

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

Syndicat d'études

**SCOT**  
**Sud Pays Basque**  
Schéma de Cohérence Territoriale

# Projet d'aménagement et de développement durable

DOCUMENT APPROUVE  
LE 5 NOVEMBRE 2005

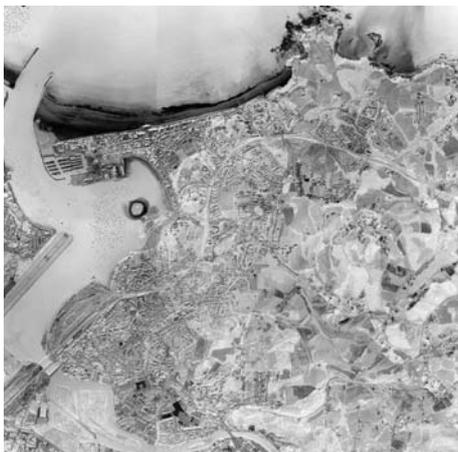


Agence d'Urbanisme Adour Pyrénées  
47 allées Marines BP 628  
64106 BAYONNE cedex  
contact@adourpyrenes.org  
téléphone : 05 59 46 50 10  
télécopie : 05 59 46 50 30



<b>LE POSITIONNEMENT STRATÉGIQUE DU TERRITOIRE .....</b>	<b>5</b>
<b>1. VERS UNE SOLIDARITÉ AFFIRMÉE ENTRE LE LITTORAL ET L'ARRIÈRE PAYS : Anticiper le développement et promouvoir un territoire dynamique, convivial et accueillant .....</b>	<b>9</b>
1.1. Orienter le marché du foncier et le développement urbain .....	11
1.2. S'inscrire dans la dynamique économique du Pays Basque .....	15
1.3. Promouvoir les moyens de l'action publique foncière locale .....	21
<b>2. VERS LE RESPECT DES SPÉCIFICITÉS SANS COMPROMETTRE LE DÉVELOPPEMENT : Partager les qualités du territoire et valoriser ses spécificités .....</b>	<b>23</b>
2.1. Accompagner le développement tout en assurant la protection des espaces naturels, agricoles et maritimes .....	25
2.2. Un espace collectif à mieux partager .....	31
<b>3. VERS L'OUVERTURE ET LE DIALOGUE : Arrimer le territoire du SCOT Sud Pays Basque aux dynamiques locales et transfrontalières .....</b>	<b>37</b>
3.1. Trouver des opportunités de coopération .....	39
3.2. Devenir le lien représentatif de l'espace frontalier .....	40





*L'aire du SCOT Sud Pays Basque est une composante particulière d'une métropole «sectorisée», en pleine croissance, au coeur de l'Eurocité.*

*Elle constitue un des moteurs de l'agglomération basque, seconde agglomération d'Aquitaine, en intime relation avec la zone intermédiaire via les vallées de la Nive et de la Nivelle, et l'espace frontalier. Manifestement, ces espaces sont complémentaires, et leurs destins étroitement liés sur de nombreux points.*

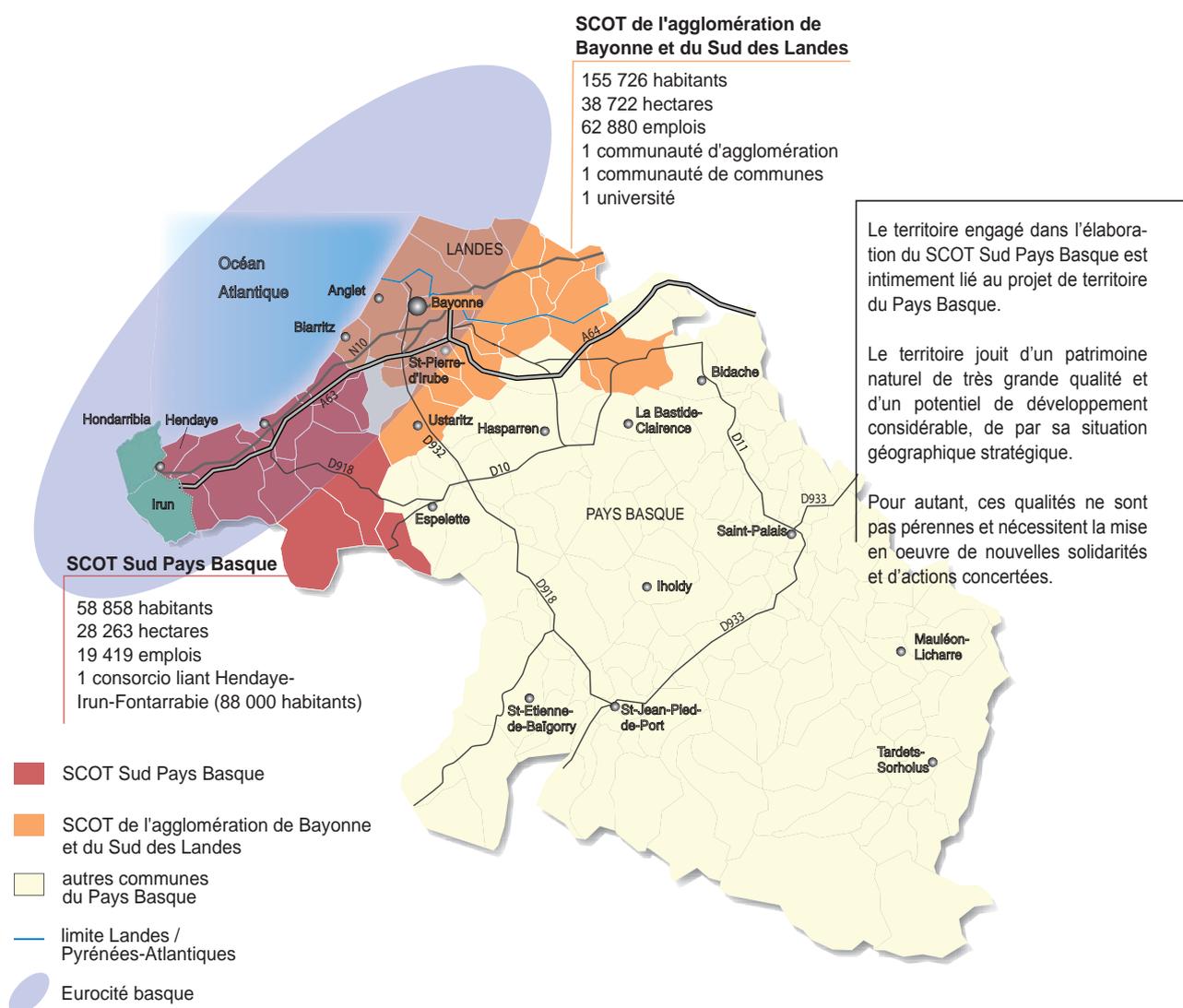
*Dans ce contexte, le SCOT Sud Pays Basque est géographiquement cohérent, dans la mesure où il constitue un espace de coopération et de solidarité pour la gestion de problèmes sectoriels, au plus près des préoccupations des citoyens.*

## **Le positionnement stratégique du territoire**

- Le SCOT intègre le cadre plus large du «pays» Pays Basque, en s'inscrivant dans la continuité de cette démarche.

Deux principes majeurs sont proposés pour maintenir la cohésion de ce «pays» :

- La revalorisation de l'identité et la gestion du territoire comme un bien collectif et indivisible.
- La réciprocité dans les rapports entre la ville et l'espace périurbain, pour des relations interdépendantes et solidaires entre l'intérieur, la zone intermédiaire et le littoral.



## □ L'impact du positionnement international

Le Pays Basque est situé à la charnière de deux axes européens :

- L'axe Nord-Sud, reliant Lisbonne à Paris, via Bordeaux et Madrid,
- Un axe Est-Ouest, vers Toulouse, en longeant le massif pyrénéen.

Le territoire SCOT Sud Pays Basque est un lieu de passage particulier, avec la moitié des flux européens Nord-Sud transitant par Biriartou. Cette convergence des flux et des transits de toute nature, dans un couloir relativement étroit est certes un potentiel de valorisation, mais également une source de nuisances et de contraintes qu'il convient de gérer.

### Un positionnement européen stratégique

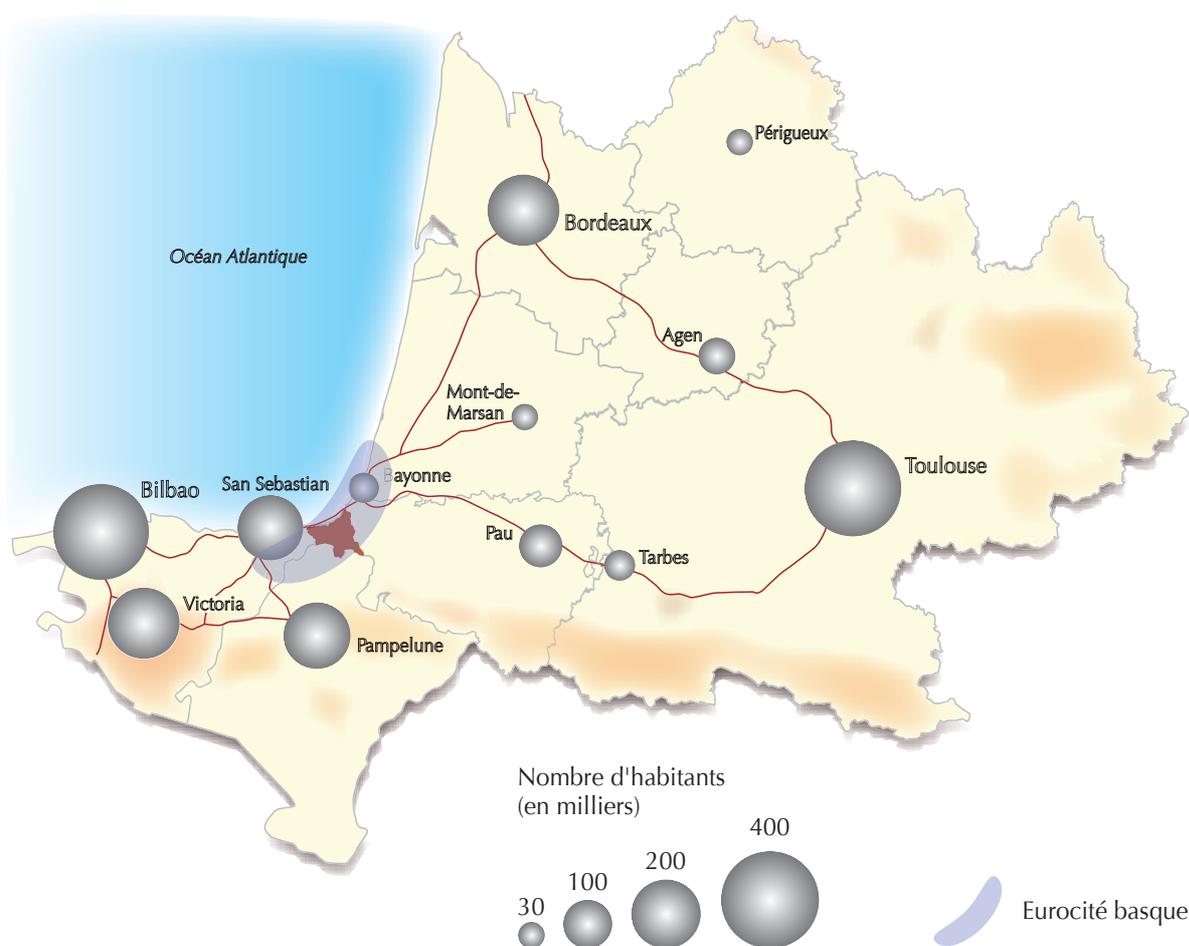


L'imbrication des échelles et des stratégies -collectives ou individuelles- occasionne des situations souvent complexes. Cette imbrication produit dans le meilleur des cas des dynamiques et des complémentarités constructives. Mais, elle peut tout autant être une source de blocage et de rivalités, voire de découpage entre les procédures ou les territoires.

Aujourd'hui, la puissance du vecteur identitaire et des intérêts collectifs qui lient les territoires basques suscite de nouvelles solidarités, conceptuelles au sein de l'Eurocité basque, plus pragmatiques dans le cadre de structures intercommunales de type consorcio, (telles que Hendaye-Irun-Fontarrarie...).

Cette position géopolitique est un atout spécifique qui offre de réelles opportunités de développement. Ces atouts se conjugueront dès lors que ce territoire participera activement aux démarches collectives et innovantes portées par le Pays Basque et l'échelon transfrontalier (cf. volet transfrontalier de la Convention Spécifique Pays Basque), tout en valorisant ses spécificités.

### Une situation géographique attractive





*Le constat montre à quel point l'agglomération est confrontée à une problématique complexe, liant tension foncière et déficit de logements en résidence principale. Cette situation empêche le maintien et l'accueil d'activités économiques diversifiées. Les salariés et leurs familles ne peuvent se loger et les entreprises ne trouvent pas de terrains pour s'implanter.*

*Dans ces conditions, le principal risque réside dans un déséquilibre des moteurs de développement de ce territoire. La présence d'une population aisée, plutôt âgée, l'activité touristique et les services haut de gamme sont autant de facteurs qui occultent partiellement la précarité de certains actifs.*

*Le SCOT Sud Pays Basque compte exprimer la volonté locale de rééquilibrer les processus d'exclusion des populations et des entreprises, pour un développement harmonieux et solidaire du territoire.*

*Les propositions impliquent toutes les collectivités engagées, selon le principe de solidarité(s). La répartition équilibrée des populations et des activités sur le territoire doit passer par la prise en compte des capacités d'accueil de chacun.*

## **I - Vers une solidarité affirmée entre le littoral et l'arrière-pays :**

***Anticiper le développement et promouvoir un territoire dynamique, convivial et accueillant***



*D'ici 2015, le territoire pourrait accueillir 9500 nouveaux habitants et nécessitera la construction d'au moins 8500 nouveaux logements (en privilégiant la production de logements sociaux) pour contre-carrer la pénurie actuelle de l'offre locale.*

*Cette croissance interférera forcément sur le développement de l'économie : l'économie des services à la population et du tourisme s'imbriquera naturellement dans l'urbanisation résidentielle. Par ailleurs, l'économie productive doit également pouvoir se développer sur ce territoire.*

*La question du développement économique de ce territoire est d'autant plus fondamentale, que la position transfrontalière du SCOT constitue simultanément un atout et une contrainte.*

*Afin d'aménager harmonieusement les interdépendances entre le littoral et la zone intermédiaire, le projet insiste sur la maîtrise des extensions urbaines et la promotion du renouvellement urbain.*

*Or, toutes les communes ne sont pas en mesure d'accueillir avec la même intensité de nouveaux habitants, des services et des activités. Il convient de mettre en place des stratégies adaptées pour tenir compte des situations territoriales spécifiques.*

## **1.1. ORIENTER LE MARCHÉ DU FONCIER ET LE DEVELOPPEMENT URBAIN**

Il s'agit de renforcer l'armature naturelle du territoire en s'appuyant sur les villes et les bourgs susceptibles d'accueillir une partie du développement futur. Il faudra donc poursuivre le maillage interne de ces bourgs pour leur conférer la densité nécessaire à un meilleur rééquilibrage des formes urbaines sur le territoire et doter les communes d'un niveau de services à la population satisfaisant (en terme de transports collectifs notamment).

*Ainsi, les villes littorales continueront à accueillir des populations nouvelles et des activités, mais leur développement devra être privilégié dans les secteurs propices au renouvellement urbain et en continuité des zones urbaines actuelles.*

*Dans les communes « intérieures », isolées, il conviendra d'organiser le développement urbain et de veiller à limiter les inconvénients liés aux constructions nouvelles et à la reconversion des fermes, qui remettraient en cause la fonction économique initiale de l'espace agricole.*

**Les besoins sont estimés à 8500 logements sur l'aire du SCOT dans les 10 ans à venir.** Pour ne pas aggraver les déséquilibres constatés (mitage, spécialisation des territoires, atteinte aux milieux naturels et espaces agricoles), la collectivité souhaite s'engager dans la **concentration de l'urbanisation future dans les bourgs et la maîtrise des nouvelles extensions urbaines.**

Pour initier ce rééquilibrage il faudra :

- privilégier les opérations de restructuration ou de renouvellement urbain,
- limiter au maximum l'urbanisation d'espaces agricoles et naturels,
- accompagner les communes dans l'utilisation des outils et procédures réglementaires des PLU et du Code de l'Urbanisme.

## 1978-2000 LE CONSTAT : SÉGRÉGATION SOCIO-SPATIALE ET DISSÉMINATION DE L'URBANISATION

Le diagnostic a mis en évidence les enjeux et les contraintes qui pèsent sur l'urbanisation future du territoire du SCOT Sud Pays Basque.

Entre 1977 et 1998, la population a augmenté de 26 % (passant de 45 850 à 58 000 habitants) et le foncier urbanisé a augmenté de 32 %.

**L'extension s'est faite en grande partie sur les zones naturelles et agricoles, souvent au coup par coup et de façon isolée, selon un modèle qui pourrait être qualifié de « pulvérisation ».** Les parcelles ouvertes à l'urbanisation, en particulier dans les zones NB des POS, étaient très grandes (minimum 2000 m<sup>2</sup>). Ce qui justifie la faible densité de logements à l'hectare urbanisé (9,7 logements à l'hectare en 1998).

Les possibilités d'urbanisation du document d'urbanisme actuellement actées et non « consommées » sont de 1.100 hectares (900 ha en zone « NB » d'urbanisation diffuse, 200 ha en zone « NA » d'urbanisation future).

## 2004-2015 L'AMBITION : RÉPONDRE AUX BESOINS EN LOGEMENTS ET RÉÉQUILIBRER SPATIALEMENT L'URBANISATION

L'une des ambitions majeures du SCOT Sud Pays Basque vise à réduire cette dissémination de l'habitat sur l'ensemble du territoire, tout en produisant plus de logements.

**L'urbanisation sera donc privilégiée dans les centralités existantes (villes ou noyaux villageois) ou potentielles<sup>1</sup>.** La place de l'économie devra répondre aux mêmes critères. L'ouverture de zones d'activités sera privilégiée le long des axes majeurs. Cette ambition de maîtrise de l'étalement et de structuration de l'urbanisation recherche :

- l'affirmation des centralités de la zone intermédiaire pour asseoir le principe de complémentarité littoral/intérieur,
- le renforcement de l'armature urbaine du territoire, et de fait la recherche d'une hiérarchisation cohérente des axes de communication,
- la préservation et la valorisation des espaces agricoles et naturels,
- le bon équilibre entre volonté de développement et d'aménagement et souci de protection.

Elle s'appuie sur une prise en compte de différents niveaux de densité sur le territoire, permettant de répondre à l'objectif de la production de 8 500 logements dans un souci de maîtrise du développement spatial. Afin d'estimer les besoins en foncier associés à la réalisation de ces nouveaux logements, le principe de répartition suivante a été adopté :

- 4 250 logements (50%) seront construits sur la base d'une densité de 25 logements/hectare, soit une consommation foncière de 170 ha,
- 3 400 logements (40%) sur la base de 15 logements/hectare soit 226 ha consommés,
- et 850 logements (10%) correspondront à une densité faible de 4 logements/hectare, soit 212 ha.

Au total, il s'agit donc de produire 8 500 logements sur 600 ha. Cette approche quantitative sera déclinée et précisée dans un cadre opérationnel adapté (PLH).

<sup>1</sup> Il s'agit de prendre en compte le confortement voire la création de centralités urbaines secondaires disposant d'équipements et de services (écoles, commerces, espaces publics...) et ce tout particulièrement à proximité de l'agglomération littorale.

## Les objectifs

- ❑ **Garantir un logement de qualité à tous**
  - ♦ *En optimisant les programmes d'aménagement*
  - ♦ *En élaborant un projet collectif (mobiliser 600 ha dans les zones à urbaniser)*
  
- ❑  **limiter l'étalement urbain**
  - ♦ *En favorisant le renouvellement urbain dans les communes littorales*
  - ♦ *En recentrant l'urbanisation des communes rurales dans et autour des centres bourgs*

## DIVERSIFIER L'OFFRE EN LOGEMENTS : JOUER SUR LA DIVERSITÉ DES FORMES, DES POPULATIONS, DES MODES D'OCCUPATION

### 1- Varier les niveaux de densité

---

Les processus d'urbanisation de ces dernières décennies ne sont **vraisemblablement plus souhaitables sur ce territoire** (mitage et surcoût environnemental, surcoût foncier, surcoût en matière d'infrastructure).

La densité ne constitue pas une fin en soi, néanmoins sur un territoire où l'étalement a prévalu ces 30 dernières années, elle permet de diversifier les formes d'habitat, d'offrir une gamme plus large de logements, à un plus grand nombre d'habitants aux profils sociaux variés.

Élever la densité permet également d'offrir de nouveaux services à la population. La desserte en transports en commun est directement liée à la configuration des quartiers et des bourgs, tout comme la répartition et l'optimisation des équipements communautaires (sportifs, culturels) ou de proximité (commerces, services...).

- ❑ **Favoriser le locatif** (privé et social) sur tout le territoire, mais plus particulièrement dans les bourgs de la zone intermédiaire qui n'en disposent pas ou peu ; et encourager la **mixité des occupations et des produits** (locatif dans l'individuel et le collectif).  
Ces logements devront être produits avec la même qualité architecturale et paysagère que les productions de logements privés.

### 2- Préciser ces objectifs dans un projet global : PLH (Programme Local de l'Habitat)

---

Face aux enjeux du logement social sur le territoire du Pays Basque, l'Etat, le Département, le Conseil des Elus, les Syndicat d'études des SCOT, ainsi que la Communauté d'Agglomération BAB ont signé le 29 mars 2005 un Plan d'urgence pour le logement. Ce dernier prévoit l'accompagnement financier en vue de la réalisation, entre 2005 et 2008, de 2000 logements sociaux à l'échelle du périmètre (60 communes), soit 600 pour le Sud Pays Basque.

L'étude préalable à un PLH, qui pourra être engagée dans le cadre de la création d'un établissement public de coopération intercommunale compétent, permettra d'estimer ces aspirations et de préciser la répartition des différents produits nécessaires pour rééquilibrer le parc de logements.

**Agir en faveur de l'habitat, c'est agir directement sur la capacité du territoire à accueillir de nouvelles entreprises et permettre le maintien des activités existantes.**

### **3- Mettre en oeuvre localement le Schéma départemental d'accueil et de l'habitat des gens du voyage approuvé le 19 novembre 2003**

---

Concernant la Côte Basque Sud, le schéma développe entre autres les dispositions suivantes :

- maintien d'une aire de grand passage d'une capacité de 50 places de caravanes sur la commune de Saint-Jean-de-Luz,
- création d'une aire permanente d'accueil d'une capacité de 10 places de caravanes (10 emplacements) sur la commune de Hendaye,
- création d'une aire de grand passage d'une capacité de 50 places de caravanes sur la commune de Bidart,
- création d'une aire de grand passage d'une capacité de 50 places de caravanes sur la commune de Ciboure,
- création d'une aire de grand passage d'une capacité de 50 places de caravanes sur la commune d'Urrugne.

## **RECENTRER LE DÉVELOPPEMENT FUTUR AUTOUR DES CENTRES BOURGS EXISTANTS ET DANS LES CENTRALITÉS POTENTIELLES**

### **1- Ménager la ressource foncière**

---

- Privilégier les projets économes en foncier pour préserver autant que possible les espaces naturels et agricoles**
  - ♦ **Le maintien d'une agriculture de qualité est un impératif et nécessite une adaptation des pratiques collectives dans les documents d'urbanisme.**  
Cette notion de «qualité» des terres doit donc être une variable à prendre en considération lors des projets de développement ou de mutation, dans une vision à long terme.

### **2- Maîtriser le développement urbain**

---

- Promouvoir le renouvellement urbain, en particulier dans les centres urbains des communes littorales**
- Recentrer l'urbanisation des communes rurales dans et autour des bourgs sur des bases minimales de 15 à 20 logements à l'hectare**
- Envisager des extensions voire des créations de polarités secondaires par rapport aux centres-villes ou aux centres-bourgs**

Ces polarités devront constituer des espaces de vie collective et seront donc associées des équipements publics existants ou à créer.

La côte basque est perçue comme un espace affirmant sa vocation touristique, et très peu comme un territoire de dynamisme économique. Les limites au développement économique sont essentiellement liées à l'absence d'une vision politique stratégique et prospective en matière d'économie. Cette situation n'est pas propre au territoire du SCOT Sud Pays Basque, elle concerne le Pays Basque.

**Le parti retenu du PADD est d'afficher l'ambition du territoire, préalablement à la définition d'un projet économique durable.**

**L'attractivité du littoral bénéficie à l'ensemble du territoire. Son positionnement frontalier est un atout stratégique majeur qu'il convient d'optimiser.** Traversé par toutes les grandes infrastructures de transport Nord-Sud, il s'agit de mettre en place les conditions favorables à l'accueil de structures économiques, voire de formations. Dans ces conditions, la **frange littorale et les nœuds de communication (échangeurs...)** peuvent accueillir les sites d'activités à vocation internationale.

**Les communes rétro-littorales pourraient favoriser l'implantation de TPE\* et des PME\* ayant des marchés régionaux et locaux, ou des sous-traitants, nécessitant moins de trafic avec les grandes infrastructures.**

\*TPE : Très petites entreprises

\*PME : Petites et moyennes entreprises

## 1.2. S'INSCRIRE DANS LA DYNAMIQUE ÉCONOMIQUE REGIONALE

### 1978-2000 LE CONSTAT : DES ENTREPRISES QUI ONT DES DIFFICULTÉS À S'INSTALLER

Le diagnostic a mis en évidence un manque de foncier équipé pour répondre aux demandes d'implantation et au déficit d'image du **territoire qui valorise nettement sa vocation touristique**. Mais le secteur touristique et résidentiel accueille peu d'actifs qualifiés, et propose essentiellement des emplois précaires.

Ce constat est mis en exergue par l'absence d'un projet collectif en matière d'économie pour le territoire.

Néanmoins, certains freins à un développement économique équilibré sont apparus :

- L'emprise de l'activité tertiaire remet en question le devenir des zones d'activités à vocation productive qui se trouvent de plus en plus exclues par les services (artisanat, commerces, professions libérales).
- L'agriculture périclitante et la pêche répondent aux mêmes problématiques que le secteur productif en général. Les espaces agricoles et portuaires sont des potentiels d'avenir, même si ces espaces n'ont pas de rentabilité immédiate. Actuellement ce foncier à vocation économique est davantage considéré comme un bien marchand à très forte valeur ajoutée (mutable en foncier à vocation résidentielle) que comme un outil de travail à pérenniser pour les générations futures.
- Les activités dites productives (dont l'agriculture) ont de grosses difficultés d'implantation et de maintien, à la fois par manque de foncier, et par crainte des nuisances de ces entreprises sur l'environnement au sens large.

## **2004-2015 L'AMBITION : CONSTRUIRE UNE ÉCONOMIE SOLIDAIRE ET DIVERSIFIÉE**

La complémentarité entre le littoral et l'intérieur, du point de vue économique, est évidente. La réflexion sur une stratégie de développement économique doit tenir compte de situations territoriales contrastées. **Les sites économiques devront être hiérarchisés en fonction des activités accueillies et des marchés ciblés.**

**Il faudra donc prévenir la dispersion des zones d'activités, en encourageant une approche intercommunale dans la gestion, l'implantation et la spécialisation de nouvelles zones.**

Dans ces conditions, le SCOT n'est actuellement pas en mesure de déterminer explicitement une stratégie d'implantation des activités économiques, ou des zones d'extension d'activités, ou d'estimer objectivement les besoins fonciers ou immobiliers (...) nécessaires au développement économique sur l'aire du SCOT dans les 10 ans à venir.

### **Les objectifs**

#### **□ Définir un projet économique collectif**

- ♦ En reconsidérant la place du tourisme dans le développement
- ♦ En affirmant la place de l'activité productive sur le territoire
- ♦ En pérennisant l'économie agricole

#### **□ Faciliter l'implantation des entreprises**

- ♦ En mettant en valeur les atouts particuliers du SCOT Sud Pays Basque :
  - les activités nautiques et sportives
  - le potentiel environnemental comme potentiel économique.

## **OPTIMISER L'ÉCONOMIE TOURISTIQUE**

Le littoral basque est un lieu de villégiature privilégié. Le tourisme est le principal moteur économique du territoire. L'environnement, l'architecture, les potentiels mer et montagne concourent à façonner un « cliché » plus propice au plaisir et au tourisme qu'à la production industrielle.

Néanmoins cet atout formidable est également une source de tensions multiples localement, pour les habitants permanents en particulier qui ne trouvent plus à se loger décemment à des prix raisonnables, qui subissent l'augmentation du trafic automobile en saison et considèrent toute conséquence liée à l'augmentation temporaire de la population comme une nuisance pour l'environnement et les sites qui souffrent de surfréquentation, au risque d'être définitivement dégradés.

Si cette présence est parfois préjudiciable à tout autre mode de développement, il convient néanmoins de porter une attention particulière à cette activité pour **la sécuriser, voire l'optimiser dans le respect de certaines règles d'équilibre et de développement durable du territoire.**

En terme d'optimisation de l'économie touristique et culturelle, le Pays Basque est une échelle de réflexion pertinente. Le «Pays de St Jean de Luz», structure associative regroupant 10 des 13 communes du SCOT, est un des maillons de ce potentiel.

### **1- Eviter une concentration excessive de l'offre touristique sur le littoral et dans les sites sensibles du point de vue de l'environnement naturel**

---

- Mettre en valeur les espaces remarquables (ex : sentier du littoral)
- Exiger des programmes proposant une architecture de qualité
- Porter une attention spécifique à l'offre d'hébergement touristique et à son développement, singulièrement en matière de caravanage et d'habitations légères de loisirs. Les aspects visant l'intégration de ces équipements (sécurité, voisinage, paysage, environnement...) pourront être développés dans le cadre de la mise en place d'une «Charte qualité» dont l'élaboration pourrait associer les professionnels du secteur.

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

---

- Développer la coopération entre le secteur culturel et le tourisme
- Élaborer une stratégie de développement et de promotion du tourisme au niveau de toute la côte basque et de l'intérieur du pays

### **3- Améliorer la qualité et le confort de l'hébergement touristique**

---

- Moderniser l'offre d'hébergement
- Moderniser les installations de camping et améliorer leur intégration dans le paysage

### **4- Développer le tourisme rural**

---

- Promouvoir la qualité et la diversité de l'environnement mais aussi du patrimoine architectural traditionnel.
- Diversifier l'offre d'activités touristiques vers le tourisme vert et la ferme

## DÉTERMINER UN PROJET ÉCONOMIQUE POUR LE TERRITOIRE

Aborder l'activité économique et ne limiter cette approche qu'aux seules 13 communes du périmètre serait trop réducteur pour être durable. Il sera donc nécessaire de prendre en considération les enjeux qui sont ceux du Pays Basque, de l'Eurocité ou de la grande frange littorale (d'Hossegor à Zarautz, jusqu'à La Bastide Clairence et Sare).

La réflexion du SCOT se doit dans ces circonstances de préciser les spécificités s'il y a lieu, et les liens de complémentarité ou de solidarité à trouver pour faire de ce périmètre un rouage structuré et structurant de la dynamique territoriale.

### 1- Repositionner l'action publique

---

- Articuler la politique de développement économique avec les autres politiques de développement (environnement, mobilité et déplacement, habitat)

### 2- Diversifier les moteurs du développement économique

---

- Favoriser l'accueil d'activités productives pour **être moins tributaire du seul moteur résidentiel** et offrir des emplois aux jeunes actifs du territoire
- Mieux répartir l'activité pour jouer la complémentarité des territoires et des fonctions.

### 3- Définir un projet agricole

---

- Le SCOT est une opportunité pour réaffirmer la vocation des espaces agricoles et afficher des choix clairs entre valeur économique (valeur de la production) ou valeur résidentielle de ces territoires.

# **ACCOMPAGNER ET SOUTENIR UNE ÉCONOMIE PRODUCTIVE, ADAPTÉE AUX SPÉCIFICITÉS DU TERRITOIRE**

## **1- Accompagner les nouvelles implantations économiques**

---

- S'adosser au projet économique du territoire pour faire des choix de mise en oeuvre adaptée :
  - asseoir le positionnement local et international du SCOT Sud Pays Basque,
  - mettre en réseau les différents projets des différents territoires pour optimiser le profil économique de la zone :
    - considérer les projets de développement ou d'implantation de formations, d'instituts de recherche,
    - considérer les projets relatifs aux grandes infrastructures.
- Susciter une nouvelle dynamique économique en précisant le niveau d'intervention de la collectivité.
- Maîtriser la place de l'économie tertiaire et respecter la vocation des zones dans les choix d'installations des entreprises
- Tisser un réseau de TPE et PME qui renforce le projet économique de la zone et sécurise son devenir.

## **2- Promouvoir des sites économiques accessibles, spécialisés et bien aménagés**

---

- Réfléchir collectivement au développement, à l'équipement, au portage des principales zones existantes, voire à la localisation pertinente de nouvelles zones pour l'économie sur l'ensemble du territoire, et envisager une politique fiscale adaptée :
  - Organiser l'extension de l'économie (ouverture de zones d'activités et implantations nouvelles) en proposant une offre foncière autour des infrastructures majeures,
  - Assurer une bonne complémentarité entre zones de rayonnement supra-territorial et zones plus locales,
  - Intégrer l'économie des services aux particuliers (commerces...) dans les zones d'habitat,
  - Prendre en considération les contraintes environnementales dans le choix des sites.
- Appliquer des exigences pour un urbanisme de qualité et un environnement paysager.

## **3- Déployer l'environnement nécessaire au maintien et à l'installation d'entreprises et d'emplois durables**

---

- Formations, recherche et développement, NTIC, services aux entreprises, équipements et offre culturelle...

#### **4- Développer les services et les équipements urbains pour satisfaire les besoins des actifs sur leur lieu de travail**

---

- Conditionner l'ouverture de nouvelles zones d'activités à leur desserte tant pour l'acheminement de matières premières que pour la mobilité des employés (Transports en Commun)
- Faciliter l'accès au logement
- Structurer une offre en équipements communautaires ...

#### **5- Pérenniser l'activité agricole et affirmer la fonction économique de l'agriculture**

---

- Protéger les espaces agricoles**
  - Associer l'activité agricole au développement d'une filière agroalimentaire valorisant directement les productions du territoire.
  - Accompagner l'agriculture dans sa participation à l'activité touristique (gîtes, accueil à la ferme, ...) et sa diversification pour faire face à une demande nouvelle.
- Protéger les espaces portuaires**, pour les mêmes raisons que celles ci-dessus.

#### **6- Diversifier l'activité économique locale**

---

- Favoriser le développement de filières performantes : agroalimentaires, biotechnologies, activités nautiques...
- Valoriser et pérenniser la filière «algues».

Le nautisme semble constituer un potentiel de développement non négligeable pour l'économie et le tourisme. La pêche, la plaisance, la glisse et les sports nautiques au sens large et désormais les escales de croisière pourraient offrir de réelles opportunités pour le SCOT Sud Pays Basque.

### **1.3. PROMOUVOIR LES MOYENS DE L'ACTION PUBLIQUE FONCIÈRE**

#### **1978-2000 - LE CONSTAT : UNE TRÈS FAIBLE INTERVENTION PUBLIQUE DANS LE DOMAINE DE L'AMÉNAGEMENT**

Pour des raisons diverses, la collectivité estime que son incapacité à réguler le prix et la destination du foncier est un des freins majeurs à :

- Une urbanisation cohérente
- Une offre satisfaisante en logements sociaux
- Un maintien ou une installation d'entreprises.

#### **2004-2015 - L'AMBITION : DÉFINIR UNE POLITIQUE FONCIÈRE CAPABLE DE RÉGULER LE MARCHÉ DU FONCIER**

Les élus sont donc en attente d'outils et de références, la collectivité étant rarement propriétaire du foncier.

Les collectivités territoriales sont particulièrement investies dans ce domaine. Les enjeux se posent à la fois à l'échelle des 13 communes du SCOT Sud Pays Basque et plus largement sur le Pays Basque et le Sud des Landes.

**En affirmant dans le SCOT des objectifs cohérents et en se dotant de leviers d'intervention foncière, la collectivité veut assumer son rôle fondamental en matière de développement urbain et être en capacité de « créer du foncier » pour réaliser son projet.**

## **1- Se saisir des outils de planification, au service de l'action publique foncière**

---

Les PLU offrent aux collectivités de nombreux moyens pour porter, ou à défaut orienter, l'urbanisation.

Au-delà du zonage, les choix peuvent se porter vers des opérations de lotissement, des Zones d'Aménagement Concerté (ZAC), des Zones d'Aménagement Différé (ZAD) et un travail de fond sur les emplacements réservés.

Il existe donc des outils juridiques permettant d'acquérir du foncier en vue :

- de la création et de la réalisation de zones d'aménagement (à vocation économique ou d'habitat),
- de la programmation d'équipements publics,
- de la constitution de réserves foncières pour les projets à venir.

**Mais, l'étape de la planification ne peut répondre seule, du point de vue stratégique, à l'étendue des enjeux posés par la question foncière.**

## **2- Mobiliser les instruments et les opérateurs existants**

---

### **Les instruments du foncier**

On pourra notamment, systématiser la mise en oeuvre du Droit de Prémption Urbain Renforcé (DPUR), adopter les compétences des collectivités, s'assurer de la mise en oeuvre des procédures adaptées (ex: Programme Local de L'Habitat (PLH), Déclaration d'Utilité Publique (DUP...))

### **Se doter d'un programme collectif d'action foncière**

Les opérateurs habilités à accompagner, voire porter, ces procédures doivent être sollicités : la SAFER pour les espaces agricoles, le Conseil Général ou certains établissements publics pour les espaces naturels sensibles...

## **3- Compléter ces démarches d'une réflexion sur un outil de type Etablissement Public Foncier Local (EPFL)**

---

- Initier ou participer seul, ou avec d'autres, à la réflexion préalable à ce type d'outils.
- Plusieurs travaux sont programmés, dans lesquels le SCOT Sud Pays Basque sera clairement identifié, dont une étude d'opportunité pour un Etablissement Public Foncier Local (dont le périmètre d'intervention sera considéré dans l'étude de faisabilité).



*La situation géographique du Pays Basque se traduit par une convergence d'atouts qui peuvent s'avérer contre productifs :*

*Concentration sur un territoire restreint d'un potentiel patrimonial, naturel et identitaire d'une richesse et d'une diversité rares. Cet atout majeur constitue, avec le climat, le principal facteur d'attractivité, et le principal moteur de développement.*

*Concentration des flux et des transits internationaux de toute nature, dans un espace contraint. Le territoire se trouve au cœur de ces échanges, et cette position constitue également un atout majeur pour son développement et une source importante de nuisances*

*De plus, l'organisation actuelle du territoire provoque des difficultés multiples de déplacements. Ces situations créent de nombreuses congestions.*

*Environnement, agriculture, urbanisation et mobilité sont très intimement liés dans ce projet de développement qui place le citoyen au cœur des préoccupations, et qui se veut à long terme respectueux de l'avenir des générations futures.*

*Le SCOT Sud Pays Basque souhaite faire le pari de la mobilité dans un cadre de vie de qualité.*

## ***II- Vers le respect des spécificités sans compromettre le développement***

***Partager les qualités du territoire et valoriser ses spécificités***



## 2.1. ACCOMPAGNER LE DÉVELOPPEMENT TOUT EN ASSURANT LA PROTECTION DES ESPACES NATURELS, AGRICOLES ET MARITIMES

*Les collectivités du SCOT souhaitent afficher des orientations fortes pour le respect des principes du développement durable et la préservation du cadre de vie. Désormais, les espaces non urbanisés ne doivent plus être considérés comme des «vides potentiels», mais valorisés au même titre qu'une « infrastructure » dont il convient d'estimer les limites, les capacités de développement et les mesures adéquates pour optimiser sa performance.*

### 1978-2000 LE CONSTAT : UNE URBANISATION OPPORTUNISTE QUI DÉPRÉCIE LES ESPACES NATURELS, AGRICOLES ET CÔTIERS

Le territoire aujourd'hui engagé dans le SCOT est traditionnellement un pays de bocage et de bois qui présentait un habitat agricole dispersé, qui a justifié un fin réseau de chemins de desserte. Les documents d'urbanisme élaborés ces dernières décennies ont largement accompagné ce phénomène.

Dans les POS en vigueur en 1998, 80% du territoire du SCOT Sud Pays Basque était classé en zone naturelle (57%) et agricole (24%).

Les surfaces potentiellement constructibles sont toujours largement dimensionnées. **L'utilisation complète des POS permettrait encore un accroissement de la tâche urbaine de 30 %.** Les ressources naturelles sont certes riches, mais rendues vulnérables par cette dissémination de l'habitat (fragilité de la production d'eau potable en quantité et en qualité, difficile maintien de la qualité et de l'entretien des paysages ruraux et urbains, surfréquentation de certains sites...).

L'agriculture est également très fragilisée par ces phénomènes : les prix moyens des terrains à bâtir s'envolent, tirant vers le haut le prix moyen des terres agricoles. Ce qui conforte une gestion patrimoniale du foncier au détriment d'une gestion plus entrepreneuriale, et induit une mutation des exploitations.

### 2004 - 2015 L'AMBITION : PÉRENNISER L'IDENTITÉ PAYSAGÈRE DU TERRITOIRE

L'objectif du SCOT est de limiter l'urbanisation des espaces agricoles et naturels en privilégiant des politiques volontaristes en matière d'urbanisme, d'habitat et de transport. Les besoins en extensions urbaines pour les 10-12 années à venir sur l'aire du SCOT sont dans ces conditions estimés à quelques 600 hectares.

La préservation du cadre de vie, qui est également un atout majeur en matière d'attractivité, tout en le valorisant pour le faire partager au plus grand nombre. **Il convient donc de concilier des objectifs parfois contradictoires : la protection et l'ouverture des espaces naturels, du patrimoine environnemental et paysager.**

**Le maintien d'une agriculture de qualité contribuera directement à la protection de la biodiversité et au maintien des paysages.** La protection des activités agricoles représente dans ces conditions un enjeu fondamental. Il importe donc d'accompagner et d'offrir un cadre de développement à l'agriculture sur ce territoire. Mais tout reste à faire dans ce domaine.

### **Les objectifs**

#### **☐ *Entretenir le cadre de vie et l'héritage culturel, identitaire et environnemental du territoire***

- ◆ En protégeant et en optimisant les ressources naturelles
- ◆ En protégeant les espaces et sites à enjeu (espaces écologiques et paysagers remarquables ou notables, sites patrimoniaux classés...)
- ◆ En rendant accessibles au public certains de ces espaces, dans les meilleures conditions pour les visiteurs et la pérennité qualitative des espaces visités.

#### **☐ *limiter les conflits d'usage et jouer la « co-responsabilité » entre les acteurs***

- ◆ En accompagnant l'agriculture et la pêche dans leur fonction économique de production
- ◆ En affirmant l'importance de l'agriculture dans l'entretien et la continuité de certains paysages et milieux écologiques.

## **RÉDUIRE LES RISQUES ET LES NUISANCES**

### **1- Tenir compte des risques et des nuisances selon des échelles de solidarité pertinentes**

---

#### **☐ *Contrôler la qualité des eaux destinées à la consommation humaine***

- Mettre en place une gestion globale de la ressource et une solidarité hydraulique avec l'harmonisation des maîtrises d'ouvrage.  
Le SCOT Sud Pays Basque semble être la bonne échelle de réflexion et d'intervention pour la gestion de l'urgence, bien que certaines communes du SCOT soient approvisionnées par le Syndicat Mixte de l'Usine de la Nive.
- La sécurisation optimale de la ressource à horizon 2020 doit s'inscrire dans le cadre d'une solidarité Nord-sud et une fiabilisation des unités de production.
- Mettre en place les périmètres de protection à court terme sur les prises d'eau de surface et les champs captants. Mais aussi gérer de manière accrue les effluents agricoles et les systèmes d'assainissement collectif et non collectif dans ces périmètres.

#### Assurer la qualité des eaux de baignade

- Renforcer la protection des cours d'eau et optimiser les assainissements.  
Mais l'échelle de solidarité dépasse largement le périmètre du SCOT Sud Pays Basque et renvoie à une **réflexion plus globale à l'échelle du littoral**. Néanmoins des actions locales sont à mener, dans le cadre des contrats de rivières et des contrats de baie.

#### Mesurer et préserver la qualité de l'air

- Assurer un suivi des émissions, en portant une attention particulière aux niveaux de qualité autour de l'A63 et de la RN10.
- **Réduire le trafic automobile, à l'échelle du SCOT Sud Pays Basque (cf. partie 2 – chapitre 2)** : en maîtrisant l'urbanisation et en privilégiant un développement urbain qui renforce les bourgs existants, et permette la mise en œuvre d'un réseau de transports en commun performant. Mais ces actions volontaristes n'auront de réels effets sur les déplacements locaux que si l'agglomération bayonnaise s'engage dans le même sens.

#### Optimiser la gestion des déchets au sein du syndicat Bizi Garbia et au-delà en lien avec le syndicat Bil'ta Garbi.

#### Privilégier les modes d'assainissement collectif performant pour effectivement encourager la concentration de l'urbanisation.

## **2- Gérer les ressources naturelles et environnementales dans un souci de solidarité entre les territoires, et entre les partenaires**

---

#### Affiner la connaissance et les interactions entre les milieux pour territorialiser des mesures réglementaires strictes dans les PLU(s) (dans l'esprit de ce qui a pu se faire à une autre échelle avec la loi Littoral), pour :

- Préserver les « corridors écologiques<sup>1</sup> », au minimum à l'échelle du SCOT, idéalement à l'échelle du Pays-Basque et du transfrontalier.
- Assurer la jonction entre ces corridors et les sites écologiques notables, au minimum à l'échelle du SCOT.
- Déterminer une typologie assez fine des espaces menacés, au sein de ce qu'il est convenu d'appeler les espaces notables (puisque les espaces remarquables tels que la Rhune, la Corniche, les espaces à fort enjeux et sites inscrits du Labourd (...) sont dès à présent protégés par différents règlements et zonages spécifiques).

<sup>1</sup> Rappel/définition : sont à considérer comme corridors ou zones de connexion biologique : l'ensemble des éléments de territoires qui relient fonctionnellement entre eux les habitats essentiels de la flore, les sites de reproduction, de nourrissage, de repos et de migration de la faune. Ce sont souvent des continuums biologiques ou physiques, matériels ou non, réellement continus ou en « pointillé », permanents ou non, différents selon les espèces ou groupes d'espèces.

❑ **Initier une réflexion partenariale** entre les acteurs et les institutions ayant des compétences et des intérêts convergents de protection, de pérennisation des ressources et des espaces pour :

- poursuivre la préemption des sites et rassembler les propriétés
- ouvrir les sites au public tout en veillant à leur préservation

## LIMITER LES PRESSIONS SUR LES ESPACES D'INTÉRÊT ÉCOLOGIQUE ET PAYSAGER

### 1- Préserver, valoriser les espaces d'intérêt écologique et paysager

Le patrimoine local doit être considéré comme un tout bien qu'il recouvre une très grande diversité : l'architecture, l'histoire, le paysage, la biodiversité... La préservation du patrimoine ne doit pas se faire en opposition au développement économique du territoire.

❑ **Préserver les espaces d'intérêt écologique et paysager :**

- En matière de préservation des milieux naturels et des paysages, le SCOT s'appuie sur les différents zonages de connaissance (ZNIEFF de type 1) et de protection (sites loi 1930).
- En matière d'application de la loi littoral, le SCOT s'appuie sur la « proposition d'un schéma de cohérence d'application de la loi » réalisée en 2003 par les services de l'Etat. Les espaces remarquables devront faire l'objet d'une stricte protection. Les coupures d'urbanisation, la définition précise de la bande des 100m, les zones actuellement urbanisées ainsi que les extensions d'urbanisation ne sont pas délimitées dans le présent document. Depuis l'entrée en vigueur de la loi relative au développement des territoires ruraux du 23/02/2005, les SCOT peuvent comporter un chapitre individualisé valant schéma de mise en valeur de la mer.  
Le SCOT Sud Pays Basque, très avancé dans la définition de son projet de SCOT, n'a pu intégrer cette ouverture réglementaire permettant la réalisation d'un « volet littoral ». Cependant, le Syndicat d'études envisage d'engager une réflexion spécifique associant l'ensemble des partenaires du littoral (à terre et en mer) afin de définir les composantes d'un projet d'aménagement autant que de préservation du littoral.
- Enfin, il est nécessaire de préserver l'agriculture et ce particulièrement en zone de montagne (loi Montagne, site inscrit de l'ensemble dit du Labourd). Une attention toute particulière sera par ailleurs accordée aux terres agricoles situées en plaine et singulièrement aux terres maraîchères.
- En ménageant des espaces de transition qui limitent clairement les espaces urbanisés et les espaces naturels ou agricoles.
- En excluant tout projet d'urbanisme, tout projet d'implantation touristique dans des sites remarquables ou sensibles.

❑ **Valoriser ces espaces** en les gérant collectivement pour assurer une cohabitation harmonieuse des activités et des acteurs, et éviter les conflits d'usage :

- en garantissant l'entretien des zones agrosylvopastorales,
- en développant les activités de loisirs, dans le respect des activités déjà en place,
- en favorisant la découverte et la compréhension des paysages et des milieux et ce singulièrement à proximité du rivage de la mer. La notion de trame verte, recouvrant un espace allant symboliquement du littoral à l'autoroute A63, vise à y privilégier la mise en réseau des sites naturels et urbains.

❑ **Promouvoir la gestion des écosystèmes en milieu urbain**

- Préserver à l'intérieur des espaces urbains les espaces naturels multifonctionnels et créer un « maillage vert » en s'attachant à la réalisation d'espaces verts.
- Faire un travail paysager sur les entrées de ville et conserver des ceintures vertes multifonctionnelles, sans qu'elles aient la même réglementation drastique que les coupures d'urbanisation.

## **2- Protéger l'identité du territoire en conservant la qualité du patrimoine bâti et du patrimoine paysager**

---

❑ **Prendre en compte la qualité patrimoniale tant architecturale qu'urbanistique et paysagère des centres-bourgs de Sare et d'Aïnhoa (labellisés « plus beaux villages de France ») et des centres-villes de Guéthary et de Ciboure (ZPPAUP).**

❑ **Conserver l'identité patrimoniale du territoire** en veillant au respect de certains critères locaux, qui sont à définir dans les PLU, sans pour autant décourager toute créativité architecturale.

❑ **Soumettre tout projet d'urbanisation** à un traitement paysager et architectural respectueux de l'identité du territoire.

❑ **Réfléchir à la mise en place d'une charte de « Haute Qualité Environnementale »** pour la conception et l'aménagement de programmes d'intérêts généraux (nouveaux programmes d'habitat, ZAC, zones d'activités...).

## PERENNISER LES ACTIVITÉS AGRICOLES ET MARITIMES

A ce stade de la réflexion avec la profession agricole, le SCOT n'est pas en mesure de cartographier précisément les zones agricoles à préserver de toute urbanisation. Pour autant la collectivité souhaite afficher dans le SCOT certaines orientations qui paraissent fondamentales pour le développement « durable » du territoire.

### 1- Etablir un état des lieux sur l'activité agricole à 15-20 ans

---

L'agriculture a une double fonction sur le territoire :

- Une fonction purement économique (implantations, productions, emplois...).
- Un élément essentiel pour le maintien de la richesse environnementale.

Ces deux entrées seront à prendre en considération dans la définition d'un projet agricole.

### 2- Affirmer la vocation agricole du territoire

---

#### Protéger les espaces agricoles dont la valeur productive est reconnue

- Maintenir l'espace nécessaire à l'activité agricole en imposant des mesures réglementaires rigoureuses dans les PLU, pour **assurer la sécurité foncière aux exploitants sur 20 ans minimum.**
- Encourager une agriculture respectueuse de l'environnement.
- Faciliter l'installation de jeunes agriculteurs.
- ...

#### Protéger les espaces dont la valeur paysagère et écologique est liée à l'activité agricole

- Accompagner l'activité lorsqu'elle participe à l'entretien des sites et des paysages.

### 3- Affirmer la vocation maritime du territoire

---

#### Protéger les espaces portuaires

#### Accompagner la profession pour le maintien d'une activité de pêche de qualité.

*D'ici 2015, on peut supposer que la capacité d'accueil touristique pourrait croître dans des proportions assez similaires, d'où une multiplication des déplacements locaux abondés par la croissance exponentielle des flux globaux.*

*Les hypothèses de croissance de flux sur l'A 63 annoncent un trafic moyen journalier qui dépassera en 2015 les 35 000 véhicules / jour.*

***Cependant, les enjeux de déplacement et de mobilité dépassent largement la capacité d'intervention des collectivités du SCOT dans ce domaine. La question se pose à une échelle plus vaste, celle de l'aire urbaine, voire de la région Aquitaine ou du niveau national dès qu'il s'agit du fret et des transits internationaux. Pourtant les nuisances engendrées par la multiplicité des flux sont directement subies localement.***

*D'ici 2015 et au-delà, de grandes difficultés sont prévisibles sur le réseau routier en général, si aucune disposition n'est prise pour trouver des alternatives viables à l'usage quasi-exclusif de la voiture.*

## 2.2. UN ESPACE COLLECTIF À MIEUX PARTAGER

### 1978-2000 LE CONSTAT : LA DIFFICULTÉ À GÉRER L'ENSEMBLE DES DÉPLACEMENTS DÉPRÉCIE LE CADRE DE VIE

Le mitage et la motorisation des ménages se sont excessivement développés ces trente dernières années, participant à la dégradation du cadre de vie :

- Congestion régulière des principaux axes de déplacements (en saison estivale de façon quasi-permanente et de plus en plus souvent le reste de l'année).
- Atteinte irréversible aux paysages et privatisation des voies en passant d'un mitage ponctuel au début du siècle à un mitage linéaire le long des crêtes depuis vingt ans.
- Difficultés pour la collectivité à gérer les questions relatives aux réseaux, à l'entretien et au calibrage des voies, dans la mesure où les usages de celles-ci ont muté (privatisation de certaines, et surfréquentation pour d'autres)...

#### Mitage des collines bêtvédères à Urrugne



IGN 1977



Eurocité 1998

## **2004 - 2015 L'AMBITION : FACILITER LA MOBILITÉ TOUT EN METTANT EN VALEUR LE TERRITOIRE**

La croissance des déplacements ne constitue pas en tant que telle une limite, au contraire elle peut être synonyme de dynamisme économique et d'amélioration du cadre de vie.

### **Le risque de saturation est réel et le tout voiture n'a pas d'avenir sur le territoire**

- En dehors des vallées, on ne peut pas envisager de nouvelles infrastructures sans remettre en question l'intégrité et l'identité du territoire.
- Les investissements seraient trop importants en regard du développement projeté.

**Il convient donc de repenser les modes de déplacements pour limiter les nuisances sur le territoire et d'articuler la politique de déplacement avec les autres politiques de développement.**

Toutes les voies ne pourront pas accueillir de transports en commun ou être requalifiées ; des axes prioritaires sont donc ciblés :

- La RN 10
- La RD 918
- La voie ferrée
- Une nouvelle voie pour désenclaver la Nivelle.

## Les objectifs

### □ Améliorer les déplacements sur l'ensemble du territoire

- ◆ *En facilitant la mobilité du plus grand nombre et en favorisant l'accessibilité du territoire.*

### □ Faciliter la liaison entre le littoral et la zone intermédiaire, et limiter les nuisances

- ◆ *En affichant des solutions pour limiter l'usage de la voiture individuelle, en axant les aspirations de la collectivité sur :*
  - *la mise en place d'un réseau de Transports en Commun performant.*
  - *la promotion d'un modèle de développement favorable à une évolution des modes de déplacement .*
  - *le renforcement et la hiérarchisation des réseaux de voiries, qui viendront conforter l'armature urbaine existante et les pôles de développement économique.*
- ◆ *En restant vigilant sur les niveaux de nuisances des infrastructures existantes (relativement à l'accroissement du trafic sur l'A63...).*

## ADOPTER UNE POLITIQUE GLOBALE DES DÉPLACEMENTS

### 1- Renforcer l'armature urbaine, hiérarchiser le réseau de voirie

---

#### □ Faciliter les liaisons littoral – intérieur

- Optimiser l'axe St Jean de Luz - St Pée sur Nivelle - Cambo (RD 918).
  - Assurer le désenclavement de la Nivelle, en raccordant la zone intermédiaire à l'A63 par une nouvelle voie, dont le tracé sera à définir dans des études complémentaires, qui devront porter une attention particulière à la prise en compte de l'agriculture.
  - Recalibrer les axes Biarritz-Arbonne-St Pée sur Nivelle (RD 255), RN 10 - Ahetze- St Pée sur Nivelle (RD 855), Bidart - Ahetze - Arbonne (RD 655)
  - Mettre en oeuvre les dispositions techniques pour minimiser l'impact de la circulation de camions sur les axes qui desserviront le CSDU de Zaluaga
  - S'engager dans un projet ambitieux, attentif à la cohérence avec le projet des territoires de proximité (autre(s) SCOT, Nive-Nivelle...).
- Impliquer les collectivités compétentes (le Conseil Général et l'Etat en particulier) en sollicitant leur appui technique et financier.

#### □ Optimiser les déplacements sur le littoral

- Restructurer la RN 10 pour permettre la cohabitation des véhicules légers et d'un transport en commun prioritaire ou site propre.

#### **Inciter au transfert des automobilistes vers d'autres formes de mobilité**

- Mettre en œuvre une politique de stationnement cohérente avec les objectifs énoncés, ouvrant sur des dessertes multimodales.
- Implanter les grands équipements d'agglomération sur les sites de confluence des dessertes
  - Localiser ces équipements à proximité des pôles d'échanges dotés de parkings relais (*à la périphérie des bourgs et à l'amont des zones d'engorgement*).

## **2- Réduire les déplacements automobiles en limitant l'urbanisation future aux seules centralités existantes**

---

#### Restructurer les bourgs existants

Les réaménagements de bourgs pourront aussi être conçus dans le but de limiter l'usage de l'automobile.

#### Améliorer la desserte des bourgs en Transports en Commun

Une étude de faisabilité pourrait être réalisée sur la mise en place de navettes quotidiennes littoral - intérieur.

## **AGIR EN FAVEUR DES TRANSPORTS COLLECTIFS**

### **1- Mettre en œuvre un réseau de transports en commun performant (pour garantir à tous le droit de se déplacer dans les meilleures conditions)**

---

Toutes les communes du SCOT ne pourront pas être directement desservies par un TCSP\*, de manière satisfaisante et à des coûts supportables pour la collectivité. Des priorités sont donc à préciser. Mais toutes les communes pourront accéder à ces services par des axes restructurés, des axes dits de «*rabattement*» équipés d'un transport en commun ou des parkings relais bien localisés.

#### **Faciliter la mise en place de sites propres ou prioritaires sur les axes structurants :**

- Aménager la RN 10 en boulevard urbain et mettre en place un TC performant (prioritaire ou site propre) afin de concurrencer la voiture
- Sur la RD 918 : organiser une offre de rabattement performante vers la desserte littorale.
- Sur l'axe de la Corniche, envisager une alternative à la voiture via un transport en commun à l'année ou saisonnier.

\* TCSP : Transport en commun en site propre

**❑ Solliciter les partenaires institutionnels pour trouver une solution mobilisant le réseau ferré littoral :**

- Participer à une réflexion globale (en lien avec le SCOT Bayonne-Sud Landes) sur un projet de « Tram Transfrontalier » pour une desserte de l'agglomération littorale toute l'année, avec un cadencement satisfaisant.

**2- Inciter au développement des modes de déplacements doux et multimodaux (vélo, marche)**

---

- ❑ Développer les pistes cyclables.
- ❑ Réaliser des parking « relais » en lien avec les transports en commun.
- ❑ Optimiser également le niveau de service sur les axes de rabattement, en le rendant prioritaire sur les portions conflictuelles avec l'automobiliste.

**3- Agir simultanément en faveur de tous les déplacements et mettre en cohérence les programmes d'action**

---

- ❑ Aménager un réseau d'axes de rabattement vers les gares du réseau ferré ou le TCSP routier, en facilitant les interfaces voiture-bus, bus-tram ou bus-bus...
- ❑ Préciser les fonctions de l'urbanisation autour des voies qui porteront un TC performant : privilégier une densité soutenue autour de chaque axe pour viabiliser le projet tout en respectant les coupures d'urbanisme.

**Anticiper le développement et l'aménagement du territoire en faisant converger toutes les actions collectives en faveur de « plus de densité » signifie :**

- Limiter la consommation prodigue de foncier.
- Limiter les incidences sur l'environnement, les milieux et les paysages, notamment du fait de la forte mobilité automobile et de l'urbanisation diffuse.

**Il est urgent d'agir en faveur de la concentration des services et des habitants dans des bourgs et des espaces conviviaux pour réduire les distances de déplacement, faciliter la performance des transports publics, freiner la dégradation des espaces naturels et réduire la déprise agricole.**





*Les deux premières parties du PADD ont précisé le parti d'aménagement retenu pour les treize communes participant à l'élaboration du SCOT Sud Pays Basque.*

*La réflexion doit s'affranchir des limites administratives et s'inscrire dans des échelles plus vastes, en faisant le lien entre le local, le transfrontalier, le national, l'international.*

*La logique de «compétition entre les territoires» a naturellement conduit les collectivités à des réflexes individualistes. Avec l'élaboration du SCOT il est paru évident que cette «compétition» pouvait également se transformer en «coopération».*

*Ce désir d'ouverture rend nécessaire l'intégration dans des réseaux, des périmètres plus larges (...) qui permettent de mettre en valeur des qualités propres qui ne sont des atouts que si elles viennent compléter ou renforcer d'autres ressources locales.*

*On peut également faire le pari que le positionnement transfrontalier permettra de transcender l'action publique et d'avoir des effets leviers majeurs sur les projets locaux.*

### **III - Vers l'ouverture et le dialogue :**

***Arrimer le territoire du SCOT Sud Pays Basque aux dynamiques locales et frontalières***

Le destin du territoire du SCOT Sud Pays Basque est étroitement lié à celui des territoires qui le jouxtent. Que ce soit vers l'intérieur du Pays Basque (Basse Navarre et Soule) et la zone dite intermédiaire (le Labourd) ou que ce soit vers les agglomérations de la façade littorale (depuis le BAB jusqu'à Zarautz en Gipuzkoa).

Ce territoire se situe géographiquement au coeur de l'Eurocité. Il doit donc être considéré comme une entité à part entière et comme un "continuum urbain" liant deux agglomérations, deux espaces institutionnels et décisionnels.

Le SCOT Sud Pays Basque, fédéré autour de St Jean de Luz et Hendaye, précise les spécificités et ambitions de ce territoire. C'est sur cette base que devront se jouer les nouvelles solidarités et complémentarités entre les territoires.

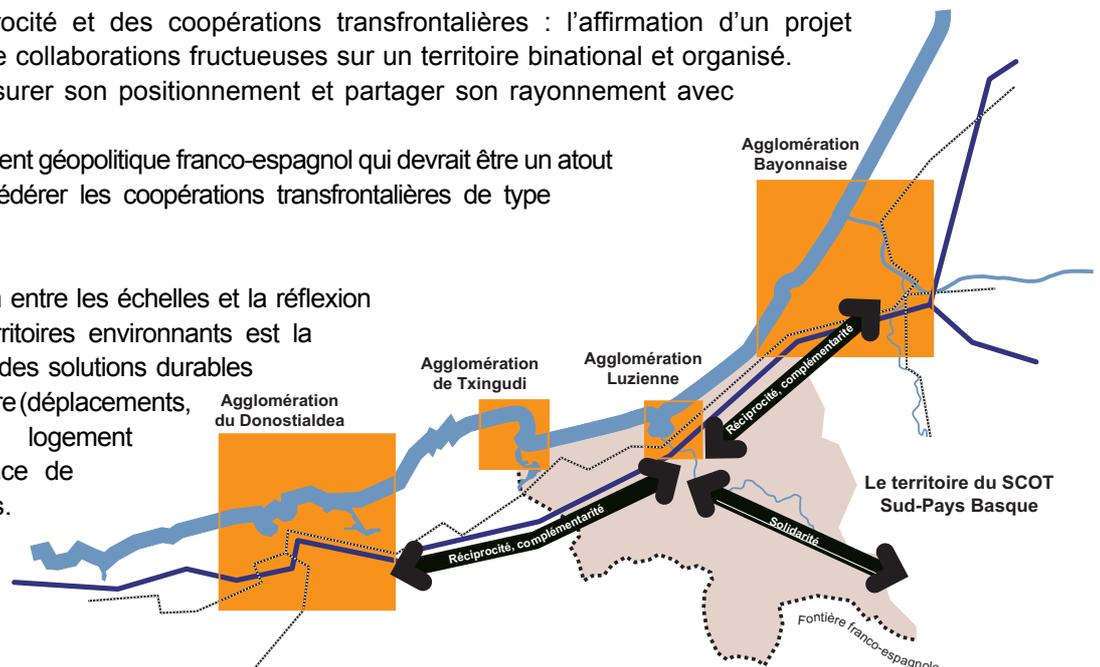
Le projet du SCOT Sud Pays Basque a pour ambition de contribuer à l'émergence et à l'affirmation d'un territoire "Cohérent et Solidaire" tel que présenté dans la Charte de Pays et qui s'applique aussi bien au Pays Basque qu'à l'Eurocité. Le SCOT se trouve à cette charnière complexe entre des territoires, des ambitions politiques, des pratiques citoyennes. Le SCOT Sud Pays Basque a une dynamique propre indéniable. Pour renforcer cette dynamique en lui donnant du sens, il doit participer à un projet territorial plus large qui s'articulerait autour de quelques ambitions partagées.

Plusieurs échelons (ou niveaux) de projets s'imbriquent étroitement dont les spécificités et les vocations doivent être prises en considération :

- 1) L'échelle du Pays et les liens avec les Projets Collectifs de Développement (PCD) : l'articulation des territoires et l'enjeu de la proximité des services à la population.
  - . Le Pays est l'espace naturel pour établir des solidarités entre les différents espaces qui le composent. C'est le lien où s'exerce les grands équilibres et où se structurent des compromis pour un avenir commun.
  - . Les PCD, dont l'un est en réflexion à l'échelle du Syndicat Nive-Nivelle.
  
- 2) L'échelle des SCOT et des intercommunalités : un projet de proximité
  - . Le SCOT Sud Pays Basque et la réflexion intercommunale à treize : la recherche d'une cohésion, le renforcement des solidarités et l'affirmation d'une identité.
  - . Le SCOT de l'agglomération de Bayonne et du Sud des Landes, la Communauté d'Agglomération et les Communautés de Communes du Seignanx, de Nive Adour : la définition du projet est en cours d'étude.
  
- 3) L'échelle de l'Eurocité et des coopérations transfrontalières : l'affirmation d'un projet métropolitain et de collaborations fructueuses sur un territoire binational et organisé.
  - L'eurocité doit assurer son positionnement et partager son rayonnement avec toute la région.
  - C'est le positionnement géopolitique franco-espagnol qui devrait être un atout pour mobiliser et fédérer les coopérations transfrontalières de type Consorcio,....

D'ici 2015, l'articulation entre les échelles et la réflexion collective avec les territoires environnants est la seule alternative pour des solutions durables aux difficultés du territoire (déplacements, pollutions, économie, logement ...) et pour l'émergence de nouvelles dynamiques.

...



### 3.1. TROUVER DES OPPORTUNITES DE COOPÉRATION

1978-2000 LE CONSTAT : DES DIFFICULTÉS À DÉFINIR ET METTRE EN OEUVRE DES PROGRAMMES D' ACTIONS CORRESPONDANT À L'ÉCHELLE TRANSFRONTALIÈRE

2004-2015 L'AMBITION : AMÉLIORER LA COORDINATION ENTRE LES PROGRAMMATIONS SECTORIELLES ET LES INSTITUTIONS EN CHARGE DES DOMAINES TRAITÉS

#### *Les objectifs*

- ❑ *Faire de l'identité du territoire basque l'élément fédérateur*
  - ◆ *par la promotion du cadre de vie, du patrimoine et de la culture*
  - ◆ *par une démarche exemplaire en termes de développement durable*
- ❑ *Optimiser les infrastructures de transport*
  - ◆ *Mettre en place une connexion plurimodale transfrontalière européenne : TGV- Y Basque-tramtrain transfrontalier*
  - ◆ *Renforcer et qualifier le réseau routier*
  - ◆ *Développer les réseaux de transport en commun en lien avec les territoires de proximité (BAB), (Consortio)...*
- ❑ *Définir un programme transfrontalier d'équipements orienté vers la préservation de l'environnement*
  - ◆ *Pôles universitaires*
  - ◆ *Gestion des déchets*
  - ◆ *Qualité des eaux, assainissement*
  - ◆ *Surveillance sanitaire*
  - ◆ *Surveillance des milieux maritimes*
  - ◆ *Trame verte*
  - ◆ *Réseau de pistes cyclables*

## 3.2.DEVENIR LE LIEN REPRÉSENTATIF DE L'ESPACE FRONTALIER

1978-2000 LE CONSTAT : UN TERRITOIRE QUI A SU CONSERVER SON AUTHENTICITÉ MALGRÉ UNE ORGANISATION INSTITUTIONNELLE QUI A PROUVÉ SES LIMITES

2004-2015 L'AMBITION : DÉPASSER LA DYNAMIQUE DU SCOT EN DEVENANT L'INITIATEUR D'UNE RÉELLE ET DURABLE COOPÉRATION FRONTALIÈRE

### *Les objectifs*

- Fédérer les agglomérations limitrophes à ce projet de territoire*
  
- Appliquer l'ensemble de ces objectifs (cf. 3.1) à l'échelle et aux moyens du territoire du SCOT Sud Pays Basque*



