

POINT DE VUE DE L'ETAT

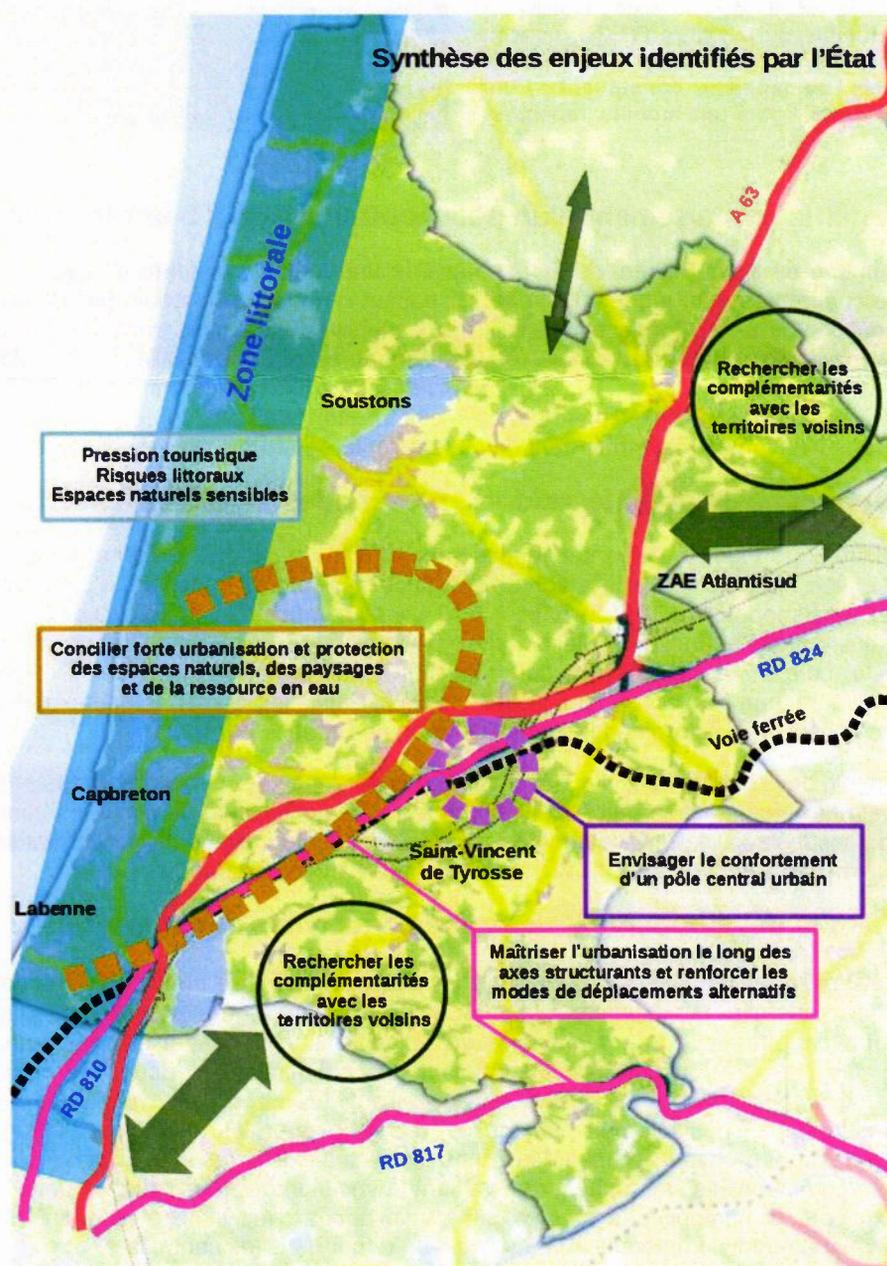
Communauté de communes Marenne Adour Côte-Sud (MACS)

Cette note présente les enjeux prioritaires, à l'échelle du territoire de la Communauté de Communes, que l'État portera, tout au long de la procédure d'élaboration du document de planification. Ce document, qui n'est pas exhaustif constituera une référence pour les futurs échanges à venir entre les différentes personnes associées et pourra être enrichie tout au long de la procédure.

Depuis plus de 30 ans, le territoire de MACS s'est fortement développé grâce à l'attrait de sa zone côtière mais aussi par la qualité de ses espaces naturels à proximité de l'agglomération bayonnaise.

Cependant, ce succès repose sur des atouts qu'il convient de préserver pour garder une attractivité touristique durable et éviter une banalisation du paysage et une dégradation de la qualité de vie en particulier face à une croissance incontrôlée du secteur sud-ouest du territoire.

Le territoire est par ailleurs soumis à des risques littoraux majeurs et à l'enjeu de la préservation de ses ressources naturelles, en premier lieu celle de la qualité des eaux.



ORGANISER UN DÉVELOPPEMENT ÉQUILIBRÉ DU TERRITOIRE

► La moitié des 60 000 habitants est concentrée sur 1/4 du territoire dans les 8 communes du secteur sud-ouest, entre l'A63 et la côte.

► Le SCoT envisage plus de 80 000 habitants à l'horizon 2030 dont la moitié dans ce secteur sud-ouest.

► Le territoire compte 22 zones d'activités, toutes pratiquement saturées à l'exception du parc d'activités Atlantisud à Saint-Geours de Maremne. Il comporte aussi 6 zones communautaires à vocation commerciale (ZACOM).

► Fort d'un accès aisé aux grands axes de circulation et bénéficiant d'un bon maillage du réseau local avec de nombreuses RD, le territoire pâtit maintenant d'un trafic automobile en saturation. Cependant, les 5 gares SNCF couplées à une nouvelle offre de mobilité alternative couvrant l'ensemble du territoire (YEGO, schéma directeur cyclable, covoiturage, rézo pouce, transport à la demande...) constituent une opportunité favorable pour une mobilité repensée.

► Fortement contraint et sous pression, le secteur sud-ouest concentre des enjeux forts qui peuvent engendrer, à la longue, des répercussions sur l'équilibre du territoire de MACS. Dans ce contexte, il apparaît nécessaire, sur la base de l'armature urbaine définie par le SCoT autour de 4 pôles structurants, de mener une réflexion sur le confortement d'un véritable pôle central urbain entre Bayonne et Dax.

► Le PLUi placera au cœur de son évolution territoriale le lien entre urbanisme et mobilité. Dans ce contexte, l'adoption de modes de transports alternatifs au profit d'une « mobilité durable » s'avère capitale pour relever les défis économiques, environnementaux et sociaux.

► La trame viaire constitue un support de mobilité qui encourage trop souvent l'étalement urbain et l'émergence d'un urbanisme commercial en frange urbaine. Le PLUi mobilisera sa réflexion sur le développement d'un aménagement commercial respectueux des espaces naturels et favorable à la vitalité des centralités.

■ Envisager le confortement d'un pôle central urbain à Saint-Vincent de Tyrosse

La commune de Saint-Vincent de Tyrosse assure une fonction majeure au sein du territoire de la communauté de communes dont elle est le siège. Disposant de nombreux atouts par sa position centrale, son territoire peu contraint, sa bonne accessibilité aux mobilités, son offre de services administratifs et éducatifs, elle doit logiquement devenir le « pôle central urbain » de MACS. De plus, les friches commerciales et industrielles situées à proximité de la gare constituent un secteur privilégié de développement urbain, pouvant concilier urbanisme et mobilité. Dans ce contexte, le PLUi mènera une réflexion sur la consolidation du rôle structurant de cette polarité en recul de la zone littorale.

■ Lier urbanisme et mobilité, renforcer les modes de déplacements alternatifs

Les solutions de mobilité doivent s'adapter à la densité de chaque territoire tandis que les futures zones à urbaniser seront réfléchies en fonction de leur accessibilité. Les transports s'organiseront autour de lieux d'échanges multimodaux (gares ou haltes ferroviaires et routières, zones d'activités économiques, pôles urbains, équipements sportifs et scolaires, aires de covoiturage...) où devra se jouer l'intermodalité. La marche et le vélo, considérés comme des composantes à part entière de ces pôles d'échanges, seront pensés au même titre que les accès des autres modes. Enfin, les stationnements automobiles seront mutualisés afin de susciter le report modal et une libération de l'espace public.

Dépendant de l'automobile, le développement le long des voies structurantes, générateur d'étalement urbain et de congestion doit être abandonné. La requalification de ces axes constitue un enjeu fort, notamment dans les sections urbaines, voire péri-urbaines où la mixité d'usage en matière de transport doit être réfléchi en lien avec une densification et un renouvellement urbain.

■ Repenser le développement des zones d'activités commerciales

Coupée des zones d'habitat, l'urbanisation commerciale doit être maîtrisée et réconciliée avec les milieux urbains auxquels elle doit davantage adhérer. Il est capital qu'elle s'inscrive dans une « dynamique durable » en lien avec le territoire et ses habitants qui doivent pouvoir accéder aux commerces et services par une bonne desserte en transports en commun et des cheminements doux. Les espaces existants pourront intégrer des fonctions d'intermodalité en accueillant des aires de covoiturage, d'autopartage et d'énergie, en mettant à disposition des stations de recharge pour les véhicules électriques. Dans ce contexte, le PLUi devra auparavant recenser les zones d'activités existantes et en projet sur les territoires de MACS et des intercommunalités limitrophes, en évaluant la vocation des infrastructures économiques et les disponibilités foncières et immobilières offertes par ces espaces d'activités, et encadrer strictement leur possibilité de développement commercial au bénéfice d'un retour dans les centralités.

ANTICIPER LE REcul LITTORAL ET RECONQUÉRIR LA QUALITÉ DES EAUX

► Une façade littorale, dotée d'une grande richesse patrimoniale, soumise à une forte attractivité qui nourrit la croissance démographique et le développement des activités touristiques.

► Des stations balnéaires menacées par l'érosion côtière et la submersion marine.

► Des stations d'épuration côtières saturées, soumises pour certaines à d'importantes charges hydrauliques parasites, notamment à Capbreton, Soorts-Hossegor et Bénesse-Maremne.

► Une qualité des eaux littorales particulièrement sensible dans le secteur sud-ouest, pour la baignade et la conchyliculture.

► Une sensibilité aux remontées de nappe qui nécessite une prise en compte du cycle complet de l'eau avec la réalisation d'un schéma communautaire de gestion des eaux pluviales et de ruissellement.

► Les modifications du trait de côte vont s'accroître avec des effets globaux sur l'habitat, la forêt, les milieux naturels mais également l'économie et le tourisme. La problématique concerne particulièrement Capbreton mais aussi les 7 autres communes littorales. Face aux risques d'érosion et de submersion marine, il convient d'anticiper dans le PLUi les effets de l'évolution naturelle de l'océan en prévoyant d'aménager durablement les stations balnéaires. L'accueil de populations nouvelles dans les secteurs exposés constitue à ce titre un enjeu fort qui devra être évalué par le futur document d'urbanisme.

► MACS est doté d'un écosystème remarquable constituant un élément fondamental de l'identité du territoire. Mais sa préservation est menacée par les activités humaines croissantes générées par l'attractivité du territoire. Il est capital d'anticiper ces impacts sur l'environnement et de reconquérir la qualité des eaux.

■ Anticiper l'évolution de la zone littorale au titre des risques

Il conviendra en premier lieu que le PLUi dresse un diagnostic précis de la composition de sa frange littorale. Les choix d'aménagement du futur document d'urbanisme seront réfléchis à moyen et long terme dans le cadre d'une « vision durable » qui devra tenir compte de l'évolution des risques. Pour le littoral, il s'agira d'anticiper le recul du trait de côte et d'envisager, selon les situations, le principe de réversibilité en prévoyant de relocaliser progressivement certains biens et activités exposés aux risques littoraux.

■ Gérer durablement le cycle de l'eau

Au regard de la forte pression foncière, les futures zones à urbaniser seront programmées dans les secteurs desservis en assainissement collectif, au sein de programmes d'habitat privilégiant la densification. En parallèle à l'élaboration du PLUi, les schémas directeurs d'assainissement seront révisés.

Un urbanisme plus dense, préservant les espaces naturels et l'imperméabilisation des sols, sera encouragé. L'imperméabilisation modifie le régime des eaux et entraîne une aggravation des facteurs d'aléas mais aussi la pollution des eaux de ruissellement qui génèrent de forts impacts sur les cours d'eau, eaux souterraines et de baignade. Dans ce contexte, il apparaît indispensable que les eaux pluviales soient gérées globalement, en privilégiant l'infiltration dans la mesure du possible. Un schéma de gestion des eaux pluviales devra être réalisé conjointement au PLUi et au zonage d'assainissement.

Les zones de remontées de nappes phréatiques seront repérées dans le diagnostic et les zones humides, situées dans les futures zones à urbaniser seront inventoriées et intégrées au zonage du PLUi.

FAVORISER UNE ATTRACTIVITÉ TOURISTIQUE DURABLE

► Une fréquentation touristique concentrée majoritairement sur le littoral et ses plages de sable fin.

► Des stations balnéaires vieillissantes, saturées en été, et peu actives ensuite.

► Des activités de plein air en développement : sports de glisse, golf, vélo...

► Un patrimoine naturel et culturel d'une très grande richesse : massif forestier, écosystèmes, étangs, Adour, patrimoine architectural...

► Un arrière pays littoral peu valorisé et méconnu.

► Le développement touristique ne doit pas se limiter à une offre balnéaire. Il doit être élargi à l'ensemble du territoire pour mieux répondre à la demande d'un marché touristique en pleine évolution car davantage tourné vers la nature et la culture. Dans cette recherche d'équilibre entre projet de tourisme et préservation des richesses du patrimoine, le PLUi apparaît comme un document essentiel pour mener cette réflexion et accompagner cette mutation.

► Le phénomène de saisonnalité est toujours très fort sur le littoral. Cette fréquentation doit être étalée dans le temps et l'espace en s'appuyant sur les opportunités telles que la présence d'une population plus âgée, les adeptes du golf ou de la randonnée cycliste, et en favorisant l'émergence de nouvelles clientèles, y compris de proximité.

■ Requalifier les stations pour conforter l'attrait littoral

Les initiatives de « plan plage » contribuent à l'amélioration de l'accueil du public mais les stations balnéaires, exclusivement tournées vers l'océan, soumises au vieillissement et à la saturation estivale demeurent toutefois menacées par une mutation du modèle touristique. Les opérations d'aménagement durable des stations lancées sur Seignosse et Soustons, à la fois ouvertes sur l'activité des stations et la découverte des territoires de l'intérieur, devraient constituer des expérimentations intéressantes dans ce domaine. La population touristique souhaite en effet de plus en plus partir à la découverte du patrimoine culturel et naturel local. Il conviendra à cet effet que le PLUi mise sur la qualité de la composition urbaine et paysagère des espaces publics, mais aussi préserve la qualité et l'identité des espaces naturels.

La renaturation d'éventuelles friches touristiques (campings, anciennes colonies de vacances...) situées dans la frange littorale constitue un enjeu pour le PLUi. Du fait de la présence hors saison d'une population plus âgée pouvant évoluer en résident permanent, la conversion de l'habitat touristique, souvent mal équipé, en habitat principal est également un enjeu en matière d'aménagement.

■ Lier les territoires de l'intérieur au littoral

Le territoire de MACS dispose d'un patrimoine naturel et culturel d'une très grande richesse sur lequel pourrait s'appuyer un marché touristique « vert » en pleine expansion. Afin de connecter ces espaces intérieurs, il sera indispensable de multiplier les « liens durables », notamment entre les spots touristiques côtiers et les autres communes. Pour cela, le PLUi mettra en place les outils opérationnels de type emplacements réservés permettant de renforcer le réseau de desserte (schéma directeur cyclable, cheminements doux) déjà existant sur l'ensemble du territoire, favorisant ainsi l'émergence d'une offre d'hébergement touristique en arrière de la bande littorale.

■ Préserver la qualité des espaces naturels

Le PLUi devra garantir la préservation des espaces remarquables. Les espaces d'arrière plage, soumis à la pression touristique, feront l'objet d'une attention particulière. Ils représentent, au même titre que la dune et les écosystèmes proches du rivage, des espaces d'une grande fragilité qui nécessite la plus grande vigilance.

De même, la trame verte et bleue, support de découverte de nouveaux usages touristiques, sera préservée. Il est capital, pour cela qu'elle soit rigoureusement identifiée et préservée dans le PLUi. Une attention particulière sera aussi apportée au maintien des grands paysages.