



Plan Local d'Urbanisme

Modification n°16

A- RAPPORT DE PRESENTATION

Vu pour être annexé à la délibération du Conseil communautaire en date du
approuvant la modification n°16 du Plan Local d'Urbanisme



Agence Publique de Gestion Locale - Service d'Urbanisme Intercommunal
Maison des Communes - rue Auguste Renoir - CS 40609 - 64006 PAU CEDEX
Tél 05.59.90.18.28 - Télécopie 05.59.84.59.47 - Courriel : service.urbanisme@apgl64.fr

Table des matières

1	PRÉAMBULE	4
1.1	LE PLU DE BAYONNE	4
1.2	LES OBJECTIFS DE LA MODIFICATION N°16	4
2	L'EXPOSÉ DES MOTIFS	6
2.1	LA MODIFICATION DES LIMITES DE L'EMPLACEMENT RÉSERVÉ N° 160 ET DE SON BÉNÉFICIAIRE, EN COHÉRENCE AVEC LES ÉVOLUTIONS INTERVENUES SUR LE PROJET DE TRAM'BUS	6
2.2	LA MODIFICATION DES LIMITES DE L'EMPLACEMENT RÉSERVÉ N°115 SUR LE CHEMIN TROUILLET POUR L'ADAPTER AUX NOUVEAUX BESOINS D'ÉLARGISSEMENT DE LA VOIE	9
2.3	LA SUPPRESSION DES EMBLEMES RÉSERVÉS N° 95 ET 96 CONCERNANT L'AVENUE HENRI DE NAVARRE QU'IL N'EST PLUS PREVU D'AMENAGER	11
2.4	LA DELIMITATION D'UN EMBLEMES RÉSERVÉ AU BÉNÉFICE DE LA COMMUNE POUR LA RÉLISATION D'UN PARC DE STATIONNEMENT DANS LE QUARTIER SAINT-ESPRIT	13
2.5	LA SUPPRESSION D'UNE REGLE D'ALIGNEMENT OBLIGATOIRE POUR L'IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS CONCERNANT LA PARCELLE CADASTREE BV N° 70 ET RECTIFICATION DU TRACE SUR LA PARCELLE BV N°71	14
2.6	LA REDÉFINITION DES CONDITIONS D'IMPLANTATION DE PYLONES DE RADIODÉLÉPHONIE EN ZONE A ET N	15
2.7	DANS LES ZONES URBAINES ET À URBANISER, LA MODIFICATION DE LA RÈGLE DE REcul DE DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES POUR LES RAMPES D'ACCÈS AUX SOUS-SOLS	16
2.8	LA DÉLIMITATION D'UN ESPACE VERT A PRÉSERVER SUR LES PARCELLES CADASTRÉES SECTION AV N° 107 ET 9 ET SUPPRESSION D'UNE HAUTEUR GRAPHIQUE	18
2.9	LA SUPPRESSION D'UNE REGLE DE REcul D'IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS DANS LE SECTEUR UAFy ET LA ZONE 1AUy	20
2.10	L'ADAPTATION DES REGLES D'IMPLANTATION, D'ASPECT DES CONSTRUCTIONS ET DE STATIONNEMENTS DANS LA ZONE PORTUAIRE DE SAINT-BERNARD	21
2.11	LA MODIFICATION DES DISPOSITIONS RELEMENTAIRES DANS LE QUARTIER SAINT-ESPRIT	26
2.12	LA MODIFICATION DE L'ORIENTATION D'AMÉNAGEMENT RELATIVE AU QUARTIER DU PRISSÉ POUR Y PERMETTRE LA CONSTRUCTION DE LOGEMENTS COLLECTIFS	31
2.13	LA MODIFICATION DES LIMITES DE L'EMPLACEMENT RÉSERVÉ N°53 SUR LE CHEMIN BELLEVUE POUR TENIR COMPTE DES NOUVEAUX USAGES DE LA VOIE	33
2.14	LA RECTIFICATION D'UNE ERREUR MATERIELLE A L'ARTICLE 1AUy 10 DU RELEMENT RELATIF A LA HAUTEUR MAXIMALE DES CONSTRUCTIONS AUTORISEE DANS LE SECTEUR 1AUyd	35
3.	LES CHANGEMENTS APPORTES AUX PIÈCES DU PLU	36
4.	LES INCIDENCES DU PROJET DE LA MODIFICATION DU PLU SUR L'ENVIRONNEMENT	38

1 PRÉAMBULE

1.1 LE PLU DE BAYONNE

La Ville de BAYONNE dispose d'un Plan Local d'Urbanisme depuis le 25 mai 2007. Ce document a, depuis, fait l'objet de plusieurs procédures d'évolution :

- trois procédures de révision simplifiée approuvées le 13 juin 2009 ;
- quinze procédures de modification approuvées les 13 mai 2008, 13 février 2009, 18 décembre 2009, 23 juillet 2010, 25 février 2011, 22 juillet 2011, 30 mars 2012, 19 juillet 2013, 21 janvier 2014, 16 décembre 2015, 15 juin 2016 et le 18 mars 2018 ;
- sept procédures de modification simplifiée approuvées les 27 juillet 2009, 23 avril 2010, 15 février 2013, 27 septembre 2013, 15 juin 2016, 21 décembre 2016, 17 juin 2017 ;
- trois procédures de mise en compatibilité du document d'urbanisme avec des projets d'intérêt général, approuvées les 13 août 2010, 18 décembre 2010 et 23 septembre 2015.

Par ailleurs, l'Agglomération Pays Basque poursuit la procédure d'élaboration du PLU intercommunal lancé par l'ancienne Agglomération COTE BASQUE ADOUR le 4 mars 2015 et dont les orientations du Projet d'Aménagement et de Développement Durables ont été débattues en Conseil d'Agglomération le 21 décembre 2016.

La procédure de modification n°16 du PLU de la Ville de BAYONNE été engagée par la Communauté d'Agglomération PAYS BASQUE (CAPB) le 5 avril 2018.

1.2 LES OBJECTIFS DE LA MODIFICATION N° 16

Aujourd'hui, la CAPB, en accord avec la Commune, souhaite procéder à de nouveaux changements sur le document d'urbanisme de BAYONNE. Ceux-ci visent à faire évoluer le document pour :

- Modifier la délimitation de l'emplacement réservé n° 160 sur l'avenue Raymond de Martres et son bénéficiaire en cohérence avec le projet du Tram'bus ;
- Modifier la délimitation de l'emplacement réservé n° 115 sur le chemin de Trouillet en réduisant son emprise ;
- Supprimer les emplacements réservés n° 95 et 96 concernant l'avenue Henri de Navarre qu'il n'est plus prévu d'aménager ;
- Délimiter un emplacement réservé au bénéfice de la commune pour la réalisation d'un parc de stationnement (parcelle BH 41) ;
- Supprimer une obligation d'alignement devenue sans objet à la suite de l'avancement du projet d'aménagement du Tram'bus sur la parcelle BV 70 et rectifier son tracé sur la parcelle BV 71 ;
- Élargir les possibilités d'implantation de pylônes de radiotéléphonie dans les zones A et N du PLU ;
- Permettre l'installation des rampes d'accès aux parcs de stationnement en sous-sol dans la marge de recul par rapport à l'alignement dans certaines zones U et 1AU et préciser les modalités d'application des exceptions prévues pour la réalisation d'ouvrages en saillie de façade ;
- Délimiter une protection paysagère sur des espaces verts dans le quartier Sainte-Croix et supprimer une hauteur graphique ;

- Supprimer une marge de recul graphique sur le domaine portuaire qui avait été maintenue par erreur à la suite de la modification n° 9 du PLU ;
- Rendre possible l'installation d'un bâtiment de stockage et d'un atelier de maintenance dans la zone portuaire ;
- Modifier les conditions d'aménagement des îlots « ALSACE-LORRAINE/BERGERET » et «Le Vigilant » dans le quartier Saint-Esprit ;
- Rendre possible la construction de logements collectifs dans le quartier du Prissé - Jupiter.
- Modifier la délimitation de l'emplacement réservé n° 53 sur le chemin Bellevue pour tenir compte des nouveaux usages de la voie ;

La présente procédure est également mise à profit pour rectifier une erreur matérielle à l'article 1AUy 10 du règlement concernant la hauteur maximale des constructions autorisée dans le secteur 1AUyd.

Ces changements peuvent être opérés par le biais d'une procédure de modification selon les formes prévues aux articles L.153-36 et suivants du Code de l'Urbanisme. En effet, ces changements ne portent pas atteinte à l'économie générale du PLU en vigueur et ne réduisent pas un espace boisé classé, une zone agricole ou naturelle et forestière. Ils ne réduisent pas non plus une protection édictée en raison de la qualité des sites, des paysages ou des milieux naturels. D'autre part, ces modifications ne sont pas en mesure d'induire de graves risques de nuisance.

Depuis le transfert de la compétence « Plan Local d'Urbanisme, documents d'urbanisme en tenant lieu et carte communale » de la Communauté d'Agglomération COTE BASQUE-ADOUR à la Communauté d'Agglomération du PAYS BASQUE (entériné par l'arrêté préfectoral en date du 13 juillet 2016 portant création de cette dernière), c'est la Communauté d'Agglomération du PAYS BASQUE qui est compétente pour conduire ces modifications.

C'est à l'initiative du Président de la Communauté d'Agglomération PAYS BASQUE que la présente procédure de modification a été engagée, conformément aux dispositions de l'article L.153-37 du code de l'urbanisme, en accord avec la Commune qui a sollicité ces changements.

A noter que conformément à l'article 12 modifié du décret n° 2015-1783 du 28 décembre 2015 relatif à la partie réglementaire du livre 1er du code de l'urbanisme et à la modernisation du contenu du plan local d'urbanisme, les dispositions des articles R. 123-1 à R. 123-14 du code de l'urbanisme dans leur rédaction en vigueur au 31 décembre 2015 restent applicables aux plans locaux d'urbanisme qui font l'objet, après le 1er janvier 2016, d'une procédure de révision sur le fondement de l'article L. 153-34 de ce code, de modification ou de mise en compatibilité.

Outre le présent rapport de présentation (document A), le dossier de modification comprend un document montrant les changements apportés aux différentes pièces du PLU en vigueur (document B) et une notice comportant, conformément aux dispositions de l'article R.104-30 du Code de l'urbanisme, les informations nécessaires à l'examen au cas par cas tel qu'il est prévu à l'article L.122-4 (III) du Code de l'environnement.

2 L'EXPOSÉ DES MOTIFS

2.1 LA MODIFICATION DES LIMITES DE L'EMPLACEMENT RÉSERVÉ N° 160 ET DE SON BÉNÉFICIAIRE, EN COHÉRENCE AVEC LES ÉVOLUTIONS INTERVENUES SUR LE PROJET DE TRAM'BUS

La modification concerne les documents graphiques de zonage du PLU.



Le PLU délimite un emplacement réservé sur l'avenue Raymond de Martres, au bénéfice de la Commune, destiné à permettre un élargissement de cette voie, sur une largeur de 14 mètres, pour la réalisation de stationnements.

Il s'avère qu'une restructuration du réseau de transports en commun du ressort territorial du Syndicat des Mobilités Pays Basque-Adour (couvrant Anglet, Bayonne, Biarritz, Bidart, Boucau, Saint-Pierre-d'Irube et Tarnos) a été engagée depuis 2016, traduisant la nouvelle organisation en matière de déplacement telle qu'elle est portée dans le Plan de Déplacements Urbains adopté le 10 juillet 2015. Outre le réaménagement d'espaces publics, places et rues sur le parcours des bus, deux nouvelles lignes à haut niveau de service (dites Tram'bus) de 25,2 kilomètres sont mises en place, une ligne est-ouest (ligne 1) et une ligne nord-sud (ligne 2).

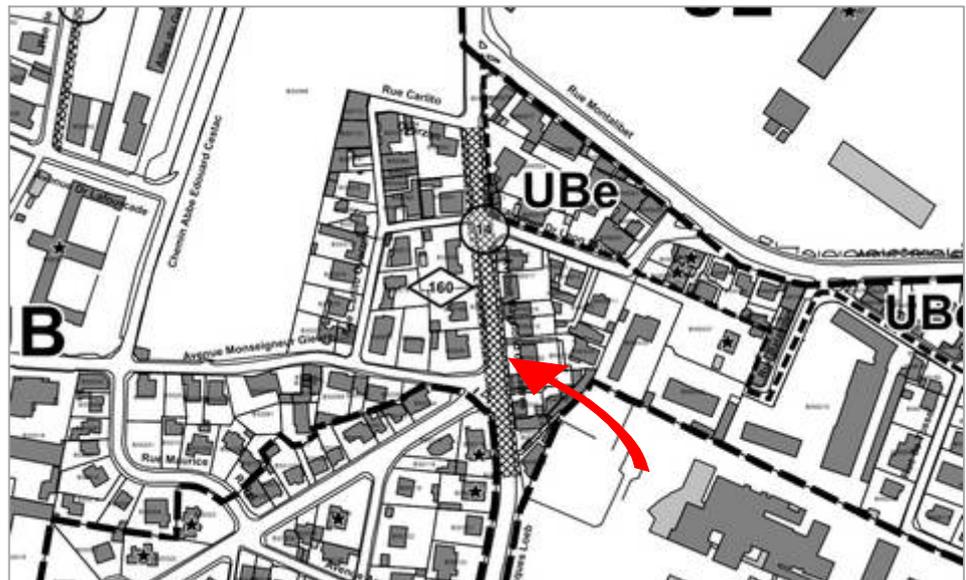
Dans le cadre de cette amélioration des transports en commun à l'échelle de l'agglomération, l'avenue Raymond de Martres fait partie des espaces publics concernés par des réaménagements. En effet, la ligne Tram'bus 2, destinée à structurer les déplacements Nord-Sud entre la Commune de Tarnos et la limite Sud de Bayonne en passant par son centre-ville, doit emprunter cette avenue.

D'importants travaux d'aménagement de la voirie sont prévus, comprenant la réalisation d'un site propre destiné au passage du Tram'bus (Cf. page suivante).



Extrait du plan d'esquisse du projet (secteur Montalibet) en date de décembre 2017

Cette situation conduit à devoir adapter le tracé de l'emplacement réservé n° 160 initialement délimité, et ce, en vue de sa mise en cohérence avec le projet de Tram'bus.



Extrait du plan de zonage jusqu'ici en vigueur, avec indication de l'emplacement réservé n°160 à modifier (flèche rouge)

Par ailleurs, la modification de l'emplacement réservé n°160 porte également sur le bénéficiaire.

Initialement souhaité par la ville de Bayonne en vue de l'aménagement latéral de places de stationnement, l'emplacement réservé est désormais destiné au Syndicat des Mobilités Pays Basque – Adour (SMPBA) dans la mesure où il doit permettre, outre la requalification de l'espace public, la réalisation du site propre dédié à la ligne 2 de Tram'bus.

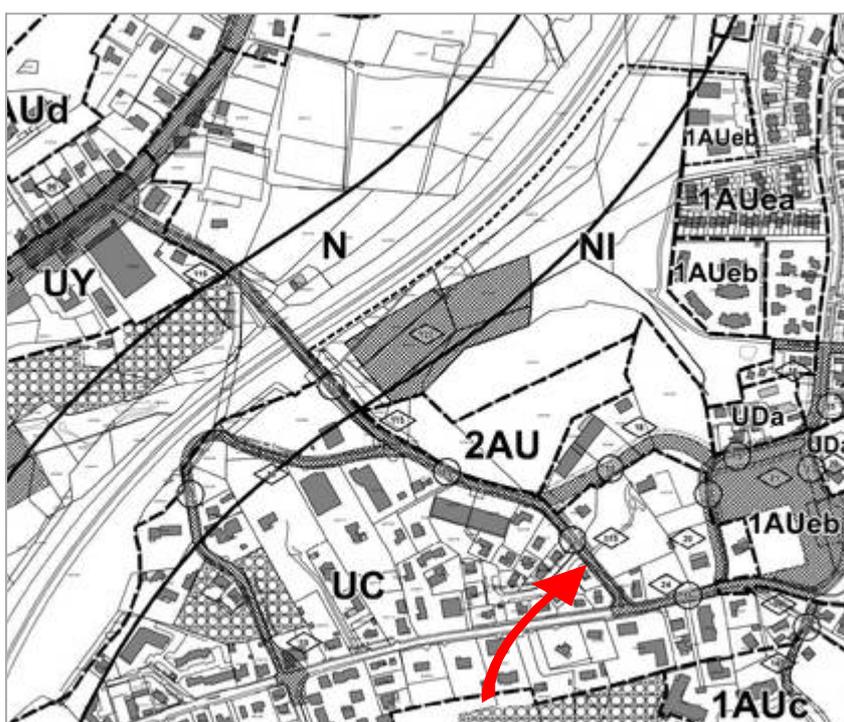
Les changements apportés concernent les plans de zonage (les pièces 3B1 secteur 3 et 3B1 secteur 4), et le titre 5 du règlement (liste des emplacements réservés).

2.2 LA MODIFICATION DES LIMITES DE L'EMPLACEMENT RÉSERVÉ N°115 SUR LE CHEMIN TROUILLET POUR L'ADAPTER AUX NOUVEAUX BESOINS D'ÉLARGISSEMENT DE LA VOIE

La modification concerne les documents graphiques de zonage du PLU.



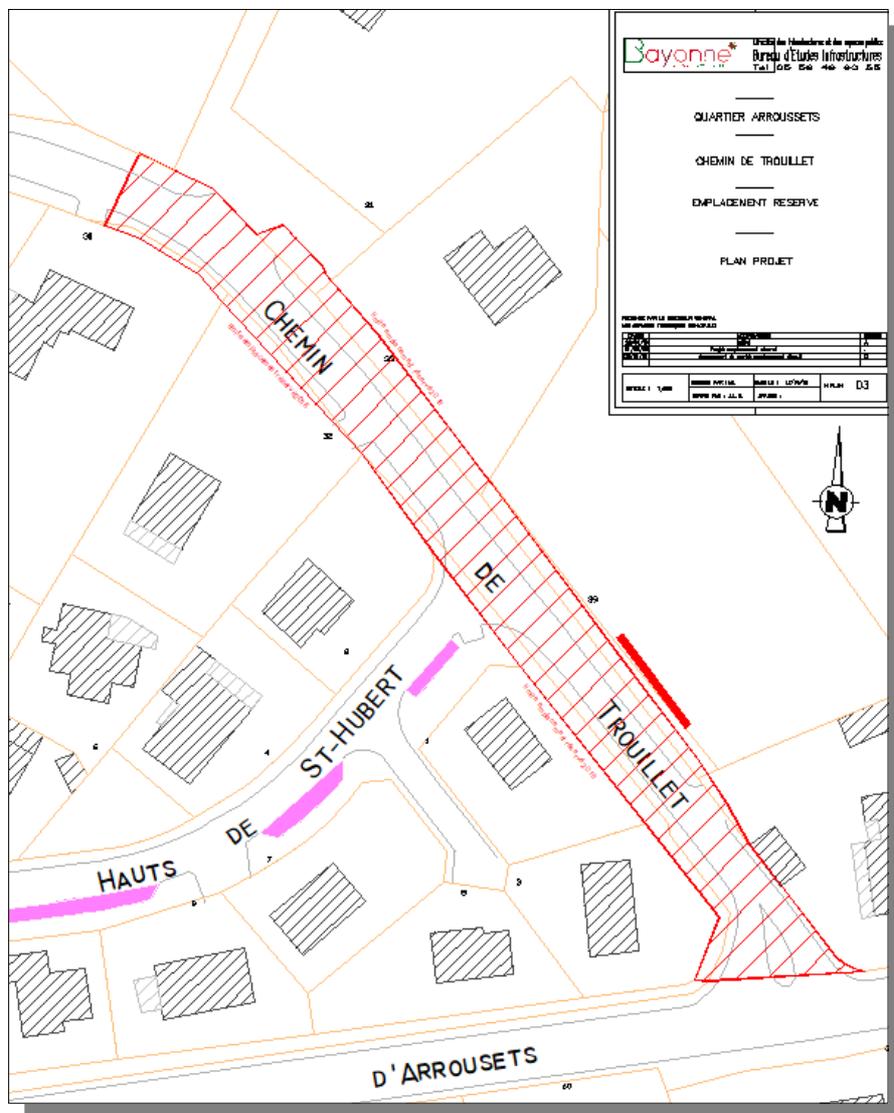
Dans le quartier d'Arroussets, plusieurs emplacements réservés ont été délimités en vue de l'élargissement ou de la création de voies. En particulier, le chemin de Trouillet qui relie l'avenue Henri de Navarre et la rue d'Arroussets en traversant l'autoroute A63, fait l'objet d'un emplacement réservé, le numéro 115, au bénéfice de la Commune. Il est destiné à permettre un élargissement de cette voie, sur une largeur de 15 mètres sur une partie de son parcours (entre l'avenue Henri de Navarre et l'emplacement réservé n° 18 délimité en vue de la réalisation d'une voie nouvelle reliant le chemin de Sanguinat et le chemin de Trouillet), et de 13 mètres sur le segment séparant cet emplacement réservé n° 18 de la rue d'Arroussets.



Extrait du plan de zonage jusqu'ici en vigueur, avec indication du tronçon de l'emplacement réservé n°115 qui est à conserver (flèche rouge)

Le fait est qu'aujourd'hui, il n'est plus nécessaire de maintenir l'emplacement réservé n° 115 sur le tronçon séparant l'avenue Henri de Navarre et l'emplacement réservé n° 18.

Quant à la partie restante de l'emplacement réservé n°115, si son maintien est indispensable, son tracé fait l'objet d'une nouvelle délimitation (Cf. plan ci-dessous) qui résulte d'un affinement des besoins et tient compte des décisions d'urbanisme prises dans le secteur.



Le plan de zonage est donc modifié en ce sens (pièce 3B1 secteur 2).

Ces emplacements réservés étaient destinés à permettre la requalification de l'avenue Henri de Navarre, alors RN 117 au moment de l'approbation du PLU, et l'aménagement des intersections avec les chemins de Trouillet et de Bécadine.

Aujourd'hui, cette avenue est devenue une route départementale (la RD 817), et ni le Département, ni la Commune ne souhaitent donner suite à ce projet d'aménagement. Le projet initial prévoyait en effet l'intégration sur cet axe d'une ligne de transport en site propre.

De fait, dans le cadre de la réalisation du réseau de Tram-bus en cours, aucune voie en site propre n'est envisagée le long de cette voie. D'autre part, la ligne de bus A2 qui dessert ces quartiers n'emprunte pas non plus cet axe.

Ces réserves n'étant plus nécessaires, tant du point de vue de la Commune que de celui du Département, la Commune souhaite les lever.

Les changements apportés concernent le plan de zonage (pièce 3B1 secteur 2) et le titre 5 du règlement (liste des emplacements réservés).

2.4 LA DELIMITATION D'UN EMPLACEMENT RÉSERVÉ AU BÉNÉFICE DE LA COMMUNE POUR LA RÉLISATION D'UN PARC DE STATIONNEMENT DANS LE QUARTIER SAINT-ESPRIT

La modification concerne les documents graphiques de zonage du PLU.



Les réflexions menées en matière de mobilité à l'échelle de la collectivité incitent à réévaluer les besoins en matière de stationnement automobile et conduisent la commune à prévoir le maintien de l'offre sur certains sites. C'est notamment le cas dans le quartier Saint-Esprit où la collectivité souhaite délimiter un emplacement réservé à son bénéfice, en vue du maintien à usage de parking de la parcelle cadastrée section BH n°41, située 20 rue du Général Bourbaki.

En effet, cette parcelle est actuellement occupée par un bâtiment qui abrite un parc de stationnement privé. Le maintien de cet usage avec l'aménagement d'un parc public mutualisé constitue un enjeu pour le quartier et permettra d'offrir un équipement adapté aux besoins de ses habitants.

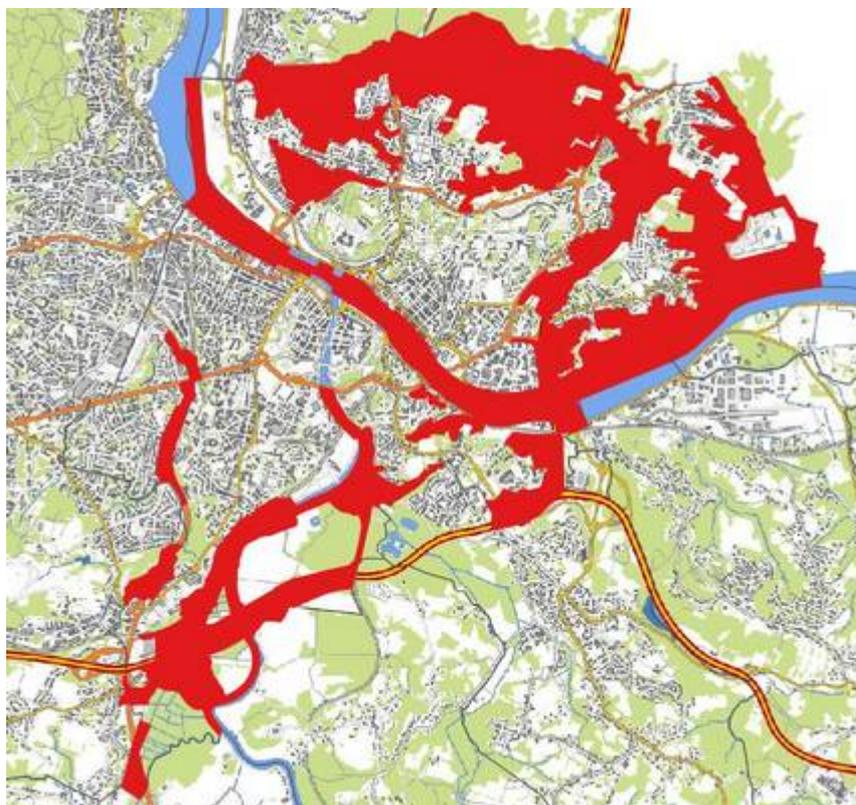


Localisation de la parcelle cadastrée section BH n°41 actuellement utilisée à des fins de parking privé

Les changements apportés concernent le plan de zonage (la pièce 3B1 secteur 2) et le titre 5 du règlement (liste des emplacements réservés).

2.6 LA REDÉFINITION DES CONDITIONS D'IMPLANTATION DE PYLONES DE RADIODÉLÉPHONIE EN ZONE A ET N

La modification concerne les dispositions réglementaires des zones A et N.



Dans les zones agricoles et les zones naturelles (hormis les secteurs Nc, Ne, Ner, Nh, NL et Np) du PLU, le règlement jusqu'à présent en vigueur limitait la possibilité d'implanter des antennes de radiotéléphonie aux installations réalisées sur les bâtiments.

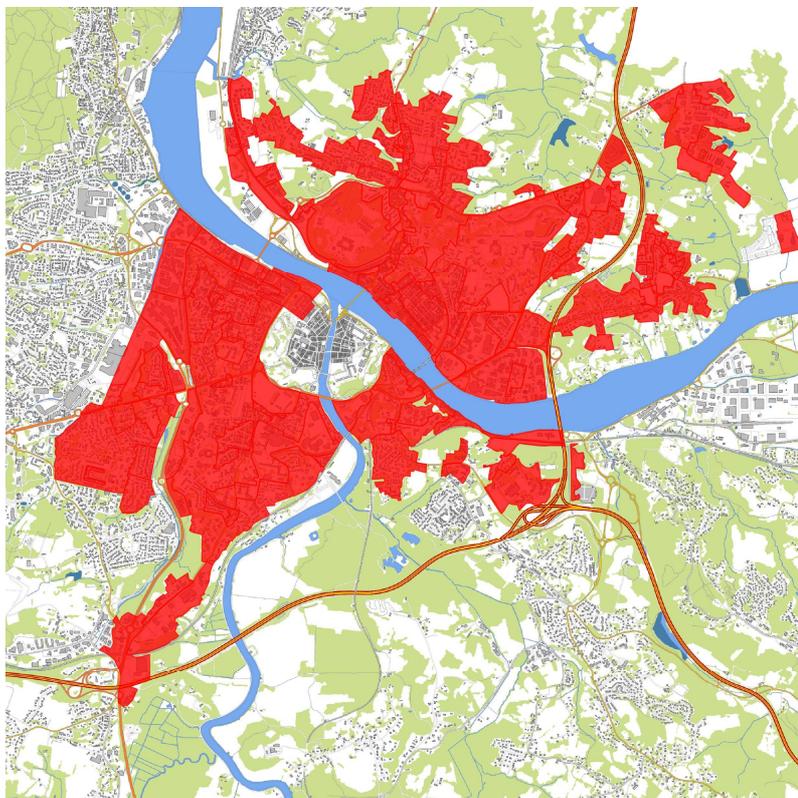
Il s'avère néanmoins que cette restriction peut contrevenir à la nécessité de satisfaire à un besoin de couverture téléphonique à l'échelle de l'ensemble du territoire communal, notamment en cas d'appel des services de secours.

En raison de cette nécessité technique impérative, la collectivité souhaite supprimer les restrictions prévues pour ce type d'équipement en autorisant leur positionnement sur pylône, sous réserve de leur intégration paysagère, prescription déjà prévue par le règlement de ces zones dans les articles A 11.5 et N 11.5.

Les changements apportés concernent l'article 2 du règlement des zones A et N.

2.7 DANS LES ZONES URBAINES ET À URBANISER, LA MODIFICATION DE LA RÈGLE DE REcul DE DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES POUR LES RAMPES D'ACCÈS AUX SOUS-SOLS

La modification concerne les dispositions réglementaires des zones UA, UAf, UB, UBp, UC, UD, UE, UY, 1AUb, 1AUc, 1AUd, 1AUg et 1AUy.



Dans le règlement de chaque zone, les prescriptions relatives à l'implantation des constructions par rapport aux emprises publiques et aux voies sont exprimées au travers de dispositions générales, qui posent les grands principes. Y est notamment précisée la limite par rapport à laquelle les futures constructions doivent être implantées, cette limite pouvant être soit l'alignement avec le domaine public, soit un emplacement réservé ou encore une marge de recul tels qu'ils sont délimités aux documents graphiques de zonage.

Toutefois, dans chaque zone également, le règlement prévoit un certain nombre de cas de figure pour lesquelles il peut être fait exception à ces dispositions générales. Celles-ci visent à adapter le principe général à des situations particulières concernant la configuration des lieux (ordonnancement ou caractéristiques du bâti existant, configuration de l'espace public ou du foncier..) ou la destination des constructions à réaliser (équipements publics, aménagements de sécurité ou d'accessibilité..).

C'est pour prévoir un cas de figure supplémentaire que la collectivité souhaite aujourd'hui amender le règlement de certaines zones urbaines et à urbaniser. En effet, l'application des dispositions jusqu'ici en vigueur se révèle, à certaines occasions, peu pertinente, en cas de réalisation de rampes d'accès aux parcs de stationnement réalisés en sous-sols et d'ouvrages de soutènement liés, dont il apparaît qu'il n'est pas systématiquement nécessaire qu'ils soient implantés en respectant la marge de recul réglementaire.

Il convient donc de prévoir qu'une implantation différente de celle résultant de l'application des dispositions générales peut être admise ou imposée pour la réalisation de rampes d'accès aux parcs de

stationnement réalisés en sous-sols et d'ouvrages de soutènement liés dans les zones UA, UAf, UB, UBp, UC, UD, UE, UY, 1AUB, 1AUC, 1AUD, 1AUG et 1AUy.

D'autre part, pour limiter, autant que faire se peut, les incertitudes liées à la formulation de la règle, des précisions sont apportées aux exceptions prévues dans le cas de la réalisation d'ouvrages en saillies de façade, pour lesquelles il est spécifié qu'elles concernent les ouvrages en saillie implantés sur les emprises publiques ou sur les voies ouvertes à la circulation générale.

Les changements apportés concernent l'article 6 du règlement des zones UA, UAf, UB, UBp, UC, UD, UE, UY, 1AUB, 1AUC, 1AUD, 1AUG et 1AUy.

2.8 LA DÉLIMITATION D'UN ESPACE VERT A PRÉSERVER SUR LES PARCELLES CADASTRÉES SECTION AV N° 107 ET 9 ET SUPPRESSION D'UNE HAUTEUR GRAPHIQUE

La modification concerne les dispositions réglementaires des documents graphiques de zonage.

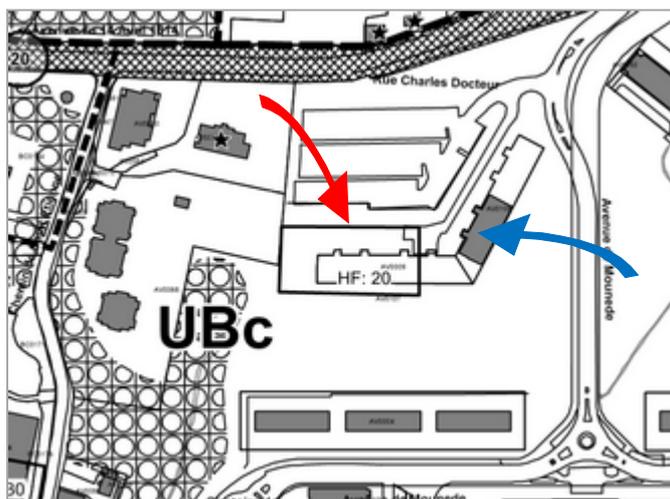


Depuis plusieurs années déjà, le quartier Sainte-Croix sur les Hauts de Bayonne fait l'objet d'un programme d'aménagements et de réhabilitation d'envergure. Au titre du projet financé par l'Agence Nationale de Rénovation Urbaine (ANRU), au-delà de la rénovation de nombreux logements, il est prévu que le quartier accueille de nouveaux services et logements. Parallèlement, la réalisation de la ligne 1 du Tram'bus s'accompagne d'un projet de requalification des espaces publics.

Dans ce contexte, plusieurs secteurs ont été identifiés pour accueillir de nouveaux logements dont un situé à proximité de la résidence « Plein Ciel ». Des aménagements paysagers ont été réalisés et une réflexion est engagée pour mettre en relation et en valeur les espaces publics et paysagers existants.

Le quartier de Ste Croix qui comprend de nombreux immeubles collectifs dont certains de grande hauteur est couvert, compte tenu de ses caractéristiques bâties, par le secteur UBc qui fait l'objet de dispositions spécifiques en matière d'implantation et de hauteur.

La règle générale prévoit pour le secteur UBc une hauteur de façade maximale de 14 mètres, celle-ci pouvant atteindre 20 mètres dans un périmètre délimité au document graphique de zonage (Cf. ci-contre, flèche rouge). Cette prescription avait initialement pour objet de permettre la réalisation sur le site identifié d'un immeuble collectif d'un gabarit proche de celui de la résidence « Plein Ciel », située à proximité, au 26 av. de Mounédé (flèche bleue).



Aujourd'hui, la collectivité envisage, sur le site concerné, une opération de logements plus modeste (une douzaine de logements), présentant une hauteur moindre que celle autorisée graphiquement dans le PLU.

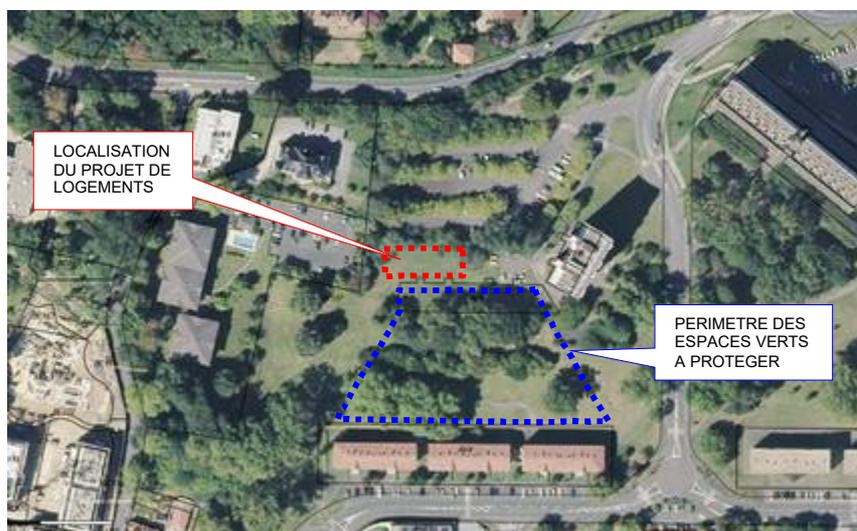


Plan du rez-de-chaussée
du projet d'immeuble de logements

Dans ce contexte, le périmètre spécifique prévoyant une hauteur de construction de 20 mètres n'est plus pertinent. Il y a donc lieu de supprimer cette prescription dans le document graphique de zonage.

D'autre part, il est prévu que le programme de logements s'intègre au réseau de voies et parkings existant, contribuant ainsi à la qualification de l'espace public. En effet, l'immeuble envisagé s'inscrit en « interface » entre les espaces artificialisés utilisés par les véhicules (voiries, parc de stationnement existant...) et les espaces verts dédiés aux loisirs et à la détente des habitants du quartier qu'il convient de préserver.

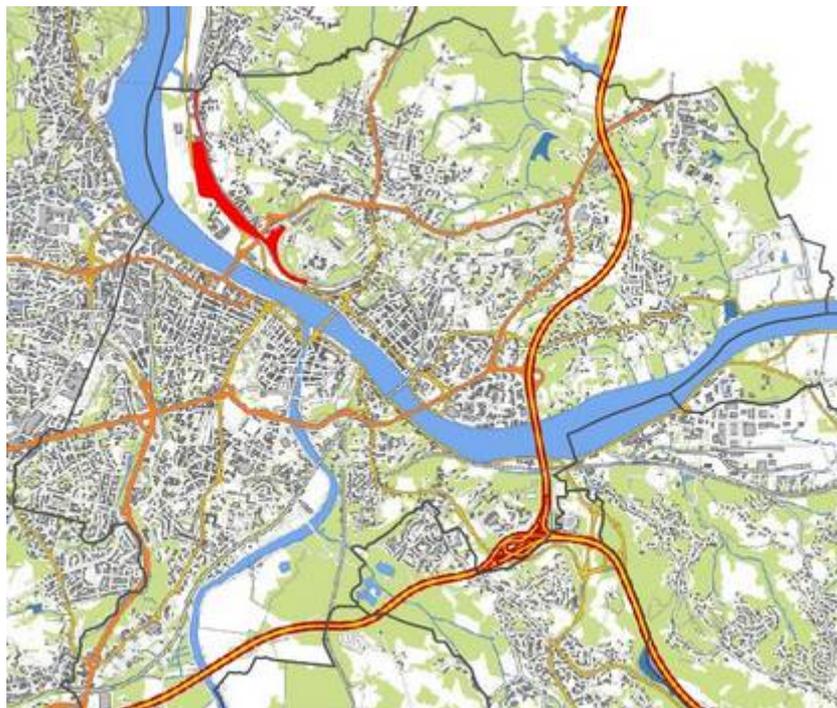
Afin de conforter cette intention de protéger le caractère végétalisé et arboré de ce secteur, la collectivité souhaite circonscrire, dans les documents graphiques de zonage, les espaces verts situés entre le futur projet de logements, la résidence « Plein Ciel » et les résidences de l'Office Public de l'Habitat, situées 19 avenue de Mounédé, en tant qu'élément de paysage à préserver au titre de l'article L.151-19 du code de l'urbanisme. Ce classement complète les espaces déjà identifiés dans le PLU, qui ont par ailleurs été repérés pour leur contribution à la qualité paysagère de la ville.



Les changements apportés concernent les documents graphiques de zonage relatif au secteur UBC.

2.9 LA SUPPRESSION D'UNE REGLE DE REcul D'IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS DANS LE SECTEUR UAfy ET LA ZONE 1AUy

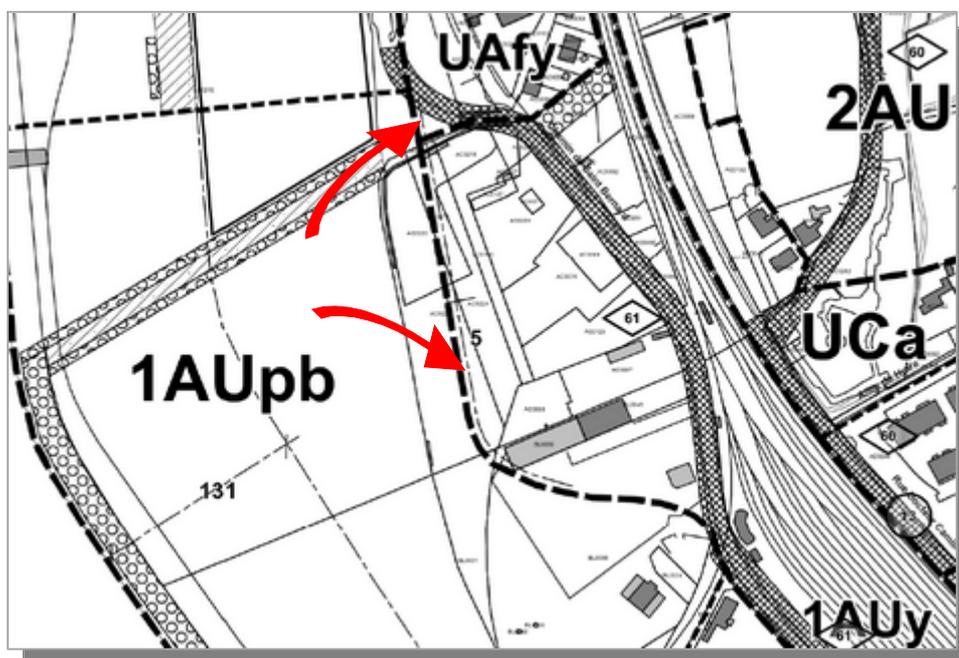
La modification concerne les documents graphiques de zonage.



A l'occasion de la modification n°9 du PLU approuvée le 21 janvier 2014, une partie de l'emplacement réservé n° 61, initialement délimitée en vue de la réalisation d'une déviation du chemin de Saint-Bernard qui dessert les installations portuaires, a été supprimée. Ces changements étaient motivés par l'évolution des projets d'aménagement du Port de Bayonne.

La suppression d'une marge de recul obligatoire de 5 mètres pour tout nouveau bâtiment, délimitée aux documents graphiques de zonage aux abords de cet emplacement réservé aujourd'hui supprimé, a néanmoins été oubliée. Les zones concernées sont les zones UAf (le secteur UAfy) et 1AUy.

Il convient donc de supprimer cette prescription graphique (Cf. flèche rouge ci-dessous) figurant au document de zonage (pièce 3B1 secteur 1) qui n'a plus de raison d'être.



Extrait du PLU
en vigueur

2.10 L'ADAPTATION DES REGLES D'IMPLANTATION, D'ASPECT DES CONSTRUCTIONS, DE PLANTATIONS ET DE STATIONNEMENTS DANS LA ZONE PORTUAIRE DE SAINT-BERNARD

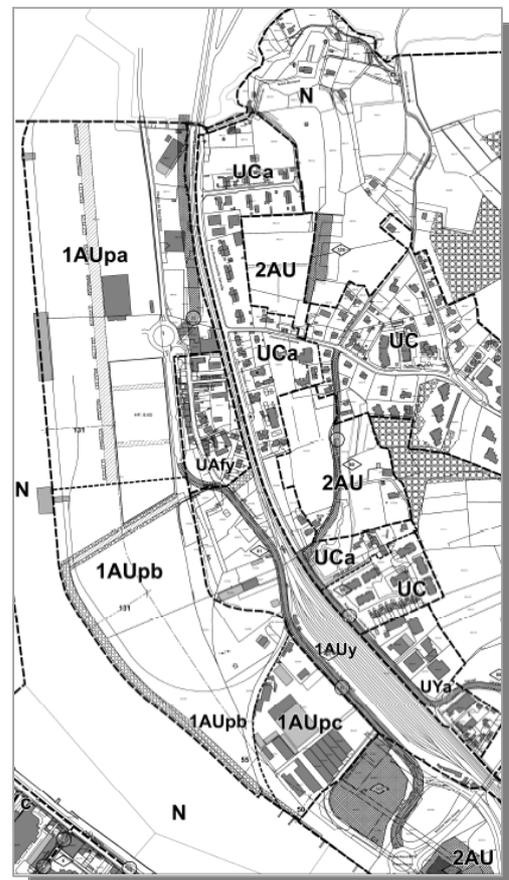
La modification concerne les dispositions réglementaires de la zone 1AUp.



Les installations du port de Bayonne situées sur la rive droite de l'Adour, en aval du Pont Grenet, sont classées en zone 1AUp du PLU. La vocation principale de cette zone est d'accueillir des activités logistiques en lien avec le trafic portuaire. L'urbanisation des espaces concernés est conditionnée à la réalisation des équipements nécessaires à leur desserte, et à la mise en œuvre d'opérations dans le cadre d'un aménagement cohérent de l'ensemble de la zone.

Trois secteurs 1AUpa, 1AUpb et 1AUpc ont été distingués (Cf.ci-contre), principalement pour des motifs d'implantation par rapport au fleuve, de gabarit et d'aspect des constructions :

- En aval, dans le secteur 1AUpa, les constructions (sauf exceptions) doivent être implantées en respectant une marge de recul indiquée graphiquement (en retrait de la rive de 131 mètres). Des prescriptions spécifiques concernent l'aspect des façades et des toitures ;
- Plus en amont, le secteur 1AUpb prévoit la possibilité d'une implantation à l'alignement de la rive où en respectant une marge de recul variant de 131 mètres (dans le prolongement de celle de la zone 1AUpa) à 55 mètres, en limite avec la zone 1AUpc ;
- Encore plus en amont, le secteur 1AUpc prévoit une implantation en retrait de la rive selon une marge de recul variant de 55 à 50 mètres. Toutefois, la hauteur des constructions y est limitée à 12 mètres (soit 5 mètres de moins que dans les deux secteurs précédents) et les dépôts de matériaux n'y sont pas autorisés.



La déclinaison opérationnelle de ce schéma directeur d'aménagement prévu en 2014 se déclinait en trois axes (« Conforter l'aménagement des territoires portuaires / Assurer le développement de filières d'avenir sur le port / Renforcer les liens ville-port dans l'estuaire »), traduits en objectifs dont notamment l'adaptation des infrastructures portuaires et de desserte à l'évolution des moyens logistiques (objectif 1) et l'encouragement au report modal des marchandises (objectif 5). Ces derniers expriment la volonté du gestionnaire du port de favoriser le report modal et de répondre à la demande des industriels pour l'amélioration de dessertes ferroviaires compétitives et fiables.

De fait, depuis janvier 2016, un Opérateur Ferroviaire de Proximité (OFP), l'OFP SUD OUEST, a pour mission d'optimiser le pré et post acheminement de marchandises depuis le port de Bayonne, dont tous les quais sont embranchés fer, vers son aire d'interaction.

▪ **LA SUPPRESSION, DANS LES SECTEURS 1AU_{pa} ET 1AU_{pb}, D'UNE MARGE DE REcul IMPOSEE AUX FUTURS BATIMENTS ET D'UNE BANDE INCONSTRUCTIBLE IDENTIFIANT UNE VOIE DE DESSERTE INTERNE AU SITE PORTUAIRE**

Si les dispositions du PLU traduisaient au moment de la révision du document d'urbanisme, les souhaits de l'établissement gestionnaire du site à l'époque, certaines d'entre elles ne sont plus compatibles avec les orientations de développement de cette zone et, en particulier, ne permettent pas de mettre en œuvre les deux objectifs précités. Ce constat a conduit la CCI Bayonne Pays Basque à demander la modification des prescriptions relatives à la marge de recul et à la délimitation d'une bande inconstructible dans les secteurs 1AU_{pa} et 1AU_{pb}.

Les dispositions sur ces secteurs, définies au moment de l'élaboration du PLU de Bayonne en 2003-2005, prévoient une implantation de tout bâtiment d'activités en retrait de la rive, selon une marge de recul variant entre 131 mètres (dans le secteur 1AU_{pa}) et 55 mètres (à l'extrémité Sud du secteur 1AU_{pb}). Ces prescriptions ont pour finalité de dégager un espace libre en rive le plus vaste possible pour les manœuvres des véhicules de déchargement à quai, en vue du stockage des produits dans des bâtiments à planter en arrière-plan, sur la partie du domaine portuaire située en limite des quartiers urbains périphériques.

Outre cette marge de recul, ce schéma initial a également conduit à la délimitation aux documents graphiques de zonage (dans le secteur 1AU_{pa}) d'une bande inconstructible implantée parallèlement à la rive et correspondant à une voie interne à prévoir pour la desserte des différents bâtiments de stockage à créer. Pour « agrémenter » cette voie de service, la bande inconstructible qui lui est destinée est accompagnée par l'indication de plantations à réaliser à ses abords.

Aujourd'hui, ces prescriptions sont un frein aux projets de développement sur les terrains de la zone Saint-Bernard. L'organisation du site telle qu'elle résulte des dernières orientations prévoit une utilisation accrue du ferroviaire, qui suppose la création de nouvelles voies ferrées réalisées en dérivation des voies actuelles et susceptibles de desservir directement de futurs bâtiments d'activités (Cf. ci-dessous la présentation générale d'aménagement du site avec un projet de hangar logistique porté par l'OFP Sud-Ouest).



A ce jour, le projet développé par la CCI prévoit la réalisation de deux bâtiments, l'un de logistique, situé à l'extrémité Nord du secteur 1AU_{pa} et directement lié à la manutention des produits, et l'autre, un atelier situé à l'extrémité Sud du secteur 1AU_{pb}, destiné à l'entretien du matériel ferroviaire. Pour ces deux édifices, les fonctionnalités liées, d'une part, aux activités de chargement ou de transbordement des marchandises, et d'autre part, de maintenance du matériel ferroviaire nécessitent que les bâtiments chevauchent les voies ferrées.

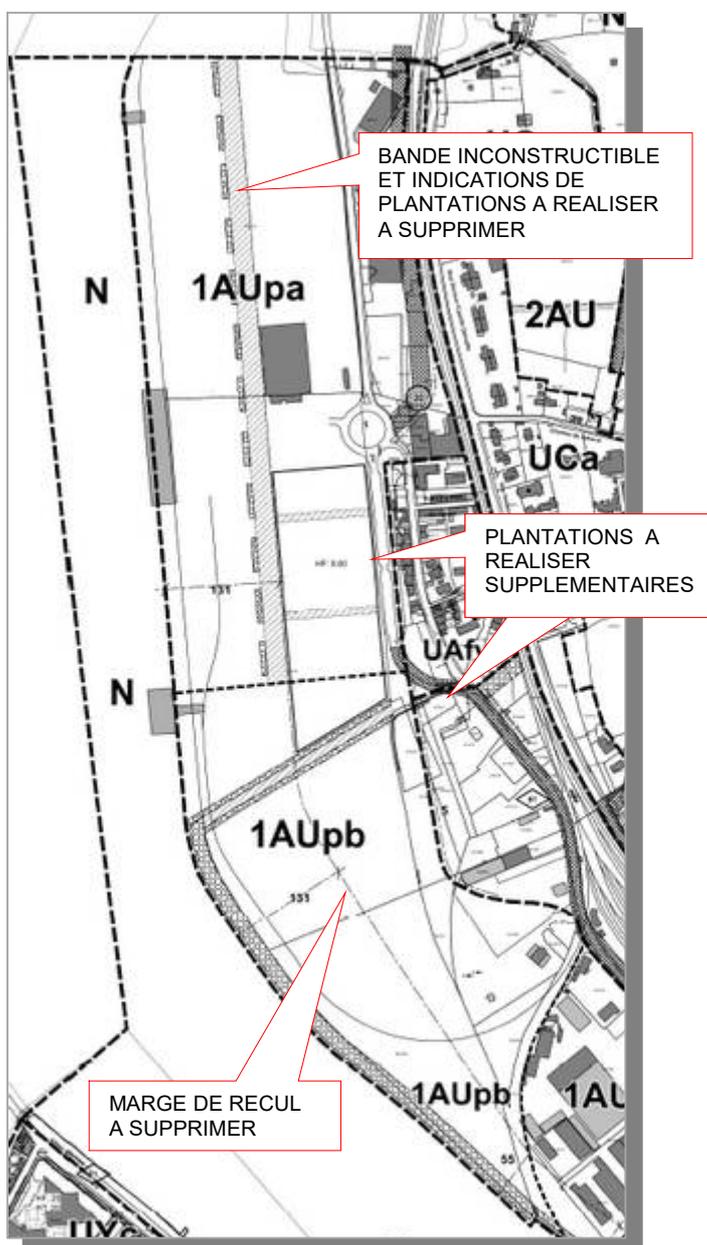
L'optimisation des disponibilités foncières, les contraintes liées à l'implantation de nouvelles voies ferrées et au fonctionnement des activités supposent la suppression de la marge de recul délimitées dans les secteurs 1AU_{pa} et 1AU_{pb}. En effet, celle-ci n'est pas compatible avec le tracé des rails, déterminé par les contraintes de giration des trains et, partant, avec la position des bâtiments.

De façon logique, les prescriptions connexes jusqu'ici en vigueur que sont la bande inconstructible destinée, dans le secteur 1AU_{pa}, à une voie de desserte interne et les plantations à réaliser le long de cette voie ne sont plus pertinentes. Le fait est que les flux routiers induits par les activités portuaires ne nécessitent pas de dispositions réglementaires spécifiques à l'échelle du site dans la mesure où les déplacements de véhicules conditionnent de facto l'organisation des installations.

Cette prescription de bande inconstructible est d'autant plus superflue que le règlement de la zone 1AU_p prévoit par ailleurs que la réalisation des voies nouvelles peut être soumise à des conditions particulières de tracé et d'exécution, notamment dans l'intérêt de la circulation et de l'utilisation des terrains avoisinants. Ceci, alors même que l'urbanisation de ces secteurs est conditionnée à la mise en œuvre des opérations dans le cadre d'un aménagement cohérent de la zone considérée.

Il est à noter que si la suppression de la bande inconstructible conduit logiquement à la suppression de la prescription de plantations à réaliser à ses abords, de nouvelles plantations sont prévues sur le site portuaire, en bordure des voies existantes.

Il s'agit ainsi de prévoir des plantations le long de l'avenue du Banc Saint-Bernard, en continuité de celles déjà prévues en accroche sur le chemin de Saint-Bernard.



▪ LA MODIFICATION, DANS LES SECTEURS 1AU_{pa} ET 1AU_{pb}, DES PRESCRIPTIONS RELATIVE A L'ASPECT DES TOITURES ET AUX PLACES DE STATIONNEMENT

Les contraintes de programme auxquelles doivent répondre les édifices de logistiques à prévoir, à savoir une organisation des activités conditionnée par le linéaire des voies ferrées, conduisent à devoir privilégier une structure de bâtiments dont les faîtages et les murs gouttereaux sont parallèles à ces voies ferrées.

Or l'article 1AU_{p11} relatif à l'aspect extérieur des constructions prévoit que « *Les bâtiments doivent être implantés de telle sorte que leur faîtage soit perpendiculaire à la marge de recul mentionnée au document graphique* ». L'esprit de cette règle, qui vise à une orientation des pignons des futures constructions perpendiculaire à la rive du fleuve, est contradictoire avec les contraintes techniques d'aménagement de la zone.

Il convient donc de supprimer cette prescription qui n'apparaît pas adaptée à la vocation industrielle du site.

A noter toutefois que plusieurs dispositions réglementaires destinées à garantir une bonne insertion des futures constructions à l'échelle des grandes perspectives sont maintenues dans la mesure où leur application est tout à fait compatible avec les contraintes techniques de hangars industriels.

Ces caractéristiques contribuent à assurer une harmonisation des façades vis à vis des fronts bâtis situés en arrière-plans (quartier Saint-Bernard) et satisfont aux objectifs poursuivis par le PLU en matière de qualité paysagère.

Enfin, au regard des risques, pollutions ou nuisances que l'activité pourrait éventuellement générer notamment vis-à-vis de la sécurité et la santé des riverains, le projet pourrait relever d'un régime spécifique au titre de la réglementation sur les installations classées pour la protection de l'environnement (R.511-9 du Code de l'environnement).

▪ LA SIMPLIFICATION DES DISPOSITIONS RELATIVES AUX PLACES DE STATIONNEMENT

Les obligations en matière de places de stationnement, énoncées à l'article 1AU_{p 12}, doivent satisfaire à de grands principes indiqués dans des dispositions générales, mais aussi à des prescriptions particulières variant selon la vocation des constructions et corrélées à la surface de plancher des bâtiments. Sont ainsi distinguées les cas de constructions à destination d'habitation, de commerce, d'artisanat ou d'industrie, d'entrepôt, de bureaux et services ou d'équipements publics.

Il s'avère toutefois que, s'agissant de bâtiments de logistique, assimilables à des entrepôts, les prescriptions prévues pour les secteurs 1AU_{pa} et 1AU_{pb} sont inappropriées dans la mesure où le gabarit important de ce type de constructions, et donc la surface de plancher développée, ne sont pas des indicateurs pertinents, s'agissant des besoins à satisfaire en nombre de places de stationnement.

Il convient donc de supprimer pour les secteurs 1AU_{pa} et 1AU_{pb} les dispositions spécifiques initialement prévues pour les constructions à destination d'entrepôt, les règles générales offrant un cadre suffisant pour garantir la satisfaction des besoins.

Les changements concernent les documents graphiques de zonage (les pièces 3B1 secteurs 1,2 et 3) et le règlement de la zone 1AU_p.

La modification concerne les orientations d'aménagement et de programmation.



Les réflexions menées par la CAPB dans le cadre de l'élaboration du PLUi sur le périmètre de l'ancienne ACBA ont fait état de l'intérêt à conduire les réflexions relatives à l'évolution des formes urbaines en tenant compte de l'identité des différents quartiers constituant l'agglomération urbaine.

La démarche menée dans le cadre du dispositif concerté « portraits de quartier » sur Saint-Esprit par la ville a conduit à singulariser plusieurs îlots dont l'évolution devait faire l'objet d'une attention particulière, compte tenu de leur inscription au sein du quartier, de leur caractéristique urbaine, et des enjeux de renouvellement urbain auxquels ils sont confrontés.

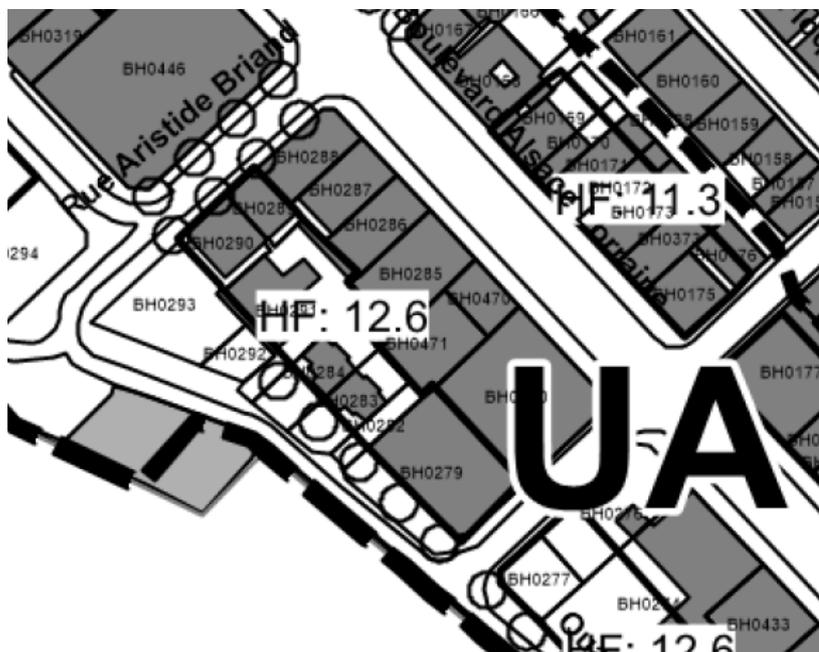
Les études menées à l'échelle de ces îlots, mais également à l'échelle du quartier ont permis de poser un certain nombre d'objectifs, d'orientations à respecter pour mieux prendre en compte les caractéristiques urbaines et architecturales de St Esprit, dans les évolutions à venir.

Ainsi, dans le cadre de la modification n°13 du PLU approuvée le 18 mars 2018, les règles ont été adaptées sur l'îlot « Sourigues-Briand-Brigadier Muscar ». Il convient aujourd'hui de les faire évoluer sur l'îlot « Alsace-Lorraine/Bergeret » et sur l'îlot dit « Le Vigilant ».

▪ L'ÎLOT ALSACE-LORRAINE/BERGERET



L'analyse urbaine réalisée à l'échelle du quartier a révélé la nécessité de prévoir une adaptation des règles du PLU qui ne répondent pas aux enjeux d'évolution urbaine en ce qui concerne l'îlot constitué par le boulevard Alsace Lorraine, le quai Bergeret et les rues Briand et Bourbaki. Les règles de la zone UA dans laquelle se situe l'îlot prévoit ainsi des hauteurs le long du quai Bergeret qu'il convient d'adapter pour mieux tenir compte de la situation existante.



Extrait du PLU laissant apparaître les dispositions spécifiques relatives à îlot concerné : les constructions situées le long du quai Bergeret peuvent, sans distinction, atteindre une hauteur de façade de 12,60 m.

Si le cadre bâti de cet îlot s'inscrit dans un découpage parcellaire semblable à celui qui caractérise bon nombre d'îlots du quartier, sa situation exceptionnelle en rive de l'Adour a favorisé dès les années 70 un renouvellement du bâti selon des formes en rupture avec le caractère architectural du tissu traditionnel. C'est en particulier le cas de la résidence « Les Rives de l'Adour », immeuble de 96 logements réalisé sur la parcelle cadastrée section BH n° 279 dont la hauteur de 10 niveaux compose difficilement avec les immeubles voisins et notamment ceux occupant les terrains limitrophes du front de fleuve.



ILÔT CONCERNE PAR LES MODIFICATIONS REGLEMENTAIRES



PARCELLE BH 279

Aujourd'hui, l'enjeu d'aménagement se porte sur l'ensemble de parcelles cadastrées section BH n° 282, 283, 284 donnant sur le quai Bergeret et section BH n° 470, 471 et 285 desservies par le boulevard Alsace Lorraine.



Ensemble des parcelles cadastrées section BH n° 282, 283, 284 470, 471 et 285 faisant l'objet de prescriptions spécifiques (périmètre rouge)

Anticipant sur la mutation de cet ensemble foncier, la collectivité souhaite mettre en place des prescriptions spécifiques visant à assurer la meilleure insertion possible des futures constructions dans leur environnement proche et lointain. Elles sont aussi destinées à améliorer l'intégration visuelle de l'immeuble existant sur la parcelle BH n° 279 en favorisant la construction d'une silhouette urbaine moins fracturée à l'échelle des perspectives lointaines. Cet objectif se traduit principalement par la mise en place de règles particulières d'implantation, de hauteur et d'aspect des constructions sur les parcelles BH n° 282, 283, 284 donnant sur le quai Bergeret.

Vue de l'îlot côté quai Amiral Bergeret

Côté Boulevard Alsace-Lorraine, les règles en vigueur permettent d'assurer sans modification l'insertion urbaine des futures constructions.



Côté quai Bergeret, les modifications portent sur l'implantation des constructions par rapport aux limites de voies et de limites séparatives et les hauteurs de constructions autorisées.

Pour ce faire, des changements sont apportés au règlement de la zone UA et au document graphique (plans de zonage 3B1 secteurs 2 et 3).

- L'ILOT DIT « LE VIGILANT »



Situé au cœur du quartier Saint-Espirit, l'îlot dit « Le Vigilant », constitué par les rues Brigadier Muscar, Daniel Argote, du général Bourbaki et Cassaigne, abrite une importante propriété en cours de mutation. Appartenant à l'Association Diocésaine de Bayonne, le terrain concerné doit pouvoir évoluer en cohérence avec les caractéristiques du tissu urbain avoisinant, marqué par une typologie de bâti diversifiée (maison de ville, petit immeuble de rapport).



De fait, l'îlot fait partie de ceux identifiés par la ville de Bayonne pour lesquels des orientations d'aménagements spécifiques méritent d'être mises en place, afin que les éléments qui fondent l'identité urbaine et architecturale du quartier de SAINT-ESPRIT soient mieux pris en compte.

Pour mémoire, l'îlot voisin formé par les rues Sourigues/Briand/Brigadier Muscar a déjà fait l'objet d'une orientation d'aménagement à l'occasion de la modification n°13 du PLU. Les objectifs poursuivis, et qui justifient également la présente démarche concernant l'îlot « le Vigilant », sont les suivants :

- Préserver les arbres arrivés à maturité, sauf impossibilité phytosanitaire. En cas d'abattage, ils peuvent être remplacés par des sujets d'essences différentes, mais de développement identique à maturité ;
- Redéfinir des implantations variées sur rue qui intègrent des reculs par rapport à l'alignement et aux limites séparatives, l'objectif étant de créer des espaces de respiration le long des rues, visibles depuis celles-ci,
- Reproduire sur la rue un effet de séquençage vertical en référence au rythme donné par la trace historique du parcellaire du quartier,
- Conserver un effet de variation des hauteurs jouant des « décrochages » de hauteur ; conserver lorsqu'elles préexistent ou reproduire le principe de façades à pignon sur rue afin d'éviter une uniformisation des toitures ; conserver un épannelage varié en limitant la différence de hauteur avec les bâtiments mitoyens,
- Limiter la constructibilité à l'intérieur des îlots pour préserver des cœurs d'îlot aérés,
- Proscrire l'occupation totale des cœurs d'îlot par des espaces de stationnement sauf dans des cas spécifiques de stationnement en ouvrage mutualisé entre plusieurs opérations distinctes.

A l'instar des motifs qui ont prévalu pour l'orientation d'aménagement de l'îlot voisin, il convient, au travers de prescriptions graphiques, de promouvoir une forme bâtie où l'alternance des pleins et des vides est perceptible depuis l'espace public et rend visible les espaces végétalisés de cœur d'îlot.



Vue rue Bourbaki depuis l'angle Ouest du terrain



vue sur l'angle Sud

Ces orientations se traduisent par la délimitation d'emprises constructibles, de cheminements piétonniers, d'espaces verts à créer et d'arbres à protéger. Elles aboutissent à prévoir des espaces paysagers libres de tout bâtiment sur plus de la moitié de la surface du terrain, comprenant notamment l'aménagement d'un jardin public/espace public de quartier dont l'aménagement final sera débattu avec les résidents.

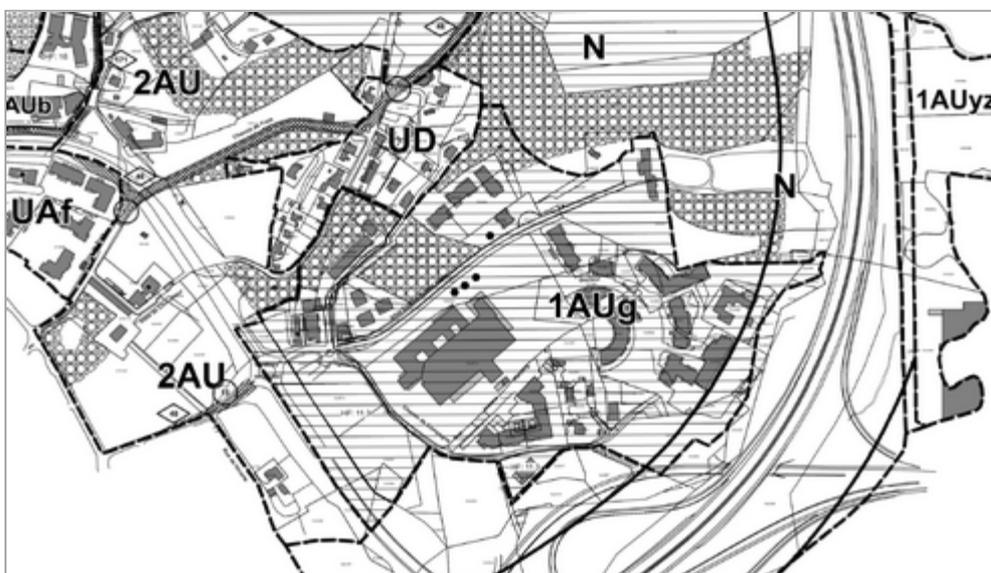
Une orientation d'aménagement est ainsi créée (pièce 2B) et des changements sont apportés au document graphique de zonage 3B1 secteur 2 et au règlement de la zone UA.

2.12 LA MODIFICATION DE L'ORIENTATION D'AMÉNAGEMENT RELATIVE AU QUARTIER DU PRISSÉ POUR Y PERMETTRE LA CONSTRUCTION DE LOGEMENTS COLLECTIFS

La modification concerne les orientations d'aménagement et de programmation.



Le quartier du Prissé a fait partie, au moment de la révision du PLU, des sites à fort enjeux de développement pour la Commune. C'est en effet à cette occasion qu'il a été ouvert à l'urbanisation. Le secteur 1AUg qui l'a délimité était destiné à accueillir un pôle de santé ainsi que des zones d'habitat.



Extrait du PLU laissant apparaître le secteur 1AUg

Aujourd'hui, une grande partie des projets initialement prévus a été réalisée, notamment les établissements médicaux (clinique Belharra, Doscea Pôle Rachis, Centre médical Estrella) mais aussi la plupart des opérations de logements. En revanche, le déménagement de la clinique Cantegrit située au nord du site, a libéré un tènement foncier initialement affecté à l'activité médicale.

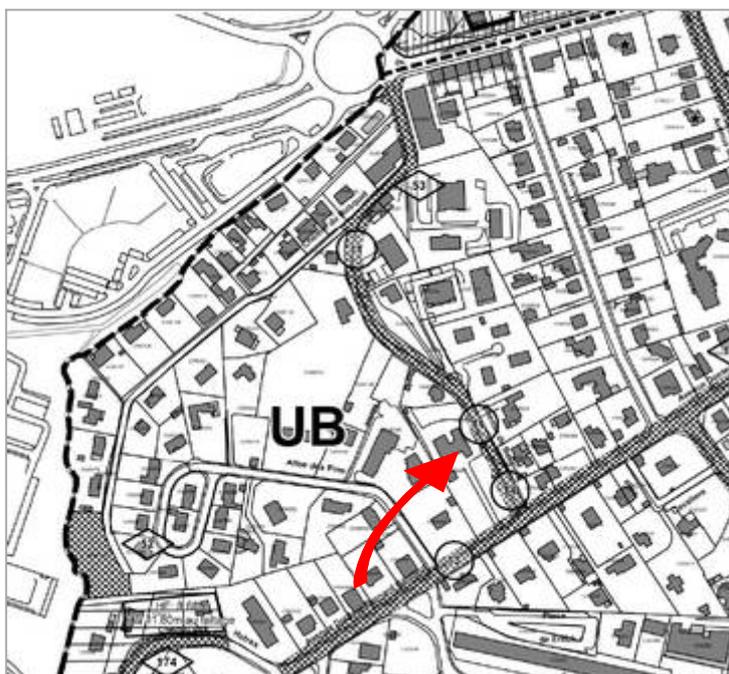


2.13 LA MODIFICATION DES LIMITES DE L'EMPLACEMENT RÉSERVÉ N°53 SUR LE CHEMIN BELLEVUE POUR TENIR COMPTE DES NOUVEAUX USAGES DE LA VOIE

La modification concerne les documents graphiques de zonage du PLU.



La suppression d'une partie de cet emplacement réservé se justifie par la mise en œuvre partielle de ce dernier (parcelle CW 123), par le fait que la commune de Bayonne ne souhaite plus cet emplacement sur les parcelles CW 259 et 260 car cette partie de voie est désormais dédiée à la circulation douce du fait de la mise en place de plots en milieu de chaussée, configuration qui ne sera pas remise en cause. En revanche, l'emplacement réservé dans sa partie Sud est, par ailleurs, conservé entre le giratoire (exclu) et l'avenue Gaudoul pour un élargissement à 11 mètres et 14 mètres de plateforme, avec toutefois une suppression côté impair de la voie.



Extrait du plan de zonage jusqu'ici en vigueur, avec indication du tronçon de l'emplacement réservé n°53 qui est à conserver (flèche rouge)

Aussi, aujourd'hui, n'est-il plus nécessaire de maintenir l'emplacement réservé n° 53 sur le tronçon entre le rond-point du Cadran (en limite communale avec Anglet) et le rond-point existant sur le chemin Bellevue.

Quant à la partie restante de l'emplacement réservé n°53, son maintien est indispensable, son tracé n'est modifié sur ce tronçon que par sa suppression côté impair de la voie.

Les plans de zonage sont donc modifiés en ce sens (la pièce 3B1 secteur 4).

2.14 LA RECTIFICATION D'UNE ERREUR MATERIELLE A L'ARTICLE 1AUy 10 DU REGLEMENT RELATIF A LA HAUTEUR MAXIMALE DES CONSTRUCTIONS AUTORISEE DANS LE SECTEUR 1AUyd

La modification concerne le règlement du PLU.



Par la modification n° 9 du PLU approuvée le 21 janvier 2014, le plan masse dit « ARITXAGUE » concernant le secteur 1AUyd du PLU a été supprimé (pièce 3B.2 du PLU). Les dispositions réglementaires définies par cette pièce portaient sur l'implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques, par rapport aux limites séparatives ainsi que sur la hauteur maximale des constructions.

En conséquence, le règlement du PLU, qui prévoyait, dans ses articles 1AUy6, 1AUt7 et 1AUy10, une exception à l'application des dispositions courantes en renvoyant aux dispositions du secteur à plan masse, a été adapté pour doter le secteur 1AUyd de règles d'implantation des constructions par rapport aux voies et aux limites de terrains.

En revanche, s'agissant de la hauteur maximale des constructions, les dispositions générales desquelles étaient préalablement exclu le secteur 1AUyd n'ont, par oubli, pas été rectifiées pour ne plus en exonérer ce secteur qui échappe à ce jour à toute réglementation.

Il convient donc de modifier les dispositions de l'article 1AUy 10 pour que le secteur 1AUyd ne soit plus exempté de l'application des dispositions générales.

Les changements concernent le règlement de la zone 1AUy.

3. LES CHANGEMENTS APPORTES AUX PIÈCES DU PLU

Au vu des modifications apportées, les dispositions suivantes du PLU jusqu'ici en vigueur font l'objet de changements, en application de l'article L.153-36 du code d'urbanisme :

NUM	OBJET	PIÈCES RÉGLEMENTAIRES MODIFIÉES
1	Modifier la délimitation de l'emplacement réservé n°160 sur la rue Raymond de Martres, ainsi que le bénéficiaire, en cohérence avec le projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS)	Documents graphiques 3B1 secteur 3 et 3B1 secteur 4 et titre 5 du règlement du PLU
2	Modifier la délimitation de l'emplacement réservé n°115 sur le chemin de Trouillet en cohérence avec le projet d'élargissement de la voie	Document graphique 3B1 secteur 2 et titre 5 du règlement du PLU
3	Supprimer les emplacements réservés n° 95 et 96 concernant l'avenue Henri de Navarre qu'il n'est plus prévu d'aménager	Document graphique 3B1 secteur 2 et titre 5 du règlement du PLU
4	Délimiter un emplacement réservé au bénéfice de la commune pour la réalisation d'un parc de stationnement (parcelle BH 41)	Document graphique 3B1 secteur 2 et titre 5 du règlement du PLU
5	Supprimer une obligation d'alignement devenue sans objet à la suite de l'avancement du projet d'aménagement du BHNS (parcelle BV 70) et rectification tracé sur parcelle BV 71	Documents graphiques 3B1 secteur 4
6	Élargir la possibilité d'implantation de pylône de radiotéléphonie dans les zones A et N du PLU	Règlement des zones A et N
7	Permettre l'installation des rampes d'accès aux parcs de stationnement en ouvrage dans la marge de recul par rapport à l'alignement dans les zones U et 1AU	règlement des zones UA, UAf, UB, UBp, UC, UD, UE, UY, 1AUb, 1AUc, 1AUd, 1AUg, et 1AUy
8	Délimiter une protection paysagère dans le quartier Sainte-Croix et supprimer une hauteur graphique	Documents graphiques 3B1 secteur 1 et 3B1 secteur 2
9	Supprimer une marge de recul graphique dans le secteur du domaine portuaire qui avait été maintenue par erreur à la suite de la modification n°9 du PLU	Documents graphiques 3B1 secteur 1, secteur 2 et secteur 3
10	Rendre possible l'installation d'un bâtiment de stockage et d'un atelier de maintenance dans la zone portuaire	Documents graphiques 3B1 secteur 1, secteur 2 et secteur 3 Règlement de la zone 1AUp
11	-Modifier les conditions d'aménagement des îlots « ALSACE-LORRAINE/BERGERET » et « Le Vigilant » dans le quartier Saint-Esprit	Règlement de la zone UA Document graphique 3B1 secteur 2 Orientations d'aménagement
12	Rendre possible la construction de logements collectifs dans le quartier du Prissé - Jupiter	Orientations d'aménagement
13	Modifier la délimitation de l'emplacement réservé n°53 sur le chemin Bellevue afin de tenir compte des nouveaux usages de la voie.	Document graphique 3B1 secteur 4 et titre 5 du règlement du PLU
14	Rectifier une erreur matérielle relative aux dispositions de hauteur des constructions sur le secteur 1AUyd	Règlement de la zone 1AUy

Par ailleurs, conformément à l'article R.151-5 du Code de l'urbanisme, le rapport de présentation du PLU sera complété par l'exposé des motifs des changements apportés par cette modification.

Les changements apportés aux différentes pièces du PLU en vigueur font l'objet d'un document spécifique, distinct du présent rapport de présentation.

4. LES INCIDENCES DU PROJET DE LA MODIFICATION DU PLU SUR L'ENVIRONNEMENT

Les procédures d'évolutions des PLU sont soumises à une analyse de leurs incidences sur l'environnement suivant les évolutions qu'elles engendrent.

A la suite de la décision n°400420 du conseil d'Etat du 19 juillet 2017 annulant partiellement le décret n° 2015-1783 du 28 décembre 2015 relatif à la partie réglementaire du Livre Ier du code de l'urbanisme et à la modernisation du contenu du Plan Local d'Urbanisme, toute évolution d'un document d'urbanisme par la procédure de modification susceptible d'avoir des effets notables sur l'environnement est soumise à une évaluation environnementale. Les effets notables sur l'environnement doivent s'entendre au sens de l'annexe II à la Directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001.

En conséquence, il convient de saisir l'autorité environnementale pour qu'elle examine au cas par cas, conformément aux dispositions de l'article L.104-3 du Code de l'urbanisme, si la présente procédure de modification peut être dispensée d'une telle évaluation environnementale.

A cette fin, en application des articles R.104-28 et suivants du Code de l'urbanisme, une notice de demande d'examen au cas par cas portant sur la présente modification du PLU de BAYONNE a été transmise à la Mission Régionale d'Autorité Environnementale (MRAE). Celle-ci est jointe au présent dossier.

Par décision en date du 9 mai 2019, la MRAE a indiqué que le projet de modification N°16 du PLU de BAYONNE n'était pas soumis à évaluation environnemental. La décision est jointe en annexe du présent dossier.