



4.9 Etudes dérogatoire Amendement Dupont

Intégration des études suivantes :

- Etude urbaine et paysagère sur la commune de Labenne sur le secteur des Zones d'Activités Housquit et Artiguenave aux abords de la RD810
- Etude urbaine et paysagère sur le secteur d'Atlantisud aux abords de la RD810 à St-Geours-de-Maremene



REVISION DU POS
PLAN LOCAL D'URBANISME

=====

COURRIER REÇU LE

21 DEC. 2009

SOUS-PREFECTURE DE DAX

COURRIER REÇU LE

23 OCT. 2009

SOUS-PREFECTURE DE DAX

3

Pièces complémentaires

3.2

ETUDE URBAINE ET PAYSAGERE AU TITRE DU
HUITIEME ALINEA DE L'ARTICLE L.111-1-4 DU
CODE DE L'URBANISME

Vu pour être annexé à la délibération du conseil municipal

en date du : 15 OCT. 2009

Complète par délibération du Conseil Municipal en
Le Maire, date du 17.12.2009

GEOMETRES EXPERTS ASSOCIES
SARL



CAPBRETON-TYROSSE-PEYREHORADE
N° d'inscription à l'Ordre des Géomètres-Experts 2005200011



TRAVAUX FONCIERS - TOPOGRAPHIE - EXPERTISES - URBANISME - INGENIERIE

Agence de ST VINCENT DE TYROSSE 40230 : Impasse des Jardins - ☎ : 05.58.77.03.80 - Fax : 05.58.77.23.64

SOMMAIRE

1. INTRODUCTION.....	2
2. L'ETAT DES LIEUX DU SITE.....	3
2.1. SA SITUATION DANS LA COMMUNE ET LE CONTEXTE DU SITE AU REGARD DE L'URBANISME.....	3
2.2. LE SITE DANS SON CONTEXTE GENERAL.....	3
2.2.1. LE SITE DANS SON CONTEXTE GENERAL.....	4
2.3. LE SITE DANS SON CONTEXTE PARTICULIER.....	5
2.4. BILAN DE L'ETAT DES LIEUX.....	9
3 APPROCHE GENERALE.....	10
3.1. LE PROJET ET SA MOTIVATION.....	10
3.2. MOYENS MIS EN ŒUVRE POUR INTEGRER LE PROJET.....	11
3.2.1. Prescriptions paysagères.....	11
3.2.2. Prescriptions relatives à la sécurité et aux nuisances.....	12

1. Introduction

L'article L111-1-4 du Code de l'Urbanisme définit une bande d'inconstructibilité le long des axes de circulation importants (autoroutes, routes express, routes classées à grande circulation).

Cette législation a pour objet de préserver la qualité des paysages et de l'urbanisation, des entrées de villes et agglomérations, et, de prendre en compte les nuisances inhérentes au trafic automobile autour des axes de communication principaux.

Toutefois, il peut être dérogé à cette interdiction de construire si une étude propose une urbanisation cohérente de ces espaces prenant en compte les nuisances, ainsi que la qualité architecturale et paysagère.

L'objet de la présente étude est de définir les règles qui s'imposeront aux constructions à édifier ainsi qu'au traitement de leurs abords afin de tendre vers une urbanisation harmonieuse des abords de la Route Départementale n°810, qui a perdu plus au Sud sa fonction initiale de transit

Article L111-1-4 du Code de l'Urbanisme

En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière et de soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation. Cette interdiction ne s'applique pas :

- aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières ;
- aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières ;
- aux bâtiments d'exploitation agricole ;
- aux réseaux d'intérêt public.

Elle ne s'applique pas non plus à l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à l'extension de constructions existantes.

Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par le présent article lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

Dans les communes dotées d'une carte communale, le conseil municipal peut, avec l'accord du préfet et après avis de la commission départementale compétente en matière de nature, de paysages et de sites, fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par le présent article au vu d'une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

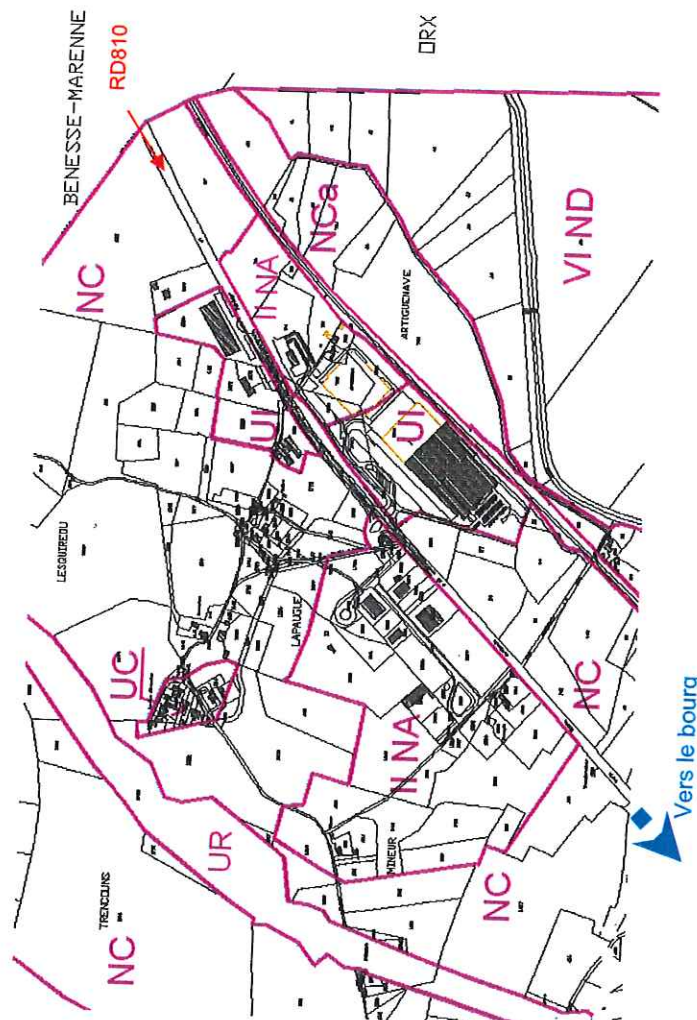
Il peut être dérogé aux dispositions du présent article, avec l'accord du préfet, lorsque les contraintes géographiques ne permettent pas d'implanter les installations ou les constructions au-delà de la marge de recul prévue au premier alinéa, dès lors que l'intérêt que représente pour la commune l'installation ou la construction projetée motive la dérogation.

2. L'Etat des lieux du site

2.1. Sa situation dans la Commune et le contexte du site au regard de l'Urbanisme

La zone étudiée est en immédiate proximité des structures routières majeures et notamment de la RD810 sur laquelle le site prend accès par l'intermédiaire de voies de stockage.

La commune de Labenne est dotée d'un POS en vigueur qui a été approuvé le 9 novembre 2000. Il a été mis en révision générale le 12 juillet 2001 avant d'engager une révision d'urgence concernant trois projets d'intérêt général (implantation du collège, de l'institut-hélio-marin et des ateliers municipaux) qui ont aujourd'hui abouti. Ce document d'urbanisme est en cours de révision avec une mise à contenu PLU. La lecture du projet de PLU, la volonté de la communauté de commune Maremne Adour Côte Sud dans son SCOT de redonner une capacité d'accueil économique au secteur centre-littoral, montrent la nécessité d'une réflexion urbanistique sur l'extension de ce pôle stratégique.



Une des composantes majeures du projet de PLU est de compenser les espaces du bourg aux abords de la RD810 dédiées initialement au développement économique et qui font l'objet d'une requalification urbaine. Pas moins de 8 hectares sont concernés.

Le site d'Housquit-Artiguenave, à l'écart de la trame urbaine a été choisi pour permettre d'accueillir de nouvelles entreprises, notamment celles :

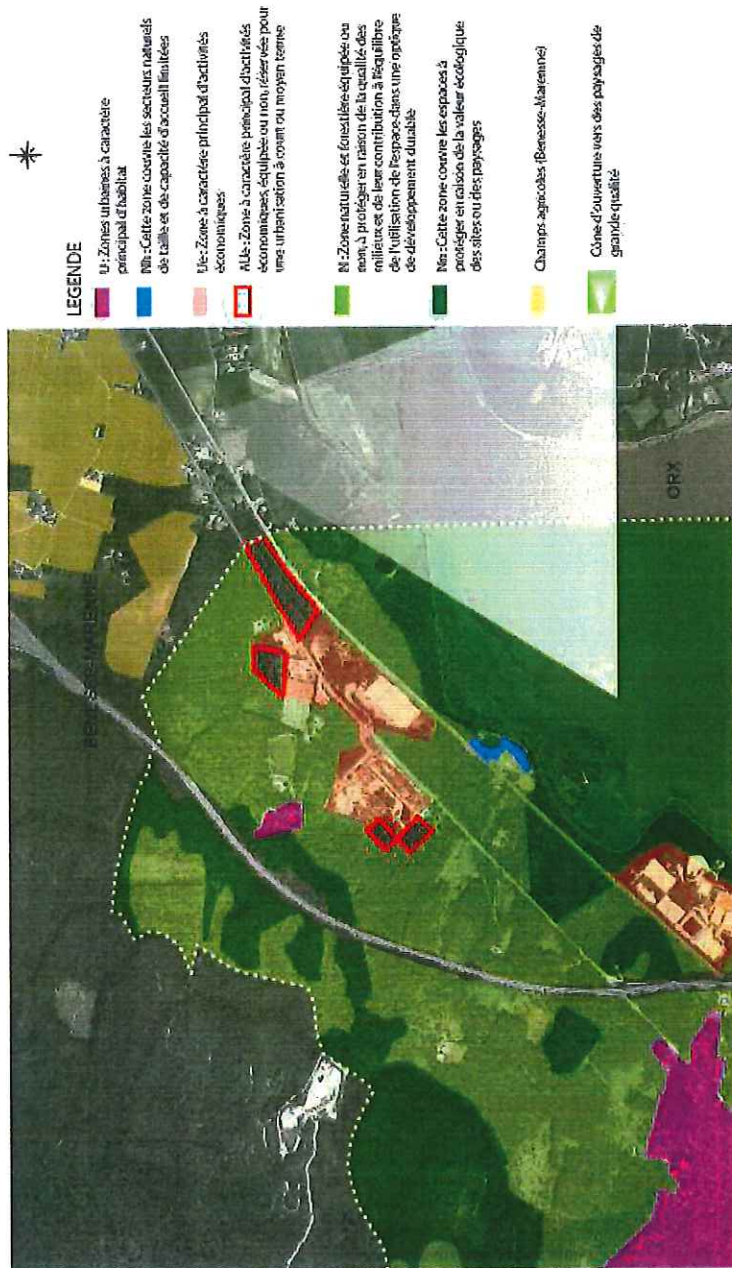
- o dont les besoins en surface d'exploitation sont importants ;
- o dont les activités sont incompatibles avec le voisinage des zones habitées.

Le POS prévoyait des capacités d'extensions futures (zones INNA) jusqu'à proximité de l'autoroute qui apparaissent aujourd'hui très peu cohérentes.

2.2. Le site dans son contexte général

Les projets prennent place le long de l'axe routier en limite Nord-Est de la commune.

Cette route connaît un trafic important toute l'année et complète le dispositif autoroutier (A63) permettant une desserte Nord Sud du territoire littoral. La RD810 constitue l'axe primaire de la conurbation littorale (de Labenne jusqu'à Hendaye). Elle garde un rôle structurant prépondérant complété par des axes RD652, RD28 d'une part et RD 26 et RD71 d'autre part jouant à la fois un rôle de structuration et de desserte des plages et des territoires retrolittoraux landais (St Martin de Seignanx, Saubrigues...).



Vue aérienne d'une large portion de RD810 : les champs figurent en jaune, les futures extensions de la ZAE en rouge. Les parcelles en vert constituent les espaces naturels identifiés sur le territoire. L'ouverture visuelle sur le marais d'Orx est représentée par le cône en blanc.

Les parcelles non identifiées sont la prolongation du cadre forestier sur les communes limitrophes

La perception paysagère de cette route a beaucoup évolué au cours des trente dernières années.

Historiquement, les parcelles bordant cet axe étaient boisées de pins maritimes. Petit à petit, les boisements de production ont fait place à une exploitation agricole des sols qui sont maintenant essentiellement utilisés à la monoculture du maïs. C'est ce schéma que l'on rencontre sur les communes situées plus au Nord du territoire jusqu'à Bénesse-Maremne.

A Labenne, l'utilisation agricole des sols s'est réalisée en majeure partie sur la zone du marais d'Orx dont les travaux d'assèchement avaient permis sa mise en culture.

Aujourd'hui abandonnée, la remise en eau a été réalisée au milieu des années 80. Ce vaste milieu constitue aujourd'hui la principale ouverture visuelle de grande qualité depuis l'axe de la RD810 juste avant l'entrée Nord du territoire labennais. On peut noter dans ce couloir visuel la présence de la voie ferrée qui vient longer les abords de la réserve.

Le couvert forestier constitue ensuite le cadre paysager principal de la traversée du reste du territoire, avant le corridor urbain.

2.3. Le site dans son contexte particulier

La Route Départementale n°810 traverse le site de part en part dans un axe Nord-Est/Sud-Ouest. Sa topographie est totalement plate. Les projets consistent à étendre l'urbanisation existante linéairement du côté Est de la route et plus en profondeur de l'autre côté.

Le bâti existant correspond à des implantations à des périodes et modes différents (spontané, organisé). Les abords de la RD810 ont attiré des activités recherchant les facilités de desserte et/ou l'effet de vitrine :

- Les premières sont illustrées par les garages, l'ancien magasin de meubles et le dépôt de Guyenne et Gascogne. Le magasin de meubles est d'ailleurs tout à fait symptomatique d'une tendance des années 70 où le seul critère d'implantation était l'accès direct sur une voie à grande circulation. Les tentatives successives de reprises et la ruine actuelle du bâtiment témoignent de la fin d'une époque qui laisse en héritage un problème de reconversion de friche.
- La seconde est représentée par la zone de Housquit. Réalisée dans la deuxième moitié des années 90, elle s'est remplie progressivement et arrive à saturation (2 lots encore disponibles).

Il est cependant notable, que spontanées ou organisées, ces parties du site d'activités sont d'initiative privée, situation qui, si elle n'est pas intrinsèquement défavorable, a limité la vision à long terme du développement de l'accueil des activités.



Vue Ouest : entrée du groupe Guyenne et Gascogne



Vue Sud-Est : Garages et au fond le bâtiment de meubles en ruine



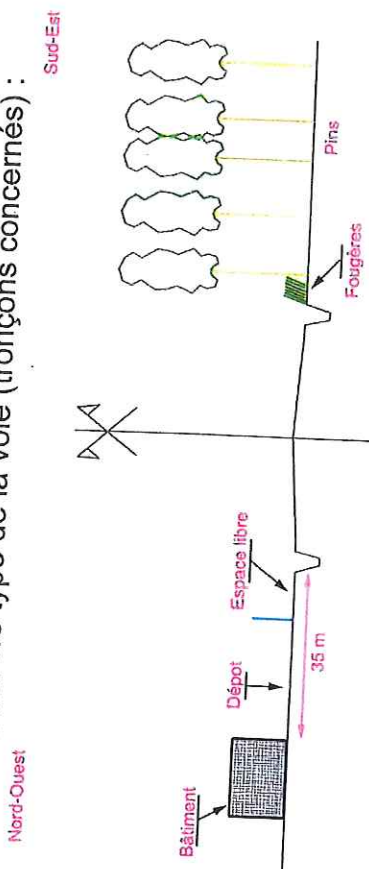
Vue Sud-Ouest : le cœur de la zone d'Housquit

Les portions sur lesquelles prennent place les projets d'extension sont constitués de la forêt de pins. En profondeur depuis l'axe, cette couverture s'étend :

- o au-delà de la voie ferrée, jusqu'aux abords du marais d'Orx sur la partie Est
- o jusqu'à l'emprise de l'autoroute sur plus de 500 mètres côté Ouest.

Il en résulte un écran naturel végétal impénétrable sur les parcelles riveraines des terrains sur lesquels sont prévues les extensions ou sur l'élément paysager de grande qualité que représente le marais d'Orx.

Profil en travers type de la voie (tronçons concernés) :



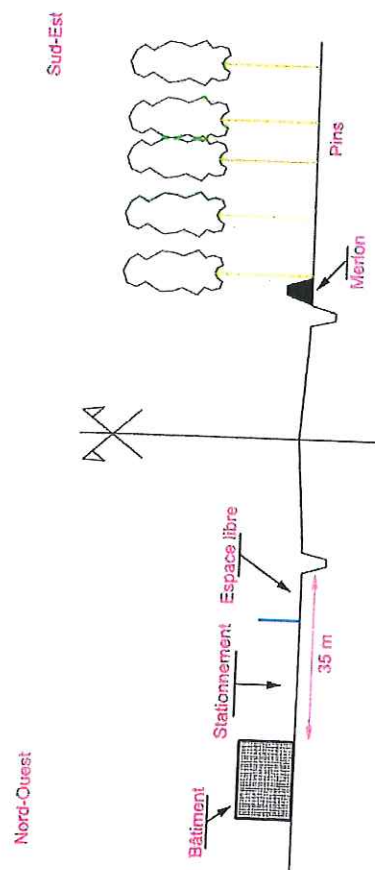
Profil en travers RD810



Vue Sud-Est : façade urbanisée existante

Quand on observe précisément la portion de cet axe, on remarque que les préconisations antérieures du POS n'ont pas été suivies d'effet : aucune plantation n'a été réalisée. L'implantation des bâtiments se situe à 35 mètres, mais l'espace libre sert avant tout de zone temporaire de dépôt.

L'extension Nord-Ouest, quant à elle, est projetée, là encore sur une bande homogène de pins située actuellement derrière un merlon artificiel créé lors de l'implantation récente des entrepôts de Guyenne et Gascoigne.



Profil en travers RD810



Vue Nord-Est : extension projetée en face du bâtiment en ruine



Le schéma ci-après synthétise l'occupation du sol actuel de l'ensemble du site et son fonctionnement.

Constitué de plus d'une vingtaine d'entreprises existantes autour du groupe Guyenne Gascogne en pleine expansion, cette zone doit aujourd'hui afficher une vitrine plus accueillante.

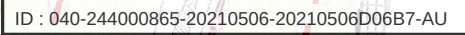
L'absence d'une réglementation locale d'affichage publicitaire s'avère préjudiciable à l'identité des lieux.

Tous les bâtiments situés à proximité de l'axe de transit lui sont perpendiculaires ou parallèles. Ce sont également des bâtiments aux formes simples mais aux volumes variés.

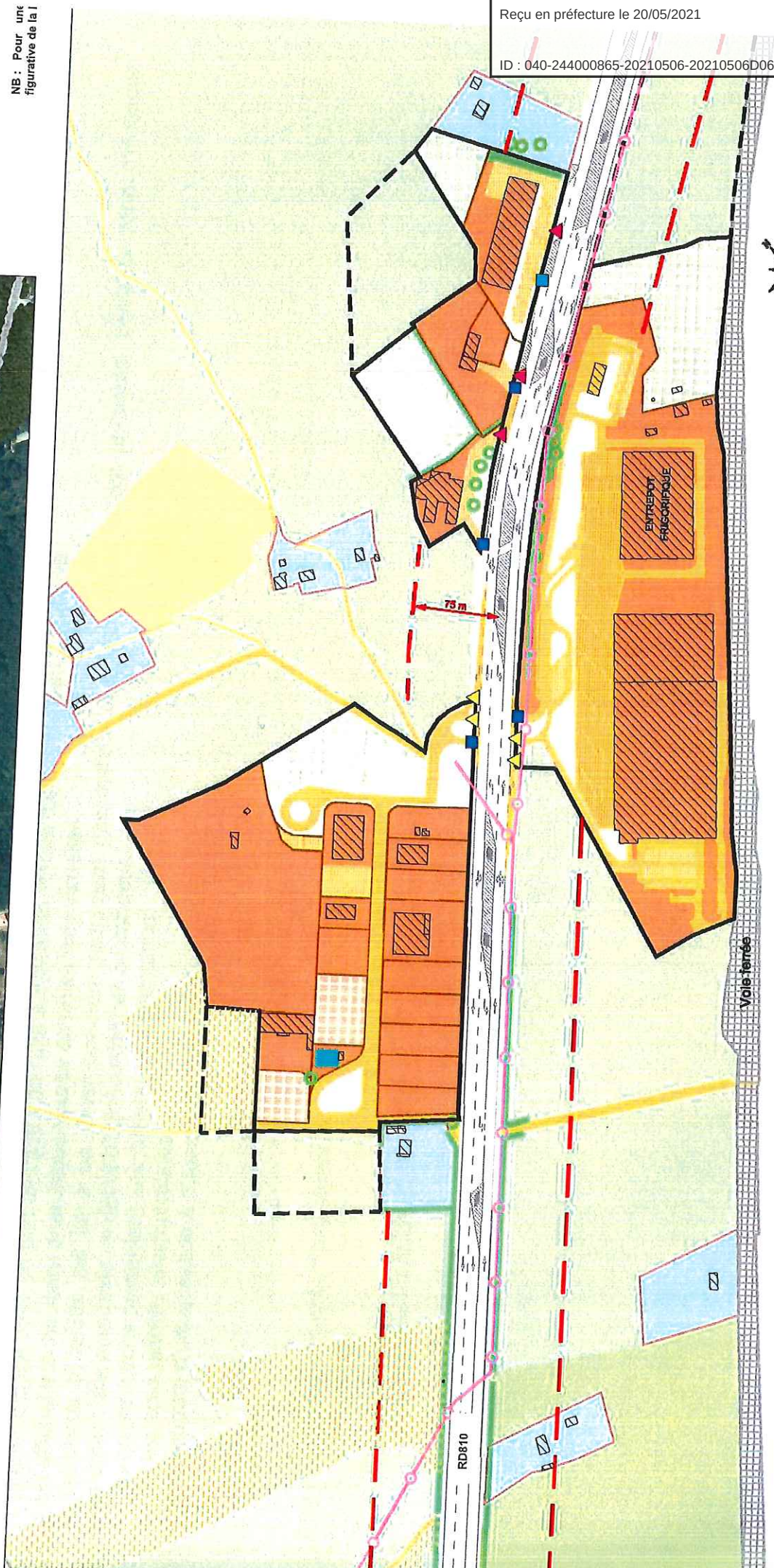
Il n'existe aujourd'hui aucune contrainte d'accessibilité majeure depuis l'axe dont l'emprise a permis d'aménager en nombre suffisant des voies de stockage.

La linéarité de la voie, même si elle n'incite pas les voitures à ralentir permet une visibilité maximale qu'il conviendra de conserver après aménagement paysager.

Reçu en préfecture le 20/05/2021



NB : Pour une figurative de la l



Voile fermée

2.4. Bilan de l'état des lieux

Au niveau paysager :

Le territoire parcouru fait apparaître :

- ⇒ un cadre forestier homogène dans lequel aucune contrainte écologique ou paysagère n'apparaît.
- ⇒ une enveloppe bâtie de part et d'autre de l'axe à différents stades d'évolution peu qualitative.
- ⇒ un affichage publicitaire anarchique source de nuisances visuelles.
- ⇒ l'absence d'identité est liée à un développement progressif des installations sans projet global préalable. Seule la zone d'Housquit proprement dite manifeste un début d'agencement en profondeur.
- ⇒ des constructions présentant une constance d'orientation.
- ⇒ des espaces plantés anachroniques
- ⇒ une coupure d'urbanisation à l'Ouest intéressante à préserver.

Il en ressort une perception paysagère du site peu valorisée aujourd'hui.

Au niveau de la sécurité du trafic :

- ⇒ de larges voies de stockage
- ⇒ des entrées et sorties sur la zone Nord-Ouest (garage et bâtiment en ruine) peu différenciées.

3 Approche générale

3.1. Le projet et sa motivation

Le projet consiste donc à réorienter les 13ha au Sud-Ouest prévus par les dispositions du POS, et d'étendre le site vers le Nord :

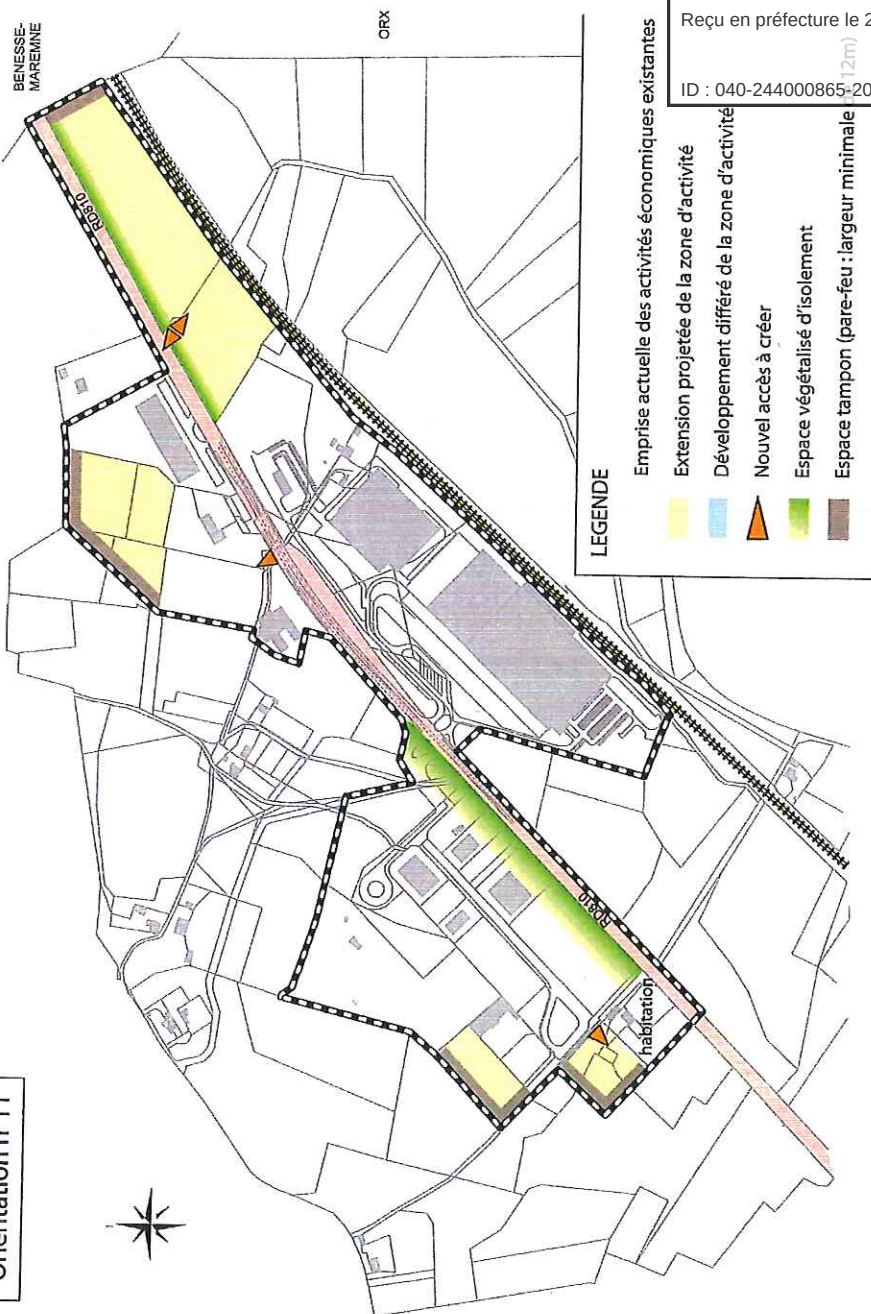
- Côté Est sur une propriété communale (1,7ha)
- En profondeur, vers l'Ouest (1,6ha)

Il convient donc de s'affranchir de la zone d'application de l'article L.111-1-4 du Code de l'Urbanisme (recul de 75 mètres à l'axe de la voie) afin :

- ⇒ d'exploiter rationnellement ces espaces
- ⇒ d'imposer des prescriptions paysagères de nature à favoriser l'insertion dans le site des nouvelles constructions
- ⇒ d'assurer la poursuite d'un aménagement raisonné au niveau de la sécurité routière.

L'orientation des extensions en profondeur et le long de l'axe routier prennent en compte l'habitat épars afin de prévenir les conflits de voisinage.

Orientation n°11



Envoyé en préfecture le 20/05/2021
Reçu en préfecture le 20/05/2021

ID : 040-244000865-20210506-20210506D06B7-AU



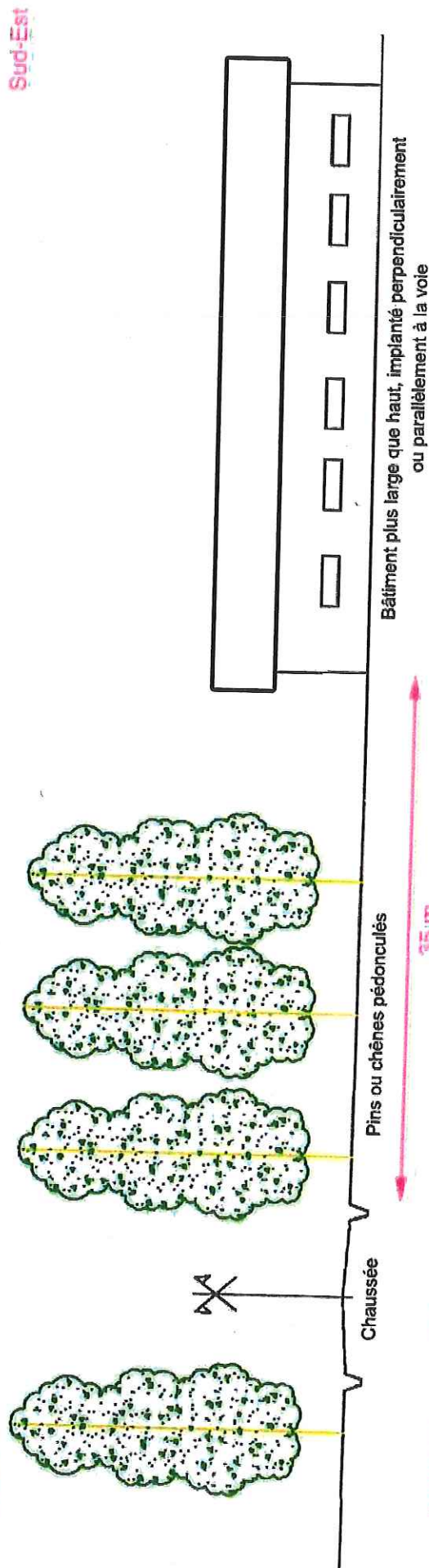
3.2. Moyens mis en œuvre pour intégrer le projet.

3.2.1. Prescriptions paysagères

L'analyse et le bilan de l'état des lieux ont fait apparaître l'importance des boisements forestiers présents sur le site tant à l'entrée Nord de la zone qu'au niveau de la coupure d'urbanisation. Il conviendra donc :

- ⇒ de conserver l'esprit de ce boisement en imposant une bande verte boisée en parallèle à la Route Départementale : 20 mètres de l'alignement. Cette bande verte sera plantée par les titulaires de permis de construire. Les essences à planter seront : le pin maritime (à raison d'un sujet pour 25 m²), ou le chêne pédonculé (à raison d'un sujet pour 25 m²).
- ⇒ d'implanter des bâtiments de volumétrie simple et orientés perpendiculairement ou parallèlement à la Route Départementale (bâtiments situés à un minimum de 35 mètres de l'alignement).
- ⇒ Aucun dépôt à l'air libre ne sera toléré dans une bande de 45 mètres de l'alignement.
- ⇒ les bâtiments seront plus larges que hauts, dans des colorations neutres, blanc cassé, sable, vert mat ou bois sombre. Les bardages de tons vifs seront interdits, toutefois l'utilisation de tons vifs en petite quantité peut être autorisée (enseigne, encadrement léger ...).
- ⇒ les aires de stationnement à réaliser recevront un traitement paysager et seront agrémentées de plantations de pins maritimes ou de chênes pédonculés, à raison d'un sujet pour 8 places ; elles seront réalisées au delà de la bande de 20 mètres de l'alignement qui restera obligatoirement sans aménagement.

Nord-Ouest



Profil en travers RD810 : Simulation d'implantation d'une nouvelle construction au Sud-Est de la voie

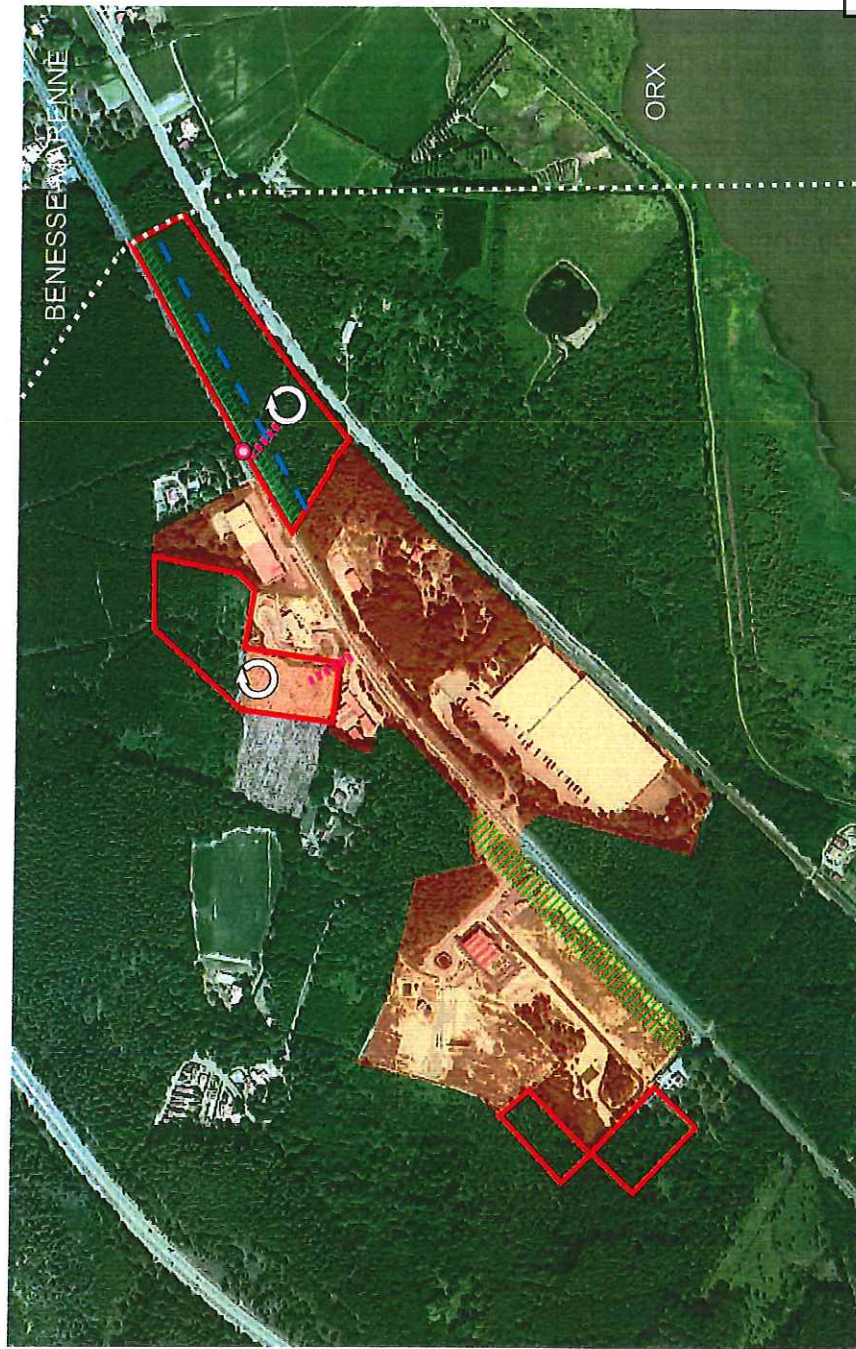
3.2.2. Prescriptions relatives à la sécurité et aux nuisances.

⇒ Les nouveaux accès charretiers se feront obligatoirement selon les schémas de circulation ci-contre, depuis les voies de stockage existantes qui seront à l'occasion augmentées (160 mètres de longueur conseillés) pour une bi-directionnalité. Aucun nouvel accès charretier ne se fera sur la RD810 au Sud-Ouest du site.

⇒ L'isolement des constructions de la voie par une barrière végétalisée permettra de réduire les nuisances sonores liées au trafic automobile de la Route Départementale.

⇒ Une bande pare-feu devra être aménagée dans les nouveaux secteurs situés à l'Ouest de l'axe à l'orée des espaces forestiers.

⇒ La desserte dans la profondeur du secteur Nord-Ouest se fera obligatoirement depuis l'entrée sud, au niveau des terrains occupés actuellement par les caravanes.



LEGENDE

- | | |
|--|---|
| Zone d'activités actuelle | Nouvelle marge de recul des constructions |
| Projet d'extension de la zone d'activités | Nouvel accès à créer |
| Zone boisée à conserver ou à créer | Desserte interne |
| | Allongement de la voie de stockage |



Schéma récapitulatif des prescriptions