



PLAN LOCAL D'URBANISME DE TARNOS

Orientations d'Aménagement et de Programmation

Élaboration approuvée le 22 février 2005

1^{ère} mise en compatibilité approuvée le 21 juin 2007

2^{ème} mise en compatibilité approuvée le 19 mai 2010

1^{ère} modification approuvée le 18 février 2015

1^{ère} modification simplifiée approuvée le 26 mai 2021

2^{ème} modification simplifiée approuvée le 26 mai 2021

PRÉAMBULE - SOMMAIRE

Définies à l'article L. 123-1-4 du code de l'urbanisme, les orientations d'aménagement et de programmation comprennent des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements, dans le respect des orientations définies par le projet d'aménagement et de développement durables (P.A.D.D).

« En ce qui concerne l'aménagement, les orientations peuvent définir les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, notamment les continuités écologiques, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune. Elles peuvent favoriser la mixité fonctionnelle en prévoyant qu'en cas de réalisation d'opérations d'aménagement, de construction ou de réhabilitation, un pourcentage de ces opérations est destiné à la réalisation de commerces.

Elles peuvent comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants.

Elles peuvent porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager.

Elles peuvent prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics (...) ».

AMELIORER LE FONCTIONNEMENT URBAIN..... 3

- ① Aménager le centre-ville..... 4
- ② Préserver et valoriser le patrimoine et l'urbanisation traditionnelle 9
- ③ Intégrer les lotissements pavillonnaires dans la ville .. 11
- ④ Mettre en valeur les entrées de ville..... 12
- ⑤ Développer les transports en commun..... 14

PERENNISER LE CADRE DE VIE COMMUNAL..... 17

- ⑥ Protéger et valoriser le milieu littoral 18
- ⑦ Préserver des coupures d'urbanisation 19

ENCADRER LE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE 21

- ⑧ Créer une liaison routière entre l'A 63 et la R.D 817...22
- ⑨ Résoudre le conflit d'usage Port/tourisme/vie locale ..23

AMÉLIORER LE FONCTIONNEMENT URBAIN

① AMÉNAGER LE CENTRE-VILLE

Le Schéma Directeur d'Aménagement du Centre-Ville de Tarnos, réalisé sur les années 2009 – 2010 en étroite concertation avec les habitants et usagers du secteur avait permis de définir la feuille de route de l'urbanisation à réaliser sur cette partie du territoire communal.

De ces réflexions, ont découlé les aménagements de la ligne 2 du Tram'bus qui améliorent très nettement l'offre de transport urbain sur la Ville et qui permettent également d'offrir des conditions de circulations sécurisées et confortables pour les modes doux (vélos et piétons).

Le Schéma Directeur d'Aménagement du Centre-Ville a également permis la planification et le développement de programmes immobiliers en logements collectifs et des aménagements publics, telle la Place Alexandre Viro, afin d'apporter des réponses concrètes et adaptées aux besoins de la population.

La mutation urbaine et sociétale qui se joue sous nos yeux, et dont nous sommes les initiateurs et les animateurs, va se poursuivre dans les prochaines années avec notamment l'urbanisation du secteur Serpa.

La présente orientation d'aménagement et de programmation est la traduction de ce projet qui poursuit plusieurs objectifs :

- Accompagner le renouvellement urbain du Centre-Ville et en particulier la création de résidences principales en logements collectifs ;
- Favoriser la mixité sociale en appréhendant les opportunités d'acquisitions foncières, en combattant la spéculation immobilière et en recherchant des programmes immobiliers de qualité à des prix de vente maîtrisés ;
- Assurer la mixité des fonctions urbaines du Centre-Ville (habitat, commerces de proximité, équipements publics, services publics et privés, mobilités actives, transport urbains, etc.) ;
- Valoriser et développer les équipements et espaces publics bâtis et naturels, pour offrir un cadre de vie vecteur de liens sociaux ;

- Conjuguer développement urbain et transition écologique par l'insertion volontariste de la nature en Ville.



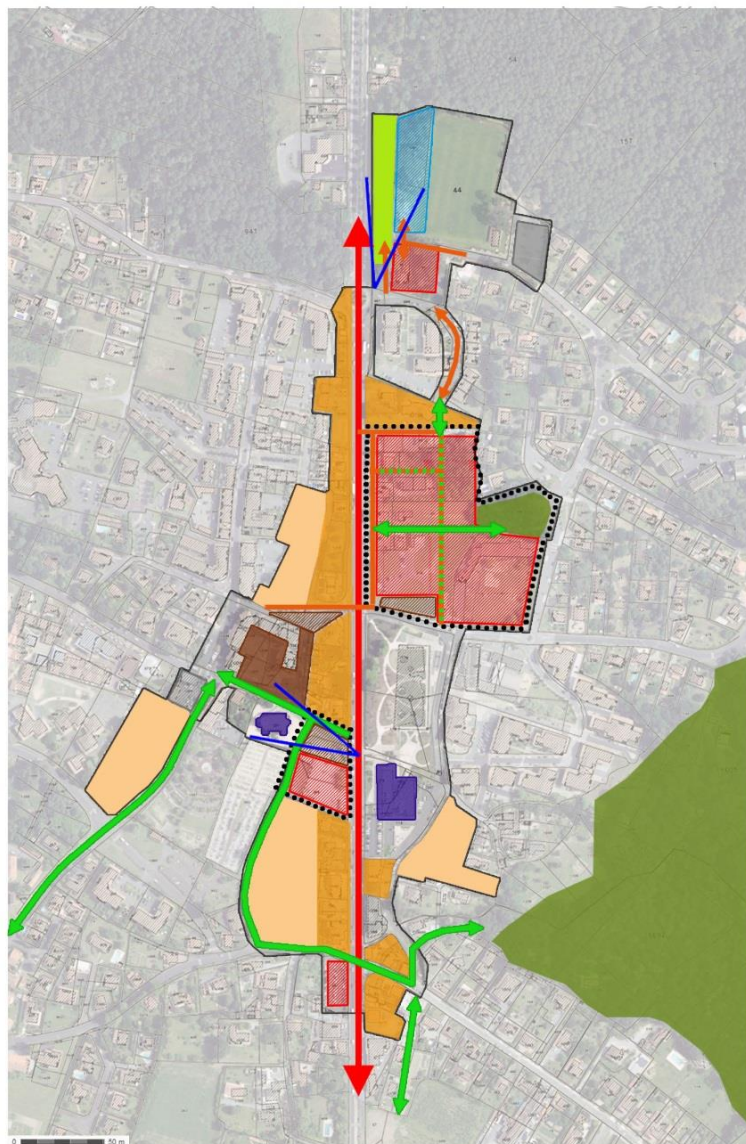
Itinéraires Tram'bus



Aménagements mobilité Centre-Ville

Schéma d'évolution du centre-ville de Tarnos

ORIENTATION D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION



MAILLAGE

- Voie primaire en cours de requalification dans le cadre de l'aménagement d'une voie de BHNS
- Voie secondaire à créer
- Voie secondaire avec priorité aux modes doux à créer
- Cheminement doux à créer ou à réaménager

DENSIFICATION

- Logements collectifs à créer avec possibilité de commerces/services et équipements publics en RDC
- Mutations urbaines envisagées : création d'une façade urbaine sur la RD810
- Mutations urbaines envisagées

EQUIPEMENTS - AMENAGEMENTS

- Equipement public existant à valoriser
- Equipement public à créer
- Espace public existant à réaménager
- Espace public à créer
- Parking existant à réaménager
- Parking à créer

AMENAGEMENT PAYSAGER-VUES

- Espace naturel remarquable et/ou protégé à préserver
- Espace naturel à réaménager
- Vue à préserver/à créer
- Périmètre de l'OAP
- Périmètre faisant l'objet de prescriptions spécifiques dans le cadre d'une modification du PLU

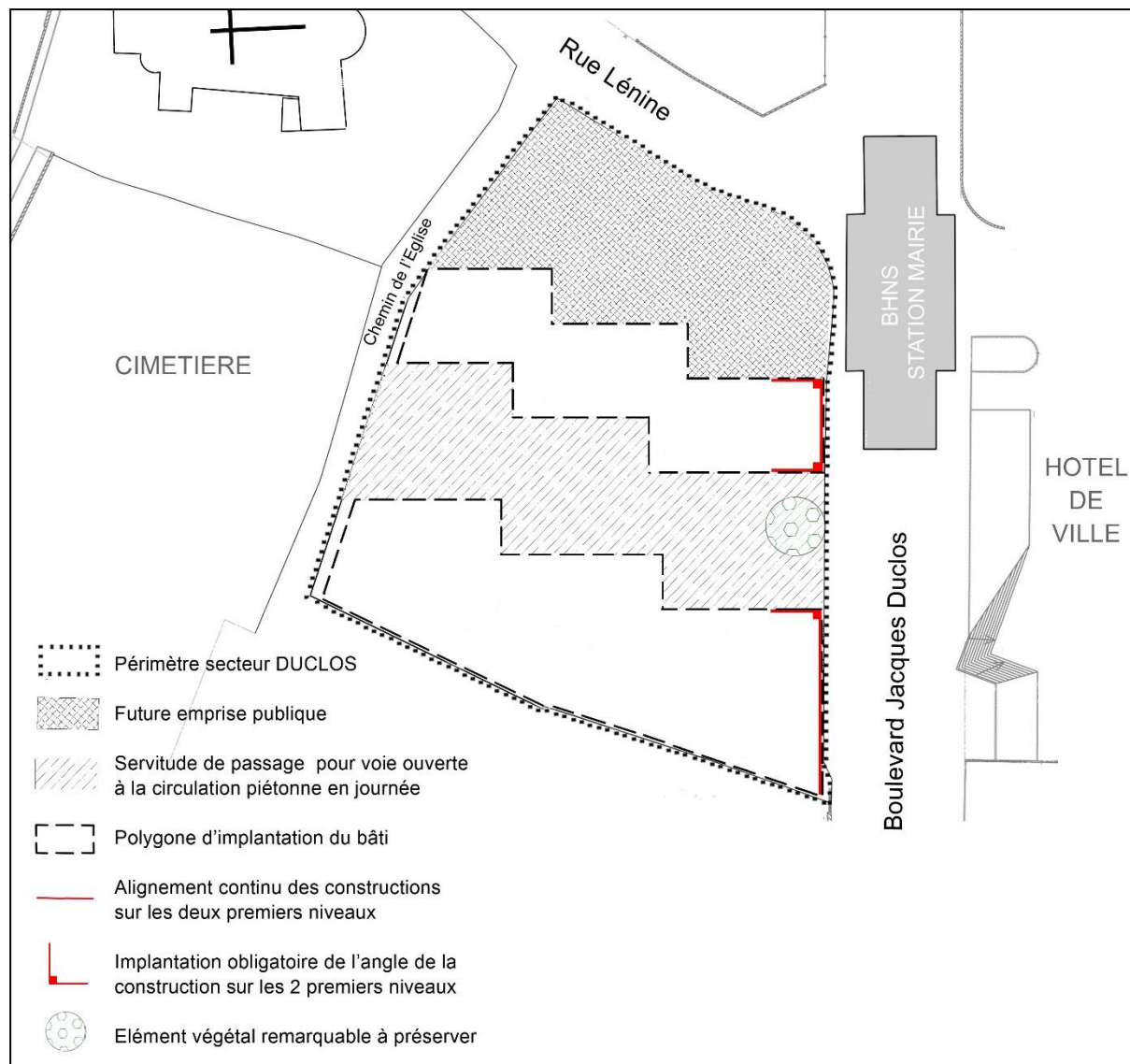
DETAIL DU SECTEUR JACQUES DUCLOS

Cette zone fera l'objet d'une requalification qui permettra :

- de poursuivre une densification raisonnée du secteur en proposant une mixité de logements ;
- d'intégrer des équipements publics ;
- de développer une offre commerciale de proximité.

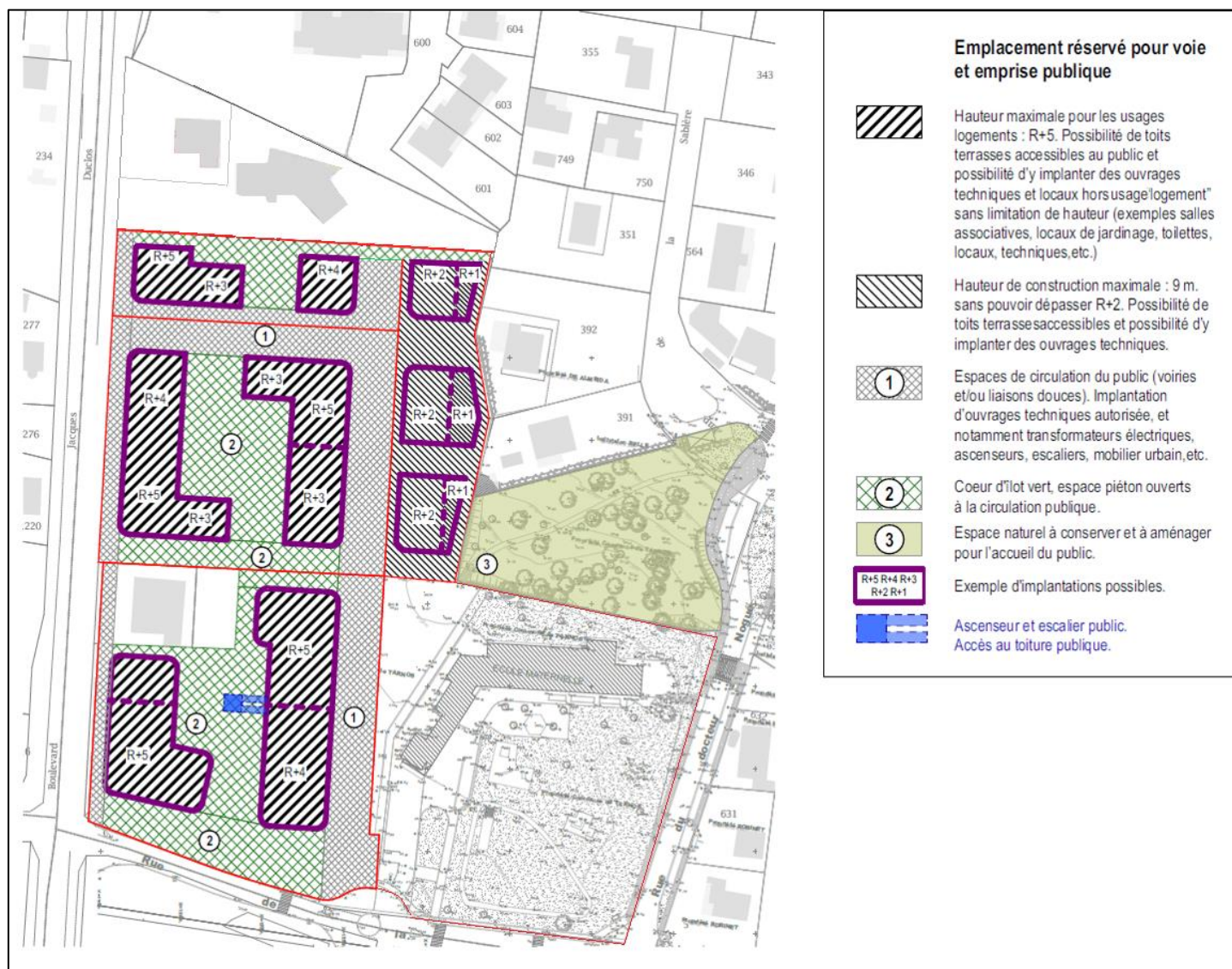


SCHEMA DE COMPOSITION DU SECTEUR JACQUES DUCLOS



Secteur Jacques Duclos

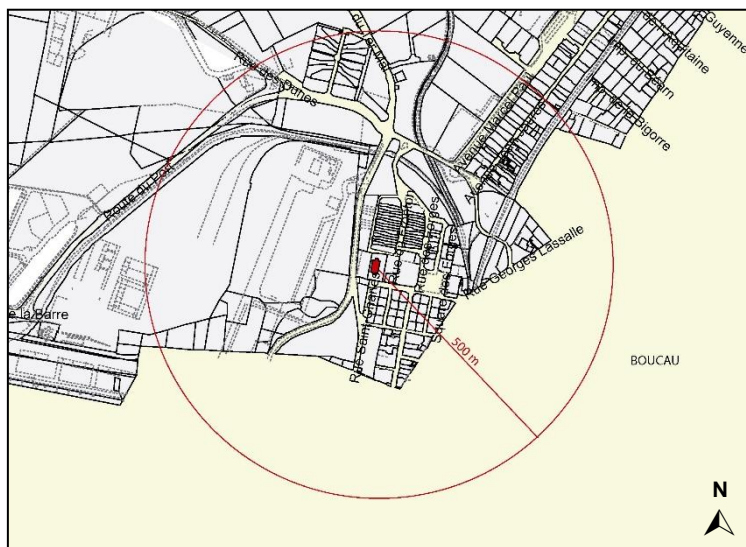
SCHEMA DE COMPOSITION DU SECTEUR SERPA-PRINCIPE D'INTENTION URBAINE (non coté)



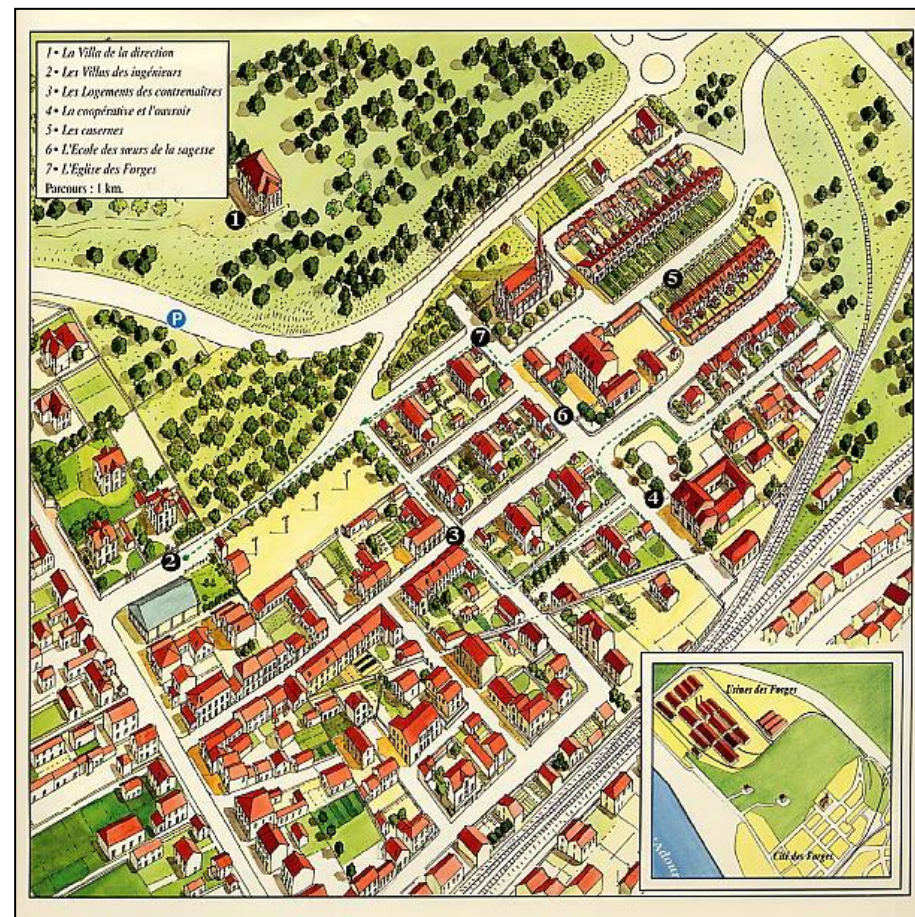
② PRÉSERVER ET VALORISER LE PATRIMOINE ET L'URBANISATION TRADITIONNELLE

◆ Préserver le patrimoine du quartier des Forges :

Afin de poursuivre la politique de protection et de valorisation du patrimoine de la Cité des Forges, en vertu de la loi « Grenelle II » du 12 juillet 2010, il est envisagé de mettre en place une aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine (A.M.V.A.P.) remplaçant la zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager (Z.P.P.A.U.P.) existante.



◆ Mettre en exergue le patrimoine intrinsèque de la Cité des Forges par la création d'un sentier patrimoine :



*Le quartier
des Barthes*

- ◆ Conserver le mode d'habitat traditionnel de ce quartier situé aux entrées de la ville de Tarnos et de l'agglomération de Bayonne – Anglet – Biarritz.

Les parties urbanisées de ce quartier seront classées en zone **Urbaine d'Habitat périphérique peu dense (Uhp2)**.

- ◆ Sécuriser le stationnement autour de la salle polyvalente Joseph Biarrotte.

Il est envisagé de créer des places de stationnement supplémentaires sur des terrains proches de la salle (emplacements réservés n° 7 et 8).

De plus, dans la logique d'implantation d'équipements collectifs au centre-ville, il sera à l'avenir pertinent :

- ✓ de programmer les manifestations accueillant un public important (1000 personnes) au sein de salle pluriactivités projetée au sein du centre-ville,
- ✓ de prévoir un dispositif de sécurité adéquat lorsque des manifestations sportives, culturelles ou festives se dérouleront à la salle Joseph Biarrotte.
- ◆ Créer un sentier patrimoine, à l'instar de celui du Centre-Ville et des Forges.
- ◆ Tendre dans le long terme à développer des liens pédestres et cyclables entre l'Océan et les Barthes mais aussi avec les autres quartiers et le centre-ville.

*Le quartier
de l'Avenir*

- ◆ De même que pour le quartier des Barthes, les parties urbanisées de ce quartier seront classées en zone **Urbaine d'Habitat périphérique peu dense (Uhp2)**.



Urbanisation traditionnelle - quartier de l'Avenir



Urbanisation traditionnelle - quartier des Barthes

③ INTÉGRER LES LOTISSEMENTS PAVILLONNAIRES DANS LA VILLE

- ◆ Formaliser des liens inter-lotissements clairs et d'un gabarit adéquat afin de limiter la mise en place de « parcours raccourcis » inadaptés et peu sécuritaires :

Court-terme ⇒ Présence de relais de signalisation des quartiers dans le cadre du Schéma Directeur de Signalisation,

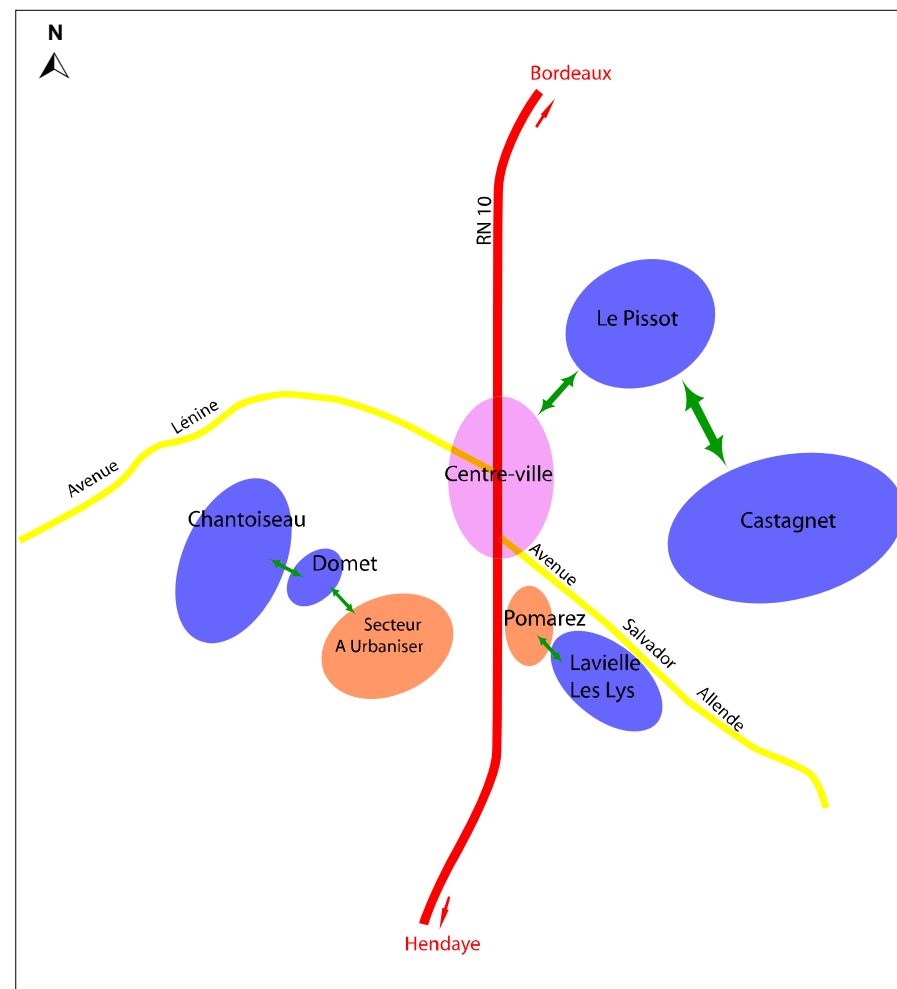
Moyen-terme ⇒ Créer des entrées et sorties dans les lotissements afin de les lier à d'autres lotissements ou d'autres secteurs d'urbanisation.

Il s'agit de créer des « liens conviviaux » (chemins piétons et handicapés, pistes ou bandes cyclables, sentiers patrimoines, etc.) notamment en ce qui concerne les quartiers suivants :

- Pissot / Castagnet et centre-ville,
- Chantoiseau / Domet / Secteur A Urbaniser,
- Lavielle et Les Lys / secteur Pomarez,

Long-terme ⇒ Définir des voies (nouvelles ou aménagées) de traverse des lotissements,

⇒ Mettre en valeur ces voies par les plantations et l'éclairage.



④ METTRE EN VALEUR LES ENTRÉES DE VILLE

◆ Route départementale 810 :

La mise en valeur des entrées de villes de la R.D 810 s'effectuera en lien avec le processus de densification raisonnée du centre-ville et l'aménagement global de la R.D 810.

- ⇒ Entrée Nord : entre Garros et le centre-ville : transformation en boulevard urbain ponctué de carrefours giratoires afin de réduire la vitesse et de donner un caractère plus urbain à cette entrée,
- ⇒ Entrée Sud : requalification de la voie et de ses abords afin de mettre en scène l'espace commercial de l'Océan et préparer l'arrivée au centre-ville.

◆ Route départementale 817 :

L'article 52 de la loi du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement (communément appelé **amendement Dupont**) a introduit l'article L. 111-1-4 au code de l'urbanisme. L'objectif de cette loi, dont les dispositions sont entrées en vigueur au 1^{er} janvier 1997, est de tendre à une **meilleure maîtrise et intégration paysagère du développement urbain** le long des voies les plus importantes, notamment les **entrées de villes** et les voies express.

Les dispositions de l'article L. 111-1-4 limitent et qualifient l'implantation des constructions et des installations nouvelles en instituant, en dehors des zones déjà urbanisées, une marge de recul de 100

mètres de part et d'autre des voies express, autoroutes et déviations, et de 75 mètres de part et d'autre des routes classées à grande circulation.

Cependant, l'interdiction de construire ne s'applique pas à l'intérieur de ladite bande (la R.D 817 est un axe routier soumis à un retrait de 75 mètres) si un **projet d'aménagement d'ensemble justifiant d'un parti d'aménagement cohérent au regard notamment des nuisances, de la sécurité, de l'architecture et des paysages est proposé.**

- ⇒ Entrée Nord : **une étude urbaine et paysagère sera réalisée dans le cadre du projet de parc d'activités du Seignanx aux abords de la R.D 817.**

Cette étude permettra de définir des dispositions en matière de sécurité, de réduction des nuisances, de qualité architecturale et d'intégration paysagère du projet qui seront intégrées au sein du règlement dans le cadre d'une prochaine modification ou révision du présent plan local d'urbanisme.

- ⇒ Entrée Sud : a été proposé au sein du dossier de voirie d'agglomération pays basque sud-Landes de créer en urgence un carrefour giratoire en lieu et place de l'actuel feu tricolore de l'intersection R.D 817 / R.D 181,

⇒ Entre les deux entrées :

- Requalification afin de sécuriser et de paysager la R.D 817 entre le giratoire R.D 817 / R.D 85 prolongée et Bayonne,
- Création d'une ligne de transport en commun en site propre en la zone d'activités Ambroise et Bayonne.

◆ RD 85 :

⇒ Dans le cadre de l'aménagement de la R.D 85 depuis l'échangeur d'Ondres, est prévu :

- ✓ la mise en place d'un dispositif de réduction des nuisances sonores,
- ✓ un programme de paysagement des abords de la voie.

⑤ DÉVELOPPER LES TRANSPORTS EN COMMUN

- ◆ Abaisser les temps de trajets entre Tarnos et les villes du BAB par la création de lignes express via une convention de transports en commun urbains / interurbains :
 - ⇒ R.D 810 (convention S.T.A.B. / R.D.T.L.),
 - ⇒ R.D 817 (convention S.T.A.B. / R.D.T.L. / Doméjean / Carians / T.P.R.).

Ces lignes directes sont actuellement nécessaires pour Tarnos et le sont de plus en plus pour Saint-Martin-de-Seignanx (par la R.D 817) et Ondres (par la R.D 810 et la voie longeant la voie ferrée).

- ◆ Créer une ligne transversale entre l'Océan et les Barthes :
 - ⇒ Etirement de la ligne 3 entre la plage du Métro et le quartier des Barthes,
 - ⇒ Adéquation d'horaires avec les lignes express.

Les deux préconisations ci-dessus ne sont envisageables qu'après leur validation par le Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération de Bayonne et l'établissement d'une convention entre les transporteurs urbain et interurbains.

- ◆ Créer une ligne en site propre en la zone d'activités Ambroise et Bayonne afin de :
 - ⇒ Sécuriser la R.D 817,
 - ⇒ Répondre aux conséquences du futur déclassement de la R.D 810,
 - ⇒ Proposer une alternative durable à la question de l'accessibilité au cœur de l'agglomération.

*Concertation
avec le syndicat
d'étude*

*Intermodalité
bus / T.T.T. / voiture*

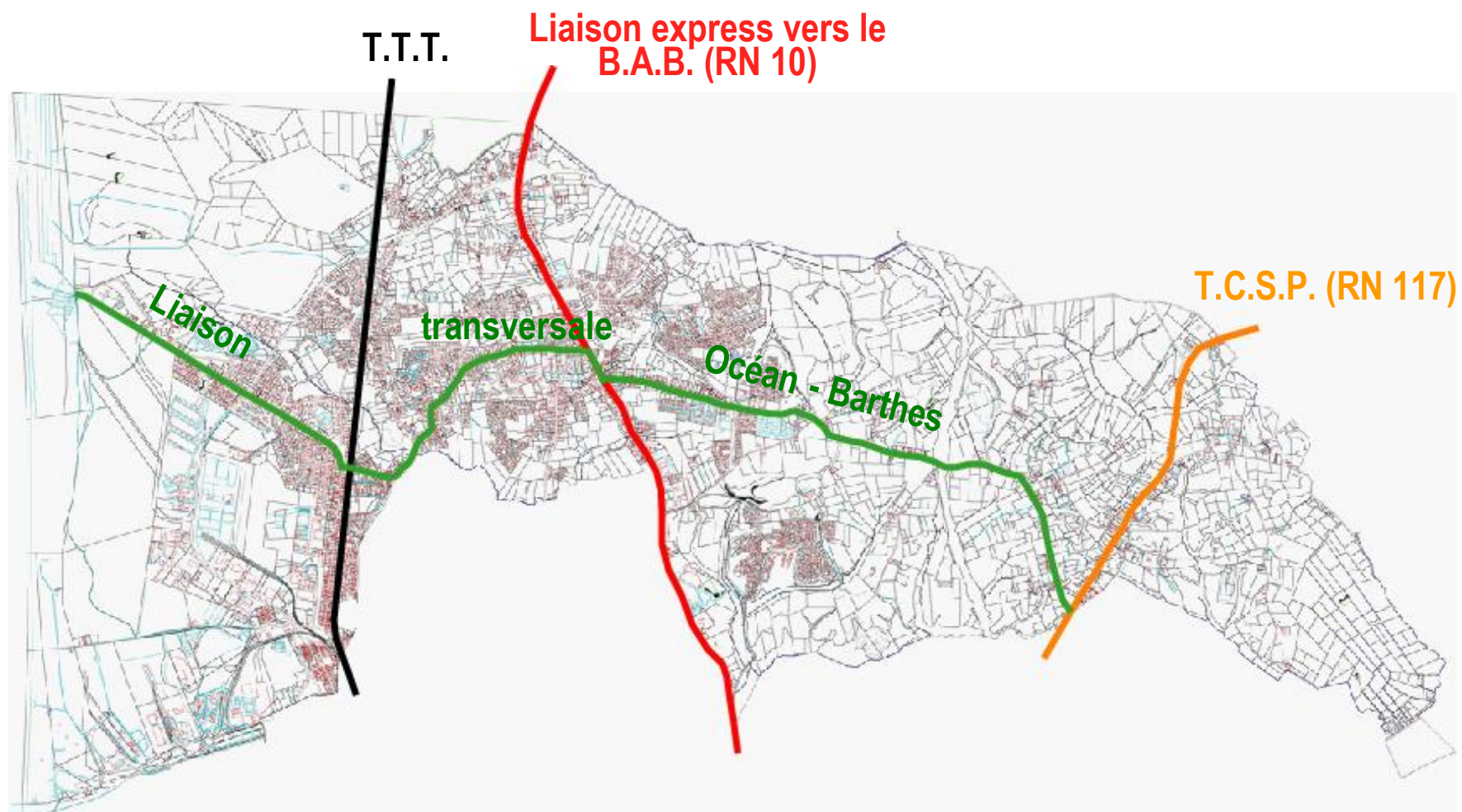
- ◆ Mettre en cohérence le projet de Tram-Train Transfrontalier (T.T.T.) avec le réseau de bus actuel :
 - ⇒ Créer un nœud intermodal entre le T.T.T. et le réseau de bus,
 - ⇒ Réviser le réseau de lignes existantes (nord-sud) afin de développer les liaisons transversales est-ouest,
 - ⇒ Mettre en adéquation les horaires du T.T.T. et du réseau de bus,
 - ⇒ Étudier la meilleure localisation de la station et d'un parc de stationnement relais.

De même que pour les préconisations précédentes, précisons que ces propositions ne peuvent être prise en charge uniquement par la commune de Tarnos et la Communauté de Communes du Seignanx.

En effet, de tels projets s'élaborent en partenariat avec :

- ▶ le Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération de Bayonne,
- ▶ les Conseils Généraux des Landes et des Pyrénées-Atlantiques,
- ▶ l'État, au travers des engagements transcrits dans le Dossier de Voirie d'Agglomération Pays Basque – Sud-Landes,
- ▶ les communes voisines dans le cadre du Plan de Déplacements Urbains et du Schéma de Cohérence Territoriale de l'agglomération de Bayonne et du Sud des Landes.

PRÉCONISATIONS EN TERMES DE TRANSPORTS EN COMMUN



PÉRENNISER LE CADRE DE VIE COMMUNAL

⑥ PROTÉGER ET VALORISER LE MILIEU LITTORAL

◆ Natura 2000 :

Natura 2000

Le réseau Natura 2000, prévu par la Directive européenne « Habitats » du 21 mai 1992, a pour objet d'assurer un développement raisonné et durable des espaces dotés de richesses écologiques par une gestion partenariale (État, Commune) accompagnée de moyens financiers spécifiés contractuellement.

Côté littoral, deux sites ont été validés par la municipalité pour faire partie de ce réseau européen :

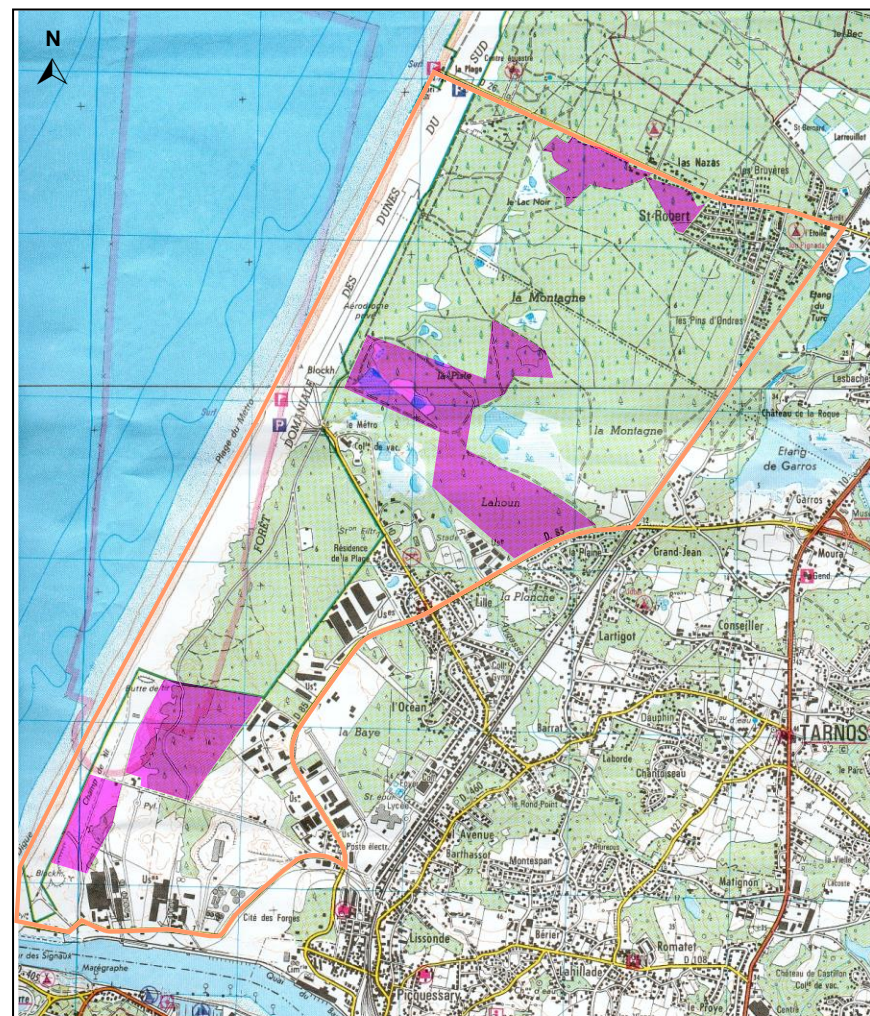
- ✓ « les dunes modernes du littoral landais de Capbreton à Tarnos »,
- ✓ « la zone humide du Métro ».

◆ Mettre en œuvre le Plan de Gestion du Métro :

C.E.L.R.L.

Le Conservatoire de l'Espace Littoral et des Rivages Lacustres (C.E.L.R.L.) a acquis des terrains au niveau de la zone humide de l'Étang de la Piste et de la Dune Sud.

Un Plan de Gestion a été signé entre le C.E.L.R.L. et la Commune de Tarnos. Il sera mis en œuvre en partenariat avec le Conseil Général des Landes, l'O.N.F., et le syndicat de rivière Bourret/Boudigau, afin de valoriser au mieux cet espace.



- Limites de la zone d'étude
- Propriétés du C.E.R.L.

⑦ PRÉSERVER DES COUPURES D'URBANISATION

*Au titre de l'article
L. 146-1 et suivants du
Code de l'Urbanisme*

- ◆ Coupure verte littorale entre Tarnos et Ondres :

Cette coupure d'urbanisation correspond aux espaces naturels composés de bois et de zones humides entre :

- ▶ les quartiers *Lahoun* et *La Plaine* de Tarnos
- ▶ et les quartiers *Saint-Robert* et *Les Pins d'Ondres* à Ondres.

*Au titre des espaces
de respiration entre
plusieurs espaces
urbanisés*

- ◆ Zone naturelle à protéger aux abords de l'Aygas :

La zone naturelle à protéger en raison de sa sensibilité aux problèmes d'inondations aux abords du ruisseau l'Aygas assure une coupure verte au sein des lotissements situés à l'ouest de la RN 10 et rejoint dans sa partie nord la coupure d'urbanisation littorale évoquée ci-dessus.

- ◆ Zone agricole et naturelle de la partie est de la commune :

La présence de deux coupures vertes sur la partie Est de la commune entre les lotissements Castillon / Cerisiers / Clos Saint-Jean / Castagnet et la R.D 817 puis entre la R.D 817 et l'Adour est la garante de l'équilibre entre les zones urbaines (habitat et activités), agricoles et naturelles.

- ◆ Ceinture verte aux abords de la Cité des Forges :

La ceinture verte (une partie en E.B.C.) est préservée au sein de cette Zone de Protection du Patrimoine Architectural Urbain et Paysager (Z.P.P.A.U.P.)

Ces coupures d'urbanisation assurent 3 fonctions :

- ▶ Préserver des espaces de respiration à proximité du centre-ville,
- ▶ Respecter des milieux environnementaux remarquables (Castillon, Barthes de l'Adour),
- ▶ Maintenir un « outil de travail » suffisant pour l'activité agricole.

ENCADRER LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

⑧ CRÉER UNE LIAISON ROUTIERE ENTRE L'A 63 ET LA RN 117

Cette liaison (mentionnée dans la Charte de Place Portuaire) présente un double intérêt :

- Relier le Port de Tarnos aux grands axes de communication locaux et à long terme au Centre Européen de Fret de Mouguerre (C.E.F.M.) - en pointillés bleus ci-contre -
- Irriguer le Parc d'Activités du Seignanx depuis l'A 63 et la R.D 817 et le relier au Port de Tarnos afin de favoriser et de faciliter les échanges entre ces deux entités économiques.

Le Conseil Général des Landes (qui a réalisé la déviation de la Route Industrielle - RD 85 - afin de sécuriser le trafic entre le Port et l'A 63) sera le maître d'ouvrage de cette nouvelle voie (en bleu plein ci-contre) entre l'A 63 (échangeur d'Ondres) et la R.D 817 (à proximité de la zone d'activités Ambroise) qui :

Rôle de desserte

- innervera le futur Parc d'Activités du Seignanx (voir partie suivante),

Rôle de transit

- dispensera le centre-ville de Tarnos d'un trafic de transit qui l'handicape plus qu'il ne le valorise :



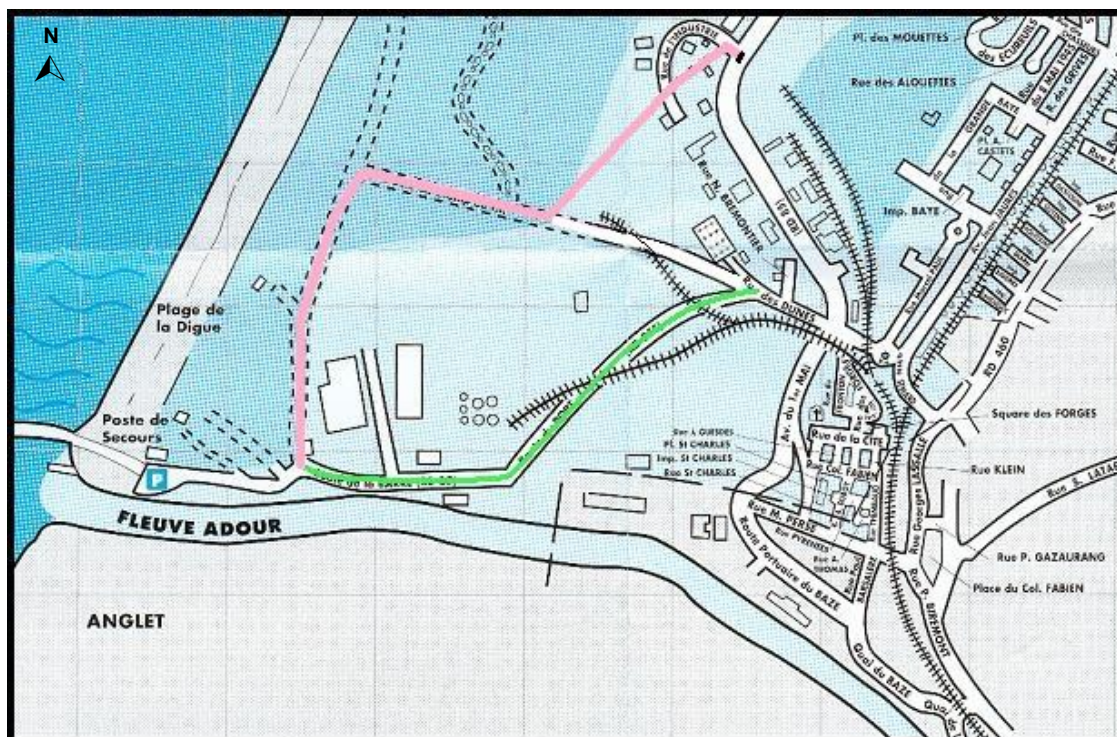
⑨ RÉSOUDRE LE CONFLIT D'USAGE PORT/TOURISME/VIE LOCALE

La résolution du conflit d'usage (sécurité, pollution, esthétique) entre l'activité portuaire / l'activité touristique et la vie locale est envisagé de la manière suivante :

- ⇒ Déviation de la RD 85 entre le giratoire de La Plaine et celui de la Zone Industrielle (ouverte à la circulation en 2003),

- ⇒ Dissociation des usages portuaires / touristiques à partir du carrefour Fougerolles :

- Réserve des actuelles Routes du Port et de la Barre (RD 85) à l'usage industrielo-portuaire,
- Création d'une voie à usage local et touristique en aménageant la Route du Champ de tir, prolongeant la Route des Dunes.



- Usage portuaire
- Usage touristique et vie locale