

Christian LECAILLON
Commissaire Enquêteur
7 avenue Pellot
64500 – SAINT JEAN DE LUZ
06 28 41 00 02
clecaillon@club-internet.fr

ENQUETES PUBLIQUES CONJOINTES
DE MODIFICATIONS 2 ET 3
DU PLU D'ANGLET

PREFECTURE DES PYRENEES-ATLANTIQUES

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU PAYS BASQUE

COMMUNE D'ANGLET

RAPPORT

DU

COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

DESTINATAIRES :

- MONSIEUR LE PRESIDENT DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION
DU PAYS BASQUE
- MONSIEUR LE MAIRE D'ANGLET
- MONSIEUR LE PRESIDENT DU TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE PAU

SOMMAIRE

1 - GENERALITES CONCERNANT L'OBJET DE L'ENQUÊTE

- Préambule
- Objet de l'enquête
- Cadre juridique
- Nature et caractéristiques du projet
- Composition du dossier

2 - ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE

- Désignation du commissaire enquêteur
- Concertation préalable
- Information du public
- Modalités de l'enquête
- Incidents relevés au cours de l'enquête
- Climat de l'enquête
- Notification du procès-verbal des observations et mémoire en réponse
- Relation comptable des observations

3 - CONSULTATIONS DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION ET DE LA MAIRIE

4 - ANALYSE

- Analyse des réponses des PPA (Personnes Publiques Associées)
- Analyse des observations du public

5 - PIECES ANNEXES

- A1 - PV des observations
- A2 - Mémoire en réponse
- A3 - Parcelles consorts Dumai

1 – GENERALITES CONCERNANT L’OBJET DE L’ENQUETE

- *Préambule*

Le PLU de la ville d’Anglet a été approuvé le 14/06/2013. Il a fait l’objet d’une modification n°1 en 2015, ainsi que de trois modifications simplifiées et d’une mise à jour en mai 2015. Le PLU étant de compétence de la Communautaire (Côte Basque-Adour jusqu’au 01/01/2017 et Pays Basque ensuite), c’est le Président de la Communauté d’agglomération qui instruit le dossier.

- *Objet de l’enquête*

La présente enquête prend la forme de deux enquêtes conjointes relatives aux modifications 2 et 3 du PLU d’Anglet :

- ✓ La modification 2 a pour objet l’ouverture à l’urbanisation d’une partie d’un secteur IIAUa en le classant en UB, dans le but d’y développer un projet de polarité du quartier de SUTAR. Il est donc nécessaire de créer une Orientation d’Aménagement, des aménagements du règlement d’urbanisme et la modification des documents graphiques de la zone concernée.
- ✓ La modification 3 a pour objet l’ouverture à l’urbanisation du secteur IIAUe du site de LABODOTTE en le classant en IAUE, dans le but d’y développer un projet de zone d’activités économiques. Il est donc nécessaire de créer une Orientation d’Aménagement, des aménagements du règlement d’urbanisme et la modification des documents graphiques de la zone concernée. De plus, il est prévu la création d’un emplacement réservé pour l’élargissement d’une voirie.

- *Cadre juridique*

Statut et compétences de la Communauté d’Agglomération ;
Code de l’Urbanisme et notamment l’article L.153-19 relatif au PLU et les articles L.153-36 et suivants sur les procédures de modification du PLU ;
Code de l’Environnement et notamment les articles L.123-1 et suivants et R.123-1 relatifs à la procédure d’enquête publique ;
Délibérations des 15/06/2016, 20/07/2016 et 09/11/2016 du Conseil de l’Agglomération ;
Décision du Président de l’Agglomération du 21/12/2016 portant ouverture de la présente enquête.

- *Nature et caractéristiques du projet*

Le projet consiste :

- ✓ **Pour SUTAR (modification 2)**, en la création d'une polarité de quartier visant à répondre aux besoins des habitants en matière de services et d'équipements, dans le respect du PADD.
La proposition consiste à ouvrir à l'urbanisation un terrain de 2.7 ha, propriétés de la commune.
Le programme projeté est composé :
 - d'espaces publics avec traitement paysager
 - d'environ 60 logements sociaux en location et accession
 - d'un certain nombre de cellules commerciales
 - d'un fronton
 - de bâtiments publics
 - de places de stationnement

- ✓ **Pour LABORDOTTE (Modification 3)**, en la création d'un espace d'activités diversifiées, en extension de la zone de Maignon, dans le respect du PADD.
Le projet sera une opération d'aménagement sous maîtrise d'œuvre privée, le foncier étant acquis par l'aménageur qui le divisera en lots, avec une rétrocession des espaces publics à la collectivité.
La proposition consiste à ouvrir à l'urbanisation un terrain de 3.9 ha.
Cet aménagement tend à répondre à la forte demande des entreprises à s'implanter dans ce secteur très central.

Il comprend différents types d'activités :

- de l'artisanat en partie centrale,
- des entreprises et activités d'entrepôt en partie nord-ouest,
- des bureaux et services en partie est.

Des voiries de dessertes seront prévues, ainsi que des bandes tampons végétalisées sur les franges nord du site.

Enfin, il est prévu la recalibrage du chemin de Labordotte.

- *Composition du dossier*

Le dossier soumis à l'enquête contient :

- Pour la modification 2 :
 - un rapport de présentation additif au PLU
 - les orientations d'aménagement
 - le règlement d'urbanisme modifié
 - les documents graphiques modifiés

➤ Pour la modification 3

- un rapport de présentation additif au PLU
- les orientations d'aménagement
- le règlement d'urbanisme modifié
- les emplacements réservés
- les documents graphiques modifiés

En outre, des annexes administratives sont jointes au dossier, comprenant principalement :

- une note de présentation
- les notifications aux PPA (Personnes Publiques Associées) et les réponses reçues
- l'extrait du registre des décisions du Président de la Communauté d'Agglomération prescrivant les enquêtes conjointes, ainsi que les extraits du registre des délibérations
- les copies des annonces passées dans les journaux locaux
- une copie de l'affiche d'enquêtes publiques
- les certificats d'affichage de l'agglo, de la mairie et de la police municipale
- les deux registres d'enquêtes

De plus, un dossier identique a été mis à disposition du public au siège de la Communauté d'Agglomération à Bayonne, pendant toute la durée de l'enquête, sans qu'aucune permanence ne soit prévue sur place, les quatre permanences du commissaire enquêteur ayant été planifiées en mairie d'Anglet.

Enfin, le dossier complet est disponible depuis le 21/12/2016 sur le site internet de la Communauté d'Agglomération

2 - ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE

- Désignation du commissaire enquêteur

Nous, soussigné Christian LECAILLON, avons été désigné commissaire enquêteur par la décision n°E16000183 / 64 du 28/11/2016 de Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Pau.

Madame Anne SAOUTER a été désigné comme suppléante.

- Concertation préalable

La réglementation ne prévoit pas de concertation préalable pour des modifications de PLU. Aussi, aucune démarche formelle n'a été entreprise.

Néanmoins, quelques actions d'information ont été réalisées :

- ✓ Pour SUTAR :
Le projet a été présenté lors d'une réunion d'adjoint le 8/6/2016, en réunion de la Majorité le 27/6/2016 et en Conseil Communautaire le 15/6/2016.
Une réunion publique a été organisée le 14/6/2016 au cours de laquelle le sujet a été évoqué, ainsi qu'un Conseil de quartier le 8/9/2016. De plus, des permanences du bus des quartiers a illustré le projet en octobre/novembre 2016.
En outre, Anglet Magazine a abordé le sujet dans son numéro 133 de décembre 2016.
Enfin, une exposition est en cours sur les projets urbains, dont celui de Sutar. Elle a lieu du 6/2 au 8/4/2017.
- ✓ Pour LABORDOTTE :
En complément de la réunion d'adjoints du 8/6/2016 et celles du Conseil Communautaire des 20/7 et 9/11/2016, où le projet a été présenté, une rencontre des riverains a été organisée le 19/7/2016.

- ***Information du public***

L'information du public a été réalisée :

- ✓ par voie d'affiches dès le 23/12/2016 sur les tableaux de la Communauté d'Agglomération et ceux de la mairie d'Anglet, ainsi que sur le terrain, à Sutar et Labordotte.
Ces affichages sont attestés par le Président de l'Agglomération et le Maire d'Anglet ainsi que par des constats de la Police Municipale.
Nous les avons également constatés personnellement lors de nos différentes visites et permanences.
- ✓ par insertion dans la presse régionale « Petites Affiches » des 28/12/2016 et 20/01/2017 et « Sud-Ouest » des 28/12/2016 et 19/01/2017.

- ***Modalités de l'enquête***

Les modalités de l'enquête ont été définies par la décision de Monsieur le Président de l'Agglomération du 21/12/2016 portant ouverture de la présente enquête.

L'enquête s'est déroulée du 16/01 à 9h00 au 16/02/2017 à 17h00 à la Communauté d'Agglomération et en Mairie d'Anglet.

Le commissaire enquêteur a tenu ses permanences à la mairie d'Anglet:

- ✓ Lundi 16 janvier 2017 de 09h à 12h
- ✓ Mardi 24 janvier 2017 de 14h à 17h
- ✓ Jeudi 02 février 2017 de 09h à 12h.
- ✓ Jeudi 16 février 2017 de 14h à 17h

Pour se faire, une salle de réunion a été mise aimablement à sa disposition à la Mairie d'Anglet.

De plus, une adresse de messagerie dédiée nous a été attribuée par le service informatique de la Communauté d'Agglomération pour permettre au public de faire part de ses observations par voie dématérialisée.

- *Incidents relevés au cours de l'enquête*

Aucun incident n'est à signaler.

- *Climat de l'enquête*

L'enquête s'est déroulée dans un climat serein et constructif.

- *Notification du procès-verbal des observations et mémoire en réponse*

Le procès-verbal des observations (Annexe A1) a été notifié au maître d'ouvrage et à la mairie dès le 16/02/2017.

Le mémoire en réponse (Annexe A2) nous a été officiellement transmis dans les délais réglementaires.

- *Relation comptable des observations*

✓ Deux (2) observations ont été consignées sur le registre d'enquête de SUTAR. De plus, une (1) lettre nous a été envoyée. En outre, une (1) observation a été consignée sur la messagerie électronique.

✓ Une (1) observation (accompagnée d'une pièce jointe) a été consignée sur le registre d'enquête de LABORDOTTE. De plus, deux (2) lettres nous ont été envoyées ou données en mains propres lors de nos permanences.

3 - CONSULTATIONS de la COMMUNAUTE d'AGGLOMERATION et de la MAIRIE

Le maître d'ouvrage, que nous avons contacté dès notre nomination, nous a convié à une réunion le 8/12/2016, en présence de monsieur Julien BETBEDER, Chef du Service des Affaires Foncières et Règlementaires de la Communauté d'Agglomération et de madame Uhaïna TONNERRE-ARANDIA, Responsable du Service Planification Projets Urbains de la Mairie d'Anglet. Nous avons pu y appréhender une première vision du dossier. Madame Tonnerre nous a ensuite fait visiter les sites concernés.

Une seconde réunion s'est tenue à la Communauté d'Agglomération avec monsieur Betbeder, pour suivre l'avancement du dossier et procéder au paraphe de celui-ci.

Une nouvelle réunion s'est tenu le 16/02/2017 en mairie d'Anglet, à la fin de l'enquête, pour s'entendre sur les dernières modalités de l'enquête et que le maître d'ouvrage nous apporte ses premières réponses aux observations formulées.

4 - ANALYSE

➤ **Analyse des réponses des PPA (Personnes Publiques Associées)**

En complément des observations du public, il convient d'intégrer dans notre rapport l'analyse des observations des Personnes Publiques Associées, en particulier celles du SCOT et de la Chambre des Métiers et de l'Artisanat (voir Thème 1 de Sutar et Thème 0 de Labordotte), même assorties d'un avis favorable.

Les autres n'ayant pas répondu après un délai de plusieurs mois, nous considérerons qu'ils n'ont pas de remarque particulière.

➤ **Analyse des observations du public**

Les observations du public (relayées également par certaines PPA) peuvent se résumer aux thèmes suivants :

Nota : les différents thèmes sont reliés aux questions du public par une référence (Sn pour Sutar et Ln pour Labordotte).

✓ **SUTAR (Modification 2)**

- **Thème 1 (SCOT, S1, S2)**

La desserte routière du quartier présente d'ores et déjà des difficultés. Qu'est-il prévu pour l'améliorer, sachant la création de la polarité risque d'augmenter encore le trafic ?

Le mémoire en réponse étant clair et argumenté, nous le reprendrons intégralement :

L'étude urbaine réalisée par la Ville d'Anglet en 2015-2016 avait pour objectif à la fois de dresser un portrait du quartier Sutar, dans ses dimensions paysagères, sociales, fonctionnelles et d'étudier en particulier les conditions de desserte et de désenclavement du secteur (accessibilité multimodale), d'amélioration du niveau d'équipements, de réintégration de ce maillon du territoire communal dans le fonctionnement de la ville et de l'agglomération.

L'agence d'architecture en charge de cette étude est également intervenue sur des problématiques similaires pour les communes d'Arbonne, Arcangues, Bassussarry et Biarritz (secteur Louis Mariano / Iraty). Par son intermédiaire, une mise en cohérence des réflexions a pu être faite. Elle sera poursuivie au travers du Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUi).

L'étude envisage ainsi des solutions de franchissement à différentes échelles (agglomération/interquartiers) ainsi que l'amélioration des déplacements dans le secteur afin que lors de l'émergence de la polarité, une ou plusieurs solutions opérationnelles soient effectives.

1/ Une solution de franchissement existe à l'heure actuelle sur la partie Ouest de Sutar, mais ce franchissement au regard de sa nature et de son gabarit ne saurait être d'intérêt intercommunal, mais bien d'échelle inter quartiers. Ce franchissement débouche côté Sutar sur un chemin rural, qui pour être accessible depuis les secteurs habités, nécessiterait un raccordement viaire d'environ 1.5km et donc des acquisitions foncières et travaux importants. Une ouverture prématurée de ce franchissement risquerait de perturber d'autant plus la circulation du quartier en attirant de nouveaux flux de transit sur des voies de desserte qui ne seraient pas compatibles avec les flux envisagés, en aggravant potentiellement une situation qui actuellement est déjà compliquée.

La création de voies et solutions de franchissement nécessitent des études plus poussées afin d'évaluer les incidences de ces nouvelles infrastructures sur le trafic général en entrée d'agglomération, ainsi que les effets induits sur les quartiers. Ce travail ne peut s'envisager à l'échelle de la commune d'Anglet mais doit se traiter à l'échelle intercommunale.

La réflexion sur le franchissement des voies ferrées à la jonction entre les communes d'Arcangues, d'Anglet et de Biarritz a été intégrée au Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) du Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUi) débattu le 21 décembre 2016 en Conseil Communautaire. Elle sera donc poursuivie au travers des travaux menés dans le cadre du PLUi.

2/ En complément des études menées sur la question du franchissement, l'étude réalisée sur le quartier de Sutar a permis de caractériser et quantifier les phénomènes observés en termes de circulation.

Des difficultés apparaissent également sur la RD 932 au niveau des deux giratoires à l'heure de pointe du matin en particulier au niveau du giratoire du Compagnet, créant des remontées de files et difficultés d'insertion en sortie de Sutar. La saturation se déplace du giratoire de

Compagnet vers le giratoire de Maignon, point de convergence de trois pénétrantes d'agglomération, toutes trois saturées le soir.

Les difficultés sur le giratoire de Compagnet ont plusieurs causes, au premier rang desquelles :

- L'importance des flux Nord – Sud à l'heure de pointe du matin en particulier, qui constituent une file de véhicules quasi continue, prioritaire sur les véhicules en sortie du quartier ;
- La présence de flux de retournement sur le giratoire, prioritaires sur la sortie de Sutar, et qui contraignent l'insertion des véhicules depuis le quartier.

La création d'un nouveau giratoire a de nouveau été proposée au droit de l'entrée/sortie de l'A63 et du magasin Leroy Merlin. Cet aménagement permettrait d'éviter les demi-tours sur les giratoires de Compagnet et de Maignon qui aggravent aujourd'hui les problèmes de congestion automobile.

Ce projet d'infrastructure à la sortie de l'A63 est aujourd'hui en réflexion afin de distinguer les trafics et d'enlever les trafics parasites sur les giratoires de Maignon et Compagnet.

À l'heure de pointe du matin, l'avenue de Cambo, qui permet l'accès au giratoire du Compagnet depuis le quartier Sutar, est particulièrement saturée, avec de fortes difficultés d'insertion qui induisent des remontées de files pouvant bloquer le giratoire situé devant l'école primaire. Le schéma de circulation pourrait être revu sur ce secteur pour réduire les itinéraires de shunt dans le quartier.

3/ Concernant les transports en commun, le quartier est desservi par la ligne 6 reliant Sutar (au Sud d'Anglet), au secteur de la Barre (au Nord d'Anglet), dont le cadencement a été augmenté à la rentrée 2015, avec une possibilité de correspondance avec les lignes structurantes de l'agglomération à Bernain et également à Technocité (à certaines heures) depuis la rentrée 2016. ». Cette offre pourra évoluer en fonction de la fréquentation constatée. Sur l'avenue de Maignon, une voie de bus en site propre est en cours d'aménagement. Elle permettra à la ligne 6 d'être plus performante et de ne plus perdre de temps sur cette séquence où qui connaît une congestion importante à l'heure de pointe du soir en particulier.

La ligne dont l'arrêt principal à Sutar est au niveau de l'école, est prolongée jusqu'aux Trois Croix à Bassussarry aux heures de pointe. Dans le cadre des études pré-opérationnelles qui seront prochainement engagées pour la réalisation du projet de polarité, le positionnement de l'arrêt principal au niveau de la polarité sera étudié en lien avec le Syndicat des Transports, afin de permettre une bonne desserte de ce secteur où à ce jour, le niveau de service est bien inférieur à celui offert au niveau de l'école de Sutar.

Par ailleurs, le Syndicat des Transports étudie les conditions de mise en service d'une deuxième ligne de Tram'bus (Chrono 2) reliant le secteur de Sutar, accompagnée de parkings relais et notamment aux portes de l'agglomération, à savoir dans le cas présent sur le secteur Sud de Sutar. Ce dispositif permettra à terme d'absorber une partie de la circulation automobile et de diminuer la congestion automobile sur le secteur.

L'arrivée du tram bus 2 ne modifie en rien les conditions de circulation puisqu'il est conservé les 4 voies de circulation, soit deux par sens.

Par ailleurs, l'aménagement d'aires de stationnement permettra la mise en place de nouvelles pratiques de déplacement comme le covoiturage ou connexion avec la ligne de bus desservant le quartier.

4/ En matière de mobilités douces, l'étude réalisée à l'échelle du quartier émet des propositions de liaisons douces pour connecter les différents secteurs du quartier et permettre une bonne accessibilité de la polarité à l'ensemble des habitants. Des propositions d'itinéraires ont également été effectuées pour relier le quartier au reste du territoire de la commune, en lien

avec les réflexions de franchissement de l'A63 et de la voie ferrée. Leur mise en œuvre pourra être étudiée dans le cadre de l'élaboration du PLUi.

À l'échelle de la polarité, le projet prévoit l'aménagement de liaisons douces maillant la totalité du site. Ces liaisons douces accompagnent pour partie les voiries structurantes envisagées, en cherchant à se connecter aux lotissements environnants. Pour un plus grand confort des usagers et afin de proposer des itinéraires plus directs, des cheminements doux déconnectés du système de voirie automobile viennent compléter ce maillage.

La constitution d'une centralité devenait primordiale pour le quartier de Sutar et était très attendue par les habitants. Cette centralité est pensée pour satisfaire aux besoins du quotidien des habitants actuels et futurs du quartier, dont la programmation prévoit la création d'espaces publics, commerces et petits équipements de proximité. Ainsi, le projet d'aménagement de la polarité vise à éviter certains déplacements du quotidien, en apportant aux habitants de Sutar des équipements et commerces de proximité aujourd'hui inexistant dans le quartier.

- *Thème 2 (S2)*

L'association Esquer Environnement s'étonne de l'emplacement retenu pour l'implantation des bâtiments dédiés aux logements sociaux. Pourquoi les avoir prévus en bord de route et non pas sur la partie arrière, à la place du fronton ?

Là encore, le mémoire en réponse donne un bon éclairage. Nous pouvons ajouter que tout parti architectural peut aboutir à des choix différents en fonction de son auteur. A notre sens, les éléments avancés par l'Association Esquer sont pertinents en ce qui concerne la localisation des bâtiments, mais la préservation de l'espace public de la polarité et surtout la sécurité des enfants utilisateurs du fronton est un argument décisif. Nous pensons donc que le choix architectural n'a pas à être remis en cause.

Le terrain présente un dénivelé dans le sens sud-nord, allant de 44m NGF en partie sur la Route de Sainte Pée à 32m NGF sur la partie la plus au nord du site de projet. Le projet a été entièrement pensé au regard ses caractéristique topographiques.

Les constructions prendront la forme de grandes maisons présentant des pignons d'une largeur inférieure à 20m sur la route de Saint Pée (dimension équivalente à celle des pignons de maisons présentes dans le quartier), en travaillant ainsi sur la profondeur des bâtiments, plutôt que sur leur l'épaisseur. Cette disposition permet de préserver des vues dégagées vers le cœur de la polarité et plus au loin vers les coteaux boisés de l'aéroport. Cette implantation évite de créer un corridor bâti, peu adapté au tissu urbain pavillonnaire discontinu de Sutar.

Les bâtiments seront implantés avec un recul d'une dizaine de mètres par rapport à la route, pour limiter l'exposition des futurs résidents aux nuisances liées à la circulation, mais les bâtiments permettront malgré tout de resserrer le paysage de la rue, donnant ainsi le sentiment d'être dans un espace plus urbain, aménagé et fréquenté. Aujourd'hui, la route de Saint Pée propose à cet endroit une visibilité très dégagée sur tout le linéaire de voirie, conduisant les automobilistes à rouler plus vite. En rompant cette perspective très dégagée par la création de la polarité, par l'implantation de bâtiments dans la courbe et par l'aménagement d'un carrefour, le projet viendra ralentir la circulation dans le quartier pour le rendre plus apaisé et sécurisé.

Le fronton se veut être une aire de jeu multi-usagers. Il n'était pas envisageable de le positionner côté route de Saint Pée comme souhaité par l'association, pour des questions de sécurisation des usagers et éviter notamment que les enfants ne se retrouvent à jouer en bordure de la route de Saint Pée qui est très empruntée. Le fronton a été par ailleurs positionné dans le sens Est-

Ouest pour limiter les mouvements de sols au moment de sa réalisation et profiter de la pente naturelle du terrain pour y intégrer les gradins.

La future polarité se retrouvera ainsi préservée de la circulation de transit, dans un espace apaisé et sécurisé pour tous les usagers. Les constructions devraient parfaitement s'insérer dans leur environnement naturel et bâti. Cette préoccupation a guidé toute la réflexion portée pour la formalisation du projet qui est présenté ici pour Sutar.

- **Thème 3 (S2)**

L'association Esquer Environnement met en cause la hauteur des bâtiments prévus pour les logements sociaux.

D'une part, pourquoi ne pas avoir prévu des bâtiments en R+1, comme la plupart des constructions existantes dans le quartier ?

D'autre part, elle s'interroge sur les hauteurs des bâtiments précisées sur les plans en NGF, qui correspondent plus à du R+3 qu'à du R+2 ?

La réponse aurait pu être courte et laconique: le projet ne peut en aucun cas déroger au règlement du PLU d'Anglet, qui prévoit dans cette zone des bâtiments en R+2 au maximum. Ceci s'entend, bien entendu, en y ajoutant les combles et en tenant compte de la pente naturelle du terrain. Le choix de réaliser des petits immeubles collectifs permet l'optimisation de l'utilisation de l'espace, sachant que la pente du terrain limitera l'impression de hauteur, en particulier depuis la route de St Pée.

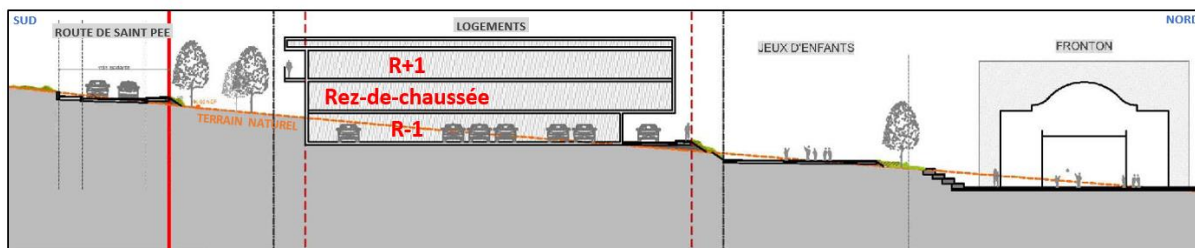
Un certain nombre de bâtiments existants ou en projet dans le quartier sont déjà en R+2 (par exemple l'hôtel Quick-Palace) ainsi que des maisons individuelles qui profitent de la topographie pour insérer le stationnement dans la pente (pour autant elles constituent des maisons considérées comme étant du R+1).

Le mémoire en réponse vient compléter notre explication.

Les hauteurs de bâtiments sont donc bien conformes à la réglementation prévue dans le PLU.

L'orientation d'aménagement (OA) indique que les constructions auront une hauteur allant de R+1 à R+2. Le secteur à plan de masse quant à lui indique des hauteurs NGF un peu plus importantes car ce second mode de calcul doit intégrer tous les éléments de structure des constructions y compris les toits, conduits... Il était donc indispensable d'indiquer une hauteur un peu plus importante pour permettre des constructions avec toiture en pente et autoriser tout élément technique pouvant potentiellement dépasser du toit. Sans cette anticipation, la ville aurait été dans l'obligation de réaliser des bâtiments avec toiture terrasse, ce qui n'était pas son souhait.

En tout état de cause, les permis de construire devront être conformes au secteur à plan de masse et compatibles avec l'Orientation d'Aménagement de Sutar qui affiche des hauteurs de R+2 maximum pour la partie nord des constructions (tenant compte de la topographie du site).



Le schéma ne présente pas de valeur réglementaire, il a vocation à illustrer l'expression du projet.

Les futures constructions devront donc respecter cumulativement les hauteurs indiquées dans le secteur à plan de masse et l'OA. La proposition est donc bien cohérente, elle répond simplement à deux méthodes de calculs différentes mais compatibles.

Il faut rappeler que le projet à ce stade ne présente que des volumes et des implantations. L'architecture des bâtiments sera dessinée par l'opérateur qui se verra confier la construction des bâtiments. Lorsque le dessin des façades sera réalisé, il sera plus facile d'apprécier leur insertion dans le site.

Le fait de proposer des petits collectifs permet par ailleurs de dégager de l'espace au sol pour y aménager des espaces de pleine terre et des cheminements doux permettant à tous les riverains d'accéder à la polarité.

- **Thème 4 (S2)**

L'association Esquer Environnement pose quelques questions complémentaires sur la réalisation des travaux : Démarrage en 2020 ? Durée des travaux ? Mesures temporaires de circulation ? Réalisation ou non d'un rond-point d'accès au site ?

La fin des travaux est en effet prévue pour 2020, avec un démarrage du chantier en 2017, pour une durée de deux à trois ans. L'accès au site se fera par un carrefour classique (avec feux).

Un démarrage des travaux est envisagé à horizon 2017-2018 pour une durée de 2 à 3 ans environ.

La voie d'accès à la future polarité de quartier sera réalisée par anticipation dès 2017. À terme, il s'agira d'un carrefour à feux et non d'un giratoire.

La Ville invite l'Association Esquer Environnement à se rendre à la Maison de Projets, en place sur la Place du Général De Gaulle jusqu'au 8 avril afin de prendre connaissance du projet de polarité de Sutar qui est exposé et soumis à avis des anglois.

- **Thème 5 (S3)**

Monsieur Olazabal souhaiterait qu'une liaison piétonne soit ajoutée en direction du lotissement Hondritz de Bas. Les conjoints Dumai soutiennent cette idée et y ajoutent une demande de liaison douce avec le lotissement Guichon. Est-ce concevable ?

- Notre analyse sera plus volontariste que celle préconisée dans le mémoire en réponse reproduite ci-dessous. **Nous recommandons de réaliser, dans le cadre du présent aménagement, des liaisons douces entre les différents lotissements du quartier (Hondritz de Bas et Guichon et la polarité en projet).** Cette légère modification du projet ne remet pas en cause son équilibre général. Elle pourrait donc a priori être réalisée sans procédure supplémentaire.

Dans le cadre des études pré-opérationnelles qui seront prochainement engagées pour la réalisation du projet de polarité, la proposition de cheminement pourra être étudiée, afin de permettre une connexion directe du lotissement d'Hondritz de Bas à la future polarité.

- *Thème 6 (S4)*

Les conjoints Dumai, dans un message électronique déposé le 16/2/2017 sur notre boîte mail dédiée, estiment que la proportion d'accession à la propriété prévue dans les logements sociaux est trop faible ?

La réglementation oblige les communes à se doter d'un certain pourcentage de logements sociaux, tant en locatif qu'en accession à la propriété. C'est à elle de décider, en fonction des différents programmes de constructions de logements, en cours ou à réaliser, quelle sera la répartition des logements sociaux de différentes catégories. Le projet de polarité de Sutar s'inscrit dans les objectifs globaux de la commune pour respecter cette réglementation, comme le mémoire en réponse ci-dessous le précise :

La programmation n'est pas totalement arrêtée à ce jour mais la ville doit rattraper son retard en matière de production de logements locatifs sociaux et se doit d'être en compatibilité avec le Programme Local de l'Habitat 2016-2021. Le programme devra présenter une certaine mixité de produits pour permettre également à l'échelle du projet une mixité sociale et générationnelle.

- *Thème 7 (S4)*

Les conjoints Dumai souhaiteraient que leurs parcelles DE 276-277-279 soient intégrées à la polarité. Est-ce quelque chose d'envisageable ?

Le souhait des conjoints Dumai, bien que très compréhensible compte tenu du positionnement de leurs terrains au milieu de zones constructibles actuellement ou à terme (Voir Annexe A3), ne peut pas recevoir de réponse positive dans le cadre du présent projet. **Nous recommandons que la demande de passage en zone constructible des parcelles DE 276-277-279, appartenant aux conjoints Dumai, soit étudiée avec soin dans le cadre du futur PLUi diligenté par l'agglomération Pays-Basque :**

La procédure de modification est à objet unique pour la création d'une polarité / projet d'intérêt public. Il ne s'agit pas ici d'ouvrir à l'urbanisation pour créer des lots constructibles mais bien

de créer une polarité (dans le respect du PADD du PLU), qui se développera sur environ 2.5 hectares, sur la parcelle achetée par l'EPFL pour le compte de la Ville. La demande des consorts Dumai pourra être étudiée dans le cadre du PLUi.

✓ **LABORDOTTE (Modification 3)**

- *Thème 0 (PPA)*

Dans notre PV des observations, nous n'avions pas jugé nécessaire de prendre en compte les remarques générales concernant la Modification 3 du PLU, concernant Labordotte.

Néanmoins, le maître d'ouvrage ayant tenu à apporter un certain nombre de précisions dans son mémoire en réponse, nous les relayons ci-dessous :

➤ **SCOT**

Conformément aux indications retenues dans l'orientation d'aménagement de Labordotte, la ville veillera à l'insertion paysagère ainsi qu'au traitement qualitatif des espaces et de l'architecture du projet au travers des demandes d'autorisation d'urbanisme qui seront déposées (permis d'aménager et permis de construire) :

« Compte tenu du caractère paysager de la zone, et de la configuration d'ensemble, les nouvelles constructions devront :

- *participer à la création d'un paysage cohérent sur chaque parcelle en accord avec le paysage « global » de l'ensemble du site, afin que chaque opération s'insère dans l'aménagement d'ensemble. Une attention particulière sera portée sur la qualité urbaine et architecturale des opérations au moment de l'instruction des demandes,*
- *la volumétrie des constructions devra être pensée dans le respect des servitudes et contraintes liées à la présence de l'aéroport, en tenant compte de la topographie du site,*
- *si les activités déployées le permettent, des formes urbaines compactes seront privilégiées pour limiter l'imperméabilisation de sols et optimiser l'utilisation de cette future zone d'activités,*
- *une partie du stationnement sera mutualisée, notamment dans la partie dédiée à l'artisanat,*
- *la gestion des eaux de pluie sera pensée et organisée à l'échelle de l'ensemble de la zone. »*

« La qualité urbaine des aménagements devra être recherchée dans le respect de la trame environnementale. »

Le document graphique de l'orientation d'aménagement établit également des éléments d'insertion paysagère, tels que :

- l'instauration d'un coefficient de pleine terre de 30%, alors que sur les autres zones d'activités ce coefficient est de 15%,
- la création de bandes tampon plantées le long de la frange Nord et des voies publiques en vue de limiter l'impact visuel des activités économiques, d'assurer une meilleure

insertion des constructions et de rechercher une cohérence paysagère à l'échelle de l'ensemble du site,

- la préconisation d'essences végétales, d'arbres, arbustes et haies de lisières favorables à l'implantation de l'avifaune.

En complément de ces orientations, il a été convenu avec l'opérateur privé qu'un cahier des charges de cession de lots émettrait des préconisations qualitatives plus précises.

En ce sens, la ville a souhaité travailler avec un opérateur unique pour la réalisation de ce projet d'aménagement de zone d'activité économique, et ce pour plusieurs raisons :

- élaborer un projet d'ensemble cohérent, dans un souci d'optimisation du foncier,
- établir un schéma de voirie simple et fonctionnel, intégrant tous les modes de déplacement,
- envisager une gestion commune des problématiques hydrauliques,
- permettre une bonne insertion paysagère du projet qui peut difficilement s'envisager à l'échelle de projets individuels juxtaposés,
- se charger de l'aménagement de la totalité de la zone pour en maîtriser les coûts et donc les prix de sortie du foncier.

La maîtrise des prix de sortie du foncier aménagé est en effet une des préoccupations portées la Ville et l'Agglomération. Par ce biais, la collectivité souhaite permettre l'accès aux petites PME et entreprises ayant un véritable projet d'implantation ou de développement, et éviter toute logique spéculative sur ce secteur.

➤ Chambre des Métiers et de l'Artisanat

Il apparaît important pour la collectivité de préciser que la Ville et l'Agglomération apprécient le soutien de la Chambre des Métiers et de l'Artisanat pour ce projet de zone d'activités dont la CMA a compris tout le sens.

Concernant sa préoccupation relative au coût d'acquisition pour les artisans, la CMA est invitée à lire la réponse apportée au SCOT sur ce point.

Nota relative à l'observation L3

Messieurs Ferran et Goyeneche (respectivement Président et membre de l'association « Bien vivre à Brindos », affiliée au « Cade »), nous ont remis un document (L3) datant de juillet 2016, rédigé à l'occasion de la rencontre qu'ils ont eue avec la mairie d'Anglet.

Certains questionnements, bien que justifiés, sont hors du champ de la présente enquête, et ne feront pas l'objet d'analyse dans le présent rapport. C'est le cas des activités de l'entreprise de Monsieur Lagourgue, cité à plusieurs reprises.

Certaines questions générales soulevées trouvent leur réponse dans le présent dossier d'enquête, d'autres appellent une réponse spécifique :

- *Thème 1 (L1, L3)*

Peut-on profiter des travaux d'aménagement prévus, en particulier sur le chemin de Labordotte, pour raccorder les propriétés voisines au réseau d'assainissement, sachant qu'elles sont actuellement en assainissement autonome, pas toujours aux normes ?

Le Projet Urbain Partenarial (entre l'Agglomération, la commune et l'opérateur privé) s'arrête en limite nord du projet de zone d'aménagement. Il rend néanmoins possible le raccordement au réseau collectif de certaines parcelles supplémentaires. L'Agglomération serait favorable au raccordement des parcelles CZ0028, CZ0120 et CZ0247 appartenant à MM. Dusart et Goyeneche.

Il n'en est pas de même pour la parcelle CZ0276, bien que bâtie, mais qui est trop éloignée et restera a priori en assainissement autonome :

Après analyse de la demande et au regard de la configuration du réseau prévu par le Projet Urbain Partenarial (PUP), les constructions situées sur les parcelles CZ0028, CZ0120 et CZ0247, seront raccordables à l'assainissement collectif. Les modalités de branchement seront à définir avec le service assainissement de la Communauté d'Agglomération Pays Basque (prendre contact avec M. GAIME – 05.59.25.37.00), une fois les travaux de réseaux du PUP réalisés.

En revanche, la parcelle CZ0276 trop éloignée du réseau, ne pourra pas bénéficier d'un raccordement.

- *Thème 2 (L2)*

Monsieur Peigneguy est propriétaire des parcelles CZ0076 (servant d'accès, en indivision) et CZ0074 (en pleine propriété). La parcelle CZ0076 a été incluse dans le projet de zone d'activité, alors que seule une partie de la parcelle CZ0074 y est incluse.

Il souhaiterait que la totalité de la parcelle soit incluse dans le projet, ou au moins qu'on lui en achète la totalité, dont il nous a confirmé oralement être vendeur lors de ses deux visites à nos permanences. Ne peut-on pas lui donner satisfaction ?

Il nous semble en effet surprenant que la parcelle CZ0074 ne soit englobée dans le projet que pour une partie, alors que son accès (par la parcelle CZ0076, en indivision) y est incluse en totalité. Nous comprenons bien la position défendue ci-dessous dans le mémoire en réponse du maître d'ouvrage, mais **nous recommandons néanmoins que soit étudiée par l'opérateur privé, au moment de l'achat des terrains, d'y inclure, si bien sûr Monsieur Peigneguy est toujours vendeur, la partie de la parcelle CZ0074 restée en zone agricole. Si cette transaction ne pouvait aboutir, il conviendrait d'examiner favorablement la demande de classement de cette partie de parcelle en IAUE (vocation économique) à l'occasion de l'élaboration du PLUi.**

La parcelle de M. PEIGNEGUY est en effet classée à ce jour en zone IIAUE sur sa partie Sud, la partie Nord de la parcelle étant classée en zone agricole.

La modification n°3 du PLU porte exclusivement sur le classement en zone IAUE du secteur actuellement classé en IIAUE, et concerne donc la partie Sud de la parcelle de M. PEIGNEGUY

uniquement. Le classement potentiel d'une zone agricole en zone constructible ne peut être envisagé via une procédure de modification et doit nécessairement faire l'objet d'une révision de PLU.

L'agglomération ayant prescrit l'élaboration du PLU intercommunal (PLUi), la demande de M. PEIGNEGUY sera reversée à cette procédure qui est en cours. Dans ce cadre, l'agglomération étudiera la possibilité de classer la partie Nord de la parcelle CZ74 en zone à vocation économique.

À titre d'information, l'approbation du PLUi est envisagée à horizon 2019, avec enquête publique préalable.

- **Thème 3 (L3)**

Que prévoit-on pour pallier les problèmes d'écoulements hydrauliques générés sur la zone par l'aéroport d'une part, et par la prise en compte des eaux pluviales polluées induites par l'imperméabilisation des terrains, d'autre part ?

La réponse du maître d'ouvrage ci-dessous nous paraît répondre parfaitement aux interrogations émises par M. Goyeneche :

Le PLU et donc la présente modification aborde le sujet de l'hydraulique à travers les articles 4 (volume de rétention) et 13 (pleine terre) du règlement. Cette réglementation est issue du zonage pluvial de l'agglomération.

D'un point de vue réglementaire, la gestion hydraulique est traitée dans le respect de cette double réglementation renforcée par l'obtention d'une autorisation Loi sur l'eau. C'est à travers la notice hydraulique du permis d'aménager que le dispositif de traitement de l'eau sera précisé. Actuellement, les zones à vocation économique (UE1, UE2 et IAUE) du PLU d'Anglet prévoient un coefficient de pleine terre de 15%. Le projet de modification n°3 propose un coefficient de pleine terre plus vertueux de 30% pour le secteur de Labordotte, afin de permettre une meilleure intégration paysagère du projet et une bonne gestion des eaux de pluie à l'échelle de la totalité du projet.

Par ailleurs, il est proposé de compenser 2,4 ha de terrains dans le bassin versant de l'Aritxague, afin de gérer la question hydraulique de manière globale.

Il faut également noter que le Schéma Directeur de l'Aéroport aborde la question des écoulements des eaux liées à l'aéroport et propose des solutions pour améliorer la gestion des eaux de pluie sur le plateau aéroportuaire.

- **Thème 4 (L3)**

Quelle est l'utilité pratique de ce nouveau projet (qui n'est en aucun cas d'Utilité Publique), alors que d'autres zones d'activités sont sous-exploitées ou en cours de réalisation dans le secteur ?

Le projet, qui n'est aucunement d'Utilité Publique, répond à une forte demande des entreprises pour s'implanter dans cette zone centrale. Le mémoire en réponse ci-dessous donne des détails sur l'intérêt et la genèse du projet :

La délibération motivée justifiant de l'ouverture à l'urbanisation en date du 9 novembre 2016 conclut à l'inexistence de terrains disponibles en zone U et IAU du PLU, pour accueillir une

zone d'activités de cette nature à l'échelle de l'agglomération. C'est la raison pour laquelle le projet de Labordotte est développé ici.

Il ne s'agit pas d'un projet public, mais bien d'un projet privé porté par les propriétaires fonciers, eux-mêmes accompagnés d'un opérateur unique pour la réalisation du projet.

À ce jour, aucune zone d'activités à l'échelle de la commune n'est sous exploitée. Une rotation est constatée dans certains locaux, mais aucune zone ne souffre d'inoccupation. Au contraire, les demandes d'installation et d'extension sont très importantes à l'échelle d'Anglet et des quatre autres communes de l'ex agglomération Côte Basque - Adour. À titre d'exemple, la demande sur Labordotte et Melville Lynch est deux fois plus importante que la capacité d'accueil offerte par ces sites. En novembre 2016, au moment du vote de la délibération de prescription de la présente modification du PLU, 29 entreprises avaient déjà fait connaître leur intérêt pour une installation sur le site de Labordotte. Aujourd'hui, la commune recense une quarantaine de demandes.

Cette nouvelle zone d'activités, dont la collectivité est garante de la qualité paysagère, de la cohérence architecturale et de la faisabilité économique pour les artisans locaux, permettra aux entreprises locales, existantes ou en création, d'étendre et de consolider leurs activités, ou de trouver une implantation en cœur d'agglomération. Au-delà de son implication dans les aspects urbanistiques, la Ville dans ce projet a pour rôle de favoriser le maintien et la création d'emplois sur son territoire.

- **Thème 5 (L3)**

L'association regrette que les riverains n'aient pas été consultés sur le projet. Qu'en est-il ?

Contrairement aux regrets exprimés, le projet a fait l'objet de réflexions multiples tant au niveau communautaire (20/7 et 9/11/2016) que communal (8/6/2016), dont les comptes rendus sont publics. L'association était parfaitement informée des détails du projet, comme le prouve le document préparé en vue de la rencontre qu'ils ont eue avec la commune le 19/7/2016.

En outre, la présente enquête permet d'élargir encore la concertation et les possibilités d'expression des riverains.

Il s'agit là d'un projet privé et non d'un projet porté par la collectivité. Pour autant la Ville a été à la rencontre des riverains le 19 juillet 2016 pour leur présenter le projet. Le pétitionnaire

a été rencontré par l'adjoint à l'urbanisme et la directrice du développement urbain à son domicile pour lui présenter le projet et répondre à l'ensemble des interrogations renouvelées ici via l'enquête publique.

La présente enquête publique est également l'occasion de recueillir les avis et préoccupations des riverains.

- *Thème 6 (L3)*

Quelles mesures est-il prévu d'imposer aux promoteurs privés du projet pour préserver l'environnement des riverains de ce quartier résidentiel ?

Qu'est-il prévu pour protéger les résidences proches (pollution visuelle, bruit) ?

Les assurances données par le maître d'ouvrage dans son mémoire en réponse ci-dessous nous paraissent répondre aux interrogations légitimes du public. Pour dissiper tout malentendu, nous recommandons au maître d'ouvrage d'organiser, en collaboration avec le porteur de projet, une nouvelle rencontre avec les riverains quand le contour du projet et les entreprises retenues pour s'y implanter seront mieux connus.

La Ville sera vigilante sur la nature des activités qui pourront s'installer ici, au regard notamment de la proximité d'habitations constituant la résidence principale de leurs occupants. Afin de limiter l'impact visuel du projet et dans un souci d'intégration paysagère du projet, des bandes tampon végétalisées ont été intégrées. Elles sont matérialisées dans l'orientation d'aménagement avec laquelle le permis d'aménager et les futurs permis de construire devront être compatibles. Par ailleurs le coefficient de pleine terre de 30% pour ce projet permettra une présence végétale plus importante et une meilleure intégration des futures constructions.

Concernant le bruit, les entreprises qui s'y implanteront seront installées de manière régulière et avec autorisation, elles se devront de respecter le règlement sanitaire départemental en vigueur.

- *Thème 7 (L3)*

Qu'est-il prévu pour absorber l'augmentation de trafic routier engendré dans ce secteur déjà très saturé ?

La circulation à l'intérieur de la zone d'activité semble avoir été élaborée de façon à assurer la fluidité du trafic.

Mais le problème se situe bien évidemment au niveau du raccordement à la voirie principale, déjà saturée aux heures de pointe. Les assurances données par le maître d'ouvrage dans son mémoire en réponse ci-dessous sont intéressantes, mais ne permettront pas de régler les

problèmes de circulation préexistants. Seul un plan global d'amélioration de la circulation automobile sur toute la zone de Maignon permettrait d'améliorer la situation.

Le secteur de Labordotte accueillera des PME plutôt que des grandes entreprises. Le secteur est en effet saturé aux heures de pointe en particulier, mais la zone d'activités sera active en journée, et donc générera des déplacements. La route de Pitoys et la rue de Melville Lynch sont en capacité d'absorber les nouveaux flux en dehors des heures de pointe.

La ligne de bus n°10 dessert actuellement le secteur, avec un arrêt à 100m du giratoire de Labordotte. Pour ce qui est de l'amélioration des modes alternatifs à la voiture, une voie bus est en cours d'aménagement sur l'avenue de Maignon (arrêt à 250m) et viendra nettement améliorer l'efficacité de la ligne 6. La bande / piste cyclable a également fait l'objet d'un aménagement récent, à environ 200m de l'entrée du site de Labordotte.

Le choix du site à proximité des grands axes routiers leur permettra d'accéder directement aux voies rapides, ou inversement permettre un accès aisé à la zone pour les clients.

À l'intérieur de la future zone d'activités, les sens de circulation ont été établis afin de permettre un maximum de fluidité dans l'organisation des déplacements et de les rendre lisibles pour tous les usagers. Ainsi l'entrée se fera par la nouvelle voie créer au droit de l'avenue du Colonel Melville Lynch ou par le giratoire de Labordotte. Les sorties quant à elles ne seront permises que par le giratoire, afin de ne pas perturber le trafic sur l'avenue du Colonel Melville Lynch.

- *Thème 8 (L3)*

Comment les limites de la zone concernée (rendue constructible) ont-elles été délimitées, et sur quelles critères ? En effet, les terrains limitrophes vont voir leur valeur amputée par les nuisances induites.

Comme le rappelle très justement le maître d'ouvrage ci-dessous, le terrain choisi est idéalement situé pour intéresser les entreprises. Par contre, le haut du chemin de Labordotte ne peut être classé en zone constructible du fait de la proximité de l'aéroport.

L'agglomération présente un besoin important en termes de foncier à vocation économique et en particulier de foncier situé en cœur d'agglomération. Ce site, localisé en partie basse de la route de Labordotte et en continuité immédiate de Maignon présentait des caractéristiques favorables à son développement, c'est pour cela que ces terrains ont été classés en zone IIAUe au moment de la révision générale du PLU. Pour autant il n'était pas envisageable de classer les propriétés habitées sur le haut du chemin de Labordotte dans un zonage à vocation d'habitat du fait du Plan d'exposition au bruit de l'aéroport.

- *Thème 9 (L3)*

Quelles sont les règles d'urbanisme prévues dans la zone d'activité, en complément de celles de la zone IAUe du PLU (hauteurs, densité et implantation des bâtiments en limite de zone) ?

Malgré le peu de contraintes imposées par le règlement du PLU dans cette zone, le maître d'ouvrage explique très bien ci-dessous que les entreprises respecteront d'elles même un certain nombre de règles imposées par leur activité et la présence de l'aéroport. Au niveau paysager, il est prévu d'élaborer une charte paysagère.

La zone IAUe ne présente en effet pas de règle spécifique, considérant que chaque activité suit des logiques d'organisation spatiale différentes. Un règlement trop contraignant aurait pu empêcher certaines activités de s'y implanter. Pour autant le positionnement en bout de piste de l'aéroport, assorti aux servitudes en vigueur vient encadrer les possibilités de constructions en hauteur.

Par ailleurs, les activités envisagées (bureaux, services, artisanat, entrepôt...), nécessitent des rez-de-chaussée optimisés et fonctionnels plutôt que des espaces situés dans les étages. En termes d'emprise au sol, le coefficient de pleine terre de 30% viendra limiter l'emprise des constructions. Des discussions sont engagées avec l'opérateur au travers du permis d'aménager pour s'assurer de la bonne insertion des futures constructions. Une charte paysagère sera réalisée et annexée aux actes de vente afin de préserver durablement la qualité paysagère du site et du projet.

Saint Jean de Luz le 25/02/2017

Le Commissaire Enquêteur
C.Lecaillon