

Communauté de Communes Marenne Adour Côte Sud

Département des Landes

Commune de Labenne

PLAN LOCAL D'URBANISME

2

PROJET D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLE



Géomètre-Expert



Modélisation 3D & BIM



Prestations par drone



Urbanisme & Paysage



Ingénierie VRD



A.M.O. patrimoniale

Agence de MONTAUBAN

60 Impasse de Berlin
Albasud - CS 80391
82003 MONTAUBAN Cedex
Tél 05 63 66 44 22

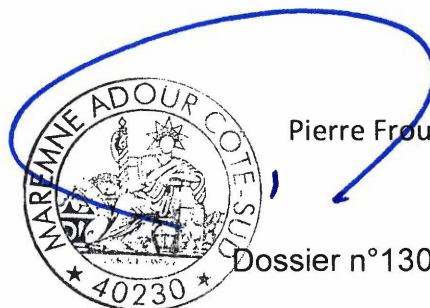
Agence de GRENADE

1289 Rue des Pyrénées - BP 3
31330 GRENADE/GARONNE
Tél 05 61 82 60 76

contact@urbactis.eu
www.urbactis.eu

Vu pour être annexé à la délibération n°20181206D05B
du conseil communautaire en date du 06/12/2018

Le président,



Pierre Froustey

Dossier n°130497

SOMMAIRE

Préambule	2
1. Un développement urbain maîtrisé et diversifié	3
2. Améliorer les infrastructures liées aux déplacements et encourager la diversification des moyens de déplacement.	5
3. Soutenir les activités économiques garantes du maintien des populations permanentes.....	6
4. Préserver la richesse écologique et paysagère du territoire communal, et mettre en valeur ces ressources pour valoriser le territoire.	7

PREAMBULE

GENERALITES

Avec le **Projet d'Aménagement et de Développement Durables** (PADD), le législateur a voulu faire du Plan Local d'Urbanisme un outil au bénéfice d'une politique communale d'aménagement de développement cohérente, clairement affirmée. C'est la notion de Projet de territoire qui est mise en avant.

Il définit les orientations générales d'aménagement et d'urbanisme retenues pour l'ensemble de la commune. Il décrit les orientations de politique générale, adoptées par la municipalité et les outils dont elle souhaite se doter pour guider le développement de la ville dans les années à venir.

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables est la « clef de voûte » du Plan Local d'Urbanisme.

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables de Labenne est en partie basé sur les conclusions d'un diagnostic territorial exposé dans le Rapport de Présentation. C'est à partir de cet « état des lieux », de ses atouts et de ses faiblesses qu'un faisceau de pistes d'intervention est proposé.

CONTEXTE

La commune de Labenne présente de nombreux atouts, à savoir :

- Sa situation géographique (proximité directe de l'océan) générant une activité touristique très importante
- La qualité de son cadre de vie
- L'offre de services et commerces qu'elle présente
- La proximité du pôle urbain constitué par les communes de Bayonne, Anglet et Biarritz qui génère bon nombre d'emplois pour les habitants de la commune.
- Un carrefour de voies structurantes : RD810, RD652.
- Présence de l'A63 avec la proximité de deux sorties autoroutières, une au nord (Bénesse) et une autre au sud (Ondres)
- Une gare SNCF

Les élus souhaitent conserver ce cadre de vie tout en l'améliorant. Aussi, la commune s'est fixé plusieurs orientations et notamment :

- Un accueil de population raisonnable compatible avec les prescriptions du Schéma de Cohérence Territoriale de MACS
- Limiter l'extension des zones urbaines en travaillant prioritairement sur les espaces déjà bâtis et au sein des zones à urbaniser existantes
- Préserver et développer le tissu économique
- Faciliter les déplacements au sein de son territoire communal et notamment les déplacements doux très utilisés lors de la période estivale mais aussi tout au long de l'année
- Préserver le caractère naturel de la commune, notamment par son maintien dans la zone bâtie et par une intégration qualitative du bâti sous le couvert végétal existant

Ce PADD précise l'ensemble des orientations choisies par les élus sur les différentes composantes constituant un territoire.

Les orientations ne sont pas présentées de manière hiérarchique, en effet toutes les orientations ont la même importance et sont interdépendantes les unes des autres.

1. UN DEVELOPPEMENT URBAIN MAITRISE ET DIVERSIFIE

La commune souhaite un développement de son urbanisation, néanmoins celui-ci sera maîtrisé et prendra en compte les orientations suivantes.

- Développement résidentiel maîtrisé.
- Resserrer le développement urbain sur les pôles d'habitat et d'équipement
=> Labenne ville et Labenne océan.
- Diversifier le parc immobilier et assurer la mixité urbaine.
- Promouvoir une urbanisation de qualité s'intégrant dans son environnement proche.
- Assurer la qualité des espaces publics.

1-1. DEVELOPPEMENT RESIDENTIEL MAITRISE

Au cours des 10 dernières années, le territoire de MACS a connu une croissance démographique annuelle de 2,7 %, la communauté de communes souhaite maîtriser cette croissance démographique. C'est pourquoi les projections fixées par le SCOT tablent sur une croissance démographique annuelle de 1,5% à l'horizon 2030.

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) de MACS a défini la commune de Labenne comme un pôle structurant, la commune passerait donc d'une population d'environ 4550 habitants en 2008 à environ 7550 à l'horizon 2030.

Ce scénario de développement démographique table donc sur un gain de population d'environ 136 habitants chaque année.

Compte tenu de la pression urbaine passée et actuelle, les élus souhaitent un PLU calibré sur la période 2017 – 2030 soit une période de 13 ans. Pour être en cohérence avec le SCOT de MACS, le gain maximum de population durant cette période de 13 ans sera d'environ 1800 nouveaux habitants.

Les élus souhaitent avoir un développement démographique en cohérence avec la capacité des équipements et services collectifs municipaux, ainsi que ceux de la communauté de communes de MACS. Soucieux de ne pas obérer l'avenir et de rester en capacité d'absorber les effets indirects de l'urbanisation (capacité des réseaux, adéquation entre la population et les services offerts, ...), la collectivité donne la priorité à une préservation de la qualité du cadre de vie.

Ainsi, la collectivité privilégie le maintien de la nature en ville, le cadre de vie et prend en compte la problématique de remontée des nappes phréatiques.

Conformément aux prescriptions du SCOT, le nombre de résidences principales nécessaire pour accueillir les nouveaux arrivants est d'environ 1580 (soit un nombre moyen d'environ 1.12 personnes par logements). Le SCOT précise également que le nombre moyen de logements par hectare est fixé à 40 (moyenne de 250 m² par logement hors voirie et partie commune).¹

En complément des éléments précités, la collectivité se doit de tenir compte du phénomène de rétention foncière, où tous les terrains constructibles ne seront pas mis en vente par les propriétaires. C'est pourquoi, un coefficient de rétention foncière d'environ 1.5 mérite d'être pris en considération conformément aux prescriptions du SCOT.

¹ Cf point 4.5 du Document d'Orientations et d'Objectifs du SCOT

Sur la base des différents éléments préalables, la collectivité se fixe comme objectif de réduire d'environ 25%, par rapport aux dix dernières années passées, sa consommation de l'espace pour permettre son développement urbain futur en matière d'habitat.

Ainsi, pour satisfaire la production maximale de logements envisagée par la collectivité, il convient de retenir les ordres de grandeur suivants :

- environ 10% dans le cadre d'opérations de renouvellement urbain
- le reste dans le cadre de nouvelles opérations d'ensemble dont :
 - environ 10% dans les espaces disponibles non bâtis dans l'actuelle zone urbaine
 - le reste réparti dans des zones à urbaniser ouvertes et fermées, afin de s'inscrire dans une logique d'urbanisation progressive et maîtrisée.

1-2. RESSERRER LE DEVELOPPEMENT URBAIN SUR LES POLES D'HABITAT ET D'EQUIPEMENTS => LABENNE VILLE ET LABENNE OCEAN.

Les élus souhaitent voir l'urbanisation se développer au sein ou en périphérie immédiate des pôles urbains existants et notamment de Labenne ville. Cette urbanisation se fera majoritairement sur Labenne ville au travers de plusieurs types d'urbanisation :

- Densification des zones urbaines et requalification urbaine : les élus souhaitent qu'une partie de l'offre urbaine se fasse par l'intermédiaire d'opérations de densification ou de renouvellement urbain avec une urbanisation des dents creuses au travers d'orientations d'aménagement et de programmation pour les plus grandes d'entre elles ou les plus stratégiques.
- Extensions urbaines au sein de zones à urbaniser prévoyant des opérations d'aménagement de qualité s'intégrant dans leur environnement

Ce développement urbain se fera dans le respect des coupures d'urbanisation définies dans le SCOT.

1-3. DIVERSIFIER LE PARC IMMOBILIER ET ASSURER LA MIXITE URBAINE.

En cohérence avec les dispositions du Programme Local de l'Habitat, les élus souhaitent adapter l'offre du parc immobilier aux évolutions sociales (jeunes, mono parentale, personnes âgées...) pour cela la collectivité souhaite offrir une certaine diversité dans les offres de logements. Les opérations réalisées qu'elles se fassent par le biais du renouvellement urbain, ou d'extension de l'urbanisation présenteront une diversité au sein de des produits immobiliers et fonciers (taille, locatif, social, accession à la propriété...)

1-4. PROMOUVOIR UNE URBANISATION DE QUALITE S'INTEGRANT DANS SON ENVIRONNEMENT PROCHE.

Renforcer la qualité des contacts entre les zones à urbaniser et les zones naturelles, en intégrant pleinement le végétal dans l'urbanisation au travers de la préservation de la trame bleue et verte urbaine notamment, de la restauration des continuités écologiques et du renforcement du couvert végétal.

Au sein des nouvelles opérations d'aménagement, il pourra être imposé un pourcentage d'espace vert de manière à préserver une certaine aération au sein du tissu urbain et donc de préserver indirectement une certaine qualité du cadre de vie.

Les caractéristiques architecturales définies par les élus respecteront le caractère des constructions déjà existantes sur la commune pour avoir une continuité entre l'ancien et le nouveau.

Les élus ont la volonté de réaliser un éco quartier sur un terrain communal, dans le but de promouvoir une urbanisation de qualité du point de vue écologique, fonctionnalité urbaine, déplacement (proximité des transports en communs)... Dans un souci d'autonomie énergétique et d'anticipation de la RT 2020 le tout en encourageant la mixité sociale et le lien intergénérationnel.

1-5. ASSURER UNE QUALITE DES ESPACES ET DES EQUIPEMENTS PUBLICS.

Les élus souhaitent réaliser des espaces publics de qualité et adaptés aux besoins de la population et des opérations qui y sont liées. Compte tenu de l'important couvert boisé de la collectivité, ces espaces publics pourront, le cas échéant, être des poumons verts.

Créer des espaces de vie fonctionnels et privilégiant la mixité sociale et les rencontres notamment au sein de l'éco quartier.

La qualité du cadre de vie implique également des équipements publics en adéquation avec les attentes légitimes de la population. C'est pourquoi, en cohérence avec les projets et compétences de la communauté de communes, la municipalité souhaite permettre la réalisation de tous les équipements publics permettant de répondre au besoin de sa population et le cas échéant à la population du bassin de vie local.

1-6. ASSURER UNE BONNE DESSERTE PAR LES RESEAUX NUMERIQUES DES NOUVEAUX QUARTIERS

Les nouveaux logements et zones d'activités seront raccordés au réseau numérique en lien avec les projets et compétences de la communauté de communes.

2. AMELIORER LES INFRASTRUCTURES LIEES AUX DEPLACEMENTS ET ENCOURAGER LA DIVERSIFICATION DES MOYENS DE DEPLACEMENT.

2-1. ORGANISER LE DEVELOPPEMENT COMMUNAL EN GERANT L'ACCROISSEMENT DES FLUX DE DEPLACEMENTS SUR LES PRINCIPAUX AXES.

La commune est traversée par de nombreuses infrastructures liées aux déplacements. Ces infrastructures ont diverses fonctions :

- Transit
- Desserte locale

Une partie de ces infrastructures n'est pas gérée par la commune :

- La RD810 et les autres routes départementales
- L'autoroute 63
- La voie ferrée

Néanmoins sur les autres voies ou parties de voies, MACS et la commune sont gestionnaires. Les élus souhaitent développer un maillage permettant de répondre aux besoins et capable d'absorber l'augmentation du flux que ce soit vers les commerces ou services existants sur la commune mais également sur les voies considérées comme de transit qui doivent être adaptées à une augmentation très importante de la circulation durant la période estivale. Les élus pourront si nécessaire créer des aménagements permettant l'amélioration des conditions de circulations si cela est nécessaire, tel que :

- Maintenir l'accessibilité, la sécurité et la fluidité des principaux axes routiers

- Améliorer la mobilité interne
- Améliorer les conditions de sécurités au niveau d'intersections notamment.
- Accompagner l'offre de transports en commun avec la communauté de communes (ligne Yégo, navette estivale, ...)

ASF a prévu un élargissement de l'autoroute A63, les élus souhaitent permettre cet aménagement, sous réserve de la prise en compte par l'ASF de certaines mesures garantissant la bonne intégration de l'infrastructure, le SCOT prévoit un fuseau pour la création d'une voie rétro-littorale sur la commune de Labenne. A l'heure actuelle, il n'existe aucun projet concret, néanmoins les élus restent vigilants sur les études nécessaires pour la réalisation de cette voie ou pour étudier une solution avec les partenaires institutionnels, comme par exemple le département ou la communauté de communes, en relation avec l'élargissement de l'A63 à 2 fois 3 voies.

2-2. AMELIORER LA LISIBILITE ET LA QUALITE DES ENTREES DE VILLES

Les entrées de villes sont les vitrines de la zone urbaine, elles confèrent la première impression aux personnes venant de l'extérieur. La municipalité souhaite améliorer la qualité des entrées de villes dans le but d'accentuer la lisibilité de ces espaces urbains et d'agir ainsi sur la qualité du cadre de vie, cela plus particulièrement sur l'entrée nord de Labenne-Ville soumise aux dispositions des voies à grande circulation (RD810).

2-3. AMELIORER LE MAILLAGE DE CIRCULATION DOUCE.

La commune dispose d'un réseau de circulation douce relativement important permettant notamment une bonne liaison entre Labenne ville et Labenne océan. Elle possède également une piste cyclable importante permettant de rejoindre la commune de Capbreton au nord et Ondres au sud, ou la velodyssée Eurovelo 1.

La commune souhaite poursuivre le développement de ce maillage et l'adapter aux besoins. Les élus souhaitent que chacun des nouveaux quartiers soient équipés de cheminements doux permettant de rejoindre le réseau existant.

La collectivité souhaite également, dans la mesure du possible :

- la réalisation d'une piste cyclable à proximité du Boudigau
- d'une piste permettant de rejoindre le marais d'Orx,
- un cheminement doux dans les espaces boisés au nord de Labenne-Océan.

2-4. FACILITER LES DEPLACEMENTS INTERMODAUX

La commune a pour objectif de donner à sa gare la vocation d'un pôle multimodal majeur du territoire.

La collectivité souhaite valoriser et améliorer les aires de covoiturage existantes, mais aussi les diversifier.

3. SOUTENIR LES ACTIVITES ECONOMIQUES GARANTES DU MAINTIEN DES POPULATIONS PERMANENTES

La commune présente plusieurs atouts économiques à savoir ;

- Les commerces de proximités
- Les zones d'activités économiques
- Les lieux touristiques : plage, marais, parcs d'attractions, ...
- Les établissements de santé et d'enseignement

Les élus ont défini plusieurs objectifs en lien avec l'ensemble des composantes économiques de manière à les faire perdurer dans le temps mais également leur donner la possibilité d'évoluer.

3-1. RENFORCER LES CENTRALITES ECONOMIQUES LOCALES

- En renforçant les activités économiques de Labenne ville situées notamment le long de la RD 810.
- En permettant le développement des zones d'activités économiques, en cohérence avec les dispositions fixées par le SCOT.
- En améliorant l'accès aux commerces et services par la sécurisation des parcours piétons et en optimisant l'organisation du stationnement automobile

3-2. FAVORISER L'ATTRACTIVITE TOURISTIQUE ET ENCADRER L'EVOLUTION DES CAPACITES D'ACCUEIL

- Rendre l'évolution de la capacité d'accueil et la diversification des structures d'hébergement des campings compatibles avec leur environnement proche.
- Permettre, sous certaines conditions d'insertion urbaine et paysagère, la pérennisation des principales activités touristiques présentes.
- Valoriser les composantes patrimoniales de la commune, le bâti balnéaire, la forêt, les sites naturels remarquables (compatible avec une certaine fréquentation) par la création d'itinéraires de découvertes et/ou thématiques s'appuyant sur un réseau de cheminements doux.

3-3. PERENNISER LES ACTIVITES SYLVICOLES

- Définir un cadre réglementaire approprié pour pérenniser l'essentiel de l'activité sylvicole.

4. PRESERVER LA RICHESSE ECOLOGIQUE ET PAYSAGERE DU TERRITOIRE COMMUNAL, ET METTRE EN VALEUR CES RESSOURCES POUR VALORISER LE TERRITOIRE.

4-1. PRESERVER LES SECTEURS PROTEGES, OU CEUX DEFINIS COMME AYANT UN INTERET ECOLOGIQUE, ET Y MAITRISER UNE FREQUENTATION MESUREE DE CES ESPACES

Un certain nombre d'espaces naturels présentent un intérêt fort du point de vue environnemental, les élus souhaitent préserver ces éléments caractéristiques de la commune. Notamment le marais d'Orx et les zones humides qui y sont directement liées, mais aussi le littoral soumis à des problématiques d'érosion où la fréquentation touristique sera encadrée notamment grâce au futur plan plage.

4-2. MAINTENIR ET/OU REHABILITER LES GRANDS CORRIDORS ECOLOGIQUES GARANTS DE LA CONSERVATION DE LA RICHESSE FAUNISTIQUE ET FLORISTIQUE.

Les continuités écologiques entre les grands espaces naturels de la commune seront préservées et pourront être dans certains cas renforcées.

4-3. CONTROLLER L'URBANISATION AU CONTACT DES ZONES NATURELLES SENSIBLES

Un soin particulier sera donné aux espaces de transition : milieu urbain ⇔ milieu naturel pour limiter l'impact de l'urbanisation sur le milieu naturel et pour garantir une bonne intégration des nouvelles constructions avec le milieu naturel voisin.

Sur Labenne ville, les élus souhaitent maintenir voir tendre à une réintégration de la nature en ville.

-Pour l'espace bâti de Labenne Océan, la collectivité souhaite pérenniser l'emprise urbaine à ses dimensions actuelles. Les possibilités de requalification ou de densification, dans l'enveloppe bâtie actuelle, seront strictement encadrées afin d'améliorer la fonctionnalité de ces espaces, mais aussi et surtout pour maintenir le caractère pavillonnaire sous couvert végétal et préserver ainsi le caractère naturel de la commune (paysage, patrimoine boisé et biodiversité).

4-4. ENGAGER UNE DEMARCHE DE PROTECTION DU PATRIMOINE BATI ET VEGETAL (MONUMENTS, ARCHITECTURES BALNEAIRE ET VILLAGEOISE, VALORISATION ET ENRICHISSEMENT DE LA TRAME VERTE...)

Un certain nombre d'éléments bâtis et naturels pourront être préservés avec une protection particulière de manière à conserver ces éléments emblématiques de la commune caractérisant un certain cadre de vie.

4-5. PRENDRE EN COMPTE LES ZONES DE RISQUES, DE NUISANCES ET LES SERVITUDES RECENSEES

L'ensemble des risques et contraintes naturelles présent sur le territoire communal sera pris en compte dans la réflexion des élus lors de la formalisation du projet communal et réalisation des différentes pièces du PLU.

4-6. INTEGRER DES DISPOSITIONS FAVORABLES AUX CONSTRUCTIONS ECONOMES EN ENERGIES ET POUVANT FAVORISER LES ENERGIES RENOUVELABLES

La commune souhaite autoriser la réalisation de constructions économes en énergie, mais également la réalisation d'un éco quartier prônant le développement durable et limitant l'impact sur l'environnement.

Communauté de Communes Marenne Adour Côte Sud

Département des Landes

Commune de Labenne

PLAN LOCAL D'URBANISME

3

ORIENTATION D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION



Géomètre-Expert



Modélisation 3D & BIM



Prestations par drone



Urbanisme & Paysage



Ingénierie VRD



A.M.O. patrimoniale

Vu pour être annexé à la délibération n°20181206D05B
du conseil communautaire en date du 06/12/2018

Le président,

Pierre Froustey

Agence de MONTAUBAN

60 Impasse de Berlin
Albasud - CS 80391
82003 MONTAUBAN Cedex
Tél 05 63 66 44 22

Agence de GRENADE

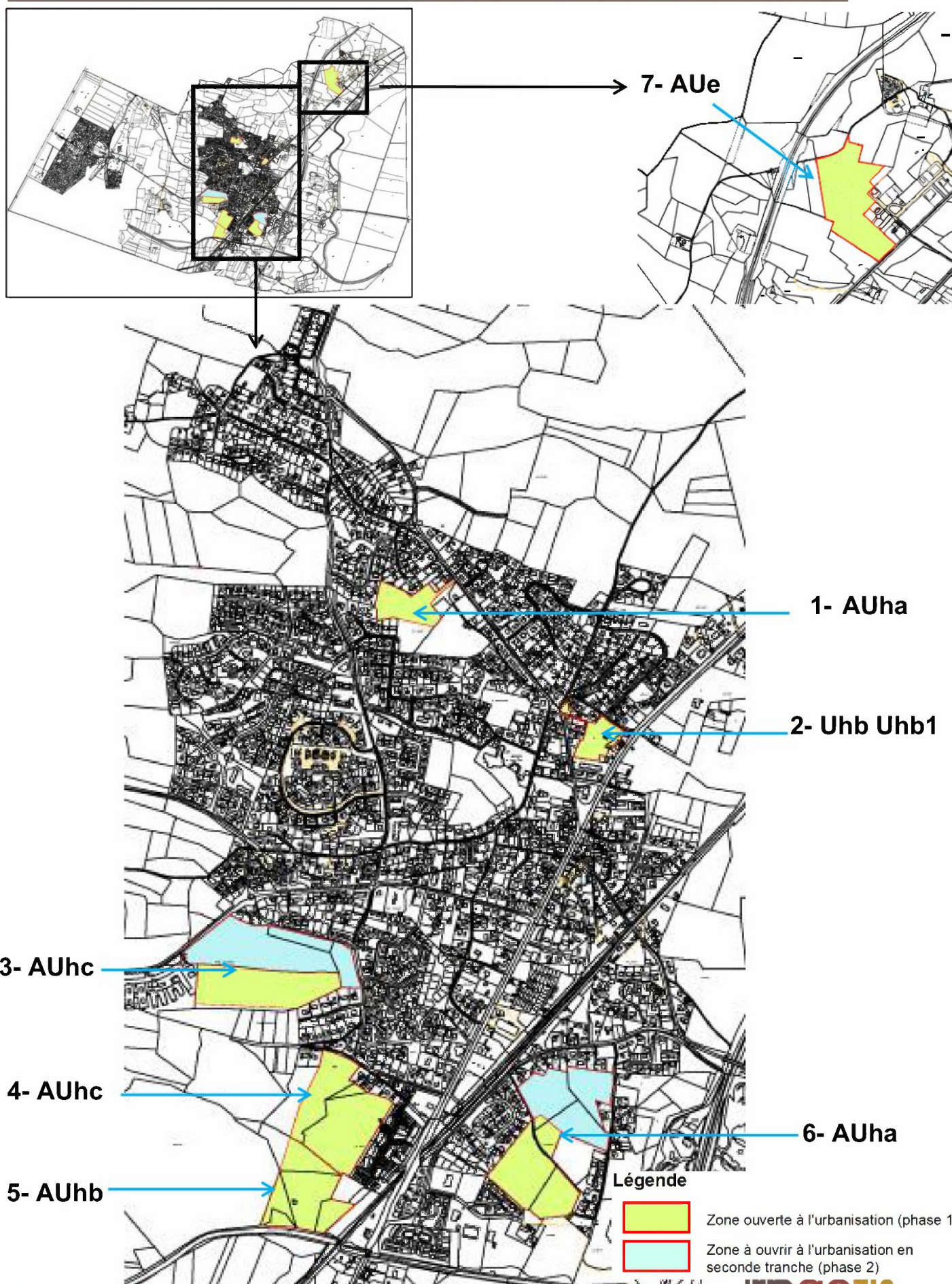
1289 Rue des Pyrénées - BP 3
31330 GRENADE/GARONNE
Tél 05 61 82 60 76

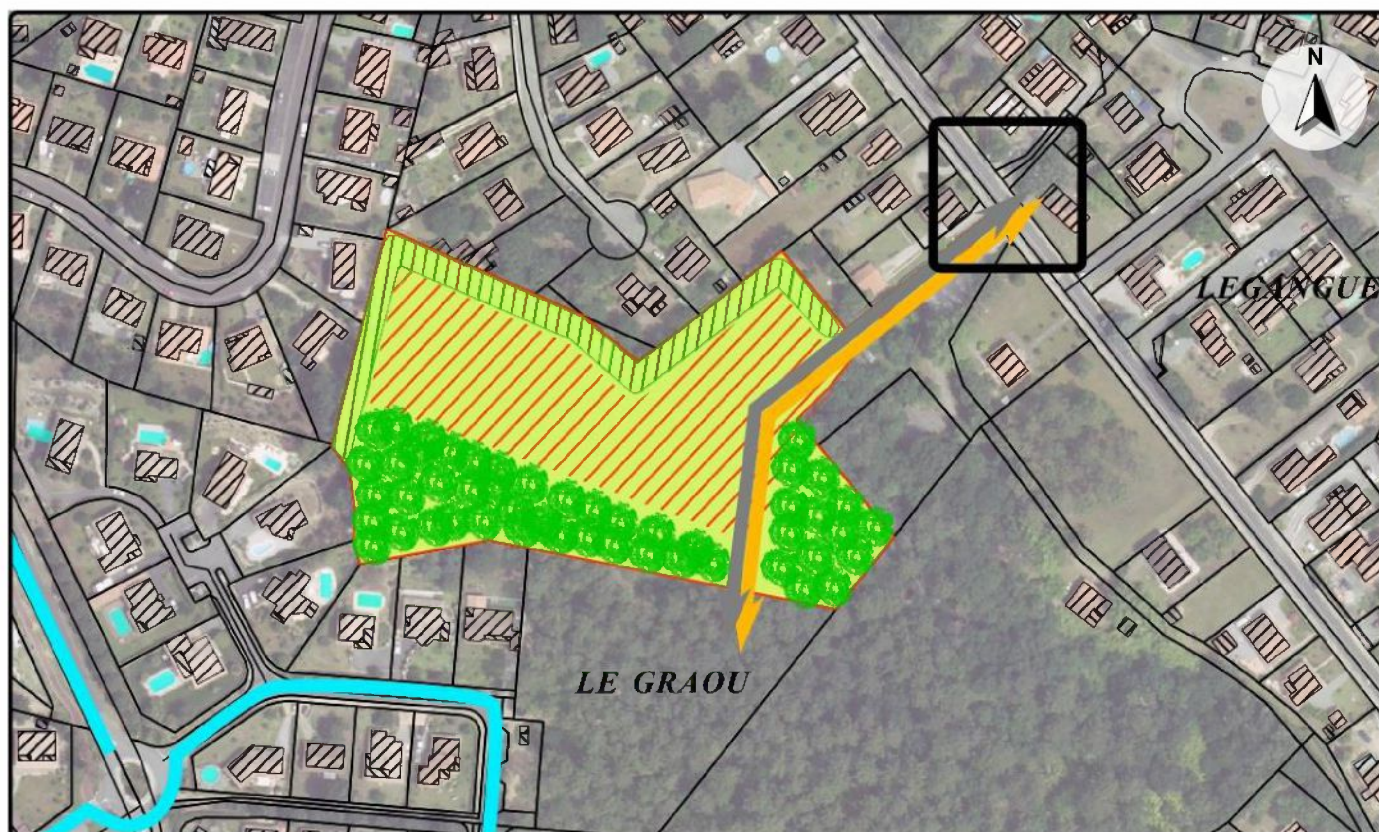
contact@urbactis.eu
www.urbactis.eu

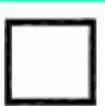
Dossier n°130497

SOMMAIRE

LOCALISATION DES ZONES SOUMISES A DES OAP DANS LA REVISION DU PLU	3
OAP RELATIVES À LA REVISION DU PLU	4
1. ZONE AUHA - LIEU-DIT « LE GRAOU ».....	4
2. ZONES UHB ET UHB1 - LIEU-DIT « PIMONT »	6
3. ZONE AUHC - LIEU-DIT « PETIT ESTOUNICQ»	8
4. ZONE AUHC - LIEU-DIT « LE PONT »	11
5. ZONE AUHB – LIEU-DIT « LE PONT SUD ».....	14
6. ZONE AUHA – LIEU-DIT « LAGUERE »	18
7. ZONE AUE – LIEU-DIT « HOUSQUIT ».....	21
LOCALISATION DES ZONES SOUMISES A DES OAP LIEES A DES OPERATIONS DEJA ENGAGEES DANS LE PRECEDENT PLU.....	25
8. ZONE UHA1 – LIEU-DIT « LA GARE »	26
9. ZONE UHC1 – LIEU-DIT « LABENNE-OCEAN » LIEE A UN PLAN DE MASSE EN VIGUEUR.....	27
RECAPITULATIF DU POTENTIEL CONSTRUCTIBLE EN MATIERE DE LOGEMENTS DANS LES DIFFERENTES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION	28

LOCALISATION DES ZONES SOUMISES A DES OAP DANS LA REVISION DU PLU

OAP RELATIVES À LA REVISION DU PLU1. ZONE AUha - LIEU-DIT « LE GRAOU »**Légende**

-  Zone ouverte à l'urbanisation
-  Zone constructible
-  Principe de voie de desserte
-  Principe de liaison douce piétons/cycles/PMR
-  Trame verte à préserver
-  Liaisons cyclables existantes ou projetées
-  Carrefour à sécuriser
-  Espace tampon végétalisé



PRINCIPES SPECIFIQUES A LA ZONE**SUPERFICIE DE LA ZONE** : 1,67 ha (16665 m²) ;**MODALITES OPERATOIRES** : une seule opération d'ensemble.

Des dispositifs fiscaux (Taxe d'aménagement majorée, PUP (Projet urbain partenarial)) pourront être mis en place.

PRINCIPES D'AMENAGEMENT :**Habitat**

Prévoir des logements collectifs en R+1 et R+2 en raison de la proximité du site par rapport au centre-ville ainsi que l'habitat groupé en R+1

20% du nombre total de logement doivent être des logements locatifs sociaux.

La hauteur des bâtiments à proximité de la zone déjà bâtie sera limitée à R+1.

Densité

Prévoir environ 68 logements, soit une densité moyenne de 57 logements/ha (par hectare réellement constructible, hors 30% non constructibles liés aux espaces publics (voirie, espaces verts...)).

Implantation du bâti

L'orientation du faîtage principal du toit sera réalisée de préférence parallèlement à la voirie tout en recherchant une orientation bioclimatique des constructions. L'implantation des constructions devra en outre être conforme aux dispositions du règlement local d'urbanisme.

Principe de points d'accroche et voirie

Prévoir une voie de desserte à double sens dont l'accès entrant et sortant se fera depuis la rue Jean Lartigau (RD n°652. La création de cette voie est cependant conditionnée par l'aménagement du carrefour donnant sur la RD652. Prévoir également un prolongement ultérieur de la voie de desserte avec la zone AUhf.

Déplacements doux

Dans le cas de voies de desserte non aménagées en « zones de rencontre », prévoir des liaisons douces piétons/cycles le long de ces voies.

Stationnement

Les aires de stationnement pour les visiteurs seront à créer de préférence en entrée de zone pour limiter les nuisances liées à la circulation des véhicules. Le nombre et le type de places sont fixés dans le Règlement du Plan Local d'Urbanisme.

Les aires de stationnement entièrement imperméabilisées sont proscrites.

Couvert végétal

Conserver les espaces boisés classés et/ou la trame végétale identifiée sur le schéma.

Espace structurant et espaces verts

La zone étant située à proximité du centre-ville où sont regroupés de nombreux services et espaces de rencontre (espaces publics...), son aménagement n'implique pas nécessairement la création d'un espace structurant (espace public, aire de jeux, autre).

Gestion des eaux pluviales

Privilégier lorsque l'emprise le permet une gestion et un traitement des eaux pluviales sous forme de noues paysagères le long de la voie de de desserte, au niveau des parkings, dans le souci de renforcer le maillage des continuités écologiques, valoriser la commune, favoriser l'infiltration des eaux pluviales....

Desserte des ordures ménagères et tri sélectif

Les conteneurs devront être enterrés ou semi enterrés.

POINTS SUR LES RESEAUX

Tous les réseaux sont en capacité suffisante en périphérie de la zone.

La commune fera le point avec ERDF et les autres concessionnaires.

[illegible]

- Zone ouverte à l'urbanisation
- Zone constructible
- Principe de voie de desserte
- Principe de liaison douce piétons/cycles/PMR
- Trame verte à préserver



PRINCIPES SPECIFIQUES A LA ZONE**SUPERFICIE DE LA ZONE** : 1,18 hectare (11817 m²)**MODALITES OPERATOIRES** : une seule opération d'ensemble sur la totalité de la zone.

Des dispositifs fiscaux (Taxe d'aménagement majorée, PUP (Projet urbain partenarial)) pourront être mis en place.

PRINCIPES D'AMENAGEMENT :**Habitat**

Prévoir des logements collectifs en R+2 ainsi que des logements en accession R+2+combles et de l'habitat groupé en R+1.

20% du nombre total de logement doivent être des logements locatifs sociaux.

Cette répartition vise à bénéficier de la proximité du site par rapport au centre-ville et notamment par rapport aux commerces et services qui y sont présents,

Enjeux de co-visibilité réduits dus à l'existence d'un couvert végétal.

Densité

Prévoir une densité maximum de 70 logements par hectare (par hectare réellement constructible, hors 30% non constructibles liés aux espaces publics (voirie, espaces verts...), EBC...).

Implantation du bâti

L'orientation du faîtage principal du toit sera réalisée de préférence parallèlement à la voirie tout en recherchant une orientation bioclimatique des constructions. L'implantation des constructions devra en outre être conforme aux dispositions du règlement local d'urbanisme.

Mixité des fonctions

Le site étant localisé à proximité du centre-ville, il sera destiné principalement à des logements pour densifier le centre-ville et limiter les déplacements des futurs habitants.

Principe de points d'accroche et voirie

Prévoir un accès entrant et sortant au Nord-Est de la zone, depuis la rue de Pimont.

Toutes les constructions ou tous les lots seront distribués par la voirie interne, sauf impossibilité technique et après avis des services concernés.

Privilégier un aménagement de la voirie en « zone de rencontre » pour sécuriser les déplacements, favoriser le lien social, limiter les nuisances liées au bruit et garantir ainsi la qualité du cadre de vie.

Déplacements doux**Prescription** : aménager une liaison douce raccordant le Nord de la zone à l'Avenue Jean Lartigau.**Stationnement**

Aménager un parking pour les visiteurs en entrée de zone pour limiter les nuisances liées à la circulation des véhicules. Le nombre et le type de places sont fixés dans le Règlement du Plan Local d'Urbanisme.

Les aires de stationnement entièrement imperméabilisées sont proscrites.

Possibilité de réaliser du stationnement en sous-sol sous réserve de production d'une étude de sol et de remontée de nappe phréatique.

Couvert végétal

Conserver la trame végétale identifiée sur le schéma ainsi que l'intégralité du couvert, hors zone constructible.

Espace structurant

La zone étant située à proximité du centre-ville où sont regroupés de nombreux services et espaces de rencontre (espaces publics,...), son aménagement n'implique pas nécessairement la création d'un espace structurant (espace public, aire de jeux, autre).

Gestion des eaux pluviales

Privilégier lorsque l'emprise le permet une gestion et un traitement des eaux pluviales sous forme de noues paysagères le long de la voie de desserte, au niveau des parkings, dans le souci de renforcer le maillage des continuités écologiques, valoriser la commune, favoriser l'infiltration des eaux pluviales....

Desserte des ordures ménagères et de tri sélectif

Les conteneurs devront être enterrés ou semi enterrés.

POINTS SUR LES RESEAUX

Tous les réseaux sont en capacité suffisante en périphérie de la zone.
La commune fera le point avec ERDF et les autres concessionnaires.

3. ZONE AUhc - LIEU-DIT « PETIT ESTOUNICQ »



Légende

-  Zone ouverte à l'urbanisation
-  Zone à ouvrir à l'urbanisation en seconde phase
-  Principe de voie de desserte
-  Principe de liaison douce piétons/cycles/PMR
-  Principe de liaison douce piétons/cycles/PMR à prévoir ultérieurement
-  Trame verte à préserver
-  Zone constructible
-  Liaisons cyclables existantes ou projetées
-  Pare-feu



PRINCIPES SPECIFIQUES A LA ZONE

SUPERFICIE DE LA ZONE : 9,47 ha (94648 m²) ;

MODALITES OPERATOIRES : une opération d'ensemble pouvant être menée en plusieurs phases. Dans ce cas, partir de Sud vers le Nord.

Des dispositifs fiscaux (Taxe d'aménagement majorée, PUP (Projet urbain partenarial)) pourront être mis en place.

PRINCIPES D'AMENAGEMENT :**Habitat**

Prévoir des logements collectifs en R + combles pour les raisons suivantes :

- enjeux de co-visibilité réduits dus à l'existence d'un couvert végétal.

20% du nombre total de logement doivent être des logements locatifs sociaux.

Prévoir également des habitations pavillonnaires et groupées pour favoriser la mixité sociale. Dans ce cas, les constructions seront en R+0 à R+1.

Densité

Prévoir une densité maximum de 30 logements par hectare (par hectare réellement constructible, hors 30% non constructibles liés aux espaces publics (voirie, espaces verts...), EBC...).

Implantation du bâti

L'orientation du faîtage principal du toit sera réalisée de préférence parallèlement à la voirie tout en recherchant une orientation bioclimatique des constructions. L'implantation des constructions devra en outre être conforme aux dispositions du règlement local d'urbanisme défini en cohérence avec le *Guide pour la prise en compte du risque incendie de forêt dans le massif forestier des Landes de Gascogne*.

Principe de points d'accroche et voirie

Prévoir un accès entrant et sortant depuis l'Avenue de l'Océan, via l'entrée de l'Institut Helio Marin et un autre comprenant une liaison douce depuis la rue des Marguerites, au Nord Est de la zone.

Prévoir également une continuité de liaison douce en lien avec la zone AUhf située au Sud ; en se calant si possible sur la pise existante.

Toutes les constructions ou tous les lots seront distribués par la voirie interne, sauf impossibilité technique et après avis des services concernés.

Les voies secondaires seront de préférence à aménager à sens unique et en « zone de rencontre » pour sécuriser les déplacements, favoriser le lien social, limiter les nuisances liées au bruit et garantir ainsi la qualité du cadre de vie.

Déplacements doux

Prescription : aménager des liaisons douces en lien avec les chemins existants à préserver.

Dans le cas de voies de desserte non aménagées en « zones de rencontre », prévoir des liaisons douces piétons/cycles le long de ces voies.

Stationnement

Les aires de stationnement pour les visiteurs seront à créer de préférence au niveau des entrées de zone pour limiter les nuisances liées à la circulation des véhicules. Le nombre et le type de places sont fixés dans le Règlement du Plan Local d'Urbanisme.

Les aires de stationnement entièrement imperméabilisées sont proscrites.

Couvert végétal

Conserver les espaces boisés classés et/ou la trame végétale identifiée sur le schéma.

Espace structurant et espaces verts

Le site étant éloigné du centre-ville, prévoir l'aménagement d'un espace structurant (espace public, aire de jeux, autre) au sein de la zone pour favoriser les rencontres.

Prévoir une continuité des aménagements en perspective d'extensions futures.

Traitement paysager des pare-feu

Les opérations d'aménagement devront être conformes aux dispositions du règlement local d'urbanisme défini en cohérence avec le *Guide pour la prise en compte du risque incendie de forêt dans le massif forestier des Landes de*

Gascogne afin de maintenir les accès à la forêt et aux bandes inconstructibles (espaces « tampon » de 12 m minimum entre les constructions et l'espace forestier ou entre les constructions et la limite séparatives jouxtant l'espace forestier) (distance ramenée à 6m au niveau des terrains situés au sein d'une opération d'aménagement d'ensemble comportant un espace public libre collectif, large de 6 m minimum le long de ces limites)). Les opérations d'ensemble devront en outre être conformes aux dispositions du règlement local d'urbanisme en matière d'espaces extérieurs des constructions, de clôtures et de plantations.

Les sections situées à l'extérieur des zones à urbaniser seront à aménager en noues paysagères dans la mesure du possible afin de renforcer les espaces « tampon ».

Gestion des eaux pluviales

Privilégier lorsque l'emprise le permet une gestion et un traitement des eaux pluviales sous forme de noues paysagères le long des voies de desserte et au niveau des parkings, dans le souci de renforcer le maillage des continuités écologiques, valoriser la commune, favoriser l'infiltration des eaux pluviales....

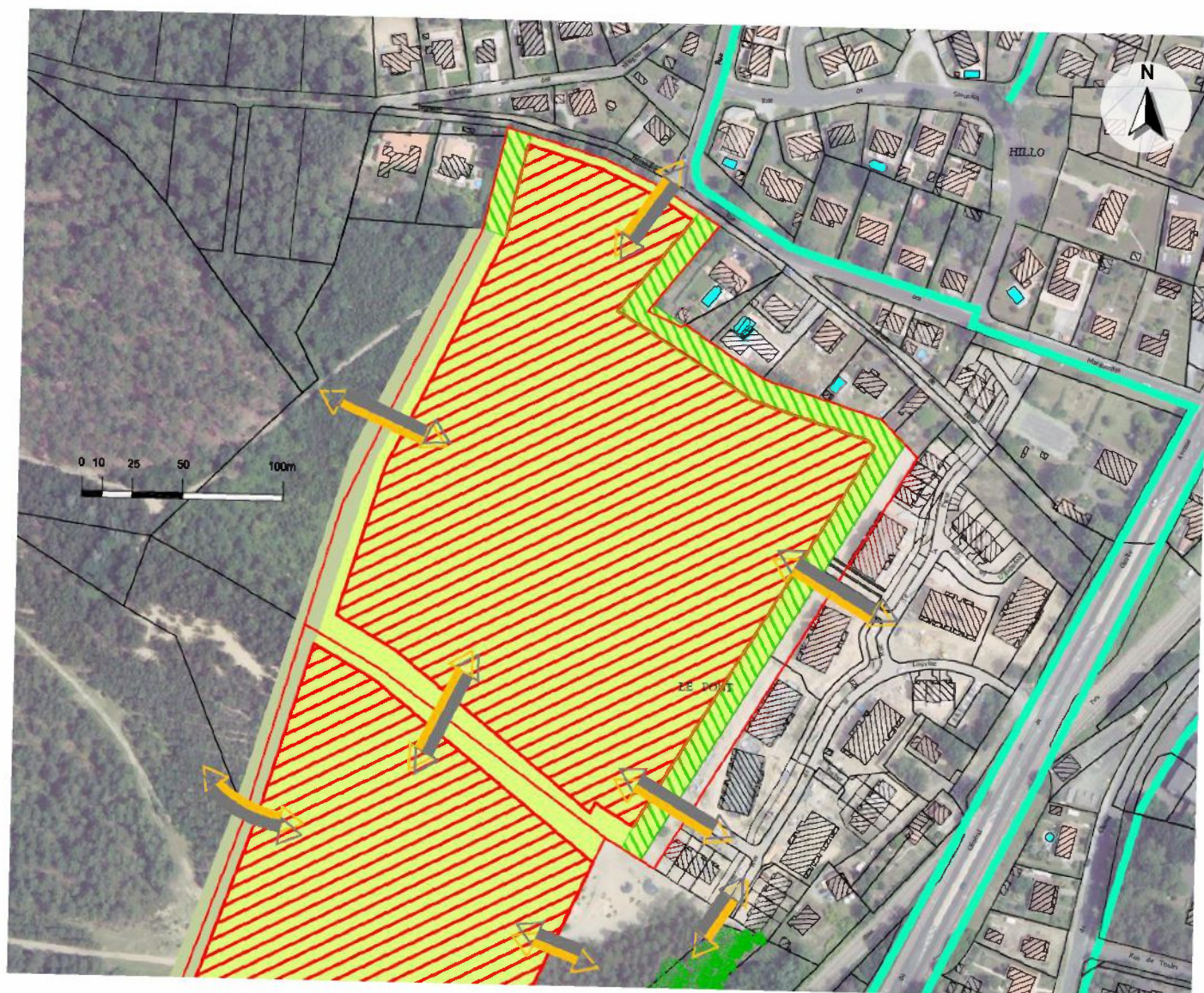
Desserte des ordures ménagères et tri sélectif

Les conteneurs devront être enterrés ou semi enterrés.

POINTS SUR LES RESEAUX

Tous les réseaux sont en capacité suffisante en périphérie de la zone.

La commune fera le point avec ERDF et les autres concessionnaires.

4. ZONE AUhc - LIEU-DIT « LE PONT »

Légende

-  Zone ouverte à l'urbanisation
-  Principe de voie de desserte
-  Principe de liaison douce piétons/cycles/PMR
-  Liaisons cyclables existantes ou projetées
-  Zone constructible
-  Pare-feu
-  Espace Boisé Classé



PRINCIPES SPECIFIQUES A LA ZONE

SUPERFICIE DE LA ZONE : 5,91 ha (59125 m²) ;

MODALITES OPERATOIRES : une opération d'ensemble pouvant être menée en plusieurs phases. Dans ce cas, partir du Nord vers le Sud.

Des dispositifs fiscaux (Taxe d'aménagement majorée, PUP (Projet urbain partenarial)) pourront être mis en place.

PRINCIPES D'AMENAGEMENT :**Habitat**

Prévoir des logements collectifs en R + 2 pour les raisons suivantes :

- continuité avec logements collectifs existants situés à l'Est,
- proximité du site par rapport à la gare SNCF,
- enjeux de co-visibilité réduits dus à l'existence d'un couvert végétal.

20% du nombre total de logement doivent être des logements locatifs sociaux.

Prévoir également des habitations pavillonnaires et groupées pour favoriser la mixité sociale. Dans ce cas, les constructions seront en R+0 à R+1.

Densité

Prévoir une densité maximum de 30 logements par hectare (par hectare réellement constructible, hors 30% non constructibles liés aux espaces publics (voirie, espaces verts...), EBC...).

Implantation du bâti

L'orientation du faîtage principal du toit sera réalisée de préférence parallèlement à la voirie tout en recherchant une orientation bioclimatique des constructions. L'implantation des constructions devra en outre être conforme aux dispositions du règlement local d'urbanisme défini en cohérence avec le *Guide pour la prise en compte du risque incendie de forêt dans le massif forestier des Landes de Gascogne*.

Principe de points d'accroche et voirie

Prévoir un accès entrant et sortant depuis la rue des Marguerites, ainsi que des liaisons inter-quartiers avec les quartiers existants et futurs.

Toutes les constructions ou tous les lots seront distribués par la voirie interne, sauf impossibilité technique et après avis des services concernés.

Les voies secondaires seront de préférence à aménager à sens unique et en « zone de rencontre » pour sécuriser les déplacements, favoriser le lien social, limiter les nuisances liées au bruit et garantir ainsi la qualité du cadre de vie.

Déplacements doux

Prescription : aménager des liaisons douces en lien avec les chemins existants à préserver.

Dans le cas de voies de desserte non aménagées en « zones de rencontre », prévoir des liaisons douces piétons/cycles le long de ces voies.

Stationnement

Les aires de stationnement pour les visiteurs seront à créer de préférence au niveau des entrées de zone pour limiter les nuisances liées à la circulation des véhicules. Dans tous les cas, le stationnement le long des voies est possible. Le nombre et le type de places sont fixés dans le Règlement du Plan Local d'Urbanisme.

Les aires de stationnement entièrement imperméabilisées sont proscrites.

Couvert végétal

Conserver les espaces boisés classés et/ou la trame végétale identifiée sur le schéma.

Espace structurant et espaces verts

Le site étant éloigné du centre-ville, prévoir l'aménagement d'un espace structurant (espace public, aire de jeux, autre) au sein de la zone pour favoriser les rencontres.

Prévoir une continuité des aménagements en perspective d'extensions futures.

Traitement paysager des pare-feu

Les opérations d'aménagement devront être conformes aux dispositions du règlement local d'urbanisme défini en cohérence avec le *Guide pour la prise en compte du risque incendie de forêt dans le massif forestier des Landes de*

Gascogne afin de maintenir les accès à la forêt et aux bandes inconstructibles (espaces « tampon » de 12 m minimum entre les constructions et l'espace forestier ou entre les constructions et la limite séparatives jouxtant l'espace forestier) (distance ramenée à 6m au niveau des terrains situés au sein d'une opération d'aménagement d'ensemble comportant un espace public libre collectif, large de 6 m minimum le long de ces limites)). Les opérations d'ensemble devront en outre être conformes aux dispositions du règlement local d'urbanisme en matière d'espaces extérieurs des constructions, de clôtures et de plantations.

Les sections situées à l'extérieur des zones à urbaniser seront à aménager en noues paysagères dans la mesure du possible afin de renforcer les espaces « tampon ».

Gestion des eaux pluviales

Privilégier lorsque l'emprise le permet une gestion et un traitement des eaux pluviales sous forme de noues paysagères le long des voies de desserte et au niveau des parkings, dans le souci de renforcer le maillage des continuités écologiques, valoriser la commune, favoriser l'infiltration des eaux pluviales....

Desserte des ordures ménagères et tri sélectif

Les conteneurs devront être enterrés ou semi enterrés.

POINTS SUR LES RESEAUX

Tous les réseaux sont en capacité suffisante en périphérie de la zone.

La commune fera le point avec ERDF et les autres concessionnaires.

5. ZONE AUhb – LIEU-DIT « LE PONT SUD »

Légende

-  Zone ouverte à l'urbanisation
-  Principe de voie de desserte
-  Principe de liaison douce piétons/cycles/PMR
-  Trame verte à préserver
-  Zone constructible
-  Pare-feu
-  Espace vert collectif destiné à intégrer une noue paysagère
-  Espace boisé Classé
-  Jardins partagés ou familiaux



PRINCIPES SPECIFIQUES A LA ZONE**SUPERFICIE DE LA ZONE** : 4,17 hectares (41733 m²)**MODALITES OPERATOIRES** : une seule opération d'ensemble sur la totalité de la zone.

Des dispositifs fiscaux (Taxe d'aménagement majorée, PUP (Projet urbain partenarial)) pourront être mis en place.

PRINCIPES D'AMENAGEMENT :**Développement durable**

La démarche d'écoquartier implique un niveau d'exigence élevé concernant les enjeux de développement durable. Ainsi il est nécessaire de :

- Garantir un accès optimal aux commerces, services et équipement situés à proximité (gare, centre commercial) ainsi qu'aux quartiers voisins afin d'aménager un espace de mixité fonctionnelle au sud de Labenne.
- Gérer les déplacements en limitant l'usage de la voiture à l'intérieur de la zone comme vers l'extérieur et en favorisant l'usage des modes doux (marche, vélo) et les transports en commun (gare à proximité).
- Favoriser la présence de biodiversité au sein de la zone.
- Garantir que toutes les constructions seront à énergie positive.

Habitat

Prévoir des logements collectifs en R+2 sur le secteur AUhb pour les raisons suivantes :

- proximité du site par rapport à la gare SNCF,
- enjeux de co-visibilité réduits dus à l'existence d'une trame verte.

20% du nombre total de logement doivent être des logements locatifs sociaux.

Intégrer également des habitations groupées pour mieux favoriser la mixité sociale.

Densité

Prévoir une densité maximum de 40 logements/ha (par hectare réellement constructible, hors 50% non constructibles liés aux espaces publics (voirie, espaces verts...), EBC...),

Implantation du bâti

- Rechercher une exposition optimale des constructions afin de limiter les ressources en énergie tout en adaptant leur implantation par rapport aux contraintes du relief.
- Privilégier une exposition favorable des jardins au sud, ou éventuellement au sud-est et au sud-ouest.
- Pour optimiser l'espace des lots, garantir une certaine densité et obtenir une trame urbaine cohérente et harmonieuse, il est recommandé d'implanter les constructions sur au moins l'une des limites séparatives et/ou en mitoyenneté. Eviter ainsi les constructions au milieu de la parcelle générant des espaces résiduels souvent mal traités ou mal exposés.
- L'implantation des constructions devra en outre être conforme aux dispositions du règlement local d'urbanisme défini en cohérence avec le *Guide pour la prise en compte du risque incendie de forêt dans le massif forestier des Landes de Gascogne*.

Constructions

Maîtriser l'énergie par une approche bioclimatique des constructions

- Proposer des formes de bâtis adaptées aux exigences bioclimatiques et de réduction des énergies.

Garantir une unité du quartier sur le plan architectural avec :

- Recherche de typologies diversifiées mais avec un vocabulaire architectural cohérent à déterminer ;
- Recherche d'une harmonie des matériaux et des teintes.

Principe de points d'accroche et voirie

Les entrées et sorties principales de la zone se feront depuis la rue de Louvine. Prévoir une continuité des aménagements en perspective d'extensions futures.

Permettre une maîtrise de la place de la voiture en limitant les emprises de voirie et en privilégiant :

- des voies à sens unique,
- des zones de rencontre.

Déplacements doux

Prescription :

Favoriser le lien social, les rencontres et garantir un cadre de vie convivial et de qualité pour les habitants à travers :

- les zones de rencontre,
- des liaisons douces : établir un réseau de liaisons douces qui soit :
 - o accessible aux piétons/cycles et PMR,
 - o en continuité avec les pistes cyclables existantes,
 - o en lien avec les autres quartiers,
- Intégrer des parkings pour les vélos, notamment pour les logements collectifs.

Stationnement

Les aires de stationnement pour les visiteurs seront à créer de préférence en entrée de zone pour limiter les nuisances liées à la circulation des véhicules. Dans tous les cas, le stationnement se fera de manière groupé. Le nombre et le type de places sont fixés dans le Règlement du Plan Local d'Urbanisme.

Prévoir cependant quelques places de stationnement pour les PMR au sein du quartier.

Les aires de stationnement entièrement imperméabilisées sont proscrites. Elles devront être sous couvert végétal et fractionnées par des séquences végétales, ou sous de nouveaux procédés.

Couvert végétal

Conserver les espaces boisés classés et/ou la trame végétale identifiée sur le schéma.

Espace structurant et espaces verts

Aménager un parc public au sein de la zone, tout en assurant sa liaison avec les quartiers existants répartis autour;
Aménager un bassin de récupération des eaux pluviales en noue paysagère.

L'ensemble des espaces verts devra représenter au minimum **30%** de la superficie de la zone pour :

- constituer un espace de respiration au sein de ce secteur urbain relativement dense,
- créer des espaces de vie conviviaux et favoriser ainsi les rencontres et le lien social.
- Assurer le maillage des corridors biologiques...

Intégrer des espaces verts collectifs et des jardins partagés ou familiaux contribuant à favoriser les rencontres ;
Aménager des espaces publics, collectifs et privés « ouverts ».

Assurer la continuité des corridors biologiques et la biodiversité au travers de la trame verte existante, des espaces verts à créer, des espaces privés, notamment à travers la mise en place de haies champêtres ou mixtes pour les clôtures...

Créer à ce titre des espaces verts en lien avec les entités urbaines et paysagères du secteur, se raccrochant et/ou s'appuyant sur la trame verte existante.

Intégrer des essences adaptées au contexte et au climat local pour :

- assurer une bonne intégration et pérennité du projet ;
- limiter les apports en eau et les intrants...

Intégrer des essences à feuillage caduque et persistant ainsi que des essences mellifères pour :

- maintenir la biodiversité....

Traitement paysager des pare-feu

Les opérations d'aménagement devront être conformes aux dispositions du règlement local d'urbanisme défini en cohérence avec le *Guide pour la prise en compte du risque incendie de forêt dans le massif forestier des Landes de Gascogne* afin de maintenir les accès à la forêt et aux bandes inconstructibles (espaces « tampon » de 12 m minimum entre les constructions et l'espace forestier ou entre les constructions et la limite séparatives jouxtant l'espace forestier) (distance ramenée à 6m au niveau des terrains situés au sein d'une opération d'aménagement d'ensemble comportant un espace public libre collectif, large de 6 m minimum le long de ces limites)).

Les opérations d'ensemble devront en outre être conformes aux dispositions du règlement local d'urbanisme en matière d'espaces extérieurs des constructions, de clôtures et de plantations.

Les sections situées à l'extérieur des zones à urbaniser seront à aménager en noues paysagères dans la mesure du possible afin de renforcer les espaces « tampon ».

Gestion des eaux pluviales

Privilégier lorsque l'emprise le permet une gestion et un traitement des eaux pluviales sous forme de noues paysagères le long de la voie de desserte, au niveau des parkings, dans le souci de renforcer le maillage des continuités écologiques, valoriser la commune, favoriser l'infiltration des eaux pluviales....

Desserte des ordures ménagères et tri sélectif

Les conteneurs devront être enterrés ou semi enterrés.

POINTS SUR LES RESEAUX

Tous les réseaux sont en capacité suffisante en périphérie de la zone.

La commune fera le point avec ERDF et les autres concessionnaires.

6. ZONE AUha – LIEU-DIT « LAGUERE »

Légende

-  Zone ouverte à l'urbanisation (phase 1)
-  Zone à ouvrir à l'urbanisation en seconde tranche (phase 2)
-  Principe de voie de desserte
-  Principe de liaison douce piétons/cycles/PMR
-  Chemin existant à préserver et à réaménager pour les piétons/cycles
-  Liaisons cyclables existantes ou projetées
-  Trame verte à préserver
-  Trame verte à préserver et à aménager en espace vert commun
-  Coulée verte
-  Espace tampon végétalisé
-  Espace central de quartier
-  Tuc : espace vert à préserver



PRINCIPES SPECIFIQUES A LA ZONE

SUPERFICIE DE LA ZONE : Phase 1 : 4,14 hectares (41422 m²) ; Phase 2 : 4,41 ha (44069 m²)

MODALITES OPERATOIRES : Une seule opération d'ensemble sur la totalité de la zone.

Des dispositifs fiscaux (Taxe d'aménagement majorée, PUP (Projet urbain partenarial)) pourront être mis en place.

PRINCIPES D'AMENAGEMENT :

Habitat

Une parcelle d'environ 7000m² (surface hors voiries, stationnement et espaces communs) sera destinée à accueillir des logements collectifs en R+1 pour les raisons suivantes :

- proximité du site par rapport à la gare SNCF et notamment par rapport aux commerces et services de proximité qui sont présents le long de la RD810,
- enjeux de co-visibilité réduits dus à l'existence d'un couvert végétal.

Prévoir également des habitations pavillonnaires en R+0 à R+1.

Densité

Phase 1 :

Prévoir une densité maximum de 30 logements par hectare (par hectare réellement constructible, hors 30% non constructibles liés aux espaces publics (voirie, espaces verts...)).

Phase 2

Cette phase pourra être urbanisée lorsque la phase n°1 sera terminée et occupée à 90%).

Prévoir une densité maximum de 15 logements par hectare (par hectare réellement constructible, hors 30% non constructibles liés aux espaces publics (voirie, espaces verts...)).

Implantation du bâti

L'orientation du faîtage principal du toit sera réalisée de préférence parallèlement à la voirie tout en recherchant une orientation bioclimatique des constructions.

Principe de points d'accroche et voirie

Aménager une voie principale de desserte reliant la phase n°1 à la phase n°2, dont les accès se feront depuis la rue de l'Aubour et au Nord Est de la phase n°2, depuis la rue de Toulet.

Le réseau de voies secondaires sera à aménager à sens unique, et dans la mesure du possible en zone de rencontre pour sécuriser les déplacements, favoriser le lien social, limiter les nuisances liées au bruit et garantir ainsi la qualité du cadre de vie.

Déplacements doux

Prescription :

Prévoir des liaisons douces piétons/cycles le long de l'axe principal à double sens et le long des autres voies si ces dernières ne sont pas aménagées en « zones de rencontre ». Ces liaisons seront connectées aux liaisons, à développer, vers la zone multimodale de la gare (grâce à un accès à l'est qui permet la traversée des voies) et le centre bourg (par la rue du Marais).

Stationnement

Les aires de stationnement pour les visiteurs seront à créer de préférence en entrée de zone pour limiter les nuisances liées à la circulation des véhicules. Le nombre et le type de places seront à adapter à l'usage.

Les aires de stationnement entièrement imperméabilisées sont proscrites.

Couvert végétal

Conserver les espaces boisés et la trame végétale identifiée sur le schéma pour assurer des zones « tampons » avec les habitations existantes.

Espace structurant et espaces verts

Le site étant éloigné du centre-ville, prévoir l'aménagement d'un espace structurant (espace public, aire de jeux, autre) au sein de la zone pour favoriser les rencontres.

Prévoir une continuité des aménagements en perspective d'extensions futures.

Gestion des eaux pluviales

Privilégier lorsque l'emprise le permet une gestion et un traitement des eaux pluviales sous forme de noues paysagères le long de la voie de desserte, au niveau des parkings, dans le souci de renforcer le maillage des continuités écologiques, valoriser la commune, favoriser l'infiltration des eaux pluviales....

Desserte des ordures ménagères et tri sélectif

Les conteneurs devront être enterrés ou semi enterrés.

POINTS SUR LES RESEAUX

Tous les réseaux sont en capacité suffisante en périphérie de la zone.

La commune fera le point avec ERDF et les autres concessionnaires.

7. ZONE AUe – LIEU-DIT « HOUSQUIT »

21/2



Légende

-  Zone ouverte à l'urbanisation
-  Principe de voie de desserte
-  Pare-feu



PRINCIPES SPECIFIQUES A LA ZONE**SUPERFICIE DE LA ZONE** : 4 hectares (4010 m²)**MODALITES OPERATOIRES** : une seule opération d'ensemble sur la totalité de la zone.

Des dispositifs fiscaux (Taxe d'aménagement majorée, PUP (Projet urbain partenarial)) pourront être mis en place.

PRINCIPES D'AMENAGEMENT :

Les espaces d'activités d'aspect homogène et maîtrisé concourent grandement à valoriser un paysage. Les espaces jouant le rôle de vitrine sont donc à traiter avec le plus grand soin et doivent être composés de manière rigoureuse : choix et respect d'un alignement le long de la RD810 voies, harmonie et qualité des façades principales, traitement paysager de leurs abords, création d'échappées visuelles, etc.

Il sera donc impératif de prévoir :

- une bande végétalisée de 15 m sur la partie commune ou publique longeant la RD810 voies (plantations et entretien à la charge du maître d'ouvrage ou de l'association des co-lotis) pour s'assurer d'une continuité dans l'aménagement paysager et de l'entretien des végétaux.
- Une bande végétalisée d'au moins 5 m de largeur sur parties privatives, à l'arrière ou dans le prolongement de ce recul.

Pour la bande végétalisée sur partie commune ou publique, prévoir la plantation d'arbres de haute tige de type chênes rouvres....

Ces arbres seront espacés de 10 m ou plantés par bouquets pour laisser des percées visuelles s'ouvrant sur la zone d'activités. Ils seront d'autre part plantés à 2 m de la limite séparative. Ils auront pour vocation :

- d'intégrer la zone d'activités,
- de limiter l'impact visuel de la zone d'activités vis-à-vis du paysage,
- d'atténuer les nuisances sonores liées au trafic de la voie express,

Cet alignement d'arbres sera renforcé par la plantation d'arbustes d'essences locales à faible développement afin de renforcer la valorisation de la zone d'activités.

Traitement des limites

- **Pour les limites séparatives**, prévoir la plantation d'arbres de haute tige de type chênes pédonculés, chênes rouvres..., et d'arbustes d'essences locales de faible et moyen développement.
- **Pour les limites privatives** longeant les voies de desserte, il sera impératif de prévoir une bande végétalisée d'1,50m à 2 m (plantations et entretien à la charge du maître d'ouvrage ou de l'association des co-lotis) pour s'assurer d'une continuité dans l'aménagement paysager et de l'entretien des végétaux
- **Pour les clôtures** :
Les murets et talus seront à éviter le long des limites séparatives afin de favoriser l'écoulement et l'infiltration des eaux pluviales et pour ne pas créer d'obstacles pour la faune.
Elles seront donc matérialisées par des grillages :
 - les mailles des grillages devront être suffisamment larges pour permettre le passage des hérissons.
 - Leurs teintes devront également assurer leur intégration dans le paysage. En conséquence, exclure le blanc. Prévoir d'autre part une harmonisation des clôtures grillagées sur l'ensemble de la zone, que ce soit au niveau des teintes et de la structure.
- Pour les portails d'entrées d'activités, prévoir également une certaine homogénéité.

Implantation du bâti

Les constructions seront implantées à 75 mètres par rapport à l'axe de la RD810 et à 10 mètres par rapport à l'axe des voies de desserte.

Une implantation du bâti parallèle ou perpendiculaire par rapport aux voies de desserte sera imposée de manière à avoir un ensemble ordonnancé, structuré et cohérent.

D'autre part, l'orientation du bâti se fera de façon à privilégier une exposition Sud/Sud-Est ou Sud/Sud-Ouest dans la mesure du possible, afin de capter et d'optimiser au mieux le rayonnement solaire et d'économiser les sources d'énergie.

L'implantation des constructions devra en outre être conforme aux dispositions du règlement local d'urbanisme défini en cohérence avec le *Guide pour la prise en compte du risque incendie de forêt dans le massif forestier des Landes de Gascogne*.

Principe de points d'accroche et voirie

L'accès principal de la zone se fera depuis la voirie existante de la zone artisanale.

Stationnement

Afin d'avoir un ensemble ordonné et cohérent, les espaces de circulation et de stationnement seront structurés de telle sorte à être parallèles ou perpendiculaires soit aux voies de desserte, soit aux bâtiments, soit aux limites séparatives.

D'autre part, afin d'atténuer l'impact visuel lié aux surfaces de stationnement, il s'agira de :

- casser les grandes surfaces imperméabilisées de parking par l'emploi de revêtements drainants (concassé, stabilisé traité ou encore enrobé drainant) favorisant l'infiltration des eaux pluviales, ou par l'utilisation de dalles engazonnées (existe pour le stationnement PL).
- Dissimuler les aires de stationnement, ou, au contraire, les utiliser comme éléments structurants.
- Fractionner les grandes aires de stationnement par des séquences végétales : structuration des espaces en plusieurs masses de plusieurs importances, atténuation de l'impact visuel des aires de stationnement.
- L'insertion de bandes végétales au sein des étendues d'enrobé des parkings permet de rompre la monotonie de ces espaces.
- Rythmer le stationnement par le végétal : îlots verts, mail planté... permettent de diminuer son impact visuel.
- Possibilité d'aménager les aires de stationnement en arrière-plan ou de manière latérale plutôt qu'en premier plan des bâtiments.
- Dimensionner correctement les capacités d'accueil au moment de la conception, en fonction des activités et de leur évolution.
- Créer des noues au niveau des grands espaces de stationnement pour recueillir une partie des eaux pluviales et différer leur évacuation vers le réseau d'assainissement. Ces noues joueront donc un rôle tampon contribuant à éviter la saturation du réseau.

Couvert végétal

Conserver 10% du couvert végétal.

Gestion des eaux pluviales

Plusieurs dispositifs permettent de ralentir le flux de l'eau et d'intégrer au maximum la rétention de l'eau au fur et à mesure de son parcours.

Sur chaque parcelle privée :

- Des fossés en pied de talus et en périphérie de parcelle permettent de recueillir les eaux de toiture et de parking ;
- Un ouvrage à débit différé au point le plus bas de la parcelle draine l'eau vers les fossés publics.
- La collecte des eaux pluviales à la parcelle responsabilise chaque propriétaire qui doit assurer un curage bisannuel. Ce n'est donc pas la collectivité qui supporte le coût.

Sur le domaine public :

Prévoir un espace de récupération des eaux pluviales à aménager en noue paysagère.

Un traitement paysager de ces espaces est donc nécessaire pour atténuer leur impact.

Traitement des espaces de stockage et de livraison

Créer des masques végétaux : réduire l'emprise au sol des espaces nécessaires à la circulation et à la manœuvre pour libérer des surfaces qui pourront être végétalisées ;

Aménager des emplacements discrets :

- les disposer à l'arrière ou sur les côtés plutôt que sur une face sensible des bâtiments,
 - utilisation d'un revêtement d'aspect différent pour améliorer la lisibilité de l'espace,
 - ils seront si possible masqués par des écrans végétaux de tous côtés ;
- Leur implantation et leur aménagement devront figurer sur les plans de permis de construire.

Traitement paysager des pare-feu

Les opérations d'aménagement devront être conformes aux dispositions du règlement d'urbanisme local d'urbanisme défini en cohérence avec le *Guide pour la prise en compte du risque incendie de forêt dans le massif forestier des Landes de Gascogne* afin de maintenir les accès à la forêt et aux bandes inconstructibles (espaces « tampon » de

12 m minimum entre les constructions et l'espace forestier ou entre les constructions et la limite séparatives jouxtant l'espace forestier) (distance portée à 20 m entre la construction de bâtiment industriel et tout peuplement de résineux ; distance portée à 30 m pour les installations classées soumises à déclaration ou autorisation, constituant un risque particulier d'incendie ou d'explosion.)). Les opérations d'ensemble devront en outre être conformes aux dispositions du règlement local d'urbanisme en matière d'espaces extérieurs des constructions, de clôtures et de plantations. Les sections situées à l'extérieur des zones à urbaniser seront à aménager en noues paysagères dans la mesure du possible afin de renforcer les espaces « tampon ».

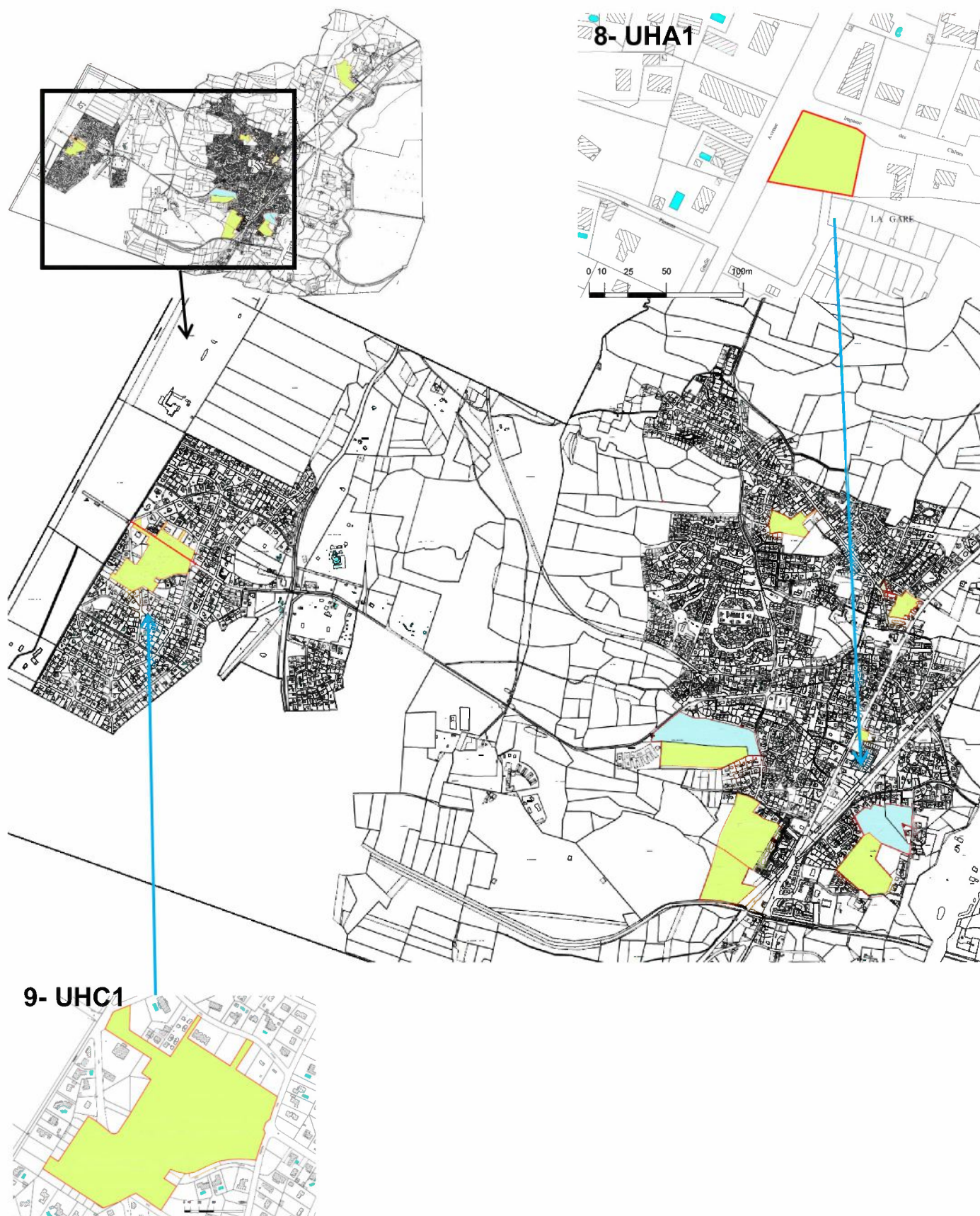
Desserte des ordures ménagères et tri sélectif

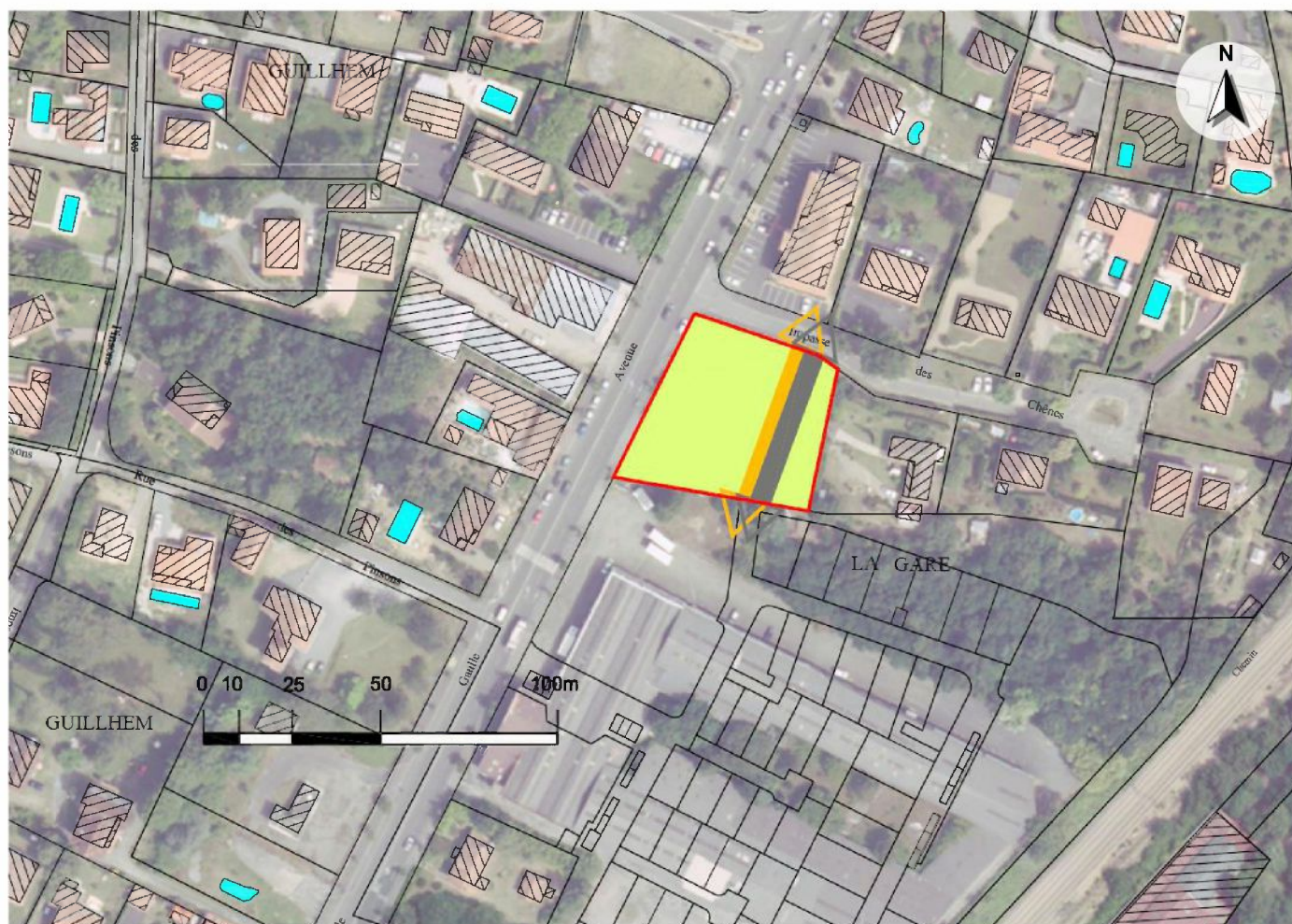
Les conteneurs devront être enterrés ou semi enterrés et/ou intégrés de manière paysagère.

POINTS SUR LES RESEAUX

La commune fera le point sur le réseau eaux usées et à travers le SPANC

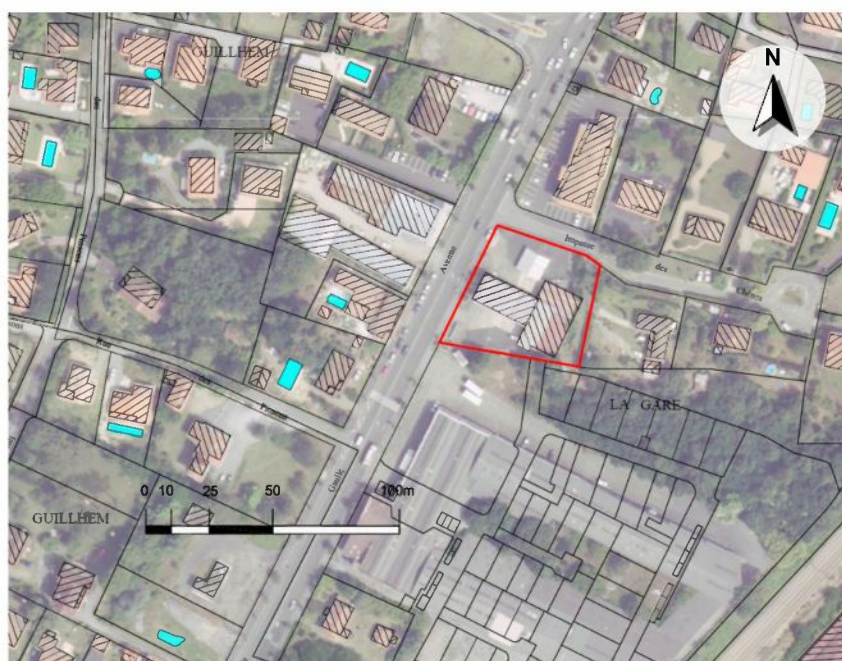
LOCALISATION DES ZONES SOUMISES A DES OAP LIEES A DES OPERATIONS DEJA ENGAGEES DANS LE PRECEDENT PLU



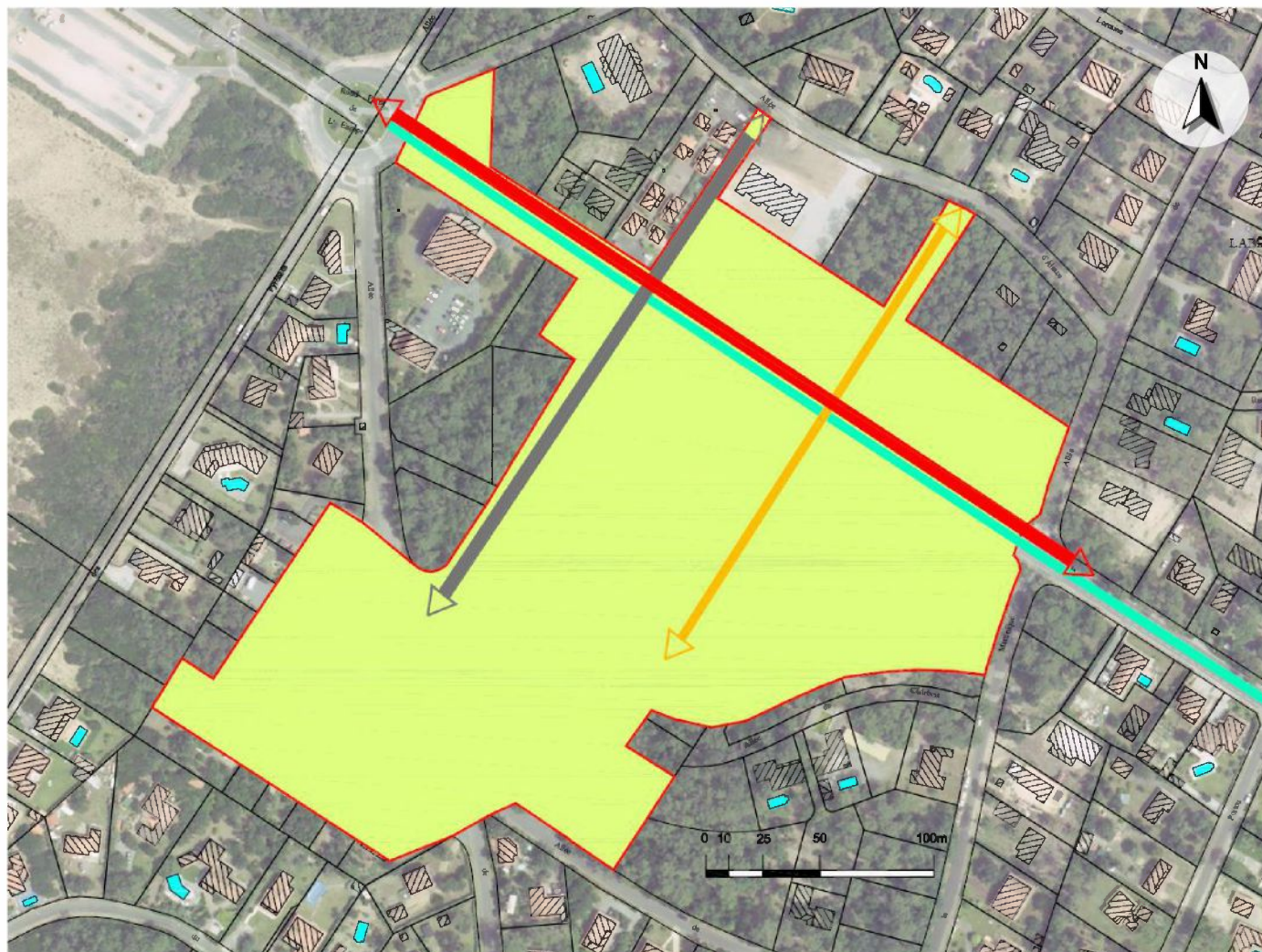
8. ZONE UHA1 – LIEU-DIT « LA GARE »

Légende

-  Zone ouverte à l'urbanisation
-  Principe de voie de desserte
-  Principe de liaison douce piétons/cycles/PMR



9. ZONE UHC1 – LIEU-DIT « LABENNE-OCEAN » LIEE A UN PLAN DE MASSE EN VIGUEUR



Légende

-  Zone ouverte à l'urbanisation
-  Voie existante
-  Principe de voie de desserte
-  Principe de liaison douce piétons/cycles/PMR
-  Liaisons cyclables existantes ou projetées



**RECAPITULATIF DU POTENTIEL CONSTRUCTIBLE EN MATIERE DE LOGEMENTS DANS
LES DIFFERENTES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION**

Zones faisant l'objet d'une orientation d'aménagement et de programmation	Surface urbanisable en hectare	Surface en hectare réellement constructible, espaces verts, noues, éléments naturels à préserver, zone inondable ...)	Hypothèse moyenne du nombre total de logements
1- Auha	1,67	1,17	68
2- Uhb et Uhb1	1,18	0,83	58
3- AUhc	9,47	6,63	199
4- Auhc	5,91	4,14	124
5- AUhb	4,17	2,92	117
6- Auha	8,63	6,04	181
7- Aue	4,01	2,81	0
8- Uha1	0,23	0,16	0
9- Uhc1	5,85	4,1	0
TOTAL	41,12	28,8	747