**1.B.5.** Les opérations citées au point 1.B.3. devront favoriser la **mixité sociale**. Il semble opportun de permettre la réalisation d'environ 20 à 30 % de logements à caractère social. Ce pourcentage ne vise pas les seuls logements locatifs sociaux, mais également toutes les formes d'accession sociale y compris la réalisation de logements intermédiaires (destinés aux ménages dont les ressources dépassent les plafonds du logement social).

**1.B.6.** Dans le cadre des Plans Locaux d'Urbanisme et des opérations citées au point 1.B.4., les collectivités et les porteurs de projets devront conduire des **investigations spécifiques sur la question des équipements publics**. Il s'agit – à l'échelle du projet et à celle de la commune – de mesurer l'adéquation entre le niveau d'équipements, les besoins existants et futurs. Les équipements scolaires, sportifs, culturels mais également sanitaires seront particulièrement étudiés.

## 1.C.

### **La connaissance et la préservation du patrimoine urbain et paysager**

**1.C.1.** La prise en compte des qualités architecturales locales pourrait justifier d'une **étude sur les caractéristiques architecturales et paysagères des villes et villages**. Outre une vocation d'amélioration de la connaissance en la matière, cette étude devra déboucher sur un produit pédagogique à destination des habitants et sur des propositions à caractère réglementaire pouvant être intégrées, à la demande des communes, dans les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU).

**1.C.2.** Les **centres urbains présentent une très forte valeur patrimoniale** tant d'un point de vue architectural, qu'urbain ou paysager. Les questions du renouvellement urbain ou des extensions villageoises doivent être ici déclinées spécifiquement.

## Tableau synthétique du développement résidentiel

Communes	Les axes du développement résidentiel
<b>Ahetze</b>	Développements autour du centre-bourg Opérations de densification du tissu urbain existant
<b>Ainhoa</b>	Développements autour du centre-bourg
<b>Arbonne</b>	Développements autour du centre-bourg Opérations de densification du tissu urbain existant
<b>Ascain</b>	Développements autour du centre-bourg Opérations de densification du tissu urbain existant
<b>Bidart</b>	Renouvellement urbain Développements en frange urbaine Opérations de densification du tissu urbain existant
<b>Biriatou</b>	Développements autour du centre-bourg
<b>Ciboure</b>	Renouvellement urbain Développements en frange urbaine Opérations de densification du tissu urbain existant
<b>Guéthary</b>	Renouvellement urbain Développements en frange urbaine
<b>Hendaye</b>	Renouvellement urbain Développements en frange urbaine
<b>Saint-Jean-de-Luz</b>	Renouvellement urbain Développements en frange urbaine et des hameaux constitués en polarités secondaires Opérations de densification du tissu urbain existant
<b>Saint-Pée-sur-Nivelle</b>	Développements autour du centre-bourg et des hameaux constitués en polarités secondaires Opérations de densification du tissu urbain existant
<b>Sare</b>	Développements autour du centre-bourg
<b>Urrugne</b>	Développements autour du centre-bourg et des hameaux constitués en polarités secondaires Renouvellement urbain Développements en frange urbaine Opérations de densification du tissu urbain existant

Le tableau ci-contre permet de visualiser les modalités de développement résidentiel proposé pour chacune des communes du SCOT. Il a été tenu compte de la diversité urbaine des communes au moment de l'élaboration du Schéma. Ainsi, et par exemple, la commune d'Urrugne avec son centre-bourg historique et ses hameaux constitués en polarités secondaires situées en continuité urbaine de Ciboure et d'Hendaye, peut adapter son développement à ses réalités complexes.



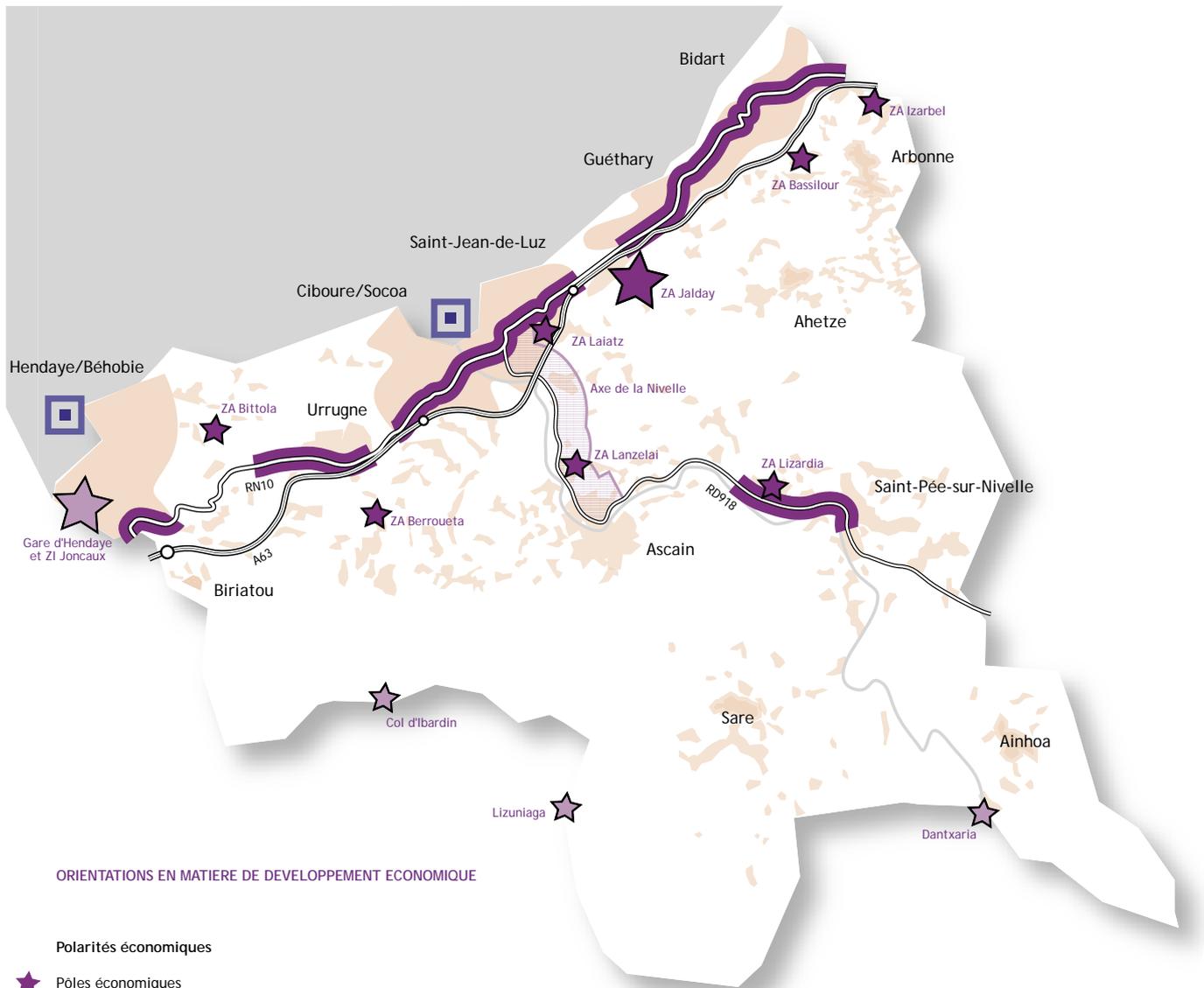


## 2 LES ORIENTATIONS

### EN MATIÈRE DE DÉVELOPPEMENT ECONOMIQUE

*L'élaboration du présent SCOT marque une étape importante dans l'appréhension du développement économique du territoire. Les orientations déclinées ci-après expriment la volonté commune d'un développement économique basé sur un panel de parcs d'activités - à renforcer ou à créer - répartis le long des principales infrastructures.*

*Le SCOT accorde par ailleurs une place importante aux activités agricoles et maritimes.*



ORIENTATIONS EN MATIERE DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

Polarités économiques

- ★ Pôles économiques
- ★ Pôles économiques frontaliers

■ Economie urbaine

▨ Axe de développement économique de la Nivelle

□ Activité portuaire (pêche et plaisance)

## 2.A. Diversifier les moteurs du développement économique

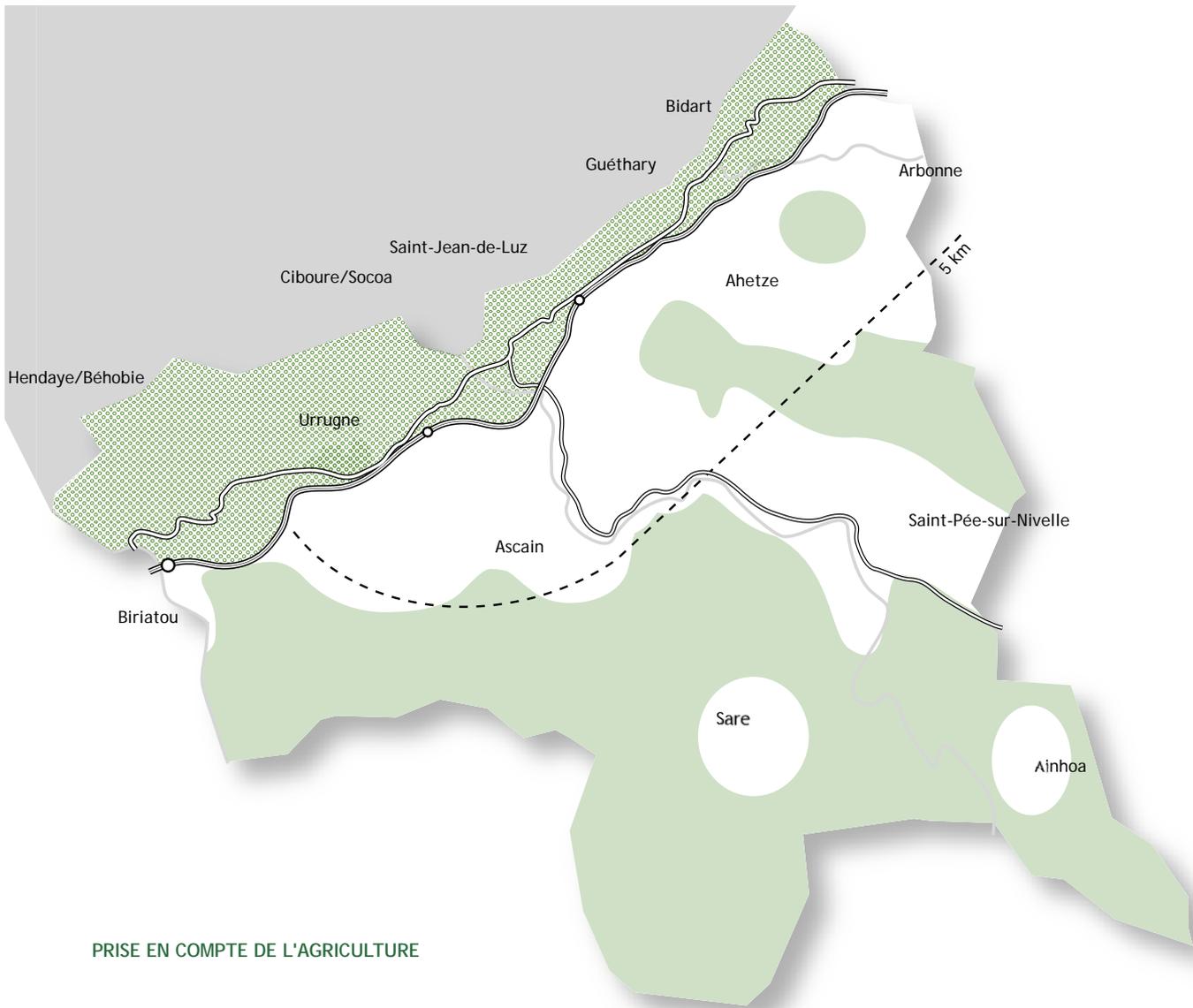
**2.A.1.** Les **pôles économiques** tels que localisés sur la carte relative au développement économique sont les lieux privilégiés, mais non exclusifs, d'accueil d'activités nouvelles dans le territoire du SCOT. Ces pôles existants ou à créer, qu'il s'agit d'étendre, de requalifier ou de réaliser, devront favoriser l'implantation des entreprises toutes activités confondues. Une attention particulière sera accordée aux entreprises industrielles et artisanales, afin de diversifier le parc économique du territoire. La création de nouveaux pôles économiques intégrera dès l'amont et à toutes les phases d'étude et de réalisation les aspects liés à l'intégration paysagère des pôles d'activités.

**2.A.2.** Les **pôles économiques frontaliers** bénéficient d'un positionnement stratégique particulier qu'il convient de valoriser en partenariat avec les communes espagnoles concernées. Dans le cas particulier d'Hendaye, le Consorcio propose un cadre politique capable d'assurer cet objectif de mise en concordance entre politiques économiques de part et d'autre de la frontière.

**2.A.3.** La RN10 en amont de Saint-Jean-de-Luz, dans la traversée de l'agglomération luzienne et dans la traversée d'Urrugne ainsi que la RD918 dans la traversée de Saint-Pée-sur-Nivelle présentent une **économie urbaine à vocation commerciale** marquée. L'objectif est de conforter cette économie par des opérations complexes alliant l'aménagement de l'espace public et celui des abords.

**2.A.4.** La RD918 entre Saint-Jean-de-Luz et Saint-Pée-sur-Nivelle est un **axe de développement économique nouveau** inscrit dans le SCOT. Au regard des enjeux patrimoniaux de la vallée de la Nivelle, seule la rive Nord de l'axe routier est concernée par ce développement. Là où les vocations économiques de l'axe de la Nivelle ne sont pas définies à ce jour.

**2.A.5.** En matière d'**équipements commerciaux**, les zones commerciales existantes et les équipements situés en Espagne répondent aux besoins du territoire du SCOT. Il n'est donc pas prévu la création ex nihilo d'une nouvelle zone commerciale, mais plutôt l'extension des zones existantes et le maintien des commerces de proximité dans les centres-villes et les centres-bourgs.



**PRISE EN COMPTE DE L'AGRICULTURE**

- Les espaces d'intérêt agricole et paysager (ZNIEFF de type 2, loi Montagne, site inscrit de l'ensemble dit du Labourd, zone agricole d'intérêt entre Arbonne et Ahetze)
- L'espace de la trame verte
- Les espaces de densification du tissu urbain existant

**2.A.6.** Afin de contribuer au développement économique du territoire, les règlements de PLU communaux s'attacheront dans les zones à vocation économique :

- à autoriser les installations classées,
- à favoriser la densification du tissu économique,
- à limiter strictement la présence de l'habitat non lié à la seule surveillance des locaux.

## **2.B. Pérenniser les activités agricoles et maritimes**

**2.B.1.** Le SCOT entend préserver les **activités maritimes et leurs équipements, et singulièrement les activités de pêche**. Les deux pôles maritimes majeurs de Saint-Jean-de-Luz et d'Hendaye sont ainsi localisés.

**2.B.2.** L'activité agricole est essentielle au fonctionnement économique du territoire. Afin de préserver l'espace agricole, véritable espace de production, plusieurs logiques de prise en compte sont déclinées ci-dessous.

- La carte relative aux orientations en matière d'environnement met en avant les **espaces d'intérêt agricole et paysager**. Ces espaces bénéficient d'une protection vis-à-vis des développements urbains dans la mesure où ces derniers sont strictement encadrés.
- L'agriculture est également représentée dans les espaces concernés par la **trame verte**, sa vocation naturaliste et paysagère est ici dominante. Dans ce cadre, la prise en compte de l'agriculture doit permettre d'assurer des coupures dans l'urbanisation littorale et des fonctionnalités biologiques entre l'intérieur et le littoral en particulier au niveau d'Urrugne entre la Corniche et la montagne.
- Dans les **espaces de densification du tissu urbain existant**, les tensions entre l'urbanisation et l'agriculture mériteront des investigations précises au cas par cas, en concertation avec la Chambre d'Agriculture.
- Pour l'ensemble du territoire, les règlements des PLU s'attacheront :
  - à privilégier le classement en zones A des terres agricoles et singulièrement des terres alluviales labourables ou pâturées, des zones AOC, des terres maraîchères et des terres situées autour des exploitations agricoles,
  - à proposer un classement spécifique pour les espaces cumulant des fonctions agricoles et un intérêt patrimonial naturaliste ou paysager,
  - à prendre en compte l'éventuel changement d'affectation des bâtiments de caractère dans les zones A.

Dans tous les cas, la délimitation précise des secteurs à protéger se fera par l'intermédiaire des Plans locaux d'urbanisme (PLU) ou des cartes communales. Elle laisse aux communes une marge d'interprétation pour l'adaptation des limites au terrain. Afin de faciliter l'appréciation des collectivités, les diagnostics réalisés dans le cadre des PLU s'attacheront à détailler l'activité agricole quantitativement et qualitativement, en lien avec la Chambre d'Agriculture.

## **2.C. Développer le tourisme culturel et le tourisme d'affaires en combinant qualité de vie et tourisme de qualité**

**2.C.1.** La carte relative aux orientations en matière d'environnement met en avant **les espaces d'intérêt patrimoniaux forts**. Ces espaces ainsi que les **centralités urbaines historiques** constituent les motifs de séjours touristiques sur la côte Sud Pays Basque. La protection, la valorisation et la mise en synergie de ces espaces s'imposent. La notion de **trame verte** à développer au sein même de l'agglomération littorale vise la mise en réseau de tous les sites et la création de sites nouveaux d'accueil du public.

**2.C.2.** Les éléments décrits au point 2.C.1. doivent permettre le développement du tourisme « toute l'année » et la diversification des pratiques vers l'intérieur du SCOT.

**2.C.3.** Dans cet objectif, l'économie agricole trouvera des débouchés favorables dans le développement des activités d'accueil à la ferme.

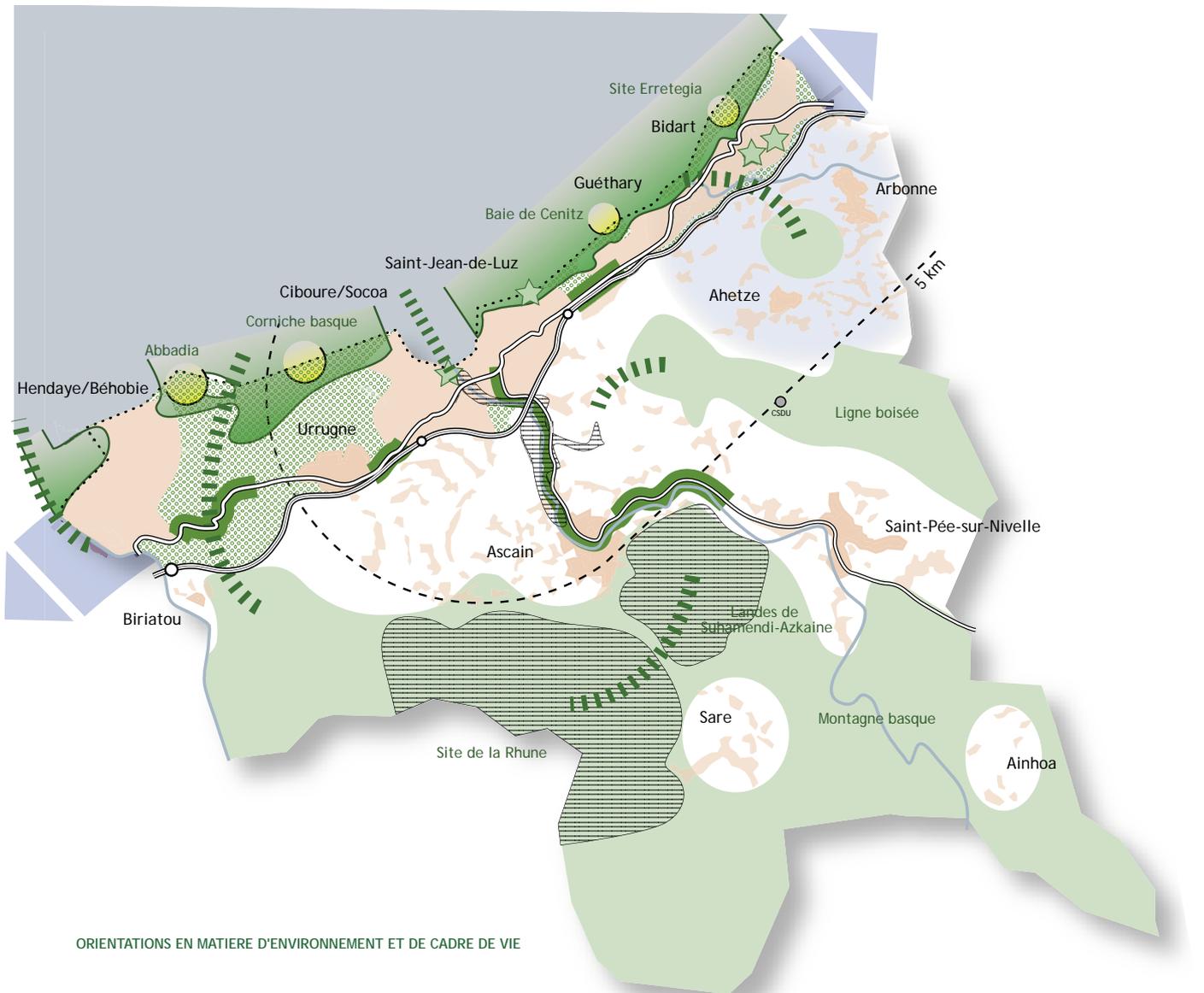


### **3** LES ORIENTATIONS

## **EN MATIÈRE D'ENVIRONNEMENT ET DE CADRE DE VIE**

*Les grands objectifs du Projet  
d'aménagement et de développement durable  
sont :*

- de réduire les risques et les nuisances,*
- de gérer les ressources naturelles et  
environnementales dans un souci de  
solidarité entre les territoires,*
- de limiter les pressions sur les espaces  
d'intérêt,*
- de promouvoir la prise en compte  
des paysages le long des axes routiers  
principaux.*



ORIENTATIONS EN MATIERE D'ENVIRONNEMENT ET DE CADRE DE VIE

- 
**Les espaces littoraux remarquables**  
 (Espaces remarquables proposés par l'Etat dans le cadre de l'application de la Loi Littoral en 2003, Sites Loi 1930, ZNIEFF de type 1)
- 
**Les sites littoraux patrimoniaux**  
 (Préemption au bénéfice du Conservatoire du littoral et/ou espaces naturels sensibles Conseil Général 64)
- 
**Les sites naturels majeurs**  
 (Sites Loi 1930, ZNIEFF de type 1)
- 
**Les autres espaces naturels sensibles**  
 (Espaces naturels sensibles Conseil Général 64)
- 
**Les espaces d'intérêt agricole et paysager**  
 (ZNIEFF de type 2, loi Montagne, site inscrit de l'ensemble dit du Labourd)
- 
**Les corridors biologiques**
- 
**L'espace de la Trame verte visant à la mise en réseau des sites patrimoniaux**
- 
**Les coupures d'urbanisation de long des principaux axes de déplacement du territoire**
- 
**Le bassin versant de l'Uhabia**

## **3.A. Mettre l'eau au cœur de la politique globale d'aménagement**

**3.A.1.** La **production, le stockage et à la distribution de l'eau potable** sont un enjeu essentiel du territoire du SCOT. La mise en synergie des acteurs institutionnels de la thématique apparaît un préalable nécessaire à l'harmonisation future des infrastructures de production et d'alimentation en eau potable. Cet enjeu passe par la protection de la ressource, la sécurisation de la distribution, l'interconnexion des réseaux afin d'assurer correctement, qualitativement et quantitativement, l'alimentation en eau destinée à la consommation humaine.

**3.A.2.** Bien que des améliorations considérables aient déjà été accomplies, la qualité des eaux de baignade demeure un objectif prioritaire du territoire.

**3.A.3.** Afin de permettre la densité des opérations imposées au point 1.B.3., l'**assainissement collectif** sera la règle dans le cadre de l'urbanisation future.

La carte relative aux orientations en matière de développement résidentiel met en lumière le bassin versant de l'Uhabia particulièrement intolérant aux pollutions urbaines avec les répercussions prévisibles sur la qualité des eaux de baignade.

**3.A.4.** En matière d'**assainissement autonome**, un flou relatif existe aujourd'hui quant aux solutions techniques à préconiser pour ces installations. Une rencontre des partenaires concernés et des investigations techniques particulières pourrait utilement éclaircir la problématique. Une publication à caractère pédagogique et juridique destinée aux propriétaires ayant construit ou constructeurs, viendrait achever un processus d'amélioration de la connaissance partagée sur le sujet.

**3.A.5.** Les Plans de prévention du risque inondations (PPRI) de la Nivelle et de l'Uhabia ont été approuvés et s'appliquent de plein droit à tous les documents et décisions d'urbanisme. En matière, de risque d'érosion côtière, le PPR est en cours d'élaboration.

## 3.B. Améliorer la connaissance et la reconnaissance des milieux naturels

**3.B.1.** La carte relative aux orientations en matière d'environnement et de cadre de vie met en avant les espaces d'intérêt patrimonial fort.

- Le SCOT vient conforter les attendus de la loi Littoral en protégeant strictement les **espaces littoraux remarquables**. Les développements urbains sont interdits, mais il importe de préserver la possibilité «d'aménager» ces espaces ou leur proximité qui connaissent une très forte fréquentation. Les questions de circulation automobile, cycliste et pédestre, de stationnement, d'interprétation des paysages et des milieux, d'accueil permanent et temporaire des visiteurs, etc, doivent sans cesse être confrontées et rendues compatibles avec les logiques de préservation des milieux naturels.
- Les **sites littoraux patrimoniaux** (3 d'entre eux appartiennent au Conservatoire du Littoral) concentrent les enjeux évoqués ci-dessus tout en composant les lieux principaux de focalisation des pratiques littorales. Ils appellent une protection stricte.
- Les **sites naturels majeurs** de l'arrière-pays correspondent au site de la Rhune d'une part, et, aux zones naturelles d'intérêt floristique et faunistique (ZNIEFF) de type 1 de la Nivelle et des landes de Suhamendi-Azkaine.
- Pour mémoire, le site inscrit de l'ensemble dit du Labourd, la ZNIEFF de type 2 des bois et landes d'Ustaritz et de Saint-Pée-sur-Nivelle ainsi qu'une zone agricole située entre Arbonne et Ahetze sont pris en compte au titre de la préservation de l'activité agricole (cf.chapitre 2).

**3.B.2.** Les **corridors biologiques** représentés sur la carte relative aux orientations en matière d'environnement et de cadre de vie ne sont pas exhaustifs des logiques de continuités biologiques qui existent entre les espaces naturels et agricoles du territoire ; seuls les principaux sont ici représentés. Les projets de développement urbains ainsi que les projets d'infrastructures devront chercher à limiter les cloisonnements entre grands espaces naturels et concevoir des espaces ou des ouvrages à même de rétablir ces continuités biologiques.

**3.B.3.** Le territoire compris entre le littoral et l'autoroute A63 présente une forte imbrication entre espaces urbains et espaces naturels. La notion

de **trame verte** vise l'élaboration d'un projet global de mise en réseau – essentiellement pour des circulations « douces » (circulations pédestres et cyclistes) – des sites ouverts au public : plages, vallées, parcs et jardins, espaces agricoles, sites naturels ouverts au public, etc. Le sentier du littoral constitue un des éléments de cette trame verte. La création de nouveaux espaces verts peut être envisagée le long des cheminements créés ou confortés.

**3.B.4.** La **gestion des nombreux espaces patrimoniaux et paysagers** du territoire et de toutes les structures complémentaires de type cheminements, balisages, etc. est une charge considérable pour les collectivités. Le SCOT appuie la mise en place d'une réflexion spécifique sur les outils de gestion de ces espaces et la mise en commun possible.

**3.B.5.** Un travail d'investigations sur les **milieux marins et les ressources halieutiques**, travail s'appuyant sur des données scientifiques existantes, mériterait d'être conduit afin d'envisager des dispositions réglementaires complémentaires au niveau du SCOT.

## **3.C. Développer une politique en faveur des entrées de ville**

**3.C.1.** Les **principales entrées de villes** sont localisées sur la carte relative aux orientations en matière d'environnement et de cadre de vie. Ces entrées de ville sont couplées à des **coupures d'urbanisation** le long des deux principaux axes routiers du territoire : la RN10 et la RD918. Ces dispositifs conjoints visent la bonne identification des différentes facettes de la ville littorale (facette Bidart/Guéthary, facette agglomération luzienne, facette Hendaye/Béhobie) et la protection des milieux les plus riches le long de la Nivelle. La notion de coupures d'urbanisation implique de préserver le caractère végétal des portions de voies concernées, de préserver des vues sur les lointains et de limiter fortement les développements urbains. Les entrées de ville en revanche renvoient à des logiques d'aménagement de la voie et de ses rives afin de marquer qualitativement l'entrée en section urbaine où les comportements des automobilistes doivent être contrôlés.

**3.C.2.** Les prescriptions du point 2.A.3. concernant l'économie urbaine permettront à terme de requalifier les espaces urbains le plus souvent en souffrance au regard des usages urbains et/ou au regard des paysages urbains.

**3.C.3.** L'urbanisation le long des routes de crêtes est très strictement limitée.

**3.C.4.** Le long des axes secondaires du territoire, des logiques de coupures d'urbanisation entre communes et au sein même de ces dernières pourront être déclinées dans les documents d'urbanisme des communes.

## **3.D. Gérer collectivement les déchets et limiter l'impact des pollutions**

**3.D.1.** La gestion des déchets, collecte et traitement, est prise en charge dans le cadre de plusieurs syndicats intercommunaux (SIED, Bizi Garbia, Bil Ta Garbi et Hendaye avec le Consorcio). Le centre d'enfouissement des déchets ultimes de Zaluaga constitue l'équipement essentiel en matière de **gestion des déchets** du territoire du SCOT.

**3.D.2.** Dans le cadre du passage à 2x3 voies de l'autoroute A63, une attention particulière sera accordée à la question des pollutions supplémentaires engendrées par l'augmentation du trafic (bruit, pollution atmosphérique, gestion des eaux pluviales dans le cadre de la loi sur l'eau...).

**3.D.3.** Les orientations développées dans le chapitre 4 en matière de mobilité et de déplacements visent à limiter la pollution de l'air liée au trafic routier.

**3.D.4.** Dans un objectif de **limitation de la pollution lumineuse**, les éclairages publics utilisés dans le cadre des aménagements d'espaces publics et de voiries suivront les recommandations de l'Association nationale pour la protection du ciel nocturne.

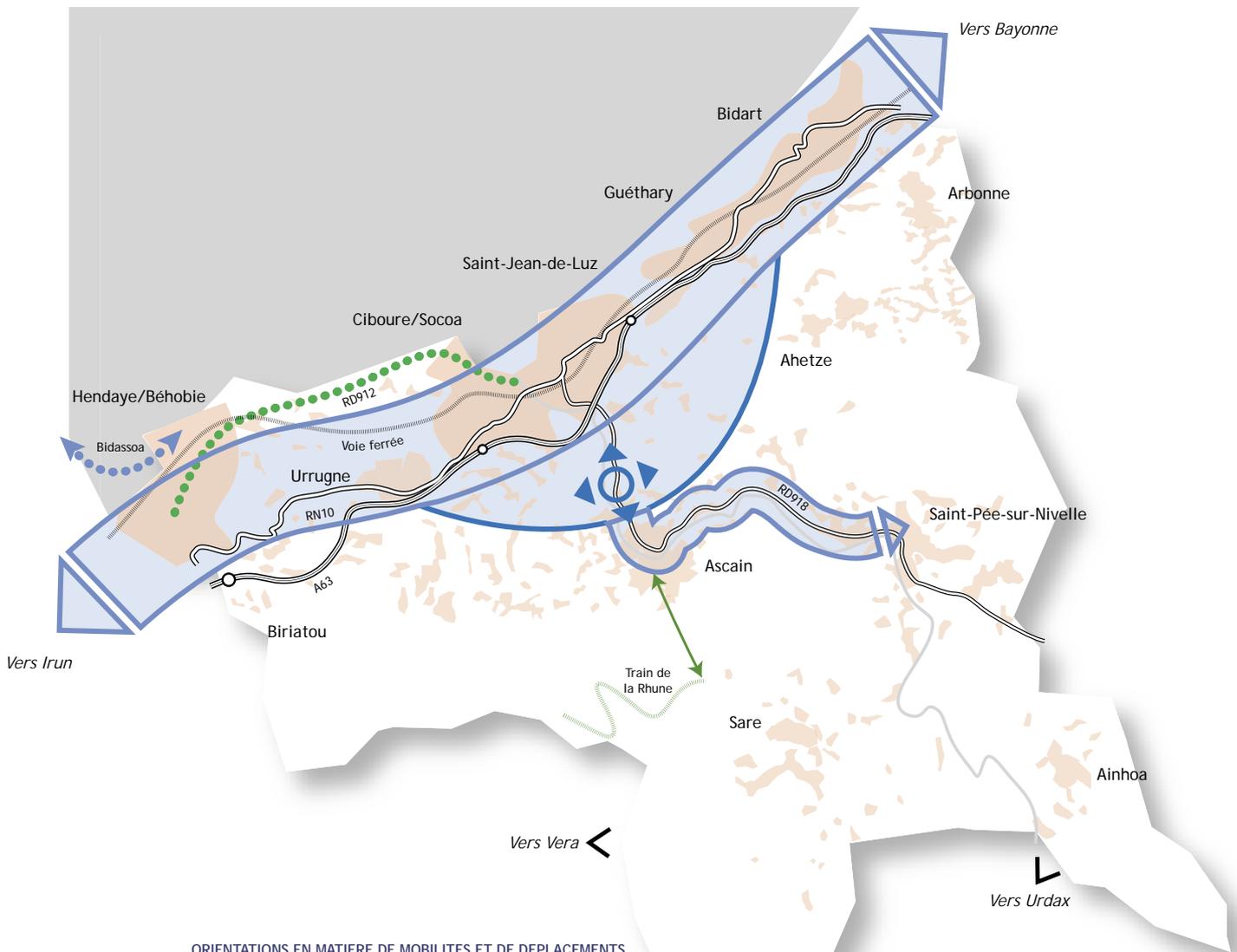


## 4 LES ORIENTATIONS

### EN MATIÈRE DE MOBILITÉ ET DE DÉPLACEMENTS

*Les déplacements sont un sujet majeur pour le territoire du SCOT Sud Pays Basque, bien que leur appréhension soit délicate à son échelle. Il apparaît aisément que la Côte Basque est soumise aux mêmes contraintes et appellent des approches conjointes en la matière.*

*Le SCOT est par ailleurs peu équipé de transports collectifs. L'enjeu est essentiel mais il s'inscrit dans un long terme. Les orientations déclinées ci-après visent à agir en faveur de toutes les alternatives à l'usage exclusif de la voiture.*



ORIENTATIONS EN MATIERE DE MOBILITES ET DE DEPLACEMENTS

-  **Axe de transport en commun :**  
- littoral (RN10 et voie ferrée)  
- intérieur (RD918)
-  **Navettes fluviales de la Bidassoa**
-  **Accès au site de la Rhune**
-  **Navettes estivales sur la Corniche**
-  **RN10 à requalifier**
-  **Principe de contournement de l'agglomération luzienne**
-  **Logique de désenclavement de la Nivelle**

## 4.A. Développer une politique d'alternative à la voiture

**4.A.1.** Le SCOT souhaite activement développer les **transports en commun, si possible en site propre**, sur les axes suivants :

- Axe Nord/Sud, axe littoral,
- Axe Est/Ouest, axe Nivelle.

Pour l'axe littoral, la solution technique la plus favorable n'est pas à ce jour déterminée entre l'aménagement de la RN10 d'une part et le renforcement des navettes ferroviaires d'autre part. Les deux solutions pouvant par ailleurs fonctionner conjointement. La problématique principale sur la RN10 est la difficulté de réaliser un aménagement « en site propre » (problème d'emprise) seul capable d'éviter les embouteillages périodiques de l'axe et de conférer au transport en commun un avantage concurrentiel certain.

Pour l'axe Nivelle, la RD918 est le support naturel de la mise en place du transport en commun.

Ces deux axes sont particulièrement favorables au développement des circulations des cycles. La mise en réseau de ces circulations douces avec l'ensemble du réseau de chemin de promenade et de randonnée s'impose.

Au-delà des transports en commun sur l'axe du littoral et l'axe de la Nivelle, il est nécessaire d'étudier **différentes formes de desserte en transport en commun des communes situées en dehors de ces axes principaux**.

**4.A.2.** En lien avec le point précédent, le SCOT souhaite donc appuyer le développement des fréquences des **trains** à l'échelle de l'ensemble du littoral basque. Cette volonté de développement des transports de voyageurs par le rail doit s'inscrire dans le cadre des équipements ferroviaires existants.

**4.A.3.** Le point 4.C.2. relatif au contournement de l'agglomération luzienne a comme corollaire la mise en place de **stationnement-relais** en lien avec les transports en commun évoqués ci-dessus.

**4.A.4.** Le SCOT exprime la volonté de voir se réaliser une étude de **schéma «deux roues»** afin de proposer des itinéraires cyclables adaptés aux usages différents en la matière (cyclotourisme, déplacements intra-urbains, promenades, etc.). Les parcs de stationnement-relais évoqués au point 4.A.3. doivent être conçus comme des points d'échange multi-modaux (passage par exemple de la voiture individuelle à une navette collective vers le centre-ville), avec par exemple de la location de cycles.

**4.A.5.** Les **navettes fluviales** au niveau de la Bidassoa et de la baie de Saint-Jean-de-Luz entrent à part entière dans le dispositif des transports en commun. Son renforcement est souhaitable.

## **4.B. Engager des réflexions en matière d'accès aux sites touristiques**

**4.B.1.** L'**accès au site de la Rhune** appelle une réflexion globale afin d'une part d'assurer la sécurité le long de la voie départementale 404 et d'autre part mieux valoriser la relation entre le site et les centres d'Ascain et de Ciboure.

**4.B.2.** La **route de la Corniche** est un axe essentiel dans le schéma de voirie du territoire (voir le PADD). La vocation touristique de l'axe est évidente et pourrait être confortée par la mise en place de navettes saisonnières.

## **4.C. Renforcer l'armature urbaine en hiérarchisant le réseau de voirie**

**4.C.1.** La **route nationale 10**, qui est la colonne vertébrale du territoire, appelle une véritable requalification urbaine largement évoquée en plusieurs points du présent document. La RN10 cumule en effet plusieurs vocations : urbaines, économiques, de protection des paysages, etc.

**4.C.2.** Les investigations menées dans le cadre de l'élaboration du SCOT ont mis à jour la nécessité de mettre en place un **schéma de déplacements** à l'échelle des enjeux littoraux liés au contournement de Saint-Jean-de-Luz/Ciboure.

Dans ce cadre, la relation entre les déplacements sur le territoire - et au-delà au niveau de la Côte basque - et l'autoroute A63 appelle une réflexion approfondie, déclinée dans l'espace et dans le temps, qui intègre l'ensemble des flux y compris lors de la saison estivale. A l'heure actuelle, RN10 et A63 sont indissociables et doivent être appréhendées conjointement, l'A63 ayant indubitablement un rôle dans la desserte locale du territoire. Le projet de contournement évoqué ci-dessus et la mise en place de transports en

commun tels que décrits au point 4.A.1. permettront à l'horizon de leur mise en oeuvre de préserver la vocation de transit principalement affectée à cette voie, en complément du ferroutage et du cabotage.

**4.C.3.** Le SCOT a identifié un certain nombre de **liaisons littoral/intérieur** qui méritent d'être optimisées.

La première et la plus essentielle de ces voies est la RD918, dans l'objectif de désenclaver le bassin de vie de la Nivelle.

Par ailleurs, les RD255, 855, 655, 406 et 20/305 (ces deux dernières voies ayant une vocation transfrontalière) devraient être recalibrées au regard de la fonction de desserte assurée par ces voies.

Enfin, l'impact de la desserte du CSDU de Zaluaga devrait être minimisé.

**4.C.4.** Dans les communes d'Ainhoa, de Saint-Pée-sur-Nivelle, d'Arbonne et d'Ascain, la circulation en centre-bourg conduit à une très forte dégradation de la qualité de vie des secteurs traversés. Des contournements, parfois très ponctuels, sont à l'étude ou en phase de réalisation.

## VÉRIFICATION DE L'APPLICATION DE L'ARTICLE R. 122-3

Items de l'article R.122-3	Prescriptions correspondantes	Voir page
Le document d'orientation précise :		
1° Les orientations générales de l'organisation des espaces urbanisés ;	1.A.2 le renouvellement urbain 1.A.3 les opérations de développement urbain 1.A.4 les opérations de densification du tissu urbain 1.A.5 les secteurs d'habitat diffus 1.B.3 de l'obligation de projets cohérents 1.C.1 des études sur les caractéristiques architecturales	7 7 8 8 9 10
2° Les espaces et les sites à protéger dont il peut définir la localisation ou la délimitation ;	2.B.2 des espaces d'intérêt agricole et paysager 3.B.1 des espaces d'intérêt patrimonial fort 3.B.2 des corridors biologiques	17 22 22
3° Les grands équilibres entre les espaces urbains et à urbaniser et les espaces naturels et forestiers ;	2.B.2 des espaces d'intérêt agricole et paysagers 3.B.2 des corridors biologiques 3.B.3 de la notion de trame verte	17 22 23
4° Les objectifs relatifs, notamment à :		
a) l'équilibre social de l'habitat et à la construction de logements sociaux ;	1.A.1 objectifs quantitatifs en matière d'habitat 1.B.1 un programme local de l'habitat 1.B.5 de la mixité sociale	7 9 9
b) la cohérence entre l'urbanisation et la création de dessertes de transports collectifs ;	4.A.1 des transports en commun	27

c) l'équipement commercial et artisanal, aux localisations préférentielles des commerces et aux autres activités économiques ;	2.A.1 les pôles économiques	15
	2.A.2 les pôles économiques frontaliers	15
	2.A.3 du confortement de l'économie urbaine	15
	2.A.4 des axes de développement économiques nouveaux	15
	2.A.5 des équipements commerciaux	15
d) la protection des paysages, la mise en valeur des entrées de ville	2.B.2 des espaces d'intérêt agricole et paysager	17
	3.C.1 des entrées de villes	23
	3.C.3 de l'urbanisation le long des crêtes	24
e) la prévention des risques	3.A.5 le plan de prévention du risque inondations	21
5° Les conditions permettant de favoriser le développement de l'urbanisation prioritaire dans les secteurs desservis par les transports collectifs	1.A.2 le renouvellement urbain	7
	1.A.4 les opérations de densification du tissu urbain	7

