

P.L.U. Plan Local d'Urbanisme

URT

1

Rapport intermédiaire Risques – Nuisances - Mobilités

Présentation du 21 septembre 2017

P.L.U Approuvé le 17 Décembre 2004

Modification n°1 approuvée le 16 Février 2007
Révision simplifiée n°1 approuvée le 16 Février 2007
Modification n°2 approuvée en Juillet 2009
Révision simplifiée n°2 approuvée en Juillet 2009
Modification n°3 approuvée en Décembre 2010
Modification n°4 approuvée le 21 Décembre 2012
Révision simplifiée n°3, n°4, n°5, n°6 approuvées le 21 Décembre 2012
Modification n°6 approuvée en Février 2014

PRESCRIPTION	P.A.D.D.	ARRET	ENQUETE PUBLIQUE	APPROBATION
				A. Vanel-Duluc architecte d.p.l.g. urbaniste o.p.q.u. architecte du patrimoine C. Barroso ingénieur agronome écologue

B-III- RISQUES - NUISANCES

B-III.1- RISQUES

RISQUES		DONNEES DE CADRAGE
Zone inondable	PPRI le 26 décembre 2011 Remontée de nappes	
Risques Industriel	Installations classées Transport de gaz et hydrocarbures Risque minier	
Naturel	- Risque sismique (zone 3) - Risque retrait gonflement argile -Risque glissement de terrain	
NUISANCES POLLUTIONS		
Zone de bruit	Autoroute, voie ferrée	
Carrière	Non concernée	

Deux grands types de risques existent sur le territoire communal :

- les risques technologiques ou industriels,
- les risques naturels.

La prise en compte des risques majeur nécessite :

- d'identifier les secteurs soumis aux aléas
- de donner des prescriptions réglementaires pour réduire l'aléa,
- de ne pas augmenter le risque,
- de ne pas augmenter la population soumise à ce risque.

B-III-1-1- RISQUES INDUSTRIELS

Source : PAC – BRGM Basias- dreal aquitaine

Le risque industriel majeur peut se définir par tout événement accidentel, susceptible de se produire sur un site industriel, entraînant des conséquences graves sur le personnel du site, ses installations, les populations avoisinantes et les écosystèmes.

Les risques industriels peuvent se caractériser par :

- l'incendie,
- l'explosion,
- les effets induits par la dispersion de substances toxiques,
- la pollution des écosystèmes.

Une réglementation stricte et des contrôles réguliers sont appliqués sur les établissements pouvant présenter de tels risques.

Il est distingué :

- les installations classées soumises à déclaration,
- les installations classées soumises à enregistrement,
- les installations classées soumises à autorisation.

Installations classées et sites pollués

Selon la base de données des ICPE, deux Installations Classées pour la Protection de l'Environnement soumis au régime de l'autorisation sont en activité sur le territoire de Saint-Symphorien (cf. Tableau, ci-dessous) dont une au titre agricole (Lelay). Ces installations sont éloignées des lieux habités.

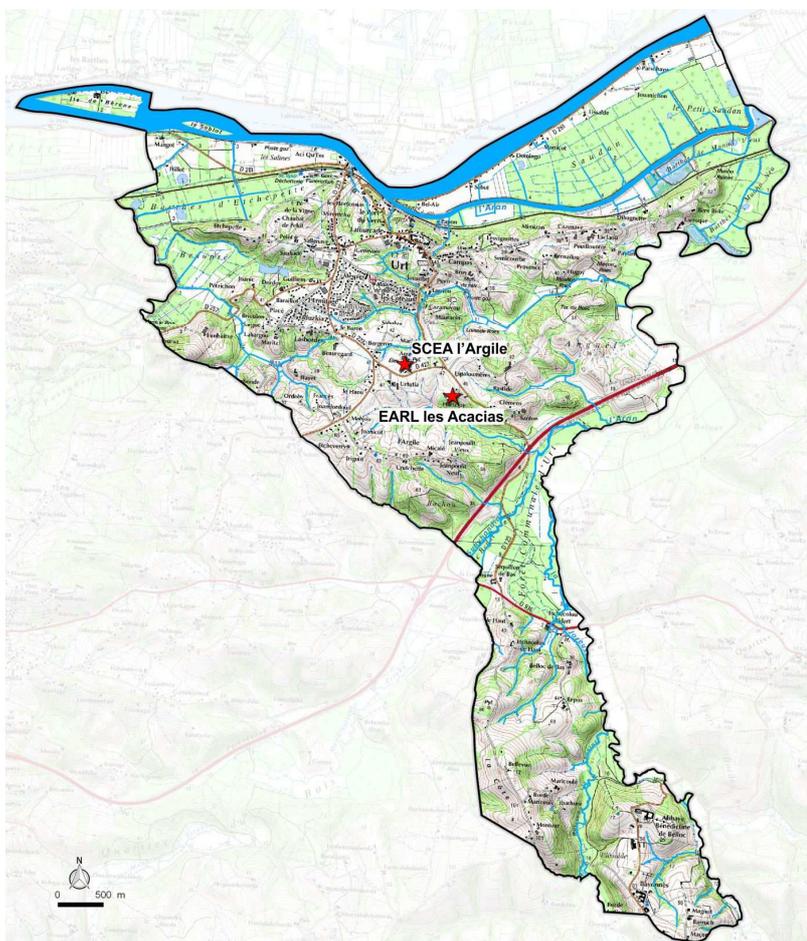
La commune comporte des établissements visés par la législation des installations classées pour la protection de l'environnement.

Numéro	Raison sociale	Nom	Ouvert le	Commune	Lieu dit
2804	DAMESTOY Vincent	DAMESTOY Vincent	28/11/2006	URT	D
20080379	EARL DIBAGNETTE	EARL DIBAGNETTE	29/08/2008	URT	Monsieur Jean-Jacques LACOSTE D
1030	EARL LE BOSQUET	DIRIBARNE	29/08/2002	URT	
20140104	EARL LES ACACIAS		08/07/2014	URT	Pierre et Johan COLET
230	EARL LES ACACIAS	EARL LES ACACIAS	22/09/2000	URT	(anciennement Pierre COLET)
20110546	ERDF		25/01/2011	URT	Transformateurs
345	GUYENNE ET GASCOGNE STE	INDABURU	23/03/2000	URT	centre commercial STOC, allée de la croix
20140227	Patrick ALBANDOS	Patrick ALBANDOS	04/11/2014	URT	2834 Chemin de Saudan
20110048	SUPERADOUR (ex GUYENNE ET GASCOGNE	SUPERADOUR	28/09/2015	URT	Station service
20070117	Syndicat Intercommunal de Protection des Berges de	Syndicat Intercommunal de Protection des Berges de	23/04/2007	URT	l'Adour Maritime et ses Affluents
20121059	UNITE RESEAU ELECTRICITE PYRENEES ET LANDES	UNITE RESEAU ELECTRICITE PYRENEES ET LANDES	05/10/2012	URT	

Liste des installations classées sur la commune (11 établissements) – source PAC

Nom établissement	Rubrique IC	Date auto.	Régime	Activité	Régime SEVESO
EARL LES ACCACIAS (site 2) – élevage de porc – 560 eq	2102		enregistrement	Oui	NON-SEVESO
SCEA LARGILE élevage de porc – 1501 eq	2102		enregistrement	Oui	NON-SEVESO

Liste des ICPE soumis à autorisation recensés par la base de données des ICPE
Source : installationsclassées.developpement-durable.gouv.fr



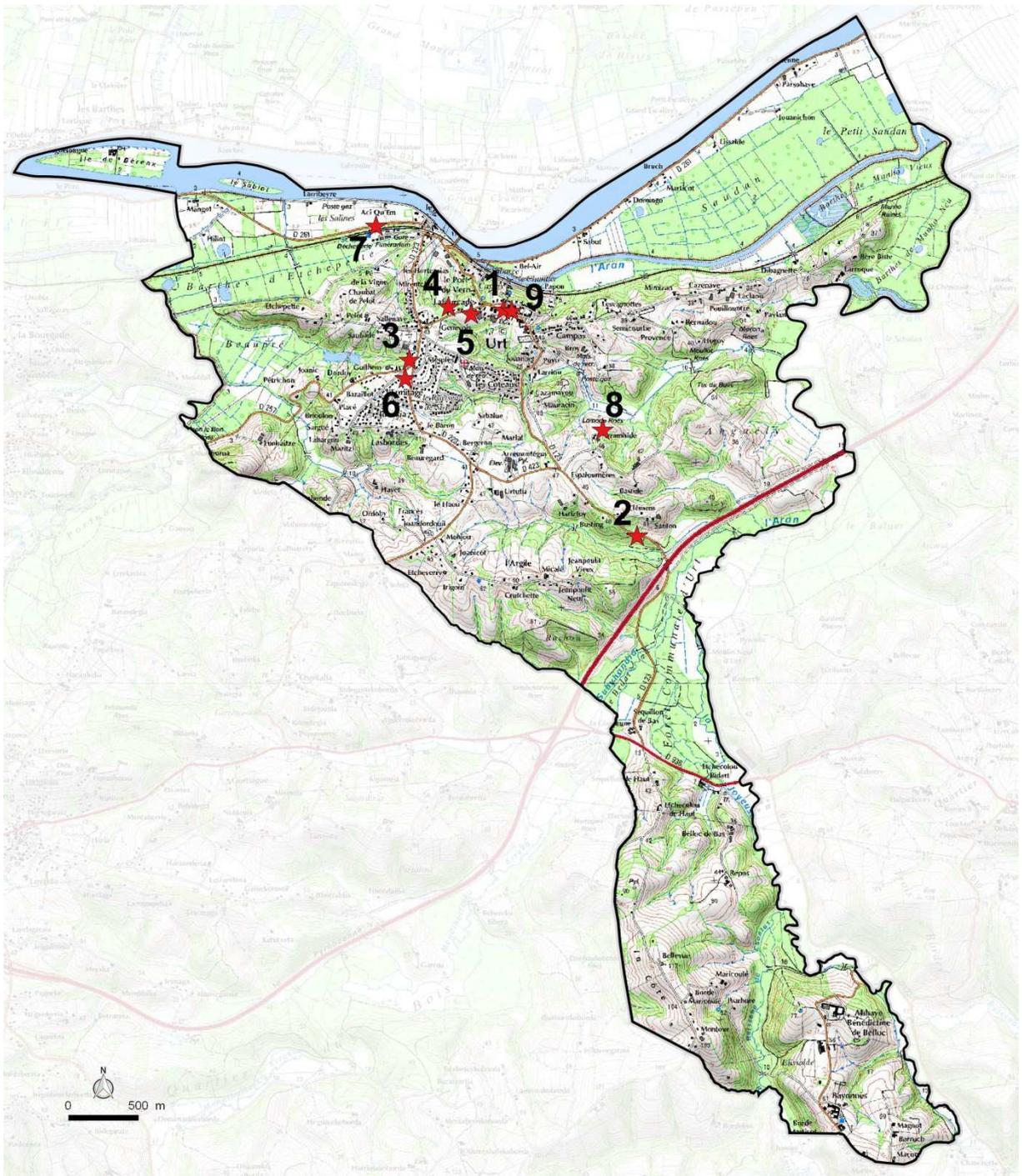
Carte des ICPE sur la commune

Sites industriels et activités de services

La base de données BASIAS (BRGM) mentionne : 9 sites sur la commune. Il est nécessaire de s'assurer de la compatibilité des projets éventuels avec le voisinage de ces activités. Certains sites se situent dans le bourg dans la proximité des espaces résidentiels.

Faire le point avec la commune de l'état des sites + voir si anciennes décharges

	N° Identifiant	Raison(s) sociale(s) de(s) l'entreprise(s) connue(s)	Nom(s) usuel(s)	Dernière adresse	Commune principale	Code activité	Etat d'occupation du site	Etat de connaissance
1	AQI6400989	Lanqui Charles	Station service	Chemin Grande communication	URT	G47.30Z	Activité terminée	Inventorié
2	AQI6402091	Parra A. et Jean (Etablissements)	Station service	Route départementale 123	URT	G47.30Z G47.30Z	Activité terminée	Inventorié
3	AQI6402336	Graciet J. et Cie (Société)	Laiterie, beurrerie, fromagerie : Laiterie de l'Ermitage		URT	V89.03Z C10.5	Activité terminée	Inventorié
4	AQI6402927	Ithouritz Liliane	distribution d'essence	Route départementale 257	URT	G47.30Z	Activité terminée	Inventorié
5	AQI6403649	COFA Ecomarché Société	Station service CHAMPION	Lieu dit Lacroix	URT	G47.30Z	En activité	Inventorié
6	AQI6403656	Lecomble et Schmidt Société	Atelier de travail des métaux et emploi de matières plastiques	Chemin vicinal 3	URT	C25.50A C20.16Z	En activité	Inventorié
7	AQI6403686	Mairie d'Urt	Déchetterie; Dépôt d'ordures ménagères	Gare SNCF	URT	E38.11Z	En activité et partiellement réaménagé	Inventorié
8	AQI6405028	Mairie d'Urt	Dépôt d'ordures ménagères	Chemin Anguily	URT	E38.11Z	Activité terminée	Inventorié
9	AQI6405029	Lissart Marie-Jeanne	Station service	Rue Place	URT	G47.30Z	Activité terminée	Inventorié



Localisation des sites sur la commune

Source : BASIAS

Sites pollués

La base de données BASOL (BRGM) ne mentionne aucun site sur la commune.

Les risques miniers : les canalisations minières, les mines, les stockages souterrains et la géothermie

La commune d'**Urt** n'est pas concernée par un plan de prévention des risques miniers.

Le territoire est concerné par la concession de sel dite « concession de Bidart » instituée le 03/02/1885 et exploitée par CMSE

La concession de « Bidart » et celle de « Gortiaque » sont indivisibles et font actuellement l'objet d'une procédure d'arrêté définitif des travaux.

L'avis de la DREAI cité dans le PAC n'est pas joint au dossier

Risque transport matières dangereuses (TMD)

Le risque transport de matières dangereuses est lié à un accident pouvant survenir lors du transport sur les axes routiers, ferroviaires, aériens ou par canalisation de matières dangereuses. Un tel événement occasionnerait des conséquences sur les personnes, les biens et sur l'environnement. Les principaux risques sont :

- L'explosion occasionnée par un choc d'étincelle, par le mélange de plusieurs produits, ou par l'échauffement de produits volatils ou comprimés ;
- L'incendie à la suite d'un choc contre un obstacle (avec production d'étincelles), d'un échauffement anormal d'un organe du véhicule, de l'inflammation accidentelle d'une fuite ;
- La pollution des sols, des cours d'eau ou de l'air, par fuite d'une produit liquide ou dispersion d'un nuage toxique ;
- L'intoxication par inhalation, ingestion ou contact.

Le risque de transport de matières dangereuses peut se produire pratiquement n'importe où dans le département, ne serait-ce que pour une simple livraison de fioul domestique par exemple.

La commune d'Urt est ainsi concernée par le risque de « TMD » du fait de la présence et de la traversée :

- **des axes routiers dont l'autoroute et les axes départementaux**
- **De la voie ferrée**
- **Du transport de gaz**

Les ouvrages qui traversent la commune sont :

- •Branchement DN 50 GRDF URT
- •Canalisations DN 300 OEYREGAVE-URT SUD
- •Canalisations DN 300 URT SUD-LAHONCE
- •Canalisation DN 300 URT SUD-URT (600)
- •Canalisation DN 300 URT (600) LAHONCE
- •Canalisation DN 600 MOUGUERRE (600) URT (600)
- •Canalisation DN 600 URT (600) ORTHEVIELLE

Le tracé de ces ouvrages ne traverse pas la zone urbanisée et concerne ponctuellement des habitations.

Le réseau est soumis à l'arrêté ministériel du 5 mars 2014. Une servitude non aedificandi de 4 à 10m, correspondant à une bande de libre passage est instaurée, permettant l'accès aux agents du TIGF pour l'entretien la surveillance et la maintenance des canalisations et de leur environnement. A l'intérieur de cette bande, les propriétaires des parcelles concernées se sont engagés par convention à ne pas procéder, sauf accord préalable de TIGF, à des constructions, à la plantation d'arbres ou arbustes, à l'édification de clôtures avec des fondations ou à des stockages même temporaires.

Tableau 3 : Contraintes d'urbanisme associées aux SUP

Nom de la canalisation	Servitudes d'Utilité publiques (Rayon du Cercle glissant centre sur la canalisation en m)	
	Contraintes associées	
	SUP 1 Effets Létaux du phénomène dangereux majorant	SUP 2-3 Effets Létaux du phénomène dangereux réduit
	Permis de construire pour tout projet d'extension d'ERP>100 pers, d'ERP ¹ neuf > 100pers ou d'IGH ² subordonnés à la réalisation d'une Analyse de compatibilité par le porteur de projet approuvée par TIGF. Pas d'installation Nucléaire de Base	• Pas d'ERP neuf >100 pers • Pas d'IGH ni d'installation nucléaire de base • Permis de construire pour extension d'un ERP existant >100 pers subordonné à : - la réalisation d'une Analyse de compatibilité par le porteur de projet approuvée par TIGF - une étude de résistance du bâti.
BRANCHEMENT DN 050 GrDF URT	10 m	5 m
CANALISATION DN 300 OEYREGAVE-URT SUD	95 m	5 m
CANALISATION DN 300 URT SUD-LAHONCE	95 m	5 m
CANALISATION DN 300 URT SUD-URT (600)	95 m	5 m
CANALISATION DN 300 URT (600)-LAHONCE	95 m	5 m
CANALISATION DN 600 MOUGUERRE (600) - URT (600)	280 m	5 m
CANALISATION DN 600 URT (600) - ORTHEVIELLE	280 m	5 m

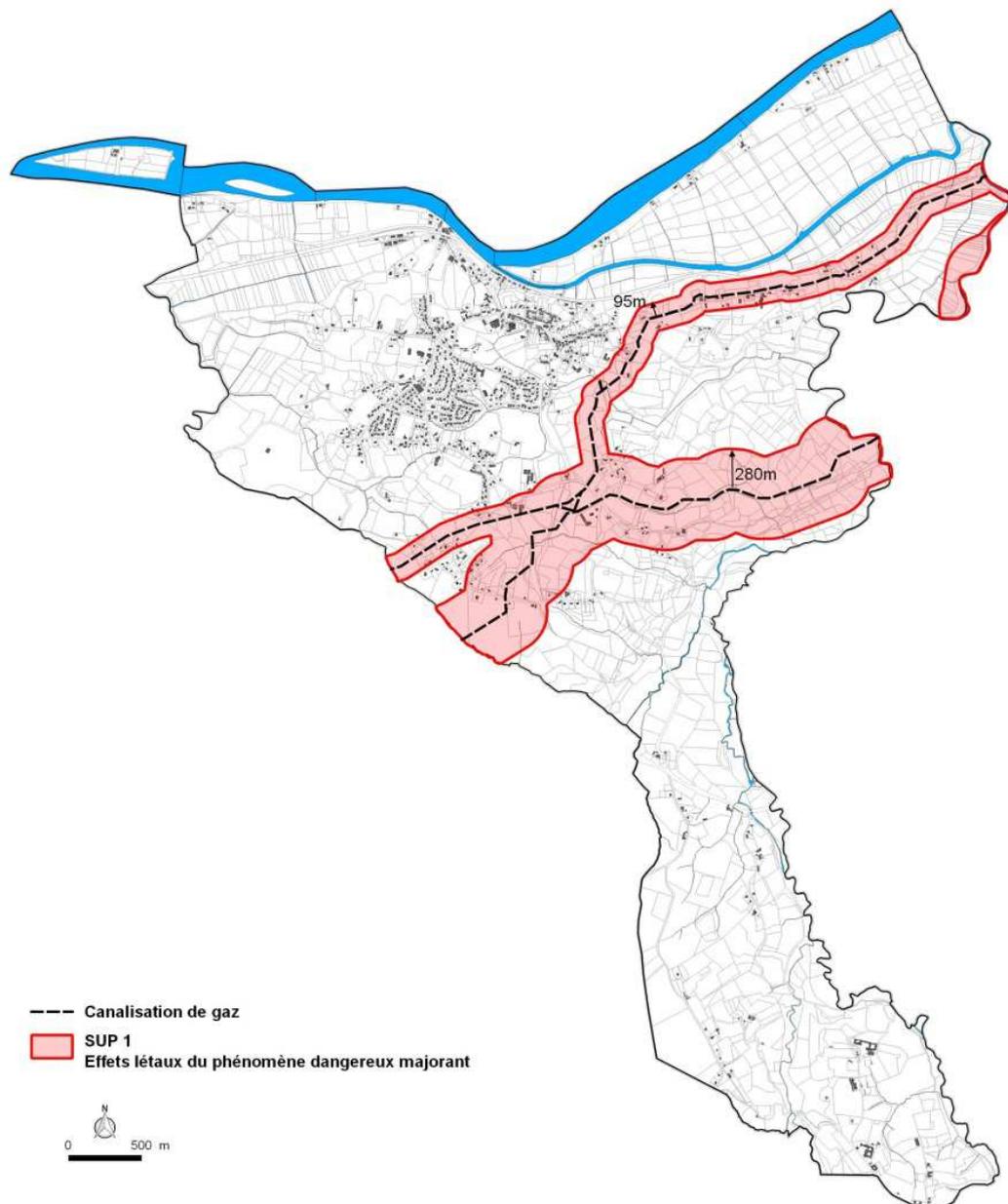
NOTA : pour le gaz naturel les servitudes SUP 2 et SUP 3 sont confondues.

Lorsqu'un projet de construction ou d'extension d'un ERP de plus de 100 personnes ou d'un IGH est situé dans la **zone de SUP1**, le maître d'ouvrage doit joindre à sa demande de permis de construire une **analyse de la compatibilité** du projet avec la canalisation de transport, réalisée à sa charge.

Depuis mars 2014 et jusqu'à l'annexion des SUP aux documents d'urbanisme, cette analyse est exigée dans les **zones d'effets** portées à la connaissance des maires à partir de 2007.

Les principes de l'analyse de compatibilité				
Projet		Zone de SUP1	Zone de SUP2	Zone de SUP3
ERP > 100 p	Création	Compatible si (1)		Incompatible
	Extension			Compatible si (1) et (2)
ERP > 300 p ou IGH	Création	Compatible si (1)		Incompatible
	Extension			Compatible si (1) et (2)

(1) Protection de la canalisation suffisante, avec le cas échéant des mesures supplémentaires.
(2) Protection du bâtiment suffisante, avec le cas échéant des mesures supplémentaires.
 Ces mesures supplémentaires sur la canalisation et le bâtiment sont à la charge du **maître d'ouvrage**.



Carte du réseau de gaz sur la commune avec la bande d'effets correspondant (95m et 280m suivant la canalisation)

B-III-1-2- RISQUES NATURELS

Source : DREAL Aquitaine, Prim.net

Arrêté de reconnaissance des catastrophes naturelles

La commune d'**Urt** présente en 2017, 11 arrêtés de catastrophes naturelles avec une forte occurrence des inondations et des mouvements de terrains différentiels (retrait/gonflement des argiles).

- Inondations et chocs mécaniques liés à l'action des vagues : 2

Code national CATNAT	Début le	Fin le
64PREF19990546	25/12/1999	29/12/1999
64PREF20090533	24/01/2009	27/01/2009

- Inondations et coulées de boue : 4

Code national CATNAT	Début le	Fin le
64PREF19930063	08/08/1992	09/08/1992
64PREF20090613	11/02/2009	12/02/2009
64PREF20140174	29/01/2014	31/01/2014
64PREF20140175	04/07/2014	04/07/2014

- Mouvements de terrain différentiels consécutifs à la sécheresse et à la réhydratation des sols : 4

Code national CATNAT	Début le	Fin le
64PREF19960029	01/05/1989	31/12/1995
64PREF20050567	01/07/2003	30/09/2003
64PREF20080008	01/07/2005	30/09/2005
64PREF20130182	01/01/2012	30/09/2012

- Tempête : 1

Code national CATNAT	Début le	Fin le
64PREF19820530	06/11/1982	10/11/1982

Le territoire communal est concerné par les risques naturels suivants :

Risque sismique

Dans la nomenclature des zones de sismicité, la commune d'Urt se trouve dans la zone 3 de sismicité modérée dans laquelle des séismes d'intensité modérée peuvent se produire.

Cette « sismicité modérée » correspond à une zone dans laquelle des prescriptions parasismiques particulières s'appliquent pour les nouvelles constructions ou pour des travaux sur les bâtiments.

Risque cavités souterraines

Source : www.cavites.fr

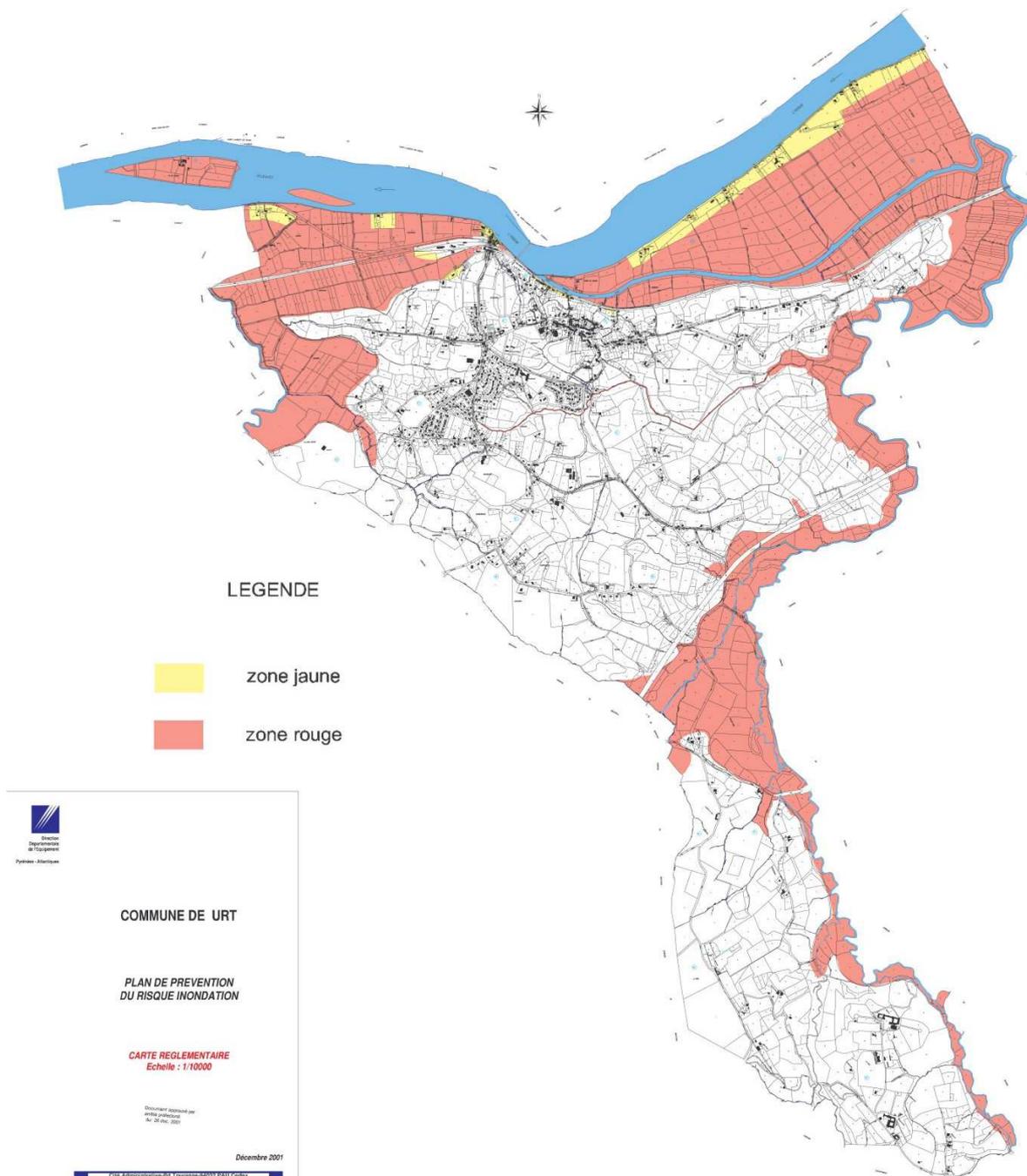
La commune n'est pas concernée.

Risque inondation

La commune d'Urt est concernée par le risque d'inondation de type crues lentes (DDRM 2012) dans le cadre des référencements atlas des zones inondables ou plan de prévention des risques.

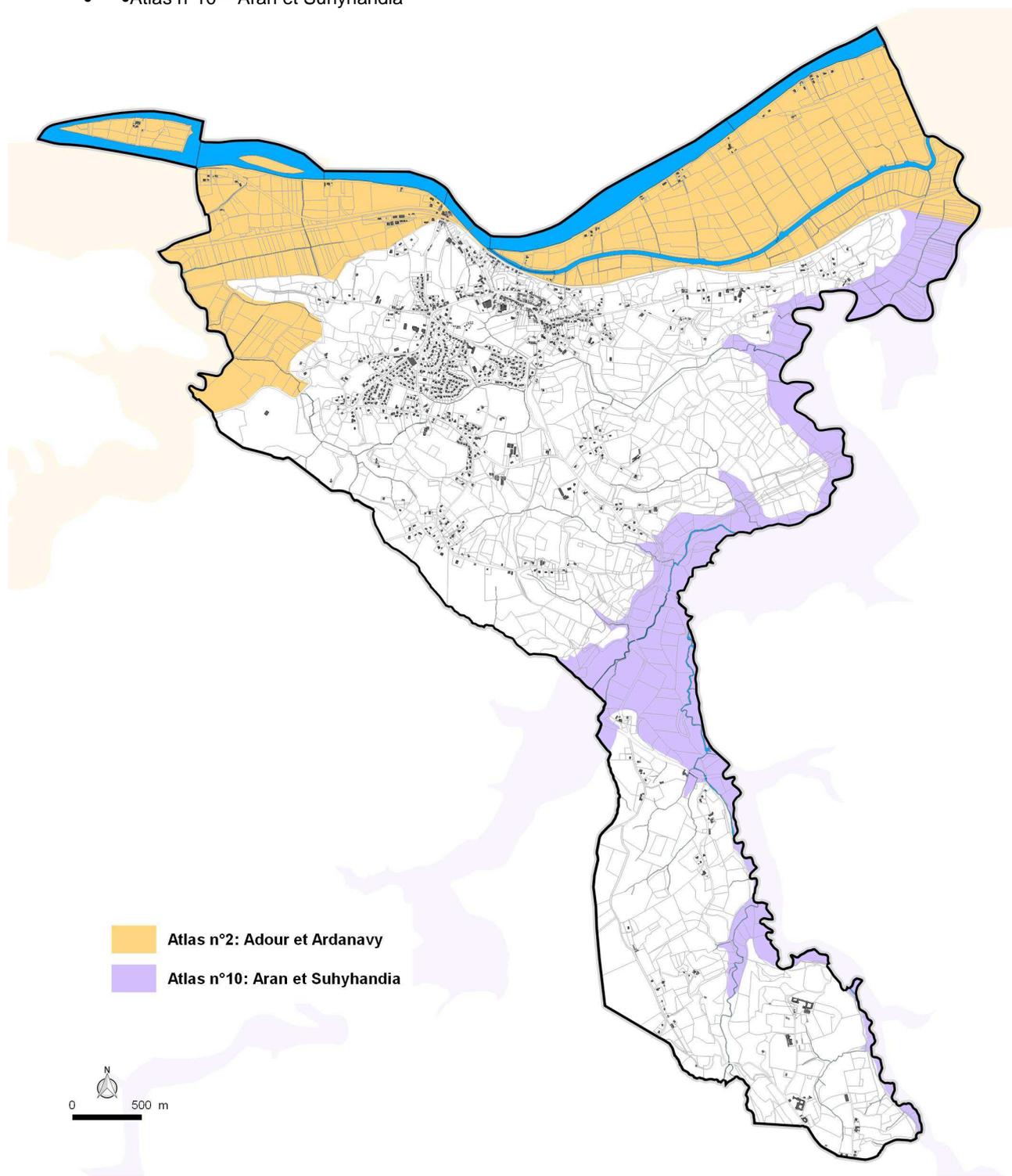
La commune est concernée par un Plan de Prévention des Risques Inondations (PPRI) prescrit le 26/12/2001. Ces espaces restent en général en deçà de la zone urbanisée, mais impactent toutefois la zone urbaine du port et ses abords ; la voie ferrée est largement concernée.

PPRN	Aléa	Prescrit le	Enquêté le	Approuvé le
64DDTM19970015 - PPR sur la commune Urt	Inondation	10/12/1997	27/08/2001	26/12/2001



Des zones soumises aux risques d'inondation ont été cartographiées dans l'Atlas des zones inondables du département des Pyrénées-Atlantiques :

- Atlas n°2 – Adour et Ardanavy
- Atlas n°10 – Aran et Suhyhandia



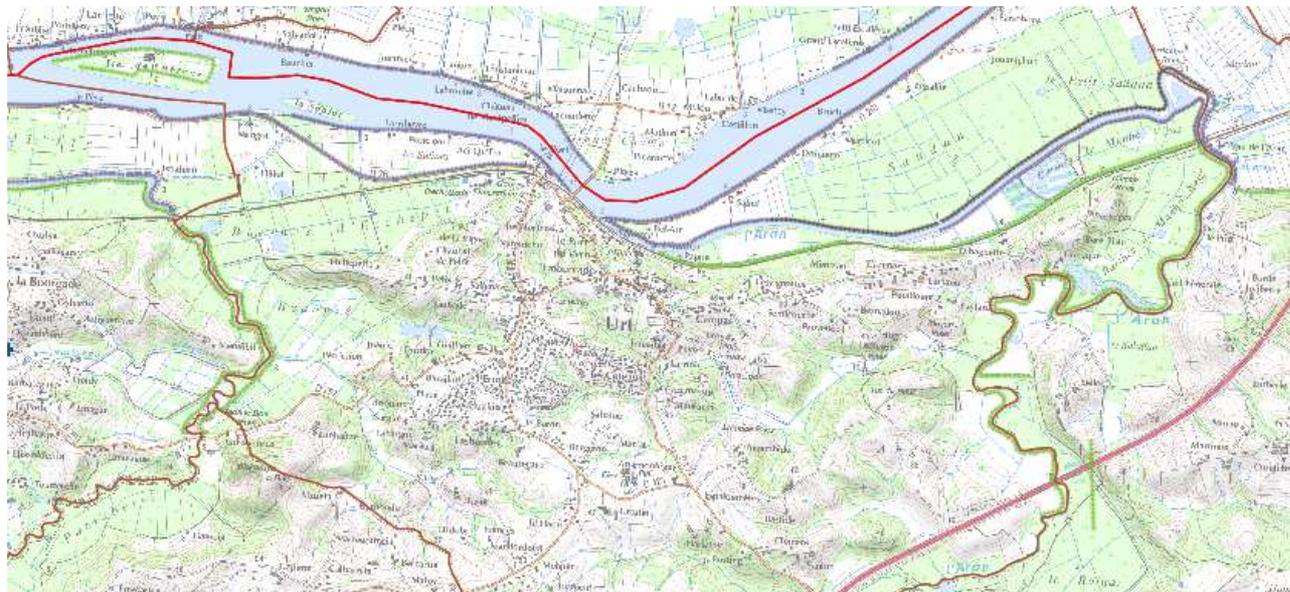
Les zones inondables sur la commune
Source : Atlas des zones inondables

Ces zones devront être prises en compte dans le zonage ; en particulier, les zones d'expansion des crues ne devront pas faire l'objet d'une proposition d'urbanisation.

Urt se situe dans le périmètre d'un service de protection des crues (SPC) Adour-Dordogne-Gironde et l'Adour est un tronçon surveillé dans la traversée du territoire. La commune ne se situe pas dans un territoire à risque important d'inondation.

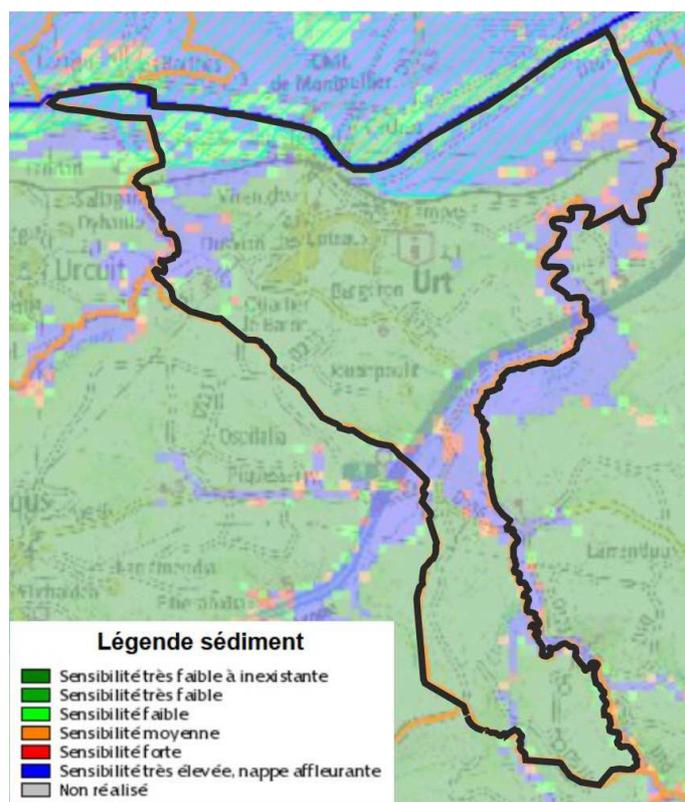
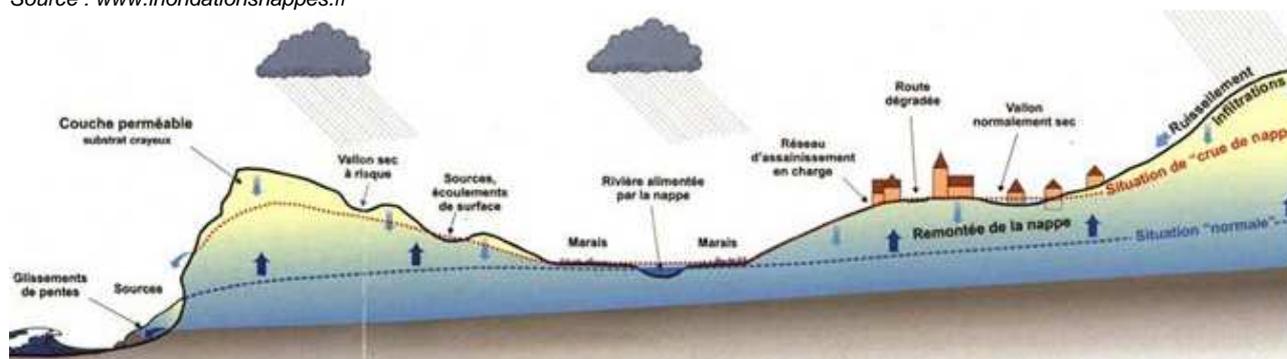
Les bords d'Adour présentent de nombreux ouvrages hydrauliques dont les digues référencées selon les catégories. Ces digues de protection peuvent faire l'objet d'un classement par arrêté préfectoral. Le classement est organisé en quatre classes (A à D) en fonction des conséquences en cas de rupture de la digue. (cf décret n° 2007-1735

-  B
-  C
-  D
-  Non calculable



Risque remontées de nappes

Source : www.inondationsnappes.fr



Localisation des sensibilités à la remontée des nappes

Ce risque implique des précautions en terme de constructibilité :

Lorsque les conditions sont réunies pour que le phénomène se produise, celui-ci ne peut être évité. En revanche certaines précautions doivent être prises pour éviter les dégâts les plus importants :

- **éviter la construction d'habitation dans les vallées sèches**, ainsi que dans les dépressions des plateaux calcaires
- **déconseiller la réalisation de sous-sol** dans les secteurs sensibles, **ou réglementer leur conception** (préconiser que le sous-sol soit non étanche, que le circuit électrique soit muni de coupe-circuit sur l'ensemble des phases d'alimentation, y réglementer l'installation des chaudières et des cuves de combustible, y réglementer le stockage des produits chimiques, des phytosanitaires et des produits potentiellement polluants...)
- **ne pas prévoir d'aménagements de type collectifs** (routes, voies ferrées, trams, édifices publics, etc...) dans ces secteurs
- **mettre en place un système de prévision du phénomène**. Dans les zones sensibles à de tels phénomènes, un tel système doit être basé sur l'observation méthodique des niveaux de l'eau des nappes superficielles.

La commune d'**Urt** est concernée par l'aléa remontée de nappes qui se caractérise par l'élévation exceptionnelle du niveau de la nappe phréatique, entraînant alors, un type d'inondation particulier. **Le territoire est concerné sur les mêmes espaces sensiblement que l'emprise du PPRI. Il s'agira de prendre en compte cette sensibilité qui induit des limitations aux ouvrages souterrains.**

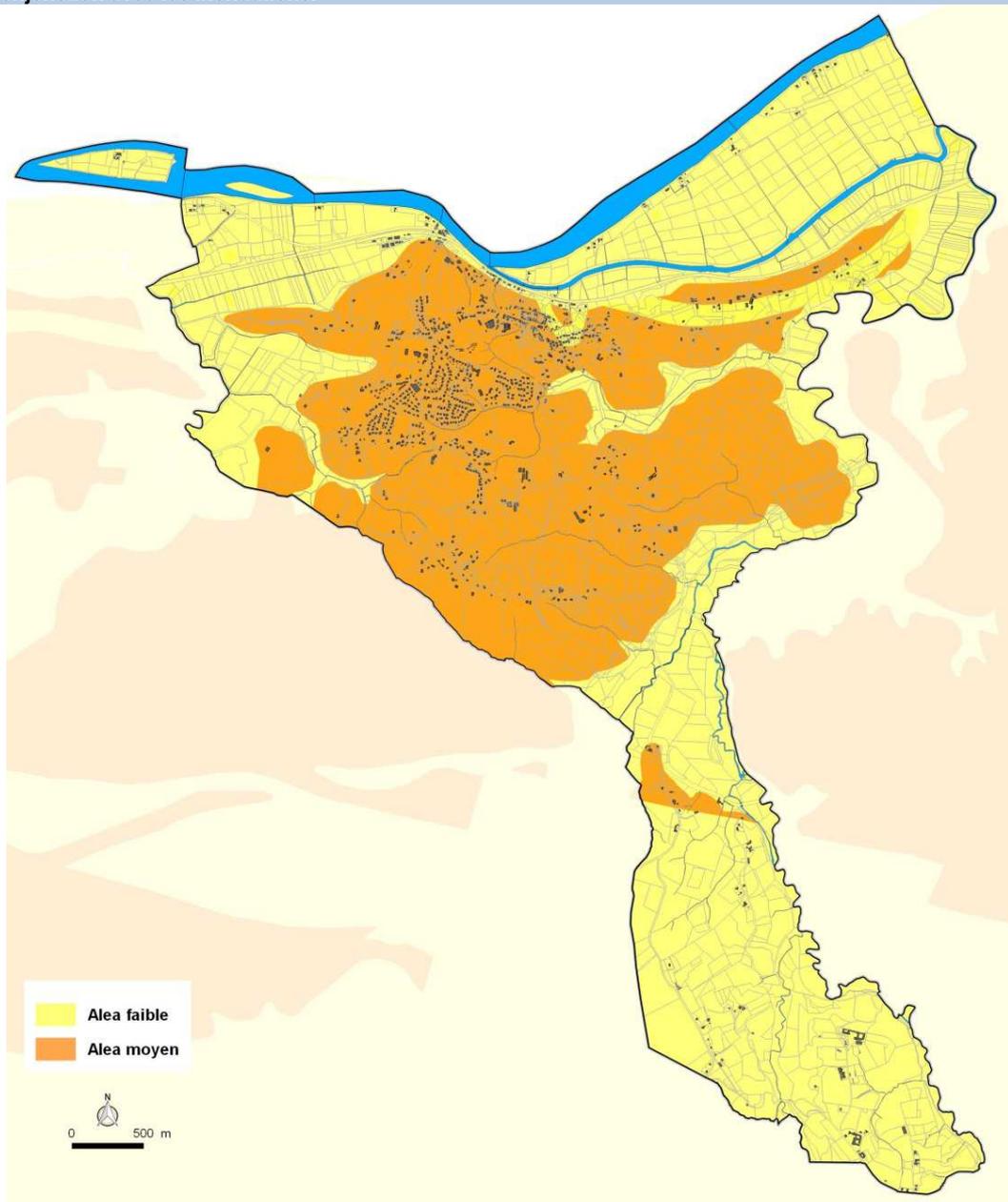
Risque retrait gonflement des argiles

Le mouvement de terrain est un déplacement plus ou moins brutal du sol ou du sous-sol. Il est principalement dû à des processus lents de dissolution ou d'érosion, favorisés par l'action de l'eau, du vent et de l'homme.

Ce mouvement de terrain se caractérise par un retrait-gonflement des argiles. C'est un phénomène qui survient lors des périodes de sécheresse sur les secteurs aux sols argileux. Ce phénomène est dû à la variation du volume des matériaux argileux, en fonction de leur teneur en eau. Les phénomènes de retrait-gonflement de certaines formations argileuses affleurantes provoquent des tassements différentiels qui se manifestent par des désordres affectant principalement le bâti individuel. En effet, ces mouvements différentiels sont à l'origine de nombreux désordres sur les habitations (fissures sur les façades, décollements des éléments jointifs, distorsion des portes et fenêtres, dislocation des dallages et des cloisons et, parfois, rupture de canalisations enterrées).

Ainsi, la nature argileuse des sols sur le territoire de URT la rend vulnérable à cet aléa puisque ce paramètre constitue un facteur de prédisposition prédominant dans le mécanisme retrait-gonflement.

L'aléa retrait-gonflement des argiles est faible à moyen mais les espaces urbanisés sont considérés majoritairement par le risque moyen ; L'occurrence des phénomènes indique que cet aléa peut toutefois provoquer des phénomènes graves sans doute en conjonction avec les inondations.



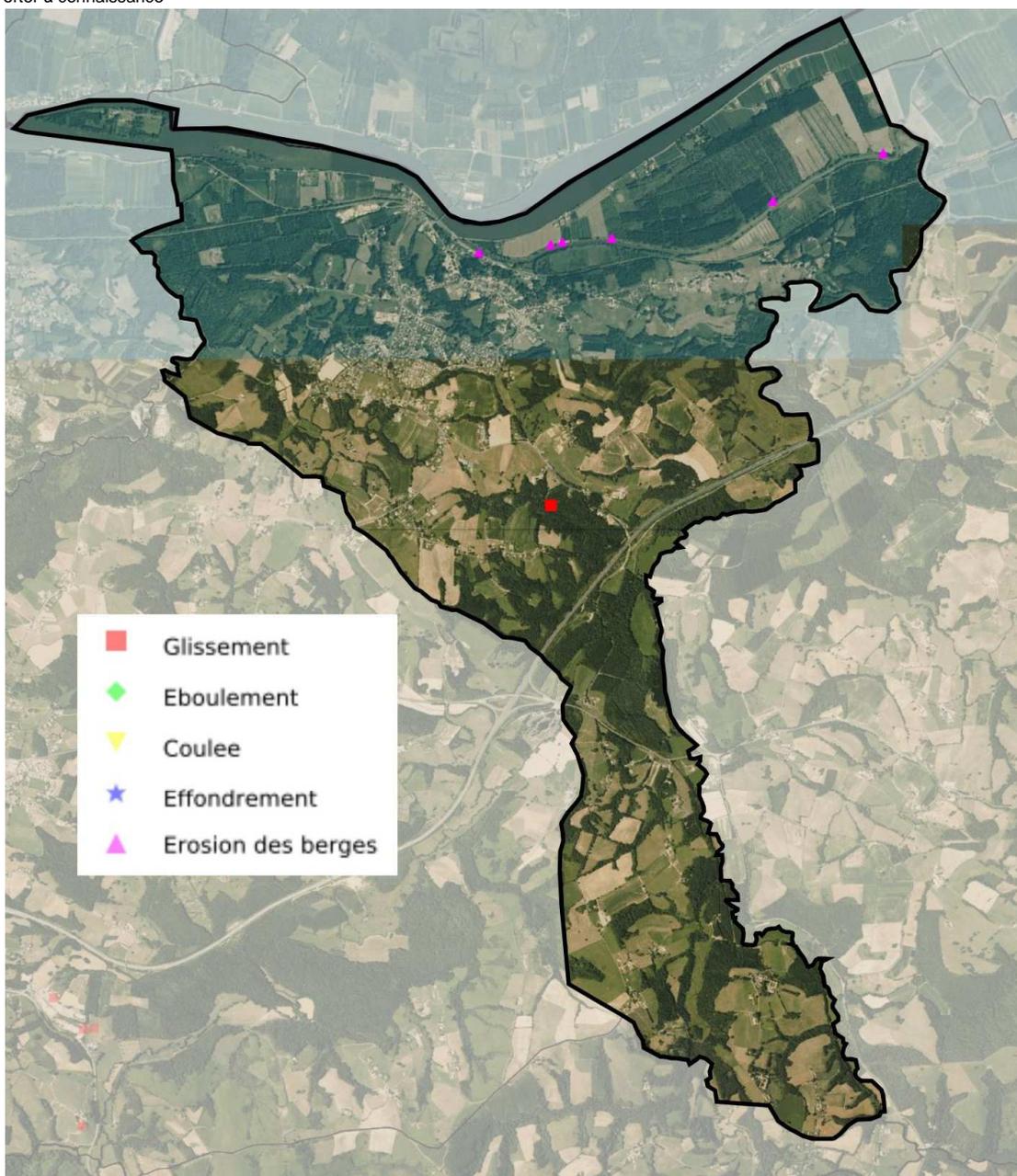
Pour les constructions nouvelles, il pourra être nécessaire de procéder à une étude définissant les dispositions constructives nécessaires pour assurer la stabilité des constructions vis-à-vis du risque avéré de tassement ou de soulèvement différentiel et couvrant la conception, le pré-dimensionnement et l'exécution des fondations, ainsi que l'adaptation de la construction et de son environnement immédiat aux caractéristiques du site.

L'Etat préconise dans ce contexte d'aléa fort qu'une étude géotechnique soit réalisée par les porteurs de projet de construction.

Les dispositions réglementaires sont définies en application d'articles du Code de l'Environnement, sans préjudice des règles normatives en vigueur, notamment les règles de l'art et les normes de construction, les règles techniques et normes d'assainissement appropriées aux sites.

Risque effondrement /mouvement de terrain

Source : Porter à connaissance



Sur la commune, 8 évènements sont recensés et concernent particulièrement l'érosion des berges notamment sur l'Aran.

Identifiant	Nom	Type
66400272	SABUT	Erosion de berges
66400273	SABUT	Erosion de berges
66400274	SAUDAN	Erosion de berges
66400275	Barthes de Muno Vieux	Erosion de berges
66400338	Lotissement le Clateau	Glissement
66400222	BEL HAIR	Erosion de berges
66400271	SABUT	Erosion de berges
50003337		Glissement

Risque majeur feu de forêt

La commune n'est pas concernée.

Urt présente toutefois une surface boisée importante notamment dans les zones humides et inondables. L'aléa reste faible du fait de la spatialisations des bois et des zones urbanisées, et du fait d'un massif feuillu majoritairement en zone humide.

Des règles de débroussaillage sont imposées par la loi n°2001-602 du 9 juillet 2001 (article L.322-3 du Code Forestier).

B-III-2-1- QUALITE DE L'AIR



Les sources d'émissions qui affectent la qualité de l'air sont séparées en sources mobiles et en sources fixes:

Sources mobiles:

Sources linéaires: axes de communication tels que les transports routiers, aériens, ferroviaires, maritimes et fluviaux

Sources surfaciques: circulation, urbaine, les engins spéciaux industriels, domestiques et agricoles

Sources fixes:

Sources linéaires: gazoduc, oléoduc, etc

Sources surfaciques: sources non incluses dans la catégorie des GSP, le secteur résidentiel / tertiaire, le secteur agricole

Source ponctuelles: grandes sources ponctuelles (GSP) du secteur industriel

Qualité de l'air

La commune reste dans un secteur globalement peu affecté par les pollutions atmosphériques. Les abords de l'autoroute et de la voie ferrée sont les espaces les plus exposés et sont peu bâtis ; Il n'existe pas de station de mesure fixe de la qualité de l'air sur le territoire et ce secteur n'a pas fait l'objet de campagne de mesure spécifique.

Le registre des émissions polluantes (IREP) ne mentionne aucun établissement en 2015.

Les émissions de polluants atmosphériques montre que les Monoxydes d'azote et les particules en suspensions résultent majoritairement des transports, du résidentiel et de l'industrie.

La commune de Urt présente peu d'espaces habités exposés aux plus fortes pollutions atmosphériques.

La commune ne dispose pas de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE).

Les orientations que peut relayer le PLU sont les suivantes :

- Réduire les risques en matière de santé en évitant d'augmenter l'exposition à la pollution notamment en zone sensible et aux abords des grandes sources de pollution
- Mieux gérer les risques pour l'environnement, les écosystèmes et le patrimoine bâti
- Structurer le développement des agglomérations et maîtriser l'urbanisation périurbaine
- Favoriser les modes alternatifs à la voiture pour les déplacements de courte distance en centre-ville (bicyclettes, marche à pied...)

La commune d'Urt ne se situe pas dans une zone sensible pour les objectifs de prévention de la pollution atmosphérique.



Cartographie des zones sensibles de pollution atmosphérique en Aquitaine

Zone sensible

Dans le cadre de la Loi Grenelle II, des documents d'orientation sur le changement climatique et la pollution atmosphérique doivent être mis en place : ce sont les Schémas Régionaux Climat Air Énergie (SRCAE).

Ces schémas imposent de cartographier des zones dites « sensibles » pour lesquelles des orientations destinées à prévenir ou à réduire la pollution atmosphérique seront renforcées..

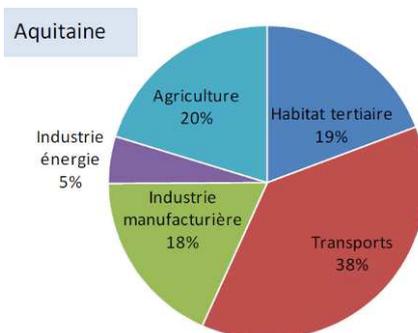
La commune d'Urt ne se situe pas dans une zone sensible pour les objectifs de prévention de la pollution atmosphérique.

Elle n'est pas concernée par le Plan de Protection de l'Atmosphère de l'agglomération BAB.

B-III-2-2- EMISSIONS DE GAZ A EFFET DE SERRE ET CHANGEMENT CLIMATIQUE

En Aquitaine, les émissions de gaz à effet de serre sont estimées à 24,8 millions de tonnes équivalent CO₂ en 2008 (soit 4,7% des émissions françaises en 2008). Le secteur des transports est le principal émetteur sur le territoire régional avec 38% des émissions. Par ailleurs, on constate une quasi-stabilité des émissions de GES en Aquitaine entre 1990 et 2008 (+0,2%) due notamment à la forte baisse des émissions de l'industrie de l'énergie et de l'agriculture couplé à l'augmentation des émissions des secteurs du bâtiment, de l'industrie et des transports.

La commune est concernée par le PECT 64 (Plan énergie Climat Territorial).



Répartition des émissions de gaz à effet de serre par secteurs en Aquitaine en 2008 - Source : SRCAE Aquitaine, 2012

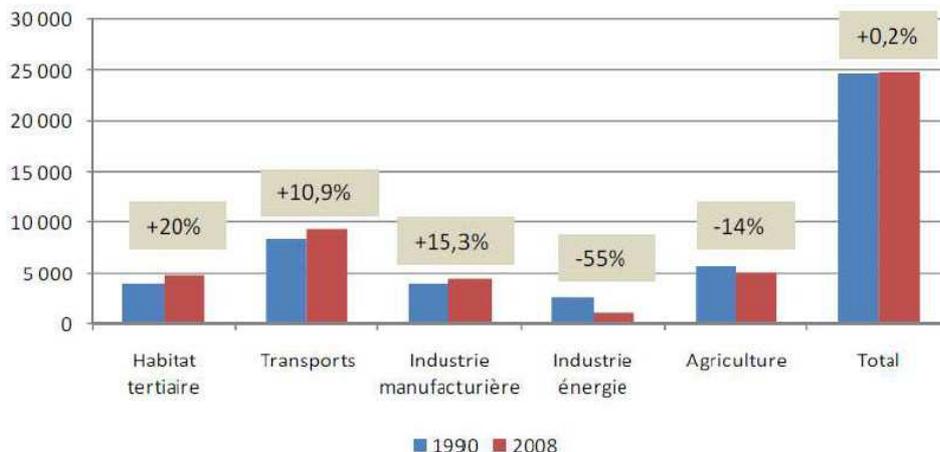


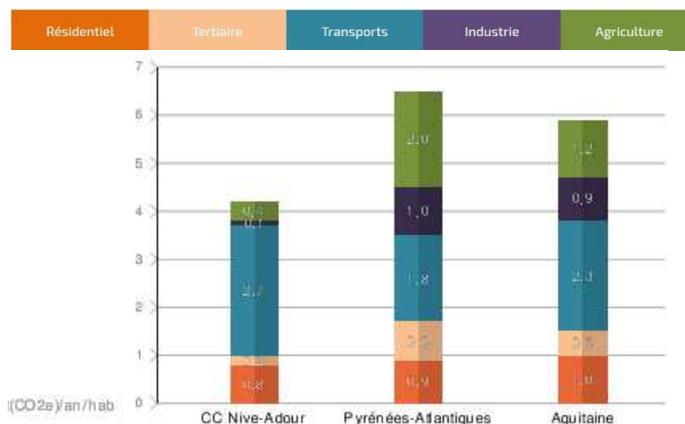
Figure 2 : Evolution des émissions de gaz à effet de serre ente 1990 et 2008 par secteur (en milliers de teqCO₂)
 Source : DREAL Aquitaine, SRCAE Aquitaine, 2012

Le changement climatique est d'ores et déjà en marche. Ainsi, le sud-ouest a subi une **hausse de 1,1°C des températures moyennes** au cours du 20^{ème} siècle. Ces modifications du climat seront à l'origine de **multiples impacts** sur les territoires (augmentation des risques climatiques, recul du trait de côte...), sur les populations (augmentation des risques caniculaires et des maladies respiratoires...), sur les écosystèmes (perte de biodiversité, raréfaction et dégradation de la ressource en eau...) ainsi que sur les activités économiques (perte de rendement de l'agriculture, problèmes d'approvisionnement énergétique...), à long terme mais aussi dans un avenir plus proche. Il convient donc de mettre en œuvre des **mesures d'adaptation** afin de limiter les impacts négatifs du phénomène et de tirer parti des éventuels impacts positifs.

Selon l'Observatoire Régional Energie Changement Climatique Air (ORECCA), la communauté de communes Nive Adour présente un total d'émissions de gaz à effet de serre de **78 kt CO₂**, dont 64,12% dues aux transports et 19.4 % liées au résidentiel (10.33% pour l'agriculture).

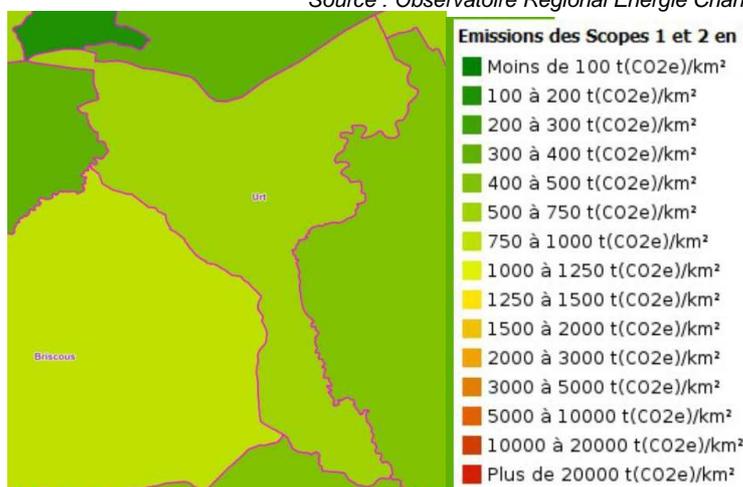
Cela correspond à **4,2 t(CO₂)/an/hab**.

Selon la cartographie réalisée par l'Observatoire Régional Energie Changement Climatique Air (ORECCA) dans le cadre du bilan des émissions de gaz à effet de serre en Aquitaine, la commune de **URT** présente des émissions de gaz à effet de serre estimées entre 500 et 750 t(CO₂e)/km² majoritairement en lien avec le transport.



Émissions de gaz à effet de serre en 2012

Source : Observatoire Régional Energie Changement Climatique Air (ORECCA)



Émission de gaz à effet de serre en 2012

Source : ids.pigma.org

B-III-2-3- NUISANCES SONORES ET AUTRES

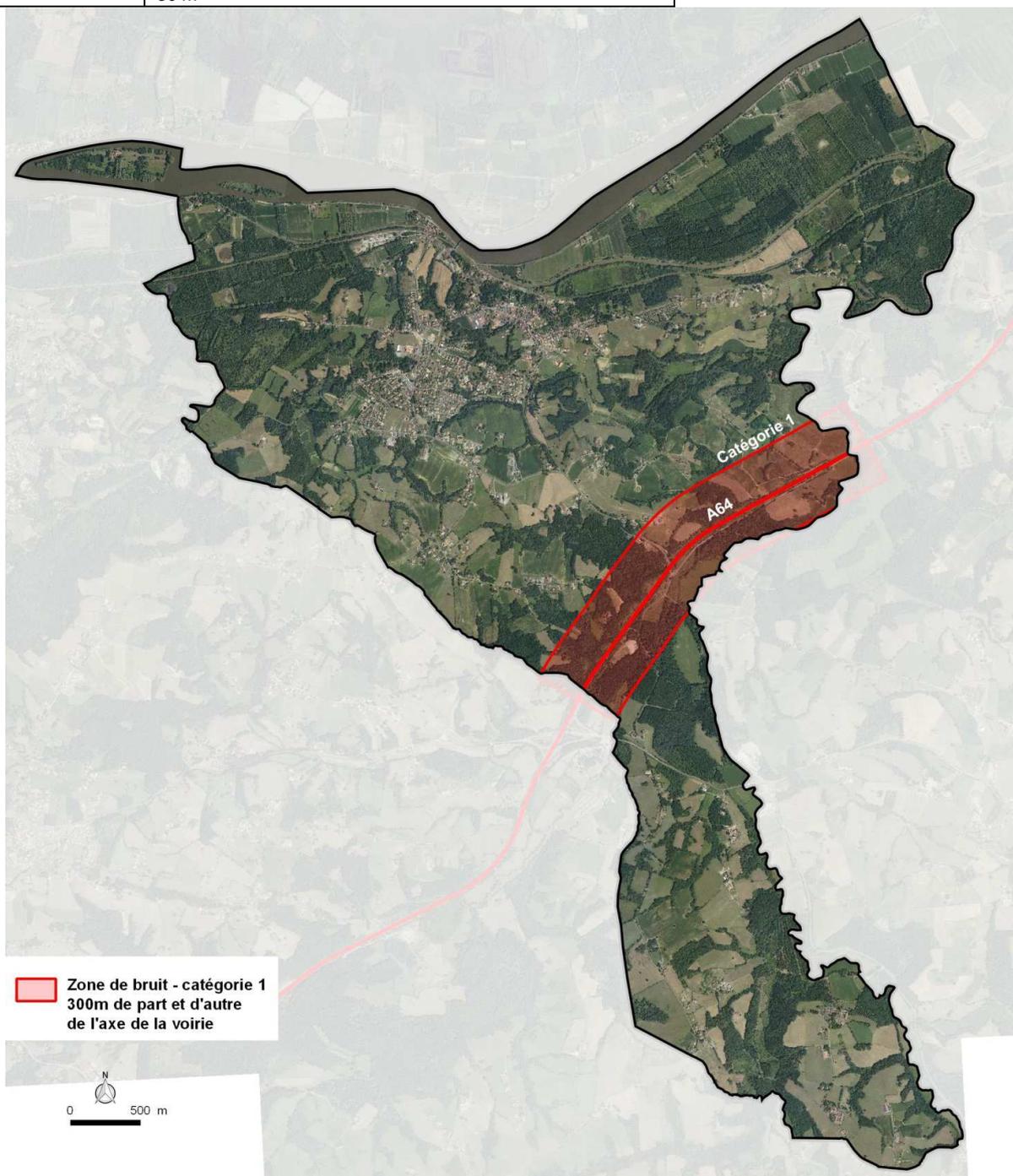
Transports terrestres

La commune est concernée par le classement sonore des infrastructures de transport terrestre :

- **Zone de bruit de la A64, - catégorie 1**, classée en catégorie 1. Ce classement engendre une emprise de 300m de part et d'autre de la voie.

- **Zone de bruit de la voie ferrée (à voir catégorie, pas de mention dans le PAC)**

Catégorie de la voie	Largeur maximale des secteurs affectés par le bruit à partir du bord extérieur de la chaussée la plus proche
1	300 m
2	250 m
3	100 m
4	30 m



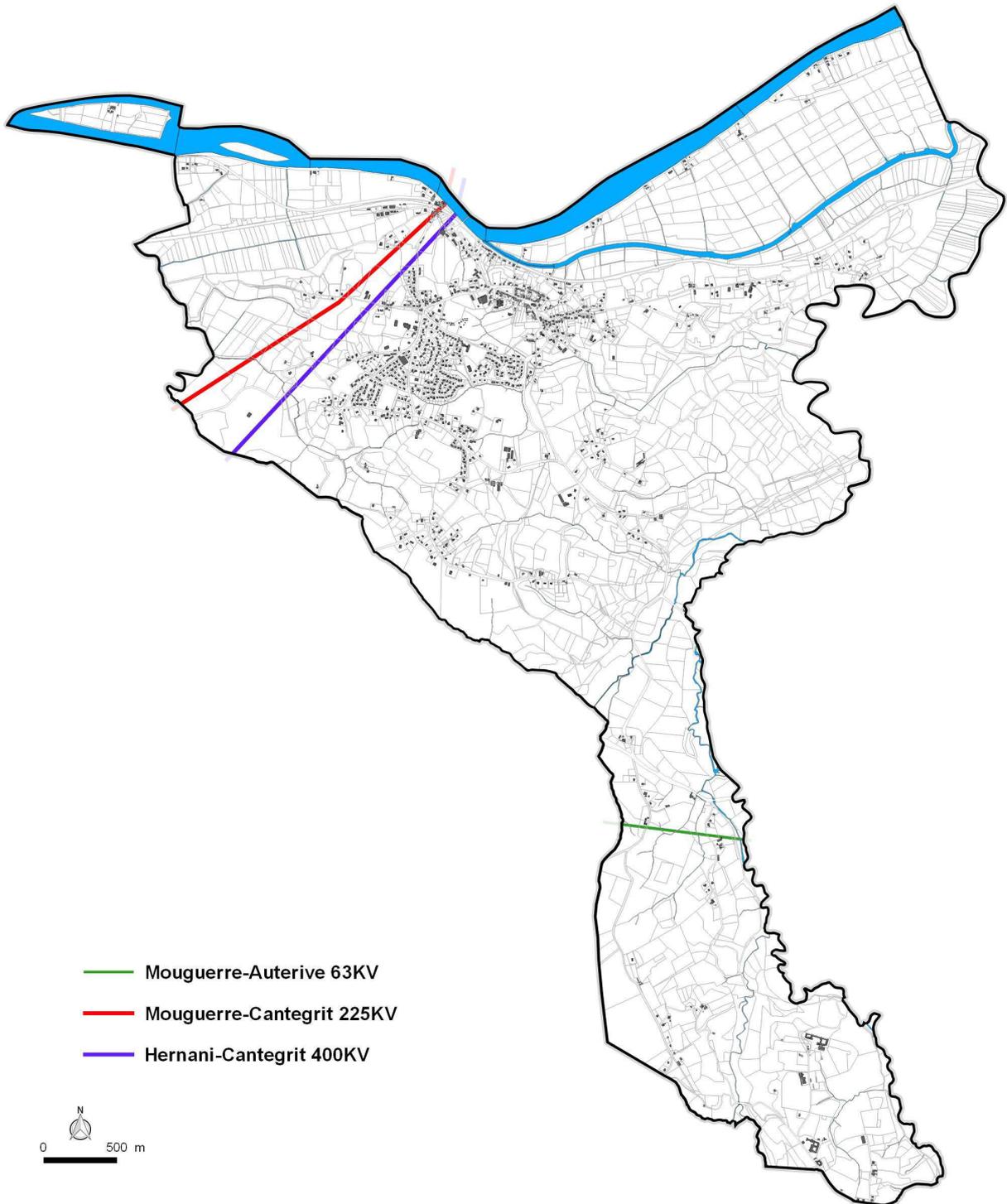
La zone de bruit

Transports aériens

La commune est concernée par une zone d'exposition au bruit liée aux transports aériens. Une servitude de dégagement aérien existe sur la commune.

Réseau électrique et pollutions magnétiques

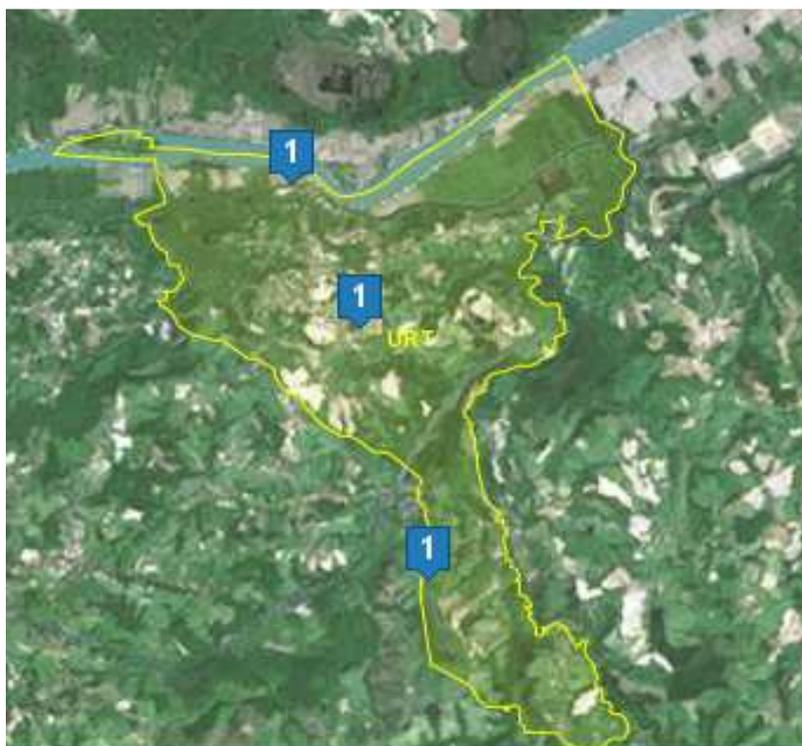
La commune est concernée par une ligne THT qui longe une partie des espaces urbanisés.



Trois ouvrages émetteurs de champs électromagnétiques sont situés sur la commune d'Urt.

Support					Station		
Identifiant	Support	Adresse	Propriété	Hauteur	Identifiant	Exploitant	Types d'ondes
1028182	Pylône tubulaire	Chemin de la Gare URT	collectivité territoriale	25 m	867215	SNCF	GSM R
575693	Pylone autostable	rte d'arremontéguy maison larrayet, bergeron URT	FPS TOWER	36 m	584895	BOUYGUES	LTE 800 (4G) UMTS 900 (3G) GSM900 (2G) UMTS2100 (3G) FH
					423591	ORANGE	LTE 800 (4G) UMTS 900 (3G) GSM900 (2G) UMTS2100 (3G)
					1488212	SFR	LTE 800 (4G) UMTS 900 (3G) GSM900 (2G) UMTS2100 (3G) FH
1725423	Pylone autostable	Chemin Bellevue Etchecoulu URT	TDF	37,0 m	101478	BOUYGUES	LTE 800 (4G) UMTS 900 (3G) GSM900 (2G) UMTS2100 (3G) FH
					1477569	SFR	LTE 800 (4G) UMTS 900 (3G) GSM900 (2G) UMTS2100 (3G) FH

Aucune mesure visant à déterminer le niveau global d'exposition aux ondes électromagnétiques n'a été réalisée sur la commune ou dans sa proximité.



Sources de pollutions électromagnétiques sur la commune de URT

Source : ANFR

B-III-2-4- AUTRES ELEMENTS AFFECTANT L'OCCUPATION DES SOLS

Les marges de recul sur routes départementales hors agglomération

Source : PAC conseil général 21 Juin 2013

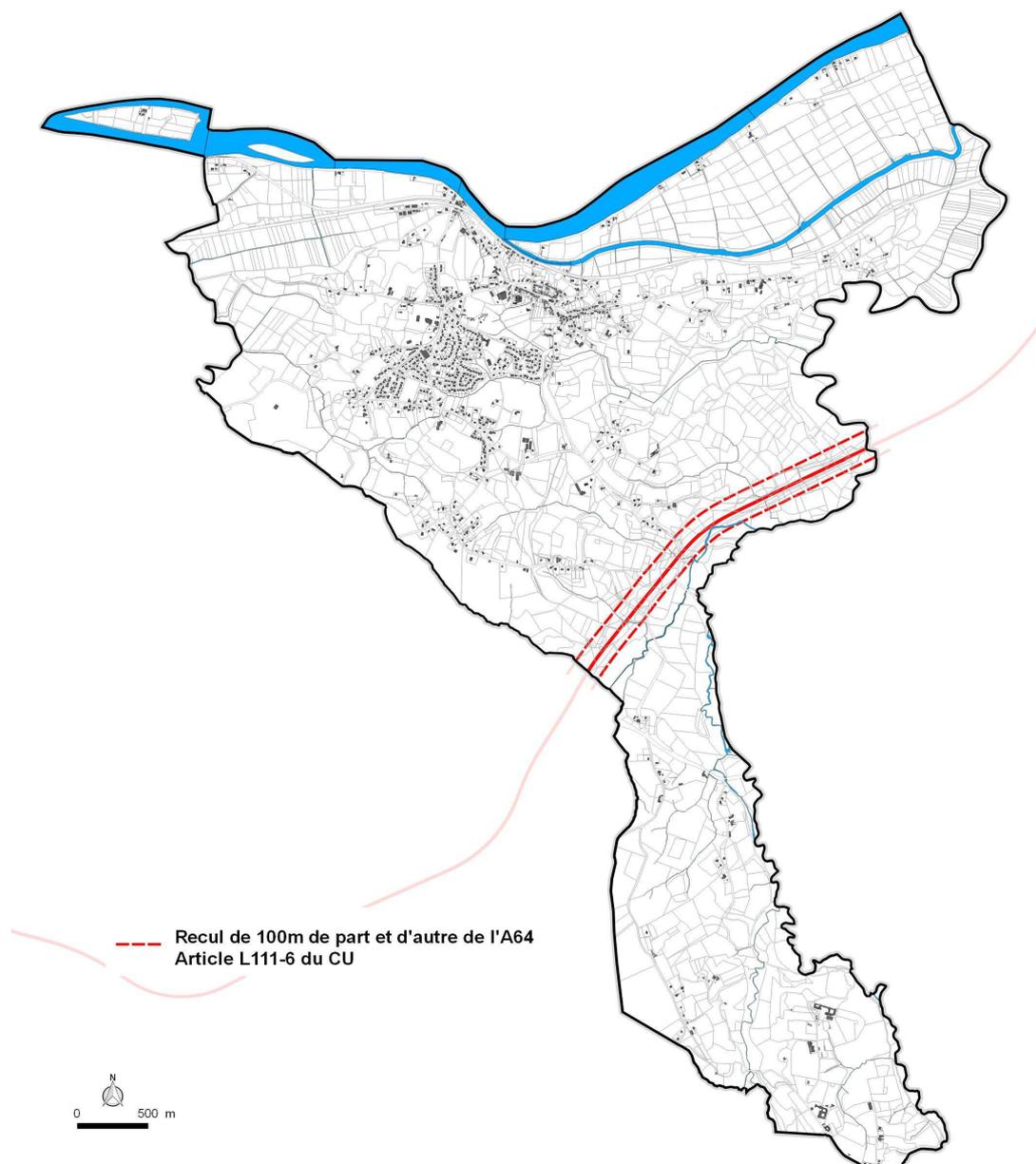
- **1ère catégorie : A64**
Habitation 35m de l'axe
Autres 25m de l'axe
- **2ème catégorie :**
Habitation 25m de l'axe
Autres 20m de l'axe
- **3ème catégorie :**
Habitation 15m de l'axe
Autres 10m de l'axe
- **4ème catégorie :**
Habitation 10m de l'axe
Autres 8m de l'axe

Pas de donnée dans le PAC

Les voies classées à grande circulation

Article L.111-6 à 10 du Code de l'Urbanisme – Amendement Dupont

La commune est concernée par l'A64. Toutefois, l'autoroute ne traverse que des espaces naturels ou agricoles sur la commune.



La dégradation de la qualité de l'air par les émissions polluantes est un problème de santé publique pour ses nombreuses conséquences médicales. Les nuisances sonores sont également impactantes pour la santé des populations qui y sont soumises.

Dans les agglomérations de plus de 50 000 habitants, le bruit est la nuisance la plus souvent citée (54%) par les ménages (enquête permanente sur les conditions de vie de 2002 de l'INSEE).

Synthèse

- Des risques industriels ponctuels et peu marquants
- Le risque inondation marquant nécessitant une prise en compte précise (crue lente et inondation par les nappes)
- Le risque retrait gonflement-argile à prendre en compte du fait des événements constatés
- Un territoire peu soumis aux nuisances
- La pollution sonore très localisée et peu impactante sur le résidentiel

La prise en compte des risques impose de ne pas les aggraver et de ne pas augmenter les populations qui y sont soumises. Par ailleurs, les risques industriels ou technologiques peuvent avoir des conséquences sur le milieu récepteur en cas de rejet accidentel notamment.

ORIENTATIONS POUVANT ETRE RELAYEE PAR LA COMMUNE

	-Prendre en compte les zones inondables sur le territoire et proscrire tout développement ou aménagement de nature à augmenter le risque
	-Intégrer la problématique des eaux pluviales à l'échelle des bassins versants sensibles en prévoyant des dispositions comme des emplacements réservés pour des ouvrages de régulation, un règlement fixant des limites au rejet des zones urbaines et à la gestion de l'imperméabilisation des sols
	-Assurer en ce sens un compromis entre densification et respect des espaces nécessaires à la régulation des eaux
	-Eviter de développer l'habitat dans les zones exposées au risque industriel (canalisation de gaz notamment)
	-Prendre en compte le risque retrait/gonflement des argiles, cavités et assurer la communication sur ce problème
	-Imposer un recul des constructions d'au moins 6 m à partir du haut de berges des ruisseaux
	-Prendre les dispositions nécessaires pour limiter les risques aux abords des zones à mouvements de terrains

NB : cette partie peut servir de premier filtre pour des objectifs PADD en cochant les orientations retenues

ORIENTATIONS POUVANT ETRE RELAYEE PAR L'INTERCOMMUNALITE

- Assurer une gestion intégrée des eaux pluviales sur les bassins versants sensibles aux inondations
- Prévoir une implantation des activités compatibles avec les contraintes de protection des populations et du milieu

A-I-5-2 – LA VOIRIE ET LES LIAISONS DOUCES

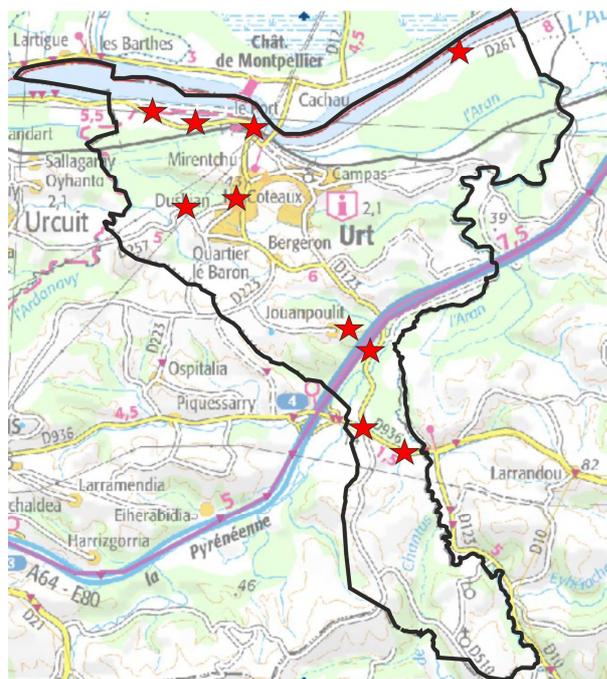
Source : BD Topo © IGN / 2016, <http://www.donnees.aquitaine.developpement-durable.gouv.fr>



Schématisation des routes principales sur le territoire communal

Le réseau des voies de circulation s'organise autour des axes principaux constitués de la RD223 traversant le village, RD936 au Nord du village (axe Briscous/Bidache), et la RD261 (chemin de halage) qui longe l'Adour et fait la liaison entre les communes riveraines du fleuve. L'autoroute A64 parcourt une partie du territoire dans la zone centrale et présente un échangeur en limite de la commune sur Briscous, ce qui porte la commune à 15 minutes de Bayonne (tronçon gratuit)..

Le réseau de voies communales constitue un maillage d'une longueur de xx km, complété par les chemins ruraux. Ces voies sont parfois étroites.



Localisation des accidents sur la commune entre 2004 et 2014

Source : <http://carmen.application.developpement-durable.gouv.fr>

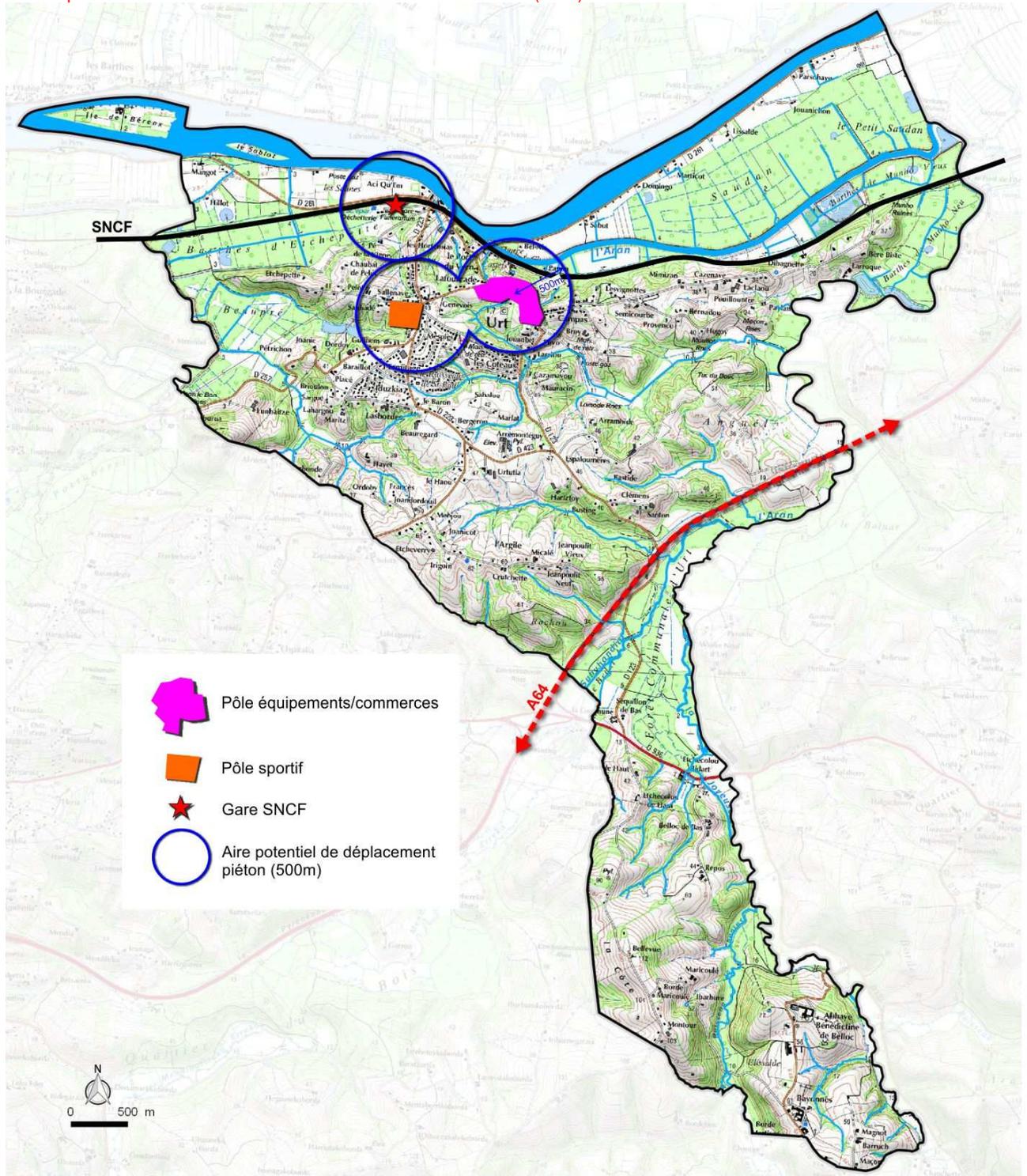
L'accidentologie sur le territoire communal se situe sur la RD261, RD257, RD936 et RD223 notamment.

Entre 2006 et 2015, 10 accidents corporels se sont produits dont 2 mortels, faisant 12 victimes (2 tués, 7 blessés hospitalisés, 3 blessés non hospitalisés). Les causes principales identifiées concernent le défaut de maîtrise et la vitesse inadaptée aux circonstances de circulation, la conduit sous l'emprise de l'alcool, le refus de priorité.

Les liaisons douces

La véloroute Adour maritime située en rive droite), côté Landes est à proximité de la commune : elle constitue une voie cyclable sécurisée qui permet de rejoindre Tarnos par les bords d'Adour.

Faire le point avec la commune des liaisons douces et chemins rando (carto)



Le territoire communal présente un bourg relativement compact et central irrigué par un réseau de liaisons piétonnes plus ou moins aménagées (trottoirs plus ou moins continus,) assurant les cheminements vers les services publics et les lieux de vie. Ce réseau devra être conforté et amélioré.

A-I-5-3-LES STATIONNEMENTS

Urt compte plusieurs zones de stationnements publiques sur son territoire:

Lieu	Places auto	Places bus	Places cycles	Autres
A Mairie				
B Rue mairie/église				
C Port				
D stade				
E Cimetière				
F Place village				
G Gare				
Total				

A ce jour, la capacité en stationnement est suffisante, avec près de **xx** places de stationnements publiques dans un rayon de 500 m autour du centre bourg.

Localisation des stationnements

A-I-5-4- LES TRANSPORTS ET MOBILITES

Source <http://mairie>

La question des transports est en lien avec les consommations énergétiques du territoire et les émissions polluantes qui en résultent (pollution de l'air, bruit, changement climatique). Elle vient également résoudre la question de l'engorgement des voies, voire de celle de la sécurité routière. La commune n'est actuellement pas desservie par le transport urbain de l'agglomération. Elle dispose cependant de la ligne voie ferrée Bayonne/Pau qui permettrait de désengorger le trafic avec une cadence adaptée.

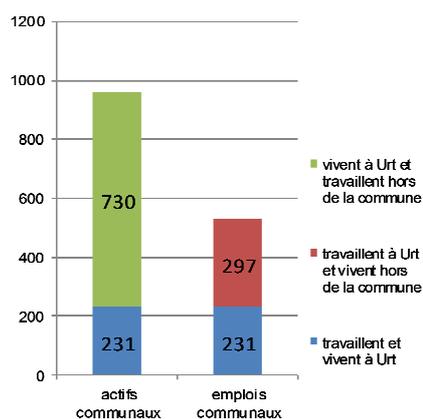
Du fait de leur impact environnemental majeur (consommation énergétique et pollutions notamment), les mobilités constituent ainsi une cible d'intervention prioritaire.

Environ 24% des actifs communaux ayant un emploi travaillent sur la commune, c'est à dire 231 personnes en

2013 ;

11.1% des actifs ayant un emploi utilisent un transport autre que la voiture individuelle ; seulement 1.7% utilisent les transports en commun.

Au total, les déplacements domicile/travail impliquent 1027 personnes quotidiennement



Les mobilités internes

Le territoire communal présente une enveloppe urbaine où le bourg reste bien irrigué par un réseau de liaisons piétonnes bien aménagées.

Les mobilités externes

Le territoire communal n'est pas desservi par une ligne de transport collectif urbaine. Les déplacements des actifs à l'extérieur du territoire communal concernent la majorité des personnes ayant un emploi, et ce préférentiellement en direction de l'agglomération BAB.

Aujourd'hui, les besoins en transport sont essentiellement relayés par le transport automobile.

L'inventaire des dispositifs de transport montre :

Bus urbains

La commune n'est pas adhérente au syndicat mixte des transports urbains de l'agglomération.

Bus inter-urbains

La commune est concernée par la ligne interurbaine:

- Transport 64 conseil général (Ligne 812 Urt-Bayonne)

La commune bénéficie de trois arrêts avec une fréquence de deux passages le matin et deux l'après-midi. Il faut compter entre 35 et 45 minutes de trajet pour Urt/Bayonne.

Bayonne Urt					Urt Bayonne						
BAYONNE	Place des Basques	08:15	11:45	17:15	18:30	URT	Les Coteaux	07:00	09:30	13:15	18:45
BAYONNE	Gare SNCF	08:20	11:50	17:20	18:35	URT	Place	07:02	09:32	13:17	18:47
BAYONNE	Réduit Boufflers	08:23	11:53	17:23	18:38	URT	Centre de secours	07:04	09:34	13:19	18:49
BAYONNE	La Nautique	08:25	11:55	17:25	18:40	BAYONNE	Centre C st Ametzondo	07:30	10:00	13:45	19:15
BAYONNE	Quai Resplandy	08:27	11:57	17:27	18:42	BAYONNE	Quai Resplandy	07:33	10:03	13:48	19:18
BAYONNE	Centre C st Ametzondo	08:30	12:00	17:30	18:45	BAYONNE	La Nautique	07:35	10:05	13:50	19:20
URT	Centre de secours	08:56	12:26	17:56	19:11	BAYONNE	Réduit Boufflers	07:37	10:07	13:52	19:22
URT	Place	08:58	12:28	17:58	19:13	BAYONNE	Gare SNCF	07:40	10:10	13:55	19:25
URT	Les Coteaux	09:00	12:30	18:00	19:15	BAYONNE	Place des Basques	07:45	10:15	14:00	19:30

Carto des arrêts à faire

Aire de co-voiturage

Le territoire comporte une aire de covoiturage intercommunale au niveau de l'échangeur autoroutier (karting Bricous) qui offre une capacité importante (100 véhicules) et très utilisée.

Voir si autres et notamment communales

Transport scolaire

Une ligne de ramassage scolaire assure le transport des enfants uniquement sur la commune (environ 10 enfants).

Vélo-route

La commune sera prochainement traversée par la vélo-route en cours d'aménagement qui la relie à Bayonne. Cet itinéraire emprunte les berges de l'Adour.

Taxi

Disponible sur la commune

Train : Gare sur la commune

La SNCF de Bayonne, par l'intermédiaire des autobus et train TER, assure la liaison Urt/Bayonne via la ligne Bayonne/Tarbes (15 minutes pour le trajet Urt/Bayonne).

3 horaires en matinée (7,8 et 10h) et 2 en soirée sens Urt/Bayonne (18h30 et 20h40)

2 horaires en matinée (6 et 7h30) et 4 en soirée (16h30, 17h, 18h30,20h) dans le sens Bayonne/Urt.

Avion : Aéroport International de Biarritz situé à 20 km

Synthèse/Bilan

- Une mobilité externe marquée par le recours majoritaire à la voiture individuelle
- Un bourg structuré autour de liaisons piétonnes relativement satisfaisantes mais à conforter
- Le développement de modes alternatifs de déplacement encore peu engagé

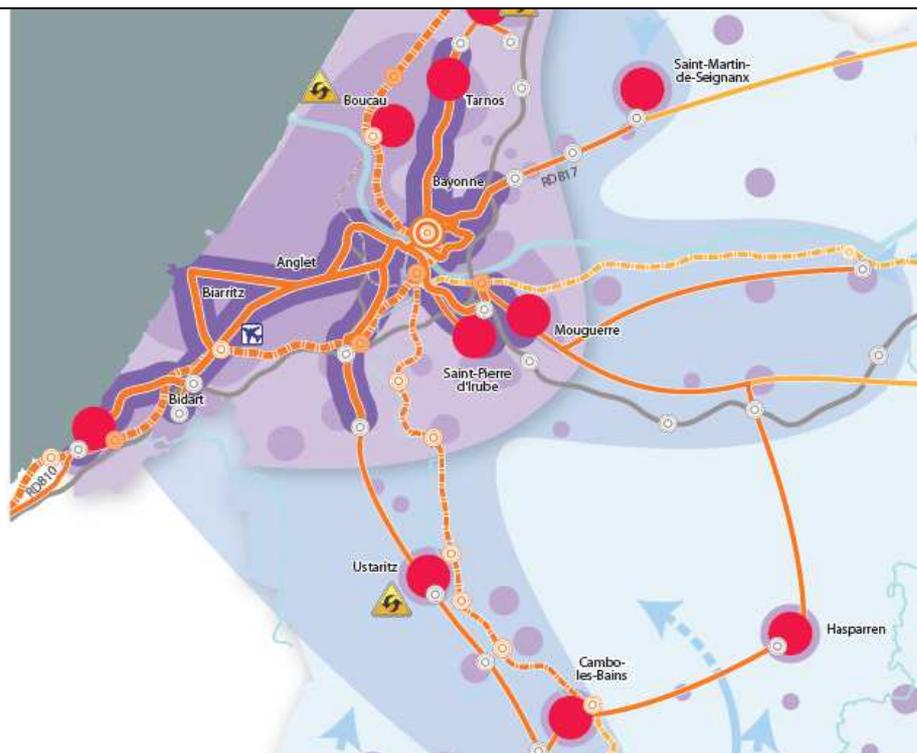
Le territoire communal parait adapté pour relier le bourg à des transports collectifs réguliers vers l'agglomération BAB. Des éléments restent positifs et seront encore à déployer :

- Réseau de liaisons douces dans le pôle public du bourg et stationnements suffisants et diversifiés
 - Réflexion sur le co-voiturage ou l'intermodalité : stationnements à proximité des arrêts bus pouvant mutualiser le covoiturage, parking de covoiturage,..)
 - Développement du transport train vers l'agglomération via la gare de Urt
- Une étude sur la mobilité à l'échelle de l'intercommunalité est en cours.

Les enjeux SCOT

L'objectif central du SCOT est d' « Organiser les conditions d'une mobilité alternative à la voiture en solo ».

Urt se situe dans une zone où soutenir les différentes initiatives alternatives et où doit être renforcé la desserte en train.



1. Structurer l'offre TC en lien avec l'armature urbaine et favoriser l'intermodalité

- Intensité** Renforcer la desserte en train des villes et petites villes
- Intensité** Mettre en place une desserte structurante de TC routiers
- Valoriser les gares existantes comme lieu d'intermodalité (P+R, covoiturage...)
- Envisager de nouvelles gares ou haltes à envisager
- Favoriser le covoiturage et l'intermodalité à l'extrémité des lignes de TCSP (P+R), au niveau des petites villes, aux principaux carrefours routiers et échangeurs autoroutiers
- Améliorer l'accès en mobilités alternatives (TC, vélo...) aux gares et à l'aéroport
- Organiser le rabattement et la desserte entre petites villes de l'intérieur, encourager les initiatives locales

2. Coupler politiques d'urbanisme et de mobilité

- Intensifier l'urbanisation autour du réseau TCSP
- Territoires prioritaires de développements d'offres TC de type urbain/périurbain
- Accompagner les initiatives locales alternatives aux usages individuels de la voiture
- Favoriser les mobilités alternatives dans chaque centralité
- Répondre aux enjeux urbains et économiques tout en préservant la qualité de vie (études de contournement)

ORIENTATIONS POUVANT ETRE RELAYEE PAR LA COMMUNE

	-Réduire à la source les besoins de déplacements (confortement des zones résidentielles les plus proches des équipements et services, des sites desservis par un transport collectif notamment)
	-Intégrer les déplacements multimodaux dans les projets urbains
	-Mettre en place des stationnements sécurisés pour les vélos, et pour l'accès au train
	-Evitement de projet de développement résidentiel sur les zones les plus exposées aux pollutions et nuisances

ORIENTATIONS POUVANT ETRE RELAYEE PAR L'INTERCOMMUNALITE

- Développer les alternatives au « tout voiture » par l'amélioration du transport train
- Développer les cheminements doux