

Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation éventuelle d'une évaluation environnementale

Article R. 122-3 du code de l'environnement

*Ce formulaire sera publié sur le site internet de l'autorité environnementale
Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative*

Cadre réservé à l'autorité environnementale															
Date de réception :	Dossier complet le :	N° d'enregistrement :													
10/06/2020	21/09/2020	2020-9819													
1. Intitulé du projet															
AMENAGEMENT URBAIN DE L'ILOT FOCH - COMMUNE DE SAINT-JEAN-DE-LUZ															
2. Identification du (ou des) maître(s) d'ouvrage ou du (ou des) pétitionnaire(s)															
2.1 Personne physique															
Nom	Prénom														
2.2 Personne morale															
Dénomination ou raison sociale	Commune de Saint-Jean-de-Luz														
Nom, prénom et qualité de la personne habilitée à représenter la personne morale	Jean-François IRIGOYEN - Maire														
RCS / SIRET	Forme juridique														
<table border="1" style="display: inline-table; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15px; height: 15px;"></td> <td style="width: 15px; height: 15px;"></td> <td style="width: 15px; height: 15px;"></td> <td style="width: 15px; height: 15px;"></td> <td style="width: 15px; height: 15px;"></td> <td style="width: 15px; height: 15px;"></td> <td style="width: 15px; height: 15px;"></td> <td style="width: 15px; height: 15px;"></td> <td style="width: 15px; height: 15px;"></td> <td style="width: 15px; height: 15px;"></td> <td style="width: 15px; height: 15px;"></td> <td style="width: 15px; height: 15px;"></td> <td style="width: 15px; height: 15px;"></td> </tr> </table>															
3. Catégorie(s) applicable(s) du tableau des seuils et critères annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement et dimensionnement correspondant du projet															
N° de catégorie et sous-catégorie	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la catégorie <i>(Préciser les éventuelles rubriques issues d'autres nomenclatures (ICPE, IOTA, etc.))</i>														
14. Travaux, ouvrages et aménagements dans les espaces remarquables du littoral 39. b) Opérations d'aménagement dont l'emprise au sol est comprise entre 10 000 et 40 000 m ² .	Projet de renouvellement urbain. Projet de renouvellement urbain de 12 500 m ² d'emprise au sol.														
41. a) Aires de stationnement ouvertes au public de 50 unités et plus.	La totalité de l'offre de stationnement sera assurée par un parking souterrain implanté sous la place Foch. Sa capacité totale projetée est de 363 places.														
4. Caractéristiques générales du projet															
Doivent être annexées au présent formulaire les pièces énoncées à la rubrique 8.1 du formulaire															
4.1 Nature du projet, y compris les éventuels travaux de démolition															
<p>La commune envisage le renouvellement urbain d'un secteur du centre-ville dénommé "îlot Foch" (12 500 m²). Secteur de transition entre les zones historiques, l'espace portuaire et les zones résidentielles, l'îlot est aujourd'hui peu valorisé.</p> <p>Les orientations stratégiques guidant l'aménagement de ce secteur sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la réalisation de logements (accession privée et locatifs sociaux) et d'activités commerciales sur l'îlot Lamerain ; - la requalification des espaces publics et en particulier de la place Foch par la disparition du stationnement de surface ; - le maintien du bâtiment de la Grillerie et de l'accès à la zone portuaire ; - l'aménagement d'un parking mixte public/privé souterrain d'une capacité totale projetée d'environ 500 places ; - la déviation du boulevard Victor Hugo vers la rue Marion Garay afin d'ouvrir un espace piéton entre la rue Foch et le port. Implique, à terme, la suppression du rond-point situé à proximité du quai portuaire. 															

4.2 Objectifs du projet

La requalification de ce secteur stratégique du centre-ville s'inscrit en continuité des aménagements qui y ont déjà été réalisés (les halles et l'îlot "Les Erables").

Les objectifs poursuivis sont :

- la mise en valeur de la Place Foch (création d'un espace libre et piéton qualitatif) ;
- la stimulation du centre-bourg (création d'un parking souterrain pour le développement de l'animation en centre-bourg) ;
- la réorganisation et l'optimisation de la circulation et du stationnement ;
- l'intégration des déplacements doux (trottoirs, pistes cyclables sécurisés) ;
- le maintien de l'animation en centre-bourg par la construction d'un ensemble immobilier (îlot Lamerain) ;
- le respect du principe d'alignement des façades ;
- la mise en valeur de la qualité environnementale et paysagère du secteur.

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase travaux

La phase travaux est envisagée à partir du second semestre 2021 et jusqu'en 2022.

Elle comprend :

- la création d'un parking souterrain
- la construction d'un ensemble immobilier
- la création d'un espace piéton
- la création d'espaces verts et la plantation d'arbres
- la modification de la voirie favorisant les modes de déplacement doux

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

Une fois la requalification de ce secteur du centre-ville réalisée, la place Foch laissera place à un espace libre ouvert, piéton et qualitatif avec la présence de nombreux espaces verts.

Les usagers pourront profiter d'une offre en logements, en commerces et en stationnement plus importante. La circulation sera optimisée afin d'offrir aux usagers un environnement sécurisé et favorisant les moyens de déplacement doux.

4.4 A quelle(s) procédure(s) administrative(s) d'autorisation le projet a-t-il été ou sera-t-il soumis ?

La décision de l'autorité environnementale devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

Le projet sera soumis à un dossier loi sur l'Eau (DLE) au titre de plusieurs rubriques :

- 1.1.1.0 Forage exécuté en vue d'effectuer un prélèvement temporaire dans les eaux souterraines (D) : pour le pompage qui sera réalisé afin d'abaisser la nappe le temps de réaliser le parking souterrain ;
- 1.1.2.0 Prélèvements temporaires issus d'un forage (A) : volume supérieur à 200 000 m³/an ;
- 3.2.2.0 Installations, ouvrages, remblais dans le lit majeur d'un cours d'eau (D) ;
- 4.1.2.0 Travaux d'aménagement portuaires et autres ouvrages réalisés en contact avec le milieu marin et ayant une incidence directe sur ce milieu (A).

4.5 Dimensions et caractéristiques du projet et superficie globale de l'opération - préciser les unités de mesure utilisées

Grandeurs caractéristiques	Valeur(s)
Périmètre d'aménagement	12 500 m ²
Ilôt Lamerain :	
- Logements	2 273 m ² comprenant 21 logements
- Commerces	569 m ²
- Hôtellerie	3 220 m ²
- Autres	local festif 732 m ²
Parking souterrain	503 places sur 7 niveaux
Surface d'espaces verts finale	4 400 m ² (dont 3 200 m ² existants)

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s)
d'implantation

Commune de Saint-Jean-de-Luz (64)
Place Ferdinand Foch

Coordonnées géographiques¹

Long. - 1° 39' 46" 42 Lat. 43° 23' 11" 38

Pour les catégories 5° a), 6° a), b) et c), 7° a), b) 9° a), b), c), d), 10°, 11° a) b), 12°, 13°, 22°, 32°, 34°, 38° ; 43° a), b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement :

Point de départ :

Long. ___° ___' ___" ___ Lat. ___° ___' ___" ___

Point d'arrivée :

Long. ___° ___' ___" ___ Lat. ___° ___' ___" ___

Communes traversées :

Joignez à votre demande les annexes n° 2 à 6

4.7 S'agit-il d'une modification/extension d'une installation ou d'un ouvrage existant ?

Oui

Non

4.7.1 Si oui, cette installation ou cet ouvrage a-t-il fait l'objet d'une évaluation environnementale ?

Oui

Non

4.7.2 Si oui, décrivez sommairement les différentes composantes de votre projet et indiquez à quelle date il a été autorisé ?

¹ Pour l'outre-mer, voir notice explicative

5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

Afin de réunir les informations nécessaires pour remplir le tableau ci-dessous, vous pouvez vous rapprocher des services instructeurs, et vous référer notamment à l'outil de cartographie interactive CARMEN, disponible sur le site de chaque direction régionale.

Le site Internet du ministère en charge de l'environnement vous propose, dans la rubrique concernant la demande de cas par cas, la liste des sites internet où trouver les données environnementales par région utiles pour remplir le formulaire.

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
Dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	DREAL Nouvelle-Aquitaine / INPN Toutefois, l'emprise du projet borde une ZNIEFF de type 2 « Réseau hydrographique et basse vallée de la Nivelle » (720012969) au niveau du port de Saint-Jean-de-Luz.
En zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	DDTM 64
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	DREAL Nouvelle-Aquitaine
Sur le territoire d'une commune littorale ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	DDTM 64 Saint-Jean-de-Luz / Façade Atlantique
Dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (nationale ou régionale), une zone de conservation halieutique ou un parc naturel régional ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	DREAL Nouvelle-Aquitaine
Sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	PLU en vigueur / DDTM 64 La commune est concernée par le PPBE deuxième échéance des infrastructures du réseau national des Pyrénées-Atlantiques, approuvé le 2 mai 2017. Le secteur de projet est concerné par un indice Lden (niveau d'exposition totale au bruit) de 60 à 75 dB(A).
Dans un bien inscrit au patrimoine mondial ou sa zone tampon, un monument historique ou ses abords ou un site patrimonial remarquable ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le périmètre total du projet est situé en secteur 1 (vieille ville) de l'Aire de Mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine (AVAP) de Saint-Jean-de-Luz devenue site patrimonial remarquable. Il est situé dans un "secteur de projet" de l'AVAP.
Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	SIEAG / SAGE Côtiers Basque / Expertise des milieux naturels

Dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRN) ou par un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) ? Si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La commune est couverte par le Plan de Prévention des Risques Naturels de la Nivelle et de ses affluents arrêté le 26 mars 1997. Ce plan est en cours de révision depuis le 2 décembre 2015. Dans le projet de révision, le secteur du projet est concerné par le risque d'inondation par débordement de la Nivelle et est classé en zones verte et Rouge du centre urbain où les constructions nouvelles peuvent être autorisées sous conditions. Le site est aussi concerné par un risque de submersion marine (aléa actuel faible). Un Plan de Prévention Multi-Risques est en cours d'élaboration par les services de l'État.
Dans un site ou sur des sols pollués ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Georisques / Basias Le secteur de projet est concerné par un ancien site potentiellement pollué. Il correspond au garage Citroen "Basque Automobile" (AQ16402014).
Dans une zone de répartition des eaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	SIEAG
Dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine ou d'eau minérale naturelle ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	ARS
Dans un site inscrit ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	DREAL Nouvelle-Aquitaine Le secteur de projet est partiellement concerné par le site inscrit "Partie côtière de la ville de St-Jean-de-Luz, au sud de la pointe Ste-Barbe".
Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :	Oui	Non	Lequel et à quelle distance ?
D'un site Natura 2000 ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	DREAL Nouvelle-Aquitaine / INPN Le site du projet est partiellement situé au sein du périmètre Natura2000 " La Nivelle (estuaire, barthes et cours d'eau)" - FR7200785
D'un site classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	DREAL Nouvelle-Aquitaine

6. Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine au vu des informations disponibles

6.1 Le projet envisagé est-il susceptible d'avoir les incidences notables suivantes ?

Veillez compléter le tableau suivant :

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? <i>Appréciez sommairement l'impact potentiel</i>
Ressources	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>PLU en vigueur/ ARS - Par la création de nouveaux logements et commerces, le projet engendre des prélèvements pour l'alimentation en eau potable.</p> <p>L'eau qui alimente la ville de St Jean de Luz vient de La Nivelle, à partir d'un pompage situé à St Pée sur Nivelle. Le rendement du réseau d'eau potable est bon : il est de 84 % en 2016. Les autorisations de prélèvements d'eau de l'usine d'Helbarron sont suffisantes pour assurer l'alimentation en eau potable des populations. D'après les contrôles de l'ARS, l'eau distribuée est de bonne qualité en 2016.</p>
	Impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Les travaux de création du parking nécessiteront le pompage des eaux de la nappe afin de l'abaisser le temps de réaliser le parking souterrain qui sera implanté à 18,45 m NGF de profondeur.</p> <p>Le débit d'exhaure est évalué à 100 m³/h, le rejet sera vraisemblance effectué dans le port et les travaux estimés à 3/4 mois, aussi le projet est concerné par les rubriques 1.1.1.0, 1.1.2.0 et 4.1.2.0 de la loi sur l'eau. Ce point sera traité en détail dans le dossier d'autorisation loi sur l'eau.</p>
	Est-il excédentaire en matériaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Source : Mairie de St-Jean-de-Luz</p> <p>Oui, des matériaux seront extraits pour la création du parking sous-terrain : remblais (le secteur étudié a été remblayé il y a de nombreuses années), alluvions récentes (limons, sables, gros cailloutis) et Flysch à Silex. Ils seront exportés vers des plateformes spécialisées. Le lieu d'évacuation n'est à ce jour pas connu, les candidats-délégués devront le proposer dans leur offre, ce point fait par ailleurs partie des critères environnementaux exigés faisant l'objet d'une évaluation dans le dossier de consultation.</p>
	Est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Mairie de St-Jean-de-Luz</p> <p>Pour la réalisation des travaux des matériaux courants du BTP seront utilisés tels que le béton par exemple. Ces matériaux nécessitent des ressources naturelles du sol ou du sous-sol telles que du granulat (gravier, sable), du ciment (calcaire, argile), de l'eau, etc.</p>
Milieu naturel	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Le projet est localisé en contexte urbain (centre ville). Les habitats présents correspondent essentiellement à des routes, constructions, espaces verts avec essentiellement des espèces horticoles (Platane, Palmier, Tamaris, ect...). Concernant la faune, aucune espèce patrimoniale n'a été identifiée. Les arbres et les espaces verts accueillent des espèces communes. Le contexte et l'entretien des espaces verts (fauche régulière) ne permettent pas la présence d'espèces patrimoniales. Le projet prévoit de replanter des essences d'arbres.</p>
	Si le projet est situé dans ou à proximité d'un site Natura 2000, est-il susceptible d'avoir un impact sur un habitat / une espèce inscrit(e) au Formulaire Standard de Données du site ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Une étude spécifique des incidences sur les sites Natura 2000 est jointe en annexe.</p>

	Est-il susceptible d'avoir des incidences sur les autres zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet est susceptible d'avoir une incidence positive sur les nuisances sonores puisqu'il vise à limiter les déplacements motorisés et favoriser les modes doux.
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Il s'agit d'un projet de renouvellement urbain, est localisé en centre ville, très urbanisé, sans aucun espace naturel, agricole ou forestier. Le port n'est pas concerné.
Risques	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Géorisques / PLU en vigueur Risque de transport de matières dangereuses (TMP) lié à la voie ferrée.
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Géorisques / PLU en vigueur Risque de remontée de nappe : sensibilité moyenne à forte Risque d'inondation par débordement de la Nivelle (zones verte et rouge) Risque de submersion marine : aléa actuel faible, aléa faible à modéré estimé à l'horizon 2100 Aléa Retrait-Gonflement des argiles : risque faible Zone de sismicité 2
	Engendre-t-il des risques sanitaires ? Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	
Nuisances	Engendre-t-il des déplacements/des trafics	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Déplacements / trafic supplémentaire potentiel durant la phase travaux. Après travaux, le projet vise à limiter les déplacements motorisés, réduire le trafic, et favoriser les modes doux.
	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	Potentielle source de bruit en phase travaux Après travaux, le projet vise à limiter les déplacements motorisés et favoriser les modes doux, qui de ce fait, va permettre de diminuer les nuisances sonores.

	Engendre-t-il des odeurs ? Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des vibrations ? Est-il concerné par des vibrations ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des émissions lumineuses ? Est-il concerné par des émissions lumineuses ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Emissions	Engendre-t-il des rejets dans l'air ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	PLU en vigueur La qualité de l'air est jugée satisfaisante sur la commune. Le projet vise à limiter les déplacements motorisés et favoriser les modes de déplacement doux. De fait, il peut participer à une amélioration de la qualité de l'air.
	Engendre-t-il des rejets liquides ? Si oui, dans quel milieu ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	En phase travaux les eaux de la nappe pompées pour permettre de réaliser le parking souterrain seront rejetées directement dans le port.
	Engendre-t-il des effluents ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	PLU en vigueur Par la création de nouveaux logements et commerces, le projet engendre des effluents domestiques supplémentaires. Le secteur de projet est raccordé au réseau d'assainissement collectif. Les effluents sont envoyés vers la STEP communale "Archilua" puis rejetés à l'océan. La STEP présente une non conformité en équipement liée aux perturbations du traitement par des intrusions d'eau marine dans le réseau. Cette station est exploitée à 83 % de ses capacités nominales de traitement.
	Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	PLU en vigueur Par la création de nouveaux logements et commerces, le projet engendre la production de déchets ménagers. La collecte en centre-ville est réalisée tous les jours sauf le dimanche de mi-septembre à mi-juin et tous les jours en été.

Patrimoine / Cadre de vie / Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Ce projet de renouvellement respectera l'identité globale du secteur, valorisera les éléments identitaires caractéristiques de Saint-Jean-de-Luz : trame urbaine, patrimoine, matériaux... De plus le projet sera soumis à l'avis de l'Architecte des Bâtiments de France.
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

6.2 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'être cumulées avec d'autres projets existants ou approuvés ?

Oui Non Si oui, décrivez lesquelles :

6.3 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'avoir des effets de nature transfrontière ?

Oui Non Si oui, décrivez lesquels :

6.4 Description, le cas échéant, des mesures et des caractéristiques du projet destinées à éviter ou réduire les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine (pour plus de précision, il vous est possible de joindre une annexe traitant de ces éléments) :

La description des incidences du projet et mesures intégrées au projet est présentée en annexe (Annexe 9).

7. Auto-évaluation (facultatif)

Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une évaluation environnementale ou qu'il devrait en être dispensé ? Expliquez pourquoi.

Le projet s'inscrit dans un contexte déjà urbanisé présentant peu d'enjeux environnementaux. Il concerne la requalification d'espaces urbain imperméabilisés existants, évitant ainsi la consommation d'espaces naturels.

Le projet fera en outre l'objet d'un dossier d'Autorisation loi sur l'eau.

Enfin, il est important de noter que ce projet a fait l'objet d'une procédure de concertation réglementaire à l'été 2018 ayant conduit à l'évolution du projet et l'intégration de plus d'espaces verts notamment.

Compte-tenu de la nature des impacts du projet, de sa faible superficie et de la mise en place de mesures en faveur de l'environnement, la réalisation d'une étude d'impact n'apparaît pas nécessaire.

8. Annexes

8.1 Annexes obligatoires

Objet		
1	Document CERFA n°14734 intitulé « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - non publié ;	<input checked="" type="checkbox"/>
2	Un plan de situation au 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle comprise entre 1/16 000 et 1/64 000 (Il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe) ;	<input checked="" type="checkbox"/>
3	Au minimum, 2 photographies datées de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l'une devant permettre de situer le projet dans l'environnement proche et l'autre de le situer dans le paysage lointain ;	<input checked="" type="checkbox"/>
4	Un plan du projet <u>ou</u> , pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux catégories 5° a), 6°a), b) et c), 7°a), b), 9°a), b), c), d), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ;	<input checked="" type="checkbox"/>
5	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux 5° a), 6°a), b) et c), 7° a), b), 9°a), b), c), d), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement : plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau ;	<input checked="" type="checkbox"/>
6	Si le projet est situé dans un site Natura 2000, un plan de situation détaillé du projet par rapport à ce site. Dans les autres cas, une carte permettant de localiser le projet par rapport aux sites Natura 2000 sur lesquels le projet est susceptible d'avoir des effets.	<input checked="" type="checkbox"/>

8.2 Autres annexes volontairement transmises par le maître d'ouvrage ou pétitionnaire

Veillez compléter le tableau ci-joint en indiquant les annexes jointes au présent formulaire d'évaluation, ainsi que les parties auxquelles elles se rattachent

Objet
Annexe 7 : OAP correspondant à l'îlot Foch Annexe 8 : Présentation du projet Annexe 9 : Note environnementale Annexe 10 : Évaluation des incidences sur les sites Natura 2000 Annexe 11 : Avis de l'AFB en date du 26 février 2020 Annexe 12 : Courrier en réponse du préfet relatif au PPRI Annexe 13 : Délibération du conseil municipal du 10/07/2020 relatif à l'arrêt du bilan de la concertation Annexe 14 : Etude hydrogéologique phase AVP - Alios 2019

9. Engagement et signature

Je certifie sur l'honneur l'exactitude des renseignements ci-dessus.



Fait à

Saint Jean de Luz

le,

05/06/2020

Signature

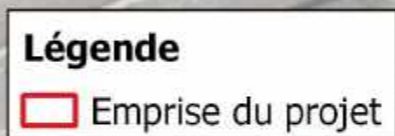
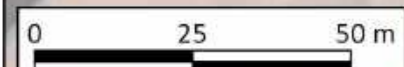
[Signature]



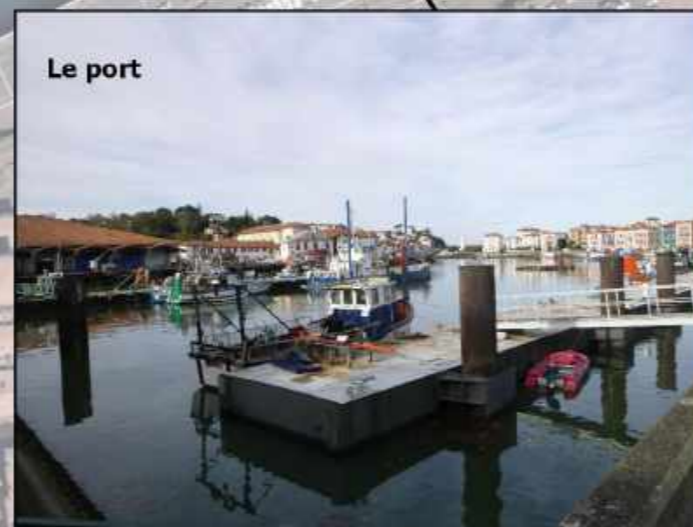
ANNEXE 2 : Plan de situation au 1/25 000



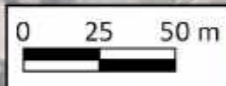
Annexe 3a : Vues de la zone d'implantation



Annexe 3b : Vues des abords du projet



Légende
[Red outline] Emprise du projet



ANNEXE 4

SAMAZUZU



Saint Jean de Luz Foch

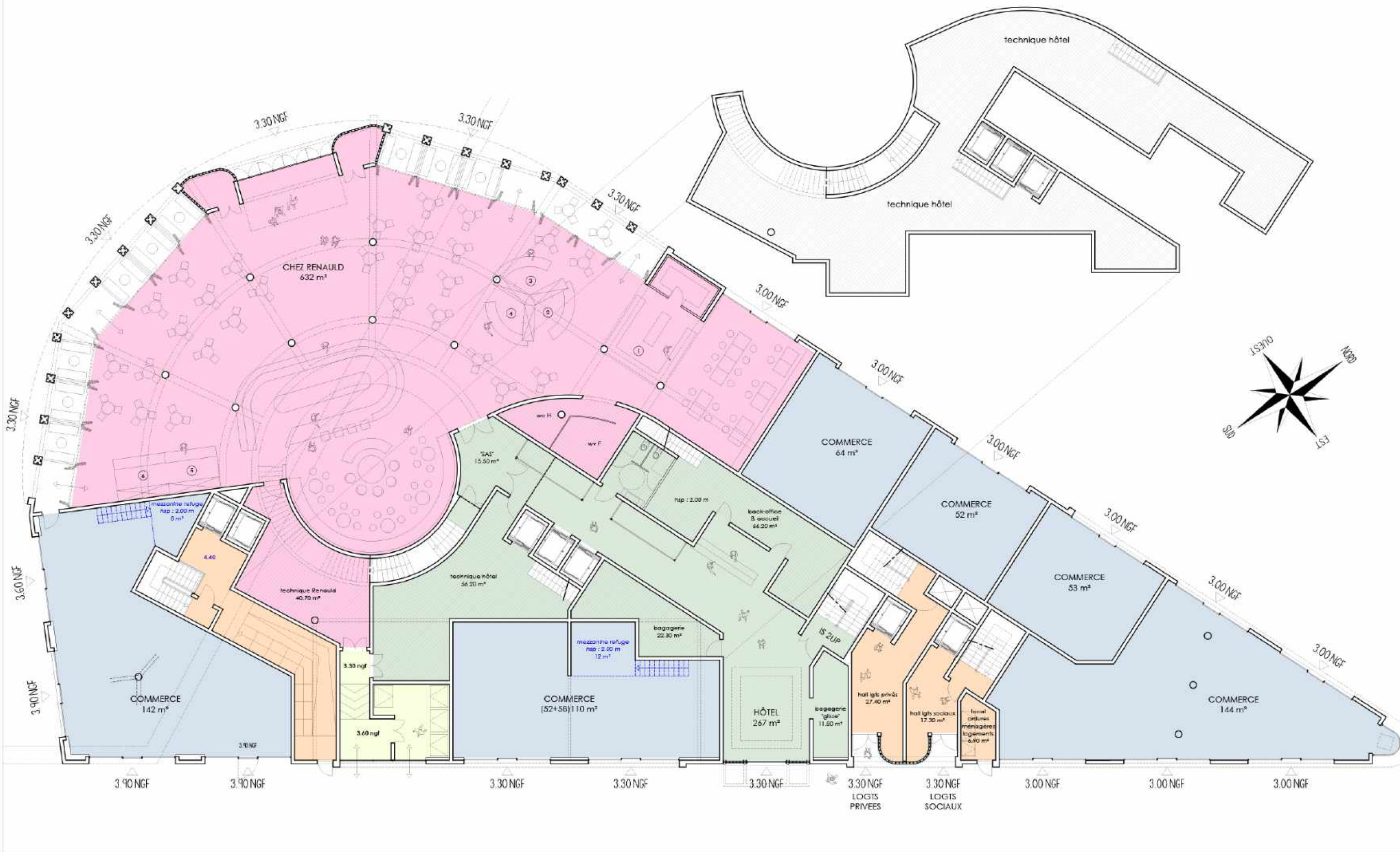
Plan masse 1749

1:1000 26/11/2018

Le présent document est la propriété de samazuzu. Toute reproduction, totale ou partielle, et tout transfert à un tiers, sous quelque forme que ce soit sont soumis à autorisation explicite de samazuzu. Aucune modification de ce document n'est permise.







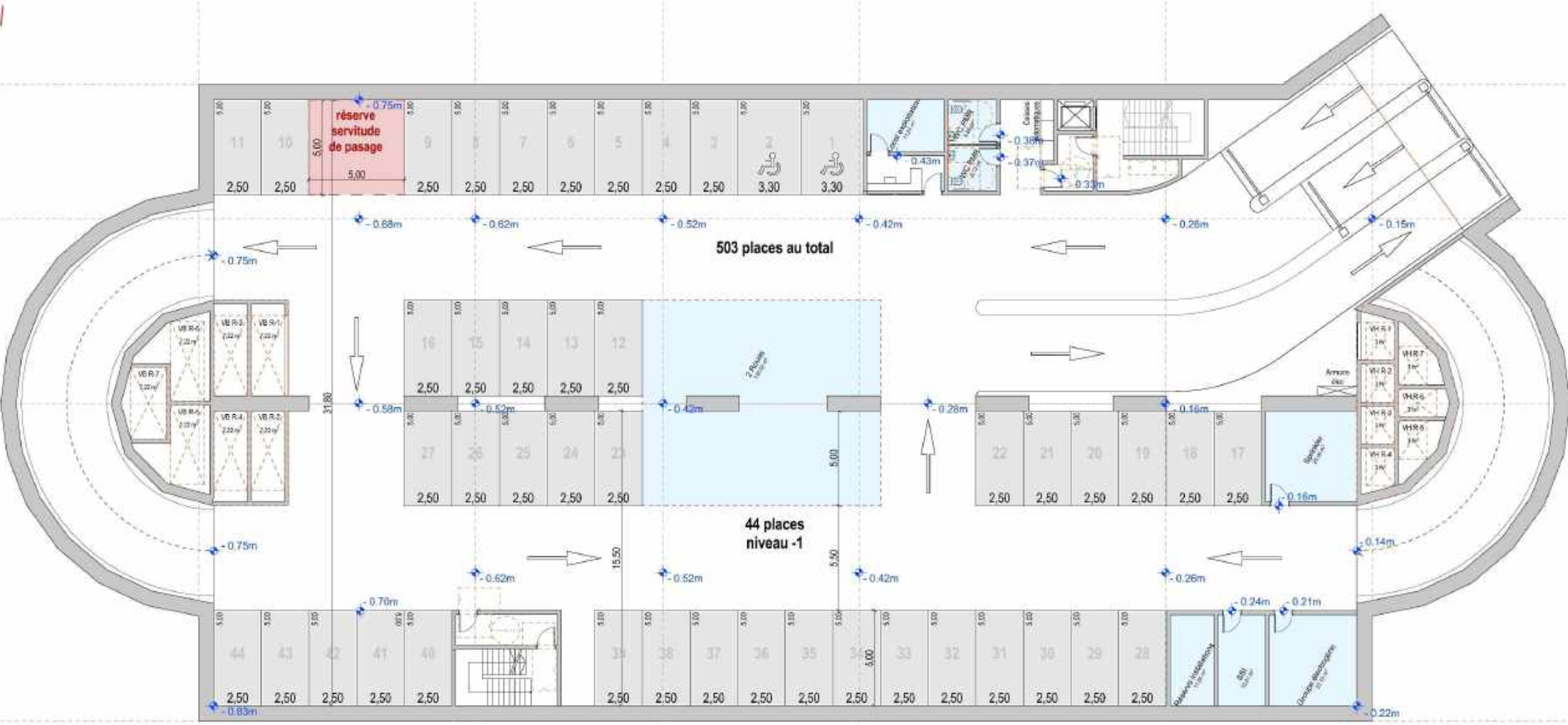


Saint Jean de Luz Foch

Plan masse ZOOM 1749

1:500 26/11/2018

Le présent document est la propriété de samazuzu. Toute reproduction, totale ou partielle, et tout transfert à un tiers, sous quelque forme que ce soit sont soumis à autorisation explicite de samazuzu. Aucune modification de ce document n'est permise.



Parking 7 niveaux 503 places au total

Niveau -1	44 pl
Niveau -2	75 pl
Niveau -3	75 pl
Niveau -4	76 pl
Niveau -5	78 pl
Niveau -6	78 pl
Niveau -7	77 pl

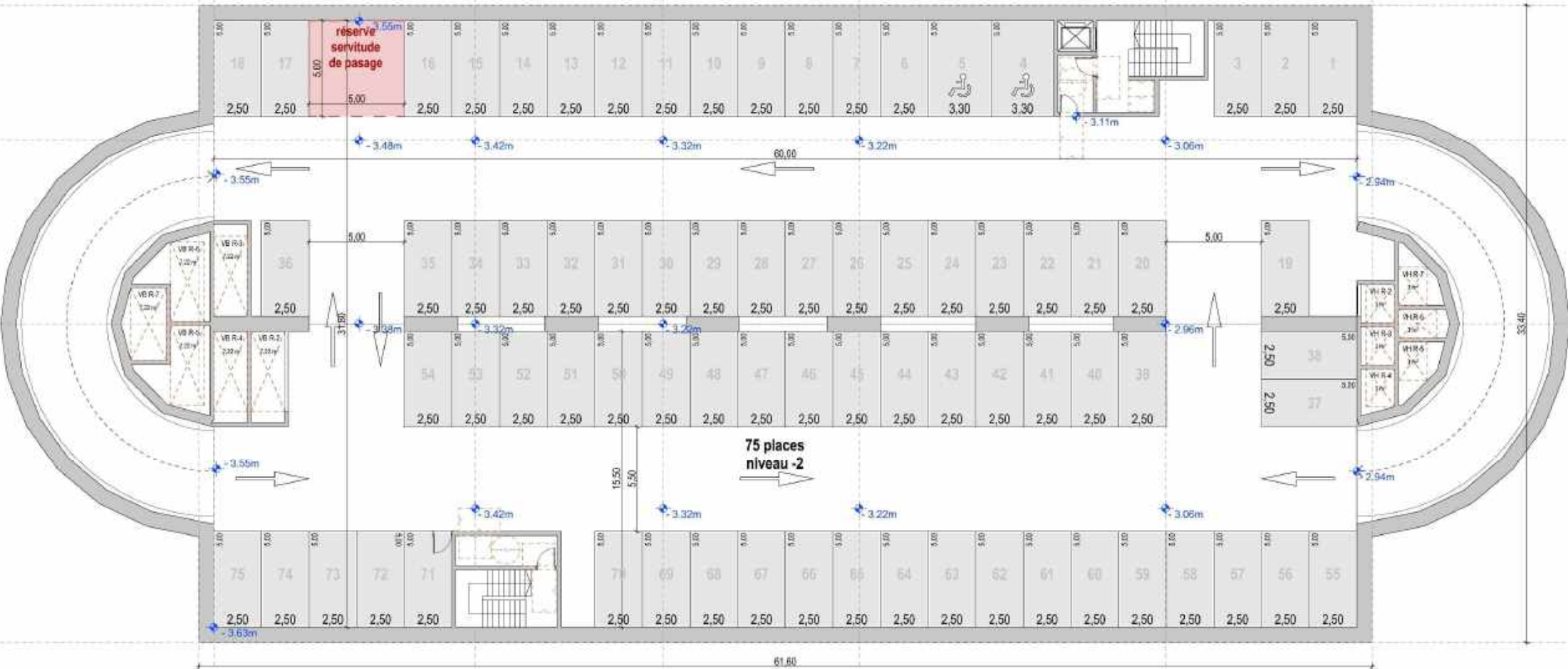
SAMAZUZU
Saint Jean de Luz
Place Foch - Parking
1995

Sous-sol -1

1:200 01/04/2020

La présente document est la propriété de samazuzu. Toute reproduction, totale ou partielle, et/ou transfert à un tiers, sans autorisation écrite de samazuzu, est formellement interdite. Aucune modification de ce document n'est permise.





Parking 7 niveaux 503 places au total

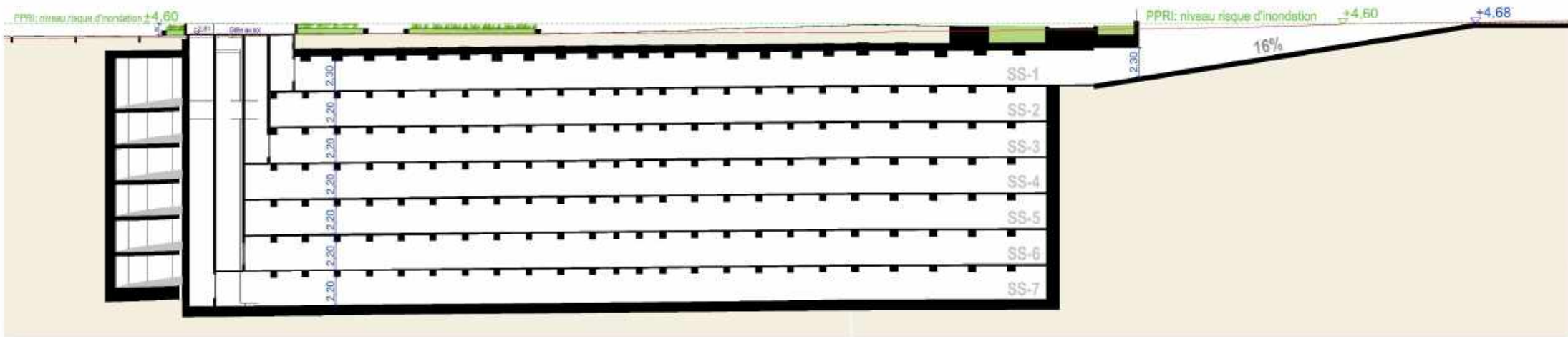
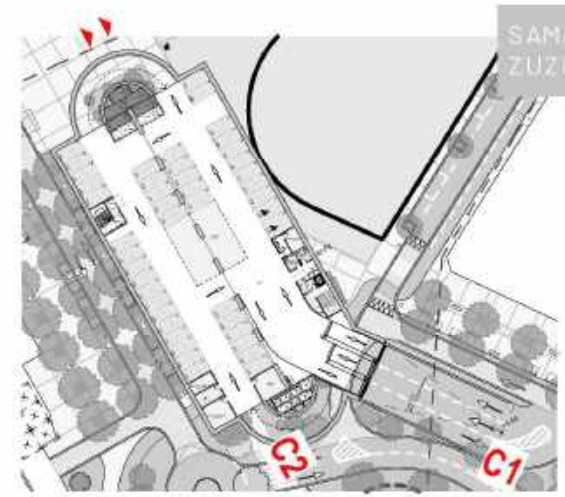
Niveau -1	44 pl
Niveau -2	75 pl
Niveau -3	75 pl
Niveau -4	76 pl
Niveau -5	78 pl
Niveau -6	78 pl
Niveau -7	77 pl

SAMAZUZU
Saint Jean de Luz
Place Foch - Parking
1995

Sous-sol -2

1:200 01/04/2020

La présent document est la propriété de samazuzu. Toute reproduction, totale ou partielle, et tout transfert à un tiers, sans autorisation écrite de samazuzu, sont strictement interdits. Aucune modification de ce document n'est permise.



C1

SAMAZUZU
Saint Jean de Luz
Place Foch - Parking

1995

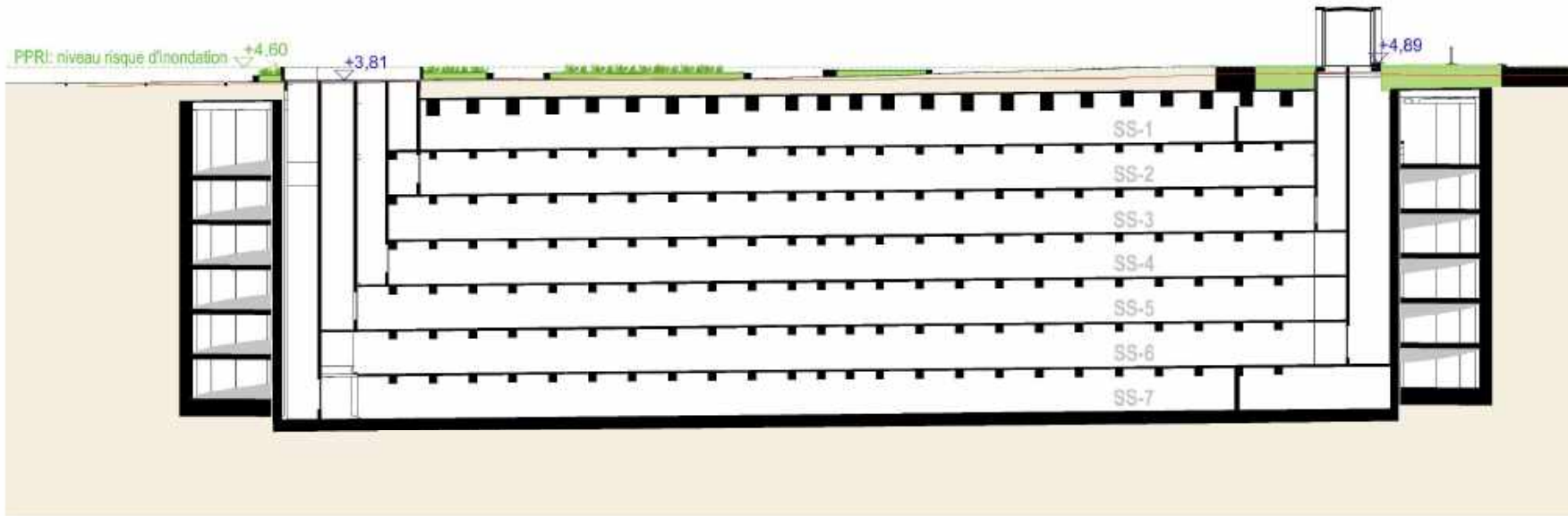
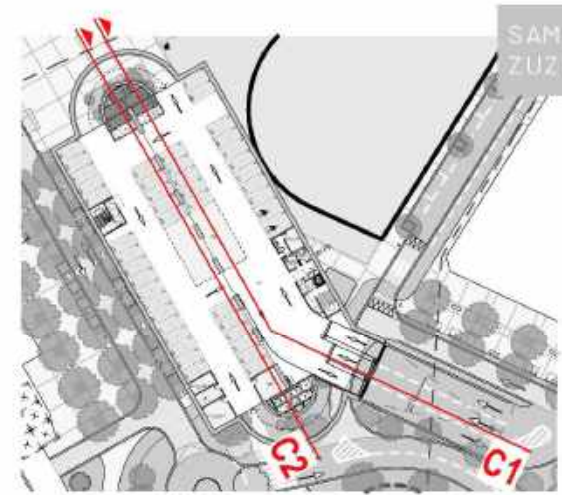
Coupe C1

1:300

02/04/2020

La présent document est la propriété de samazuzu. Toute reproduction, totale ou partielle, et tout transfert à un tiers, sans autorisation écrite de samazuzu. Aucune modification de ce document n'est permise.

Cette étude de capacité a été faite selon les limites techniques de projet.
Afin de garantir la validité de l'étude, nous avons besoin des cartes réelles du parking.



C2

SAMAZUZU
Saint Jean de Luz
Place Foch - Parking

1995

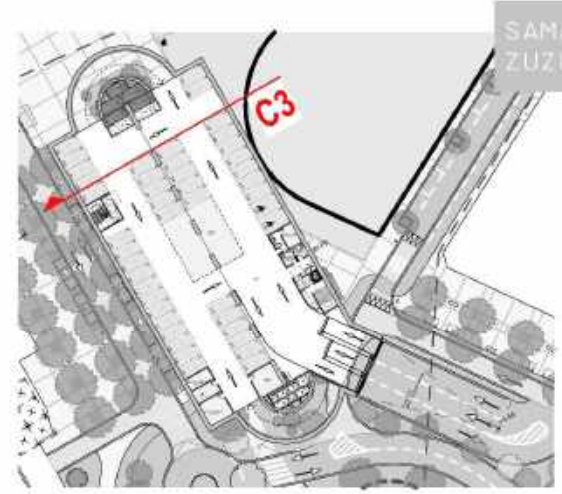
Coupe C2



01/04/2020

Le présent document est la propriété de samazuzu. Toute reproduction, totale ou partielle, et tout transfert à un tiers, sous quelque forme que ce soit sans autorisation écrite de samazuzu. Aucune modification de ce document n'est permise.

Cette étude de capacité a été faite selon les limites approuvées de propriété.
Afin de garantir la validité de l'étude, nous avons besoin des limites réelles du parking.



C3

SAMAZUZU
Saint Jean de Luz
Place Foch - Parking

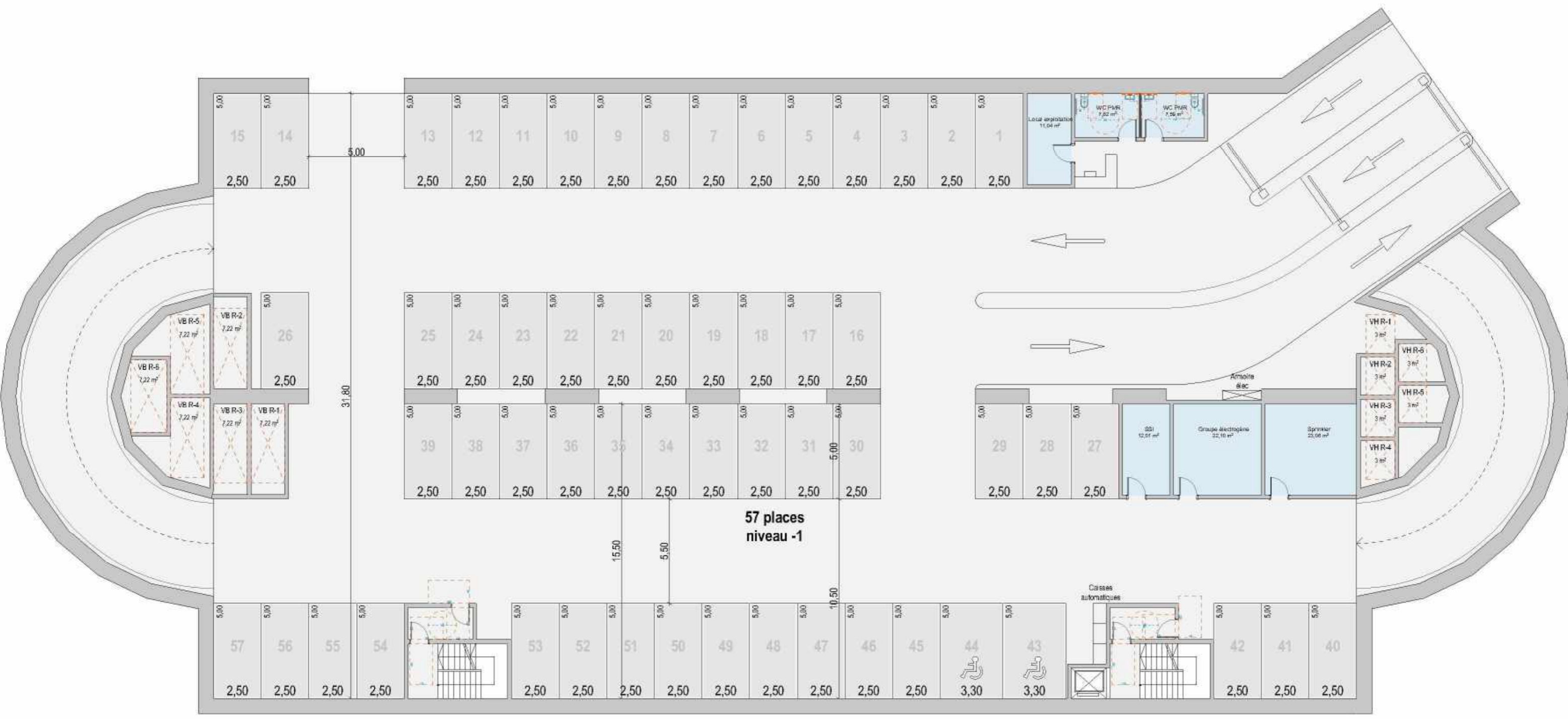
1865

Coupes C3

1:150

02/04/2020

Le présent document est la propriété de samazuzu. Toute réimpression, totale ou partielle, et tout transfert à un tiers, sous quelque forme que ce soit sont soumis à autorisation écrite de samazuzu. Aucune modification de ce document n'est permise.

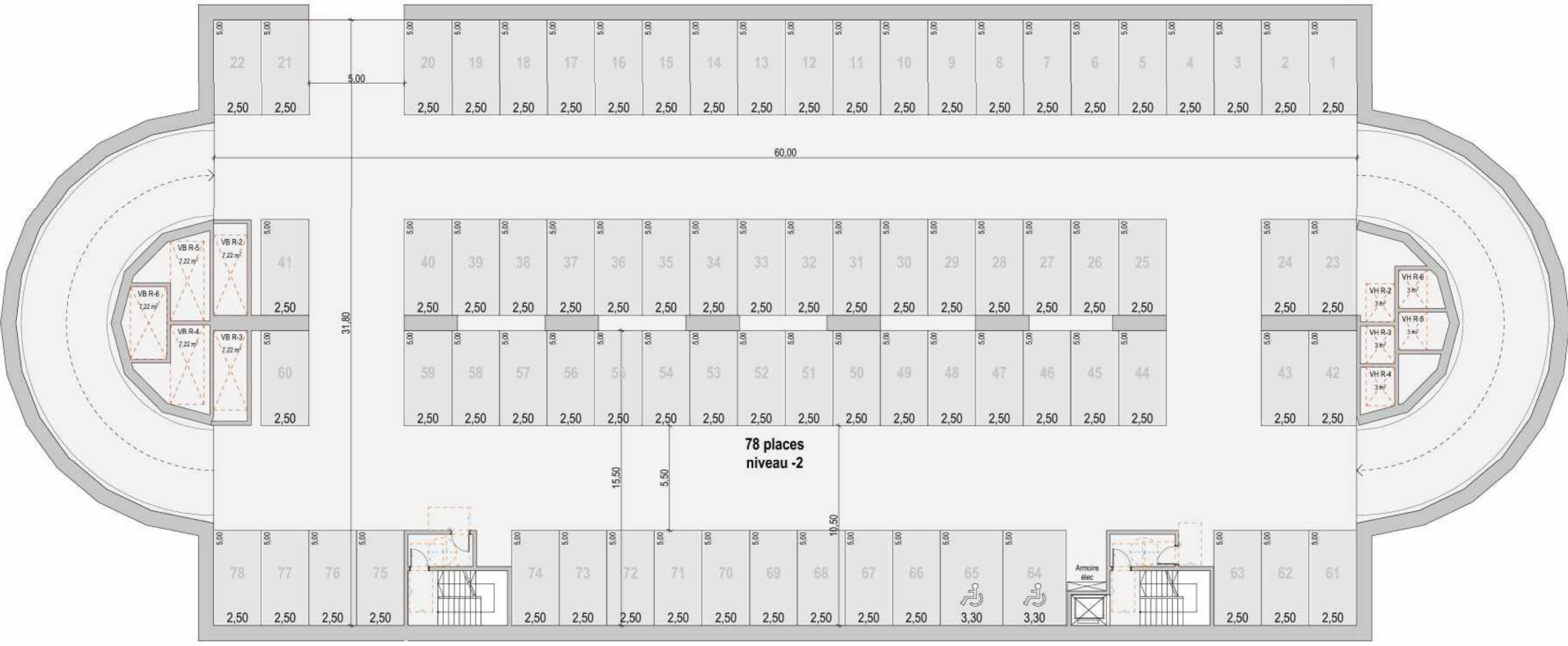


Total 452 places

SAMAZUZU
Saint Jean de Luz
Place Foch - Parking
1965
Sous-sol -1

1:200 26/11/2019

Le présent document est la propriété de samazuzu. Toute reproduction, totale ou partielle, et tout transfert à un tiers, sous quelque forme que ce soit sont soumis à autorisation explicite de samazuzu. Aucune modification de ce document n'est permise.



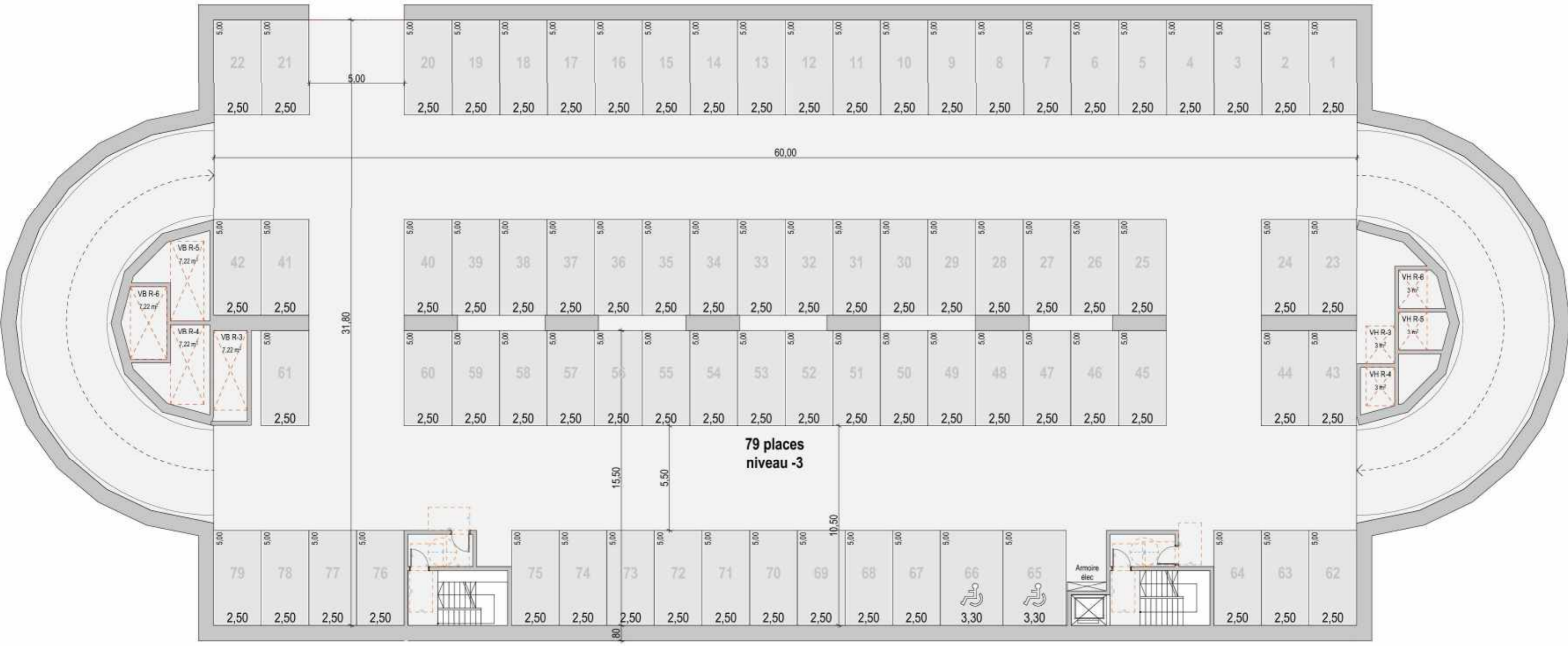
SAMAZUZU
Saint Jean de Luz
Place Foch - Parking

Sous-sol -2

1:200

26/11/2019

Le présent document est la propriété de samazuzu. Toute reproduction, totale ou partielle, et tout transfert à un tiers, sous quelque forme que ce soit sont soumis à autorisation explicite de samazuzu. Aucune modification de ce document n'est permise.



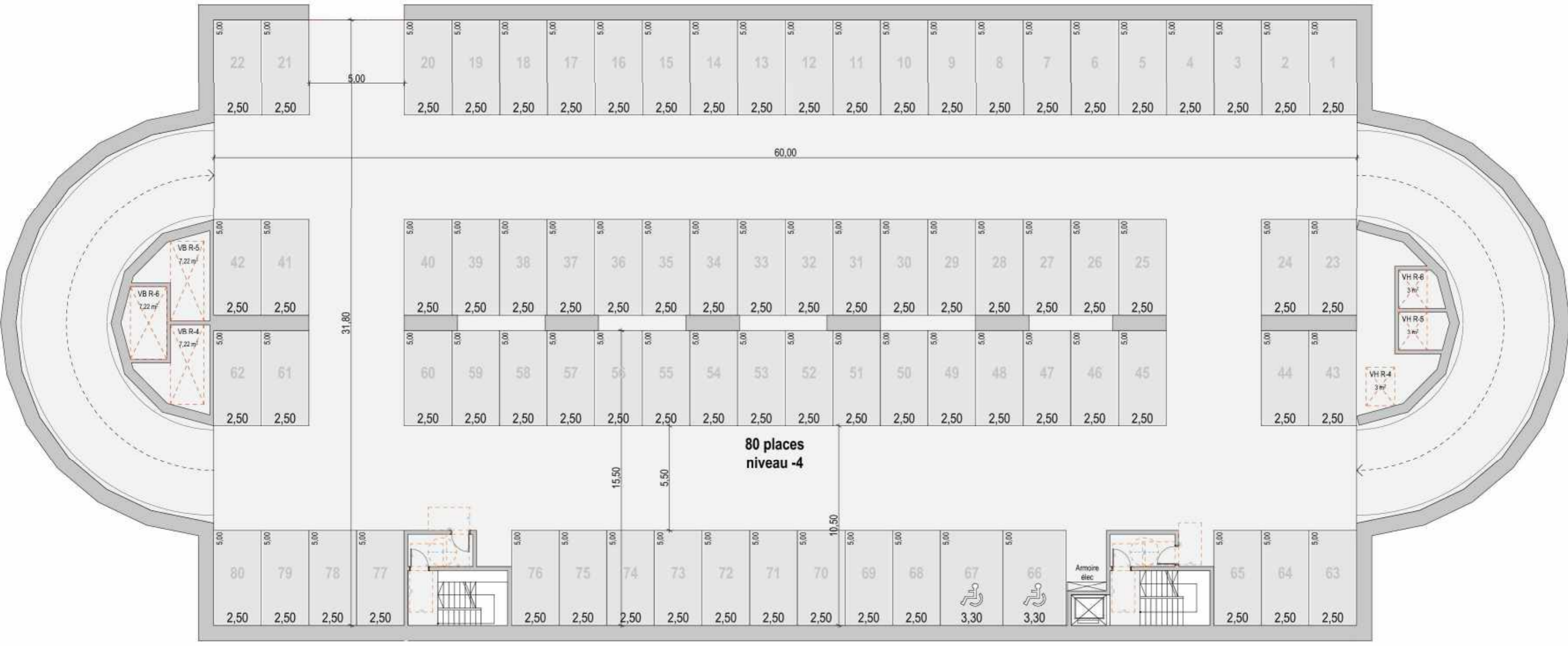
SAMAZUZU
Saint Jean de Luz
Place Foch - Parking

Sous-sol -3

1:200

26/11/2019

Le présent document est la propriété de samazuzu. Toute reproduction, totale ou partielle, et tout transfert à un tiers, sous quelque forme que ce soit sont soumis à autorisation explicite de samazuzu. Aucune modification de ce document n'est permise.



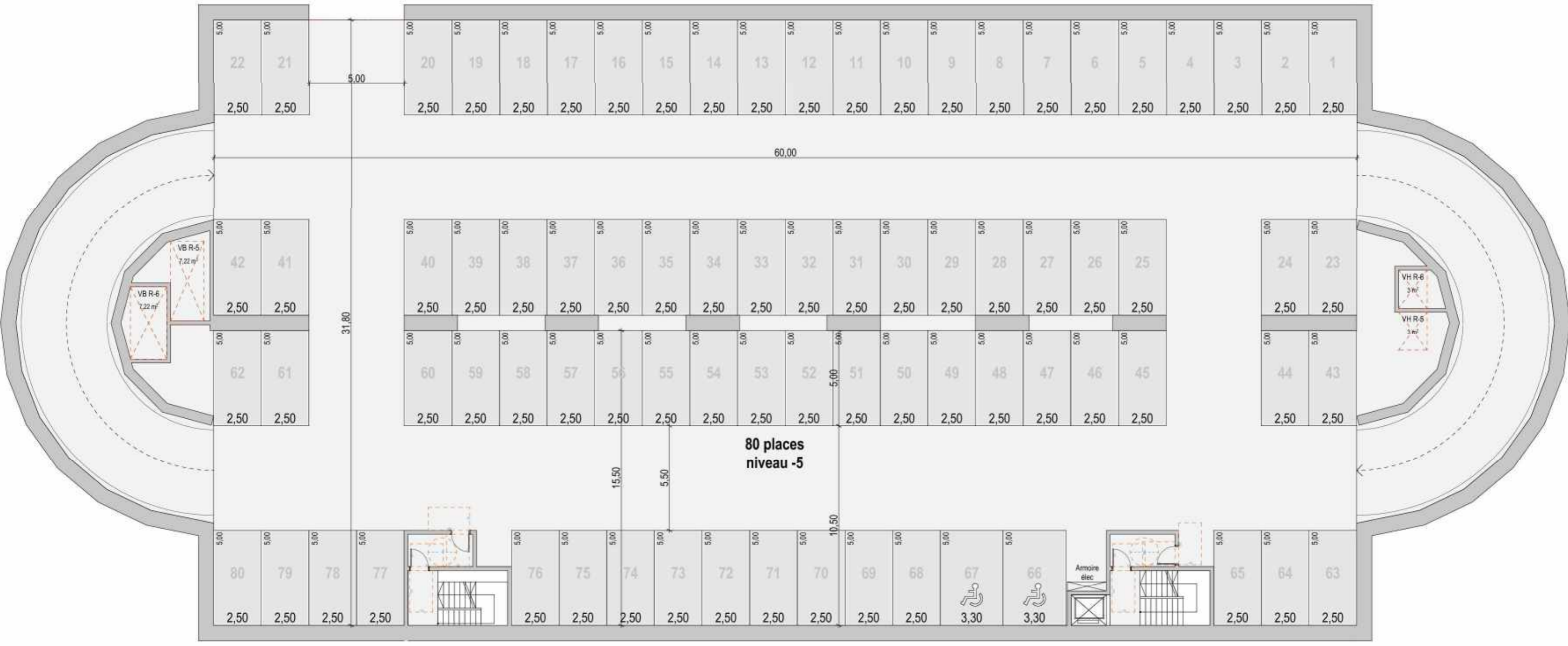
SAMAZUZU
Saint Jean de Luz
Place Foch - Parking

Sous-sol -4

1:200

26/11/2019

Le présent document est la propriété de samazuzu. Toute reproduction, totale ou partielle, et tout transfert à un tiers, sous quelque forme que ce soit sont soumis à autorisation explicite de samazuzu. Aucune modification de ce document n'est permise.



80 places
niveau -5

SAMAZUZU
Saint Jean de Luz
Place Foch - Parking

1965

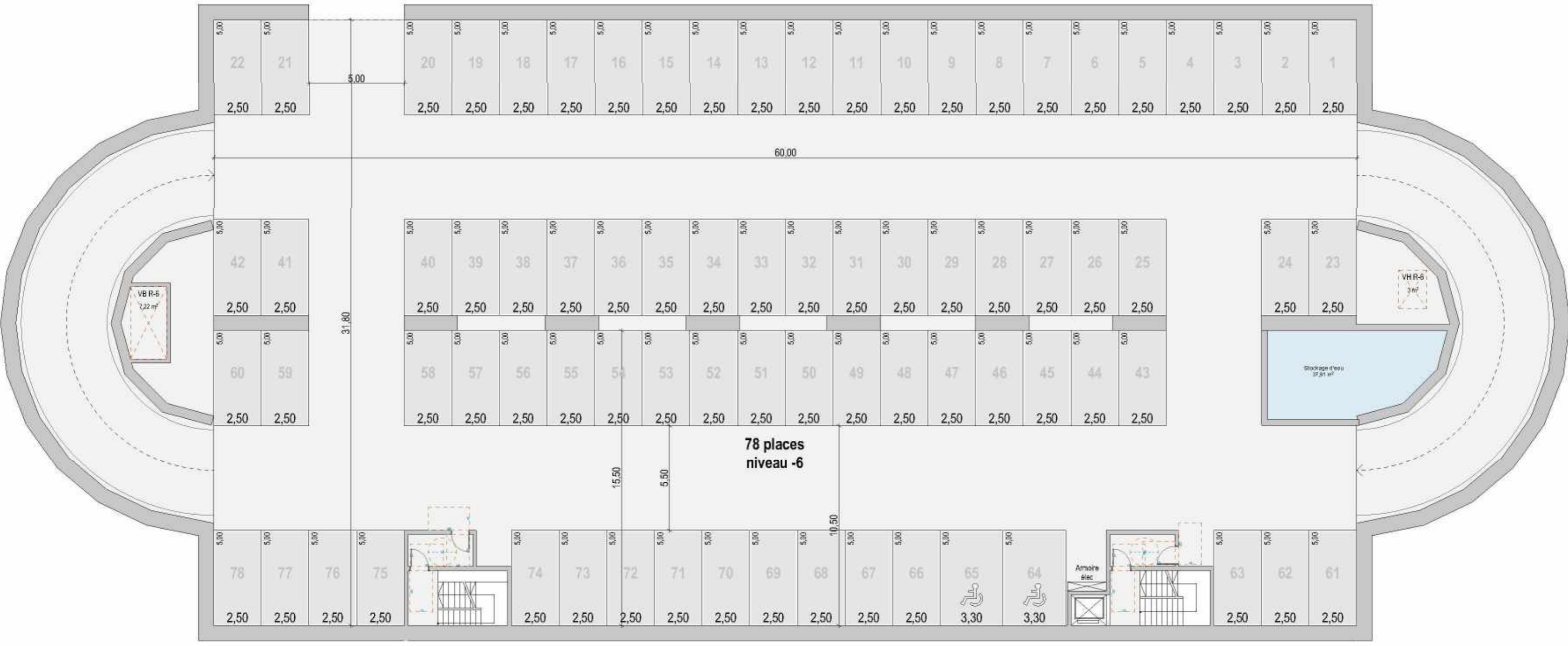
Sous-sol -5

1:200

26/11/2019

Le présent document est la propriété de samazuzu. Toute reproduction, totale ou partielle, et tout transfert à un tiers, sous quelque forme que ce soit sont soumis à autorisation explicite de samazuzu. Aucune modification de ce document n'est permise.





SAMAZUZU
Saint Jean de Luz
Place Foch - Parking

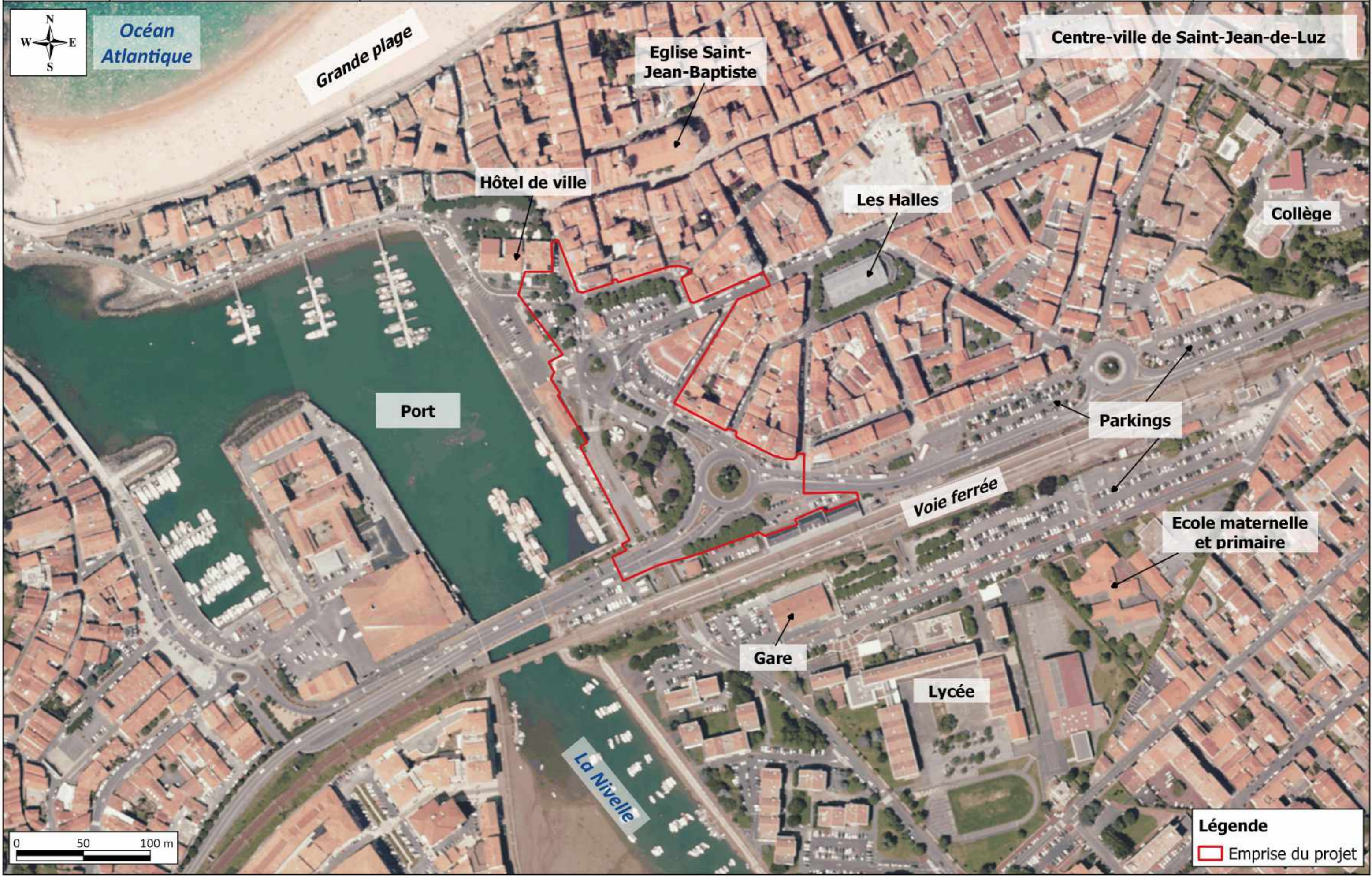
Sous-sol -6

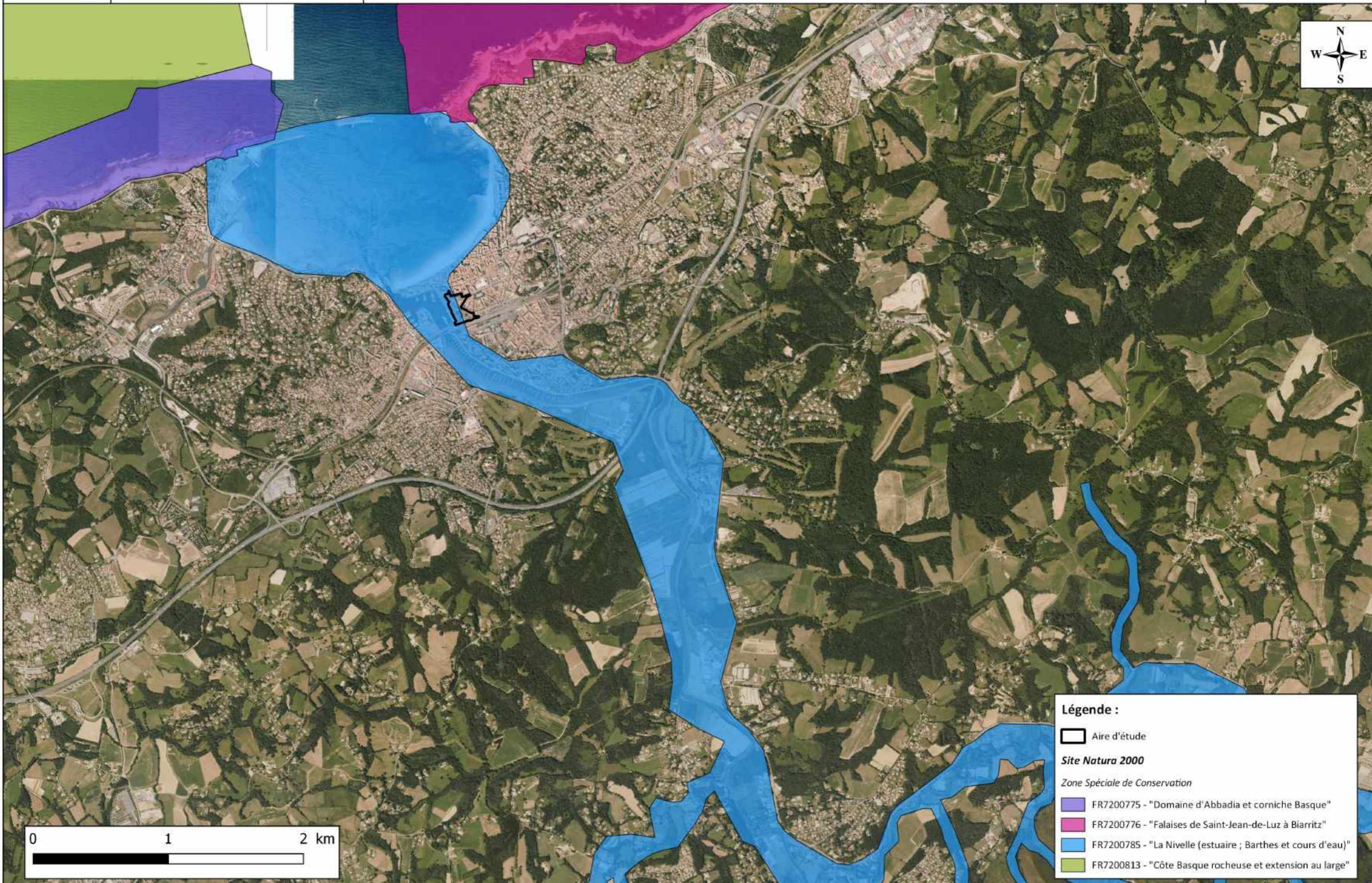
1:200 26/11/2019

Le présent document est la propriété de samazuzu. Toute reproduction, totale ou partielle, et tout transfert à un tiers, sous quelque forme que ce soit sont soumis à autorisation explicite de samazuzu. Aucune modification de ce document n'est permise.








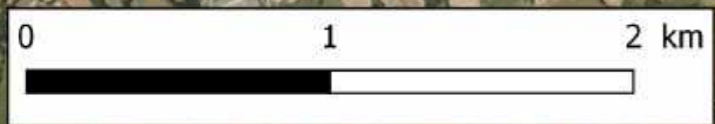
Annexe 5 : Abords du projet





Légende :

-  Aire d'étude
- Site Natura 2000**
- Zone Spéciale de Conservation*
-  FR7200775 - "Domaine d'Abbadia et corniche Basque"
-  FR7200776 - "Falaises de Saint-Jean-de-Luz à Biarritz"
-  FR7200785 - "La Nivelle (estuaire ; Barthes et cours d'eau)"
-  FR7200813 - "Côte Basque rocheuse et extension au large"



ÎLOT FOCH

1. Le contexte et les enjeux

Le site

Superficie totale : 12 500 m².

Au cœur de la ville constituée, le périmètre de l'îlot Foch peut être qualifié de secteur de transition entre zones historiques (centre-ville et équipements touristiques), d'activité (espace portuaire), d'équipements (gare) et résidentielles (Urdazuri). Il participe également à la fonction d'« entrée de ville » pour la clientèle ferroviaire.

L'îlot est toutefois aujourd'hui peu valorisé : plus des deux tiers de l'espace sont dédiés à l'automobile (circulation et stationnement), le plan de circulation est complexe, l'espace public peu qualitatif et le bâti inclus dans son périmètre est dans un état médiocre. Quatre éléments le constituent :

- **Place Foch** : foncier entièrement public d'une superficie totale de 3 900 m² dont 2 000 m² pour le parking Foch, 74 places de stationnement dont 54 sur le parking. Présence du pavillon des Corsaires.
- **Façade portuaire** : foncier entièrement public d'une superficie totale de 6 700 m² dont 5 000 m² dédiés à l'automobile. 26 places de stationnement et parking deux-roues. Présence d'activités économiques (dont le restaurant « Kayola »)
- **Parking Jaulerry** : foncier entièrement public d'une superficie totale de 800 m² uniquement dédié au stationnement automobile : 25 emplacements.
- **Îlot Fraysse-Lamerain** : 1 100 m² de foncier bâti privé, acquis par deux promoteurs immobiliers privés souhaitant y développer un projet.

Enjeux physiques, naturels et paysagers

Ce site urbain, avec une place Foch de belles proportions et une façade portuaire largement ouverte sur le « grand paysage » (panorama lointain dévoilant la Rhune), constitue un des lieux emblématiques de la ville qui se poursuit vers la place Louis XIV, d'un côté, et la gare, de l'autre.

Il ne remplit toutefois, aujourd'hui, qu'un rôle essentiellement utilitaire, très largement voué à l'automobile, colonisé par le stationnement et un système viaire globalement surdimensionné au traitement de type routier en opposition avec la qualité du site, ne laissant que peu de place aux espaces verts et aux cheminements piétonniers.

Comme une partie de centre-ville, le site est potentiellement concerné pour partie par le risque « inondation et submersion marine ».

Enjeux urbains

Les espaces non bâtis qui composent la quasi-totalité du site apparaissent largement « monofonctionnels » au profit de l'automobile et leur organisation est principalement conditionnée par l'organisation de la voirie et n'offrent pas un cadre de qualité pour les commerces et services qui bordent notamment la place Foch.

Les principaux espaces verts existants (square de Verdun), isolés par la voirie, sont de fait difficilement accessibles, de même, les trottoirs et espaces piétons sont réduits à peu de chose. Plus précisément, l'analyse du système viaire montre notamment que :

- Le rond-point de Lattre de Tassigny occupe un espace au sol disproportionné en regard du flux automobile qu'il gère et entraîne, de ce fait, une coupure spatiale forte entre le centre historique et le quai portuaire.
- L'avenue de Verdun, aménagée comme une voie à grande circulation, encourage la vitesse alors qu'il conviendrait de ralentir les véhicules pour préparer leur entrée dans le centre ancien.
- Le grand giratoire connectant la RD 810 et l'avenue de Verdun devant la gare, apparaît « intraversable » par le cheminement des piétons et

détache la gare du centre-ville dont elle est pourtant une des « entrées ».

- L'avenue Pierre Larramendy isole le square de Verdun du quai et du centre-ville et fait de cet espace vert un lieu non pratiqué.

Sur le plan du bâti existant de l'îlot Lamerain, on retiendra que parmi les deux éléments bâtis qui le constituent, le hangar désaffecté au Sud apparaît très « dissonant » au sein de l'organisation urbaine. Outre sa qualité architecturale moindre, il n'est pas à l'alignement du front bâti marquant la limite Sud du centre, ancien puisqu'en retrait du parking Jaulerry, et crée une rupture dans la façade historique. La restitution d'une homogénéité de traitement urbain et architectural est donc ici un enjeu important du nouvel aménagement du site.

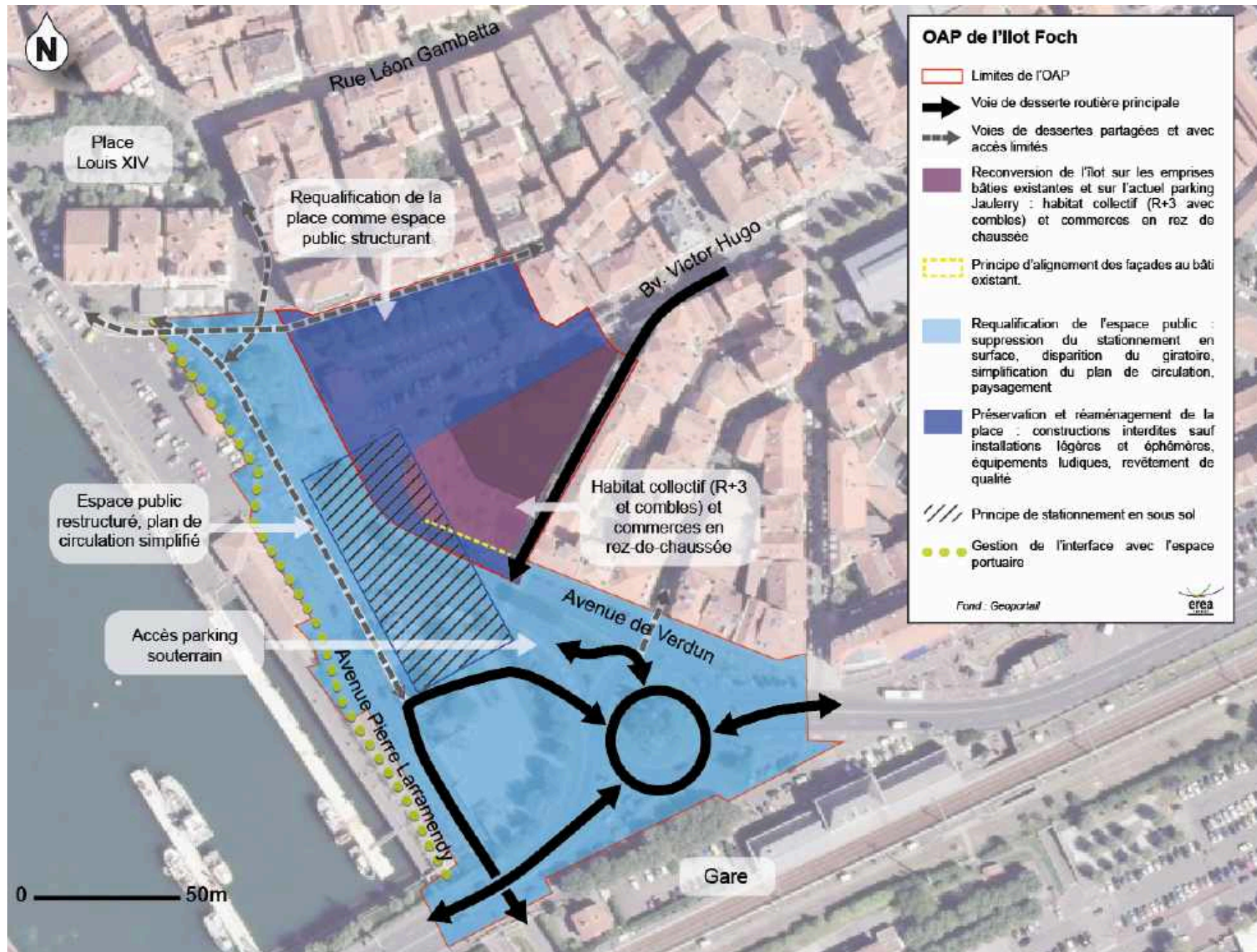
2. Les grands objectifs du projet

La requalification de ce secteur stratégique du centre-ville s'inscrit en continuité des aménagements déjà réalisés (les halles, l'îlot « Les Erables »). Si le périmètre opérationnel intègre la façade portuaire (en excluant toutefois la « zone technique » du port proprement dit) ainsi que l'îlot Fraysse-Lamerain et la place Foch attenante, sa conception prend en compte tout l'espace situé en façade Ouest du centre historique s'ouvrant sur le port qui s'étend de la place Louis XIV jusqu'à la RD 810 et la gare SNCF et autorise ainsi un aménagement « séquentiel ».

Les orientations stratégiques guidant l'aménagement urbain du secteur sont les suivantes :

- La réalisation de logements (accession privée et locatifs sociaux) et d'activités commerciales sur l'îlot Fraysse-Lamerain, eu égard au potentiel de renouvellement urbain offert par le site. Le projet immobilier devra respecter les règles du PLU et de l'AVAP-SPR pour la hauteur de construction et respecter le principe d'alignement des façades au droit de l'avenue de Verdun. L'aménagement global devra également intégrer un espace d'animation.

- La requalification des espaces publics et en particulier de la place Foch, par la disparition du stationnement de surface existant sur ce secteur pour proposer un espace public de qualité, ouvert aux Luziens, excluant toute construction nouvelle de logements sur la place, celle-ci pouvant pour autant accueillir des aménagements démontables ayant d'autres vocations (économiques ou festives notamment).
- Le maintien du bâtiment de la Grillerie et de l'accès à la zone portuaire.
- L'aménagement d'un parking souterrain permettant de compenser la perte des places publiques de stationnement de surface actuelles dans le périmètre et d'augmenter l'offre publique pour anticiper la future piétonisation du centre ancien et de répondre aux besoins générés par la création des bâtiments et équipements qui seront construits. Il s'agira d'un parking mixte d'une capacité totale projetée d'environ 500 places.
- La déviation du boulevard Victor Hugo vers la rue Marion Garay, laquelle devra être réaménagée, afin d'ouvrir un espace piéton entre la rue Foch et le port. Cet aménagement implique également, à terme, la suppression du rond-point situé à proximité du quai portuaire.
- La restauration d'une liaison de qualité entre la gare et le cœur de Ville, par le biais notamment d'un large mail piétonnier.



3. Les principes d'aménagement

Forme urbaine

Implantations

La quasi-totalité du périmètre est destinée à demeurer inconstructible :

- Les constructions seront autorisées à l'intérieur du polygone constructible couvrant l'îlot Fraysse-Lamerain et le parking Jaulerry. Le long de l'avenue de Verdun, la façade bâtie devra se situer dans la continuité des constructions existantes et devra faire l'objet d'un soin particulier d'insertion urbaine et architecturale.
- Sur les espaces publics ne seront autorisées que les constructions de petite taille nécessaires aux équipements publics (accès au parking souterrain notamment) et l'installation provisoire d'activités économiques et festives démontables.

Formes architecturales

En raison du contexte, les constructions devront se distinguer par leur ambition architecturale et la qualité de leur conception.

Elles doivent s'apparenter dans leurs volumes et leurs proportions, à l'un des types architecturaux du centre urbain et respecter les règles du cahier de règles de l'Aire de Mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine valant Site Patrimonial Remarquable.

Ces préconisations ne font cependant pas obstacle à l'adoption raisonnée de formes contemporaines, motivées notamment par la recherche d'une performance énergétique et environnementale.

Hauteur des constructions

Les bâtiments autorisés dans le polygone constructible auront une hauteur maximale de 4 niveaux et combles aménageables (rez-de-

chaussée + 3 étages avec combles aménageables). Le premier niveau habitable respectera les dispositions du Plan de Prévention des Risques Inondation.

Sur les espaces publics, les constructions autorisées ne pourront pas dépasser un niveau (rez-de-chaussée).

Mixité fonctionnelle et sociale

Les bâtiments autorisés dans le polygone constructible respecteront des objectifs de mixité sociale et fonctionnelle :

- Ils accueilleront des commerces ou des services en rez-de-chaussée. Un lieu d'animation est également prévu.
- Dans le contexte d'un tissu urbain de centre-ville marqué par la mixité fonctionnelle (habitat et économie) et afin de correspondre aux objectifs de la politique de l'habitat de la Ville et de l'Agglomération de conduire un projet résidentiel mixte social/privé, l'offre de logements sera mixte : accession privée et logements locatifs sociaux (PLUS, PLAI, PLS) qui occuperont au moins 40% du nombre de logements.

Circulations, voirie et stationnement

Trame viaire

La réorganisation et la simplification du plan de circulation et l'un des principaux enjeux de l'aménagement :

- Elles reposent sur le maintien du sens unique du boulevard Victor Hugo pour les voitures et la déviation potentielle des flux du boulevard Victor Hugo par la rue Marion Garay (qui sera élargie dans le cadre du projet) pour assurer la continuité des circulations vers l'avenue de Verdun et l'avenue Pierre Larramendy.

- Elle suppose la disparition du rond-point de Lattre de Tassigny et la reconfiguration du grand giratoire connectant la RD 810 et l'avenue de Verdun.
- Sur le reste du périmètre, la circulation automobile est fortement circonscrite sur des voies de desserte partagées à accès limité répondant aux besoins des activités riveraines (en particulier les véhicules lourds accédant à la « zone technique » du port) et des services collectifs (collecte des ordures, pompiers et sécurité, etc.).
- Enfin, les modes doux seront mis en avant par le confortement et la prolongation des voies cyclables en sites propres.

Espaces publics / collectifs et liaisons douces

L'aménagement des espaces publics est conçu dans le but de retrouver une unité et une continuité entre la gare, le centre et le port.

Le principe général est la création d'une large esplanade dévolue essentiellement aux piétons, conçue comme un espace libre, ouvrant la vue sur le port et permettant de créer un lieu de rencontre et de « vivre ensemble », dans la continuité de la place Louis XIV et du parvis des Halles pouvant, dans ce cadre, accueillir des événements spécifiques liés à la vie locale (fêtes de la Saint-Jean, fête du thon, etc.).

Une attention particulière sera accordée à la qualité et à la robustesse du traitement des sols et du mobilier urbain et au choix des essences végétales.

Stationnement

Hormis des emplacements de stationnement automobile pour des besoins de sécurité ou autres précisément motivés, le stationnement de surface ne sera pas autorisé sur les nouveaux espaces publics. Ceux-ci seront cependant configurés pour recevoir des véhicules à l'occasion de manifestations publiques.

La totalité de l'offre de stationnement automobile sera assurée par un parking souterrain implanté sous la place Foch, permettant de compenser la perte des places publiques de stationnement de surface actuelles dans le

périmètre et d'augmenter l'offre publique pour anticiper la future piétonisation du centre ancien et de répondre aux besoins générés par la création des bâtiments et équipements qui seront construits. Sa capacité totale projetée est d'environ 500 places, mais le dimensionnement précis sera défini ultérieurement en tenant compte des contraintes techniques éventuelles.

Les vélos et les deux-roues motorisés disposeront en surface d'emplacements de stationnement dédiés en plusieurs endroits.

Insertion paysagère et environnementale, gestion des risques

Insertion paysagère

Le traitement paysager devra permettre un dialogue des éléments du projet avec l'environnement proche et lointain, à la fois par le respect de la trame urbaine ancienne et pour l'ouverture sur le grand paysage.

Il s'agira notamment de créer un espace visuel homogène valorisant le centre ancien et dégageant d'amples perspectives sur le port et ses façades historiques.

Si pour la place Foch, le parti est un traitement principalement « minéral », les autres espaces publics seront fortement végétalisés (façade portuaire, monument aux morts...).

Une attention particulière sera accordée au traitement de l'interface avec la « zone technique » du port afin que celle-ci n'apparaisse pas comme une composante dévalorisant l'image du site.

Concernant les immeubles autorisés, rappelons que leur implantation visera à harmoniser la façade bâtie sur le port.

Gestion des risques et des nuisances

Les risques potentiels sont liés à l'inondation et à la submersion marine :

- Les constructions devront respecter les prescriptions de Plan de Prévention des Risques Inondations à l'étude, notamment pour la

définition du premier niveau habitable et la mise en sécurité du rez-de-chaussée (lieu d'animation, commerces).

- L'accès au parking souterrain sera ménagé par une seule rampe d'accès située en dehors de la zone inondable délimitée par le PPRI à l'étude.

Dans les opérations de déconstruction, des dispositions devront être prises pour assurer au maximum le retraitement et la valorisation des déchets de construction et éviter leur mise en décharge.

Programmation et traduction réglementaire

Programmation

Le projet est conçu pour pouvoir être réalisé par étapes selon une programmation « séquentielle », tout particulièrement pour les espaces publics.

Les aménagements au droit du grand giratoire au droit de la gare pourront être réalisés ultérieurement sans compromettre le bon fonctionnement des circulations sur le reste du site.

Traduction réglementaire

Aucune disposition spécifique ne s'avère nécessaire pour accompagner le projet dans le règlement écrit et graphique.

ANNEXE 8 : Présentation du projet

(Source : Mairie de Saint-Jean-de-Luz, étude urbaine SEPA, SAMAZUZU, IMS v.12/2019 ; Eiffage v.01/2018)

La commune envisage le renouvellement urbain d'un secteur du centre-ville dénommé "îlot Foch". Secteur de transition entre les zones historiques, l'espace portuaire et les zones résidentielles, l'îlot est aujourd'hui peu valorisé.

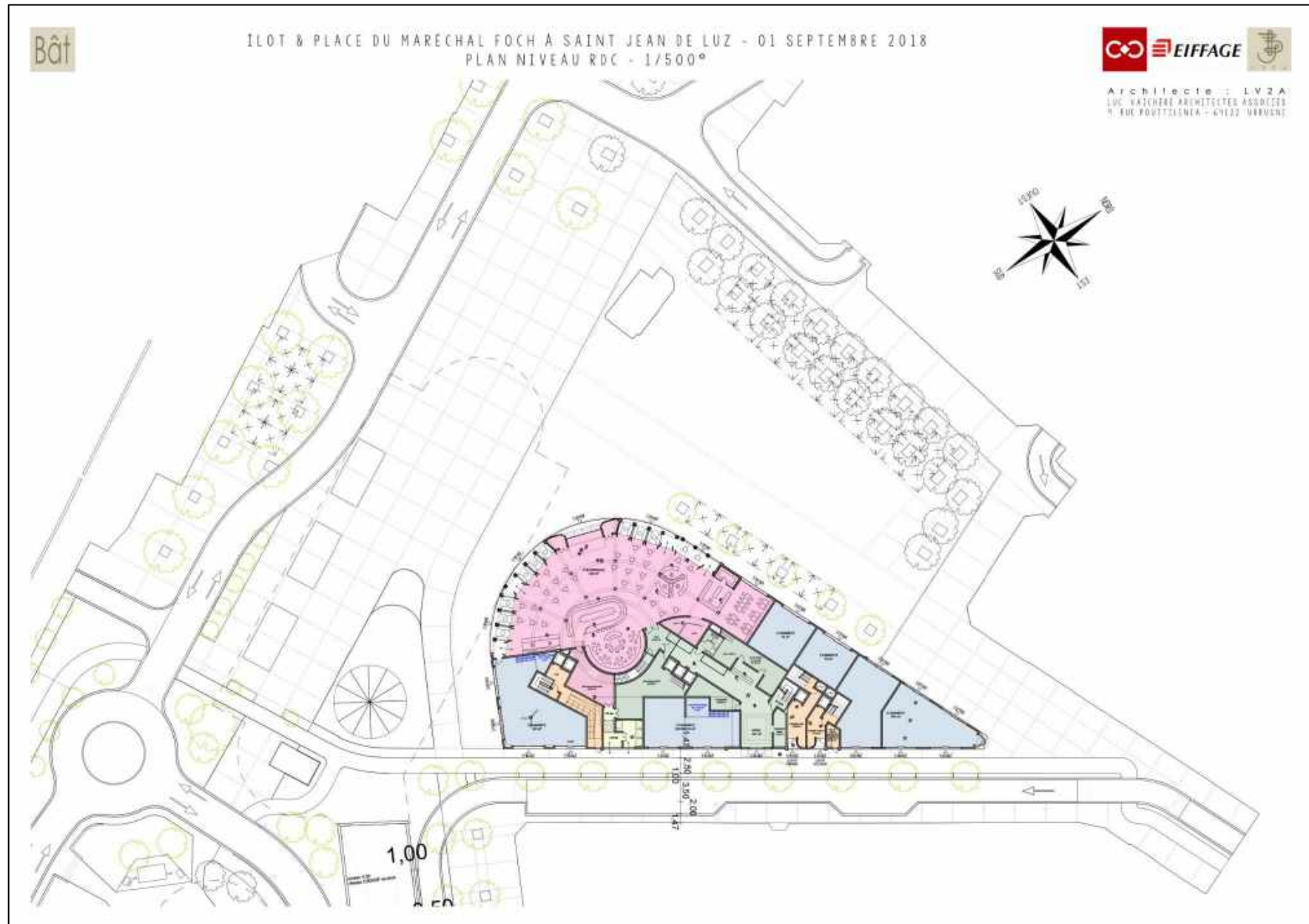
Les orientations stratégiques guidant l'aménagement de ce secteur sont :

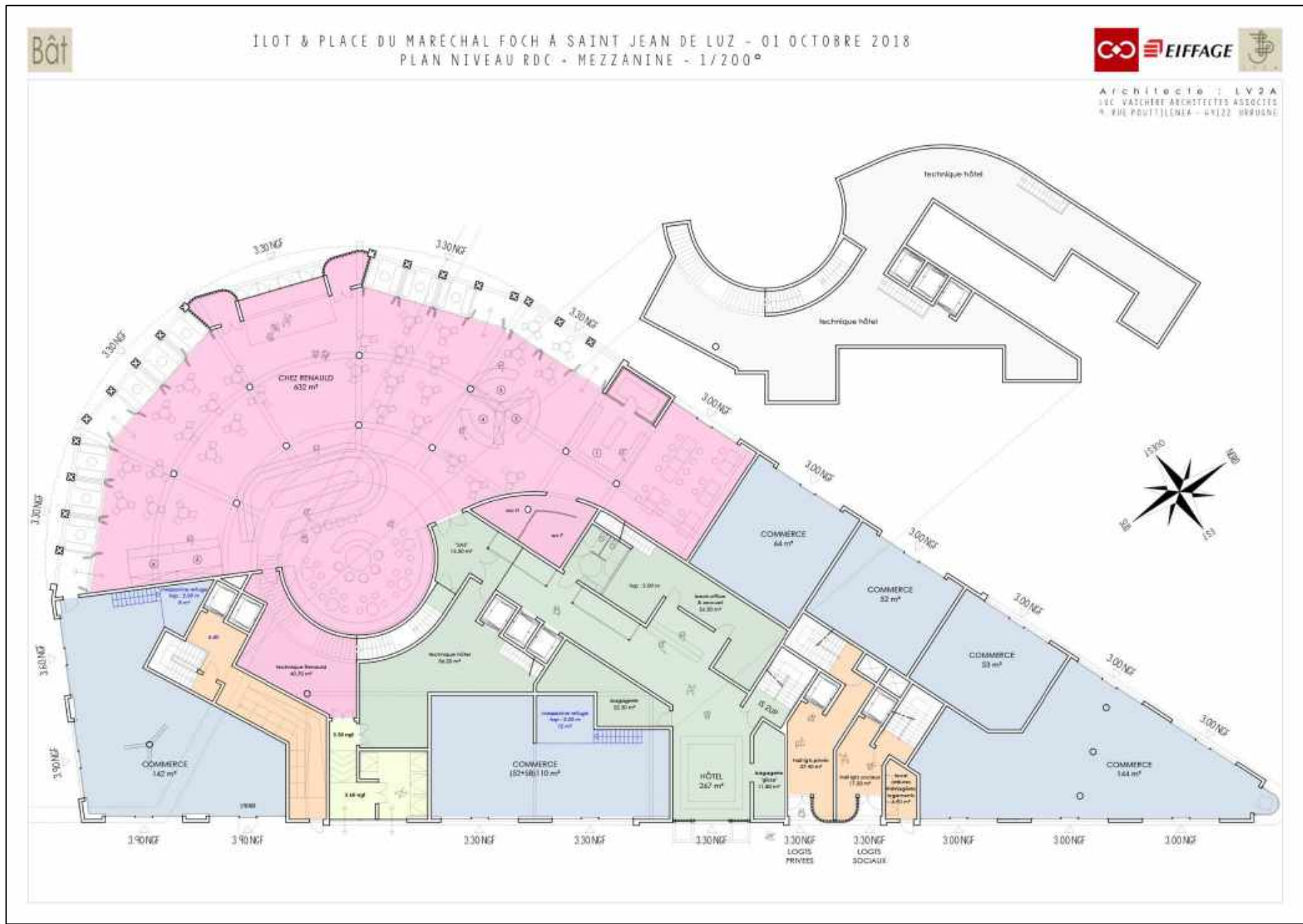
- la réalisation de logements (accession privée et locatifs sociaux) et d'activités commerciales sur l'îlot Lamerain ;
- la requalification des espaces publics et en particulier de la place Foch par la disparition du stationnement de surface ;
- le maintien du bâtiment de la Grillerie et de l'accès à la zone portuaire ;
- l'aménagement d'un parking mixte public/privé souterrain d'une capacité totale projetée d'environ 500 places ;
- la déviation du boulevard Victor Hugo vers la rue Marion Garay afin d'ouvrir un espace piéton entre la rue Foch et le port. Implique, à terme, la suppression du rond-point situé à proximité du quai portuaire.



Figure 1 : Plan de masse du projet

Réalisation de logements (accession privée et locatifs sociaux) et d'activités commerciales sur l'îlot Lamerain





Projet îlot Foch
État actuel



Réunion Publique
Décembre 2018



La place Foch

État actuel



Réunion Publique
Décembre 2018







Vue façade place Foch

Saint Jean de Luz ~ Projet Îlot FOCH
juin 2018



Vue depuis la zone portuaire

Saint Jean de Luz ~ Projet Îlot FOCH
juin 2018





Vue depuis le boulevard Victor Hugo

Saint Jean de Luz ~ Projet Ilot FOCH
juin 2018

Requalification des espaces publics et en particulier de la place Foch par la disparition du stationnement de surface

Projet îlot Foch
État actuel



Réunion Publique
Décembre 2018



Entrée depuis la Gare
État actuel



Réunion Publique
Décembre 2018



Entrée depuis le Boulevard Victor Hugo

État actuel



Réunion Publique
Décembre 2018

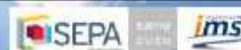


Entrée depuis le Boulevard Victor Hugo

État actuel



Réunion Publique Décembre 2018



Place Foch

État actuel



Réunion Publique
Décembre 2018

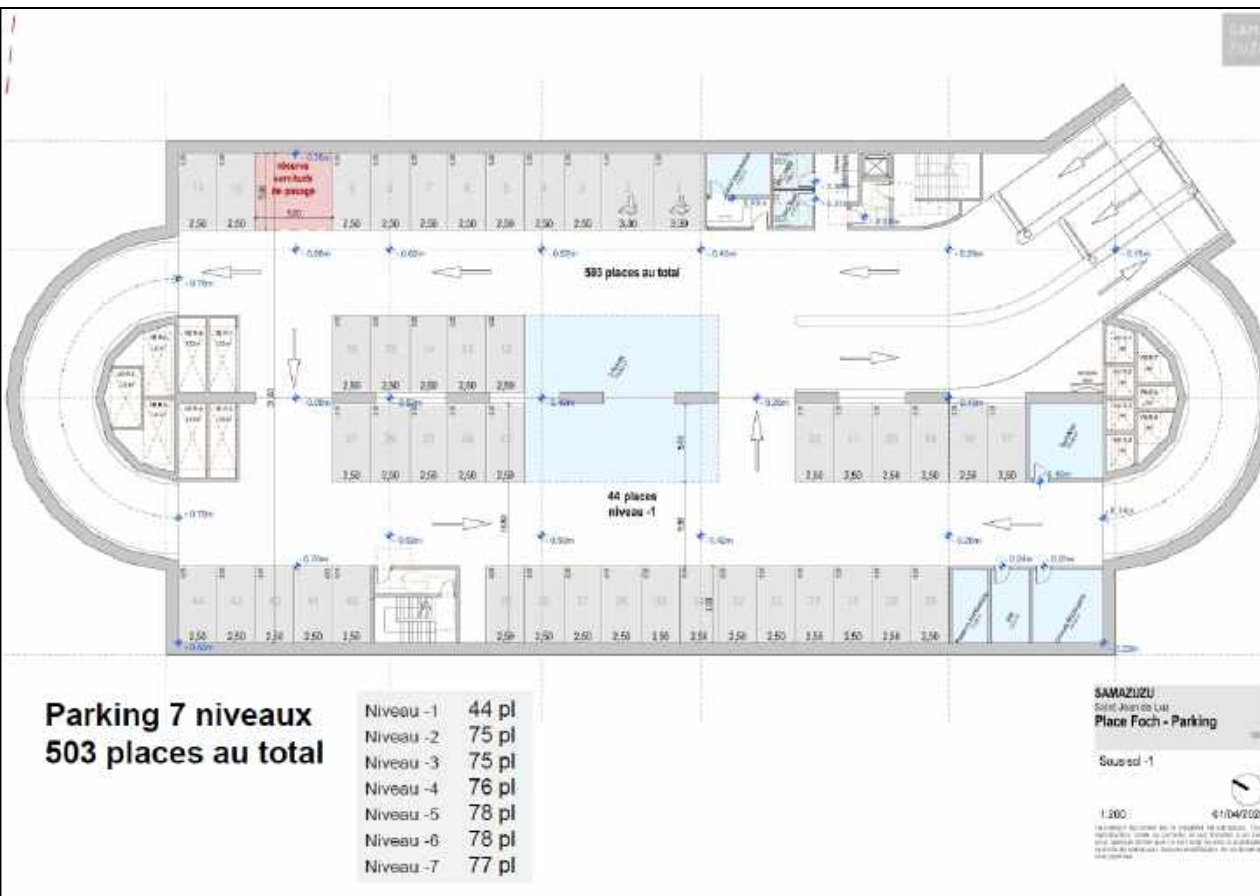


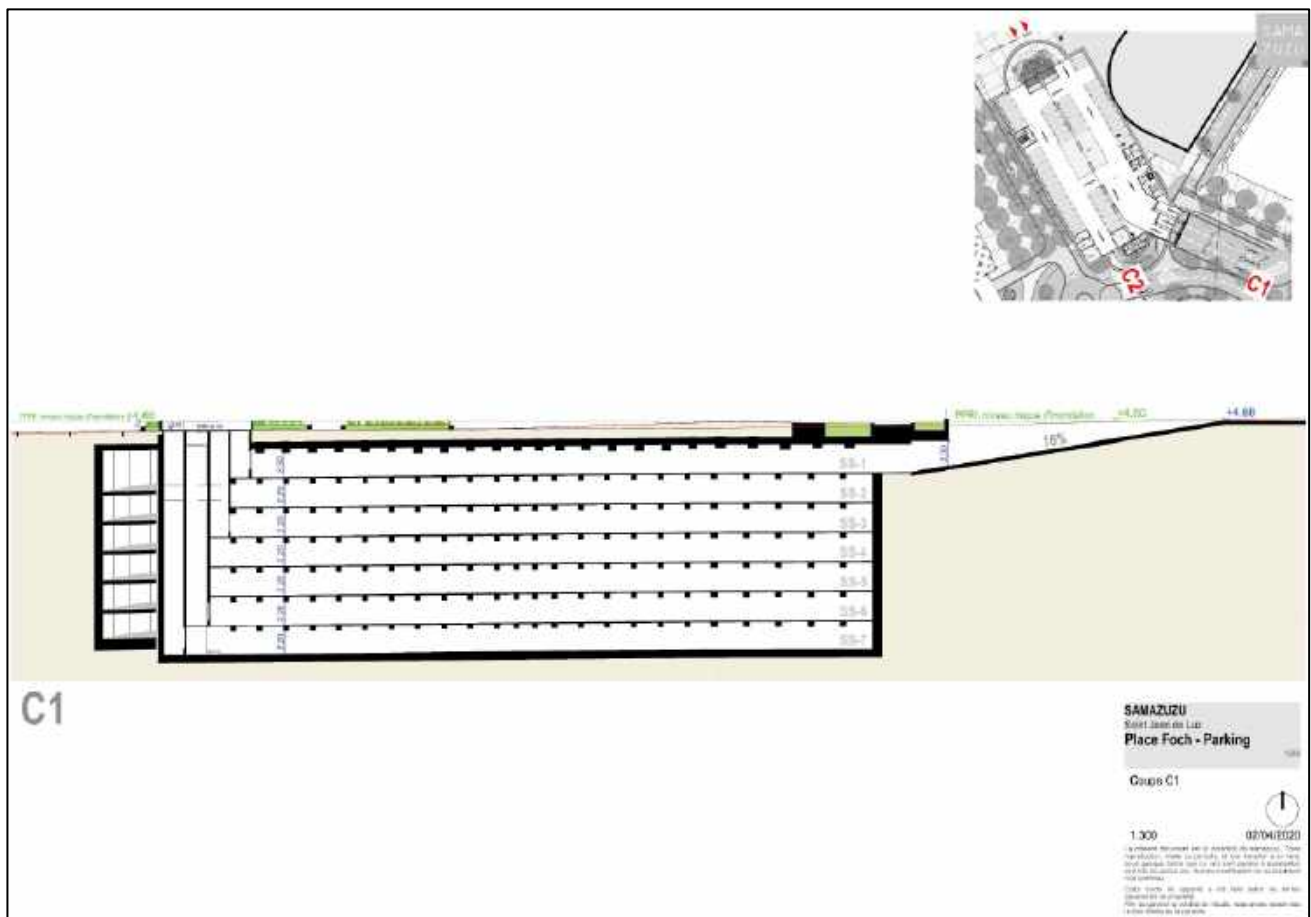
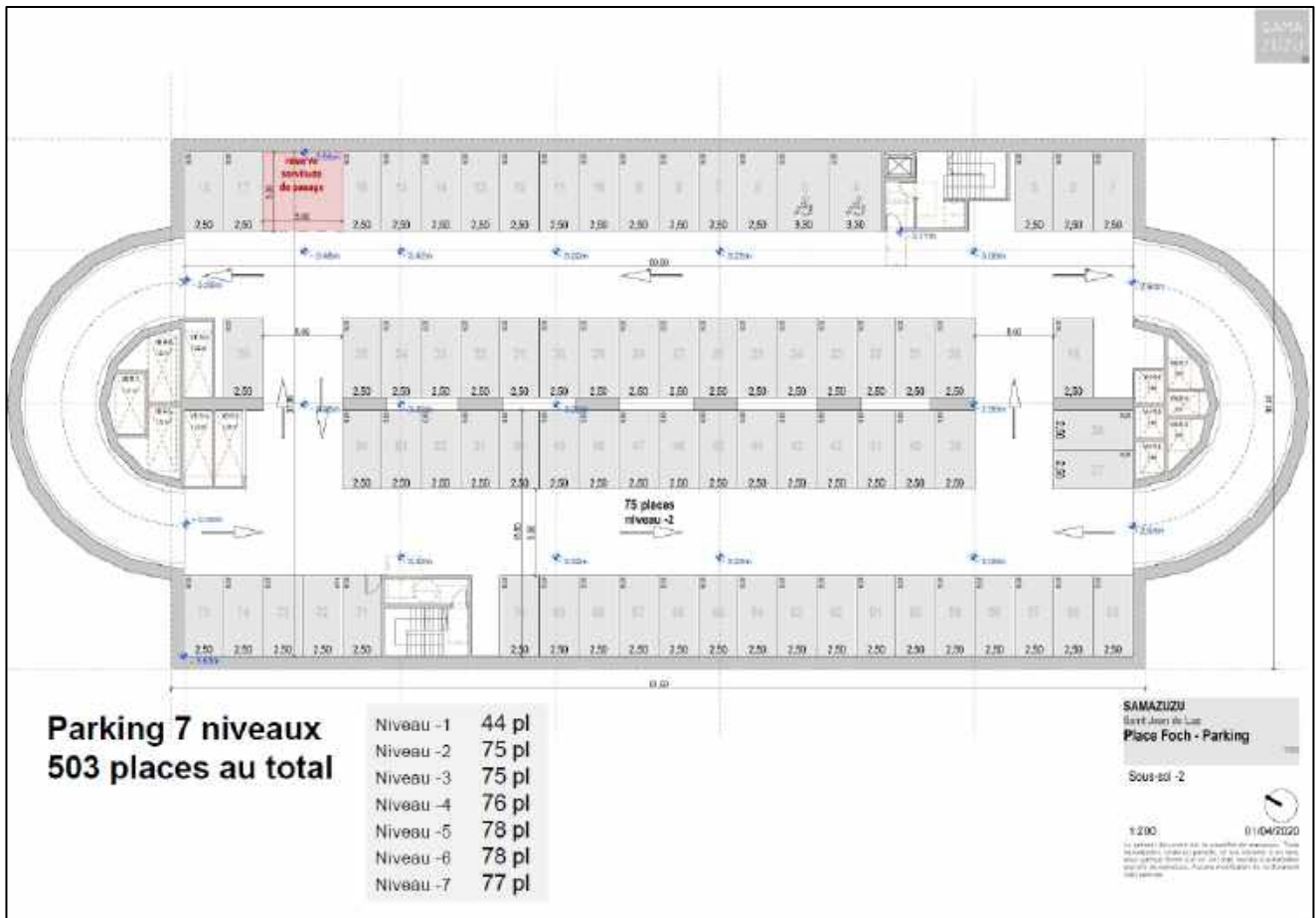
Maintien du bâtiment de la Grillerie et de l'accès à la zone portuaire

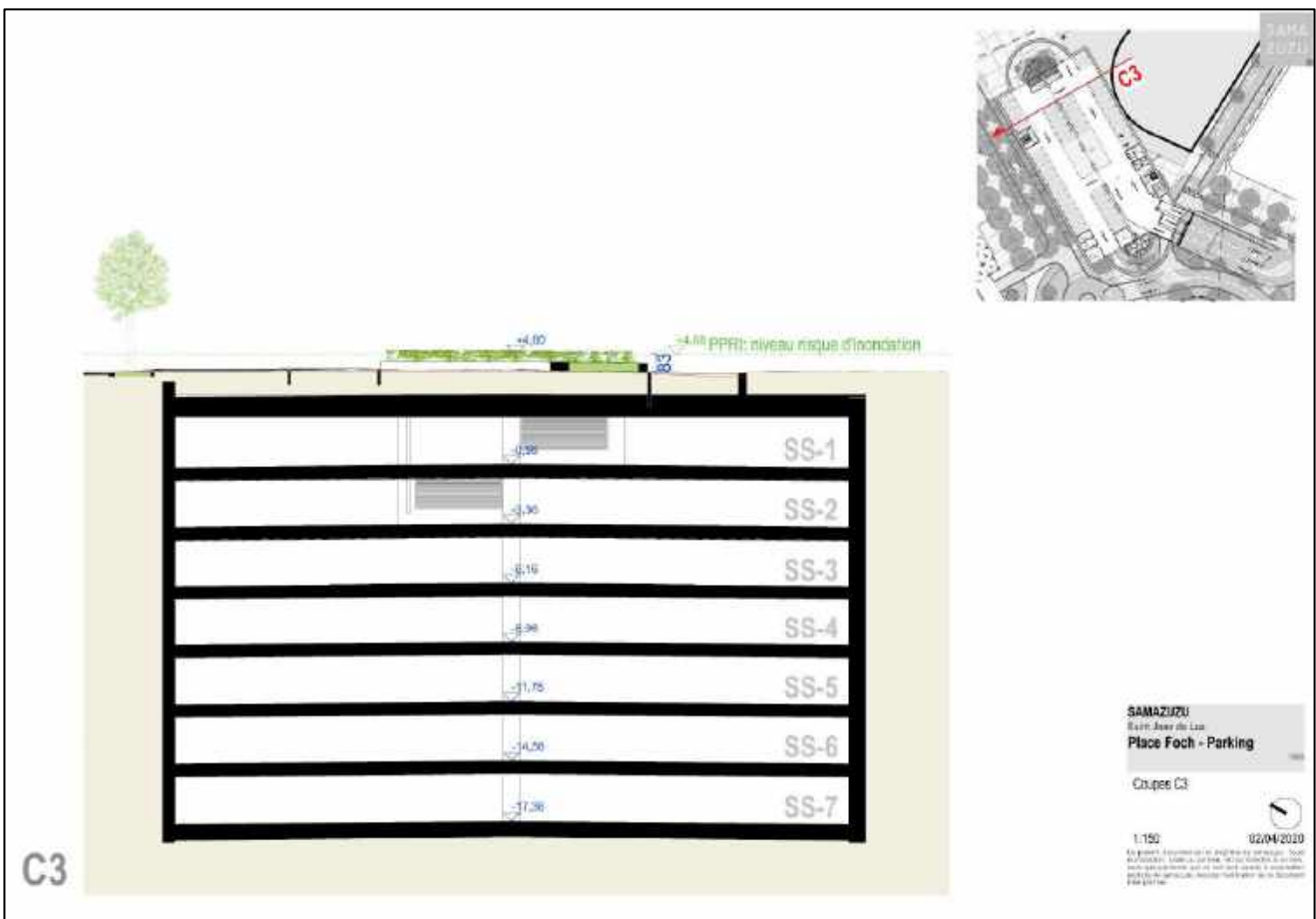
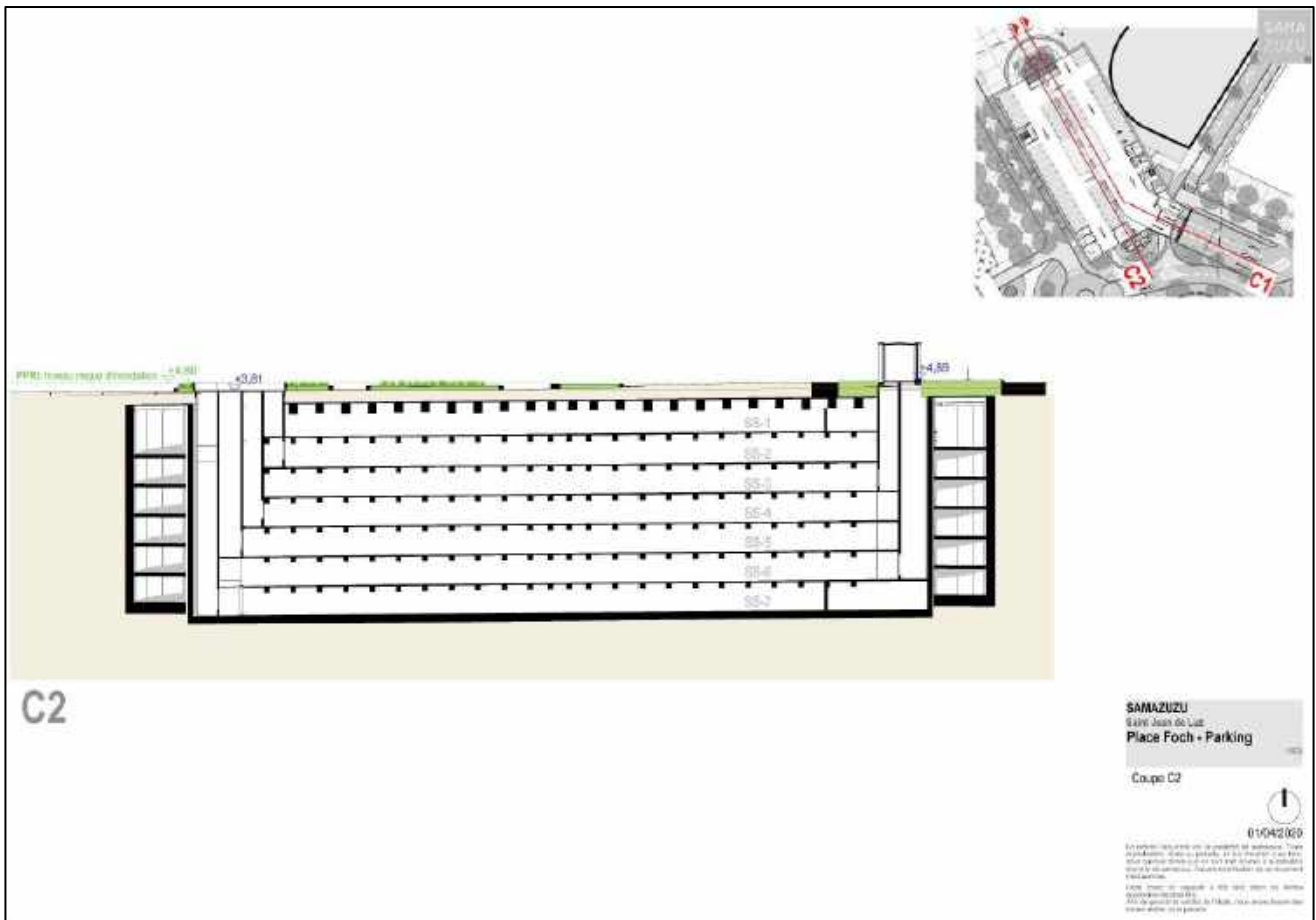




Aménagement d'un parking mixte public/privé souterrain d'une capacité totale projetée d'environ 500 places







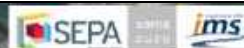


Déviation du boulevard Victor Hugo vers la rue Marion Garay afin d'ouvrir un espace piéton entre la rue Foch et le port. Impliquant, à terme, la suppression du rond-point situé à proximité du quai portuaire.

Projet îlot Foch
État actuel



Réunion Publique
Décembre 2018

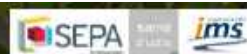


Entrée depuis la place Louis XIV

État actuel

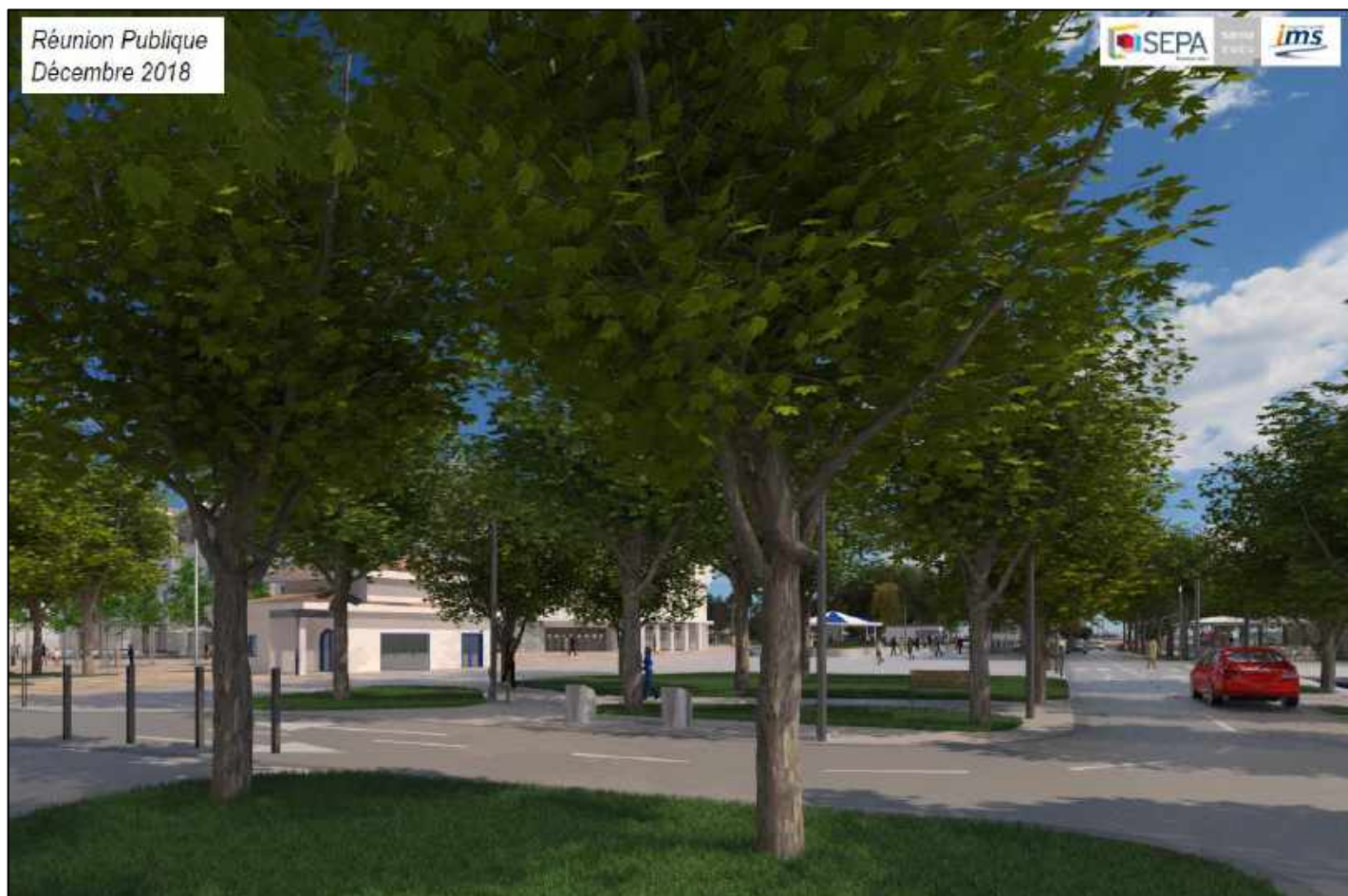


Réunion Publique
Décembre 2018





Réunion Publique
Décembre 2018











Aménagement urbain de l'îlot Foch



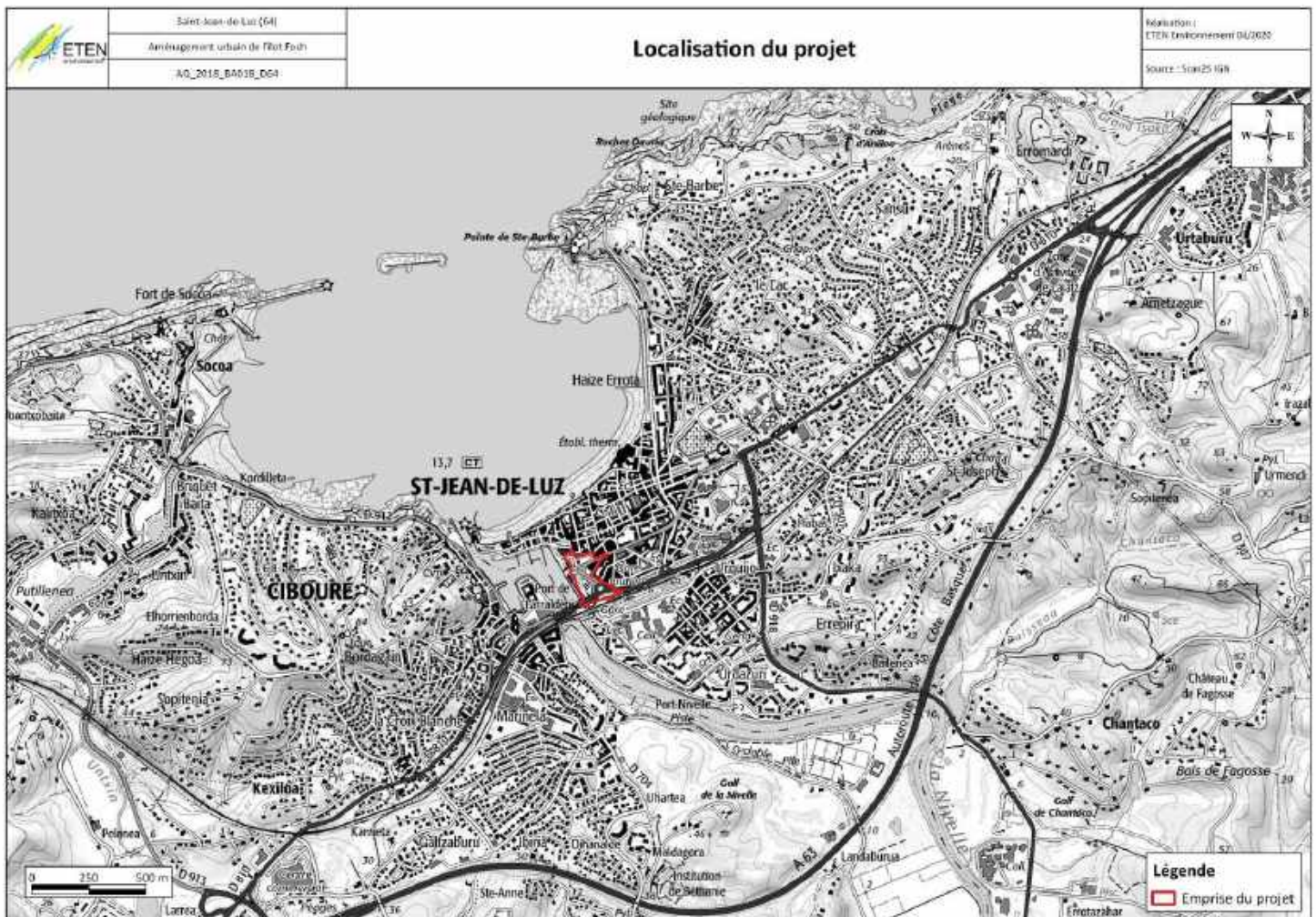
Description du projet

La commune envisage le renouvellement urbain d'un secteur du centre-ville dénommé "îlot Foch". Secteur de transition entre les zones historiques, l'espace portuaire et les zones résidentielles, l'îlot est aujourd'hui peu valorisé.

Les orientations stratégiques guidant l'aménagement de ce secteur sont :

- la réalisation de logements (accession privée et locatifs sociaux) et d'activités commerciales sur l'îlot Lamerain ;
- la requalification des espaces publics et en particulier de la place Foch par la disparition du stationnement de surface ;
- le maintien du bâtiment de la Grillerie et de l'accès à la zone portuaire ;
- l'aménagement d'un parking mixte public/privé souterrain d'une capacité totale projetée d'environ 500 places ;
- la déviation du boulevard Victor Hugo vers la rue Marion Garay afin d'ouvrir un espace piéton entre la rue Foch et le port. Implique, à terme, la suppression du rond-point situé à proximité du quai portuaire.

La carte ci-dessous localise l'emprise du projet.



Carte 1 : localisation du projet

La figure ci-dessous présente les principes d'aménagements retenus.

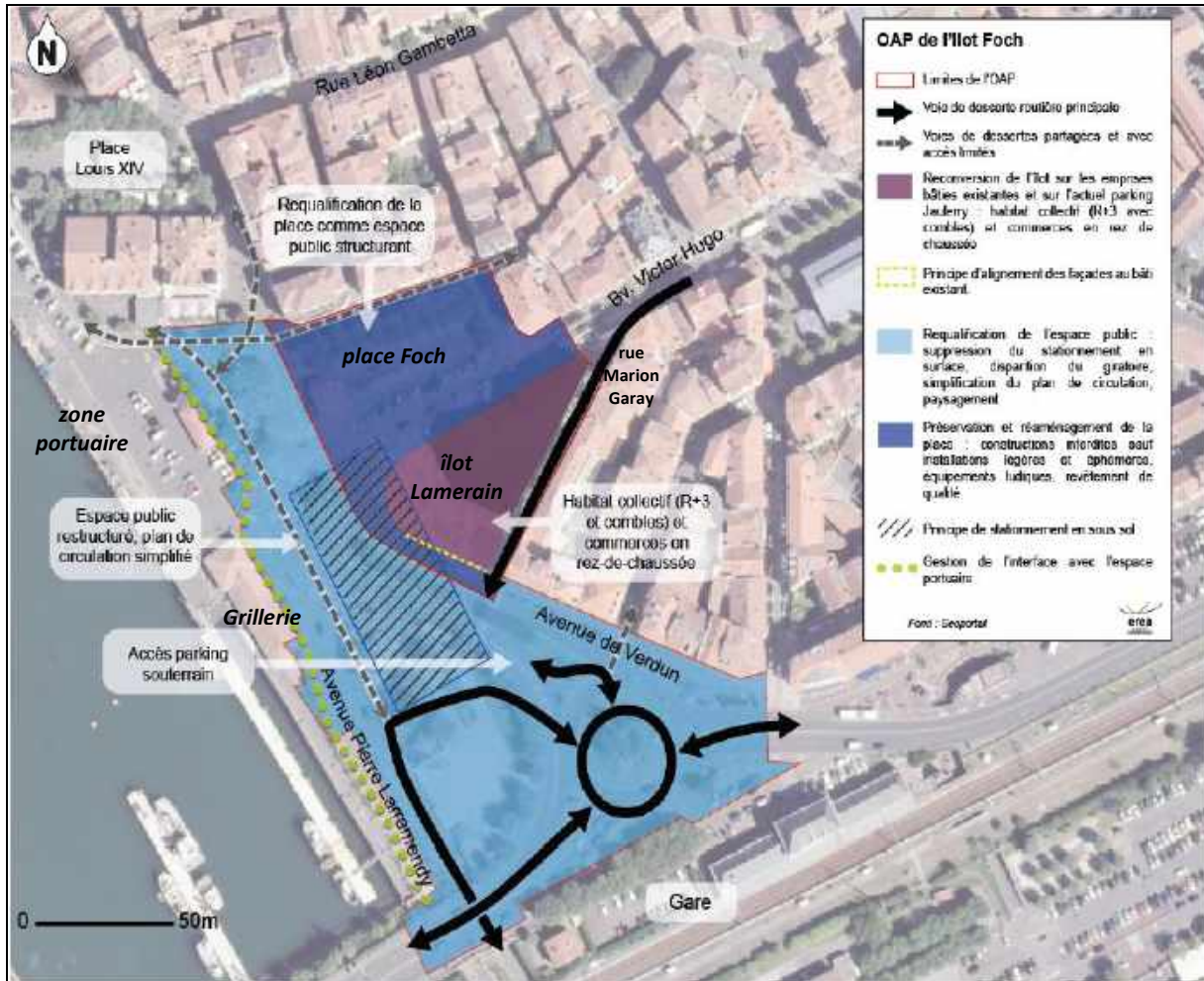


Figure 1 : Orientations d'aménagement et de programmation de l'îlot Foch (Source : PLU de Saint-Jean-de-Luz)



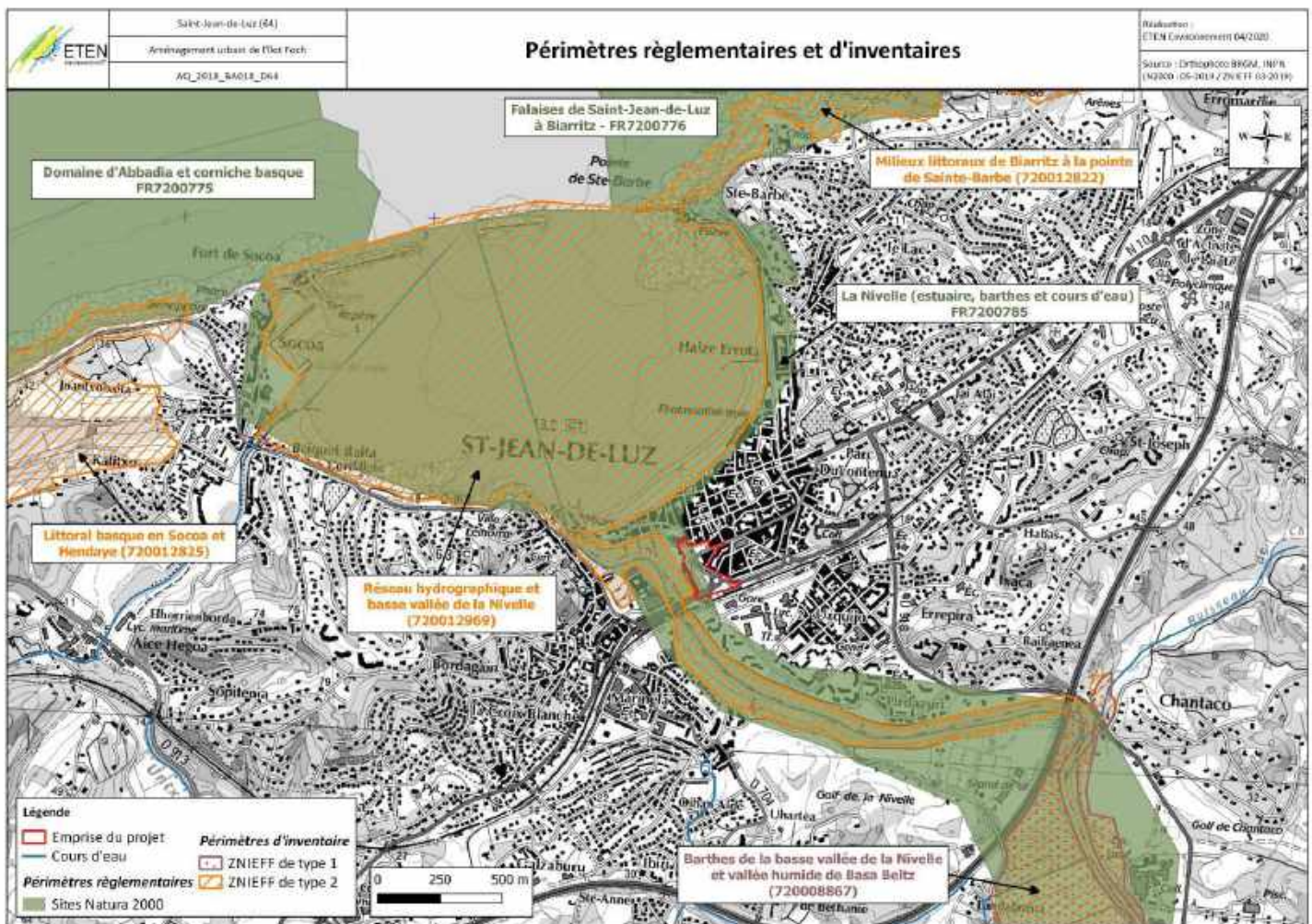
Figure 2 : plan de masse du projet (Source : Mairie de Saint-Jean-de-Luz)

Périmètres réglementaires et d'inventaires

L'emprise du projet, et en particulier sa moitié Ouest, est concernée par le site Natura 2000 « la Nivelles (estuaire, barthes et cours d'eau) » (FR7200785). Elle chevauche son périmètre au niveau du port de Saint-Jean-de-Luz, en effet, son enveloppe relativement imprécise comprend également les milieux urbains attenants à la Nivelles.

L'emprise du projet borde également une ZNIEFF de type 2 « Réseau hydrographique et basse vallée de la Nivelles » (720012969) au niveau du port de Saint-Jean-de-Luz.

La carte ci-dessous localise les périmètres réglementaires et d'inventaires du secteur d'étude.



Carte 2 : périmètres réglementaires et d'inventaires

Habitats naturels et anthropiques

L'emprise du projet d'aménagement se situe dans le centre-ville de Saint-Jean-de-Luz en bordure du port entre l'hôtel de ville au Nord et la gare au Sud.

Une expertise a été menée le 28 novembre 2018 par Mathilde COULM, experte des habitats naturels et de la flore.

6 types habitats anthropiques ont été identifiés sur le site. Ces habitats sont listés dans le tableau suivant.

Tableau 1 : Habitats naturels et anthropiques recensés au sein de l'emprise

Intitulé	Syntaxon	Code CORINE Biotope	Code EUR28 / Natura 2000	Zones humides floristiques ¹	Enjeu de conservation	Surface (m ²)	Surface relative (%)
Alignement de Magnolias	/	84.1	/	Non	Modéré	231	1
Chêne vert	/	/	/	Non	Modéré	44	0,2
Platanes	/	84.1	/	Non	Modéré à très faible ²	2 840	10
Espace vert	/	85	/	Non	Très faible	1 207	4
Parc urbain	/	85	/	Non	Très faible	3 573	13
Zone urbanisées, routes et chemins	/	86	/	Non	Nul	19 376	71
TOTAL						27 271	100

¹ au sens du critère floristique de l'arrêté du 28 juin 2008 modifié par arrêté du 1^{er} octobre 2009.

² selon l'alignement considéré

Les principaux enjeux au cœur de ce milieu très urbain correspondent aux arbres et alignements d'arbres.

Zones humides

Aucune zone humide n'est présente au sein de ce milieu très urbain.

Flore

La flore du site est assez pauvre, elle se limite aux espaces verts et aux alignements d'arbres, et essentiellement des espèces horticoles (Platane, Palmier, Tamaris, etc.).

Les inventaires de terrain n'ont pas permis de mettre en évidence d'espèces floristiques protégées, ni de flore exotique envahissante.

Faune

Une expertise a été menée le 28 novembre 2018 par Sophie LEBLANC, experte faune.

Concernant la faune, aucune espèce patrimoniale n'a été identifiée. Les arbres et les espaces verts accueillent des espèces communes. Le contexte et l'entretien des espaces verts (fauche régulière) ne permettent pas la présence d'espèces patrimoniales.

Les cartes suivantes présentent respectivement les habitats naturels et anthropiques ainsi que les enjeux identifiées au sein de l'emprise du projet.



Carte 3 : habitats naturels et anthropiques



Carte 4 : enjeux relatifs aux habitats naturels et anthropiques

Située en milieu urbain l'emprise du projet est soumise aux risques suivants :

- Risque de transport de matières dangereuses lié à la proximité de la voie ferrée (gare attenante à l'emprise du projet) ;
- Risque de remontée de nappe (sensibilité forte à très forte) ;

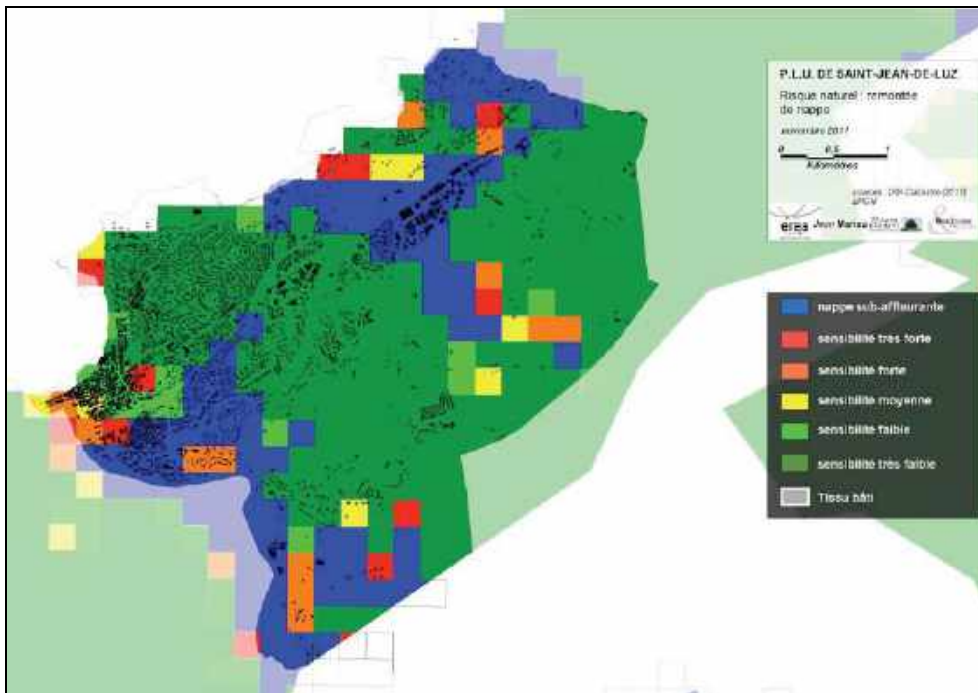


Figure 3 : Risque de remontée de nappe (source : PLU de St-Jean-de-Luz)

- Risque d'inondation par débordement de la Nivelle (source : Zone verte et zone rouge Rcu) ;

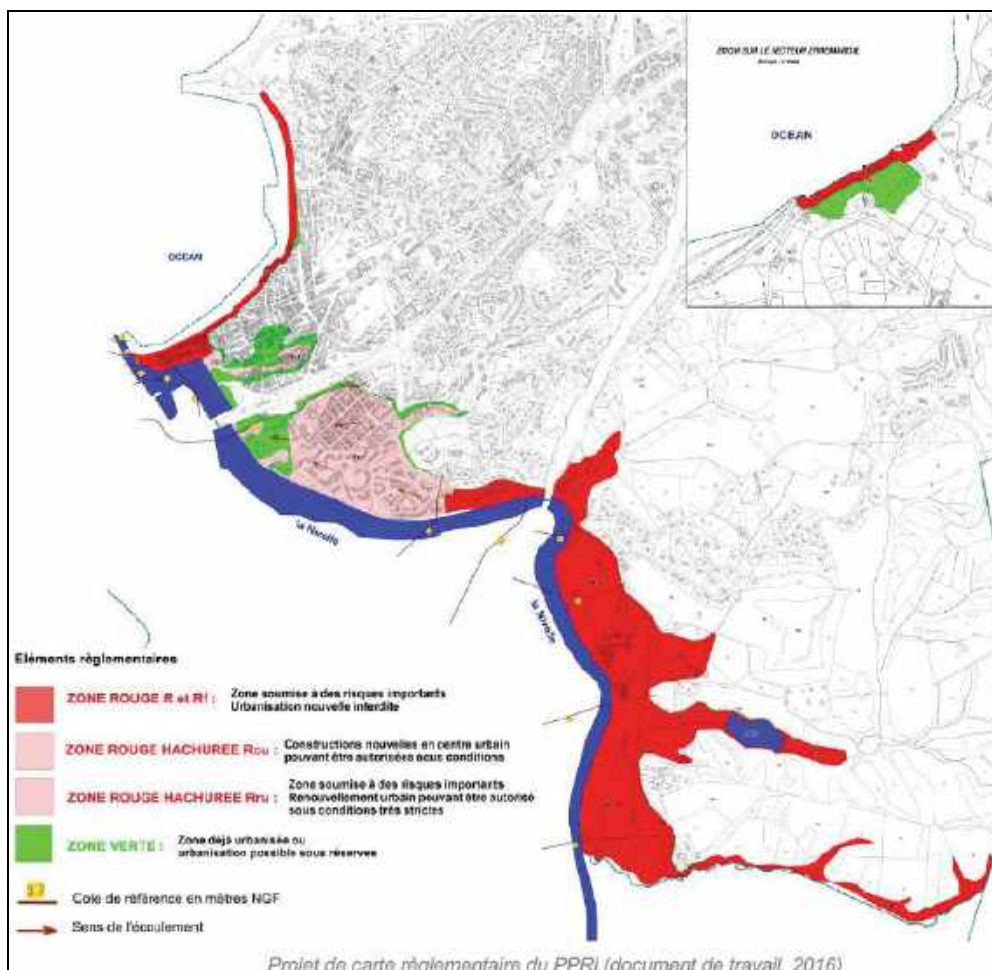
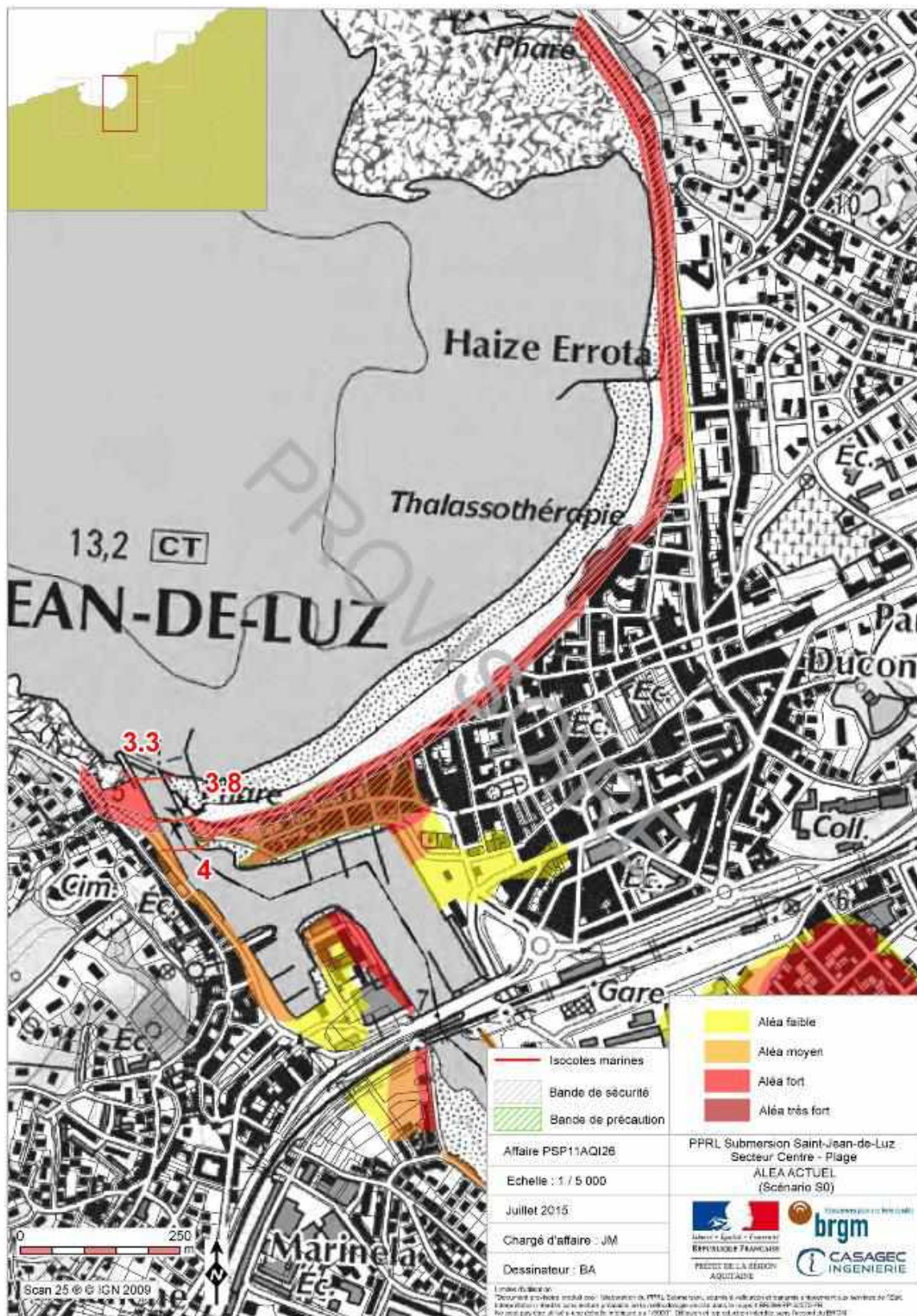


Figure 4 : Projet de carte réglementaire du PPRi (source : PLU de St-Jean-de-Luz)

- Risque de submersion marine (aléa actuel faible, aléa faible à modéré estimé à l'horizon 2100) ;



Carte 5 : Risque de submersion (Source : PPRL version provisoire 07/2015)

- Risque de mouvement de terrain (aléa de retrait et gonflement des argiles faible et zone de sismicité 2).

Patrimoine

L'emprise du projet est concernée par de nombreux enjeux patrimoniaux et paysagers. Elle est en effet située en Site Patrimonial Remarquable (anciennement Aire de mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine - AVAP). Il fait partie intégrante du secteur 1 (ville historique). De nombreux monuments historiques y sont concentrés tels que la maison de Louis XIV ou encore l'église Saint-Jean-Baptiste à proximité du projet.

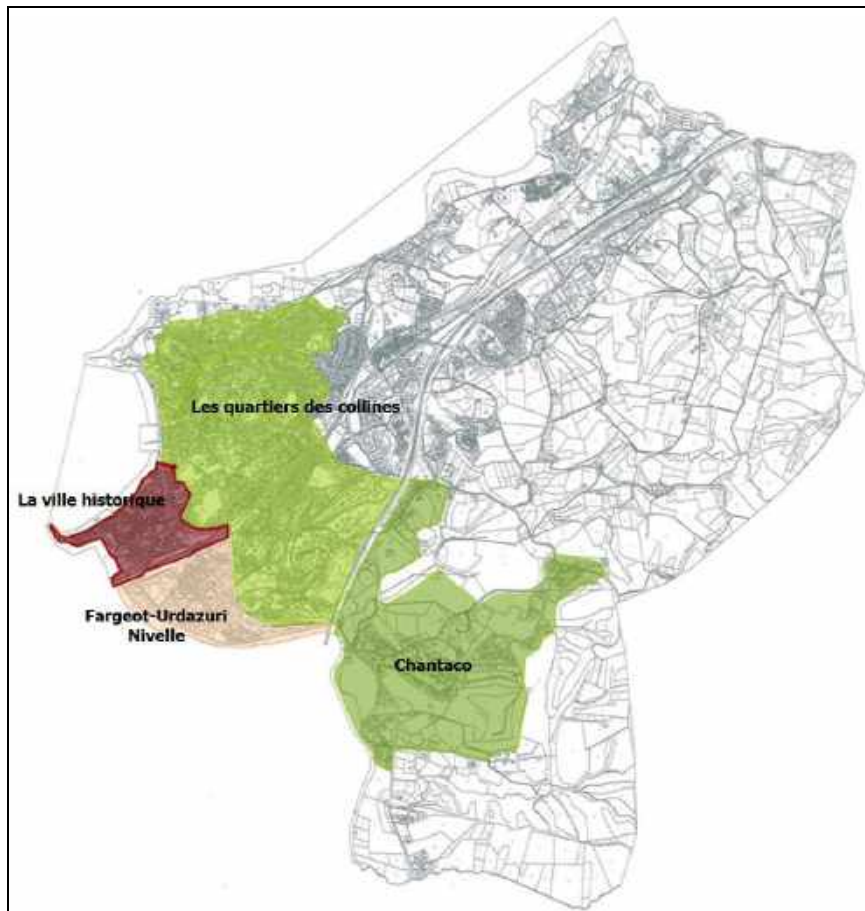
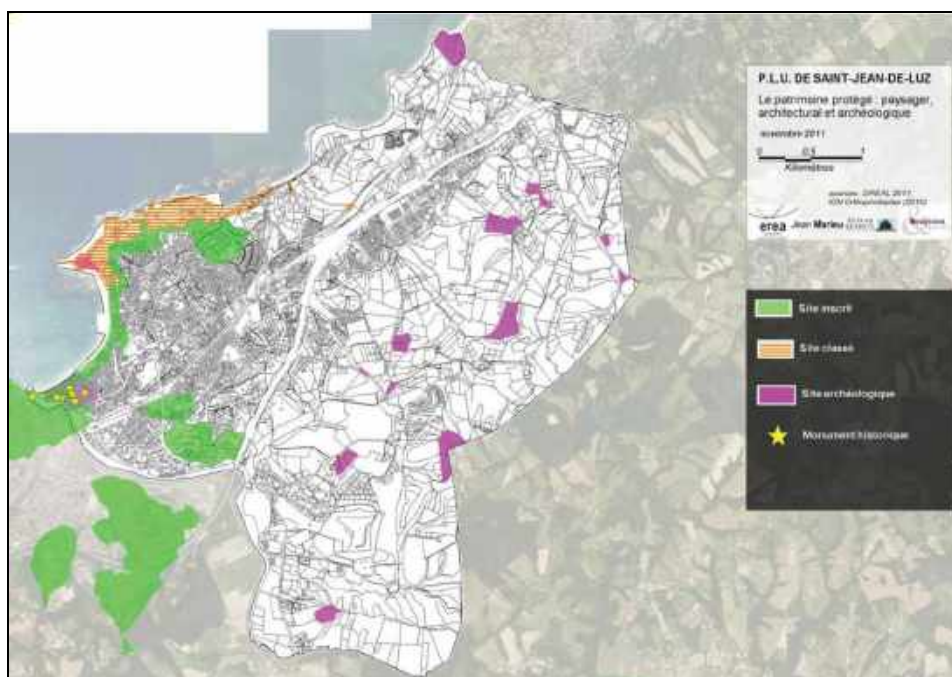


Figure 5 : Secteurs du Site Patrimonial Remarquable de Saint-Jean-de-Luz
(Source : AVAP St-Jean-de-Luz - Rapport de présentation 2015)

L'emprise est également concernée par le site inscrit « Partie côtière de la ville de St-Jean-de-Luz, au sud de la pointe Ste-Barbe (SIN0000232).



Carte 6 : Patrimoine paysager, architectural et archéologique (source : PLU de St-Jean-de-Luz)

Analyse des impacts prévisibles

Impacts prévisibles en phase travaux

Les principales atteintes à l'environnement ont lieu en phase travaux.

- **Impacts sur le milieu naturel**

Le projet va entraîner le remaniement de l'ensemble de l'emprise, toutefois il aura un impact sur des milieux exclusivement urbains : zones urbanisées (espaces bâtis et bitumés) ; espace vert, parc urbain, arbres et alignements d'arbres. Si la majeure partie des alignements de Platanes et de Magnolias seront conservés (40 arbres sur 73 actuellement), en particulier les Platanes de la place Foch, le Chêne vert présent place de Verdun sera lui supprimé pour laisser place à la voie d'accès au port et à l'avenue Pierre Larra mendy.

En outre, le projet prévoit la création d'espaces verts supplémentaires, ainsi la surface d'espace vert à l'issue des travaux sera bien supérieure avec 4 400 m² contre 3 200 m² actuellement. De même, des arbres supplémentaires seront plantés pour atteindre 178 arbres contre 73 actuellement (dont 40 seront conservés).

Considérant la nature des travaux, des milieux impactés et des surfaces concernées, l'impact négatif prévisible du projet est faible. Des mesures d'évitement et de réduction sont intégrées au projet.

Aucune espèce protégée n'ayant été contactée au sein de l'aire d'étude, **le projet n'aura aucun effet négatif sur la faune et sur la flore protégée.**

D'autre part, les chantiers par les remaniements qu'ils entraînent sont susceptibles de favoriser le développement d'espèces de flore exotique envahissante. Les véhicules de chantier peuvent en effet être vecteurs de graines ou de boutures issues d'autres chantiers.

Considérant la nature des travaux, des milieux impactés et des surfaces concernées, le risque de propagation d'espèces exotiques envahissantes est faible. Des mesures d'évitement et de réduction sont intégrées au projet.

- **Impacts sur les eaux souterraines**

Le projet étant situé dans un secteur où la nappe est haute, un pompage qui devra être mis en place afin d'abaisser la nappe le temps de réaliser le parking souterrain qui sera implanté à 18,45 m NGF de profondeur. Le débit d'exhaure envisagé est de 100 m³/an, le rejet sera effectué dans le port, la durée des travaux du parking est estimée à 3-4 mois.

Lors des travaux, le projet est susceptible d'impacter la nappe, en effet le pompage ayant pour effet d'abaisser la nappe (associée à la Nivelle), celle-ci qui s'écoule vers l'Océan, opposera moins de résistance à la nappe salée qui de ce fait pourra faire remonter le biseau salé. **Cet impact sera précisément évalué dans le dossier d'autorisation loi sur l'eau (rubrique 1.1.1.0, 1.1.2.0, 3.2.2.0 et 4.1.2.0).**

Il existe également en phase travaux un risque accidentel de pollution des eaux superficielle via les engins de chantier.

Le risque de pollution accidentelle en phase travaux est jugé modéré. Des mesures de réduction sont intégrées au projet.

- **Impacts sur les eaux superficielles**

Le projet est attenant à l'estuaire de la Nivelle (au niveau du port). Il existe en phase travaux un risque accidentel de pollution des eaux superficielle via les engins de chantier ou le stockage de matériaux. Il est important de noter qu'une partie de l'emprise est concernée par le risque de submersion marine (place Foch, aléa faible) mais aussi le risque d'inondation par débordement de la Nivelle (zone verte et zone rouge Rcu).

Le risque de pollution accidentelle en phase travaux est jugé modéré. Des mesures de réduction sont intégrées au projet. Le projet fera l'objet d'un dossier de police de l'eau (rubriques 2.1.5.0 et 4.1.2.0).

- **Impacts sur le patrimoine**

Le projet est situé dans un Site Patrimonial remarquable et à proximité de nombreux monuments historiques. Il ne concerne toutefois pas directement un monument historique, respectera l'identité globale du secteur et valorisera les éléments identitaires caractéristiques de Saint-Jean-de-Luz : trame urbaine, patrimoine,

matériaux... De plus, le projet respectera les règles du cahier de règles de l'Aire de Mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine valant Site Patrimonial Remarquable et sera soumis à l'avis de l'Architecte des Bâtiments de France.

Considérant le fait que le projet soit soumis à l'avis de l'Architecte des Bâtiments de France, garant du respect de l'identité architecturale de ce cœur de ville historique, l'impact du projet est jugé positif modéré si l'on considère la valorisation du site.

▪ Impacts sur la santé humaine

Le projet est attenant à l'estuaire de la Nivelle (au niveau du port). Il existe en phase travaux un risque de submersion marine (place Foch, aléa faible), le risque d'inondation par débordement de la Nivelle (zone verte et zone rouge Rcu), mais également de remontée de nappe. En phase travaux, il existe donc un risque pour le personnel de chantier, toutefois, il s'agit d'évènements prévisibles (météo, Vigicrue) et le chantier nécessitera la mise en place d'un coordonnateur santé et sécurité comme le prévoit la réglementation en vigueur.

En phase travaux, le risque pour la santé humaine vis-à-vis des risques d'inondation et remontée de nappe est donc jugé négatif, temporaire, faible.

▪ Impacts sur les émissions

En phase travaux, le projet nécessitera l'intervention d'engins de chantier, sources d'émissions sonores et atmosphériques. Toutefois, si l'on considère que cette zone urbaine sera temporairement inaccessible à la circulation des véhicules à moteur (en dehors des engins de chantier) lors des travaux, cet impact est à relativiser. En effet, les travaux n'engendreront pas d'émissions supplémentaires au niveau de cette zone.

Le chantier sera source de bruit, toutefois cet impact négatif est temporaire, et le chantier respectera les normes en vigueur (horaires, niveau décibels, etc), il peut donc être qualifié de faible. Il sera également source d'émissions atmosphériques, compte-tenu de l'inaccessibilité temporaire à la circulation, cet impact peut être qualifié de nul.

▪ Autres impacts sur le milieu humain

Il est important de noter qu'en phase travaux les conditions de circulation sur la Départementale longeant la gare (déplacement de transit) ne seront pas impactées. En outre, une étude a été réalisée démontrant le bon fonctionnement des flux induits par la réorganisation viaire du projet. Ces éléments ont été validés par le Département, qui est propriétaire-gestionnaire de certaines emprises.

En phase travaux, il n'y aura pas d'impact sur les conditions de circulation de la Départementale.

Impacts prévisibles en phase d'exploitation

▪ Impacts sur le milieu naturel

En phase d'exploitation le projet pourra avoir un impact positif sur le milieu naturel. En effet, la création d'espaces verts supplémentaires et la plantation d'arbres supplémentaires par rapport à l'existant offrira des espaces à la biodiversité commune peuplant les milieux urbains.

En outre, aucun produits phytosanitaires ne seront employés dans l'entretien des espaces verts (Zéro phyto).

Considérant la reconquête possible d'une biodiversité au niveau des espaces verts créés et des arbres plantés, l'impact du projet à moyen terme en phase d'exploitation est jugé positif faible.

▪ Impacts sur les eaux souterraines

Les pompages étant limités à la phase travaux, il s'agit donc d'un impact temporaire. Toutefois, le projet prévoit la réalisation de terrassements à l'abri d'un mur de soutènement de type paroi moulée ainsi qu'un cuvelage pour la construction du parking sous-terrain. Si ces éléments rendront celui-ci étanche vis à vis de la nappe évitant ainsi tout risque de pollution accidentelle via les véhicules utilisant le parking ; il faut aussi noter que de par son emprise en sous-sol, il constituera un barrage à l'écoulement naturel de la nappe, pouvant entraîner une élévation du niveau d'eau en amont et un abaissement en aval en raison du gradient de la nappe.

Cet impact sera précisément évalué dans le dossier d'autorisation loi sur l'eau (rubrique 1.1.1.0, 1.1.2.0, 3.2.2.0 et 4.1.2.0).

- **Impacts sur les eaux superficielles**

En phase d'exploitation, les eaux pluviales seront collectées dans un réseau séparatif comme c'est le cas actuellement. En outre, le projet prévoit notamment la réappropriation du centre-ville par les modes doux (piétons, cyclistes) qui ont la part belle dans le projet au détriment des véhicules à moteur, limitant ainsi les risques de pollution diffuse au niveau de la zone portuaire.

Cet aménagement n'aura donc aucun impact négatif sur les eaux superficielles en phase d'exploitation.

- **Impact sur les émissions (rejet d'eaux pluviales)**

Le projet est susceptible de générer des rejets d'eaux pluviales par ruissellement sur les surfaces imperméabilisées. Toutefois, il est important de noter que le projet concerne un milieu exclusivement urbain déjà imperméabilisé, et qu'il prévoit la création de zones d'espaces verts (dont la surface totale sera supérieure à l'existant), qui contribueront à leur échelle à retenir une partie des eaux pluviales.

En outre, les eaux pluviales seront collectées, comme actuellement, par le réseau de gestion des eaux pluviales avant d'être rejetées dans le port. Une étude hydraulique sera réalisée afin de comparer les débits actuellement générés par la zone de projet et les débits futurs attendus. En fonction des conclusions de cette étude, des ouvrages de rétention pourront être intégrés au projet afin de répondre aux objectifs de qualité de la Nivelles suivant les préconisations du PLU.

L'impact du projet sur les eaux pluviales en phase d'exploitation est jugé positif faible, considérant la création d'espaces verts. Des mesures de réduction sont intégrées au projet. Le projet fera l'objet d'un dossier de police de l'eau (rubrique 2.1.5.0).

- **Impacts des risques naturels et technologiques**

La partie Nord du projet est concernée par un risque de submersion marine (aléa faible) et un risque d'inondation par débordement de la Nivelles (zone verte et rouge Rcu). Le projet de réhabilitation de l'îlot Lamerain, bien qu'en partie en zone rouge Rcu (pouvant autoriser les constructions nouvelles en centre urbain sous conditions) et en zone verte (zone déjà urbanisée ou urbanisation possible sous réserve), prévoit uniquement des commerces en rez-de-chaussée pour limiter les risques vis-à-vis des populations. Le rez-de-chaussée et le premier niveau habitable respecteront les dispositions du Plan de Prévention des Risques Inondation. De plus, le tiers Nord du projet de parking souterrain est situé en zone verte de PPRI de la Nivelles. Toutefois, l'accès au parking souterrain sera ménagé par une seule rampe d'accès située en dehors de la zone inondable délimitée par le PPRI à l'étude.

En phase d'exploitation, le risque de submersion marine et de d'inondation par débordement est jugé faible, considérant le respect des règles d'urbanisme du PLU et du PPRN.

- **Impacts sur le patrimoine**

En phase d'exploitation le projet aura pour effet de valoriser le cœur de ville historique par la réappropriation des modes doux (piétons, cyclistes) au détriment des véhicules à moteur.

Cet aménagement n'aura donc un impact positif sur le patrimoine en phase d'exploitation.

- **Impacts sur la santé humaine**

Le projet est attentif à l'estuaire de la Nivelles (au niveau du port). Il existe en phase d'exploitation un risque de submersion marine (place Foch, aléa faible), le risque d'inondation par débordement de la Nivelles (zone verte et zone rouge Rcu), mais également de remontée de nappe. Le projet de réhabilitation de l'îlot Lamerain, bien qu'en partie en zone rouge Rcu (pouvant autoriser les constructions nouvelles en centre urbain sous conditions) et en zone verte (zone déjà urbanisée ou urbanisation possible sous réserve), prévoit uniquement des commerces en rez-de-chaussée pour limiter les risques vis-à-vis des populations. Le rez-de-chaussée et le premier niveau habitable respecteront les dispositions du Plan de Prévention des Risques Inondation. De plus, le tiers Nord du projet de parking souterrain est situé en zone verte de PPRI de la Nivelles. Toutefois, l'accès au parking souterrain sera ménagé par une seule rampe d'accès située en dehors de la zone inondable délimitée par le PPRI à l'étude. En outre, il s'agit d'évènements prévisibles pour lesquels il existe des systèmes d'alerte (Météo, Vigicrue).

En phase d'exploitation, le risque pour la santé humaine vis-à-vis des risques d'inondation et remontée de nappe est jugé, faible.

- **Impacts sur les émissions**

Le projet prévoit notamment la réappropriation du centre-ville par les modes doux (piétons, cyclistes) qui ont la part belle dans le projet au détriment des véhicules à moteur, limitant ainsi les émissions atmosphériques. **En phase d'exploitation, l'impact des émissions sur la santé humaine est jugé positif faible, au regard des choix d'aménagement et notamment de la favorisation des modes de déplacement doux, qui ne sont pas source d'émissions atmosphériques.**

En phase d'exploitation le projet pourra également avoir un impact positif par la création d'espaces verts supplémentaires et la plantation d'arbres supplémentaires par rapport à l'existant, il permettra en effet de lutter contre les îlots de chaleur urbains. **Cet impact est jugé positif modéré.**

- **Autres impacts sur le milieu humain**

En ce qui concerne la circulation sur la Départementale, une étude a été réalisée démontrant le bon fonctionnement des flux induits par la réorganisation viaire du projet. Ces éléments ont été validés par le Département, qui est propriétaire-gestionnaire de certaines emprises.

En phase d'exploitation, le projet aura un impact positif sur les conditions de circulation de la Départementale.

Mesures d'évitement

▪ Conservation d'arbres et alignements d'arbres existants

Une grande partie des arbres présents au sein de l'emprise du projet seront conservés. En effet, 40 arbres sur les 73 que compte l'emprise maîtrisée seront conservés, soit près de 55 %. Ces arbres seront intégrés aux futurs espaces verts du site.

Lors des travaux, les engins de chantier sont susceptibles de générer des dommages accidentels à ces arbres, c'est pourquoi ces arbres seront protégés et matérialisés à l'aide de gaine électrique plastique enroulée autour de son tronc. La gaine sera d'un diamètre suffisamment important pour assurer la protection du tronc et d'une couleur permettant de le visualiser facilement (rouge, orange).

Mesures de réduction

▪ Mesures chantier pour limiter les risques de pollutions accidentelles

L'emprise du projet, bien qu'urbaine, borde la Nivelle au niveau du port. Pour lutter contre les risques de pollutions accidentelles lors des travaux, des mesures simples devront être prises :

- Tous matériaux et fournitures utilisés sur le chantier seront entreposés avec soin, dans la mesure du possible à l'abri des dégradations et des intempéries et loin de toute zone écologique sensible (c'est-à-dire en dehors des zones d'aléa submersion marine ou d'inondation par débordement de la Nivelle et à distance du port), de façon à ne pas risquer de polluer la nappe phréatique, ou de générer des ruissellements dommageables pour le milieu hydraulique superficiel.
- L'absence de stockage d'hydrocarbures sur le site ;
- Les véhicules de chantier devront justifier d'un contrôle technique récent et leur stationnement se fera hors zone sensible (c' c'est-à-dire en dehors des zones d'aléa submersion marine ou d'inondation par débordement de la Nivelle et à distance du port) ;
- Les réservoirs des engins de chantier devront être remplis sur le site avec des pompes à arrêt automatique et les huiles usagées des vidanges ainsi que les liquides hydrauliques éventuels seront récupérés, stockés puis évacués dans des réservoirs étanches, conformément à la législation en vigueur ;
- La collecte des déchets, avec poubelles et conteneurs, sera mise en place ;
- Un plan d'alerte et d'intervention en cas de pollution accidentelle pour pallier à toute pollution de l'aquifère et des eaux superficielles sera mis en place.
- Une signalisation adaptée à l'entrée du site pourra être mise en place afin d'accroître la vigilance des personnes.

Malgré les précautions prises, le chantier peut faire l'objet d'une pollution accidentelle notamment liée aux engins et à leur circulation. Ainsi un certain nombre de mesures d'urgence sont définies et sont à appliquer en toute situation :

- Étanchéfier la fuite si possible ou évacuer la cause de la pollution ;
- Mettre en place des produits absorbants (sciure de bois, boudins, granulés, feuilles absorbantes, etc.) pour récupérer le maximum de produits polluants déversés ;
- Si la fuite persiste, poser un bas de vidange ou un autre contenant pour récupérer les produits polluants continuant à se déverser ;
- Si la fuite s'étend, reconnaître le cheminement du produit et limiter au maximum l'étendue du polluant à l'aide de barrage de terre, de boudins, etc.
- En fonction des caractéristiques de la pollution, des procédés de traitement des eaux et/ou des sols seront mis en œuvre.
- De plus, les déchets pollués seront évacués au plus vite vers une filière de traitement adaptée.

Une sensibilisation/information du personnel et de l'encadrement aux questions environnementales pourra permettre de réaliser un chantier « propre ».

▪ Transplantation du Chêne vert

55 % des arbres du site seront préservés dans le cadre du projet, toutefois, le Chêne vert présent place de Verdun sera lui supprimé pour laisser place à la voie d'accès au port et à l'avenue Pierre Larramendy.



Chêne vert de la place de Verdun © ETEN Environnement

Afin de préserver cet arbre il est proposé de le transplanter et de la réintégrer dans les futurs espaces verts.

Cette transplantation nécessitera soit l'usage d'engins spécifiques à la transplantation de grands arbres (machines à transplanter), soit par méthode traditionnelle en réalisant une tranchée autour de l'arbre pour dégager et couper les racines et levage de l'arbre et de sa motte de racines.

Une fois la transplantation réalisée, la zone de réhabilitation devra être aménagée spécifiquement, comme présenté dans la figure ci-dessous.

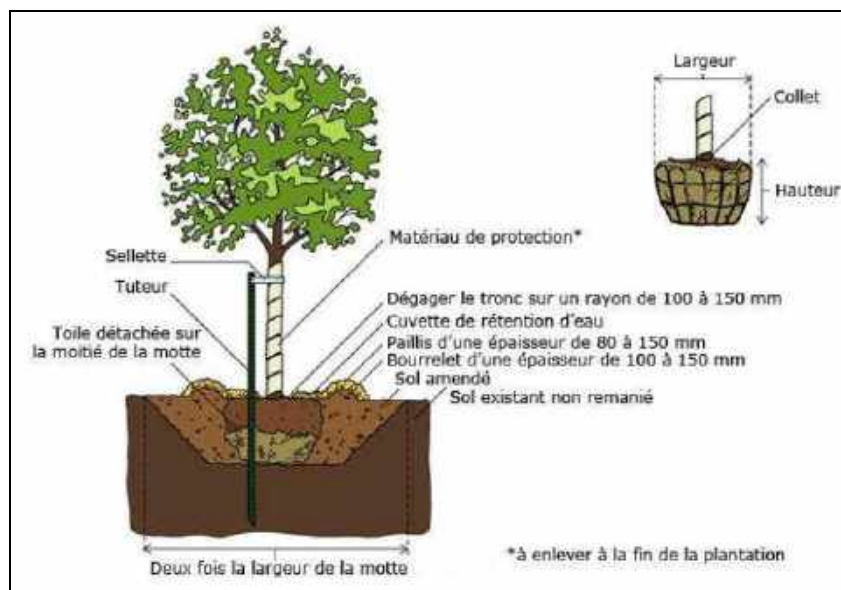


Figure 6 : caractéristiques de la zone de réhabilitation de l'arbre

Traditionnellement, les arbres feuillus se transplantent en arrêt de végétation soit de novembre à mars. Le taux de reprise des arbres est quasiment de 95%. Les facteurs de réussite sont nombreux, mais on retiendra principalement :

- La vigueur du sujet ;
- Le rapport de tailles : diamètre de la motte supérieur ou égal à 10 fois le diamètre de l'arbre mesuré à 1 m du sol ;
- La préparation racinaire ;
- Le suivi après transplantation.

(source : <https://www.coserwa.com/files/621/transplantation-grands-arbres-coserwa17.pdf>).

La ville a à ce jour engagé une étude phytosanitaire pour s'assurer de la faisabilité de la transplantation.

▪ Revégétalisations

L'emprise du projet, située en milieu urbain, comprend à ce jour 3 200 m² d'espaces verts (environ 26 % de l'emprise du projet) comprenant notamment 73 arbres (Platanes, Magnolia, Chêne vert, Tamaris, etc.).

Dans un contexte de réchauffement climatique la lutte contre les îlots de chaleur est une préoccupation au cœur des projets d'aménagement, c'est pourquoi le projet prévoit la création d'espaces verts supplémentaires, comprenant de nombreux arbres. En effet, la surface d'espace vert à l'issue des travaux sera bien supérieure avec 4 400 m² contre 3 200 m² actuellement. De même, des arbres supplémentaires seront plantés pour atteindre 178 arbres contre 73 actuellement (dont 40 seront conservés).

Afin de favoriser la biodiversité commune et les pollinisateurs, le choix des essences pour les plantations et ensemencement privilégiera les espèces locales, dans le respect de l'identité végétale du territoire. Dans la mesure du possible, les plants utilisés auront une provenance Sud-ouest de la France garantie (zone n°9) et seront issus de la filière Végétal local pour les espèces disponibles.



▪ Lutte espèces exotiques envahissantes

Les chantiers, par les remaniements qu'ils entraînent, sont propices au développement d'adventices et à la prolifération de plantes envahissantes. Les engins de chantiers sont des vecteurs de propagation de ces espèces (transport de terre végétale, déplacements des véhicules sur de longs trajets...).

La prolifération des espèces invasives produit des changements significatifs de composition, de structure et/ou de fonctionnement des écosystèmes. Cette prolifération est un des facteurs majeurs de la perte de diversité biologique.

Afin d'éviter le développement de plantes exotiques envahissantes sur le site :

- Les entreprises en charge des travaux procéderont, entre 2 chantiers, à un nettoyage régulier des engins de chantier (sur des plateformes spécifiques) afin d'évacuer toute boutures, graines, etc. éventuellement coincées dans les engrenages et autres recoins des véhicules ;
- La terre végétale qui sera apportée pour la récréation des espaces verts devra provenir des zones non infestées ;
- La reconstitution rapide d'un couvert végétal par ensemencement permettra de réduire le risque d'implantation d'espèces exotiques envahissantes, par l'occupation de l'espace disponible par les espèces semées.

▪ Respect de l'identité paysagère du site

Situé dans un contexte de Site Patrimonial Remarquable avec la présence de patrimoine bâti historique, l'îlot Foch constitue un secteur de transition entre les zones historiques (centre-ville et équipements touristiques), d'activité (espace portuaire), d'équipement (gare) et résidentielle (Urdazuri). Il participe également à la fonction d'« entrée de ville » pour la clientèle ferroviaire. L'îlot est toutefois aujourd'hui peu valorisé : plus des deux tiers de l'espace sont dédiés à l'automobile (circulation et stationnement), le plan de circulation est complexe, l'espace public peu qualitatif et le bâti inclus dans son périmètre est dans un état médiocre. **La restitution d'une homogénéité de traitement urbain et architectural est donc ici un enjeu important du nouvel aménagement du site.**

Afin de respecter l'identité paysagère du site, les constructions devront s'apparenter dans leurs volumes et leurs proportions, à l'un des types architecturaux du centre urbain et respecter les règles du cahier de règles de l'Aire de Mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine valant Site Patrimonial Remarquable. En outre, le projet sera soumis à l'avis de l'Architecte des Bâtiments de France (ABF), garant du respect de l'identité architecturale de ce cœur de ville historique. En outre dans son avis du 26 février 2020 l'ABF souligne que l'architecture « s'inspire du style art-déco présent dans l'expression bâtie du contexte de la côte basque et, en ce sens, s'intègre bien dans le contexte ».

▪ **Valorisation des modes doux**

Un des constats réalisés est que les espaces non bâtis qui composent la quasi-totalité du site apparaissent largement « monofonctionnels » au profit de l'automobile et leur organisation est principalement conditionnée par l'organisation de la voirie et n'offrent pas un cadre de qualité pour les commerces et services qui bordent notamment la place Foch. C'est pourquoi le projet d'aménagement de l'îlot Foch fait la part belle aux modes de déplacement doux (piéton, cyclistes) au détriment des véhicules à moteur. En effet, la création d'un parking souterrain permet de privilégier les modes doux dans l'espace supérieur.

Le projet vise aussi à créer un lien gare ferroviaire/cœur historique plus évident, de mieux connecter la gare ferroviaire au centre-ville (notamment par la réalisation d'un mail piéton large et plateau traversant au droit de la gare SNCF). Le projet s'inscrit en interaction avec les orientations du projet de Pôle d'échange multimodal, en cours d'étude.

▪ **Mesures relatives aux risques naturels**

Les risques potentiels sont liés à l'inondation et à la submersion marine :

- Les constructions devront respecter les prescriptions de Plan de Prévention des Risques Inondations à l'étude, notamment pour la définition du premier niveau habitable et la mise en sécurité du rez-de-chaussée (lieu d'animation, commerces).
- L'accès au parking souterrain sera ménagé par une seule rampe d'accès située en dehors de la zone inondable délimitée par le PPRI à l'étude.
- L'ensemble des édicules entrée/sortie piétonnes et équipements techniques (ventilations haute et basse) liés au fonctionnement du parking, y compris ceux situés hors zone verte du PPRI, seront surélevés au-dessus du niveau de la côte de référence du PPRI.



Cabinet d'ingénieurs conseil en environnement

aménagement

assainissement



Le partenaire de vos projets

www.eten-environnement.com

AGENCE NOUVELLE AQUITAINE

49 rue Camille Claudel – 40 990 SAINT PAUL LES DAX

☎: 05.58.74.84.10 – 📠: 05.58.74.84.03

environnement@eten-aquitaine.com

AGENCE OCCITANIE

60 rue des Fossés – 82800 NÈGREPELISSE

☎ : 05.63.02.10.47 – 📠: 05.63.67.71.56

environnement@eten-midi-pyrenees.com



PREFET DES PYRENEES-ATLANTIQUES

**DEMANDE d'AUTORISATION ADMINISTRATIVE PROPRE
à NATURA2000**

**Valant également
EVALUATION des INCIDENCES du PROJET**



Rappel : Si votre projet est mentionné dans l'arrêté préfectoral n°2012-167-0013 du 15 juin 2012 et n'est pas soumis par ailleurs à une procédure de déclaration, d'autorisation ou d'approbation, vous devez déposer une demande au titre du régime d'autorisation administrative propre à Natura 2000.

A quoi sert le formulaire ?

Ce formulaire vous aide à déposer votre demande d'autorisation, en permettant de répondre à la question préalable suivante : mon activité ou mon projet est-il susceptible d'avoir un impact négatif sur un site Natura 2000 ?

Il peut notamment être utilisé par les porteurs de petits projets qui pressentent que leur projet n'aura pas d'effet important sur un site Natura 2000.

Ce formulaire fait office d'évaluation des incidences Natura 2000 lorsqu'il permet de conclure à l'absence d'incidence significative.

Attention : si tel n'est pas le cas et qu'un impact non négligeable est possible, une évaluation des incidences plus poussée doit être conduite.

Par qui ?

Ce formulaire est à remplir par le **porteur du projet**, en fonction des informations dont il dispose (cf. p.10 : « où trouver de l'information sur Natura 2000 ? »).

Pour qui ?

Ce formulaire doit être envoyé à la Direction départementale des territoires et de la mer des Pyrénées-Atlantiques (coordonnées en p.10). Le délai d'instruction est de **deux mois**.

Conseils pratiques

Avant de commencer à remplir le formulaire lisez-le dans son intégralité et rendez-vous sur le site internet de la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement d'Aquitaine (lien p.10) pour récupérer les informations utiles.

Il est possible de mettre des points d'interrogation lorsque le renseignement demandé par le formulaire n'est pas connu.

Coordonnées du porteur de projet :

Nom (personne morale ou physique) : Jean-François IRIGOYEN - Maire
Commune et département : Saint-Jean-de-Luz, Pyrénées-Atlantiques (64)
Adresse : 2 Place Louis XIV – BP229 64502 Saint-Jean-de-Luz
Téléphone : 05 59 51 61 71 Fax : 05 59 51 61 70
Email : robin.dubarbier@saintjeandeluz.fr
Type de projet : Aménagement urbain de l'îlot Foch

1 – Description du projet

1.a. Nature du projet

- Création de voie forestière permettant le passage de camions grumiers
- Création de voie défense des forêts contre l'incendie (DFCI)
- Création de pistes pastorales permettant le passage de camions de transport de matériels ou d'animaux
- Création de place de dépôt de bois nécessitant une stabilisation du sol
- Premiers boisements au dessus d'une superficie de boisement ou de plantation de 2 ha
- Travaux d'entretien, de réparation ou de renforcement de ponts, viaducs ou tunnels ferroviaires non circulés, hors entretien courant
- Travaux ou aménagements sur des parois rocheuses ou cavités souterraines

Référez-vous à l'annexe de l'arrêté préfectoral n°2012-167-0013 du 15 juin 2012 pour vérifier, en fonction du type de projet et du site Natura 2000 sur lequel il se déroule, si vous êtes soumis à une évaluation des incidences ou non.

Le projet concerne l'aménagement urbain de l'îlot Foch, situé dans le centre-ville historique de Saint-Jean-de-Luz.

1.b. Localisation et cartographie

Joindre une carte au 1/25 000^{ème} permettant de localiser précisément le projet et le ou les sites Natura 2000 concernés. La cartographie du projet doit prendre en compte les phases temporaires (ex : chantier) et les éventuels aménagements qui y sont liés (ex : chemin d'accès).

Conseil pratique : utilisez les cartes disponibles sur le site internet DREAL (cf. p.10 « la cartographie et les données sur les sites Natura 2000 ») pour obtenir les périmètres des sites Natura 2000. L'utilisation d'une carte IGN est également possible. Un tracé à la main de l'emprise du projet est suffisant.

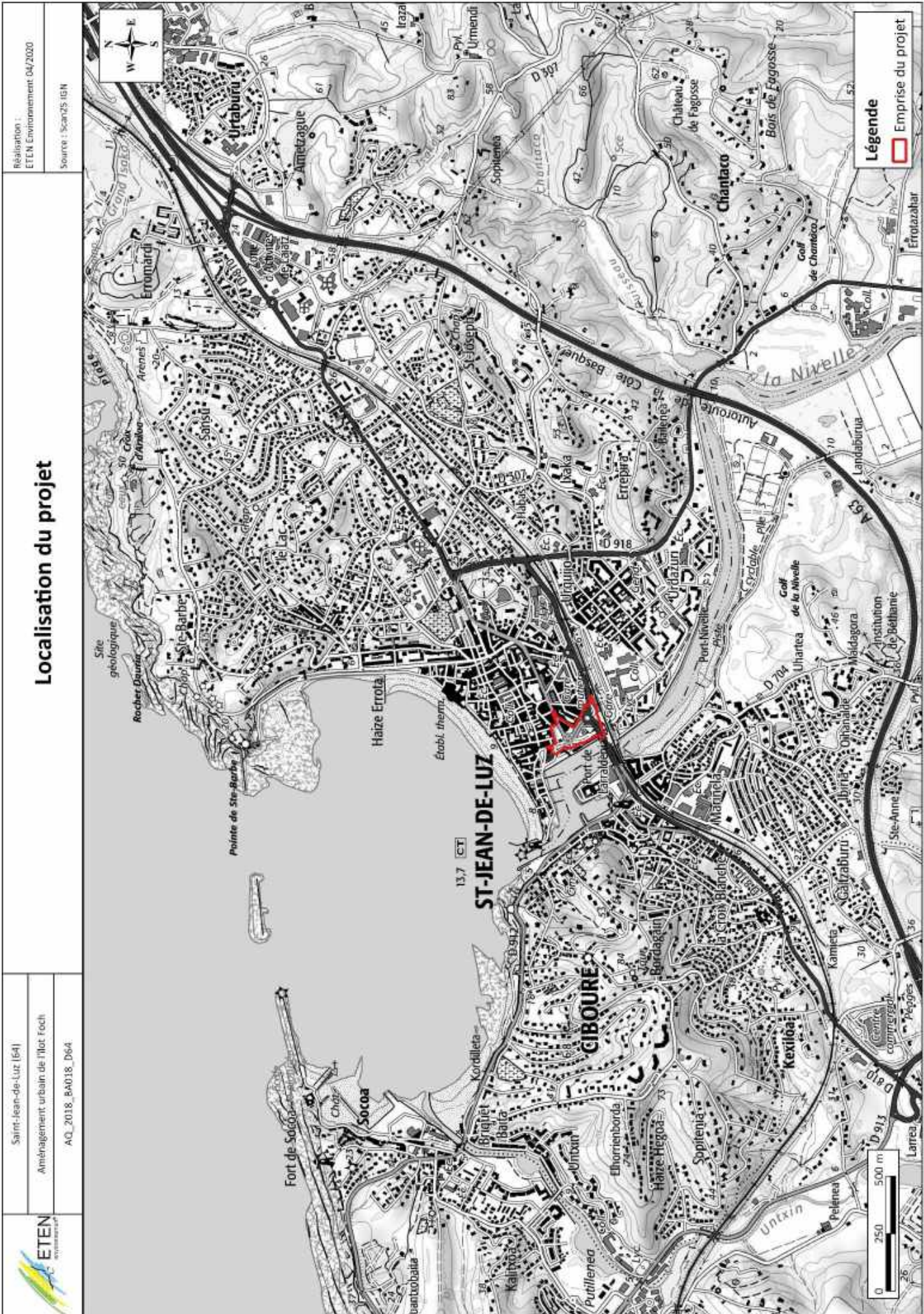
Situation du projet :

Nom de la commune : **Saint-Jean-de-Luz** Code postal: **64502**

Lieu-dit : **Place Ferdinand Foch**

au sein du (des) site(s) Natura 2000 suivants:

n°: **FR7200785** – Nom: **La Nivelle (estuaire, barthes et cours d'eau)**



Réalisation :
ETEN Environnement 04/2020

Source : Scandis IEN

Localisation du projet

Saint-Jean-de-Luz [64]
Aménagement urbain de l'ilot Foch
AQ_2018_BA018_D64



1.c. Description du projet (Joindre si nécessaire une description détaillée du projet sur papier libre en complément à ce formulaire)

La commune envisage le renouvellement urbain d'un secteur du centre-ville historique dénommé "îlot Foch". Secteur de transition entre les zones historiques, l'espace portuaire et les zones résidentielles, l'îlot est aujourd'hui peu valorisé.

Les orientations stratégiques guidant l'aménagement de ce secteur sont :

- la réalisation de logements (accession privée et locatifs sociaux) et d'activités commerciales sur l'îlot Lamerain ;
- la requalification des espaces publics et en particulier de la place Foch par la disparition du stationnement de surface ;
- le maintien du bâtiment de la Grillerie et de l'accès à la zone portuaire ;
- l'aménagement d'un parking mixte public/privé souterrain d'une capacité totale projetée d'environ 500 places ;
- la déviation du boulevard Victor Hugo vers la rue Marion Garay afin d'ouvrir un espace piéton entre la rue Foch et le port. Implique, à terme, la suppression du rond-point situé à proximité du quai portuaire.

Expliquer les raisons qui motivent le projet

Au cœur de la ville constituée, le périmètre de l'îlot Foch peut être qualifié de secteur de transition entre zones historiques (centre-ville et équipements touristiques), d'activité (espace portuaire), d'équipements (gare) et résidentielles (Urdazuri). Il participe également à la fonction d' « entrée de ville » pour la clientèle ferroviaire.

L'îlot est toutefois aujourd'hui peu valorisé : plus des deux tiers de l'espace sont dédiés à l'automobile (circulation et stationnement), le plan de circulation est complexe, l'espace public peu qualitatif et le bâti inclus dans son périmètre est dans un état médiocre. En effet, aujourd'hui il ne remplit qu'un rôle essentiellement utilitaire, très largement voué à l'automobile, colonisé par le stationnement et un système viaire globalement surdimensionné au traitement de type routier en opposition avec la qualité du site, ne laissant que peu de place aux espaces verts et aux cheminements piétonniers.

La requalification de ce secteur stratégique du centre-ville s'inscrit en continuité des aménagements qui y ont déjà été réalisés sur la commune (les halles et l'îlot "Les Erables"). Les objectifs poursuivis sont :

- la mise en valeur de la Place Foch (création d'un espace libre et piéton qualitatif) ;
- la stimulation du centre-bourg (création d'un parking souterrain pour le développement de l'animation en centre-bourg) ;
- la réorganisation et l'optimisation de la circulation et du stationnement ;
- l'intégration des déplacements doux (trottoirs, pistes cyclables sécurisés) ;
- le maintien de l'animation en centre-bourg par la construction d'un ensemble immobilier (îlot Lamerain) ;
- le respect du principe d'alignement des façades ;
- la mise en valeur de la qualité environnementale et paysagère du secteur.

Emprises au sol temporaire et permanente (si connues) : m² (permanente)
.....m² (temporaire)

ou classe de surface approximative (cocher la case correspondante) :

- < 100 m²
- 100 à 1 000 m²
- 1 000 à 10 000 m² (1 ha)
- > 10 000 m² (> 1 ha) environ 12 500 m²

Longueur (si linéaire) : (ml).

Calendrier : indiquer la période de réalisation avec le plus de précisions possibles (début / fin des travaux, jour/nuit, ...).

Les travaux sont envisagés à partir du deuxième semestre 2021 et jusqu'en 2022 (hors réseaux).

Mode opératoire des travaux.

La phase travaux comprend :

- la création d'un parking souterrain,
- la création d'un ensemble immobilier
- la création d'un espace piéton
- la création d'espaces verts et la plantation d'arbres

2 – Description de la zone d'implantation du projet

L'importance de l'impact d'un projet peut être différente en fonction de la sensibilité de l'environnement où il se déroule. Il convient donc de faire un état des lieux succinct.

2.a. Usages actuels sur la zone de réalisation du projet

Quelles sont les autres activités qui peuvent se dérouler (régulièrement ou de manière occasionnelle) à l'endroit où vous souhaitez réaliser votre projet ? Cocher les cases correspondantes.

- Aucune
- Chasse Pêche
- Sport & Loisirs (VTT, 4x4, quads, escalade, vol libre...)
- Agriculture Pâturage / fauche Sylviculture
- Décharge sauvage
- Constructions ou campings, zone non naturelle :
- Autre (préciser l'usage) : **Zone urbanisée de centre-ville : habitat, commerce, circulation de véhicules, de piétons et de cyclistes**

Commentaires :

Le site est localisé dans le centre-ville historique de Saint-Jean-de-Luz, en bordure du port. Il s'agit d'un secteur urbain principalement dédié à la voirie et au stationnement, quelques commerces y sont implantés ainsi qu'un espace vert place de Verdun (isolé par la voirie donc difficilement accessible).

2.b. Milieux naturels et espèces

A quoi ressemble le lieu où vous souhaitez réaliser votre projet d'un point de vue écologique ?

Le projet est localisé en contexte urbain (centre-ville historique). C'est un site fortement anthropisé, aucun habitat naturel est présent sur le site. Des habitats artificiels comme les espaces verts et les parcs urbains composent l'emprise du projet, abritant quelques arbres remarquables (Platanes, Magnolias et Chênes vert). Concernant la faune, aucune espèce patrimoniale n'a été identifiée. Les arbres et les espaces verts accueillent des espèces communes. Le contexte et l'entretien des espaces verts (fauche régulière) ne permettent pas la présence d'espèces patrimoniales.

A noter que le projet prévoit d'augmenter la surface d'espaces verts d'un peu moins de 40 % et de planter des arbres (138 arbres plantés et 40 conservés).

Compléter les tableaux suivants en fonction de vos connaissances.

Le document d'objectifs (DOCOB) du site Natura 2000 ou les diagnostics écologiques, s'ils sont terminés, peuvent vous apporter des informations (cf. p.10 « cartographie et données sur les sites Natura 2000 »).

Les milieux naturels :

Remarque : dans le cas d'un pont ou d'une cavité, indiquer le milieu environnant.

TYPE D'HABITAT NATUREL		Cocher si présent	Commentaires
Milieux ouverts ou semi-ouverts	Prairie		Aucun habitat naturel présent
	pelouse		
	pelouse semi-boisée		
	lande		
	garrigue / maquis		
	Autre :		
Milieux forestiers	forêt de résineux		
	forêt de feuillus		
	forêt mixte		
	plantation		
	Autre :		
Milieux rocheux	Grotte / cavité		
	falaise		
	affleurement rocheux		
	éboulis		
	blocs		
	Autre :		
Zones humides	fossé		
	cours d'eau		
	étang		
	tourbière		
	gravière		
	prairie humide		
	mare / mouillère		
	Autre :		
Milieux littoraux et marins	falaises et récifs		
	grottes		
	Replats boueux ou sableux		
	Autre :		

Autre type de milieu	Route	X	Le projet est localisé en contexte urbain (centre-ville), constitué de milieux anthropiques.
	Espace vert	X	
	Parc urbain	X	

Les espèces faune et flore :

Groupes d'espèces	Nom commun (si connu)	Cocher si présente ou potentielle	Autres informations (statut de l'espèce, nombre d'individus, type d'utilisation de la zone d'étude par l'espèce...)
Amphibiens, reptiles			Aucun habitat favorable
Crustacés			Aucun habitat favorable
Insectes			Aucun habitat favorable
Mammifères			Aucun habitat favorable
Oiseaux	Moineau domestique	Présent	Bosquets et arbres
	Tourterelle turque	Présent	Bosquets et arbres
Poissons			Aucun habitat favorable
Plantes			Aucun habitat favorable

(*) pour les chauves-souris, précisez si du bâti (bâtiments ou ouvrages) peut être utilisé par ces espèces

Les Platanes « têtards » peuvent servir de gîtes estivaux pour les chauves-souris.

2.c. Caractéristiques du ou des sites Natura 2000 sur lesquels se déroulent le projet

Cocher la ou les cases correspondantes :

Site « Oiseaux » - Site « Habitat »

Les sites Natura 2000 ont été mis en place pour protéger des espèces animales ou végétales ou des milieux naturels (habitats) particuliers (cf. p.10 « cartographie et données sur les sites Natura 2000 »). Listez les ci-dessous. Si possible, indiquez si ces habitats ou espèces sont présents dans la zone où vous souhaitez réaliser votre projet.

Habitats naturels :

- 1110 : Bancs de sable à faible couverture permanente d'eau marine ;
- 1130 : Estuaires ;
- 1140 : Replats boueux ou sableux exondés à marée basse ;
- 1150* : Lagunes côtières ;
- 1310 : Végétation pionnières à Salicornia et autres espèces annuelles des zones boueuses et sableuses
- 6430 : Mégaphorbiaies hygrophiles d'ourlets planitaires et des étages montagnard à alpin ;
- 91E0* : Forêts alluviales à Alnus glutinosa et Fraxinus excelsior (Alno-Padion, Alnion incanae, Salicion albae).

Espèces faunistiques :

1029 – Mulette perlière	1099 – Lamproie de rivière	1301 – Desman des Pyrénées
1092 – Ecrevisse à pattes blanches	1102 – Grande alose	1356 – Vison d'Europe
1095 – Lamproie marine	1106 – Saumon Atlantique	6150 – Toxostome
1096 – Lamproie de Planer	1220 – Cistude d'Europe	

Espèces Floristique :

1607 - Angélique à fruits variés

3 – Incidences du projet

Il s'agit ici d'**analyser les impacts de manière graduelle** : le projet en tant que tel, les effets du projet sur son lieu d'implantation et enfin les effets du projet à l'échelle du ou des sites Natura 2000 et de ses enjeux de conservation.

3.a. Effets prévisibles du projet

Quels peuvent être les effets de votre projet sur son environnement ? Les effets peuvent venir du projet en lui-même ou des aménagements nécessaires à sa réalisation : ils peuvent donc se faire sentir loin du projet proprement dit (chemin d'accès, poussières,...) ou avoir lieu avant ou après la réalisation du projet proprement dit.

- Pistes de chantier, circulation
- Modification du type d'occupation du sol
- Prélèvements d'eau
- Rejets dans le milieu aquatique
- Modification du régime des eaux (ex : drainage,...)
- Risque d'entraînement de matière terrigène dans les cours d'eau
- Poussières, vibrations
- Pollutions possibles (ex : risque d'écoulement d'hydrocarbures pendant les travaux,....)
- Bruits
- Autres types de pollution :

Commentaires :

Le projet aura notamment de faibles impacts sur les milieux anthropiques présents par le réaménagement de l'espace, un risque de propagation des espèces exotiques envahissantes ainsi que des risques de pollution accidentelles des eaux souterraines et superficielles en phase chantier. Des mesures d'évitement et de réduction sont intégrées au projet.

L'analyse des impacts prévisibles du projet et les mesures correctrices prévues sont décrites dans la note environnementale jointe.

3.b. Effets sur la zone d'implantation du projet

Quels vont être les effets de votre projet sur la faune et la flore que vous avez décrit plus haut (aux points 2-b et 2-c)? Ces effets peuvent être temporaires ou permanents. Ils peuvent être dus à des aménagements nécessaires au projet (chemin d'accès par exemple). Ils peuvent également s'ajouter aux effets d'autres activités qui ont lieu au même endroit.

Cocher la ou les cases qui correspondent :

- destruction ou détérioration d'habitat (milieu naturels) : quel milieu est touché, et sur quelle surface ? ;
- destruction d'espèces : des animaux vont-ils être tués ou des plantes (listées au point 2-c) vont-elles être détruites dans le cadre de votre projet ? Lesquelles ? ;
- perturbations possibles des espèces dans leurs fonctions vitales (reproduction, repos, alimentation...) : des animaux vont-ils être dérangés par votre projet ?

Commentaires :

Le projet localisé dans un milieu urbain (centre-ville historique), aucun habitat naturel ne sera détruit ou perturbé. Les arbres remarquables présents sur le site seront en grande partie préservés. Les espèces végétales présentes sont essentiellement observées dans les espèces verts et parcs urbains ; il s'agit d'espèce horticole, introduites par l'Homme, l'impact sera donc minime sur ce sujet. En ce qui concerne la faune, lors de la phase de chantier, des espèces pourront être dérangées durant leur cycle de vie. Cependant il ne faut pas oublier le caractère urbanisé du site, les espèces présentes sont habituées aux bruits environnants (passages de véhicules notamment, voie ferrée, port).

3.c. A l'échelle du ou des sites Natura 2000 concernés par le projet

Au point 2-c vous avez listé les espèces et les milieux importants pour le site Natura 2000. Il vous est demandé ici d'expliquer les impacts de votre projet sur ces espèces et ces milieux. Vous devez tenir compte des effets des autres activités qui se déroulent déjà dans cette zone. Si le document d'objectif du site Natura 2000 est terminé (cf. p.10 « cartographie et données sur les sites Natura 2000 »), il peut vous apporter des informations sur la sensibilité de ces espèces ou de ces milieux.

L'emprise du projet d'aménagement est située dans le centre-ville historique de Saint-Jean-de-Luz, aucun habitat naturel ni espèce faunistique ou floristique listés dans le point 2-c n'y sont présents. Des risques de pollutions accidentelles en phase travaux sont possibles bien que très faibles considérant les mesures de réduction intégrées au projet.

En conséquence, le projet d'aménagement n'engendrera pas d'impact sur le site Natura 2000 de « la Nivelle (estuaire, barthes et cours d'eau) ».

4 – Conclusion

Attention : Il est de la responsabilité du porteur de projet de conclure sur l'absence ou non d'incidences de son projet.

Le projet est-il susceptible d'avoir une incidence significative (c'est-à-dire de porter atteinte aux objectifs de conservation des habitats ou des espèces du ou des sites Natura 2000)?

NON : ce formulaire, accompagné de ses pièces, est remis au service instructeur.

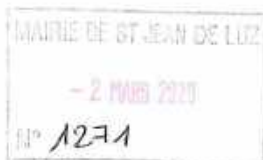
OUI : l'évaluation d'incidences doit se poursuivre. Un dossier plus poussé doit être réalisé. Ce dossier sera remis au service instructeur.

A (lieu) :

Signature :

Le (date) :

Bayonne, le 26 FEV. 2020



M. Jean-François IRIGOYEN,
Maire de Saint-Jean de Luz

S/c Sous-préfet de Bayonne,

82/12

Objet : Étude Urbaine « Îlot Foch »

Monsieur le Maire,

Par courrier du 14 janvier dernier, vous sollicitez mon avis sur le projet d'aménagement d'ensemble dit « îlot Foch » concernant le cœur de la ville, sur un espace public majeur.

Pour mémoire, ce projet est situé dans le Site Patrimonial Remarquable (SPR) de Saint-Jean de Luz, à proximité de plusieurs monuments historiques : la maison Louis XIV (MHC), la maison de l'Infante, (MHI), le couvent des Récollets (MHI), la maison Betheder Baïta (MHI), l'église Saint-Jean Baptiste (MHC), ...

Tous les dossiers de demande d'autorisation seront soumis à l'avis de l'architecte des bâtiments de France conformément à l'application du code du Patrimoine.

Durant les 10 dernières années où j'ai accompagné votre commune dans l'élaboration de ce projet, réflexion entamée avant mon arrivée, j'ai constaté qu'elle s'est inscrite dans un temps long nécessaire pour répondre le plus sereinement possible aux problématiques diverses de ce secteur. Le questionnement a démarré d'un terrain constructible situé contre l'ancien garage, dont le potentiel bâti allait marquer de son identité architecturale le centre-ville, un édifice visible de partout jusqu'à la presqu'île des Récollets.

Or, dans ce contexte, comment refaire la ville sans prendre en compte toutes les questions de Renouveau urbain qui se posent à cet endroit en particulier. En priorité, la question du stationnement ne se résumait pas uniquement à répondre aux besoins d'une opération de construction neuve mais également à satisfaire les besoins du centre-ville déjà saturé et n'offrant pas la réponse à cette forte demande récurrente.

Mairie
2 Place Louis XIV
64 500 Saint-Jean de Luz

C'est l'occasion de traiter enfin un espace public libéré de son stationnement omniprésent et de donner une fonction piétonne prioritaire sur ces espaces encore très routiers aujourd'hui.

Dans l'ensemble des réflexions menées sur Saint-Jean de Luz durant cette dernière décennie, avec vos services, nous avons observé un mouvement de migration du centre-ville vers le Sud, depuis son axe historique, la rue Gambetta, vers la rue Victor Hugo, avec la place des Halles, et bientôt vers le quartier de la gare avec le boulevard du Commandant Passicot et son futur pôle multimodal. Cela correspond à un changement d'échelle de la ville. L'aménagement de l'îlot Foch s'inscrit dans cette dynamique et répond au besoin d'un maillage entre ces nouvelles centralités de la ville où les modes de déplacement doux – piéton et vélo – doivent prendre le pas sur la voiture.

Dans la méthodologie d'approche qui a été menée sur cette opération, je retiens particulièrement la collaboration menée avec l'école d'architecture de Bordeaux, et leur professeur architecte, Xavier Leibar, qui a choisi en 2012 comme sujet d'étude la place Foch pour ses étudiants de 3^e année d'architecture. Pendant une année entière, plusieurs rencontres ont déclenché des échanges entre élus et étudiants : un grand moment d'acculturation partagée qui a nourri l'ambition du projet.

À la veille de déposer les premiers dossiers de demande d'autorisations sur le projet, et fort des conclusions apportées par les deux phases de concertations qui ont apporté des observations sur le projet, vous sollicitez un avis préalable à toutes démarches opérationnelles. Je vous fais part de mes observations :

- Le projet apporte une vraie réponse qualitative en libérant enfin l'espace public de la voiture omniprésente sur le secteur que ce soit sous forme de stationnement ou d'ouvrages purement routiers. Il consacre un espace large et généreux aux piétons qui pourront enfin s'approprier cet espace d'approche vers le cœur historique de Saint-Jean de Luz.
- Le projet révèle l'intérêt d'un espace public majeur retrouvé, qui avait une qualité encore présente mais ignorée et perdue.
- Le projet propose un îlot bâti recomposé qui s'intègre dans la composition urbaine de manière logique que ce soit en emprise et en hauteur : alignement des rues, logique de front bâti, rapport entre la taille des immeubles environnants.
- Le projet intègre des nouvelles fonctions et assure la mixité urbaine qui participe du renouvellement urbain : logements, commerces, activités, services.
- propose une qualité de l'espace public attendue dans cet espace majeur

Le projet peut être amélioré et je me permets de vous faire part de certaines suggestions :

- La question du végétal a soulevé des observations dans la concertation et il faut en tenir compte. Des propositions qui ont renforcé la présence du végétal sur les espaces publics ouverts ont été proposées. À ce titre, je suggère d'agrandir le mail planté sur la place Foch et refermer par un alignement la rue Victor Hugo la place avec des arbres similaires. Cette composition

« classique » offrira un ombrage nécessaire sur la place au vu de l'ensoleillement, agrémentera les commerces du nouvel édifice et marquera la perspective de la rue Victor Hugo vers le port. Je vous invite également à limiter les bacs à fleurs bas qui encombrant et bouchent les perspectives notamment entre la gare et la maison Louis XIV.

- Concernant les modules placés à proximité de la Grillerie, il est nécessaire qu'ils restent réversibles et que leur installation sur la place soit saisonnière pour éviter une « cristallisation » de ces volumes sur cet espace. Le mode de gestion doit permettre cette réversibilité également.
- Dans la mise en œuvre d'un traitement de sol nouveau, il faut profiter des travaux pour encastrer les réseaux et prévoir des branchements forains encastrés dans des armoires au sol comme effectué au pied des halles.
- Concernant le projet de construction de l'îlot proprement dit entre la rue Victor Hugo et la rue Marion Garray, elle a fait l'objet de nombreux échanges entre le porteur de projet, vos services et moi-même. Son architecture propose une écriture qui s'inspire du style art-déco présent dans l'expression bâtie du contexte de la côte basque et, en ce sens, elle s'intègre bien dans le contexte. Je reconnais que la difficulté du projet réside dans la forme circulaire du plan sur l'angle devant la place Foch. Cette emprise impose une forme architecturale qui impose une écriture monumentale. Le jeu de fronton large présente une échelle peut être encore trop importante et mérite d'être encore travaillée.

Le projet d'aménagement devra se coordonner avec les nouvelles réflexions émergentes en cours d'élaboration :

- Le pôle multimodal autour de la gare et notamment la réflexion de liaison fonctionnelle avec le quartier Fargeot ;
- La presqu'île des Récollets qui fait l'objet d'une réflexion globale animée un groupe de travail sous la conduite du conseil départemental. Les orientations prévoient : une passerelle contre le pont, la requalification de la criée de l'architecte Prunet, l'intégration du fonctionnement du centre d'interprétation de l'architecture et du patrimoine (CIAP) dont le permis a été accordé, l'évolution de la Basquaise, etc. À cette occasion, la réflexion sur le stationnement qu'il soit au pied du couvent des Récollets ou qu'il soit du côté du port de Saint-Jean de Luz fait l'objet de débats vifs mais pertinents. La relation avec le projet d'aménagement de l'îlot Foch est directe. A cette occasion, j'ai exprimé le souhait qu'on ne clôture pas la zone portuaire sur le quai de Saint-Jean de Luz, et que l'emprise du stationnement corresponde enfin aux besoins réels de manière rationnelle.
- La place de la République qui doit faire l'objet d'une réflexion pour embellir cet espace public majeur et envisager notamment la mise en valeur du kiosque.

Sur le départ, je confie ces observations à ma successeur pour qu'elle puisse en prendre connaissance et reprendre avec vous la conversation que nous avons entamée avec votre prédécesseur sur le projet de l'îlot Foch il y a déjà 10 ans. Je vous souhaite de mener à bien ce grand projet ambitieux pour Saint-Jean de Luz et je ne manquerai pas de venir voir sa mise en œuvre réalisée.

Je reste à votre disposition pour toute information complémentaire,

Veuillez agréer, Monsieur le Maire, l'expression de la considération distinguée.

L'Architecte des Bâtiments de France,



Soazick LE GOFF-DUCHATEAU



PRÉFET DES PYRÉNÉES-ATLANTIQUES

Direction départementale
des Territoires et de la Mer

Service Aménagement,
Urbanisme, Risques



Pau, le 24 SEP. 2018

Affaire suivie par : Olivier VALFORT
Téléphone : 05 59 80 87 82
Courriel : ddtm-saur@pyrenees-atlantiques.gouv.fr
Réf : OV/2018/239

Monsieur le maire,

J'ai pris connaissance de votre courrier du 30 juillet 2018, par lequel vous nous faites part du projet de renouvellement du centre-ville de Saint-Jean-de-Luz et notamment de l'aménagement de la place Foch avec la construction d'un établissement recevant du public (ERP) de 3^e catégorie accueillant, en rez-de-chaussée, un espace animation ouvert sur l'espace public.

En l'état actuel des connaissances du risque inondation, l'implantation du futur établissement se situe pour partie en zone verte du projet de zonage du plan de prévention des risques inondation (PPRi), affectée par un niveau d'aléa qualifié de faible.

Compte tenu de l'existence de cette activité sur le site (établissement « chez Renaud »), et sachant que cette opération contribue à diminuer la vulnérabilité de l'établissement (bâtiment résilient, mise en sécurité avec espace refuge, possibilité d'évacuation au Sud vers une zone de moindre aléa, etc.), le projet de règlement du PPRi intégrera un article spécifique, permettant sa réalisation.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le maire, l'expression de ma considération distinguée.


Le Préfet,
Gilbert PAYET

Copie à : Sous-préfecture de Bayonne

Monsieur Jean-François Irigoyen
Mairie de Saint-Jean-de-Luz
Place Louis XIV – BP 229
64 500 Saint-Jean-de-Luz

DÉPARTEMENT
DES
PYRÉNÉES-ATLANTIQUES
—
VILLE DE SAINT-JEAN-DE-LUZ



ACTE EXECUTOIRE
TRANSMIS EN SOUS-PREFECTURE
REÇU EN SOUS PRÉFECTURE LE 15 juillet 2020
AFFICHÉ LE 15 juillet 2020
CERTIFIÉ CONFORME À L'ORIGINAL

LE MAIRE
P. Vaquero délégué
Séverine Niquet
A

REPUBLIQUE FRANCAISE

—
EXTRAIT

DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
DU CONSEIL MUNICIPAL

Séance du 10 juillet 2020 à 18 heures

Le conseil municipal de la ville de Saint Jean de Luz s'est réuni dans le lieu ordinaire de ses séances sous la présidence de Monsieur Jean-François Irigoyen

Conseillers en exercice : 33
Nombre de présents : 30

N° 20 – AMENAGEMENT ET URBANISME

Projet d'aménagement urbain de l'Ilot Foch : arrêt du bilan de la concertation

Rapporteur :

M. Vaquero, conseiller municipal délégué

Présents

Jean-François Irigoyen, maire
Pello Etcheverry, 1^{er} adjoint
Nicole Ithurria, 2^{ème} adjoint
Jean-Daniel Badiola, 3^{ème} adjoint
Patricia Arribas-Olano, 4^{ème} adjoint
Eric Soreau, 5^{ème} adjoint
Nathalie Morice, 6^{ème} adjoint
Guillaume Colas, 7^{ème} adjoint
Christine Duhart, 8^{ème} adjoint
Jean-Luc Casteret, 9^{ème} adjoint

Jean-Marc Quijano, Manuel Vaquero, Charlotte Loubet-Latour, Thomas Ruspil, Delphine de Torregrosa, Guillaume Boivin, Serge Peyrelongue, Béatrice Chauffard, Loïc Jouenne, Laurence Ledesma, Christine Gonzalo, Pascale Fossecave, Sylvie Dargains, Manuel de Lara, Gaëlle Lapix, Isabelle Tinaud-Nouvian, Pascal Lafitte, Yvette Debarbieux, Marie-Hélène Dupuy-Althabegoity, Peio Etcheverry-Ainchart, conseillers municipaux en exercice.

Pouvoirs

- Benjamin Marcille, conseiller municipal, à Jean-François Irigoyen, maire
- Noémie Troubat, conseillère municipale, à Béatrice Chauffard, conseillère municipale
- Nicolas Charrier, conseiller municipal, à Manuel de Lara, conseiller municipal

Date de la convocation : 3 juillet 2020

Conformément au code général des collectivités territoriales, article L 2121-15, Yvette Debarbieux a été désignée pour remplir les fonctions de secrétaire, fonctions qu'elle a acceptées.

N° 20 – AMENAGEMENT ET URBANISME

Projet d'aménagement urbain de l'Ilot Foch : arrêt du bilan de la concertation

M. Vaquero, conseiller municipal délégué, expose :

La commune de Saint-Jean-de-Luz a engagé en 2015 une réflexion en vue de l'aménagement urbain du secteur dénommé «Foch», intégrant à la fois la reconquête des espaces publics et une maîtrise du projet de renouvellement urbain.

Par délibération du 15 Juin 2018, la commune a précisé les objectifs de ce projet d'aménagement urbain et, souhaitant associer l'ensemble de la population et des parties prenantes à ce projet, a engagé une concertation en vue de poursuivre l'élaboration de ce projet conformément à l'article L 103-2 du code de l'urbanisme.

Des études préalables et de faisabilité confiées au groupement Samazuzu-SEPA-IMS Ingénierie sur le devenir de ce site stratégique ont permis de définir un scénario d'aménagement prenant en compte les potentiels du site et ses contraintes.

La commune a ensuite présenté cette étude urbaine à la population et a défini un véritable dispositif de concertation comprenant différents temps d'information et de participation :

- une présentation du projet en réunion publique (27 juin 2018),
- une exposition permanente du projet dans une salle dédiée en Mairie de Saint-Jean-de-Luz du 9 juillet au 30 septembre 2018, comprenant divers supports à vocation pédagogique,
- 12 permanences techniques hebdomadaires en salle d'exposition de la Mairie de Saint-Jean-de-Luz,
- 2 ateliers de travail tenus courant Novembre 2018 auprès de la population ou représentants d'acteurs ciblés du territoire, sur les thématiques «commerce, animations» et «circulations, stationnement».

Des mesures d'information multiples et diversifiées ont accompagné la mise en place de ce dispositif de concertation, sur l'ensemble des supports de communication de la commune : bulletin municipal, site internet, compte « Facebook », panneaux d'informations, articles de presse.

Depuis le 15 juin 2018, la Commune a recensé une participation importante aux différents temps d'échange et de présentation, ainsi qu'un nombre élevé de contributions aux registres de concertation mis à disposition par voie matérielle et électronique (à ce jour, 378 contributions recensées), registre toujours à disposition à ce jour.

Après analyse des contributions émises à ce jour mais également de compléments techniques réalisés, la commune a proposé des évolutions et améliorations au projet initial, et, par délibération du 14 décembre 2018, a dressé un état d'avancement de la concertation réglementaire et approuvé un certain nombre d'évolutions au projet issues d'une phase de participation du public très importante.

Aussi, une plus large végétalisation des espaces publics requalifiés (plantations d'arbres et espaces verts) et la réalisation de lieux conviviaux permettant différents types d'usages (espace ludique avec jets d'eau) sur les espaces publics sont proposées. Un réajustement du système de voirie et l'implantation de mobiliers urbains ou encore éléments de mobilier en lien avec les mobilités douces (pistes cyclables, emplacements de stationnement pour 2 roues) sont également introduits dans le projet.

Ces évolutions proposées prennent en considération un certain nombre d'observations et demandes de la population et permettent de présenter une proposition d'aménagement améliorée.

Depuis, une étude de maîtrise d'œuvre a été engagée afin de préciser les dimensions techniques et pré-opérationnelles de ce projet, dans le respect des objectifs et principes d'aménagement approuvés.

Un assistant à maîtrise d'ouvrage pour l'accompagnement de la collectivité en vue de la procédure de lancement de la délégation de service public du parking sous-terrain de l'Ilot Foch a également été retenu.

Compte-tenu de l'avancement de ces éléments techniques, la commune est aujourd'hui en capacité de déposer la demande d'autorisation d'urbanisme relative au Permis de Construire «coque» du parking sous-terrain public.

Avant de déposer cette 1^{ère} demande d'autorisation d'urbanisme sur le secteur de projet dit de l'«Ilot Foch», il convient de dresser un bilan de la concertation réglementaire menée tout au long du projet, conformément à l'article L 103-2 du Code de l'Urbanisme.

L'approbation de ce bilan marque la fin de la démarche de concertation préalable lancée le 15 Juin 2018.

L'attente et les propositions des habitants, recueillies lors de plusieurs temps forts ayant rythmé cette concertation, ont été largement prises en considération et ont induit un certain nombre d'évolutions au projet initial. L'ensemble des observations reçues et des contributions produites ont été collectées et analysées pour la réalisation du bilan de la concertation préalable présenté ce jour, et joint en annexe de la présente délibération.

En conclusion, ce bilan de la concertation conforte dans sa globalité les objectifs initiaux du projet définis par la Ville et pris en compte par l'assistant à maîtrise d'ouvrage dans sa proposition d'aménagement :

- assurer la reconquête et la requalification des espaces publics en créant une véritable liaison piétonne gare-port-centre-ville;
- maîtriser le projet de renouvellement urbain du secteur avec la réalisation d'une opération mixte (activités économiques et commerciales, logements) qui répondra à une volonté d'alignement des façades dans une logique de composition urbaine et architecturale générale;
- mettre en place une politique de circulation et de stationnement renouvelée par la déviation du boulevard Victor Hugo vers la rue Marion Garay permettant d'ouvrir un espace piéton sur la place Foch, et l'aménagement d'un parking souterrain permettant à la fois de compenser la perte de places de stationnement en surface et d'offrir une offre supplémentaire en centre-ville.

Les différentes rencontres et temps de concertation organisés avec le public et la lecture des différents avis exprimés dans les registres mis en ligne font ressortir un réel intérêt de la population luzienne pour ce projet d'aménagement urbain sur le site de l'«Ilot Foch».

Les préoccupations relatives au fonctionnement de la circulation, à l'opportunité de la création d'un parking souterrain sur le secteur et à la nécessaire végétalisation des espaces publics dans le contexte du réchauffement climatique ont été analysées avec attention dans le cadre de l'amélioration du projet.

Afin de répondre aux inquiétudes soulevées au cours de cette concertation, la Ville est aujourd'hui en mesure de :

- confirmer le fonctionnement amélioré des flux de circulation dans le système circulatoire induit par le projet,
- confirmer la bonne prise en considération des risques d'inondation et des autres contraintes du site, notamment dans le cadre de la future construction du parking sous-terrain et de l'ensemble immobilier sur l'Ilot Foch,
- confirmer la faisabilité financière les sources de financement du projet permettant de compenser les coûts prévisionnels d'aménagement (vente de la parcelle dite «Jaulery») sans impact majeur sur le budget principal de la commune,
- confirmer l'intérêt de créer un lieu d'animation dans le futur bâtiment, qui prendra en compte les impératifs de sécurité et de réduction des nuisances sonores existantes aujourd'hui.
- garantir la qualité urbaine et architecturale du projet de l'Ilot Foch en concertation avec les services de la DRAC (Architecte des Bâtiments de France, et architecte conseil de l'Etat Nouvelle Aquitaine), et qui a induit certaines améliorations.

Compte-tenu de ce bilan, il est proposé de déposer la première demande d'autorisation d'urbanisme sur le secteur de projet de l'«Ilot Foch», correspondant au permis de construire relatif au parking « coque » du parking sous-terrain public.

Il est précisé que plusieurs demandes d'autorisation d'urbanisme seront ensuite déposées par la ville (*pour l'aménagement des espaces publics de surface*) et les propriétaires privés (*pour le bâtiment projeté sur l'emprise foncière de l'Ilot Foch et son parking sous-terrain*).

Il est proposé au conseil municipal :

- d'arrêter le bilan de la concertation de l'aménagement de l'Ilot Foch au sens de l'article L 103-2 du code de l'urbanisme, présenté en annexe 8,
- d'autoriser M. le Maire à déposer les demandes d'autorisation d'urbanisme correspondant au projet.

LE CONSEIL MUNICIPAL,

- après avoir entendu l'exposé du rapporteur et en avoir délibéré,
- vu l'avis favorable de la commission municipale «*Urbanisme, habitat, stratégie urbaine et mobilités*» du 22 juin 2020,

- arrête le bilan de la concertation de l'aménagement de l'Ilot Foch au sens de l'article L 103-2 du code de l'urbanisme, présenté en annexe,

Adopté par 27 voix

4 contre (M. Lafitte, Mme Debarbieux, Mme Dupuy-Althabegoity, M. Etcheverry-Ainchart)

2 abstentions (Mme Tinaud-Nouvian, M. Charrier)

- autorise M. le Maire à déposer les demandes d'autorisation d'urbanisme correspondant au projet.

Adopté par 25 voix

8 contre (M. de Lara, Mme Lapix, Mme Tinaud-Nouvian, M. Charrier, M. Lafitte, Mme Debarbieux, Mme Dupuy-Althabegoity, M. Etcheverry-Ainchart)

- pour extrait conforme
- ont signé au registre tous les membres présents

Le Maire,

Jean-François Ingoyen



SAINTE JEAN DE LUZ
Donibane Lohizune ●●●

Acte exécutoire
transmis en Sous-Préfecture
reçu en Sous-Préfecture le 15 juillet 2020
Certifié conforme à l'original

Le Maire
par déléguation
Sylvie Nipert

BILAN DE LA CONCERTATION REGLEMENTAIRE PREALABLE A L'AMENAGEMENT DE L'ILLOT FOCH

Concertation réglementaire au titre de
l'article L 103-2 du Code de l'Urbanisme

SOMMAIRE

I. Le contexte du projet et dispositif de la concertation

1. Le contexte du projet
2. Le rappel des objectifs d'aménagement
3. Les modalités et objectifs de la concertation

II. Le bilan de la concertation

1. Bilan quantitatif du dispositif de concertation
2. Analyse de la concertation
3. Les apports de la concertation :
 - Evolutions du projet
 - Réponses techniques apportées

1. Le contexte du projet et dispositif de la concertation

1. Le contexte du projet et délibération de lancement de la concertation

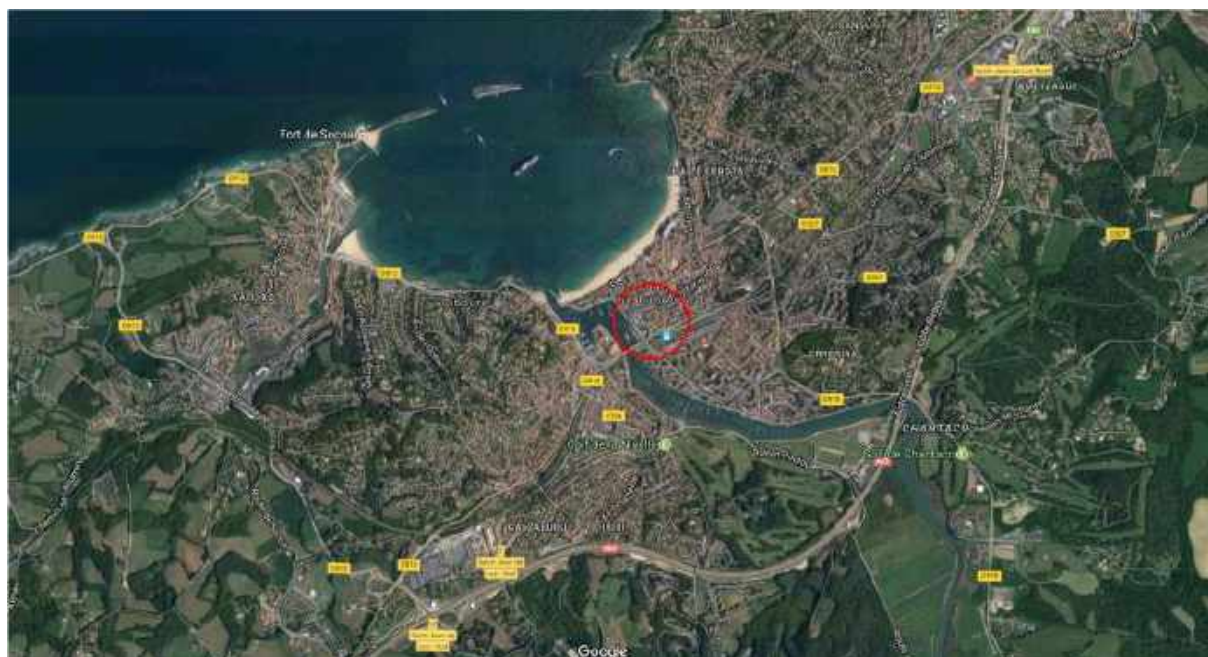
La commune

Saint-Jean-de-Luz est une commune littorale située à une vingtaine de kilomètres de la frontière espagnole. Membre de la communauté d'agglomération Pays basque nouvellement créée au 1^{er} janvier 2017, elle compte environ 14 000 habitants.

Saint-Jean-de-Luz se situe au bord de l'océan, à l'embouchure de la Nivelle. La ville s'est implantée dans une baie formant un port naturel.

Saint-Jean-de-Luz occupe la rive droite de la Nivelle et fait face à Ciboure situé sur l'autre rive. La rivière forme la limite communale.

L'histoire de la ville est liée depuis ses origines à la vie du port (pêche, commerce..), à l'activité agro-pastorale développée sur les collines, aux relations entre la France et l'Espagne et au passage le long de la côte (chemin côtier, route royale, chemin de fer, RN puis autoroute...).



La ville de Saint-Jean-de-Luz est une station balnéaire d'importance lors de la saison estivale. La ville profite également toute l'année d'un tourisme de proximité dû à son animation commerciale continue et à plusieurs infrastructures essentielles.

Depuis plusieurs années, la municipalité mène une politique ambitieuse d'aménagement urbain visant à redynamiser le centre-ville tout en préservant son identité et son caractère :

aménagement du parvis des halles, aménagement de l'îlot des Erables, implantation d'un nouvel office du tourisme, création du parking souterrain « cœur de ville », ...

La commune envisage à présent, dans la continuité de ces aménagements récents, la requalification urbaine du secteur dit « Foch ».

Le site de projet

D'une superficie totale de 12 500 m², le périmètre d'étude, dénommé « Ilot Foch », peut être qualifié de secteur de transition entre zones historiques (centre-ville et équipements touristiques), d'activité (espace portuaire) et résidentielles (Urdazuri).

Ce secteur géographique joint d'une position d'entrée de ville depuis la commune de Ciboure et le pont Charles de Gaulle. Il comprend la place Foch, une partie de la façade portuaire, l'Ilot Foch comprenant les immeubles « Fraysse » et ancien garage Renault.

Les différents espaces composant le site de l'Ilot Foch

L'îlot Foch ou « îlot Lamerain », constitué de deux éléments bâtis distincts (un immeuble R+2 à la pointe de l'îlot comportant des commerces, et un hangar désaffecté au Sud de l'îlot), constitue l'élément déclencheur de la rénovation du secteur. Le diagnostic a montré que sa reconstruction offrait l'opportunité de reconstituer l'alignement du front bâti marquant la limite Sud du centre ancien, moyennant la suppression du parking public qui jouxte l'îlot au Sud et qui, aujourd'hui, crée un creux dans cet alignement. Le renouvellement urbain de l'îlot Foch a été étudié en intégrant la suppression du rond-point du port.

La place Foch, qui jouxte l'îlot, aujourd'hui dédiée au stationnement ; fait jugé préjudiciable à l'animation du secteur.

Le **parking Jaulery**, propriété de la commune, constitue actuellement un espace entièrement dédié à l'automobile avec 25 emplacements de stationnement de surface ;

Une partie de la **façade portuaire** d'une superficie totale de 6 700 m², espace aujourd'hui dédié en grande partie à l'automobile (voirie).

Vécu et identifié comme un secteur d'activités, les aménagements alentours ont favorisé des utilisations pratiques et ont consommé les espaces sans les qualifier réellement. Aujourd'hui les « vides » ont été traités en parking, en voirie, en square.... Les mutations foncières à venir dans ce secteur soulèvent des questions sur le visage que la commune souhaite donner à Saint-Jean-de-Luz par cette entrée depuis Ciboure.

Au sein de ce périmètre, un promoteur a acquis un bien sur terrain propre (l'ancien garage « Lamerain ») et un autre promoteur l'acquisition de l'immeuble « Fraysse » contiguë de ce premier bâtiment. Ces deux promoteurs se sont associés pour développer un projet dépassant les strictes limites de leur propriété.

2. Le rappel des objectifs d'aménagement

La commune de Saint-Jean-de-Luz a souhaité élargir la réflexion pour un projet d'ensemble de ce site majeur, avec pour grands objectifs, définis par la Municipalité lors de son Conseil Municipal du 15 Juin 2018:

- D'assurer la reconquête et la requalification des espaces publics en créant une véritable liaison piétonne gare-port-centre-ville;
- De maîtriser le projet de renouvellement urbain du secteur avec la réalisation d'une opération mixte (activités économiques et commerciales, logements) qui répondra à une volonté d'alignement des façades dans une logique de composition urbaine et architecturale générale;
- De mettre en place une politique de circulation et de stationnement renouvelée par la déviation du boulevard Victor Hugo vers la rue Marion Garay permettant d'ouvrir un espace piéton sur la place Foch, et l'aménagement d'un parking souterrain permettant à la fois de compenser la perte de places de stationnement en surface et d'offrir une offre supplémentaire en centre-ville.

Mise en valeur de la Place Foch

Un espace libre, ouvrant sur le port et permettant de créer un espace piéton qualitatif

Îlot Lamerain

Construction d'un ensemble immobilier et maintien de l'animation en centre-bourg

Respect du principe d'alignement des façades

Compléter la trame urbaine existante



Stimulation du centre-bourg

Créer un parking souterrain pour le développement de l'animation en centre-bourg: commerces, équipements, services...



Place Foch

Ville qualitative – Ville plein de vie



Réorganiser et optimiser la circulation et le stationnement

Créer une poche de stationnement en centre-bourg. Réorganiser les circulations entre Victor Hugo et la Gare



Intégrer les déplacements doux

Trottoirs, pistes cyclables... sécurisés en centre-bourg

Qualité environnemental paysagère

Respect de l'environnement, mise en valeur du patrimoine paysagère



Une concertation volontaire a été menée dès juin 2016 jusqu'à fin 2016 par la ville de Saint Jean de Luz afin de préciser ces grandes orientations pour l'avenir de ce secteur.

Accompagnée par une société spécialisée dans la définition et la mise en œuvre de procédures de concertation, la municipalité avait organisé la démarche en plusieurs temps et en plusieurs instances : permanences mobiles, permanences fixes, registre, outil de participation en ligne, réunions bilatérales, réunions thématiques, ateliers spécifiques avec les forces vives du territoire, ...

Cette démarche volontariste de concertation n'avait pas pour objectif de définir un projet d'aménagement définitif, mais de préciser les grandes orientations souhaitées par les luziens pour l'avenir de ce secteur.

Ce temps de dialogue et de réflexion avait permis de réunir la population autour de différentes thématiques, et de dégager des orientations claires pour l'aménagement futur du territoire.

Cette concertation volontaire a donné lieu à un bilan, et a mis en exergue les points suivants :

- la nécessité de réaliser un parking souterrain;
- la mise en avant d'une vision stratégique des flux de circulation sur ce secteur et la prise en compte des flux des modes doux;
- l'aménagement de la place Foch sous la forme d'un espace public de qualité, ouvrant la vue sur le port et permettant de créer un lieu de rencontre, sans construction supplémentaire;

- le respect des dispositions réglementaires prévues dans les documents d'urbanisme du projet immobilier qui doit proposer une qualité architecturale ambitieuse, intégrant le principe d'alignement des façades;
- le maintien d'un lieu de rencontre intergénérationnel du type bar éphémère sur le site.

Sur cette base, la Commune a lancé une consultation pour le choix d'une équipe pluridisciplinaire chargée d'apporter l'ensemble des réponses juridiques, techniques et urbanistiques en vue de l'aménagement urbain et de la reconquête du secteur dénommé «Foch».

Cette équipe a ainsi formulé des propositions d'aménagement prenant en compte les différentes demandes issues de la première concertation et les contraintes existantes sur le site (zone à risque inondations et submersion marine, présence de réseaux majeurs, accès routiers à préserver, projet de construction dans le respect du site patrimonial remarquable...).

Cette réflexion a permis d'élargir le champ d'étude de la gare jusqu'à la place Louis XIV afin de valoriser au mieux l'espace public, de créer de véritables cheminements piétons structurants entre les différents équipements de la ville, d'intégrer un parking souterrain en fonction des contraintes évoquées ci-dessus et un projet immobilier qui s'intègre dans la réflexion urbaine, architecturale et paysagère de ce quartier, comprenant le parking automobile Jaulery.

Un comité de pilotage a été constitué afin de poursuivre la conduite de ce projet dans le respect de l'intérêt général, tout en s'appuyant sur une expertise technique adéquate. Présidé par M. le Maire, il est constitué d'élus municipaux et de techniciens.

Les objectifs et l'organisation de la concertation

Par délibération du 15 Juin 2018, le Conseil Municipal de Saint-Jean-de-Luz a défini les objectifs poursuivis par la concertation et ses modalités d'exercice.

3.1. Rappel du cadre juridique de la concertation

Les articles L. 103-2 et R. 103-1 3° du Code de l'Urbanisme indiquent que les opérations d'aménagement ayant pour effet de transformer des voies existantes en aire piétonne d'une superficie supérieure à 3 000 mètres carrés ou la suppression d'une aire piétonne d'une même superficie sont soumises à concertation. Le projet d'aménagement urbain de l'Ilot Foch relève donc de la liste des opérations d'aménagement mentionnées au code de l'urbanisme, rendant obligatoire l'organisation d'une concertation préalable.

Le projet d'aménagement de l'Ilot Foch pourrait également être soumis à une concertation préalable au titre du Code de l'Environnement (article L. 121-15-1 du Code de l'Environnement), dans la mesure où le projet est soumis à une évaluation environnementale au cas par cas en cours d'instruction par l'autorité environnementale.

Toutefois, sans même attendre l'avis de l'autorité environnementale sur la nécessité de réaliser ou non une évaluation environnementale, il convient d'écarter la réalisation d'une concertation préalable au titre du code de l'environnement en application des dispositions de l'article L. 121-15-1 alinéa du Code de l'Environnement.

Cette procédure permet de rendre effective la possibilité d'adapter, avant le dépôt de la demande d'autorisations d'urbanisme, le projet au vue des propositions et observations formulées par le public dans le cadre de la concertation.

Les objectifs poursuivis par la concertation préalable ainsi que ses modalités d'organisation sont précisées par l'organe délibérant de la collectivité concernée. En l'espèce, le conseil municipal délibère sur les objectifs poursuivis et les modalités de la concertation. Les modalités de concertation sont fixées librement par le Conseil Municipal ; celles-ci doivent permettre à la population de prendre connaissance du dossier et de formuler ses observations ou propositions pendant une durée suffisante et selon des moyens adaptés au regard de l'importance et des caractéristiques du projet.

A l'issue de la concertation, l'organe délibérant de la Collectivité doit établir le bilan de la procédure conformément aux dispositions de l'article L. 103-6 du Code de l'Urbanisme.

En l'espèce, la commune de Saint-Jean-de-Luz établit le bilan de la concertation, de manière neutre et factuelle.

L'article L. 103-6 du Code de l'Urbanisme prévoit par ailleurs que lorsque le projet fait l'objet d'une enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement, le bilan de la concertation est joint au dossier de l'enquête.

3.2. Objectifs de la concertation

En vue d'associer l'ensemble de la population et des parties prenantes à ce projet, la municipalité a engagé cette 2^{ème} concertation en vue de poursuivre l'élaboration du projet d'aménagement urbain de l'Ilot Foch.

Cette concertation préalable a été engagée par délibération du 15 Juin 2018 et s'est tenue tout au long de l'élaboration du projet, c'est-à-dire jusqu'au dépôt des demandes d'autorisations d'urbanisme, conformément à l'article L 103-2 du code de l'urbanisme.

Au travers de cette concertation, la commune s'est fixée pour objectifs :

- de communiquer largement sur le projet ;
- d'associer les habitants à la co-construction du projet, dans le respect de certains grands principes qui encadrent l'aménagement futur du site ;
- de prévoir des temps d'échange spécifiques avec des acteurs socio-économiques présents sur le site et acteurs du site.

3.3 L'organisation de la concertation préalable

La concertation s'est tenue du 15 Juin 2018 au 03 Juillet 2020.

Les modalités d'organisation de cette concertation ont été définies par la municipalité et précisées dans la délibération de son Conseil Municipal réuni le 15 Juin 2018.

Ces modalités sont les suivantes :

- une exposition avec panneaux, une maquette et tout support vidéo nécessaire à la bonne compréhension du projet;
- un rapport de présentation des objectifs et des principes d'aménagement urbain de l'îlot Foch;
- des registres papier et numérique destinés à recueillir les avis du public seront mis à disposition du public, à l'accueil de la Mairie de Saint Jean de Luz et sur le site internet (www.saintjeandeluz.fr);
- l'organisation d'une ou plusieurs réunions publiques faisant l'objet d'une information préalable du public par voie de presse et affichage en mairie;
- la tenue d'ateliers où les partenaires du projet pourront venir échanger sur les thématiques proposées.

L'ensemble des modalités détaillées ci-dessus a donné lieu à différents temps de concertation, dont les principales étapes ont été les suivantes :

- 15 Juin : Délibération de lancement de la concertation
- 27 Juin : réunion publique de présentation du projet
- Du 09 Juillet au 30 Septembre : exposition permanente du projet dans une salle dédiée (salle Arrue)
- Du 09 Juillet au 30 Septembre : 12 permanences techniques hebdomadaires en salle d'exposition
- 15 Novembre 2018 : atelier de travail thématique « commerce, animations »
- 22 Novembre 2018: atelier de travail thématique « circulations, stationnement »
- 07 Décembre 2018 : réunion publique de présentation du projet modifié (évolutions issues de la phase de concertation menée au cours du 2^{ème} semestre 2018)
- 14 Décembre 2018 : Délibération du conseil municipal sur l'état de la concertation et les évolutions du projet

Les outils et dispositifs mis en place depuis le lancement de la concertation sont les suivants :

- des mesures d'information du public larges sur le territoire communal (panneaux d'information de la ville), par voie électronique (site internet de la ville) et par voie de presse
- une exposition du projet dans une salle dédiée durant 3 mois (fin juin à fin septembre) au travers de différents supports de présentation (dossier de présentation « papier », supports visuels, table numérique didactique, panneaux d'exposition présentant les enjeux et objectifs du projet...)
- la mise à disposition d'un registre papier en salle d'exposition et d'un registre numérique sur le site internet de la ville, afin que chacun puisse y déposer sa contribution écrite. Le registre de concertation papier a été mis en place à partir du 17 juin 2018. Il était ouvert tous les jours

en salle d'exposition puis au service Urbanisme de la Mairie. Il est resté ouvert jusqu'au 3 Juillet 2020.

- la mise en place d'un onglet spécifique sur le site de la ville dédié au projet
- l'organisation de 2 ateliers de travail thématiques avec les représentants des acteurs du territoire, permettant d'aborder des enjeux spécifiques à l'aménagement futur du site : un atelier dédié à la thématique de la circulation et du fonctionnement urbain; un atelier dédié à la thématique du commerce et de l'animation du site ;
- l'organisation de temps de réunion ouverts au public en présence des professionnels en charge de l'étude et des élus représentant la commune (réunion publique de présentation du projet, atelier thématique « circulation »).



Salle d'exposition, salle Ramiro Arrue (Hotel de Ville, Place Louis XIV)



Réunion publique de présentation, salle Auditorium Ravel, 27 juin 2018

II. Le bilan de la concertation – synthèse des observations et propositions

1. Le bilan quantitatif du dispositif de concertation

L'objet de la concertation a suscité un fort intérêt de la part de la population.

Les principaux chiffres de la démarche sont les suivants :

- 378 contributions dans les registres dont 328 contributions au registre papier et 50 contributions au registre numérique, via le site internet de la ville ;
- Un nombre de consultation du dossier et de présence à l'exposition et des permanences non quantifié, mais supposé beaucoup plus important ;
- 300 à 400 personnes présentes à la réunion publique de présentation du projet, ainsi qu'à la réunion publique présentant les évolutions du projet (décembre 2018) ;
- Une centaine de participants à l'atelier thématique « circulations, stationnement » ;
- Une quinzaine de participants à l'atelier thématique « animation, commerces ».

La fréquentation en salle d'exposition du projet est jugée importante, surtout si elle doit être comparée à d'autres démarches menées par la municipalité sur des sujets d'aménagement et d'urbanisme. Les modalités de cette concertation y ont largement contribué.

La presse écrite (quotidiens locaux) a fortement communiqué sur le sujet et a joué un rôle de communication non négligeable.

Au regard de la participation importante du public, le bilan est donc jugé positif par la municipalité.

2. L'analyse de la concertation

2.1. le registre de concertation mis à disposition du public

Un registre de concertation a été mis à disposition du public tout au long de l'élaboration du projet, dès le lancement du projet par délibération du 15 Juin 2018 jusqu'au dépôt des premières demandes d'autorisation d'urbanisme sur le site de projet.

Si des temps forts ont marqué cette concertation (réunions publiques en 2018 et exposition de présentation du projet à l'été 2018), le registre est resté ouvert et disponible jusqu'en Juillet 2020 afin de recueillir les observations du public.

L'ensemble des requêtes enregistrées sur cette période a été analysé.

La très grande majorité des requêtes a été enregistrée de Juillet à Septembre 2018. Dans la continuité, une nouvelle version du projet a été présentée en réunion publique prenant en compte un certain nombre d'évolutions issues de cette phase de concertation.

Au total, 378 observations ont été recueillies et consignées dans les registres de concertation. Les observations et propositions du public, issues des observations consignées sur les registres et courriers reçus, sont enregistrées et conservées. Ces 378 requêtes ont fait l'objet d'une analyse en plusieurs temps :

▪ Analyse quantitative

Dans un 1^{er} temps, un **avis global rendu sur le projet présenté** :

Les avis rendus peuvent être répartis comme suit :

- 60 % des avis sont favorables, avec ou sans demandes de modifications du projet
- 35 % des avis sont défavorables au projet
- 5 % des avis sont nuancés

Par ailleurs, pour 34 % des requêtes inscrites au registre, l'avis global n'est pas clairement identifiable : observations isolées, questionnements techniques, demandes particulières (prix des logements, accession d'une place de stationnement dans le parking sous-terrain, fonctionnement urbain ...).

- **Analyse qualitative**

Dans un 2^{ème} temps, un **avis par grand thème lié au projet d'aménagement**.

L'analyse de l'ensemble des contributions inscrites aux registres a permis de décomposer les réflexions et contributions en plusieurs grands thèmes, souvent évoqués par les participants.

Les contributions ont porté sur les thèmes suivants :

- l'aménagement de la place Foch et des espaces publics
- le projet de construction sur l'Ilot Foch
- les mobilités et déplacements
- le stationnement et l'accès au site
- l'animation du site (commerce, animations, vie économique)

- ***L'aménagement des espaces publics***

De manière générale, le principe de requalification de cet espace par la disparition du stationnement de surface et des espaces de voirie au bénéfice de la piétonisation et de réalisation d'une véritable place publique ouvert aux différents usages fait l'objet d'un consensus favorable.

Ce principe d'aménagement, objectif fort du projet proposé par la municipalité, est jugé « *intéressant* » et « *bénéfique* » pour ce secteur du cœur de ville, en vue de favoriser la redynamisation et l'embellissement du centre urbain.

Cependant, des critiques sont émises sur la proposition d'aménagement dont le parti-pris est très majoritairement considéré comme « *trop minéral* ». La minéralisation de cet espace est critiquée, elle aurait pour effet de rendre la place « *inhospitalière* », « *froide* », « *peu accueillante* » et ne permettant pas la convivialité ou le confort d'usage en saison estivale.

De nombreuses demandes de végétalisation des espaces publics sont émises : demandes de plantations d'espèces arborées essentiellement, mais également de pelouses, espèces fleuries, ... Un plus large « *verdissement* » de l'espace public est donc demandé afin de le rendre plus accueillant et agréable à vivre et regarder. Parfois, l'idée de réalisation d'un véritable « *jardin public* » est mise en avant.

Plusieurs personnes demandent également la conservation ou la transplantation des trois palmiers situés sur le giratoire du Port.

Ces demandes de végétalisation sont aussi liées aux inquiétudes sur la constitution d' « îlots de chaleur ». Elles rejoignent aussi des demandes de prise en compte du changement et réchauffement climatique dans le cadre de ce projet d'aménagement, par un important développement de la nature et des arbres en ville.

Toujours en lien avec les inquiétudes liées au réchauffement climatique, de nombreuses propositions de réalisation d'équipements ou installations liées à l'élément « eau » sont émises : propositions de réalisation de « jets d'eau », « miroir d'eau », fontaines, ... Pour plusieurs contributeurs, de telles installations doivent permettre d'apporter une « fraîcheur » et combattre le risque d'îlot de chaleur.

Par ailleurs, des inquiétudes sont émises sur l'absence de mobilier urbain dans les visuels du projet. En particulier, sont recensées de nombreuses demandes de réalisation de « bancs » pour permettre l'ancrage et le repos dans les espaces de la place Foch et des abords du Port.

Des propositions de mobilier urbain démontable sont également recensées. Ce type de mobilier doit favoriser l'animation du lieu.

Enfin, un contributeur suggère de penser l'aménagement des espaces publics selon la saisonnalité (notion d'aménagement flexible et adaptable selon les périodes de l'année).

- ***Le projet de construction sur l'Ilot Foch (Frayse-Lamerain)***

Les principales critiques sur l'ensemble du projet Foch ont porté sur le bâtiment projeté sur l'Ilot Foch.

L'architecture de l'ensemble immobilier projeté sur l'Ilot Foch pose débat. Le projet de construction est souvent jugé « *non traditionnel* », « *non basque* » ou encore « *non luzien* ». Des observations ont aussi porté sur le manque de couleurs (« *aspect trop blanc* »). De nombreuses observations remettent donc en cause une architecture jugée trop moderne.

Son gabarit et sa hauteur ont aussi fait l'objet d'observations. Il est parfois considéré comme inadapté au contexte et « *trop massif* ». Certaines personnes estiment que le projet ne s'intègre pas dans son environnement.

D'autres participants ont toutefois insisté sur la qualité de conception et de réalisation du projet : ambition architecturale, choix des matériaux, prise en compte du contexte et de l'histoire locale (histoire du mouvement art-déco). L'architecture a pu être qualifiée d' « *élégante* » et « *harmonieuse* ». Les analyses des architectes-conseils et du service territorial de l'architecture et du patrimoine (STAP) associés à l'élaboration du projet depuis 2015 ont permis d'apporter des explications sur le parti-pris architectural et la lecture de certains éléments architecturaux.

- **Les mobilités et déplacements**

De nombreuses demandes d'installations et équipements liées au vélo ont été émises. Il s'agit d'éléments qui n'étaient pas encore précisés dans les plans et insertions du projet présenté, mais pour autant bien envisagés par la municipalité.

Certaines inquiétudes ont porté sur le fonctionnement de la circulation après déviation des flux par la rue Marion Garay ; ou encore sur l'impact du passage piéton traversant la voie départementale au droit de la gare ferroviaire.

Toutefois, le principe de connexion *Centre ancien - Gare ferroviaire* est jugé très intéressant, notamment par la création de ce plateau traversant connectant la gare et l'avenue de Verdun.

Par ailleurs, plusieurs contributeurs désirent également que le projet permette d'étudier le bouclage de la liaison entre Ciboure et Saint-Jean-de-Luz afin d'optimiser les liens entre les deux communes en favorisant les modes doux (piétons, vélos).

- **Le stationnement et l'accès au site**

Le principe de création d'un parking sous-terrain de grande capacité pose débat.

Pour une partie des contributeurs, cet équipement jouera le rôle d'« *aspirateur à voitures* » dans l'hypercentre. Pour ces participants, il s'agit d'un « *non-sens* » en matière de fonctionnement urbain ou d'écologie.

D'autres participants jugent cette proposition bénéfique voire primordiale pour la ville, en permettant de solutionner ou d'améliorer les difficultés de stationnement au plus proche des équipements et commerces du centre historique. Plusieurs personnes, commerçants ou résidents du centre-ville, se sont montrés intéressés par l'acquisition d'une place de stationnement en amodiation dans le futur parking sous-terrain. A ce titre, elles ont adressé un courrier en Mairie afin d'être inscrites au registre en attente.

Des questionnements ont été émis sur le sujet de la tarification de l'équipement et de sa proximité avec la mer et le port. Les inquiétudes portaient sur le niveau de tarification et sur le risque d'inondation ou de submersion marine. Sur ce dernier sujet, relatif à la sécurité de l'ouvrage, des réponses précises ont pu être apportées sur la conception du futur équipement et de son positionnement adapté au risque inondations (défini dans le Plan de Prévention des Risques Inondation (PPRI) en cours d'élaboration).

Au sujet de la tarification, plusieurs contributeurs suggèrent d'adopter une tarification préférentielle aux résidents luziens.

D'autres questionnements ont porté sur le coût de l'ouvrage projeté. Si le coût n'était pas encore affiné à ce stade, il a été précisé que les places vendues en amodiation aux niveaux inférieurs du parking participeront au financement de l'ouvrage.

Enfin, plusieurs personnes ont demandé de prévoir des emplacements ou locaux 2 roues (vélos et 2 roues motorisées) dans le futur ouvrage.

- ***L'animation du site***

Plusieurs observations ont porté sur la thématique de l'animation du site et de sa vocation économique et commerciale. Le succès de l'établissement éphémère « Chez Renault », installé dans l'enceinte de l'ancien garage « Renault » y a grandement contribué.

En effet, de nombreux contributeurs ont demandé le maintien de ce lieu d'animation ou ont questionné la prise en compte d'un nouvel équipement festif similaire dans le cadre du projet de réaménagement, ce qui ne figurait pas dans les plans présentés à ce stade.

D'autres participants souhaitent sa disparition, pour la plupart habitants-riverains du site gênés par les nuisances de bruit occasionnés par l'équipement actuel.

Des questionnements ont porté sur :

- Le projet d'hôtellerie : pour quels publics et quels tarifs ?
- Le déploiement d'une offre commerciale nouvelle : besoins et risques de concurrence avec l'offre commerciale existante en centre-ville? Typologie des commerces projetés dans le futur bâtiment?

Plusieurs contributeurs suggèrent également de reconverter la grillerie des sardines, bâtiment communal, en lieu festif par requalification ou surélévation du bâtiment existant.

- ***Autres observations***

- Des observations émises sur le manque d'informations relatives au coût du financement du projet. *Ces informations ont été complétées au fil de l'avancement du projet et de ses éléments techniques : 2^{ème} réunion publique de concertation ; délibération du conseil municipal sur l'état d'avancement de la concertation fin 2018, ...*
- Des observations sur l'absence d'intégration des propriétés du Port (CCI) au projet urbain d'ensemble. *Cette démarche avait été initiée par la ville auprès des pêcheurs mais n'a pu aboutir.*
- Des questionnements sur la typologie et configuration des logements prévus dans le programme immobilier. *Des réponses précises ont pu être apportées dans le cadre de la 2^{ème} réunion publique de concertation tenue fin 2018. Une répartition entre logements libres et logements sociaux est adoptée.*
- Observations techniques ou demandes de précisions sur le fonctionnement urbain (accès à des garages privatifs, dimensionnement de la rue Marion Garay pour permettre l'accès des pompiers, ...). *Des réponses ou ajustements du projet ont pu être apportées au cas par cas.*

2.2. Les ateliers thématiques

Deux ateliers thématiques ont complété le processus de concertation réglementaire. Ils ont été proposés en Mairie de Saint-Jean-de-Luz sur ces thèmes spécifiques qui méritaient un approfondissement :

- Atelier 1 : la circulation, le fonctionnement urbain
- Atelier 2 : Le commerce et l'animation de la ville

Atelier 1 : circulation, fonctionnement urbain

Monsieur Gosda, responsable d'études au cabinet de conseils ISR Ingénierie, a présenté les résultats d'une étude de circulation menée pour le compte de la ville. Les résultats de cette étude démontrent le bon fonctionnement de la circulation dans le modèle de voirie modifié dans le projet. Une amélioration des conditions de circulation est même visible sur certains axes.

Des questionnements ont porté sur la méthodologie adoptée pour l'étude des flux : période retenue pour la réalisation des comptages de circulation, prise en compte de certains flux (motorisés et piétons) ...

D'autres questions plus larges ont été posées : précisions sur le futur parking sous-terrain, géométrie du giratoire projeté, fonctionnement du passage piéton au droit de la gare, gestion des déchets et terres de chantier, prise en compte des véhicules 2 roues motorisés ...

Certaines idées reçues ou affirmations ont pu être émises au cours de cet atelier.

La ville et le cabinet ISR ont répondu à l'ensemble des interrogations ou affirmations pouvant apparaître parfois erronées ou sans fondement.

Par ailleurs, cette étude de circulation a ensuite permis d'ajuster le projet d'aménagement proposé initialement sur certains points, afin d'améliorer le fonctionnement des flux projetés.

Atelier 2 : commerce, animation de la ville

Cet atelier a été introduit par Monsieur Eric Soreau, adjoint au Maire en charge du commerce.

Des questionnements ont été émis au cours de cet atelier : animations et festivités prévues sur la place, choix du dimensionnement de la future place Foch, niveau sonore du futur équipement, ...

Les différents sujets ont pu poser débat, avec des positions opposées émises par les participants.

Deux riverains du projet considèrent que le projet porte atteinte au site et à la ville (parking sous-terrain, établissement « Chez Renault »). Au contraire, un représentant d'une association de commerçants juge le projet bénéfique pour le commerce de centre-ville, notamment en facilitant son accessibilité.

La municipalité évoque la réalisation à venir d'une « charte de la vie nocturne ».

3. Les apports de la concertation

L'ensemble des observations enregistrées aux registres ou émises au cours des ateliers et réunions publiques a permis à la municipalité de faire évoluer le projet.

▪ Les principales demandes d'évolution du projet et sujets de questionnement

Les demandes de modification du projet ont concerné essentiellement :

- *les espaces publics de la place Foch et de la façade portuaire « trop minéraux »* : ont été recensées de nombreuses demandes de végétalisation et de plantation d'arbres sur les espaces publics requalifiés, des demandes d'aménagement de points d'eau, ...

- *les espaces publics de la place Foch et de la façade portuaire « trop vides » ou « peu animés »* : ont été recensées des demandes d'aménagement de lieux conviviaux et d'espaces ludiques permettant différents types d'usage et de pratiques

- *L'immeuble de l'Ilot Foch « trop blanc » et « volumineux »* : ont été recensées des demandes diverses de modifications des façades du bâtiment, en termes de matériaux et couleurs

- La demande de nouvelles implantations liées aux mobilités douces (stationnement et pistes cyclables, ...) ont été recensées

De nombreux questionnements ont été émis sur le projet et concernent :

- le fonctionnement des flux de circulation (automobile, vélo, piéton) dans le cadre de la reconfiguration du système de voirie proposé dans le projet ;

- La gestion du stationnement sur le site et le fonctionnement du futur parking sous-terrain (accès, tarification, possibilités d'acquisition de places de stationnement) ;

- la faisabilité technique du parking sous-terrain et le coût économique pour la collectivité

- le concept du futur lieu d'animation et concept hôtelier sur l'Ilot Foch ;

- le fonctionnement du passage piétonnier surélevé traversant la RD au niveau de la gare ;

- le coût global des aménagements liés au projet.

▪ La prise en compte des observations et demandes de modification émises

Ces demandes ont permis à la municipalité de faire évoluer le projet vers :

• une plus large végétalisation de l'ensemble des espaces publics requalifiés :

- de nouvelles plantations d'arbres de haute tige et d'essences variées sur les espaces de la façade portuaire : au total, 170 arbres plantés répartis sur les sites du monument aux morts, aux abords de la Maison Louis XIV et du giratoire de la gare ;

- des modelés de terre végétalisés sur la dalle parking ;

- des espaces verts de pleine terre sur les sites du monument aux morts et de l'actuel parking des Corsaires ;
- la conservation des trois palmiers existants sur le giratoire de Verdun. Ils seront transplantés sur le futur giratoire reconfiguré aux abords de la gare.



Avant concertation (Juin 2018)



Après concertation (Décembre 2018)



Avant concertation (Juin 2018)



Après concertation (Décembre 2018)

- la réalisation d'espaces conviviaux ou ludiques sur les espaces publics de la place Foch et de la façade portuaire :
 - Un aménagement de type « jets d'eau » sur la place Foch, nouvel espace ludique et d'animation sur la place;
 - Amélioration des aménités autour du manège repositionné.



Avant concertation (Juin 2018)



Après concertation (Décembre 2018)



Aménagement de type « jets d'eau » (Après concertation – Décembre 2018)

Ces évolutions permettent de prendre en considération les inquiétudes et observations liées au **réchauffement climatique** et au risque de création d'un **Ilot de chaleur** dans ce contexte.

- la matérialisation d'éléments de mobilier urbain (bancs, luminaire...) et d'éléments de mobilier en lien avec le déploiement des mobilités douces (emplacements vélos...).



Éléments de mobilier urbain (Après concertation - Décembre 2018)

- des modifications de l'architecture du futur bâtiment sur l'Ilot Foch, en particulier des projets de façades, fruit d'un travail poursuivi en concertation avec l'Architecte des Bâtiments de France et un architecte-conseil de l'Etat.

Par ailleurs, le projet a évolué au regard de compléments techniques apportés par une étude de circulation destinée à vérifier le bon fonctionnement des différents flux de circulation induits par le projet et la nouvelle organisation du système de voirie. Le système de voirie a été modifié aux abords du giratoire afin d'assurer un bon fonctionnement (amélioration de la sécurité et diminution des risques de remontées de files) et, plus globalement, une amélioration des flux motorisés existants sur le site et à ses abords (quartier Urdazuri...).

▪ Les réponses techniques apportées

Les réponses apportées aux sujets d'inquiétudes et questionnements divers ont été nombreuses.

Les études complémentaires conduites par la ville au cours du projet (étude de circulation, étude de sols géotechnique phase AVP, ...) ont permis de répondre au fil de l'eau à une grande partie des interrogations. Certaines réponses ont été apportées en « différé », lors des conclusions d'études menées, plus particulièrement sur les sujets suivants :

- le parking sous-terrain (capacité du parking, faisabilité technique et réglementaire, ...)
- le fonctionnement de la circulation dans la nouvelle configuration viaire projetée ;
- le coût du projet d'aménagement et son financement.

Illustration

le parking sous-terrain (structure, capacité, prise en compte des risques)



Eléments d'étude parking sous-terrain et adaptation au PPRI

(SAMAZUZU-IMS ; 2019)

La poursuite des études courant 2019 et 2020 avec le groupement SAMAZUZU-IMS a permis de préciser l'aménagement du parking sous-terrain : capacité et nombre de niveaux, principes de structure, faisabilité réglementaire au regard du risque Inondation défini dans le projet de Plan de Prévention des Risques Inondation (PPRI), ...

Illustration

le fonctionnement de la circulation



Eléments d'étude circulation (ISR Ingénierie ; 2018)

Afin de vérifier le bon fonctionnement du système circulatoire projeté, une étude complémentaire a été commandée par la ville et réalisée par un bureau d'études spécialisée, ISR Ingénierie.

Cette étude de circulation a démontré l'amélioration du fonctionnement global des flux dans la future configuration. Aussi, le principe de reconfiguration du giratoire de Verdun, situé au droit de la gare ferroviaire, a été validée par le Département, propriétaire-gestionnaire des emprises foncières.

De manière synthétique, ce processus de concertation largement suivi a confirmé plusieurs points de consensus essentiels déjà identifiés lors de la concertation volontaire réalisée de Juin à Octobre 2016 sur le devenir de ce secteur stratégique - au premier rang desquels l'aménagement d'une place publique piétonne de qualité par la requalification des espaces publics.

Cette concertation aura permis de répondre aux différentes interrogations légitimes d'un projet d'aménagement urbain complexe et présentant des enjeux forts. La prise en compte des propositions issues de la concertation aussi permis de faire évoluer le projet dans ses dimensions urbaines, environnementales, fonctionnelles et architecturales.

DÉPARTEMENT
DES
PYRÉNÉES-ATLANTIQUES

VILLE DE SAINT-JEAN-DE-LUZ



Conseillers en exercice : 33
Nombre de présents : 29

N° 20 – AMENAGEMENT ET URBANISME

Aménagement urbain de l'îlot Foch : concertation du public

Rapporteur :
M. Irigoyen, maire

ACTE EXECUTOIRE
TRANSMIS EN SOUS-PREFECTURE
REÇU EN SOUS PREFECTURE LE 21 juin 2018
AFFICHÉ LE 18 juin 2018
CERTIFIÉ CONFORME À L'ORIGINAL

REPUBLIQUE FRANCAISE

PL LE MAIRE
Soreau Niquet

EXTRAIT

DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
DU CONSEIL MUNICIPAL

Séance du 15 juin 2018 à 18 heures

Le conseil municipal de la ville de Saint Jean de Luz s'est réuni dans le lieu ordinaire de ses séances sous la présidence de Monsieur Jean-François Irigoyen

Présents

Jean-François Irigoyen, maire
Nicole Ithurria, 1^{er} adjoint
Patricia Arribas-Olano, 2^{ème} adjoint (à partir de la délibération n° 12)
Jean-Daniel Badiola, 3^{ème} adjoint
Elisabeth Garramendia, 4^{ème} adjoint
Pello Etcheverry, 5^{ème} adjoint
Eric Soreau, 6^{ème} adjoint
Michèle Lacaze, 7^{ème} adjoint

Stéphane Alvarez, Manuel Vaquero, Manuel de Lara, Guillaume Colas, Jean-Marc Quijano (à partir de la délibération n° 12), Gaxuxa Elhorga-Dargains, Margaret Girard, Bruno Garraialde, Nathalie Morice, Valérie Othaburu-Fischer, Béatrice Chauffard, Denis Artola, Christine Gonzalo, Aurore Prieur, Sylvie Dargains, Yvette Debarbieux, Pascal Lafitte, Peio Etcheverry-Ainchart, Danielle Marsaguet, Charlotte Loubet-Latour, Pierre-Laurent Vanderplancke, conseillers municipaux en exercice.

Pouvoirs

- Patrice Arribas-Olano, 2^{ème} adjoint, à Michèle Lacaze, 7^{ème} adjoint (jusqu'à la délibération n° 11)
- Jean-Luc Casteret, conseiller municipal délégué, à Nicole Ithurria, 1^{er} adjoint
- Jean-Marc Quijano, conseiller municipal délégué, à Gaxuxa Elhorga-Dargains, conseiller municipal délégué (jusqu'à la délibération n° 11)
- Gaëlle Ganet, conseiller municipal, à Manuel de Lara, conseiller municipal délégué
- Thomas Ruspil, conseiller municipal, à Sylvie Dargains, conseiller municipal
- Alain Duclercq, conseiller municipal, à Pascal Lafitte, conseiller municipal

Date de la convocation : 8 juin 2018

Conformément au code général des collectivités territoriales, article L 2121-15, Margaret Girard a été désignée pour remplir les fonctions de secrétaire, fonctions qu'elle a acceptées.

N° 20 – AMENAGEMENT ET URBANISME

Aménagement urbain de l'îlot Foch : concertation du public

M. le Maire expose :

La commune de Saint-Jean-de-Luz a engagé en 2015 une réflexion en vue de l'aménagement urbain du secteur dénommé «Foch», intégrant à la fois la reconquête des espaces publics et une maîtrise du projet de renouvellement urbain sur l'îlot «Foch». En effet, cet espace majeur est aujourd'hui peu qualitatif avec deux tiers de la surface dédiés à l'automobile (circulation et stationnement) et peu d'espace en faveur de la mobilité douce.

Ce projet de renouvellement urbain s'inscrit dans une politique ambitieuse d'aménagement déjà engagée (secteur des Halles, Ilot les Erables, Place Arrué) visant à redynamiser le centre ville tout en préservant son identité. Il doit répondre aux objectifs suivants :

- d'assurer la reconquête et la requalification des espaces publics en créant une véritable liaison piétonne gare-port-centre-ville;
- de maîtriser le projet de renouvellement urbain du secteur avec la réalisation d'une opération mixte (activités économiques et commerciales, logements) qui répondra à une volonté d'alignement des façades dans une logique de composition urbaine et architecturale générale;
- de mettre en place une politique de circulation et de stationnement renouvelée par la déviation du boulevard Victor Hugo vers la rue Marion Garay permettant d'ouvrir un espace piéton sur la place Foch, et l'aménagement d'un parking souterrain permettant à la fois de compenser la perte de places de stationnement en surface et d'offrir une offre supplémentaire en centre-ville.

Aussi, une concertation volontaire a été menée dès juin 2016 jusqu'à fin 2016 par la ville de Saint Jean de Luz afin de préciser les grandes orientations souhaitées par les luziens pour l'avenir de ce secteur. Celle-ci a consisté en la tenue de permanences mobiles, permanences fixes, registre, outil de participation en ligne, réunions bilatérales, réunions thématiques, ateliers spécifiques avec les forces vives du territoire, autant d'outils qui ont permis une large consultation de la population.

Cette concertation volontaire a donné lieu à un bilan, et a mis en exergue les points suivants :

- la nécessité de réaliser un parking souterrain;
- la mise en avant d'une vision stratégique des flux de circulation sur ce secteur et la prise en compte des flux des modes doux;
- l'aménagement de la place Foch sous la forme d'un espace public de qualité, ouvrant la vue sur le port et permettant de créer un lieu de rencontre, sans construction supplémentaire;
- le respect des dispositions réglementaires prévues dans les documents d'urbanisme du projet immobilier qui doit proposer une qualité architecturale ambitieuse, intégrant le principe d'alignement des façades;
- le maintien d'un lieu de rencontre intergénérationnel du type bar éphémère sur le site.

C'est sur cette base que la Commune a lancé une consultation pour le choix d'une équipe pluridisciplinaire chargée d'apporter l'ensemble des réponses juridiques, techniques et urbanistiques en vue de l'aménagement urbain et de la reconquête du secteur dénommé «Foch».

Cette équipe a ainsi formulé des propositions d'aménagement prenant en compte les différentes demandes issues de la première concertation et les contraintes existantes sur le site (zone à risque inondations et submersion marine, présence de réseaux majeurs, accès routiers à préserver, projet de construction dans le respect du site patrimonial remarquable...).

Cette réflexion a permis d'élargir le champ d'étude de la gare jusqu'à la place Louis XIV afin de valoriser au mieux l'espace public, de créer de véritables cheminements piétons structurants entre les différents équipements de la ville, d'intégrer un parking souterrain en fonction des contraintes évoquées ci-dessus et un projet immobilier qui s'intègre dans la réflexion urbaine, architecturale et paysagère de ce quartier, comprenant le parking automobile Jaulerry.

A l'initiative de M. le Maire, un comité de pilotage a été constitué afin de poursuivre la conduite de ce projet dans le respect de l'intérêt général, tout en s'appuyant sur une expertise technique adéquate. Présidé par M. le Maire, il est constitué d'élus municipaux et de techniciens.

Comme elle le fait habituellement, et plus encore sur ce projet majeur, la Ville souhaite désormais associer l'ensemble de la population et des parties prenantes à ce projet et, pour ce faire, a décidé de présenter l'avancement des études et d'engager une concertation préalable en vue de poursuivre l'élaboration de ce projet conformément à l'article L 103-2 du code de l'urbanisme.

Les modalités d'organisation de cette concertation seront les suivantes :

- une exposition avec panneaux, une maquette et tout support vidéo nécessaire à la bonne compréhension du projet;
- un rapport de présentation des objectifs et des principes d'aménagement urbain de l'îlot Foch;
- des registres papier et numérique destinés à recueillir les avis du public seront mis à disposition du public, à l'accueil de la Mairie de Saint Jean de Luz et sur le site internet (www.saintjeandeluz.fr);
- l'organisation d'une ou plusieurs réunions publiques faisant l'objet d'une information préalable du public par voie de presse et affichage en mairie;
- la tenue d'ateliers où les partenaires du projet pourront venir échanger sur les thématiques proposées.

Le public sera tenu informé de l'avancement des outils d'information mis à leur disposition par le biais d'une information sur le site internet de la ville (www.saintjeandeluz.fr) et sur les supports de communication de la commune.

Le bilan de cette concertation fera ensuite l'objet d'une délibération.

Il est proposé au conseil municipal :

- d'approuver les objectifs poursuivis par le projet d'aménagement urbain de l'îlot Foch,
- d'organiser la concertation selon les modalités susvisées,
- de charger M. le Maire de l'exécution de la présente délibération.

LE CONSEIL MUNICIPAL,

- après avoir entendu l'exposé du rapporteur et en avoir délibéré,
- vu l'avis favorable de la commission municipale «*Urbanisme, habitat et stratégie urbaine*» du 4 juin 2018,
- approuve les objectifs poursuivis par le projet d'aménagement urbain de l'ilot Foch,
- organise la concertation selon les modalités susvisées,
- charge M. le Maire de l'exécution de la présente délibération.

Adopté par 27 voix

6 contre (Mme Debarbieux, M. Lafitte, M. Duclercq, M. Etcheverry-Ainchart, Mme Marsaguet, M. Vanderplancke)

- pour extrait conforme
- ont signé au registre tous les membres présents

Le Maire,

Jean-François Irigoyen



DÉPARTEMENT
DES
PYRÉNÉES-ATLANTIQUES
—
VILLE DE SAINT-JEAN-DE-LUZ



Conseillers en exercice : 33
Nombre de présents : 29

N° 21 – AMENAGEMENT ET URBANISME

Aménagement urbain de l'îlot Foch : état de la concertation et évolutions du projet

Rapporteur :
M. Irigoyen, maire

ACTE EXECUTOIRE
TRANSMIS EN SOUS-PREFECTURE
REÇU EN SOUS PREFECTURE LE 20 décembre 2018
AFFICHÉ LE 18 décembre 2018
CERTIFIÉ CONFORME À L'ORIGINAL

REPUBLIQUE FRANCAISE

M. LE MAIRE
Sébastien Noguès

EXTRAIT

DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
DU CONSEIL MUNICIPAL

Séance du 14 décembre 2018 à 18 heures

Le conseil municipal de la ville de Saint Jean de Luz s'est réuni dans le lieu ordinaire de ses séances sous la présidence de Monsieur Jean-François Irigoyen

Présents

Jean-François Irigoyen, maire
Nicole Ithurria, 1^{er} adjoint
Patricia Arribas-Olano, 2^{ème} adjoint
Jean-Daniel Badiola, 3^{ème} adjoint
Elisabeth Garramendia, 4^{ème} adjoint
Pello Etcheverry, 5^{ème} adjoint
Eric Soreau, 6^{ème} adjoint
Michèle Lacaze, 7^{ème} adjoint

Stéphane Alvarez, Manuel Vaquero, Manuel de Lara, Guillaume Colas, Gaxuxa Elhorga-Dargains, Jean-Luc Casteret, Margaret Girard, Bruno Garraialde, Nathalie Morice, Valérie Othaburu-Fischer (à partir de la délibération n° 13), Béatrice Chauffard, Gaëlle Ganet, Denis Artola, Sylvie Dargains, Thomas Ruspil, Yvette Debarbieux, Pascal Lafitte, Alain Duclercq, Peio Etcheverry-Ainchart, Charlotte Loubet-Latour, Pierre-Laurent Vanderplancke, conseillers municipaux en exercice.

Pouvoirs

- Jean-Marc Quijano, conseiller municipal délégué, à Nathalie Morice, conseiller municipal
- Christine Gonzalo, conseiller municipal, à Eric Soreau, 6^{ème} adjoint
- Valérie Othaburu-Fischer, conseiller municipal, à Bruno Garraialde (jusqu'à la délibération n° 12)
- Aurore Prieur, conseiller municipal, à Margaret Girard, conseiller municipal
- Danielle Marsaguet, conseiller municipal, à Pierre-Laurent Vanderplancke, conseiller municipal

Date de la convocation : 7 décembre 2018

Conformément au code général des collectivités territoriales, article L 2121-15, Thomas Ruspil a été désigné pour remplir les fonctions de secrétaire, fonctions qu'il a acceptées.

N° 21 – AMENAGEMENT ET URBANISME

Aménagement urbain de l'îlot Foch : état de la concertation et évolutions du projet

M. le Maire expose :

La commune de Saint-Jean-de-Luz a engagé en 2015 une réflexion en vue de l'aménagement urbain du secteur dénommé « Foch », intégrant à la fois la reconquête des espaces publics et une maîtrise du projet de renouvellement urbain sur l'îlot « Foch ».

Par délibération du 15 juin 2018, la commune a précisé les objectifs de ce projet d'aménagement urbain et, souhaitant associer l'ensemble de la population et des parties prenantes à ce projet, a engagé une concertation en vue de poursuivre l'élaboration de ce projet conformément à l'article L 103-2 du code de l'urbanisme.

Un dispositif de concertation a été défini et différents temps d'information et de participation ont été mis en œuvre depuis cette date :

- une présentation du projet en réunion publique du 27 juin 2018,
- une exposition permanente du projet dans une salle dédiée en Mairie de Saint-Jean-de-Luz du 9 juillet au 30 septembre, comprenant divers supports à vocation pédagogique,
- 12 permanences techniques hebdomadaires en salle d'exposition de la Mairie de Saint-Jean-de-Luz,
- 2 ateliers de travail tenus courant Novembre 2018 auprès de la population ou représentants d'acteurs ciblés du territoire, sur les thématiques « commerce, animations » et « circulations, stationnement ».

Des mesures d'information multiples et diversifiées ont accompagné la mise en place de ce dispositif de concertation, sur l'ensemble des supports de communication de la commune : bulletin municipal, site internet, compte « Facebook », panneaux d'informations, articles de presse.

Depuis le 15 juin 2018, la Commune a recensé une participation importante aux différents temps d'échange et de présentation, ainsi qu'un nombre élevé de contributions aux registres de concertation mis à disposition par voie matérielle et électronique (à ce jour, 375 contributions recensées).

Après analyse des contributions émises à ce jour mais également de compléments techniques réalisés, la commune a souhaité proposer des évolutions et améliorations au projet initial.

Aussi, une plus large végétalisation des espaces publics requalifiés (plantations d'arbres et espaces verts) et la réalisation de lieux conviviaux permettant différents types d'usages (espace ludique avec jets d'eau) sur les espaces publics sont proposées. Un réajustement du système de voirie et l'implantation de mobiliers urbains ou encore éléments de mobilier en lien avec les mobilités douces (pistes cyclables, emplacements de stationnement pour 2 roues) sont également introduits dans le projet.

Ces évolutions proposées prennent en considération un certain nombre d'observations et demandes de la population et permettent de présenter une proposition d'aménagement améliorée et ce, avant la phase de conception à mener auprès d'une équipe de maîtrise d'œuvre pluridisciplinaire.

Cette proposition d'aménagement a fait l'objet d'une présentation en réunion publique le 6 décembre 2018.

Egalement, il convient aujourd'hui de recourir à un assistant à maîtrise d'ouvrage pour accompagner la collectivité en vue du lancement de la procédure de délégation de service public du parking sous-terrain de l'Ilot Foch d'une capacité d'environ 450 places.

La réflexion sur l'aménagement d'ensemble étant achevée, des crédits par anticipation sont donc proposés pour la mise en œuvre du projet (cf. délibération n°6).

Il est précisé que la concertation préalable au titre de l'article L 103-2 se poursuit pendant toute la durée de l'élaboration du projet d'aménagement avec les habitants, associations locales et autres personnes concernées. Un bilan sera établi à l'issue de cette concertation et fera l'objet d'une délibération par le conseil municipal.

Il est proposé au conseil municipal :

- d'approuver les principes d'aménagement urbain de l'Ilot Foch prenant en compte les observations ou demandes de la population,
- de poursuivre cette concertation pendant toute la durée d'élaboration du projet dans les modalités définies par la délibération du conseil municipal du 15 juin 2018,
- d'autoriser l'inscription des crédits par anticipation à l'opération 006 (étude préalable au Plan Pluriannuel d'Investissement) relatif à l'aménagement « Ilot Foch », tel que prévue à la délibération n°6.

LE CONSEIL MUNICIPAL,

- après avoir entendu l'exposé du rapporteur et en avoir délibéré,
- vu l'avis de la commission municipale «*Urbanisme, habitat et stratégie urbaine*» du 3 décembre 2018,
- approuve les principes d'aménagement urbain de l'Ilot Foch prenant en compte les observations ou demandes de la population,

Adopté par 27 voix

6 contre (Mme Debarbieux, M. Lafitte, M. Duclercq, M. Etcheverry-Ainchart, Mme Marsaguet, M. Vanderplancke)

- poursuit cette concertation pendant toute la durée d'élaboration du projet dans les modalités définies par la délibération du conseil municipal du 15 juin 2018,

Adopté à l'unanimité

- autorise l'inscription des crédits par anticipation à l'opération 006 (étude préalable au Plan Pluriannuel d'Investissement) relatif à l'aménagement « Ilot Foch », tel que prévue à la délibération n°6.

Adopté par 27 voix

4 abstentions (Mme Debarbieux, M. Lafitte, M. Duclercq, M. Etcheverry-Ainchart)

2 contre (Mme Marsaguet, M. Vanderplancke)

- pour extrait conforme
- ont signé au registre tous les membres présents

Le Maire,

Jean-François Irigoyen



CONCERTATION

↑lot
FOCH

Exprimez-vous ! Mintza zaitez !

> En mairie
Herriko etxean

Présentation du projet :
panneaux illustrés, maquette,
diaporama, film...

> du lun. au ven.

10h-12h / 14h-17h

> permanences les vendredis
après-midi

> En ligne
Linean

saintjeandeluz.fr



Renseignements : Service urbanisme 05 59 51 61 25





PROJET DE CONSTRUCTION D'UN PARKING ENTERRE ILOT FOCH

Avenue de Verdun

64500 – St JEAN DE LUZ



MAIRIE DE ST JEAN DE LUZ



Etude Hydrogéologique Phase AVP

Dossier N°: AUR 18 1405			Mission : Etude hydrogéologique AVP				
Indice	Date	Modification	Etabli par le chargé d'affaire :	Visa	Vérfifié par :	Visa	Nb. Pages + annexes
A	08/03/2019	1 ^{ère} émission	A. COMBAUD		A. MANO C.KAUFFMANN		27 + 26

S O M M A I R E

1)	CONTEXTE DE L'ETUDE.....	3
2)	SITUATION DU PROJET	4
3)	DESCRIPTION DU PROJET.....	5
4)	CONTEXTE GEOLOGIQUE	5
5)	CONTEXTE HYDROLOGIQUE	6
6)	CONTEXTE HYDROGEOLOGIQUE	7
7)	DETERMINATION DES PARAMETRES HYDRODYNAMIQUES DE LA NAPPE	11
8)	ESTIMATION DES DEBITS D'EXHAURE EN PHASE CHANTIER	14
9)	MODALITES DE GESTION DES DEBITS D'EXHAURE EN PHASE PROVISOIRE .	19
10)	MODALITES DE GESTION DES EAUX SOUSTERRAINES EN PHASE DEFINITIVE 20	20
11)	RAPPEL REGLEMENTAIRE	20
	ANNEXES.....	27

ANNEXES

- Plan de situation ;
- Carte des territoires à risque d'inondation – TRI ;
- Extrait de carte du PPR Inondation :
- Plan d'implantation des sondages ;
- Sondages pressiométriques – SP1 et SP2 ;
- Sondage carotté – SC1 ;
- Sondages destructifs avec enregistrement des paramètres – SD1 à SD3 ;
- Forages piézométriques - PZ1 et PZ2 ;
- Essais Lefranc - LF1 de 5.0 m à 6.0 m ; 6.0 à 7.0 m ; 7.0 à 8.0 m et 9.0 à 10.0 m
- Rapport de forage du puits du pompage ;
- Graphiques de l'essai de pompage ;

1) CONTEXTE DE L'ETUDE

A la demande et pour le compte de la Mairie de St Jean de Luz – Place Louis XIV, St Jean de Luz, Maître d'ouvrage - la société ALIOS PYRENEES – 3195, route de Ciboure à Olhette, R.D. 704, 64122 URRUGNE - a réalisé une étude hydrogéologique en complément d'une étude géotechnique de conception phase avant-projet – G2 phase AVP – dans le cadre du projet de construction d'un parking souterrain, situé avenue de Verdun, Ilot Foch, à ST JEAN DE LUZ (64).

Cette prestation fait suite au devis PUR18 1862 du 25/09/2018 accepté par le client le 27/09/2018, bon de commande référencé BM/CB – ST n°163.

Le programme d'investigations a comporté un essai de pompage comprenant :

- **Le dispositif de pompage avec :**
 - 1 puits de pompage d'une profondeur de 38.5 m de diamètre de forage Ø 219 mm, équipé de tube piézométrique de diamètre Ø 125 mm ;
 - 2 piézomètres intitulés PZ1 et PZ2, de 6.0 à 12.0 m de profondeurs respectives, équipés de tube piézométrique de diamètre 45x50 mm ;

- **1 essai de pompage** comprenant la réalisation de :
 - la mise en place d'une pompe immergée ;
 - un essai de pompage ;

Le présent rapport regroupe l'ensemble des résultats de l'essai de pompage et son interprétation. Il définit une première approche du modèle hydrogéologique du site et une estimation des débits d'exhaure à prendre en compte dans le cadre des travaux.

Cette prestation a été réalisée en complément de l'étude géotechnique de conception phase avant-projet – *G2 phase AVP* -, objet du rapport *AUR18 1405 G2AVP RAP A*.

Pour la rédaction de ce rapport, aucun document particulier ne nous a été remis. Nous disposons du CCTP transmis lors de la consultation.

Les profondeurs des sondages et essais sont exprimés par rapport à la surface du terrain au moment de nos interventions – *novembre 2018 et janvier 2019* -. Pour plus de précisions, il sera nécessaire de prévoir l'intervention d'un géomètre pour relever les différents points de sondages.

2) SITUATION DU PROJET

Le terrain d'assiette du projet se situe avenue de Verdun, au centre de la commune de St Jean de Luz (64500) :



Source www.géoportail.fr

On se trouve du point de vue géomorphologique au droit de la plaine alluviale de la Nivelle, en rive droite du cours d'eau. Il s'agit d'une zone de remblais anciens.



Source www.géoportail.fr

La topographie du site ne présente pas de particularité notable. Le terrain est sensiblement plat avec une cote altimétrique comprise entre 3.5 m NGF et 4.4 m NGF.

Le terrain est actuellement occupé par des voiries, du stationnement, un rond-point et quelques petits espaces verts.

3) **DESCRIPTION DU PROJET**

Le projet consiste en la construction d'un parking souterrain avec 6 niveaux enterrés, d'une emprise au sol d'environ 2 350 m². En considérant une hauteur de 3 m par niveaux, les terrassements prévus dans le cadre du projet seront d'environ 18 m.

4) **CONTEXTE GEOLOGIQUE**

4.1 **Contexte géologique**

Selon la carte géologique - *feuille de BAYONNE* -, à l'échelle du 1/50 000^{ème}, les sols au droit du terrain sont constitués par :

☒ Dans les premiers mètres : des **alluvions récentes de la Nivelle** – notation f_z –. Il s'agit de puissantes accumulations de matériaux détritiques : limons, sables et gros cailloutis, superposés sans ordre de succession régulier et généralement peu consolidées.

☒ Plus en profondeur, formant substratum : des **flysch à silex** – notation c₆ – datés du Sénonien inférieur (Ere secondaire). Il s'agit de calcaires en dalles avec lits de silex parallèles à la stratification et de marnes litées alternées avec des grès psammitiques en bancs minces, auxquels s'ajoutent, localement des micropoudingues, des microbrèches ou au contraire des brèches monumentales.

Le secteur étudié a été remblayé il y a de nombreuses années.

4.2 **Essais In situ**

L'ensemble des sondages de reconnaissance in situ ont permis de mettre en évidence 5 couches de sols principaux :

- 0.0 m à 1.5 / 5.0 m de prof./sol actuel : **des remblais d'argile**, Il s'agit de formations de **faible compacité** avec :

- 0.0/5.0 m à 8.2 / 9.0 m de prof./sol actuel : **des sables à passées argileuses**. Il s'agit de formations de faible compacité
- 8.2 / 9.0 m à 24.0 / 26.0 m de prof./sol actuel : des **sables** de teinte beige à grisâtre voir jaunâtre moyennement compacte à compactes avec aux alentours de 14.0 m de prof. / sol actuel, des formations légèrement plus serrées.
- 24.0 / 26.0 à 29.6 / 30.4 m de prof./sol actuel : des **argiles plus ou moins sableuses** de teinte grise, plutôt molles
- 29.6 / 30.4 à 37.5 m * de prof./sol actuel : des **formations calcaires et marno-calcaires fracturées et altérées**, avec des caractéristiques géo-mécaniques globalement élevées excepté au sein des passages altérés ; On note également que cette couche de sol présente une frange d'altération en partie supérieure de l'ordre de 1.5 m à 3.0 m.

Remarque : Il convient de rappeler que des variations latérales et/ou verticales inhérentes au passage d'un faciès à un autre sont toujours possibles mais difficiles à détecter compte tenu du rapport infiniment petit entre la surface mesurée par un sondage à la surface à étudier ou à construire.

5) CONTEXTE HYDROLOGIQUE

Les terrains du projet se situent à proximité immédiate du Port de Larraldénia sur l'embouchure de la Nivelle sur la baie de Saint Jean de Luz.

⇒ Inondations

Le site étudié se trouve au sein d'un territoire à risque important d'inondation (TRI) et la commune de St JEAN DE LUZ est soumise à un PPRN inondation.

Nom du TRI	Aléa	Cours d'eau	Arrêté du préfet coordonnateur de bassin	Arrêté stratégie locale	Arrêté préfet parties prenantes	Arrêté d'approbation de la partie locale	Arrêté TRI national
CÔTIER BASQUE	Inondation - Par submersion marine, Inondation - Par une crue torrentielle ou à montée rapide de cours d'eau		11/01/2013				

PPRN	Aléa	Prescrit le	Enquête le	Approuvé le	Révisé le	Annexé au PLU le	Déprecint / annulé / abrogé le	Révisé
64DDTM19870005 - PPR sur la commune Saint-Jean-de-Luz	Inondation	29/01/1987	08/08/1994	26/03/1997				
64DDTM20150002 - PPRi - ST JEAN DE LUZ (révision)	Par une crue torrentielle ou à montée rapide de cours d'eau Par submersion marine	02/12/2015						64DDTM19870005

Toutefois, la zone étudiée se situe en dehors d'une zone à risques et de prescriptions – *cf. carte portée en annexes* -.

6) CONTEXTE HYDROGEOLOGIQUE

6.1 Description

Le contexte hydrogéologique local est caractérisé par la présence à faible profondeur d'une nappe contenue dans les alluvions récentes de la Nivelle et qui rejoint l'océan vers l'Ouest et sa nappe salée. La nappe évolue dans ce secteur au sein d'une épaisse couche de sables fins à grossiers. Les différents sondages réalisés dans le cadre du projet font état de la présence de ces sables jusqu'à une profondeur d'environ 25 m/sol actuel avant d'atteindre une formation argileuse jusque vers 29.6/30.4 m et enfin le substratum représenté par des calcaires et marnes calcaire fracturés et altérés.

La piézométrie et le sens d'écoulement de cette nappe sont dépendant de la Nivelle et de la marée. Par conséquent, le niveau piézométrique de la nappe varie selon les cycles de la marée avec une amplitude moindre par rapport au niveau de la Nivelle et de la baie de Saint Jean de Luz et qui s'atténue plus on s'en éloigne.

La Nivelle constitue donc une limite d'alimentation à l'Ouest du projet qui conditionne le niveau de la nappe et permet d'atteindre des débits de pompage conséquents dans la nappe alluviale.

6.1.1 Piézométrie

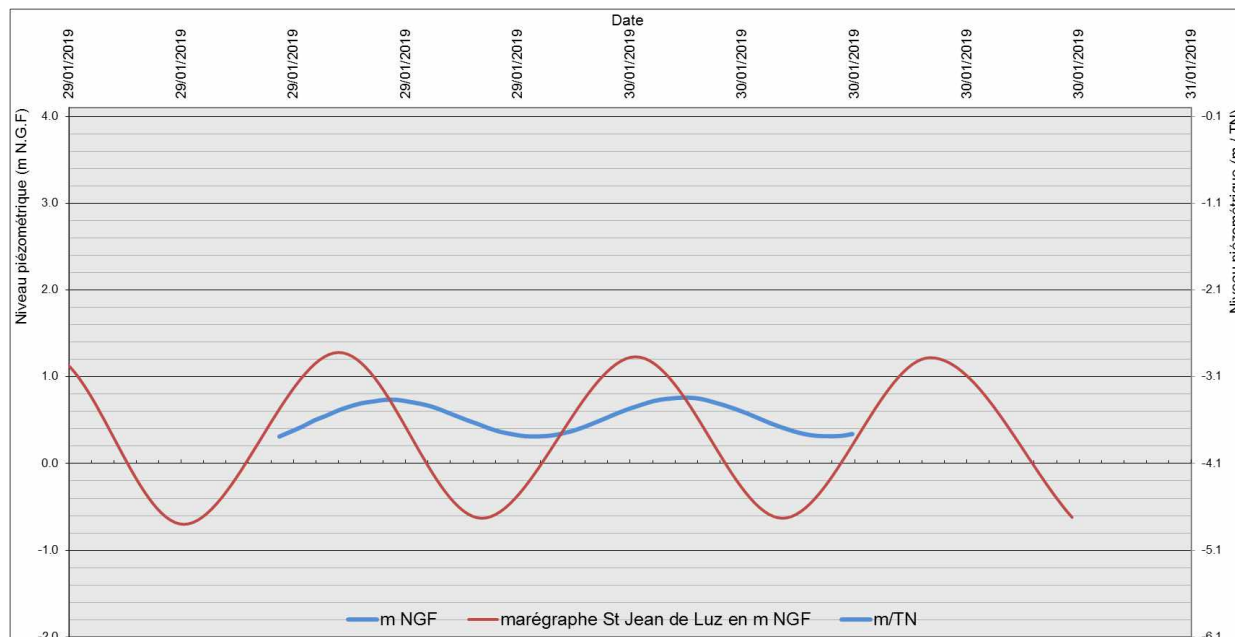
Lors du forage des sondages SP1 et SP2, des arrivées d'eau ont été recoupées à 2.8 m et 4.3 m de profondeur par rapport à la surface du terrain, respectivement. Il ne s'agit pas de niveaux stabilisés.

Dans le cadre de l'étude géotechnique phase projet et de la présente étude un total de 2 piézomètres en petit diamètre (Pz1 et Pz2) et un piézomètre en gros diamètre (Puits) a été mis en place (*cf. plan d'implantation des sondages*). De plus, un piézomètre supplémentaire (Pz3) mis en place dans le cadre des études du bassin de stockage des EU a été retrouvé à proximité du projet. Seul le piézomètre Puits capte uniquement la nappe du substratum marno-calcaire, les autres piézomètres profonds de 5.2 à 11.9 m/TN actuel captent la nappe alluviale.

Les niveaux d'eau relevés dans le puits de pompage au 29/01/2019, se situait entre 3.1 et 3.6 m de profondeur par rapport au sol actuel, suivant le marnage.

Un suivi piézométrique en continu a été réalisé sur le puits de pompage sur une durée de 24h avant l'essai de pompage le 29/01/2019 afin de vérifier le comportement de la piézométrie de la nappe

captée au droit du substratum. Le graphique ci-après présente ce suivi en corrélation avec les données du marégraphe de Saint-Jean-de-Luz.



Ce suivi met en évidence l'influence de la marée sur la piézométrie de la nappe qui évolue au sein du substratum marno-calcaire fracturé et altéré. Cependant, l'amplitude du battement est seulement de l'ordre de 0.40 m malgré la proximité de l'ouvrage avec le Port de Larraldénia (environ 45 m). La nappe qui évolue au sein du substratum est une nappe captive qui présente une relation avec la mer.

Les niveaux piézométriques ont ainsi varié entre +0.3 et +0.8 m NGF au cours d'une période marquée par un coefficient de marée de seulement 45 à 48.

Le tableau ci-après présente les données des relevés du 30/01/2019 avant la réalisation de l'essai de pompage.

Ouvrage	Puits	Pz1	Pz2	Pz3
Cote m NGF du TN	4.10	4.10	4.10	4.05
Profondeur du piézomètre (m/TN actuel)	38.5	6.0	11.9	5.2
Niveau piézométrique à 9h30 (m/TN)	3.76	3.20	3.25	3.16
Cote piézométrique (m/NGF)	+0.34	+0.90	+0.85	+0.89

On observe une légère différence de piézométrie entre la nappe alluviale superficielle en relation étroite avec la marée et le niveau mesuré dans la nappe évoluant au sein du toit du substratum altéré et fissuré. La couche argileuse rencontrée à la base des sables entre 24.0 et 30.0 m/TN permet donc d'isoler les deux réservoir et de limiter les phénomènes de drainance.

D'après les données du marégraphe du Port de Saint-Jean-de-Luz, le niveau de la mer était située à la cote +0.33 m NGF à 9h30 le 30.01.2019, soit entre pleine et basse mer. Le niveau de la nappe alluviale se situe à environ 0.6 m au dessus de celui du niveau de la mer. Par contre, le niveau de la nappe au sein du substratum est très proche de celui du niveau de la mer.

D'après les études antérieures réalisées par ALIOS PYRENEES sur la zone du projet, notamment dans le cadre de la création d'un bassin de stockage des EU, la piézométrie de la nappe alluviale évolue entre 0.2 et 1.6 m NGF.

6.1.2 Marées extrêmes

La proximité du projet avec le littoral et l'influence de la marée sur la piézométrie de la nappe superficielle implique la prise en compte des niveaux extrêmes de la marée dans l'estimation des niveaux de plus hautes eaux au droit du projet.

Les valeurs de marées extrêmes connues et projetées en tenant compte des changements climatiques sont présentées dans l'étude du CNRS – Laboratoire de Géographie Physique (UMR N° 8591) – Projet Discobole – Octobre 2006 par Paolo Antonio Pirazzoli.

Le tableau ci-après présente les différentes données du marégraphe de Saint-Jean-de-Luz.

	Valeur mesurée	T = 10 ans	T = 50 ans	T = 100 ans
hauteur d'eau (m)	5.1	5.08	5.17	5.21
cote en m NGF	2.93	2.91	3	3.04
	Extrapolation GIEC 2050			
		T = 50 ans	T = 100 ans	
hauteur d'eau (m)	5.89	5.93		
cote en m NGF	3.72	3.76		
	+/-0.23	+/-0.40		
	Extrapolation GIEC 2100			
		T = 50 ans	T = 100 ans	
hauteur d'eau (m)	6.69	6.73		
cote en m NGF	4.52	4.75		
	+/-0.86	+/-0.49		

Cette analyse indique une cote de plus hautes eaux connue sur le marégraphe de Saint-Jean-de-Luz de +2.93 m NGF et une estimation entre +3.04 et +4.75 m NGF selon la prise en compte ou pas du changement climatique dans l'élévation du niveau globale des océans.

6.2 Détermination des niveaux de référence de la nappe en phase travaux

Dans le cadre de l'EUROCODE 7 : Calcul géotechnique, pour la prise en compte des actions de l'eau sur les ouvrages géotechniques, on distingue :

- le niveau quasi-permanent (ou niveau EB) : niveau des basses eaux ou niveau quasi-permanent. Il est défini comme étant susceptible d'être dépassé pendant la moitié du temps de référence (50 ans),
- le niveau fréquent (ou niveau EF) : niveau fréquent. Il est défini comme étant susceptible d'être dépassé pendant 1% du temps de référence,
- le niveau caractéristique (ou niveau EH) : niveau des hautes eaux ou niveau caractéristique. Il correspond au niveau de période de retour 50 ans,
- le niveau accidentel (ou niveau EE) : niveau des eaux exceptionnelles ou niveau accidentel. Il correspond au niveau où doit être prévu, dans la structure, un dispositif d'écoulement empêchant l'eau d'exercer une action plus haut.

Les travaux de terrassement et de soutènement seront réalisés durant plusieurs semaines, ils nécessiteront des rabattements de nappe à l'intérieur de la fouille en continu.

D'après les données précédentes et les caractéristiques des travaux envisagés, on considèrera que ce sont les niveaux de la nappe alluviale qui seront dimensionnant pour le projet. Les niveaux de référence présentés ci-après sont définis à partir des données bibliographiques, des investigations sur site et compte-tenu de la relation de la nappe avec la marée.

La cote de crue de référence de la Nivelle au droit du projet d'après le PPRI est estimée à +2.26 m NGF. Les terrains du projet ne sont pas inondables par débordement de la Nivelle.

Compte-tenu des observations réalisées sur le niveau de la nappe durant les investigations de terrains, de la relation avec la marée, on retiendra les niveaux suivants durant la phase travaux et la phase définitive :

	Niveau moyen (EB)	Niveau marée haute (EF)	Niveau plus hautes eaux (EH)	Niveau accidentel (EE)
Niveau piézométrique de référence (m NGF)	+0.9	+1.5	+2.3 (proche PPRI)	+3.0 (proche T=100 ans marégraphe)

7) DETERMINATION DES PARAMETRES HYDRODYNAMIQUES DE LA NAPPE

7.1 Essais de perméabilité dans les sables

Quatre essais de perméabilité de type Lefranc ont été réalisés au droit du sondage SC1.

Ces essais permettent d'évaluer une caractérisation hydraulique du sol par la détermination d'un coefficient de perméabilité locale. Ce coefficient peut être nettement différent du coefficient de perméabilité en grand en raison du volume de sol testé (très faible) – cf. norme NF EN ISO 22282-2.

Les résultats des essais de perméabilité en forage ouvert à débit constant sont les suivants :

Numéro Essais	Profondeur essais	Perméabilité K
1	De 5.0 à 6.0 m	8.5×10^{-5} m/s
1	De 6.0 à 7.0 m	2.4×10^{-4} m/s
1	De 7.0 à 8.0 m	2.6×10^{-4} m/s
1	De 8.0 à 10.0 m	2.4×10^{-4} m/s

Il s'agit de perméabilité relativement élevées conformes à des formations sableuses et petits graviers.

Compte tenu de ces essais, des coupes lithologiques au droit des sondages sur l'emprise du projet et des valeurs observées dans la bibliographie pour ce type de formations, on retiendra dans ce secteur les valeurs ci-après :

- Nappe des alluvions sableuses jusqu'à 25 m environ : Perméabilité **K = 2.4×10^{-4} m/s**

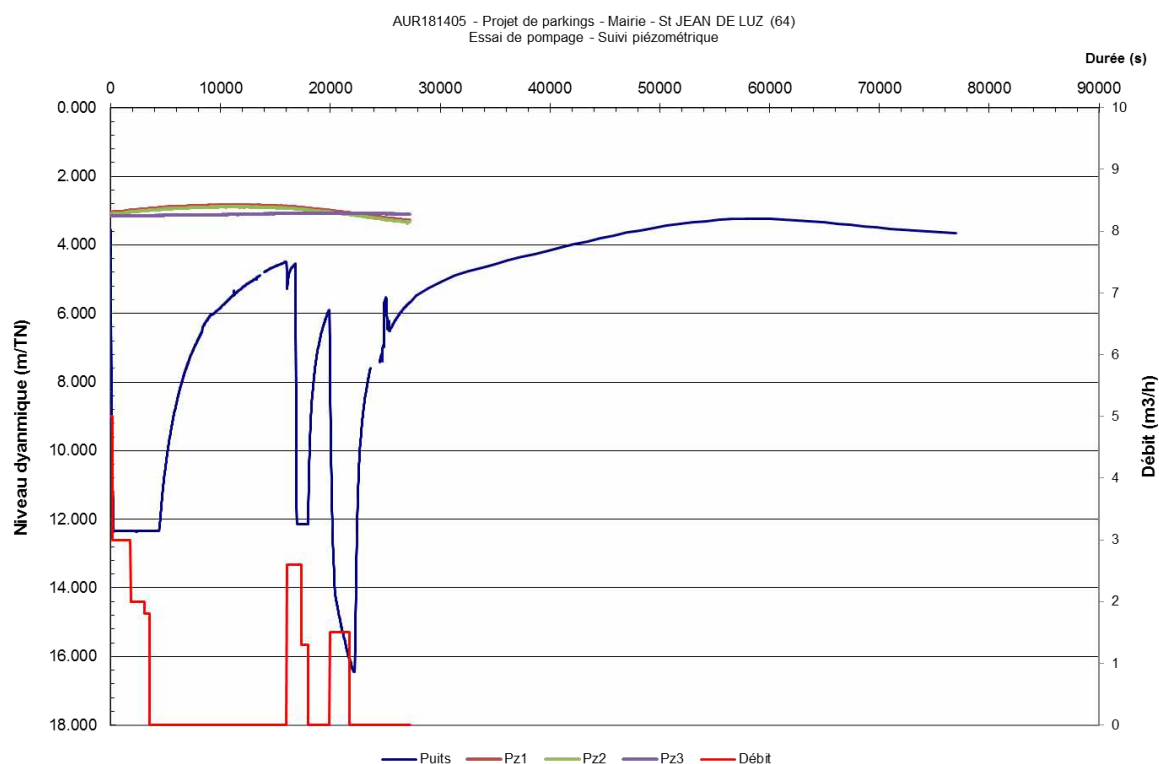
7.2 Essai de pompage dans le substratum marno-calcaire

Les ouvrages de suivi de la nappe présentent les caractéristiques suivantes :

	Puits	Pz1	Pz2	Pz3
Diamètres du tubage PVC	157/167	45/50	45/50	45/50
Profondeur (m/TN)	38.5	6.0	11.9	5.2
Toit de la crépine	33.0	3.0	3.0	3.0
Nappe captée	Substratum marno-calcaire	Alluvions sableuses		
Distance au puits	-	2.0	6.0	10.0

7.3 Déroulement des essais

L'essai de pompage s'est déroulé le 30 janvier 2019 dans le puits profond de 38 m avec une pompe 3" d'une capacité de 10 m³/h. Après une première phase de développement entre 1.8 et 5.0 m³/h ayant entraîné un dénoyage de la pompe après 1 h de pompage, l'essai de pompage a ensuite été mené à un débit de 1.5 m³/h sur une durée de 30 minutes avant le dénoyage de la pompe.



Suivi piézométrique durant l'essai de pompage

Cet essai de pompage démontre la très faible productivité du puits captant uniquement le toit du substratum marno-calcaire altéré et fracturé. Le pompage entraîne un dénoyage rapide et une lente remontée avec un retour au niveau statique estimé à environ 5h30 après l'arrêt de la pompe. Le pompage dans la nappe du substratum à faible débit n'a aucune incidence sur la piézométrie de la nappe alluviale au droit des trois piézomètres voisins.

Méthode de Cooper-Jacob en nappe libre :

L'interprétation des courbes de remontée a été réalisée à partir de la méthode de **Cooper-Jacob**.

Cette méthode est une résolution graphique par approximation de l'équation de Theis :

$$s = 0.183 \times \frac{Q}{T} \times \log\left(\frac{2.25 \times T \times t}{r^2 \times S}\right)$$

Les tableaux ci-après synthétisent les valeurs de transmissivités et perméabilités obtenues à partir des courbes de descente et remontée.

Tableau 1 : Données interprétées à partir des courbes de remontée selon la méthode de Cooper-Jacob

Remontée					
	Ouvrage	Q (m ³ /h)	T (m ² /s)	Epaisseur (m)	K (m/s)
Descente	Puits	1.5	1.7x10 ⁻⁵	5	3.4x10 ⁻⁶
Remontée	Puits	1.5	2.7x10 ⁻⁵	5	5.4x10 ⁻⁶
Moyenne			2.2x10⁻⁵		4.4x10⁻⁶

Les résultats de cette interprétation indiquent une valeur de perméabilité moyenne **K de 4.4x10⁻⁶ m/s**.

Compte tenu de ces essais, des coupes lithologiques au droit des sondages sur l'emprise du projet et des valeurs observées dans la bibliographie pour ce type de formations, on retiendra dans ce secteur les valeurs ci-après :

- Toit du substratum marno-calcaire altéré et fracturé : Perméabilité **K = 4.4x10⁻⁶ m/s**

8) **ESTIMATION DES DEBITS D'EXHAURE EN PHASE CHANTIER**

8.1 **Modèle hydrogéologique du site**

Il ressort des investigations géotechniques, les points essentiels suivants à prendre en compte pour conduire les choix d'adaptation :

- Sous les remblais, les formations du site sont constituées de sables +/- argileux jusqu'à 9.0 m, puis de sables jusqu'aux environs de 25 m de profondeur, ensuite des formations argileuses jusque vers 29.6 /30.4 m et enfin le substratum géotechnique représenté par des calcaires et marnes calcaire fracturés et altérés.
- Les sables +/- argileux recoupés en partie supérieure sont peu compacts avec des caractéristiques mécaniques proches des remblais en tête alors qu'au-delà les sables sont moyennement denses voire compacts notamment à partir de 14.0 m de profondeur. La couche d'argile à argile sableuse, décelée à partir de 25 m, est plutôt molle à ferme, tandis que le substratum marno-calcaire est compact excepté dans les passages altérés.
- Présence d'une nappe libre à contenue dans les alluvions à dominante sableuse jusqu'à 24.0/30.0 m de prof./sol actuel avec une perméabilité estimée à 2.4×10^{-4} m/s ;
- Une perméabilité du toit du substratum marno-calcaire altéré testé lors de l'essai de pompage dans le puits d'essai de l'ordre de 4.4×10^{-6} m/s et par conséquent réputé peu perméable ;
- Une piézométrie moyenne de la nappe alluviale entre environ +0.9 m NGF pour les niveaux quasi-permanent (EB) et environ +2.3 m NGF pour les hautes eaux caractéristiques (EH) et +3.0 m NGF pour les ;

8.2 **Caractéristiques techniques du chantier**

Compte tenu, de la hauteur des terrassements à prévoir, de la présence de formations sableuses sans cohésion sur de fortes épaisseurs et d'une nappe peu profonde, les terrassements devront être réalisés à l'abri d'un ouvrage de soutènement suffisamment rigide et étanche de type paroi moulée.

Cet ouvrage devra être fiché dans le substratum géotechnique sur une hauteur de minimum 2 m.

Cette paroi est considérée comme porteuse et devra permettre de reprendre les efforts définitifs liés aux planchers et charges d'exploitation ainsi que les efforts provisoires transmis par les butons notamment.

En phase définitive l'ouvrage devra être cuvelé. De fait, au niveau R-6, nous préconisons la réalisation d'un plancher ou d'un radier dimensionné pour reprendre les sous-pressions. Le radier pourra être liaisonné à la paroi et aux pieux /barrettes pour permettre la reprise de ces efforts.

Il existe différentes méthodes d'estimation des débits d'exhaure à mettre en œuvre pour permettre un rabattement de nappe dans une fouille. Ces méthodes dépendent des caractéristiques de la fouille, de la mise en place ou pas d'une enceinte étanche et des caractéristiques de l'aquifère.

Les méthodes suivantes sont employées dans le cadre de la présente étude compte-tenu de l'assèchement d'une fouille avec paroi étanche :

- formule de Davidenkoff,
- méthode exacte.

8.3 Phénomène de Renard

Pour démontrer que la stabilité du fond de fouille vis-à-vis du phénomène de Renard est assurée, on doit vérifier l'inégalité suivante :

$$\sigma'2 \geq \frac{\sigma'1}{Nq} \text{ soit } F_{\text{Renard}} = \frac{\sigma'2 \cdot Nq}{\sigma'1} \geq 1$$

Avec :

- $\sigma'2 = \gamma' \cdot f - \gamma w \cdot u \cdot H$
 - f : profondeur de la fiche de la paroi par rapport au fond de fouille
 - $u = \frac{1}{1 + \sqrt{1 + \frac{2 \cdot l}{3 \cdot f}}}$
 - H : hauteur de rabattement
- $\sigma'1 = q + \gamma \cdot h_1 + \gamma' \cdot (l + f) + \gamma w \cdot (1 - u) \cdot l$
 - q : surcharge en tête de paroi
 - h₁ : profondeur de la nappe
 - l : hauteur d'eau par rapport au fond de fouille

o f : profondeur de la fiche de la paroi par rapport au fond de fouille

$$\bullet Nq = e^{\pi \cdot \tan(\varphi')} \cdot \tan^2\left(\frac{\pi}{4} + \frac{\varphi'}{2}\right)$$

Tous calculs effectués, la profondeur d'ancrage minimale en dessous du fond de fouille permettant de s'affranchir des phénomènes de renard est de **12.8 m minimum en période de hautes eaux**.

8.4 Phénomène de Boulance

Pour démontrer que la stabilité du fond de fouille vis-à-vis du phénomène de Boulance est assurée, on doit vérifier l'inégalité suivante :

$$F_{\text{Boulance}} = \frac{\gamma' \cdot f}{u \cdot \gamma_w \cdot l} \geq 1.5$$

Le coefficient de sécurité calculé est supérieur à 1.5 dans le cas d'une fiche hydraulique de 13.5 m, soit à la cote -28 m NGF, la stabilité du fond de fouille vis-à-vis du phénomène de Boulance est donc assurée pour une paroi moulée descendue jusqu'à la cote -28 m NGF, soit un ancrage minimum de 2 m dans le substratum géotechnique.

8.5 Formule de Davidenkoff

La méthode de Davidenkoff est adaptée dans le cas de la mise en place de batardeaux rectangulaires pour protéger les bords de fouille. La formule appliquée est la suivante :

$$Q = \frac{2 \times K \times H \times L}{\phi_1 + \phi_2} \times \left(1 + \frac{B}{L}\right) \times \left(1 - 0.3 \frac{B}{L}\right)$$

Avec :

K : perméabilité en m/s

H : hauteur d'eau à rabattre en m

ϕ_1 et ϕ_2 : valeurs données par un abaque

L : Longueur de l'enceinte en m

B : Largeur de l'enceinte en m

Les hypothèses de calcul retenues sont les suivantes :

- Largeur moyenne de la fouille 2B : 32 m

- Longueur de la fouille L : 80 m
- fiche hydraulique de 13.8 m en dessous du fond de fouille, soit à la cote -28 m NGF
- enceinte étanche sur l'intégralité de la fouille.

	Niveau quasi permanent (EB)	Niveau fréquent (EF)	Niveau caractéristique (EH)	Niveau accidentel (EE)
Niveau Plateforme terrassement	-14.2	-14.2	-14.2	-14.2
Niveau piézométrique de départ	0.9	1.5	2.3	3
Niveau piézométrique à atteindre	-15.2	-15.2	-15.2	-15.2
B=2b	32	32	32	32
L	80	80	80	80
L1.1	22.1	22.7	23.5	24.2
L1.2	6	6	6	6
Epaisseur L1	28.1	28.7	29.5	30.2
L2.1	6.8	6.8	6.8	6.8
L2.2	6.8	6.8	6.8	6.8
Epaisseur L2	13.6	13.6	13.6	13.6
K1	2.40E-04	2.40E-04	2.40E-04	2.40E-04
K2	4.40E-06	4.40E-06	4.40E-06	4.40E-06
Keq (m/s)	1.30E-05	1.32E-05	1.34E-05	1.36E-05
H (m)	16.1	16.7	17.5	18.2
d1	28.9	29.5	30.3	31
T1	60.9	61.5	62.3	63
d1/T1	0.47	0.48	0.49	0.49
d2/T2	0.29	0.29	0.29	0.29
T2/b	2.80	2.80	2.80	2.80
Ø1	1.83	1.86	1.87	1.87
Ø2	1.29	1.29	1.29	1.29
Débit d'exhaure théorique (m³/s)	0.0132	0.0138	0.0146	0.0154
Débit d'exhaure théorique (m³/h)	48	50	53	56

Avec ces hypothèses, le débit en fond de fouille à l'abri d'une enceinte étanche sur toute la périphérie avec une **fiche descendue à 13.8 m en dessous du fond de fouille** est estimé sans coefficient de sécurité entre **48 et 56 m³/h** après épuisement du volume d'eau libéré lors de l'ouverture de la fouille.

8.6 Méthode exacte

La méthode exacte permet également d'estimer le débit d'exhaure à mettre en œuvre à l'intérieur d'une fouille à l'abri de batardeaux. Elle est applicable dans le cadre de terrains homogènes indéfinis et tient compte notamment des rapports entre la fiche hydraulique et la largeur de la fouille.

Le débit par mètre linéaire est défini par la formule ci-après :

$$Q = \frac{2KHF(\bar{m})}{F'(\bar{m})}$$

Avec :

$$\bar{m} = f\left(\frac{t}{b'}, \frac{d}{b}\right)$$

Les paramètres \bar{m} , $F(\bar{m})$ et $F'(\bar{m})$ sont données par des abaques.

Les débits d'exhaure théoriques selon l'application de cette méthode sont détaillés dans le tableau ci-après :

	Niveau quasi permanent (EB)	Niveau fréquent (EF)	Niveau caractéristique (EH)	Niveau accidentel (EE)
Niveau bas	-14.2	-14.2	-14.2	-14.2
Niveau piézométrique de départ	0.9	1.5	2.3	3
Niveau piézométrique à atteindre	-15.2	-15.2	-15.2	-15.2
Toit supposé du substratum	-60	-60	-60	-60
2b=B	32	32	32	32
L	80	80	80	80
Keq (m/s)	1.30E-05	1.30E-05	1.30E-05	1.30E-05
H (m)	16.1	16.7	17.5	18.2
Fiche t	13.8	13.8	13.8	13.8
D	44.8	44.8	44.8	44.8
c	21.85	22.15	22.55	22.9
d	16.1	16.7	17.5	18.2
a	60.9	61.5	62.3	3
t/b	0.86	0.86	0.86	0.86
b/t	1.16	1.16	1.16	1.16
d/b	1.01	1.04	1.09	1.14
ja=H/t	1.166	1.210	1.268	1.318
Débit d'exhaure théorique (m ³ /s)	0.0140	0.0145	0.0152	0.0158
Débit d'exhaure théorique (m³/h)	50	52	55	57

Avec ces hypothèses, le débit en fond de fouille est estimé sans coefficient de sécurité entre **50 et 57 m³/h** après épuisement du volume d'eau libéré lors de l'ouverture de la fouille.

9) MODALITES DE GESTION DES DEBITS D'EXHAURE EN PHASE PROVISoire

Durant la période des travaux, les débits à gérer sont estimés sans coefficient de sécurité entre 48 à 57 m³/h avec une paroi étanche ancrée jusqu'au substratum calcaire et marno-calcaire sur l'intégralité de la fouille pour permettre un assèchement permanent du fond de fouille. Ces débits sont estimés pour un assèchement à la cote -15.2 m NGF. En cas d'excavations plus profondes pour des besoins particuliers, les débits d'eau à gérer seraient plus importants. De plus, compte-tenu de la forte hétérogénéité et du caractère fracturé du substratum, il est préférable d'envisager un débit d'exhaure deux fois plus important, soit environ **100 m³/h**.

Le pompage à l'abri d'une enceinte étanche sur toute la périphérie de la fouille génère des rabattements inférieurs en comparaison avec une solution de rabattement de nappe généralisé autour de la fouille, de l'ordre de quelques décimètres seulement pour une différence de charge de plusieurs mètres à l'intérieur de la fouille.

Compte-tenu de la nature des sols rencontrés (sables argileux et sables) avec des hauteurs d'eau à rabattre de plus de 15.0 m, la mise en place d'un ensemble de puits sera privilégiée. L'espacement et le nombre de puits seront fonction du débit réel à mettre en œuvre et dimensionnés par l'entreprise selon la méthode des groupes de puits.

Les eaux de pompage devront être évacuées dans un réseau de collecte des eaux pluviales ou des eaux usées sous réserve de l'accord du gestionnaire.

Cependant, compte-tenu :

- de l'éventuelle absence d'autorisation de rejet dans le réseau publique,
- du caractère ponctuel et limité dans le temps des niveaux d'eau nécessitant de tels rabattements,

l'arrêt du chantier pourrait être justifié en période de hautes eaux fréquentes, caractéristiques ou accidentelles.

Nous rappelons que l'estimation des débits a été réalisée à partir d'essais ponctuels. Compte-tenu de la surface du projet, l'estimation des perméabilités dans les alluvions et le substratum reste particulièrement complexe de par leur hétérogénéité, notamment le caractère fracturé et altéré du substratum. **Ainsi, il est recommandé d'affiner le débit d'exhaure à l'issue de la mise en œuvre des parois étanches et l'appréciation du débit résiduel réellement mesuré pour permettre l'assèchement de la fouille.**

De plus, afin de vérifier l'efficacité de la paroi moulée, un essai de pompage à l'intérieur de l'enceinte étanche devra être réalisé avant les terrassements. Il devra être effectué avec un ou deux puits de pompage et plusieurs piézomètres d'observation à l'intérieur et à l'extérieur de la fouille.

10) MODALITES DE GESTION DES EAUX SOUSTERRAINES EN PHASE DEFINITIVE

En phase définitive, il est envisagé la mise en place d'un cuvelage (type de cuvelage à déterminer par le maître d'ouvrage : étanchéité, imperméabilisation ou structure relativement étanche avec possibilité de léger passage d'eau, la moyenne annuelle étant de 0.5 l/m²/jour). Le cuvelage devra respecter les préconisations du DTU 14.1, les fondations et niveaux bas devront être également dimensionnés pour reprendre les efforts de sous pression jusqu'à la cote du niveau EE.

Cet ouvrage enterré avec cuvelage ainsi que la paroi moulée constitueront un barrage à l'écoulement naturel de la nappe, risquant d'entraîner une élévation du niveau d'eau en amont et un abaissement en aval en raison du gradient de la nappe.

Cependant, compte-tenu de la situation du projet en bordure du littoral et de la bonne transmissivité des alluvions sableuses, les incidences sont négligeables.

11) RAPPEL REGLEMENTAIRE

Les travaux de rabattement de nappes sont soumis à la réglementation au titre des articles L214-1 et suivants du code de l'Environnement (loi sur l'eau). Les rubriques concernées par le présent projet sont à priori les suivantes :

Rubrique	Intitulé	Caractéristiques	Régime
1.1.1.0	Sondage, forage, y compris les essais de pompage, création de puits ou d'ouvrage souterrain, non destiné à un usage domestique, exécuté en vue de la recherche ou de la surveillance d'eaux souterraines ou en vue d'effectuer un prélèvement temporaire ou permanent dans les eaux souterraines, y compris dans les nappes d'accompagnement de	Ouvrage souterrain en vue d'un prélèvement temporaire et permanent dans les eaux souterraines	Déclaration

	cours d'eau		
1.1.2.0	Prélèvements permanents ou temporaires issus d'un forage, puits ou ouvrage souterrain dans un système aquifère, à l'exception de nappes d'accompagnement de cours d'eau, par pompage, drainage, dérivation ou tout autre procédé	Le volume total prélevé étant supérieur à 10 000 m ³ /an mais inférieur à 200 000 m ³ /an	Déclaration
		Le volume total prélevé étant supérieur à 200 000 m ³ /an	Autorisation

Le projet de pompage durant la phase travaux sera soumis à déclaration voire à autorisation selon la durée du chantier. Les niveaux d'eau caractéristique (EH) et accidentel (EE) ne devant durer que quelques jours, on considère seulement une augmentation ponctuelle des volumes.

Afin de définir précisément le cadre réglementaire, il convient de définir les durées de pompage envisagées et les volumes de prélèvements attendus.

Les rabattements de nappe nécessitent un point de rejet, le plus souvent, le réseau de collecte des eaux pluviales. Ce rejet nécessite une autorisation du gestionnaire avec respect des conditions de qualité des eaux. Une convention devra être établie fixant le prix, les débits et la qualité des eaux rejetées.

Les conclusions du présent rapport sont données sous réserve des conditions particulières jointes en annexe.

Rédigé par :

A. COMBAUD



Relu par :

A. MANO

C. KAUFFMANN

CONDITIONS GENERALES

1. Avertissement, préambule

Toute commande et ses avenants éventuels impliquent de la part du co-contractant, ci-après dénommé « le Client », signataire du contrat et des avenants, acceptation sans réserve des présentes conditions générales.

Les présentes conditions générales prévalent sur toutes autres, sauf conditions particulières contenues dans le devis ou dérogation formelle et explicite. Toute modification de la commande ne peut être considérée comme acceptée qu'après accord écrit d'ALIOS PYRENEES.

2. Déclarations obligatoires à la charge du Client, (DT, DICT, ouvrages exécutés)

Dans tous les cas, la responsabilité d'ALIOS PYRENEES ne saurait être engagée en cas de dommages à des ouvrages publics ou privés (en particulier, ouvrages enterrés et canalisations) dont la présence et l'emplacement précis ne lui auraient pas été signalés par écrit préalablement à sa mission.

Conformément au décret n° 2011-1241 du 5 octobre 2011 relatif à l'exécution de travaux à proximité de certains ouvrages souterrains, aériens ou subaquatiques de transport ou de distribution, le Client doit fournir, à sa charge et sous sa responsabilité, l'implantation des réseaux privés, la liste et l'adresse des exploitants des réseaux publics à proximité des travaux, les plans, informations et résultats des investigations complémentaires consécutifs à sa Déclaration de projet de Travaux (DT). Ces informations sont indispensables pour permettre les éventuelles DICT (le délai de réponse est de 15 jours) et pour connaître l'environnement du projet. En cas d'incertitude ou de complexité pour la localisation des réseaux sur domaine public, il pourra être nécessaire de faire réaliser, à la charge du Client, des fouilles manuelles pour les repérer. Les conséquences et la responsabilité de toute détérioration de ces réseaux par suite d'une mauvaise communication sont à la charge exclusive du Client.

Conformément à l'article L 411-1 du code minier, le Client s'engage à déclarer à la DREAL tout forage réalisé de plus de 10 m de profondeur. De même, conformément à l'article R 214-1 du code de l'environnement, le Client s'engage à déclarer auprès de la DDT du lieu des travaux les sondages et forages destinés à la recherche, à la surveillance ou au prélèvement d'eaux souterraines (piézomètres notamment).

3. Cadre de la mission, objet et nature des prestations, prestations exclues, limites de la mission

Le terme « prestation » désigne exclusivement les prestations énumérées dans le devis d'ALIOS PYRENEES. Toute prestation différente de celles prévues fera l'objet d'un prix nouveau à négocier. Il est entendu qu'ALIOS PYRENEES s'engage à procéder selon les moyens actuels de son art, à des recherches consciencieuses et à fournir les indications qu'on peut en attendre. Son obligation est une obligation de moyen et non de résultat au sens de la jurisprudence actuelle des tribunaux. ALIOS PYRENEES réalise la mission dans les strictes limites de sa définition donnée dans son offre (validité limitée à trois mois à compter de la date de son établissement), confirmée par le bon de commande ou un contrat signé du Client.

La mission et les investigations éventuelles sont strictement géotechniques et n'abordent pas le contexte environnemental. Seule une étude environnementale spécifique comprenant des investigations adaptées permettra de détecter une éventuelle contamination des sols et/ou des eaux souterraines.

ALIOS PYRENEES n'est solidaire d'aucun autre intervenant sauf si la solidarité est explicitement convenue dans le devis ; dans ce cas, la solidarité ne s'exerce que sur la durée de la mission.

Par référence à la norme NF P 94-500, il appartient au maître d'ouvrage, au maître d'œuvre ou à toute entreprise de faire réaliser impérativement par des ingénieries compétentes chacune des missions géotechniques (successivement G1, G2, G3 et G4 et les investigations associées) pour suivre toutes les étapes d'élaboration et d'exécution du projet. Si la mission d'investigations est commandée seule, elle est limitée à l'exécution matérielle de sondages et à l'établissement d'un compte rendu factuel sans interprétation et elle exclut toute activité d'étude ou de conseil. La mission de diagnostic géotechnique G5 engage le géotechnicien uniquement dans le cadre strict des objectifs ponctuels fixés et acceptés.

Si ALIOS PYRENEES déclare être titulaire de la certification ISO 9001, le Client agit de telle sorte qu'ALIOS PYRENEES puisse respecter les dispositions de son système qualité dans la réalisation de sa mission.

4. Plans et documents contractuels

ALIOS PYRENEES réalise la mission conformément à la réglementation en vigueur lors de son offre, sur la base des données communiquées par le Client. Le Client est seul responsable de l'exactitude de ces données. En cas d'absence de transmission ou d'erreur sur ces données, ALIOS PYRENEES est exonéré de toute responsabilité.

5. Limites d'engagement sur les délais

Sauf indication contraire précise, les estimations de délais d'intervention et d'exécution données aux termes du devis ne sauraient engager ALIOS PYRENEES. Sauf stipulation contraire, il ne sera pas appliqué de pénalités de retard et si tel devait être le cas elles seraient plafonnées à 5% de la commande. En toute hypothèse, la responsabilité d'ALIOS PYRENEES est dérogée de plein droit en cas d'insuffisance des informations fournies par le Client ou si le Client n'a pas respecté ses obligations, en cas de force majeure ou d'événements imprévisibles (notamment la rencontre de sols inattendus, la survenance de circonstances naturelles exceptionnelles) et de manière générale en cas d'événement extérieur à ALIOS PYRENEES modifiant les conditions d'exécution des prestations objet de la commande ou les rendant impossibles.

ALIOS PYRENEES n'est pas responsable des délais de fabrication ou d'approvisionnement de fournitures lorsqu'elles font l'objet d'un contrat de négoce passé par le Client ou ALIOS PYRENEES avec un autre Prestataire.

6. Formalités, autorisations et obligations d'information, accès, dégâts aux ouvrages et cultures

Toutes les démarches et formalités administratives ou autres, en particulier l'obtention de l'autorisation de pénétrer sur les lieux pour effectuer des prestations de la mission sont à la charge du Client. Le Client se charge d'une part d'obtenir et communiquer les autorisations requises pour l'accès du personnel et des matériels nécessaires à ALIOS PYRENEES en toute sécurité dans l'enceinte des propriétés privées ou sur le domaine public, d'autre part de fournir tous les documents relatifs aux dangers et aux risques cachés, notamment ceux liés aux réseaux, aux obstacles enterrés et à la pollution des sols et des nappes. Le Client s'engage à communiquer les règles pratiques que les intervenants doivent respecter en matière de santé, sécurité et respect de l'environnement : il assure en tant que de besoin la formation du personnel, notamment celui d'ALIOS PYRENEES, entrant dans ces domaines, préalablement à l'exécution de la mission. Le Client sera tenu responsable de tout dommage corporel, matériel ou immatériel dû à une spécificité du site connue de lui et non clairement indiquée à ALIOS PYRENEES avant toutes interventions.

Sauf spécifications particulières, les travaux permettant l'accessibilité aux points de sondages ou d'essais et l'aménagement des plates-formes ou grutage nécessaires aux matériels utilisés sont à la charge du Client.

Les investigations peuvent entraîner d'inévitables dommages sur le site, en particulier sur la végétation, les cultures et les ouvrages existants, sans qu'il y ait négligence ou faute de la part de son exécutant. Les remises en état, réparations ou indemnités correspondantes sont à la charge du Client.

7. Implantation, nivellement des sondages

Au cas où l'implantation des sondages est imposée par le Client ou son conseil, ALIOS PYRENEES est exonéré de toute responsabilité dans les événements consécutifs à ladite implantation. La mission ne comprend pas les implantations topographiques permettant de définir l'emprise des ouvrages et zones à étudier ni la mesure des coordonnées précises des points de sondages ou d'essais. Les éventuelles altitudes indiquées pour chaque sondage (qu'il s'agisse de cotes de références rattachées à un repère arbitraire ou de cotes NGF) ne sont données qu'à titre indicatif. Seules font foi les profondeurs mesurées depuis le sommet des sondages et comptées à partir du niveau du sol au moment de la réalisation des essais. Pour que ces altitudes soient garanties, il convient qu'elles soient relevées par un Géomètre Expert avant remodelage du terrain. Il en va de même pour l'implantation des sondages sur le terrain.

8. Hydrogéologie

Les niveaux d'eau indiqués dans le rapport correspondent uniquement aux niveaux relevés au droit des sondages exécutés et à un moment précis. En dépit de la qualité de l'étude les aléas suivants subsistent, notamment la variation des niveaux d'eau en relation avec la météo ou une modification de l'environnement des études. Seule une étude hydrogéologique spécifique permet de déterminer les amplitudes de variation de ces niveaux, les cotes de crue et les PHEC (Plus Hautes Eaux Connues).

9. Recommandations, aléas, écart entre prévision de l'étude et réalité en cours de travaux

Si, en l'absence de plans précis des ouvrages projetés, ALIOS PYRENEES a été amené à faire une ou des hypothèses sur le projet, il appartient au Client de lui communiquer par écrit ses observations éventuelles sans quoi, il ne pourrait en aucun cas et pour quelque raison que ce soit lui être reproché d'avoir établi son étude dans ces conditions.

L'étude géotechnique s'appuie sur les renseignements reçus concernant le projet, sur un nombre limité de sondages et d'essais, et sur des profondeurs d'investigations limitées qui ne permettent pas de lever toutes les incertitudes inévitables à cette science naturelle. En dépit de la qualité de l'étude, des incertitudes subsistent du fait notamment du caractère ponctuel des investigations, de la variation d'épaisseur des remblais et/ou des différentes couches, de la présence de vestiges enterrés. Les conclusions géotechniques ne peuvent donc conduire à traiter à forfait le prix des fondations compte tenu d'une hétérogénéité, naturelle ou du fait de l'homme, toujours possible et des aléas d'exécution pouvant survenir lors de la découverte des terrains. Si un caractère évolutif particulier a été mis en lumière (notamment glissement, érosion, dissolution, remblais évolutifs, tourbe), l'application des recommandations du rapport nécessite une actualisation à chaque étape du projet notamment s'il s'écoule un laps de temps important avant l'étape suivante.

L'estimation des quantités des ouvrages géotechniques nécessite, une mission d'étude géotechnique de conception G2 - phase PRO. Les éléments géotechniques non décelés par l'étude et mis en évidence lors de l'exécution (pouvant avoir une incidence sur les conclusions du rapport) et les incidents importants survenus au cours des travaux (notamment glissement, dommages aux avoisinants ou aux existants) doivent obligatoirement être portés à la connaissance d'ALIOS PYRENEES ou signalés aux géotechniciens chargés des missions de suivi géotechnique d'exécution G3 et de supervision géotechnique d'exécution G4, afin que les conséquences sur la conception géotechnique et les conditions d'exécution soient analysées par un homme de l'art.

10. Rapport de mission, réception des travaux, fin de mission, délais de validation des documents par le client

A défaut de clauses spécifiques contractuelles, la remise du dernier document à fournir dans le cadre de la mission fixe le terme de la mission. La date de la fin de mission est celle de l'approbation par le Client du dernier document à fournir dans le cadre de la mission. L'approbation doit intervenir au plus tard deux semaines après sa remise au Client, et est considérée implicite en cas de silence. La fin de la mission donne lieu au paiement du solde de la mission.

11. Réserve de propriété, confidentialité, propriété des études, diagrammes

Les coupes de sondages, plans et documents établis par les soins d'ALIOS PYRENEES dans le cadre de sa mission ne peuvent être utilisés, publiés ou reproduits par des tiers sans son autorisation. Le Client ne devient propriétaire des prestations réalisées par ALIOS PYRENEES qu'après règlement intégral des sommes dues. Le Client ne peut pas les utiliser pour d'autres ouvrages sans accord écrit préalable d'ALIOS PYRENEES. Le Client s'engage à maintenir confidentielle et à ne pas utiliser pour son propre compte ou celui de tiers toute information se rapportant au savoir-faire d'ALIOS PYRENEES, qu'il soit breveté ou non, portée à sa connaissance au cours de la mission et qui n'est pas dans le domaine public, sauf accord préalable écrit d'ALIOS PYRENEES. Si dans le cadre de sa mission, ALIOS PYRENEES mettrait au point une nouvelle technique, celle-ci serait sa propriété. ALIOS PYRENEES serait libre de déposer tout brevet s'y rapportant, le Client bénéficiant, dans ce cas, d'une licence non exclusive et non cessible, à titre gratuit et pour le seul ouvrage étudié.

12. Modifications du contenu de la mission en cours de réalisation

La nature des prestations et des moyens à mettre en œuvre, les prévisions des avancements et délais, ainsi que les prix sont déterminés en fonction des éléments communiqués par le client et ceux recueillis lors de l'établissement de l'offre. Des conditions imprévisibles par ALIOS PYRENEES au moment de l'établissement de son offre touchant à la géologie, aux hypothèses de travail, au projet et à son environnement, à la législation et aux règlements, à des événements imprévus, survenant en cours de mission autorisent ALIOS PYRENEES à proposer au Client un avenant avec notamment modification des prix et des délais. A défaut d'un accord écrit du Client dans un délai de deux semaines à compter de la réception de la lettre d'adaptation de la mission. ALIOS PYRENEES est en droit de suspendre immédiatement l'exécution de sa mission, les prestations réalisées à cette date étant rémunérées intégralement, et sans que le Client ne puisse faire état d'un préjudice. Dans l'hypothèse où ALIOS PYRENEES est dans l'impossibilité de réaliser les prestations prévues pour une cause qui ne lui est pas imputable, le temps d'immobilisation de ses équipes est rémunéré par le client.

13. Modifications du projet après fin de mission, délai de validité du rapport

Le rapport constitue une synthèse de la mission définie par la commande. Le rapport et ses annexes forment un ensemble indissociable. Toute interprétation, reproduction partielle ou utilisation par un autre maître de l'ouvrage, un autre constructeur ou maître d'œuvre, ou pour un projet différent de celui objet de la mission, ne saurait engager la responsabilité d'ALIOS PYRENEES et pourra entraîner des poursuites judiciaires. La responsabilité d'ALIOS PYRENEES ne saurait être engagée en dehors du cadre de la mission objet du rapport. Toute modification apportée au projet et à son environnement ou tout élément nouveau mis à jour au cours des travaux et non détecté lors de la mission d'origine, nécessite une adaptation du rapport initial dans le cadre d'une nouvelle mission.

Le client doit faire actualiser le dernier rapport de mission en cas d'ouverture du chantier plus de 1 an après sa livraison. Il en est de même notamment en cas de travaux de terrassements, de démolition ou de réhabilitation du site (à la suite d'une contamination des terrains et/ou de la nappe) modifiant entre autres les qualités mécaniques, les dispositions constructives et/ou la répartition de tout ou partie des sols sur les emprises concernées par l'étude géotechnique.

14. Conditions d'établissement des prix, variation dans les prix, conditions de paiement, acompte et provision, retenue de garantie

Les prix unitaires s'entendent hors taxes. Ils sont majorés de la T.V.A. au taux en vigueur le jour de la facturation. Ils sont établis aux conditions économiques en vigueur à la date d'établissement de l'offre. Ils sont fermes et définitifs pour une durée de trois mois. Au-delà, ils sont actualisés par application de l'indice "Sondages et Forages TP 04" pour les investigations in situ et en laboratoire, et par application de l'indice « SYNTEC » pour les prestations d'études, l'indice de base étant celui du mois de l'établissement du devis.

Aucune retenue de garantie n'est appliquée sur le coût de la mission.

Dans le cas où le marché nécessite une intervention d'une durée supérieure à un mois, des factures mensuelles intermédiaires sont établies. Lors de la passation de la commande ou de la signature du contrat, ALIOS PYRENEES peut exiger un acompte dont le montant est défini dans les conditions particulières et correspond à un pourcentage du total estimé des honoraires et frais correspondants à l'exécution du contrat. Le

montant de cet acompte est déduit de la facture ou du décompte final. En cas de sous-traitance dans le cadre d'un ouvrage public, les factures d'ALIOS PYRENEES sont réglées directement et intégralement par le maître d'ouvrage, conformément à la loi n°75-1334 du 31/12/1975.

Les paiements interviennent à réception de la facture et sans escompte. En l'absence de paiement au plus tard le jour suivant la date de règlement figurant sur la facture, il sera appliqué à compter du jour et de plein droit, un intérêt de retard égal au taux d'intérêt appliqué par la Banque Centrale Européenne à son opération de refinancement la plus récente majorée de 10 points de pourcentage. Cette pénalité de retard sera exigible sans qu'un rappel soit nécessaire à compter du jour suivant la date de règlement figurant sur la facture.

En sus de ces pénalités de retard, le Client sera redevable de plein droit des frais de recouvrement exposés ou d'une indemnité forfaitaire de 40 €.

Un désaccord quelconque ne saurait constituer un motif de non paiement des prestations de la mission réalisées antérieurement. La compensation est formellement exclue : le Client s'interdit de déduire le montant des préjudices qu'il allègue des honoraires dus.

15. Résiliation anticipée

Toute procédure de résiliation est obligatoirement précédée d'une tentative de conciliation. En cas de force majeure, cas fortuit ou de circonstances indépendantes d'ALIOS PYRENEES, celui-ci a la faculté de résilier son contrat sous réserve d'en informer son Client par lettre recommandée avec accusé de réception. En toute hypothèse, en cas d'inexécution par l'une ou l'autre des parties de ses obligations, et 8 jours après la mise en demeure visant la présente clause résolutoire demeurée sans effet, le contrat peut être résilié de plein droit. La résiliation du contrat implique le paiement de l'ensemble des prestations régulièrement exécutées par ALIOS PYRENEES au jour de la résiliation et en sus, d'une indemnité égale à 20 % des honoraires qui resteraient à percevoir si la mission avait été menée jusqu'à son terme.

16. Répartition des risques, responsabilités et assurances

ALIOS PYRENEES n'est pas tenu d'avertir son Client sur les risques encourus déjà connus ou ne pouvant être ignorés du Client compte tenu de sa compétence. Ainsi par exemple, l'attention du Client est attirée sur le fait que le béton armé est inévitablement fissuré, les revêtements appliqués sur ce matériau devant avoir une souplesse suffisante pour s'adapter sans dommage aux variations d'ouverture des fissures. Le devoir de conseil d'ALIOS PYRENEES vis-à-vis du Client ne s'exerce que dans les domaines de compétence requis pour l'exécution de la mission spécifiquement confiée. Tout élément nouveau connu du Client après la fin de la mission doit être communiqué à ALIOS PYRENEES qui pourra, le cas échéant, proposer la réalisation d'une mission complémentaire. A défaut de communication des éléments nouveaux ou d'acceptation de la mission complémentaire, le Client en assumera toutes les conséquences. En aucun cas, ALIOS PYRENEES ne sera tenu pour responsable des conséquences d'un non-respect de ses préconisations ou d'une modification de celles-ci par le Client pour quelque raison que ce soit. L'attention du Client est attirée sur le fait que toute estimation de quantités faite à partir de données obtenues par prélèvements ou essais ponctuels sur le site objet des prestations est entachée d'une incertitude fonction de la représentativité de ces données ponctuelles extrapolées à l'ensemble du site. Toutes les pénalités et indemnités qui sont prévues au contrat ou dans l'offre remise par ALIOS PYRENEES ont la nature de dommages et intérêts forfaitaires, libératoires et exclusifs de toute autre sanction ou indemnisation.

Assurance décennale obligatoire

ALIOS PYRENEES bénéficie d'un contrat d'assurance au titre de la responsabilité décennale afférente aux ouvrages soumis à l'obligation d'assurance, conformément à l'article L.241-1 du Code des assurances. Conformément aux usages et aux capacités du marché de l'assurance et de la réassurance, le contrat impose une obligation de déclaration préalable et d'adaptation de la garantie pour les ouvrages dont la valeur HT (travaux et honoraires compris) excède au jour de la déclaration d'ouverture de chantier un montant de 15 M€. Il est expressément convenu que le client a l'obligation d'informer ALIOS PYRENEES d'un éventuel dépassement de ce seuil, et accepte, de fournir tous éléments d'information nécessaires à l'adaptation de la garantie. Le client prend également l'engagement, de souscrire à ses frais un Contrat Collectif de Responsabilité Décennale (CCRD), contrat dans lequel ALIOS PYRENEES sera expressément mentionné parmi les bénéficiaires. Par ailleurs, les ouvrages de caractère exceptionnel, voir inusuels sont exclus du présent contrat et doivent faire l'objet d'une cotation particulière. Le prix fixé dans l'offre ayant été déterminé en fonction de conditions normales d'assurabilité de la mission, il sera réajusté, et le client s'engage à l'accepter, en cas d'éventuelle surcotisation qui serait demandée à ALIOS PYRENEES par rapport aux conditions de base de son contrat d'assurance. A défaut de respecter ces engagements, le client en supportera les conséquences financières (notamment en cas de défaut de garantie d'ALIOS PYRENEES qui n'aurait pu s'assurer dans de bonnes conditions, faute d'informations suffisantes). Le maître d'ouvrage est tenu d'informer ALIOS PYRENEES de la DOC (déclaration d'ouverture de chantier).

Ouvrages non soumis à l'obligation d'assurance

Les ouvrages dont la valeur HT (travaux et honoraires compris) excède un montant de 15 M€ HT doivent faire l'objet d'une déclaration auprès d'ALIOS PYRENEES qui en référera à son assureur pour détermination des conditions d'assurance. Les limitations relatives au montant des chantiers auxquels ALIOS PYRENEES participe ne sont pas applicables aux missions portant sur des ouvrages d'infrastructure linéaire, c'est-à-dire routes, voies ferrées, tramway, etc. En revanche, elles demeurent applicables lorsque sur le tracé linéaire, la/les mission(s) de l'assuré porte(nt) sur des ouvrages précis tels que ponts, viaducs, échangeurs, tunnels, tranchées couvertes... En tout état de cause, il appartiendra au client de prendre en charge toute éventuelle surcotisation qui serait demandée à ALIOS PYRENEES par rapport aux conditions de base de son contrat d'assurance. Toutes les conséquences financières d'une déclaration insuffisante quant au coût de l'ouvrage seront supportées par le client et le maître d'ouvrage.

ALIOS PYRENEES assume les responsabilités qu'il engage par l'exécution de sa mission telle que décrite au présent contrat. A ce titre, il est responsable de ses prestations dont la défectuosité lui est imputable. ALIOS PYRENEES sera garanti en totalité par le Client contre les conséquences de toute recherche en responsabilité dont il serait l'objet du fait de ses prestations, de la part de tiers au présent contrat, le client ne garantissant cependant ALIOS PYRENEES qu'au delà du montant de responsabilité visé ci-dessous pour le cas des prestations défectueuses. La responsabilité globale et cumulée d'ALIOS PYRENEES au titre ou à l'occasion de l'exécution du contrat sera limitée à trois fois le montant de ses honoraires sans pour autant excéder les garanties délivrées par son assureur, et ce pour les dommages de quelque nature que ce soit et quel qu'en soit le fondement juridique. Il est expressément convenu qu'ALIOS PYRENEES ne sera pas responsable des dommages immatériels consécutifs ou non à un dommage matériel tels que, notamment, la perte d'exploitation, la perte de production, le manque à gagner, la perte de profit, la perte de contrat, la perte d'image, l'immobilisation de personnel ou d'équipements.

17. Cessibilité de contrat

Le Client reste redevable du paiement de la facture sans pouvoir opposer à quelque titre que ce soit la cession du contrat, la réalisation pour le compte d'autrui, l'existence d'une promesse de porte-fort ou encore l'existence d'une stipulation pour autrui.

18. Litiges

En cas de litige pouvant survenir dans l'application du contrat, seul le droit français est applicable. Seules les juridictions du ressort du siège social d'ALIOS PYRENEES, sont compétentes, même en cas de demande incidente ou d'appel en garantie ou de pluralité de défendeurs.



**CONDITIONS GENERALES DES MISSIONS D'INGENIERIE GEOTECHNIQUE
(Version novembre 2013)**

1. Cadre de la mission

Par référence à la norme NF P 94-500 sur les missions d'ingénierie géotechnique (en particulier extrait de 2 pages du chapitre 4 joint à toute offre et à tout rapport), il appartient au maître d'ouvrage et à son maître d'œuvre de veiller à ce que toutes les missions d'ingénierie géotechnique nécessaires à la conception puis à l'exécution de l'ouvrage soient engagées avec les moyens opportuns et confiées à des hommes de l'Art.

L'enchaînement des missions d'ingénierie géotechnique suit la succession des phases d'élaboration du projet, chacune de ces missions ne couvrant qu'un domaine spécifique de la conception ou de l'exécution.

En particulier :

- Les missions d'études géotechniques préalables (étude de site G1 ES, étude des Principes Généraux de Construction G1 PGC), Les missions d'études géotechniques de conception (étude d'avant-projet G2 AVP, étude de projet G2 PRO et étude G2 DCE/ACT), Les missions étude et suivi géotechniques d'exécution (G3), de supervision géotechnique d'exécution (G4) sont réalisées dans l'ordre successif.
- Exceptionnellement, une mission confiée à notre société peut ne contenir qu'une partie des prestations décrites dans la mission type correspondante après accord explicite, le client confiant obligatoirement le complément de la mission à un autre prestataire spécialisé en ingénierie géotechnique.
- L'exécution d'investigations géotechniques engage notre société uniquement sur la conformité des travaux exécutés à ceux contractuellement commandés et sur l'exactitude des résultats qu'elle fournit.
- Toute mission d'ingénierie géotechnique n'engage notre société sur son devoir de conseil que dans le cadre strict, d'une part, des objectifs explicitement définis dans notre proposition technique sur la base de laquelle la commande et ses avenants éventuels ont été établis, d'autre part, du projet du client décrit par les documents graphiques ou plans cités dans le rapport.
- Toute mission d'étude géotechnique préalable G1 phase ES ou PGC, d'étude géotechnique de conception G2 AVP, ou de diagnostic géotechnique exclut tout engagement de notre société sur les quantités, coûts et délais d'exécution des futurs ouvrages géotechniques. De convention expresse, la responsabilité de notre société ne peut être engagée que dans l'hypothèse où la mission suivante d'étude géotechnique de projet lui est confiée.
- Une mission d'étude géotechnique de conception G2 AVP, de projet G2 PRO et G2 DCE/ACT engage notre société en tant qu'assistant technique à la maîtrise d'œuvre dans les limites du contrat fixant l'étendue de la mission et la (ou les) partie(s) d'ouvrage(s) concerné(s).

La responsabilité de notre société ne saurait être engagée en dehors du cadre de la mission d'ingénierie géotechnique objet du rapport. En particulier, toute modification apportée au projet ou à son environnement nécessite la réactualisation du rapport géotechnique dans le cadre d'une nouvelle mission.

2. Recommandations

Il est précisé que l'étude géotechnique repose sur une investigation du sol dont la maille ne permet pas de lever la totalité des aléas toujours possibles en milieu naturel. En effet, des hétérogénéités, naturelles ou du fait de l'homme, des discontinuités et des aléas d'exécution peuvent apparaître compte tenu du rapport entre le volume échantillonné ou testé et le volume sollicité par l'ouvrage, et ce d'autant plus que ces singularités éventuelles peuvent être limitées en extension. Les éléments géotechniques nouveaux mis en évidence lors de l'exécution, pouvant avoir une influence sur les conclusions du rapport, doivent immédiatement être signalés à l'ingénierie géotechnique chargée de l'étude et suivi géotechniques d'exécution (mission G3) afin qu'elle en analyse les conséquences sur les conditions d'exécution voire la conception de l'ouvrage géotechnique.

Si un caractère évolutif particulier a été mis en lumière (notamment glissement, érosion, dissolution, remblais évolutifs, tourbe), l'application des recommandations du rapport nécessite une validation à chaque étape suivante de la conception ou de l'exécution. En effet, un tel caractère évolutif peut remettre en cause ces recommandations notamment s'il s'écoule un laps de temps important avant leur mise en œuvre.

3. Rapport de la mission

Le rapport géotechnique constitue le compte-rendu de la mission d'ingénierie géotechnique définie par la commande au titre de laquelle il a été établi et dont les références sont rappelées en tête. A défaut de clauses spécifiques contractuelles, la remise du rapport géotechnique fixe la fin de la mission.

Un rapport géotechnique et toutes ses annexes identifiées constituent un ensemble indissociable. Les deux exemplaires de référence en sont les deux originaux conservés : un par le client et le second par notre société. Dans ce cadre, toute autre interprétation qui pourrait être faite d'une communication ou reproduction partielle ne saurait engager la responsabilité de notre société. En particulier l'utilisation même partielle de ces résultats et conclusions par un autre maître d'ouvrage ou par un autre constructeur ou pour un autre ouvrage que celui objet de la mission confiée ne pourra en aucun cas engager la responsabilité de notre société et pourra entraîner des poursuites judiciaires.

Extrait de la norme NF P 94-500 révisée en novembre 2013**4. Classification et enchaînement des missions types d'ingénierie géotechnique**

Le Maître d'Ouvrage doit associer l'ingénierie géotechnique au même titre que les autres ingénieries à la Maîtrise d'Œuvre et ce, à toutes les étapes successives de conception, puis de réalisation de l'ouvrage. Le Maître d'Ouvrage, ou son mandataire, doit veiller à la synchronisation des missions d'ingénierie géotechnique avec les phases effectives à la Maîtrise d'Œuvre du projet.

L'enchaînement et la définition synthétique des missions d'ingénierie géotechnique sont donnés dans les tableaux 1 et 2. Deux ingénieries géotechniques différentes doivent intervenir : la première pour le compte du Maître d'Ouvrage ou de son mandataire lors des étapes 1 à 3, la seconde pour le compte de l'entreprise lors de l'étape 3.

Enchaînement des missions G1 à G4	Phases de la maîtrise d'œuvre	Mission d'ingénierie géotechnique (GN) et Phase de la mission		Objectifs à atteindre pour les ouvrages géotechniques	Niveau de management des risques géotechniques attendu	Prestations d'investigations géotechniques à réaliser
Étape 1 : Etude géotechnique préalable (G1)		Etude géotechnique préalable (G1) Phase Etude de Site (ES)		Spécificités géotechniques du site	Première identification des risques présentés par le site	Fonction des données existantes et de la complexité géotechnique
	Etude préliminaire, Esquisse, APS	Etudes géotechnique préalable (G1) Phase Principes Généraux de Construction (PGC)		Première adaptation des futurs ouvrages aux spécificités du site	Première identification des risques pour les futurs ouvrages	Fonctions des données existantes et de la complexité géotechnique
Étape 2 : Etude géotechnique de conception (G2)	APD/AVP	Etude géotechnique de conception (G2) Phase Avant-projet (AVP)		Définition et comparaison des solutions envisageables pour le projet	Mesures préventives pour la réduction des risques identifiés, mesures correctives pour les risques résiduels avec détection au plus tôt de leur survenance	Fonction du site et de la complexité du projet (choix constructifs)
	PRO	Etudes géotechniques de conception (G2) Phase Projet (PRO)		Conception et justifications du projet		Fonction du site et de la complexité du projet (choix constructifs)
	DCE/ACT	Etude géotechnique de conception (G2) Phase DCE/ACT		Consultation sur le projet de base/choix de l'entreprise et mise au point du contrat de travaux		
Étape 3 : Etudes géotechniques de réalisation (G3/G4)	EXE/VISA	Etude de suivi géotechniques d'exécution (G3) Phase Etude (en interaction avec la phase suivi)	Supervision géotechnique d'exécution (G4) Phase Supervision de l'étude géotechnique d'exécution (en interaction avec la phase supervision du suivi)	Etude d'exécution conforme aux exigences du projet, avec maîtrise de la qualité, du délai et du coût	Identification des risques résiduels, mesures correctives, contrôle du management des risques résiduels (réalité des actions, vigilance, mémorisation, capitalisation des retours d'expérience)	Fonction des méthodes de construction et des adaptations proposées si des risques identifiés surviennent
	DET/AOR	Etude et suivi géotechniques d'exécutions (G3) Phase Suivi (en interaction avec la Phase Etude)	Supervision géotechnique d'exécution (G4) Phase Supervision du suivi géotechnique d'exécution (en interaction avec la phase Supervision de l'étude)	Exécution des travaux en toute sécurité et en conformité avec les attentes du maître d'ouvrage		Fonction du contexte géotechnique observé et du comportement de l'ouvrage et des avoisinants en cours de travaux
A toute étape d'un projet ou sur un ouvrage existant	Diagnostic	Diagnostic géotechnique (G5)		Influence d'un élément géotechnique spécifique sur le projet ou sur l'ouvrage existant	Influence de cet élément géotechnique sur les risques géotechniques identifiés	Fonction de l'élément géotechnique étudié

Tableau 2 - Classification des missions d'ingénierie géotechnique

L'enchaînement des missions d'ingénierie géotechnique (étapes 1 à 3) doit suivre les étapes de conception et de réalisation de tout projet pour contribuer à la maîtrise des risques géotechniques. Le maître d'ouvrage ou son mandataire doit faire réaliser successivement chacune de ces missions par une ingénierie géotechnique. Chaque mission s'appuie sur des données géotechniques adaptées issues d'investigations géotechniques appropriées.

ETAPE 1 : ETUDE GEOTECHNIQUE PREALABLE (G1)

Cette mission exclut toute approche des quantités, délais et coûts d'exécution des ouvrages géotechniques qui entre dans le cadre de la mission d'étude géotechnique de conception (étape 2). Elle est à la charge du maître d'ouvrage ou son mandataire. Elle comprend deux phases:

Phase Étude de Site (ES)

Elle est réalisée en amont d'une étude préliminaire, d'esquisse ou d'APS pour une première identification des risques géotechniques d'un site. - Faire une enquête documentaire sur le cadre géotechnique du site et l'existence d'avoisinants avec visite du site et des alentours.

- Définir si besoin un programme d'investigations géotechniques spécifique, le réaliser ou en assurer le suivi technique, en exploiter les résultats.
- Fournir un rapport donnant pour le site étudié un modèle géologique préliminaire, les principales caractéristiques géotechniques et une première identification des risques géotechniques majeurs.

Phase Principes Généraux de Construction (PGC)

Elle est réalisée au stade d'une étude préliminaire, d'esquisse ou d'APS pour réduire les conséquences des risques géotechniques majeurs identifiés. Elle s'appuie obligatoirement sur des données géotechniques adaptées.

- Définir si besoin un programme d'investigations géotechniques spécifique, le réaliser ou en assurer le suivi technique, en exploiter les résultats.
- Fournir un rapport de synthèse des données géotechniques à ce stade d'étude (première approche de la ZIG, horizons porteurs potentiels, ainsi que certains principes généraux de construction envisageables (notamment fondations, terrassements, ouvrages enterrés, améliorations de sols).

ETAPE 2 : ETUDE GEOTECHNIQUE DE CONCEPTION (G2)

Cette mission permet l'élaboration du projet des ouvrages géotechniques et réduit les conséquences des risques géotechniques importants identifiés. Elle est à la charge du maître d'ouvrage ou son mandataire et est réalisée en collaboration avec la maîtrise d'œuvre ou intégrée à cette dernière. Elle comprend trois phases:

Phase Avant-projet (AVP)

Elle est réalisée au stade de l'avant-projet de la maîtrise d'œuvre et s'appuie obligatoirement sur des données géotechniques adaptées.

- Définir si besoin un programme d'investigations géotechniques spécifique, le réaliser ou en assurer le suivi technique, en exploiter les résultats.
- Fournir un rapport donnant les hypothèses géotechniques à prendre en compte au stade de l'avant-projet, les principes de construction envisageables (terrassements, soutènements, pentes et talus, fondations, assises des dallages et voiries, améliorations de sols, dispositions générales vis-à-vis des nappes et des avoisinants), une ébauche dimensionnelle par type d'ouvrage géotechnique et la pertinence d'application de la méthode observationnelle pour une meilleure maîtrise des risques géotechniques.

Phase Projet (PRO)

Elle est réalisée au stade du projet de la maîtrise d'œuvre et s'appuie obligatoirement sur des données géotechniques adaptées suffisamment représentatives pour le site. -

- Définir si besoin un programme d'investigations géotechniques spécifique, le réaliser ou en assurer le suivi technique, en exploiter les résultats.
- Fournir un dossier de synthèse des hypothèses géotechniques à prendre en compte au stade du projet (valeurs caractéristiques des paramètres géotechniques en particulier), des notes techniques donnant les choix constructifs des ouvrages géotechniques (terrassements, soutènements, pentes et talus, fondations, assises des dallages et voiries, améliorations de sols, dispositions vis-à-vis des nappes et des avoisinants), des notes de calcul de dimensionnement, un avis sur les valeurs seuils et une approche des quantités.

Phase DCE / ACT

Elle est réalisée pour finaliser le Dossier de Consultation des Entreprises et assister le maître d'ouvrage pour l'établissement des Contrats de Travaux avec le ou les entrepreneurs retenus pour les ouvrages géotechniques.

- Établir ou participer à la rédaction des documents techniques nécessaires et suffisants à la consultation des entreprises pour leurs études de réalisation des ouvrages géotechniques (dossier de la phase Projet avec plans, notices techniques, cahier des charges particulières, cadre de bordereau des prix et d'estimatif, planning prévisionnel).

- Assister éventuellement le maître d'ouvrage pour la sélection des entreprises, analyser les offres techniques, participé à la finalisation des pièces techniques des contrats de travaux.

ETAPE 3 : ETUDES GEOTECHNIQUES DE REALISATION (G3 et G4, distinctes et simultanées) ETUDE ET SUIVI GEOTECHNIQUES D'EXECUTION (G3)

Cette mission permet de réduire les risques géotechniques résiduels par la mise en œuvre à temps de mesures correctives d'adaptation ou d'optimisation. Elle est confiée à l'entrepreneur sauf disposition contractuelle contraire, sur la base de la phase G2 DCE/ACT. Elle comprend deux phases interactives:

Phase Étude

- Définir si besoin un programme d'investigations géotechniques spécifique, le réaliser ou en assurer le suivi technique, en exploiter les résultats.
- Étudier dans le détail les ouvrages géotechniques: notamment établissement d'une note d'hypothèses géotechniques sur la base des données d'une note d'hypothèses géotechniques sur la base des données d'une note d'hypothèses géotechniques fournies par le contrat de travaux ainsi que des résultats des éventuelles investigations complémentaires, définition et dimensionnement (calculs justificatifs) des ouvrages géotechniques, méthodes et conditions d'exécution (phasages généraux, suivis, auscultations et contrôles à prévoir, valeurs seuils, dispositions constructives complémentaires éventuelles).
- Élaborer le dossier géotechnique d'exécution des ouvrages géotechniques provisoires et définitifs: plans d'exécution, de phasage et de suivi.

Phase Suivi

- Suivre en continu les auscultations et l'exécution des ouvrages géotechniques, appliquer si nécessaire des dispositions constructives prédéfinies en phase Étude.
- Vérifier les données géotechniques par relevés lors des travaux et par un programme d'investigations géotechniques complémentaire si nécessaire (le réaliser ou en assurer le suivi technique, en exploiter les résultats).
- Établir la prestation géotechnique du dossier des ouvrages exécutés (DOE) et fournir les documents nécessaires à l'établissement du dossier d'interventions ultérieures sur l'ouvrage (DIUO)

SUPERVISION GEOTECHNIQUE D'EXECUTION (G4)

Cette mission permet de vérifier la conformité des hypothèses géotechniques prises en compte dans la mission d'étude et suivi géotechniques d'exécution. Elle est à la charge du maître d'ouvrage ou son mandataire et est réalisée en collaboration avec la maîtrise d'œuvre ou intégrée à cette dernière. Elle comprend deux phases interactives:

Phase Supervision de l'étude d'exécution

- Donner un avis sur la pertinence des hypothèses géotechniques de l'étude géotechnique d'exécution, des dimensionnements et méthodes d'exécution, des adaptations ou optimisations des ouvrages géotechniques proposées par l'entrepreneur, du plan de contrôle, du programme d'auscultation et des valeurs seuils.

Phase Supervision du suivi d'exécution

- Par interventions ponctuelles sur le chantier, donner un avis sur la pertinence du contexte géotechnique tel qu'observé par l'entrepreneur (G3), du comportement tel qu'observé par l'entrepreneur de l'ouvrage et des avoisinants concernés (G3), de l'adaptation ou de l'optimisation de l'ouvrage géotechnique proposée par l'entrepreneur (G3).
- Donner un avis sur la prestation géotechnique du DOE et sur les documents fournis pour le DIUO.

DIAGNOSTIC GEOTECHNIQUE (G5)

Pendant le déroulement d'un projet ou au cours de la vie d'un ouvrage, il peut être nécessaire de procéder, de façon strictement limitative, à l'étude d'un ou plusieurs éléments géotechniques spécifiques, dans le cadre d'une mission ponctuelle. Ce diagnostic géotechnique précise l'influence de cet ou ces éléments géotechniques sur les risques géotechniques identifiés ainsi que leurs conséquences possibles pour le projet ou l'ouvrage existant.

- Définir, après enquête documentaire, un programme d'investigations géotechniques spécifique, le réaliser ou en assurer le suivi technique, en exploiter les résultats.
- Étudier un ou plusieurs éléments géotechniques spécifiques (par exemple soutènement, causes géotechniques d'un désordre) dans le cadre de ce diagnostic, mais sans aucune implication dans la globalité du projet ou dans l'étude de l'état général de l'ouvrage existant.
- Si ce diagnostic conduit à modifier une partie du projet ou à réaliser des travaux sur l'ouvrage existant, des études géotechniques de conception et/ou d'exécution ainsi qu'un suivi et une supervision géotechniques seront réalisés ultérieurement, conformément à l'enchaînement des missions d'ingénierie géotechnique (étape 2 et/ou 3).

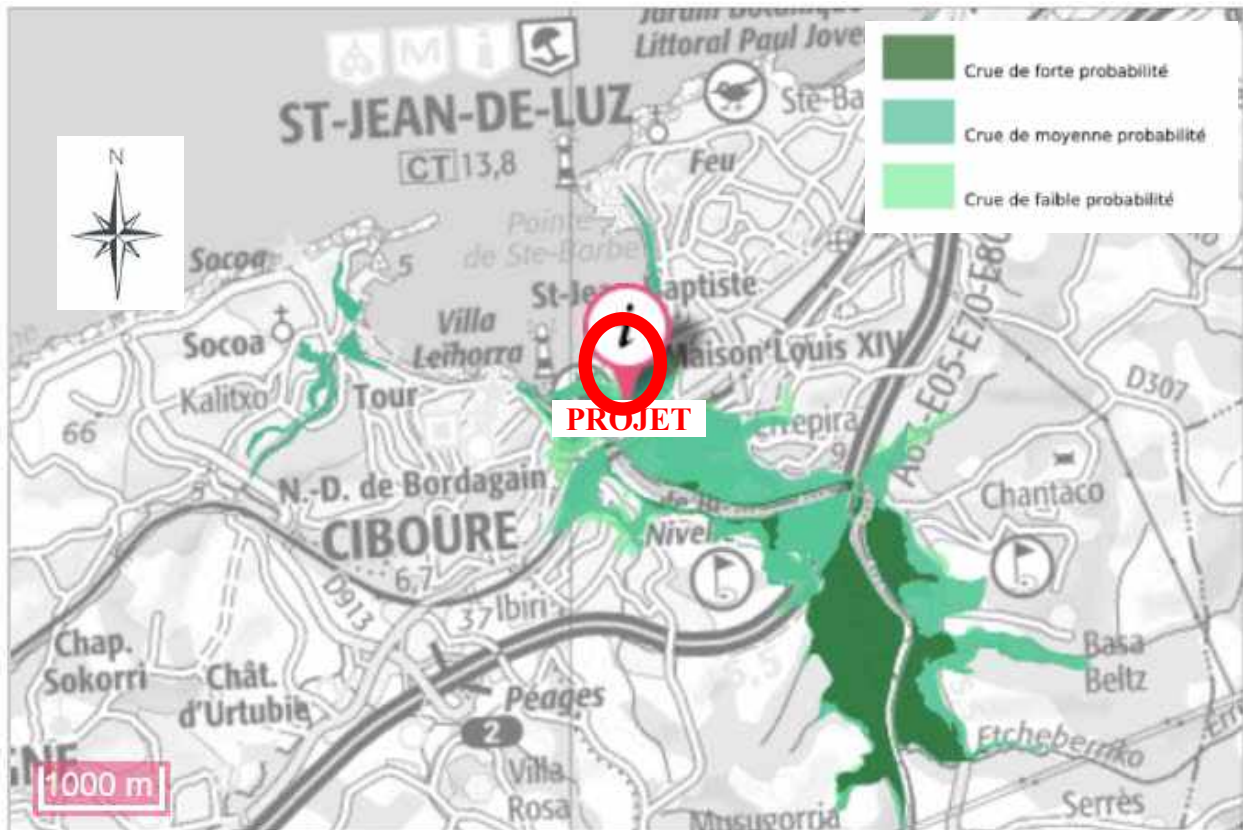
ANNEXES

PLAN DE SITUATION - CONTEXTE GEOLOGIQUE



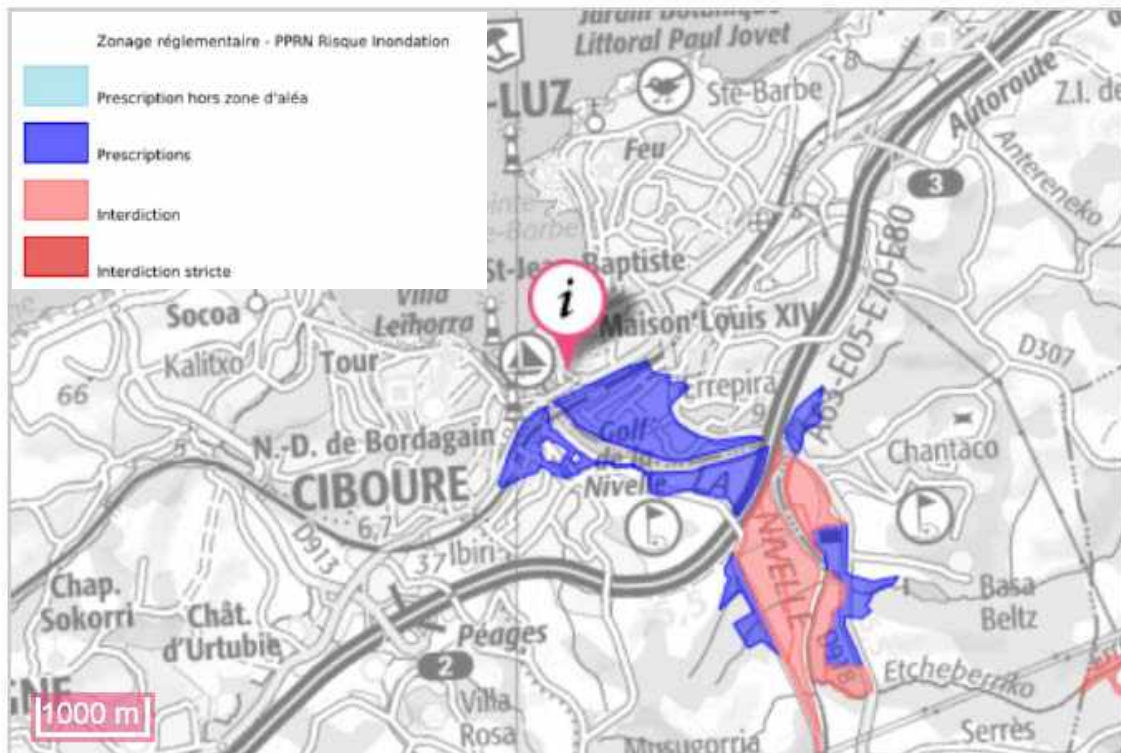
DOSSIER : AUR 181405
CHANTIER : Ilôt Foch
CLIENT : MAIRIE DE ST JEAN DE LUZ
ADRESSE : 64 500 ST JEAN DE LUZ

CARTE DES TERRITOIRES A RISQUE IMPORTANT D'INONDATION - TRI



DOSSIER : AUR 181405
 CHANTIER : Ilôt Foch
 CLIENT : MAIRIE DE ST JEAN DE LUZ
 ADRESSE : 64 500 ST JEAN DE LUZ

CARTE DU PPR Inondation



DOSSIER : AUR 181405

CHANTIER : Ilôt Foch

CLIENT : MAIRIE DE ST JEAN DE LUZ

ADRESSE : 64 500 ST JEAN DE LUZ

PLAN D'IMPLANTATION DES SONDAGES

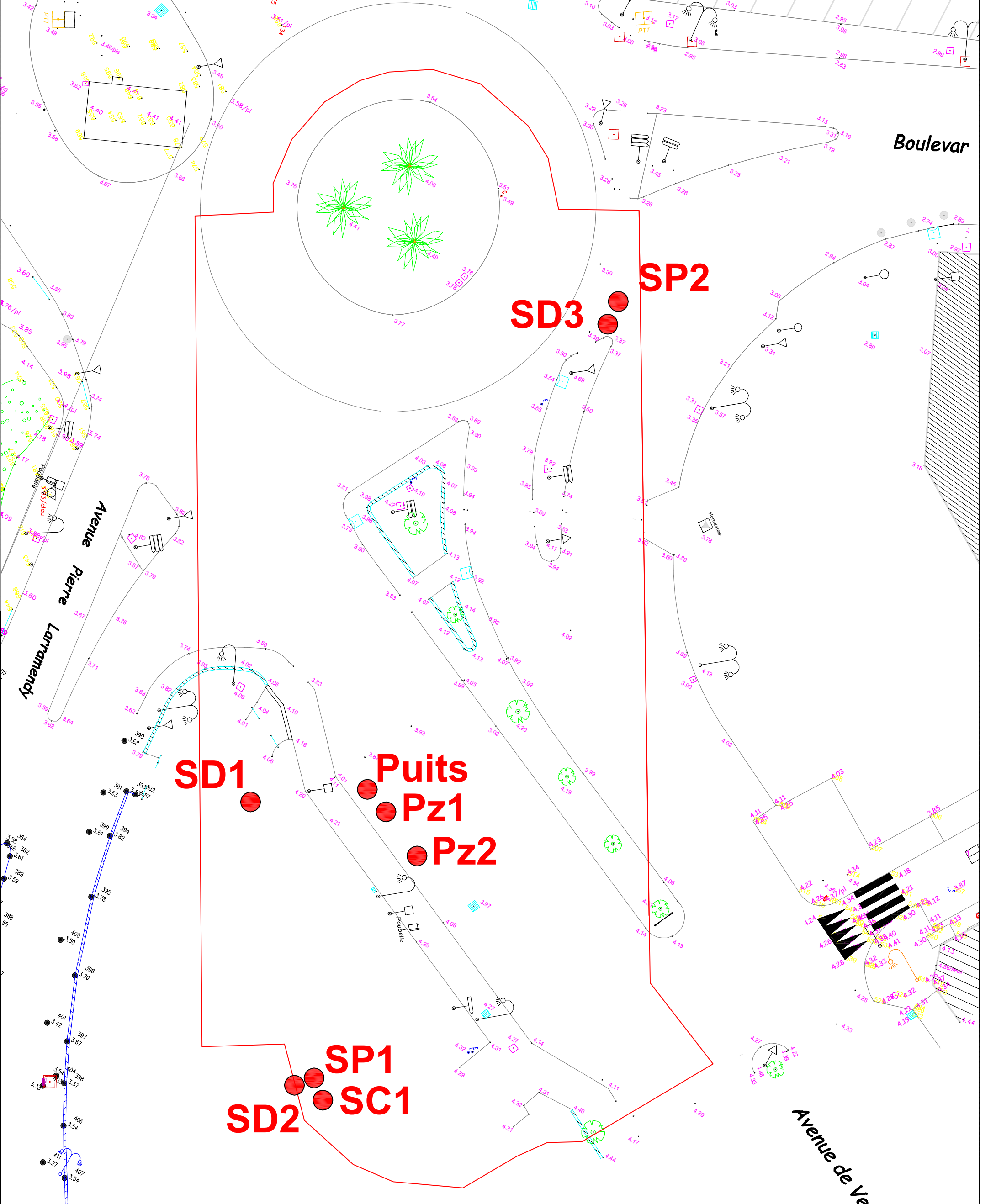
Projet de construction d'un parking enterré îlot Foch

Avenue de Verdun - ST JEAN DE LUZ (64)

AUR 18 1405

Date	04/02/2019
Echelle	1 / 250

C:\Users\ADON\Documents\ALIOS2010-LOGO PYRENEES.jpg



Chantier : **Projet de parking enterré îlot Foch - ST JEAN DE LUZ (64)**

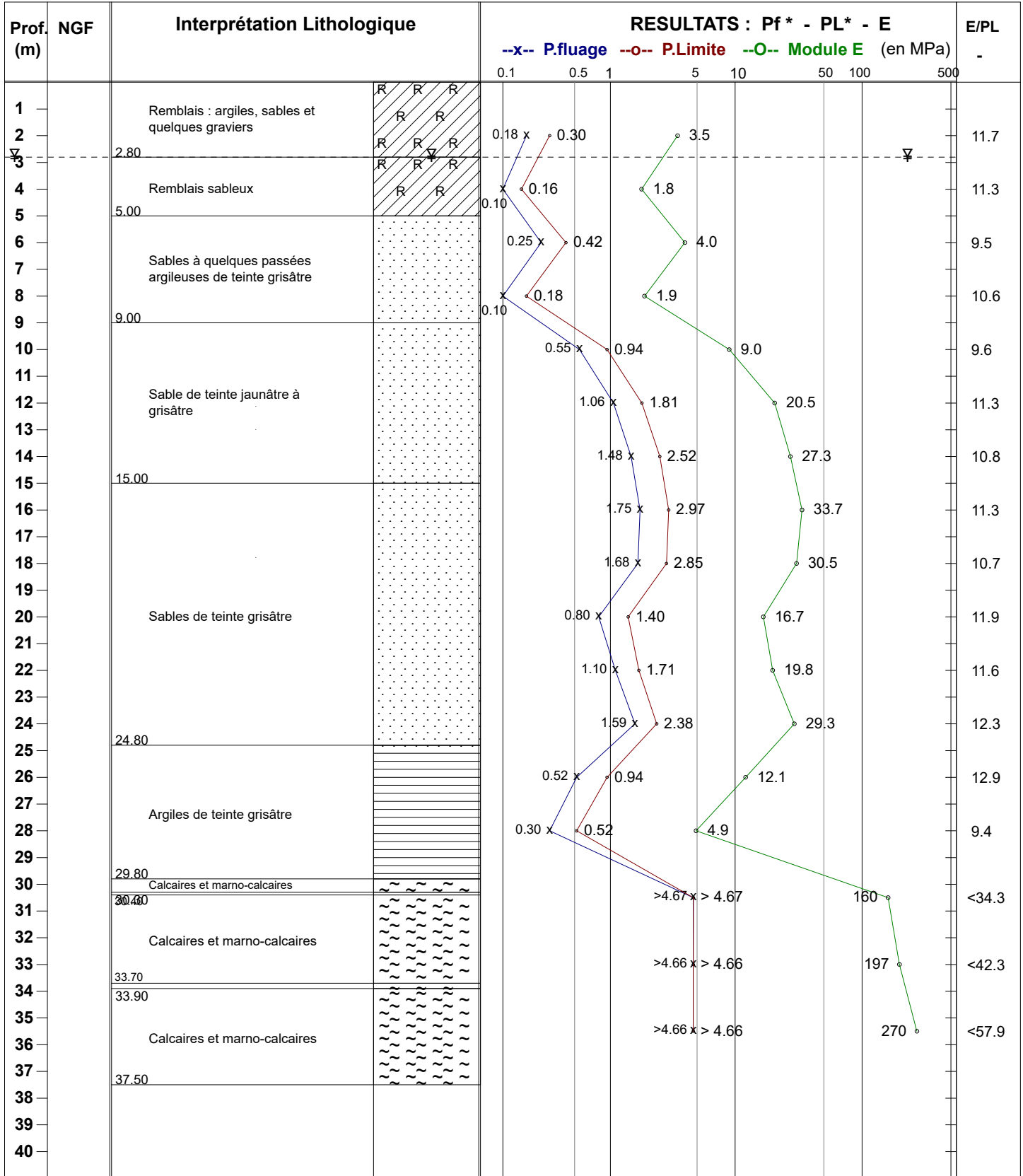
Date : 21/01/2019

Client : Mairie de Saint Jean de Luz
 Dossier : AUR181405

- X :
 - Y :
 - Z :

Echelle prof. : 1/200°

Nappe : eau à 2.80 m.



OUTILS DE FORAGE

ROTO-PERCUSSION	37.50 m

TUBAGES

Tubage à l'avancement	29.80 m

DATES D'EXECUTION

21/01/2019	37.50 m

Chantier : **Projet de parking enterré îlot Foch - ST JEAN DE LUZ (64)**

Date : 15/01/2019

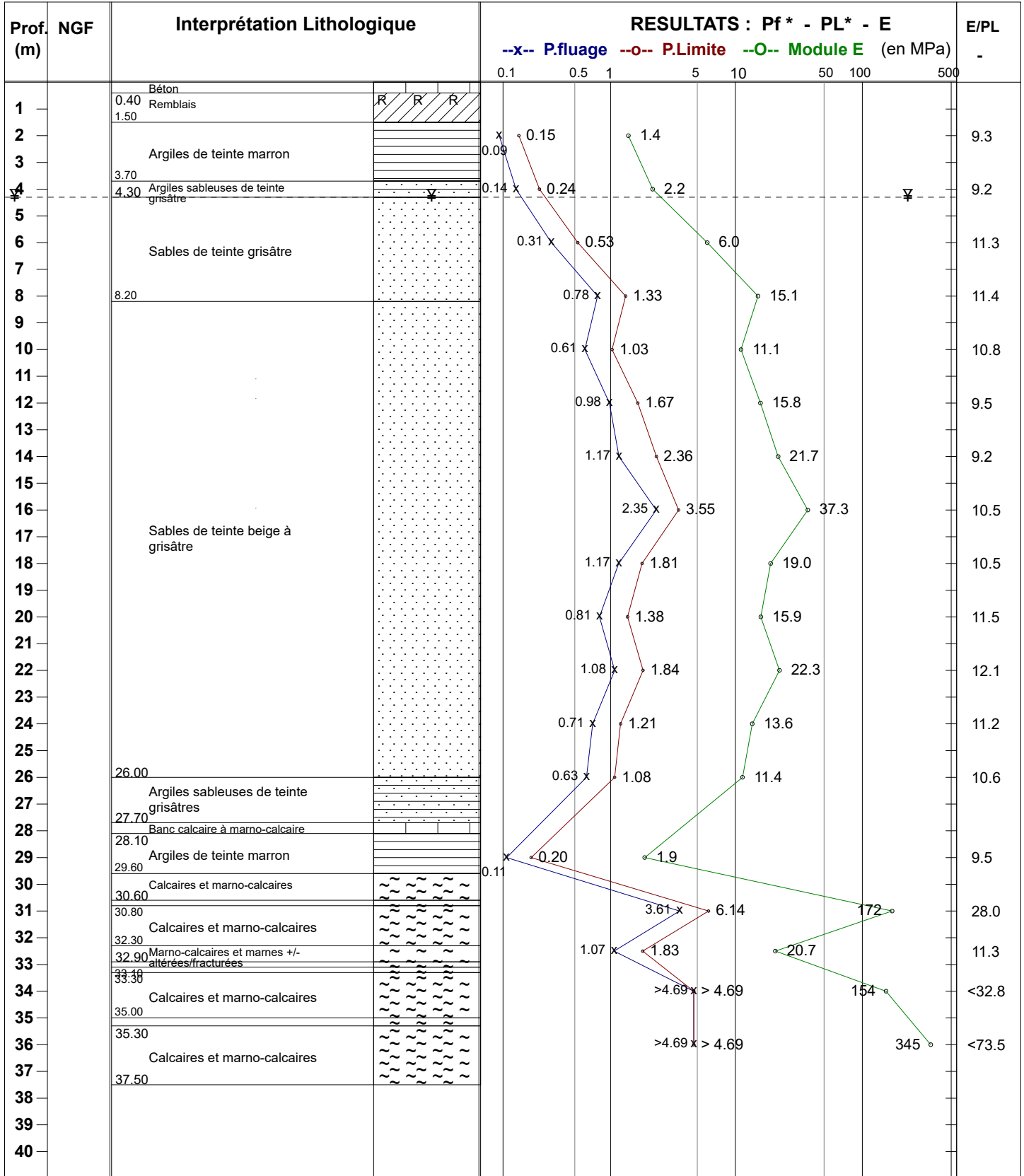
Client : Mairie de Saint Jean de Luz

Dossier : AUR181405

- X :
- Y :
- Z :

Echelle prof. : 1/200°

Nappe : eau à 4.3 m.



OUTILS DE FORAGE

ROTO-PERCUSSION	37.50 m

TUBAGES

A l'avancement	29.60 m

DATES D'EXECUTION

15/01/2019	37.50 m

Chantier : Projet parking enterré îlot Foch

Client : Mairie de Saint Jean de Luz
Dossier : AUR181405

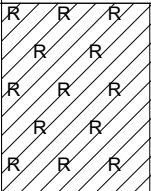
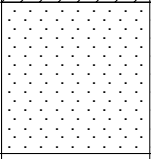
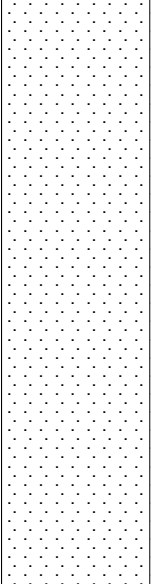
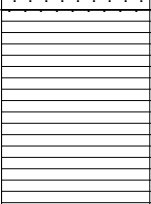
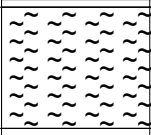
Localisation

- X : - Y : - Z : NGF

Echelle prof. : 1/200°

SONDEUSE :

Nappe : /

Récup %	Prof. (m)	NGF (m)	SOLS	E.C.H.	Récup.	Remarques					
	5.00		 Remblais argileux et sableux								
	9.00		 Sables à quelques passées argileuses								
	24.80		 Sables								
	30.10		 Argiles								
	33.30		 Calcaires et marno-calcaires Fin du sondage	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="background-color: #f4a460;">1</td><td>93%</td></tr> <tr><td style="background-color: #f4a460;">2</td><td>85%</td></tr> <tr><td style="background-color: #f4a460;">3</td><td>81%</td></tr> </table>	1	93%	2	85%	3	81%	
1	93%										
2	85%										
3	81%										

Sondage pour Windows Version 3.45 - imprimé le 18/02/2019

OUTILS DE FORAGE

Roto-percussion	30.10 m
Carottage Ø116 mm	33.30 m

TUBAGES

DATES D'EXECUTION

24/01/2019	33.30 m

OBSERVATIONS : Forage à l'eau

Chantier : Projet de parking enterré - îlot Foch - ST JEAN DE LUZ (64)

Client : Mairie de ST JEAN DE LUZ

Dossier : AUR181405

Localisation

- X :
- Y :
- Z : NGF

Echelle prof. : 1/200°

SONDEUSE :

Nappe : /

Récup %	Prof. (m)	NGF (m)	SOLS	E.C.H.					Remarques
	-		 Alluvions						
	-								
	-								
	-								
	-								
	-	30.40							
	-	31.20	 Substratum rocheux					Fin du sondage	
	-								
	-								

Sondage pour Windows Version 3.45 - imprimé le 18/02/2019

OUTILS DE FORAGE

Roto-percussion Ø64mm	31.20 m

TUBAGES

DATES D'EXECUTION

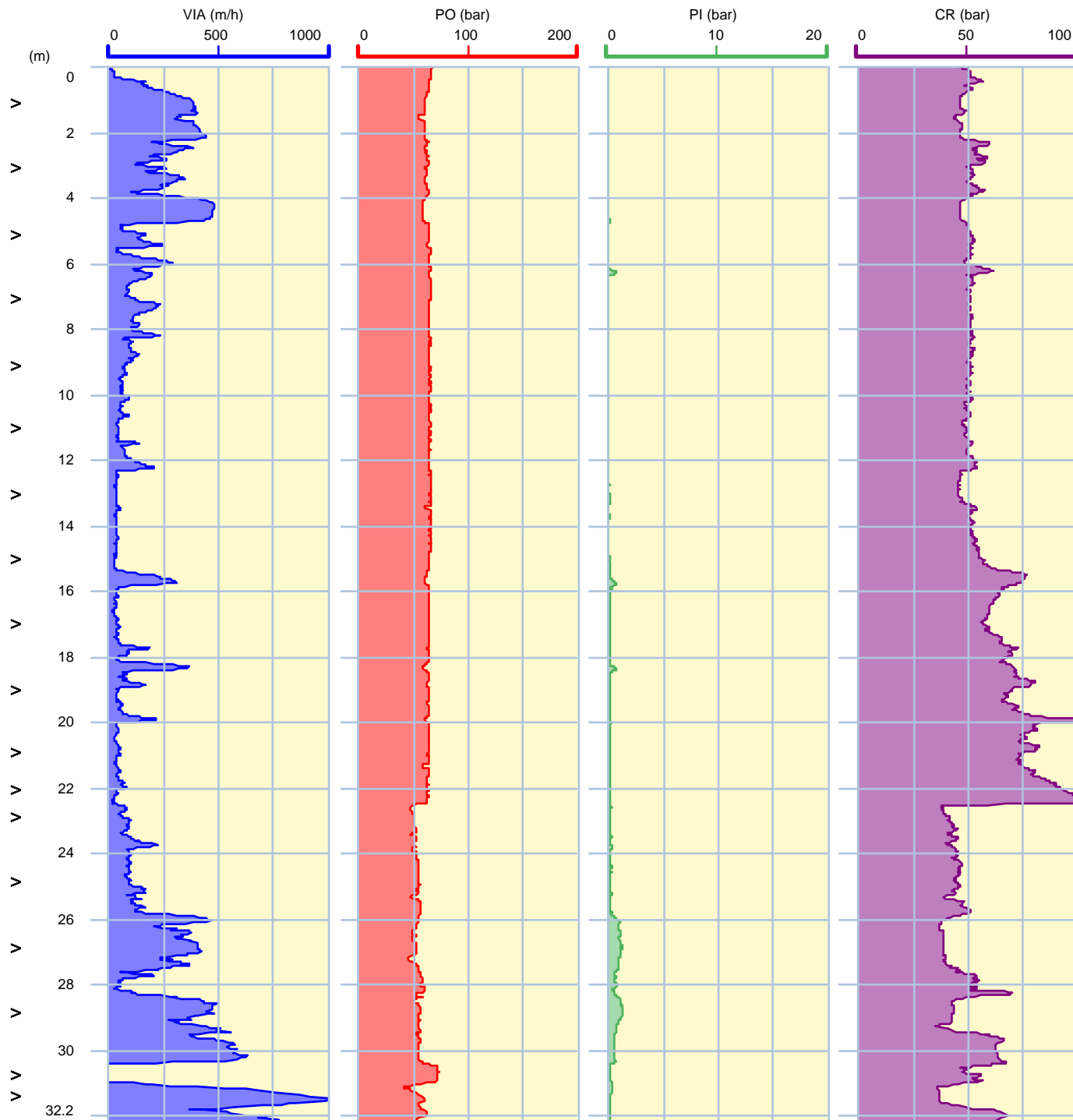
12/11/2018	31.20 m

Rapport des paramètres de forage - SD1

Site
AUR181405-Parking Ilot Foch-SAINT JEAN
DE LUZ(64)

Client
Mairie de Saint Jean de Luz

Forage	SD1	Date de début	12/11/2018 12:07:57
Fichier	52015181112120757D	Date de fin	12/11/2018 14:08:03
Haut	0.00 m	Bas	32.20 m
Angle X	0.00 °	Angle Y	0.00 °
Echelle	1/180	Machine	SOCO 50 0300



Chantier : Projet de parking enterré - îlot Foch - ST JEAN DE LUZ (64)

Client : Mairie de ST JEAN DE LUZ

Dossier : AUR181405

Localisation

- X :	
- Y :	
- Z : NGF	

Echelle prof. : 1/200°

SONDEUSE :

Nappe : /

Récup %	Prof. (m)	NGF (m)	SOLS	E.C.H.					Remarques
		29.70	Alluvions						
		31.20	Substratum rocheux altéré						
		37.00	Substratum rocheux						
			Fin du sondage						

Sondage pour Windows Version 3.45 - imprimé le 18/02/2019

OUTILS DE FORAGE

Roto-percussion Ø64mm	37.00 m

TUBAGES

DATES D'EXECUTION

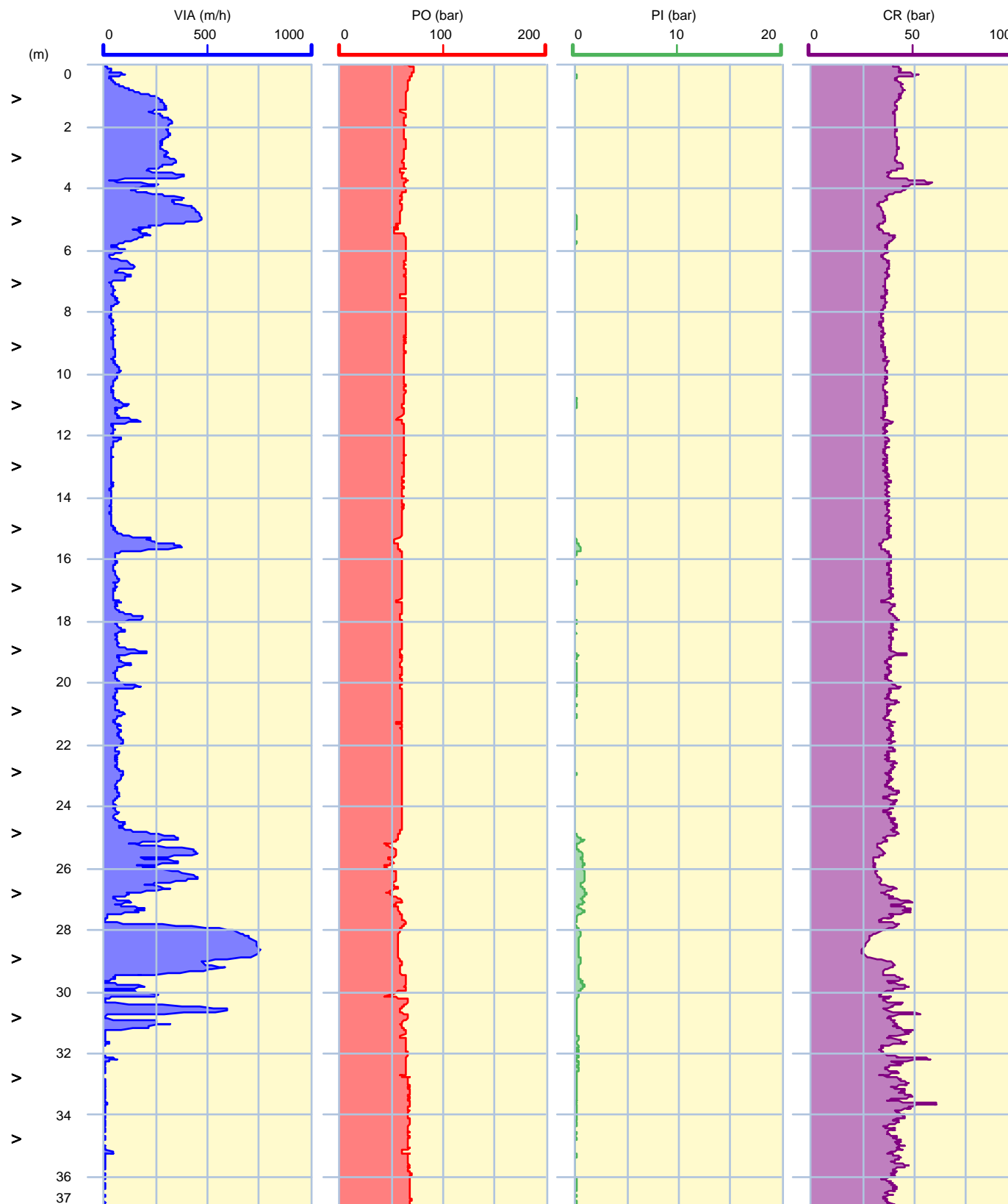
13/11/2018	37.00 m

Rapport des paramètres de forage - SD2

Site
AUR181405-Parking Ilot Foch-SAINT JEAN
DE LUZ(64)

Client
Mairie de Saint Jean de Luz

Forage	SD2	Date de début	13/11/2018 07:23:46
Fichier	52015181113072346D	Date de fin	13/11/2018 10:02:03
Haut	0.00 m	Bas	37.00 m
Angle X	0.00 °	Angle Y	0.00 °
Echelle	1/180	Machine	SOCO 50 0300



Chantier : Projet de parking enterré - îlot Foch - ST JEAN DE LUZ (64)

Client : Mairie de ST JEAN DE LUZ

Dossier : AUR181405

Localisation

- X :
- Y :
- Z : NGF

Echelle prof. : 1/200°

SONDEUSE :

Nappe : /

Récup %	Prof. (m)	NGF (m)	SOLS	E.C.H.					Remarques
	-		<p>Alluvions</p>						
	-								
	-								
	-								
	-								
	-	29.60	<p>Substratum rocheux +/- altéré</p>						
	-	32.30							
	-	32.90		Substratum rocheux très altéré / argiles					
	-	33.70	Substratum rocheux	Fin du sondage					
	-								

Sondage pour Windows Version 3.45 - imprimé le 18/02/2019

OUTILS DE FORAGE

Roto-percussion Ø64mm	33.72 m

TUBAGES

DATES D'EXECUTION

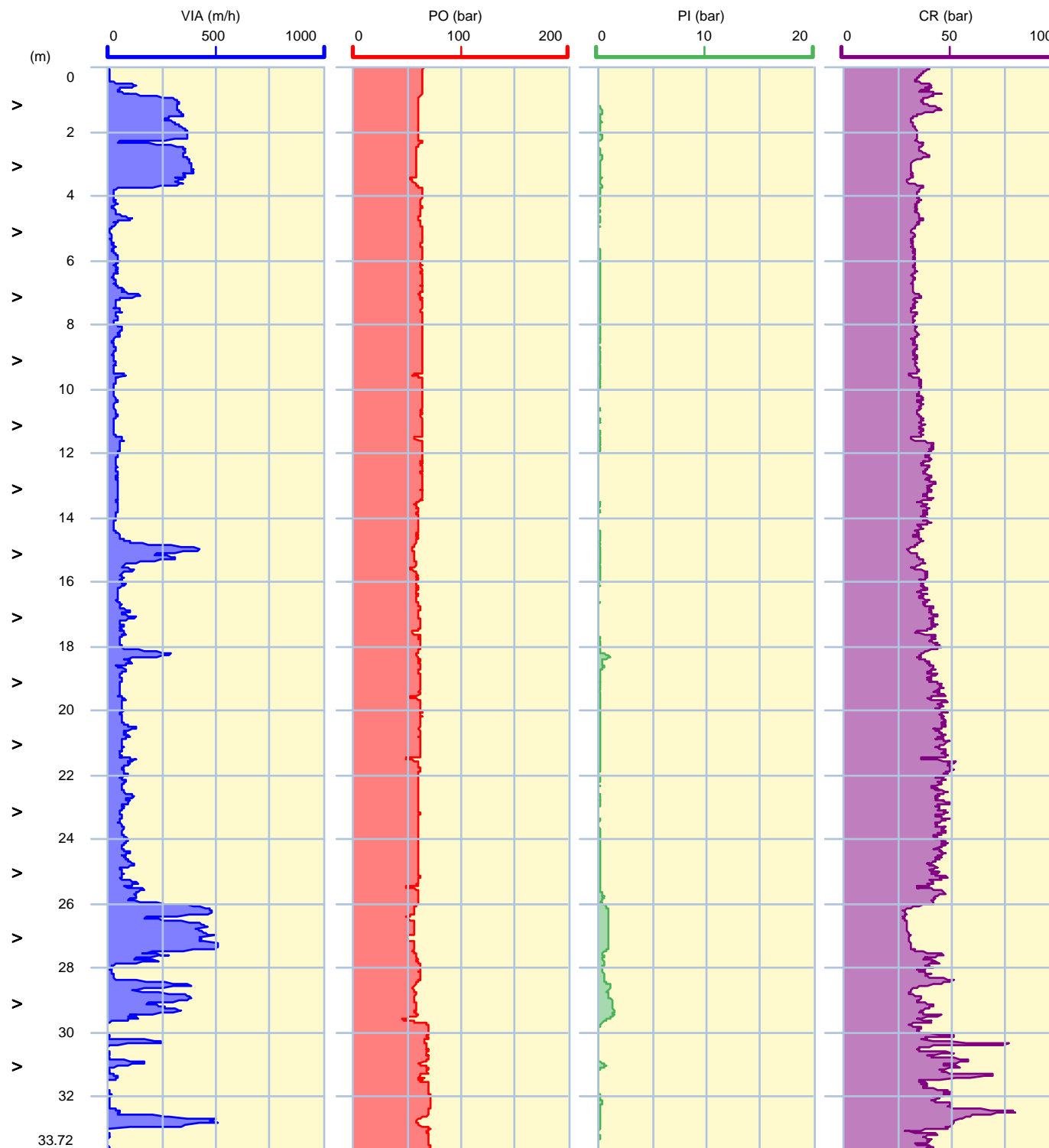
14/11/2018	33.72 m

Rapport des paramètres de forage - SD3

Site
AUR181405-Parking Ilot Foch-SAINT JEAN
DE LUZ(64)

Client
Mairie de Saint Jean de Luz

Forage	SD3	Date de début	14/11/2018 07:51:59
Fichier	52015181114075159D	Date de fin	14/11/2018 11:37:02
Haut	0.00 m	Bas	33.72 m
Angle X	0.00 °	Angle Y	0.00 °
Echelle	1/180	Machine	SOCO 50 0300



Chantier : Projet parking enterré îlot Foch

Client : Mairie de Saint Jean de Luz

Dossier : AUR181405

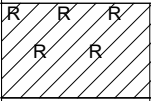

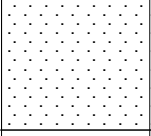

Localisation

- X :
- Y :
- Z : NGF

Echelle prof. : 1/200°

SONDEUSE :

Nappe : /

Récup %	Prof. (m)	NGF (m)	SOLS	Piézo.	E.C.H.				Remarques
	2.50		 Remblais						
	6.00		 Sables de teinte grisâtre	 Fin du sondage					

Sondage pour Windows Version 3.45 - imprimé le 18/02/2019

OUTILS DE FORAGE

Roto-percussion	06.00 m

TUBAGES

DATES D'EXECUTION

14/01/2019	06.00 m

Chantier : Projet parking enterré îlot Foch

Client : Mairie de Saint Jean de Luz

Dossier : AUR181405

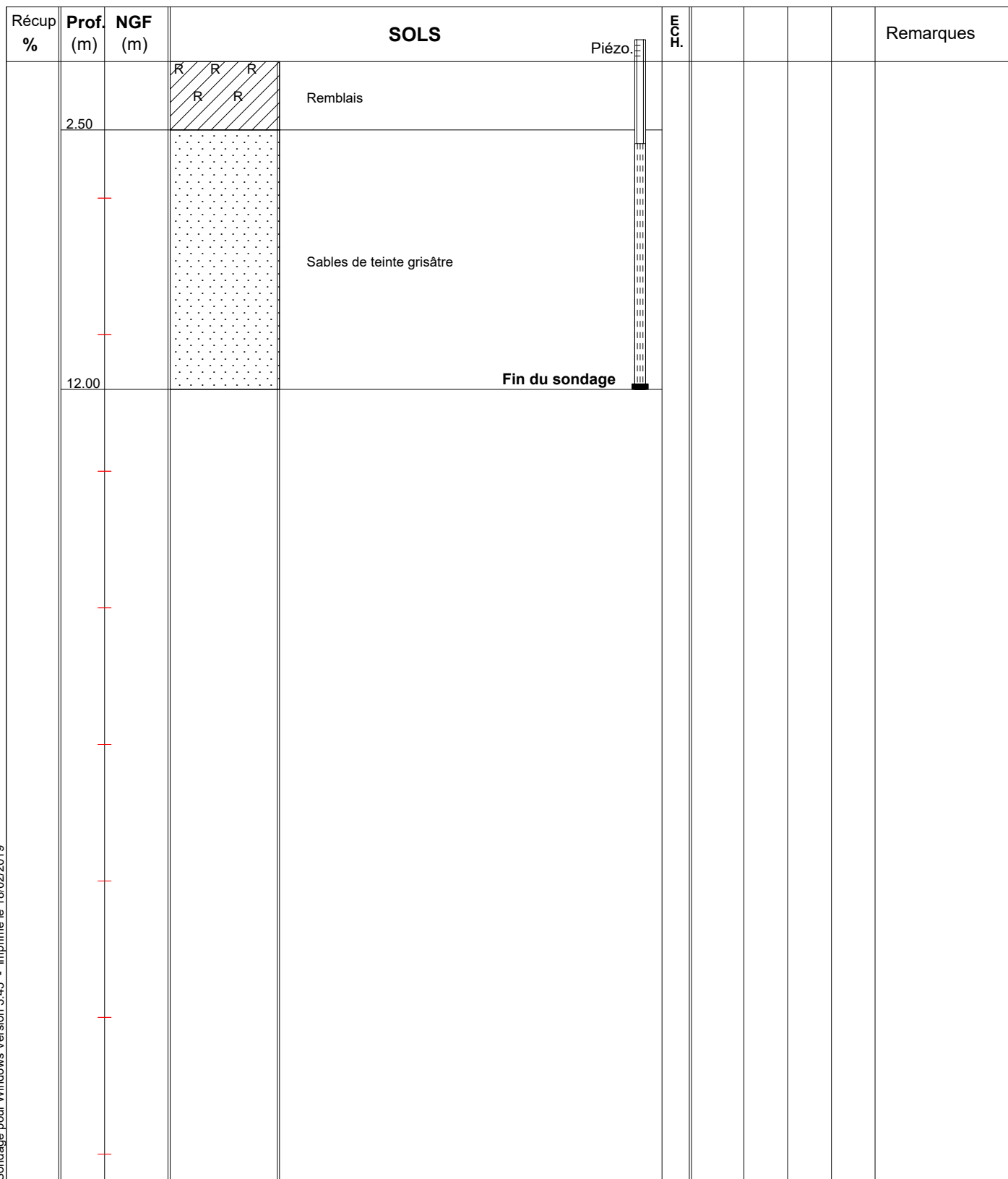
Localisation

- X :
- Y :
- Z : NGF

Echelle prof. : 1/200°

SONDEUSE :

Nappe : /



Sondage pour Windows Version 3.45 - imprimé le 18/02/2019

OUTILS DE FORAGE

Roto-percussion	12.00 m

TUBAGES

DATES D'EXECUTION

14/01/2019	12.00 m

OBSERVATIONS : Pas de nappe observée



DOSSIER TECHNIQUE

FORAGE POUR MESURES DE PERMEABILITÉ

Entreprise:	PROSPER FORAGES
Client:	MAIRIE DE SAINT JEAN DE LUZ PLACE LOUIS XIV 64500 ST JEAN DE LUZ
Maître d'œuvre:	MAIRIE DE SAINT JEAN DE LUZ PLACE LOUIS XIV 64500 ST JEAN DE LUZ
Exploitant:	MAIRIE DE SAINT JEAN DE LUZ PLACE LOUIS XIV 64500 ST JEAN DE LUZ

Code National BSS :

N° Déclaration ** :

Police de l'eau * :

* Numéro de déclaration au titre de la police de l'eau

** N° d'enregistrement de déclaration préalable

Lieu de l'ouvrage : ILOT FOCHE
64500 ST JEAN DE LUZ

Coordonnées : Longitude 322 193 Latitude 6 265 305 **Altitude :** 4.15 m
Zone Lambert-93 métrique

Nombre de forages : 1

Date début de l'ouvrage : 16/01/2019

Res p. M. Ouvrage :

Date fin de l'ouvrage : 18/01/2019

Res p. M. Oeuvre :

Machine : MORI

Res p. Chantier :

Date début pompage : **Niveau statique non perturbé :** 0.00 m

Date fin de pompage : **Débit Maxi. d'essai :** 0.00 m³/h

Nombre de nappes identifiées : **Rabattement corres pondant :** 0.00 m

Notes :



TRONCONS de L'OUVRAGE

FORAGE POUR MESURES DE PERMEABILITÉ

Client: MAIRIE DE SAINT JEAN DE LUZ
 Maître d'oeuvre: MAIRIE DE SAINT JEAN DE LUZ
 Lieu de l'ouvrage : ILOT FOCHE
 64500 ST JEAN DE LUZ

LITHOLOGIE

De	à	Libellé
0.00	0.10	Goudron
0.10	0.50	Remblai
0.50	3.50	Grave + sable
3.50	4.00	Sable jaune
4.00	4.50	Sable gris vaseux
4.50	5.00	Bois sable vaseux
5.00	12.00	Sable gris
12.00	12.30	Argile grise
12.30	16.50	Sable jaune marron
16.50	16.70	Sable argileux
16.70	27.00	Sable gris coquillier
27.00	30.00	Argile gris foncé
30.00	38.50	Pierre calcaire + eau salée

FORAGE

De	à	Ø"	Ømm	Mode de forage	Fluide de forage
0.00	38.50	8"5/8	219.00	M.F.L.	Air

* Reconnaissance

TUBAGE

De	à	Ø"	Ømm	Epais.	Ecra.	Nature du tubage	Type	Slot	Vide %
0.00	33.00	4"7/8	125.00	4.00		P.v.c.	Tube-plein		
33.00	38.00	4"7/8	125.00	4.00		P.v.c.	Crepine fentes	0.50	5
38.00	38.50	4"7/8	125.00	4.00		P.v.c.	Tube-decanteur		
38.50	38.60	4"7/8	125.00	4.00		P.v.c.	Bouchon-de-pied		

REMPLISSAGE

De	à	Ø"	Ømm	Matériau	Nature	Méthode de pose	Texture	Gra. (mm)	Vol. m3
0.00	6.00	4"7/8	125.00	Gravier	Gravier de sibelco	Gravitaire	Roule		
6.00	29.50	4"7/8	125.00	Remblai					
29.50	32.00	4"7/8	125.00	Billes-argile		Autre			
32.00	38.50	4"7/8	125.00	Gravier	Gravier de sibelco	Gravitaire	Roule	1.00-2.50	



ACCESSOIRE

De	à	Type d'accessoire
0.00	0.00	Regard béton 0.40 x 0.40m avec plaque en fonte

FORAGE POUR MESURES DE PERMEABILITÉ

Travaux réalisés : 111
du : 16/01/2019 au : 18/01/2019

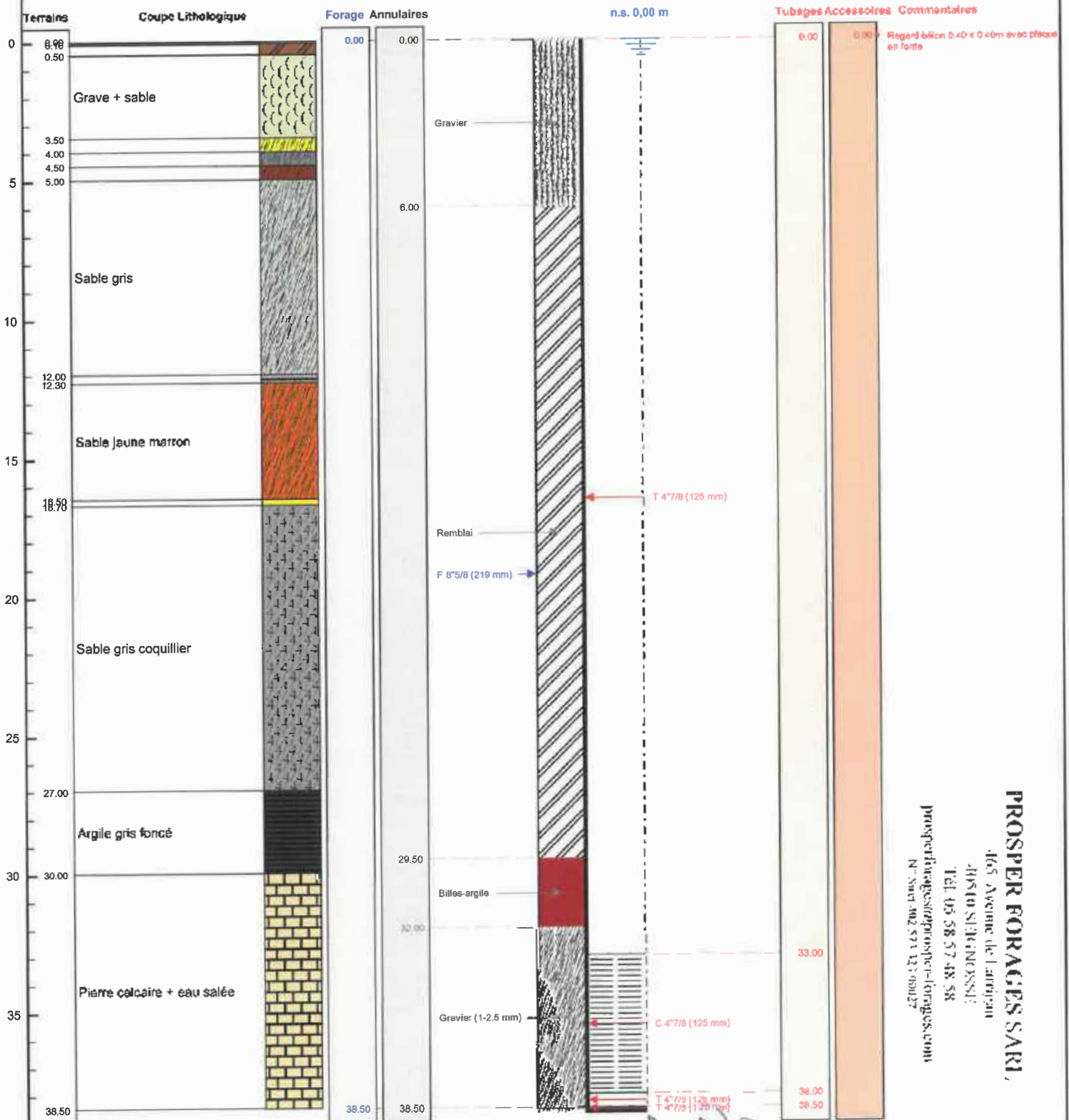
Cliant : **MAIRIE DE SAINT JEAN DE LUZ**
Maitre d'œuvre : **MAIRIE DE SAINT JEAN DE LUZ**
Localisation de l'ouvrage : **ILOT FOCHE**
64500 ST JEAN DE LUZ

Coordonnées de l'ouvrage :
Lambert-93 métrique
Longitude (X): 322 193
Latitude (Y): 6 265 305
Altitude sol (Z): +4,150 m

Echelle : 1/194

Profondeurs en m au-dessous du repère zéro sol (signe + au-dessus)

Nombre de forages : 1



Le 23/01/2019 à *St Jean de Luz*
CERTIFIE CONFORME A L'OUVRAGE EXECUTE
 Tampon et signature du chef d'entreprise



ESSAI DE PERMEABILITE EN FORAGE OUVERT - DEBIT CONSTANT

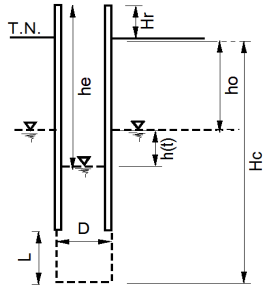
DOSSIER	Parking îlot Foch	SONDAGE	SC1
VILLE	St JEAN DE LUZ	PROFONDEUR	8.00 à 10.00 m
N°	AUR181405	DATE	24/01/2019

Norme **NF EN ISO 22282-2**
Méthode **Débit constant**

Hc (m) =	10.00
Hr (m) =	0.00
L (m) =	2.00

ho (m) =	2.80
D (m) =	0.100
S (m ²) =	0.008

L/D	20.00	
F	3.41	
0.7 < L/D < 1.2	F = π · D · v (4 · L/D + 1)	2.83
1.2 < L/D < 10	F = (2 · π · L) / ln{(L/D) + √[(L/D) ² + 1]}	3.41
L/D > 10	F = (2 · n · L) / ln(2L/D)	3.41



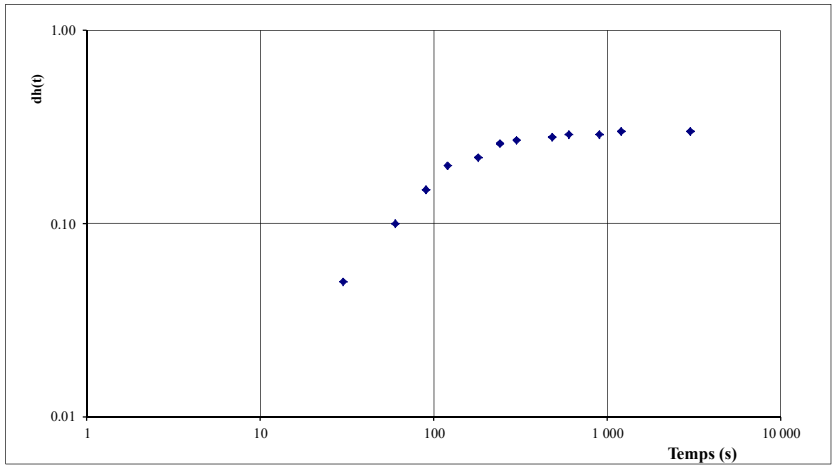
Durée de la phase de saturation : 1h

Q (m³/h) = 0.900

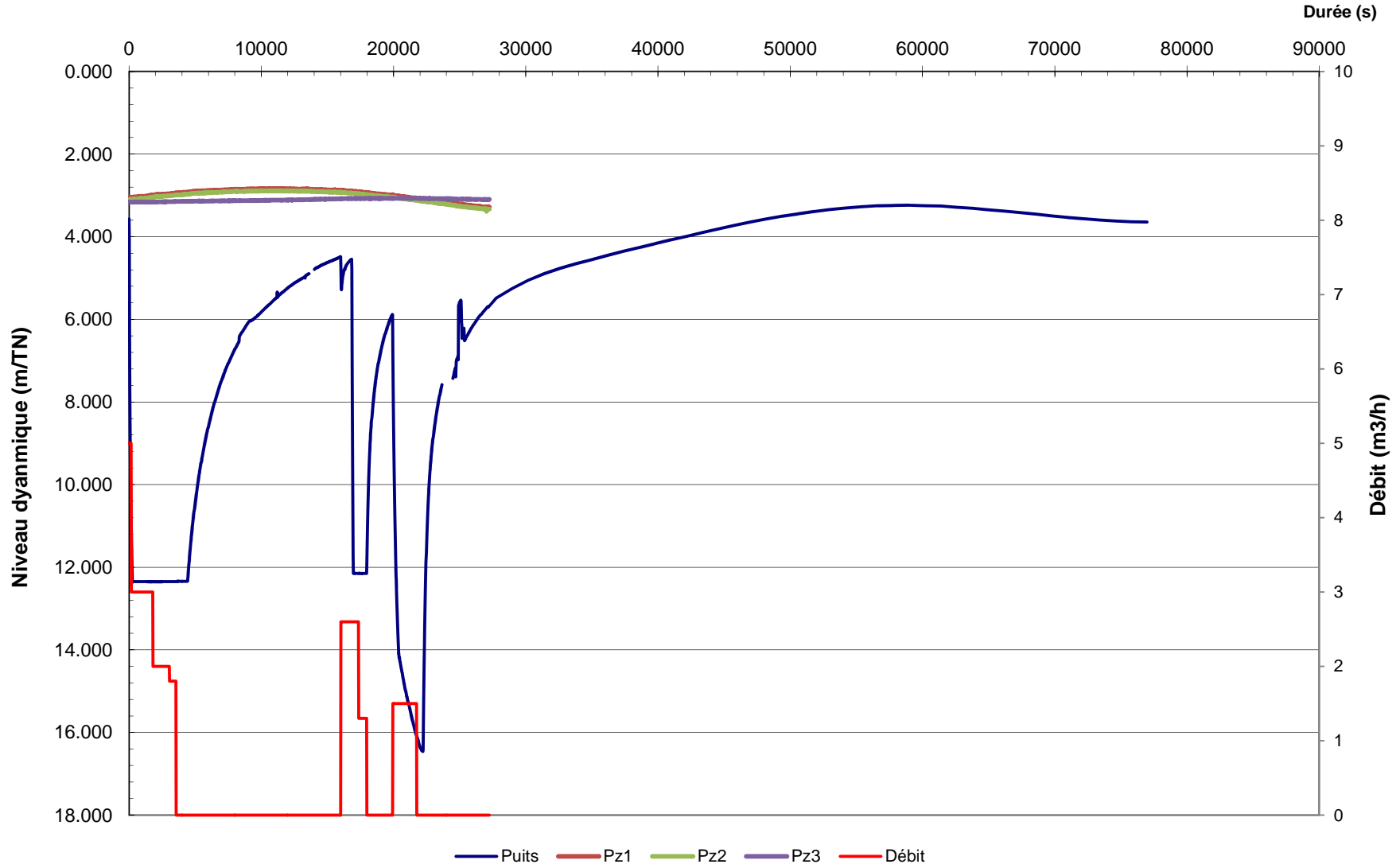
He(t) (m)	dh(t) (m)	TEMPS (s)	dh/dt	Q (m ³ /s)
2.80	0.00	0		
2.85	0.05	30	0.0017	3.E-04
2.90	0.10	60	0.0017	3.E-04
2.95	0.15	90	0.0017	3.E-04
3.00	0.20	120	0.0017	3.E-04
3.02	0.22	180	0.0012	3.E-04
3.06	0.26	240	0.0011	3.E-04
3.07	0.27	300	0.0009	3.E-04
3.08	0.28	480	0.0006	3.E-04
3.09	0.29	600	0.0005	3.E-04
3.09	0.29	900	0.0003	3.E-04
3.10	0.30	1 200	0.0003	3.E-04
3.10	0.30	3 000	0.0001	3.E-04

Calcul de K K=Q/(F.h)

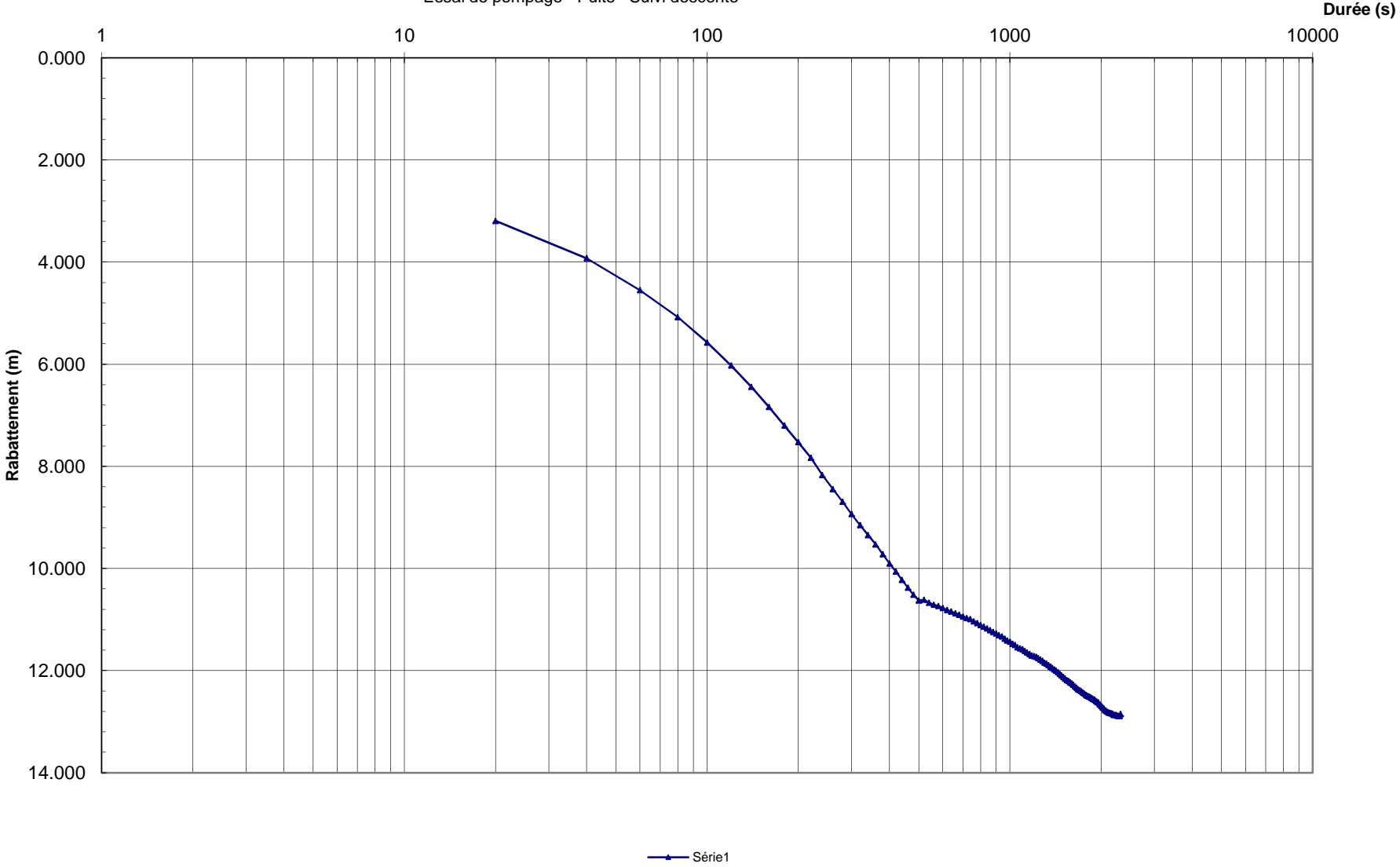
K 2.4E-04 m/s



AUR181405 - Projet de parkings - Mairie - St JEAN DE LUZ (64)
Essai de pompage - Suivi piézométrique



AUR181405 - Projet de parkings - Mairie - St JEAN DE LUZ (64)
Essai de pompage - Puits - Suivi descente



AUR181405 - Projet de parkings - Mairie - St JEAN DE LUZ (64)
Essai de pompage - Puits - Suivi remontée

Temps inverse

