

VIII ETUDE URBAINE ET PAYSAGERE – ARTICLE L.111-8 DU CODE DE L'URBANISME POUR LE PROJET DE ZAE DU TINGA

8.1 LE CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE DE L'ÉTUDE



L'article L.111-6 du Code de l'urbanisme (dit "amendement Dupont") impose une interdiction de construire sur 100 mètres de part et d'autre de l'axe constitué par l'autoroute A63 en raison de son caractère d'autoroute. Le texte incite à une réflexion approfondie sur la pertinence d'urbaniser les territoires situés le long de l'axe, en dehors des espaces urbanisés, notion appréciée en fonction de la présence de constructions organisées en tissu urbain, et non en fonction de son statut dans le document d'urbanisme, de la position des panneaux d'entrée d'agglomération ou de son niveau de desserte en réseaux.

Cette mesure a pour but de préserver la qualité des aménagements en bordure de l'axe routier.

La marge de recul imposée par le texte (100 mètres dans le cas de Magescq) n'a ainsi pas pour effet de stériliser systématiquement les espaces bordant l'autoroute mais invite à examiner l'opportunité et la manière de les urbaniser. Le texte réglementaire prévoit en effet que ce recul ne s'applique plus dès lors que des règles spécifiques concernant les abords de la route figurent dans les documents d'urbanisme. Celles-ci doivent être traduites au niveau 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.

Ces critères, et plus largement le cadre de l'étude, ont été précisés par la circulaire n° 96-32 du 13 mai 1996 éditée par la Direction de l'Architecture et de l'Urbanisme :

- les espaces concernés sont les espaces non urbanisés au regard de la réalité physique ;
- il est nécessaire d'aboutir à des règles d'urbanisme ayant pour objet d'assurer la qualité de l'urbanisation ;
- une réflexion globale doit être menée afin de justifier et de motiver ces règles d'urbanisme ;
- cette réflexion globale permettra la mise en place d'une stratégie de développement ou de restructuration des espaces concernés : le projet urbain ;
- du projet urbain découleront les dispositions réglementaires qui permettront d'assurer la qualité de l'urbanisation, des paysages, de l'architecture et de répondre aux contraintes de sécurité et de nuisances.

La première étape était donc de vérifier la pertinence de l'urbanisation aux abords de l'axe.

Le projet de plan local d'urbanisme (PLU) de Magescq a défini l'objectif de réorienter les zones de développement économique aux abords de l'autoroute dans le cadre d'une zone d'activités communautaire située au sud de l'échangeur avec la RD 16. La possibilité de développer une urbanisation à vocation économique aux abords de la voie à grande circulation fait donc partie des orientations d'aménagement du territoire établies par le plan local d'urbanisme. Elle se traduit par l'existence d'une zone 1AUX sur le document graphique au sud-est du bourg, côté est de l'axe routier. Il s'agit d'une zone destinée aux activités artisanales, commerciales et de service réservée à une urbanisation sur la base d'une opération d'aménagement d'ensemble.

La communauté de communes Marenne Adour Côte-Sud, compétente en matière d'aménagement de zones d'activités économiques (ZAE), a fait les démarches pour obtenir la maîtrise foncière des terrains situés dans la zone et envisage son aménagement pour permettre l'accueil de nouvelles entreprises.

La seconde étape est de définir les modalités d'ouverture d'urbanisation de ce secteur situé aux abords d'un axe à grande circulation. Conformément aux possibilités offertes par l'article L. 111-8 du Code de l'urbanisme, la présente étude vise à établir les conditions d'aménagement de la ZAE communautaire aux abords de l'A63.

C'est dans ce contexte que la présente étude a été engagée en 2008 dans le cadre du plan local d'urbanisme.

Dans le cadre de l'élaboration du plan local d'urbanisme, il est étudié les conditions d'aménagement de la zone d'activités économiques aux abords de l'autoroute A63.

Depuis son initiation, les travaux de mise aux normes autoroutières de l'ancienne route nationale 10 (RN10) et son passage à deux fois trois voies sont terminés. Ils ne modifient cependant pas l'analyse de l'état des lieux à ses abords, la problématique générale de l'étude et les préconisations qui en sont issues.

L'étude suit le canevas suivant :

- une première partie analyse l'état des lieux afin de déterminer le caractère paysager et urbain existant aux abords de l'A63 au sud de l'échangeur avec

la RD16, ainsi que les atouts et faiblesses au regard des critères définis par l'article L.111-8 ;

- le bilan de l'état des lieux établit les bases sur lesquelles sont établis les éléments du projet urbain. Au stade de ce dossier, il exprime des intentions d'aménagements dont les principes et l'esprit devront être respectés en phase de réalisation. Il sert de base à une traduction réglementaire dans le plan de zonage et le règlement du plan local d'urbanisme.

8.2 ETAT DES LIEUX

8.2.1 La route nationale 10 – l'autoroute A63

8.2.1.1 Situation le long d'un axe international

Dans le département des Landes, la route nationale 10 constituait une portion intermédiaire de l'A63. Il s'agissait de la seule portion du grand axe autoroutier Atlantique reliant Paris à la frontière espagnole empruntant le tracé de la route nationale alors que le reste de l'autoroute a été réalisé en site propre.

Magescq se situe dans sa portion la plus méridionale, à une dizaine de kilomètres de la connexion avec la RD824, deux fois deux voies qui relie Mont-de-Marsan à Bayonne, via la RD810. C'est au niveau de cet échangeur, situé sur le territoire voisin de Saint-Geours-de-Mareme, que l'A63 quittait à nouveau le tracé de l'ancienne route nationale.

L'emploi d'un tracé préexistant a supposé de réaliser des déviations au niveau de tous les points d'échange entre la RN10 et les voies départementales secondaires dont l'environnement est urbanisé, soit sous forme de quartier (cas de Lahary ou du Souquet par exemple) soit sous forme de village (cas de Castets et de Magescq).

Ces déviations, accompagnées d'échangeurs, constituent les principaux points de repère le long d'un axe caractérisé par ses longues lignes droites et un environnement largement dominé par la forêt de pins maritimes.

Les échangeurs sont des lieux privilégiés d'installation de zones d'activités économiques.

Le projet d'aménagement d'une zone d'activités économiques à Magescq se situe au niveau de l'échangeur intermédiaire entre celui de Castets et celui de Saint-Geours-de-Mareme, 12 kilomètres au sud de la ZAE de Castets et 6 km au nord d'Atlantisud.

Vis-à-vis de l'application de l'article L.111-8, la situation est très contrastée entre les deux zones d'activités économiques existantes.

La zone d'activité présente les caractéristiques suivantes :

- 6 entreprises sont déjà installées,
- l'implantation des bâtiments a respecté le recul des 100 mètres. La bande correspondante est en espace libre privatif, localement utilisée pour des dépôts de matériels hors d'usage.
- pour le développement de la zone 1AUX, il est envisagé d'établir un projet urbain permettant d'aménager en deçà du recul des 100 mètres.

À cette échelle, au regard des évolutions constatées aux abords des échangeurs qui constituent toujours un point de tropisme des activités, la question centrale est celle du positionnement de la nouvelle ZAE communautaire en termes d'image et d'insertion dans son territoire.

8.2.1.2. Le tracé à travers le territoire communal

Le tracé routier à travers le territoire communal, long d'une dizaine de kilomètres, se différencie peu au niveau d'un axe qui traverse un environnement peu diversifié sur plus de cent kilomètres.

Trois séquences peuvent cependant être distinguées. Elles résultent de la variation procurée par le contournement du bourg de Magescq. Il constitue l'un des événements sur le tracé de l'A63 et, à l'échelle de la commune, permet de déterminer une séquence nord, vers Castets, et une séquence sud, vers Saint-Geours-de-Maremne.

Dans ces deux séquences, les abords sont principalement forestiers, occupés par des peuplements de pins maritimes. Côté nord, la seule variation est procurée par les aires de repos situées à environ 1 km du début du contournement du bourg. Côté sud, quelques champs et maisons ponctuent le parcours sans pour autant constituer de véritables points de repères.

Tracé rectiligne, profil uniforme et environnement homogène caractérisent donc ces deux séquences.

Par contraste, la séquence médiane correspondant au contournement du bourg de Magescq comporte une abondance d'éléments participant à l'identification du lieu. Les perspectives lointaines permises par les grandes lignes droites sont momentanément remplacées par des vues à la fois plus rapprochées, procurées par la courbure de la route, et plus ouvertes, liées à l'emprise de l'échangeur, la présence d'ouvrages de franchissement et le passage en déblais ou en remblais dus à la traversée de la vallée du Magescq.

Côté nord, le passage entre les deux séquences se fait de manière progressive à la faveur de l'inflexion du tracé routier. Elle se confirme au-delà du passage sous le pont de la RD150 à partir duquel la vue se dégage sur l'échangeur.

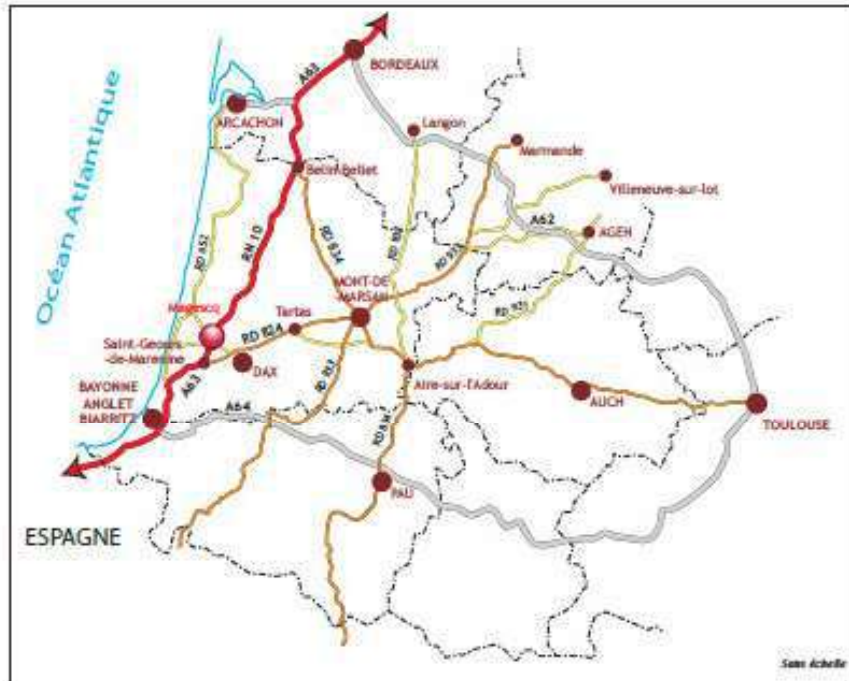
Côté sud, la transition est plus nette en raison de la présence du passage supérieur de la voie créée pour dévier le trafic poids lourds de la traversée du bourg.

Point commun à l'ensemble de cette traversée du territoire communal, l'urbanisation est très peu présente. Au niveau de la séquence médiane, le passage en déblai et la présence de boisements interstitiels masquent en effet l'essentiel du bâti, quelle que soit sa vocation. Quelques maisons sont seulement visibles depuis le passage sur la RD16, dans une identité demeurant cependant à dominante rurale. Des constructions très proches de la route peuvent de même en être totalement invisibles. C'est tout particulièrement le cas de la « ferme » de Tinga située en contrebas du pont de la déviation poids lourds en raison de la présence de végétation.

Dans ce contexte, le projet de développement de la zone d'activités économiques, de part et d'autre de ce pont, se situe à cheval sur la séquence sud et la séquence médiane. Les entreprises existantes sont installées dans la première, à l'extrémité de la ligne droite se terminant au niveau du pont de la déviation poids lourds. Bien que peu marquantes du fait de leur recul par rapport à la voie et, surtout, de la présence d'un boisement en façade du bâtiment le plus méridional, les bâtiments d'activités paraissent déconnectés du paysage de cette séquence.

Malgré le repère constitué par l'échangeur de la RD16, la traversée du territoire communal se différencie peu du reste du tracé.

À cette échelle, au regard des caractéristiques de l'environnement de l'axe et de l'absence d'insertion des entreprises existantes, la situation du projet de ZAE à cheval sur deux séquences différentes est un élément notable de l'état des lieux. Il n'existera pas de continuité de la façade urbanisée scindée par les installations du passage supérieur.



*Localisation de
l'autoroute A63 –*

Source communauté de communes MACS

L'autoroute A63 est composée de deux sections, l'une au nord qui est une autoroute reliant Bordeaux, l'autre, au sud, reliant l'Espagne.

Axe majeur de communication entre le Pays basque espagnol et français, l'A63 relie la frontière espagnole au niveau de Bariatou à l'agglomération bordelaise.

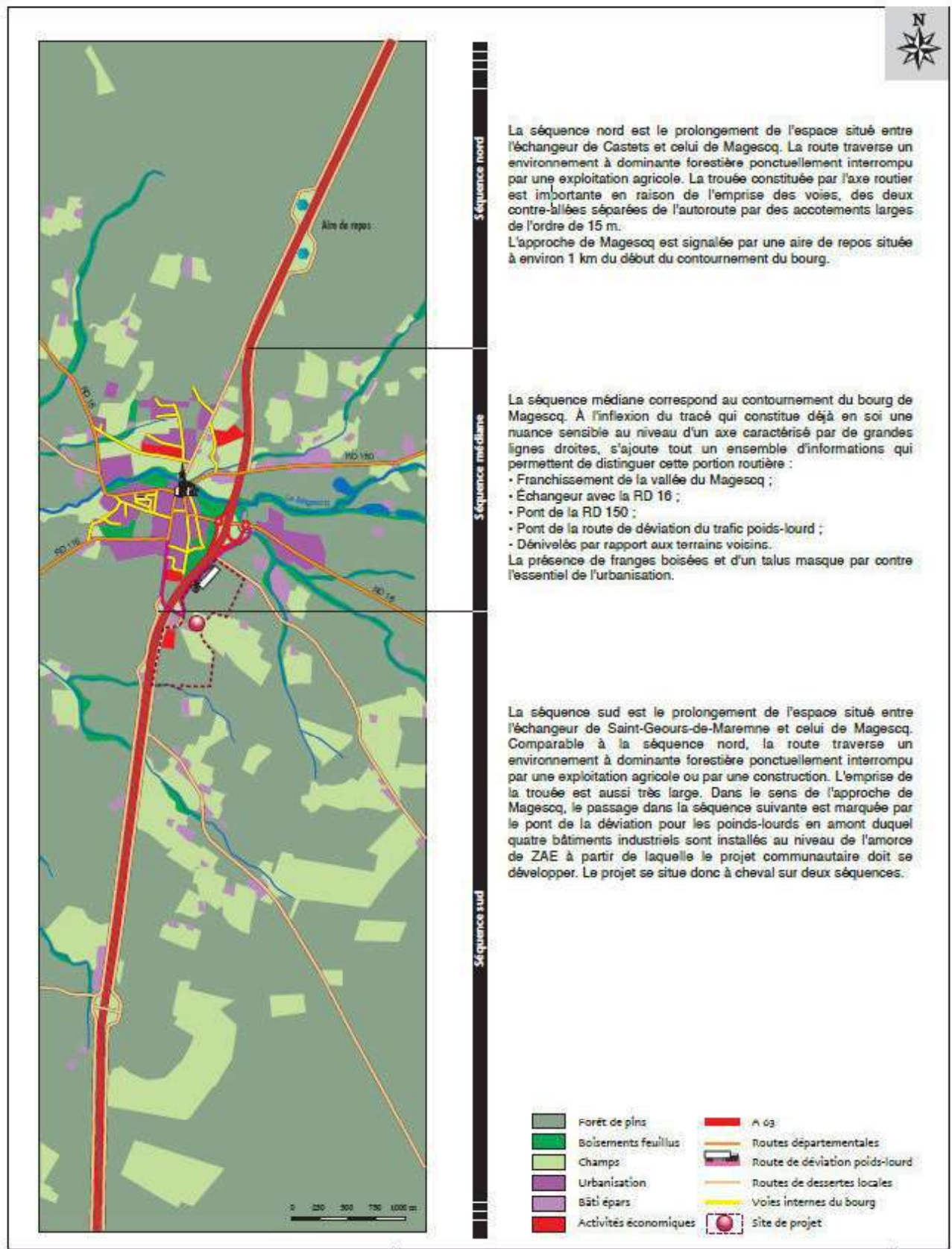
Il est fréquenté par de nombreux poids lourds de toute l'Europe, desservant la péninsule ibérique.

Il est relié à deux axes est-ouest supportant un trafic régional : la RD824 au niveau de Saint-Geours-de-Mareme et l'A 64 au niveau de Bayonne-sud (Mousserolles).



Passage de l'autoroute A63 et liens avec les routes adjacentes au sud-ouest du département des Landes– Source : communauté de communes MACS

L'A63 traverse un territoire exclusivement forestier, typique des Landes. Les seules variations du paysage sont offertes par les exploitations agricoles, quelques maisons éparses et la traversée des vallées des cours d'eau. Dans la traversée de ce paysage homogène, le repérage se fait principalement grâce aux échangeurs et aires de repos. Dans la partie sud des Landes, l'axe routier empruntant le tracé d'ancienne nationale a fait l'objet d'aménagements au niveau de tous les points d'échange avec les axes secondaires où la présence d'habitat a demandé la réalisation de déviations. Les deux plus importantes sont celles qui contournent les bourgs de Castets et de Magescq. Ces points d'échanges sont des lieux privilégiés d'installation de zones d'activités économique. C'est le cas à Castets et à Saint-Geours-de-Mareme où la ZAE Atlantisud couvre environ 300 ha. Dans ce parcours, Magescq est caractérisé par une déviation du bourg par l'est, une sortie sur la RD16, la présence d'une aire de repos au nord du bourg et la traversée de la vallée du Magescq.



Le séquençage du paysage de Magescq sur l'autoroute A63 – Source : communauté de communes MACS