3. ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION (OAP)

3.2 OAP thématiques

3.2.3 OAP thématique Entrées d'agglomération

Plan Local d'Urbanisme Intercommunal

Approuvé en conseil communautaire le 19 décembre 2019

Dernières évolutions : Modifications n°3 et n°4, le 19 décembre 2024

SOMMAIRE

A. LES ENTRÉES D'AGGLOMÉRATION 5

Introduction **6**
Orientations générales **8**

B. ENTRÉE OUEST : ROUTE DE BAYONNE 9

Diagnostic **10**
Séquence 1 : pré-entrée **12**
Séquence 2 : dichotomie programmatique **14**
Séquence 3 : boulevard commercial à questionner **16**
Séquence 4 : boulevard urbain à composer **18**
Séquences 5 et 6 : entrée de ville **20**
Orientations **22**

C. ENTRÉE EST : ROUTE DE TARBES 25

Diagnostic **26**
Séquence 1 : pré-entrée **28**
Séquence 2 : nouvelle centralité **30**
Séquence 3 : dichotomie urbaine **32**
Séquence 4 : entrée en ville **34**
Orientations **36**

D. ENTRÉE SUD : ROUTE DE GAN 39

Diagnostic **40**
Séquence 1 : repères visuels et patrimoniaux **42**
Séquence 2 : mixité des tissus **44**
Séquence 3 : urbanisation en fond de vallée **46**
Séquence 4 : infrastructures et paysage **48**
Séquence 5 : espaces vécus **50**
Orientations **52**

E. ENTRÉE NORD : ROUTE DE BORDEAUX 55

Diagnostic **56**
Séquence 1 : pré-entrée **58**
Séquence 2 : urbanisme commercial **59**
Séquence 3 : grandes infrastructures **60**
Séquence 4 : commerces et activités en milieu urbain **62**
Séquence 5 : entrée en ville **64**
Orientations **66**

PLUi* PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL

A : ENTRÉES D'AGGLOMÉRATION

INTRODUCTION

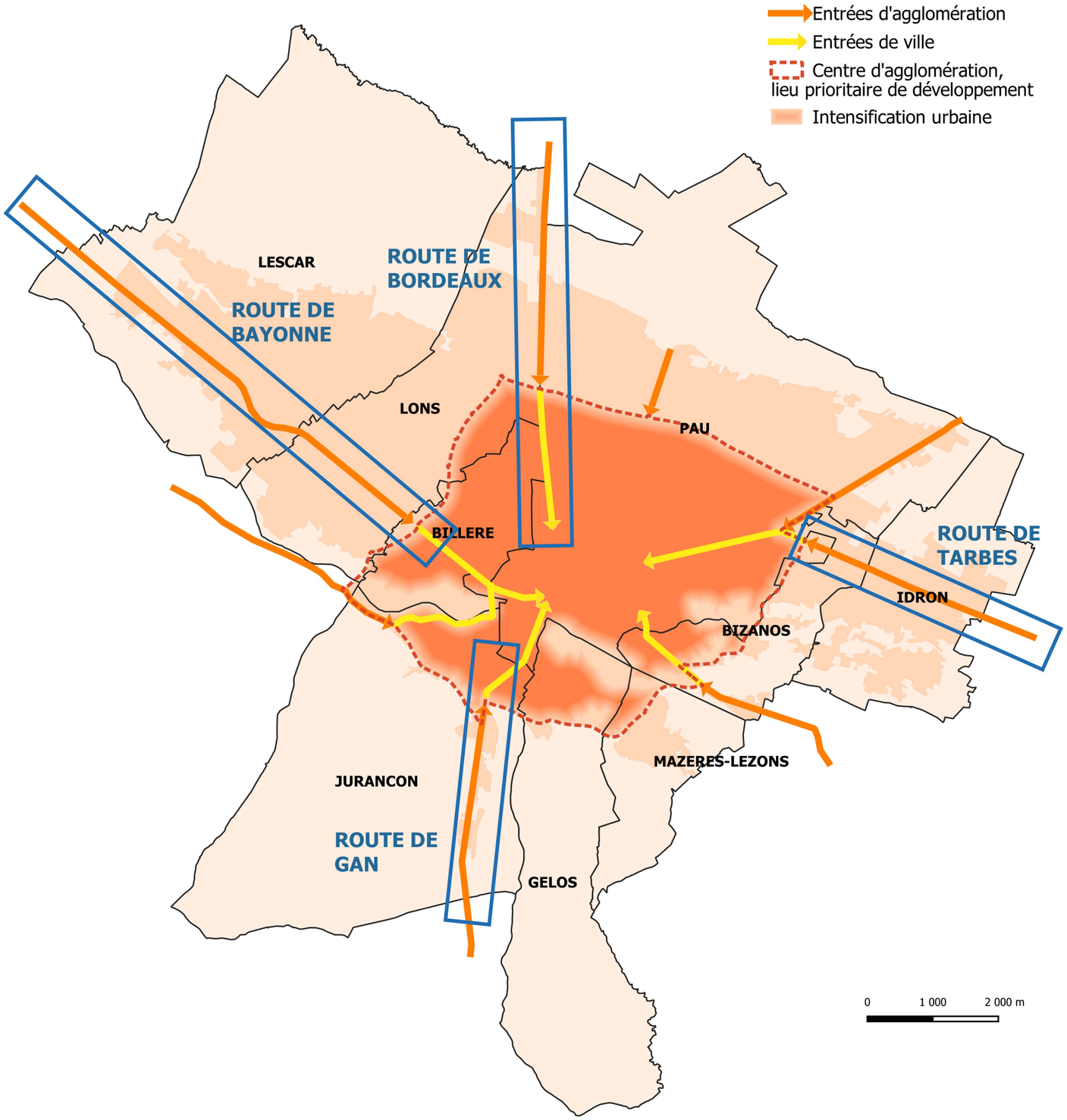
Les entrées d'agglomération cristallisent bon nombre des problématiques urbaines soulevées sur le territoire du Cœur de Pays. Toutes les thématiques que nous avons traitées en ateliers de préfiguration avec élus et techniciens des communes concernées s'y voient posées.

Comme dans de nombreuses villes françaises et européennes, les voies pénétrantes ont été pendant longtemps l'un des principaux supports de développement urbain. Les activités commerciales et parfois tertiaires s'y sont développées, profitant de la grande visibilité et de l'accessibilité le long des axes de transport structurants à fort trafic.

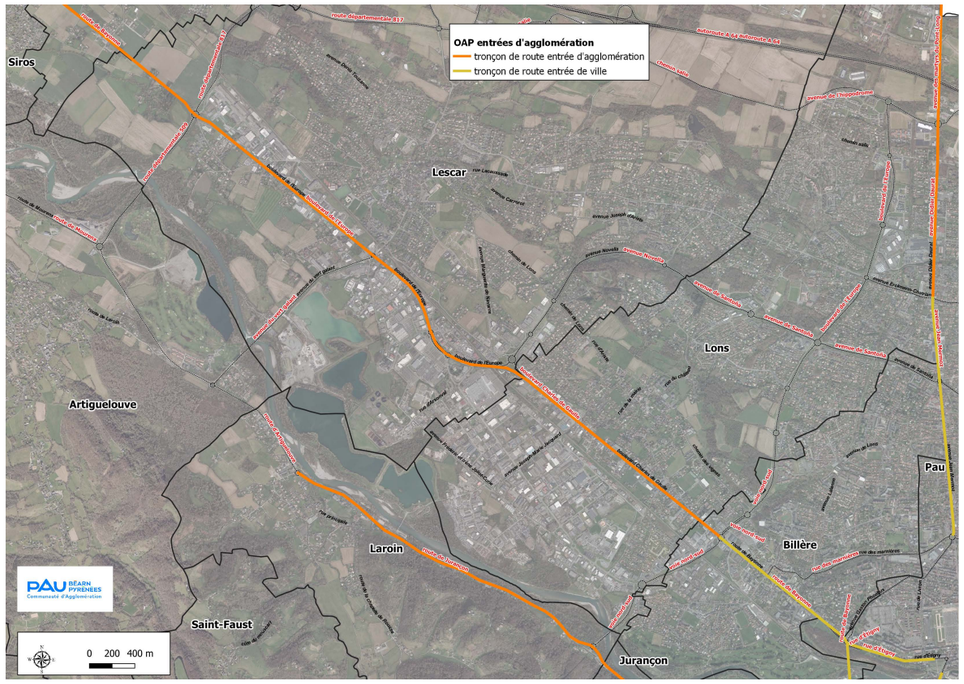
Des polarités d'usages s'y sont ainsi développées, entraînant parfois le déplacement des centralités historiques vécues de certaines communes vers ces axes structurants offrant aux enseignes visibilité et accessibilité. Les commerces et services présents profitent du trafic existant et génèrent à leur tour de nouveaux déplacements. Une certaine attractivité naît alors le long de ces axes de transports.

Cependant, l'urbanisation intense et rapide de ces axes structurants s'est souvent traduite par des constructions peu intégrées dans leur environnement. Elles offrent aujourd'hui à de nombreuses entrées d'agglomération un visage peu qualitatif en termes d'approche paysagère, architecturale et urbaine.

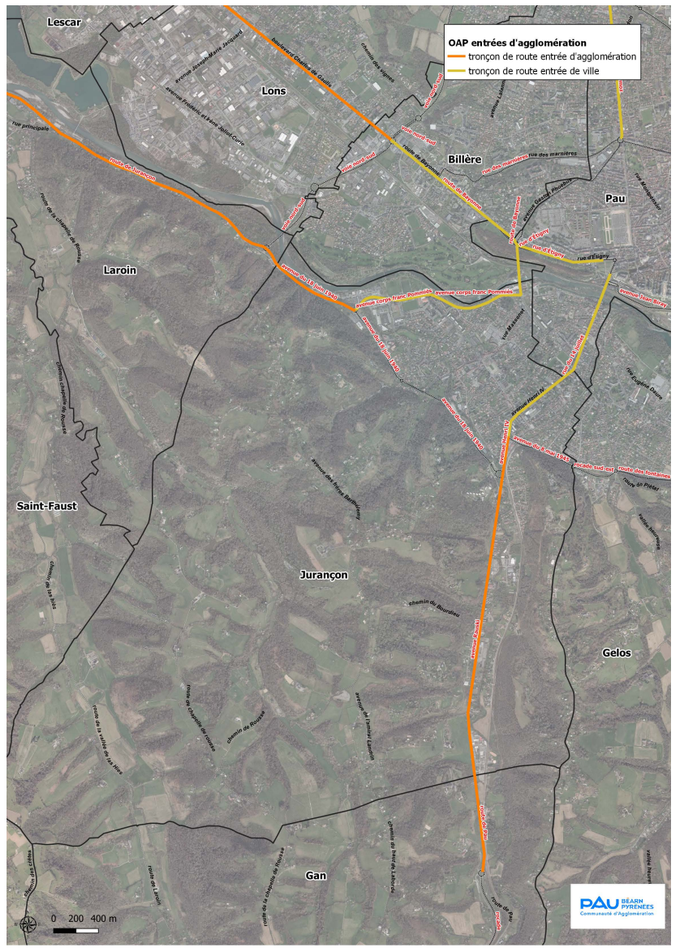
Afin de qualifier les différentes voies structurantes marquant l'entrée du Cœur de Pays, il est proposé de différencier une première séquence d'entrée d'agglomération et une seconde d'entrée de ville. La démarcation entre ces deux séquences s'opère au niveau du centre d'agglomération, matérialisé par la voie de contournement. Elle se traduit le plus souvent par une réflexion autour d'un parking relais et d'une offre de transport en commun permettant ainsi de désengorger le centre d'agglomération.

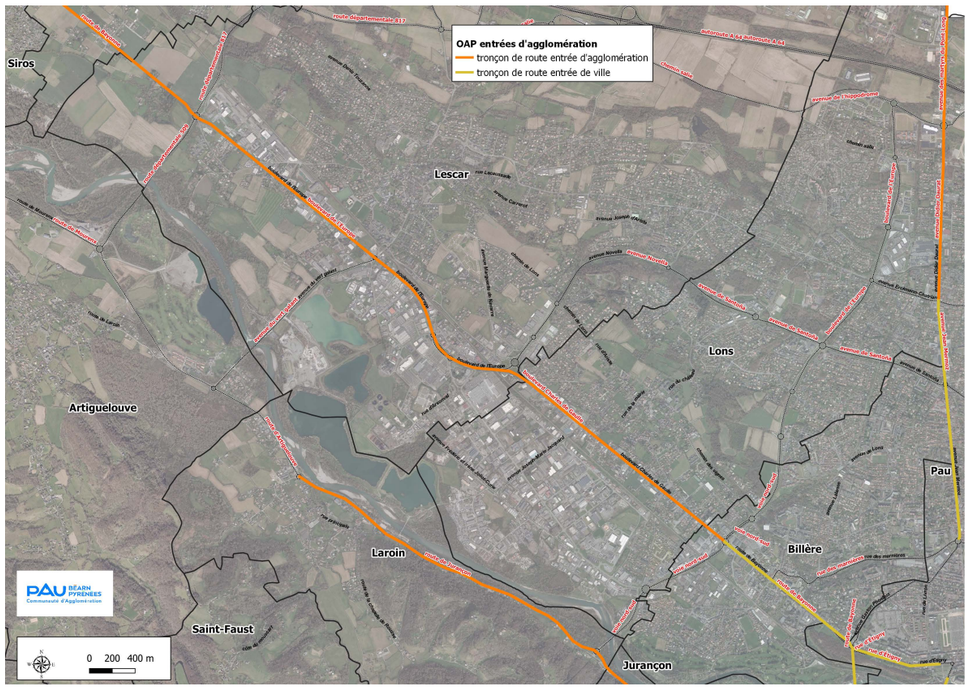


Plans des entrées d'agglomération









ORIENTATIONS GÉNÉRALES

1. SÉQUENÇAGE

Les quatres entrées d'agglomération traitées dans le cadre de cette OAP présente la spécificité de se développer selon des séquences spécifiques, qui se matérialisent par des caractéristiques morphologiques différentes.

Ces différentes séquences ont été formellement identifiées afin de détailler pour chacune d'entre elles des orientations spécifiques afin de prendre en compte leurs spécificités.

L'identification de ces séquences permet une approche spatialisée de l'entrée d'agglomération, suivant une suite logique des espaces ruraux vers l'hypercentre aggloméré palois.

2. INSERTION ARCHITECTURALE, URBAINE ET PAYSAGÈRE

De nombreuses implantations bâties se sont établies le long des axes d'entrée d'agglomération sans chercher à s'intégrer dans leur environnement proche.

Il résulte de ces implantations aléatoires des paysages d'entrées d'agglomération peu qualitatifs ne mettant pas en valeur les caractéristiques architecturales, urbaines et paysagères de l'agglomération.

Les orientations indiquées dans cette OAP ont pour objectif de restaurer une certaine qualité dans le cadre des opérations futures le long de ces axes structurants et fédérateurs.

Ainsi, les opérations de construction et/ou de réhabilitation devront-elles impérativement respecter les règles d'insertion architecturale, urbaine et paysagère définies ci-après.

3. ATTRACTIVITÉ

Les axes d'entrées d'agglomération sont le support d'un important trafic journalier. Les espaces bâtis de part et d'autre profitent ainsi à la fois d'une très bonne accessibilité et d'une grande visibilité, donc d'une importante attractivité. De nombreux commerces se sont ainsi implantés le long de ces axes, profitant de cette situation.

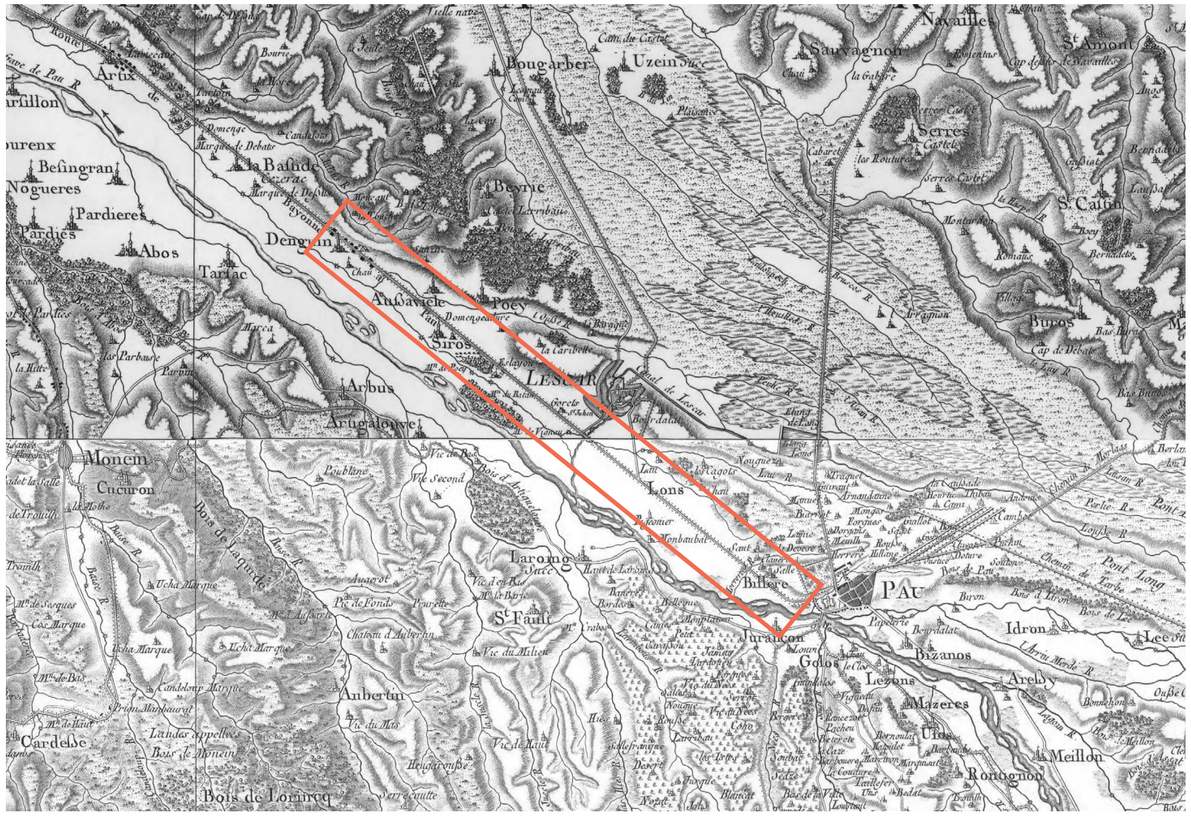
Cependant, la logique de développement commercial tend aujourd'hui davantage à centraliser les surfaces commerciales au sein d'espaces identifiés au sein du SCoT en tant que Zones d'Activités Commerciales.

C'est pourquoi le développement d'activités commerciales sera désormais interdit le long des voies d'entrées d'agglomération, en dehors des ZACOM.

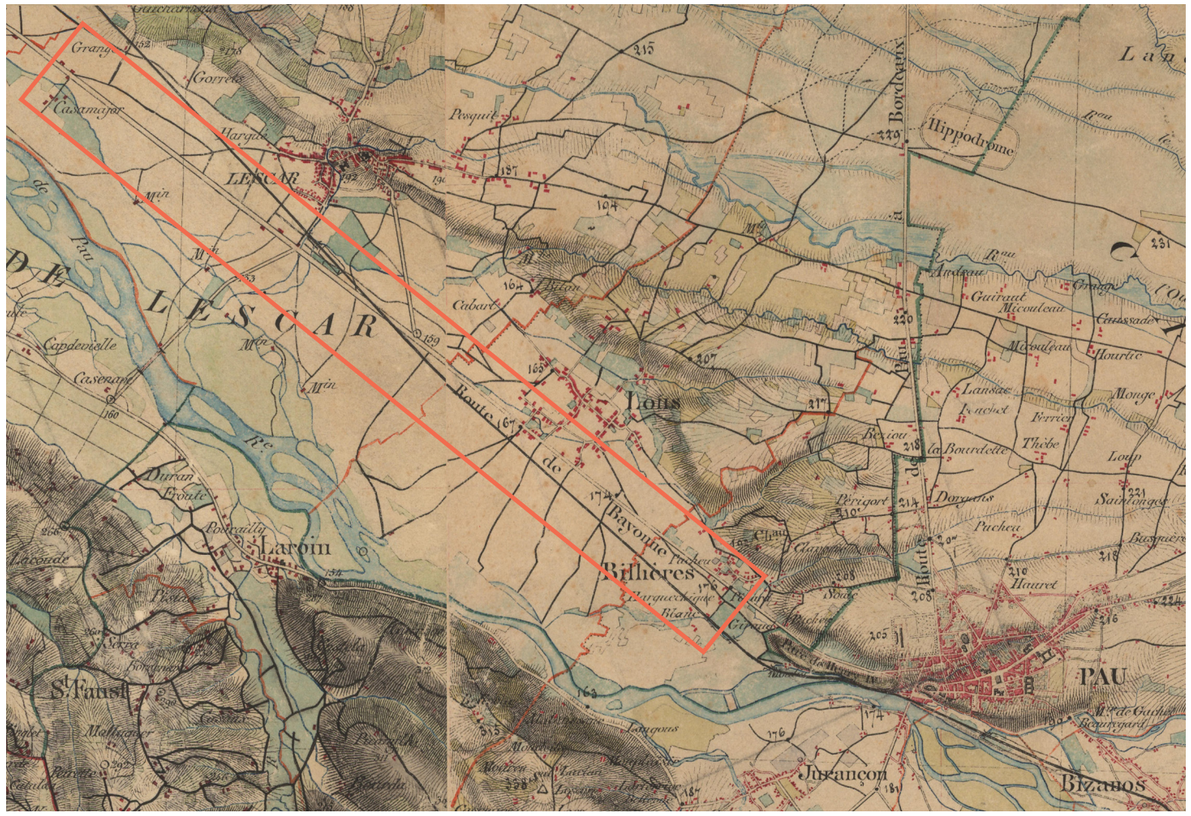
PLUi* PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL

B : ENTREE OUEST - ROUTE DE BAYONNE

ROUTE DE BAYONNE : HISTORIQUE



Carte de Cassini, 1740



Carte de l'état-major, 1866

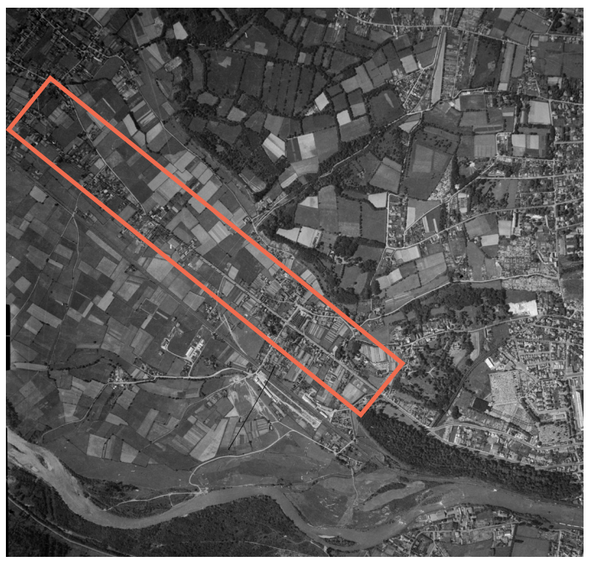


Photo aérienne, 1966

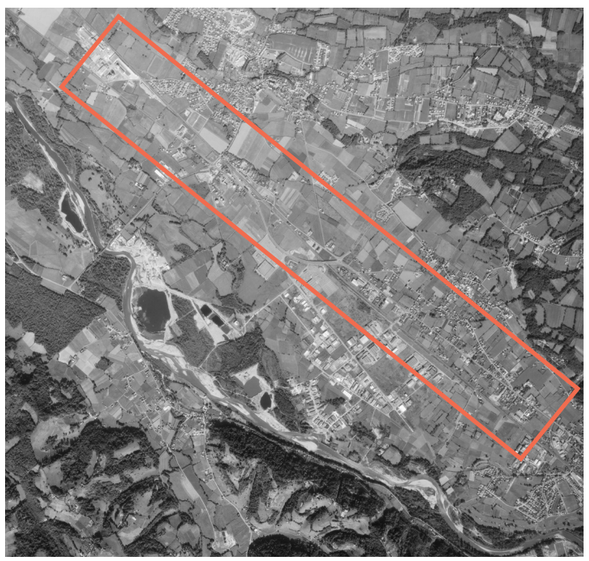


Photo aérienne, 1977

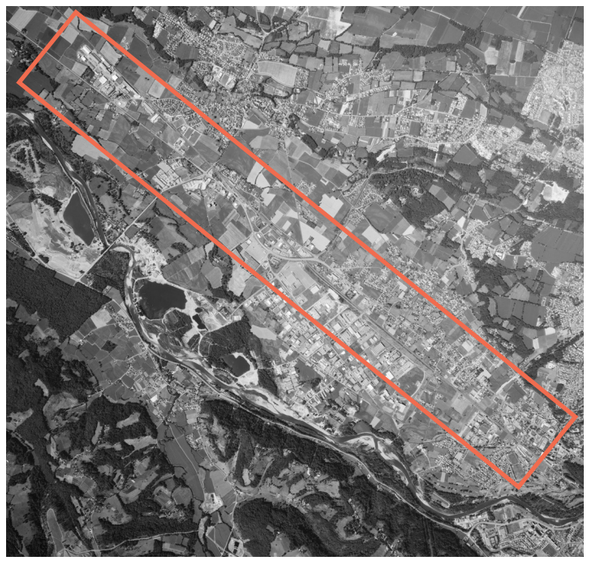


Photo aérienne, 1985



Photo aérienne, 1997

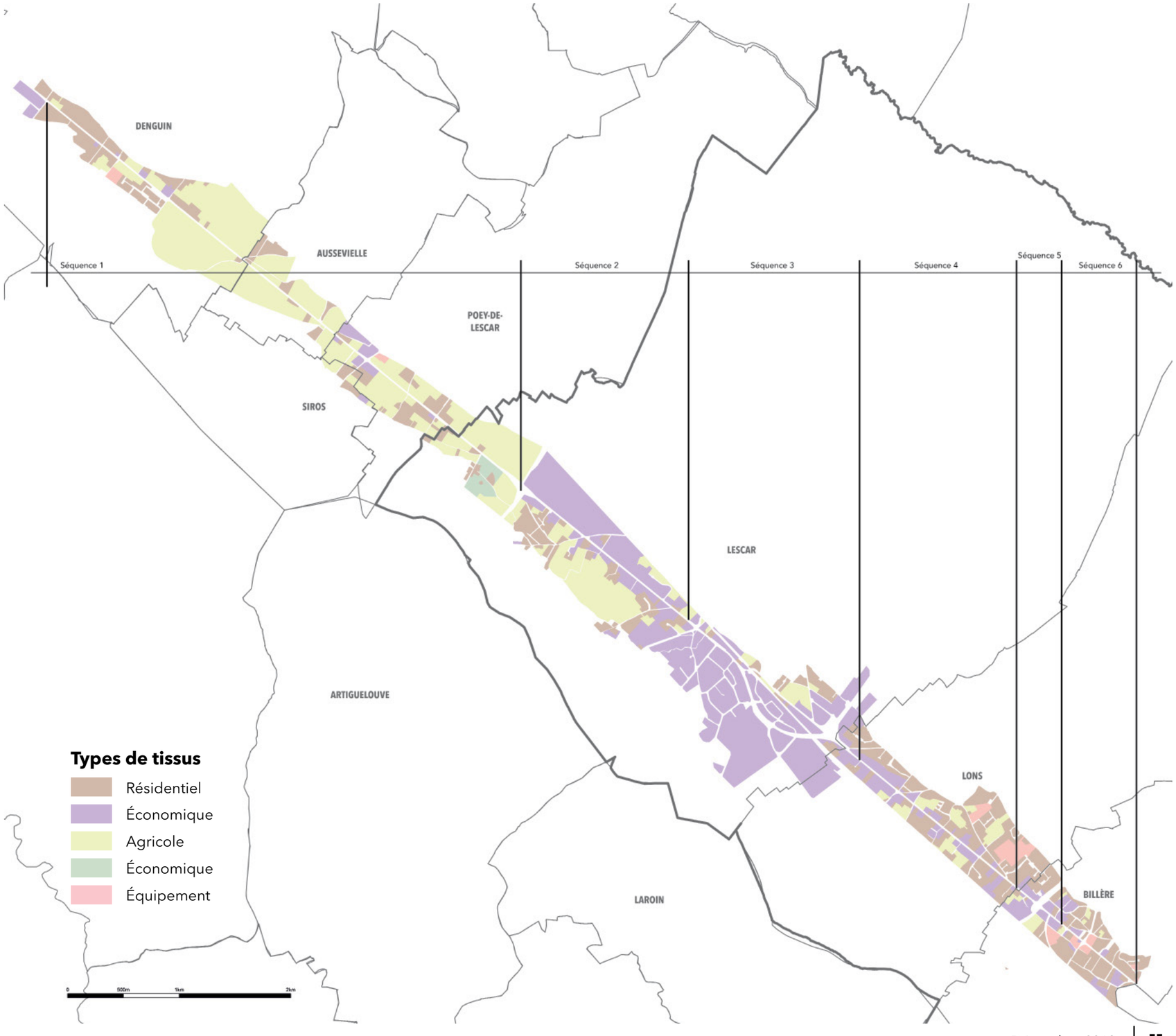
ROUTE DE BAYONNE : DIAGNOSTIC

La route de Bayonne dessert le centre d'agglomération à l'ouest du territoire, ainsi que les centres-villes de Lescar, Lons et Billère, que l'on appréhende pourtant difficilement depuis cette entrée d'agglomération. La forte visibilité que propose cet axe routier très emprunté s'est traduite par des aménagements industriels, commerciaux et tertiaires peu qualitatifs sur ces abords.

Le front urbain qui résulte de ces implantations au coup par coup se caractérise par les pleins et vides que définissent les espaces bâtis et ceux préservés de l'urbanisation. Plusieurs formes architecturales s'insèrent le long de ce parcours, donnant naissance à plusieurs séquences urbaines. Certaines sont facilement identifiables. La ZACOM de Lescar Soleil par exemple, se matérialise sur le territoire par un ensemble de volumes bruts et massifs en tôle ondulée, aux couleurs des enseignes qui s'y exposent. D'autres en revanche, proposent une perspective de formes urbaines hétérogènes, où s'insère sans prescription spécifique une alternance de maisons de ville, de panneaux publicitaires et de quelques enseignes.

De nouvelles fonctions sont aujourd'hui en cours de développement le long de cet axe structurant d'entrée d'agglomération. Des commerces et services de proximité s'installent en effet dans ce tissu urbain morcelé. Ils viennent réinterroger les formes urbaines existantes et insèrent de nouveaux usages.

Les mobilités douces y sont encore cependant relativement rares. Le déploiement d'une infrastructure de transports en commun est néanmoins envisagé. Qu'il s'agisse d'une halte ferroviaire ou d'une ligne de bus à haute fréquence, son développement est conditionné par l'intensification du tissu urbain le long de cet axe.



SÉQUENCE 1 : PRÉ-ENTRÉE

1.1 / DIAGNOSTIC



Vocation première des tissus

Résidentielle | Économique | Équipement | Agricole | Paysagère

- Une alternance de plans ouverts sur les grands paysages et des premiers ensembles urbains matérialisent l'approche de l'espace urbain de l'agglomération.

- Le premier ensemble urbain véritablement constitué rencontré le long de l'axe d'entrée d'agglomération se situe à l'entrée de Denguin. La route de Bayonne y traverse le centre-ville, proposant une grande mixité de formes urbaines et d'activités.

- Un second ensemble urbain forme depuis peu une polarité secondaire, récemment dessinée autour de l'intersection entre la route de Bayonne et la rue principale de Poey-de-Lescar. Des commerces de proximité se sont implantés (superette, boulangerie, station essence, …), rendant un site adjacent pertinent aux yeux de la précédente Communauté de Communes pour y implanter un équipement dédié à la petite enfance (crèche « la Ninoère » et Relais d'Assistantes Maternelles) ainsi que le siège du syndicat mixte en charge de l'eau potable (cf photos 2 et 3).

- Une liaison cyclable est envisagée dans le cadre du Plan Vélo entre les centres-bourgs de Poey-de-Lescar et de Siros. Des passages piétons ont été mis en œuvre sur la chaussée, mais les cheminements restent délicats sur cette voirie principalement dédiée à l'automobile.

- Au niveau de l'intersection avec le chemin de Pau, se trouve le troisième ensemble urbain de cette séquence. La voirie de la Route de Bayonne prend ici une dimension plus urbaine l'espace d'un instant. Quelques restaurants et commerces de bouche s'y sont installés et profitent ainsi d'une très bonne visibilité en entrée d'agglomération (cf photo 4). L'insertion urbaine de cette intersection routière pourrait être améliorée par quelques aménagements. Cependant, un passage piéton y a d'ores et déjà été installé.

- Une dernière ouverture sur le grand paysage caractérise l'entrée sur le territoire communal de Lescar. La Route de Bayonne nous mène alors au quartier Eslayou, premier ensemble urbain du Cœur de Pays et dernier de cette séquence qui prend fin au niveau du rond-point matérialisant l'intersection de la Route de Bayonne avec la rocade (D802).









SÉQUENCE 1 : PRÉ-ENTRÉE

1.2 / ORIENTATIONS

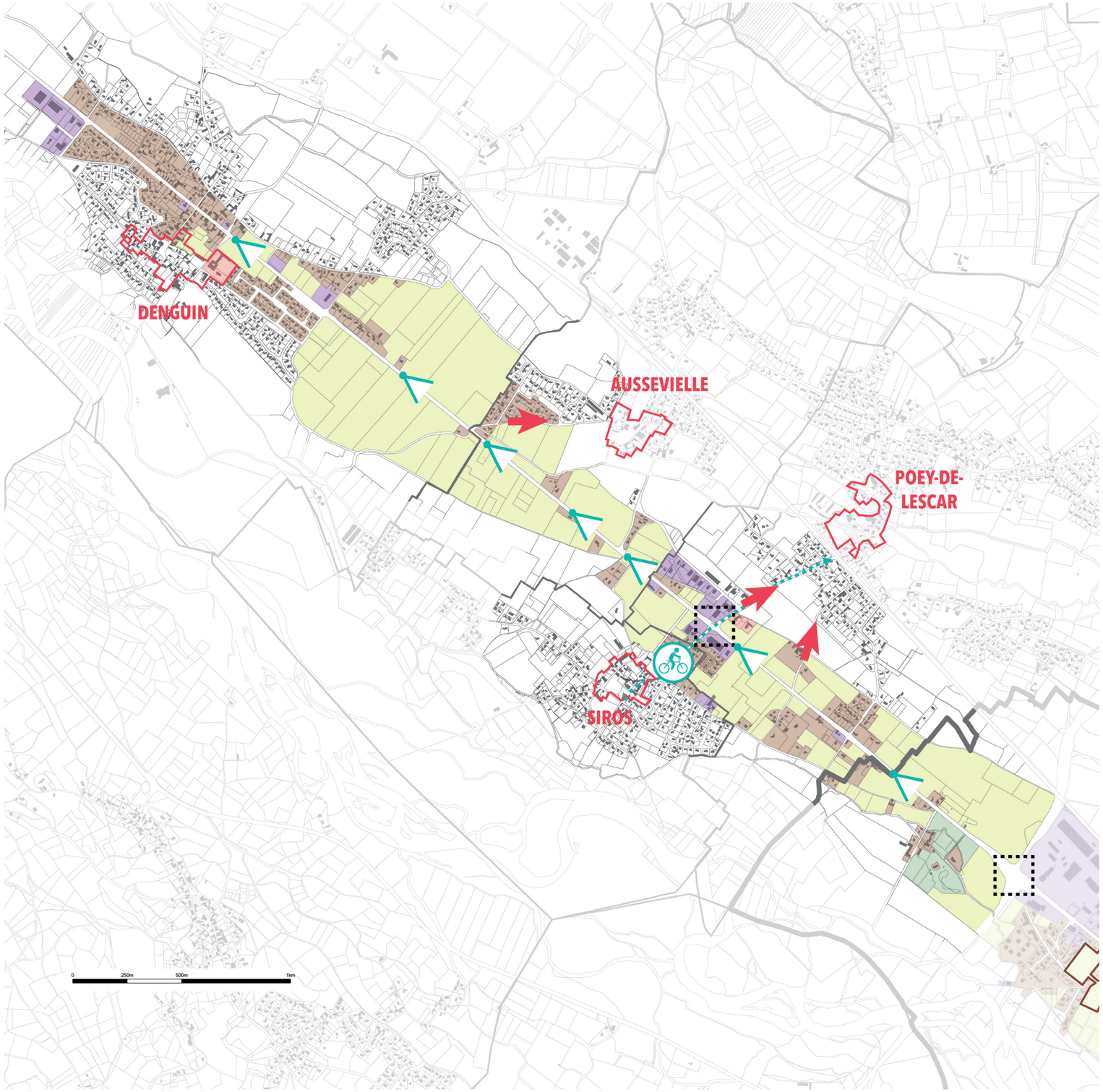
- Cette première séquence est identifiée comme préalable à l'entrée d'agglomération, définie à son extrêmité sud-est. Elle ne devra en aucun cas s'étendre vers le nord-ouest au cours des prochaines années. Les opérations d'aménagement et d'urbanisation devront ainsi prendre en compte cette donnée.

- La densification des tissus urbains n'est pas forcément souhaitable sur cette séquence. En revanche, l'intensification urbaine sera privilégiée dans le centre-ville de Denguin où persistent de nombreuses dents creuses, ainsi qu'au niveau de l'intersection avec la rue principale reliant les centres bourgs de Poey-de-Lescar et Siros.

- Les ouvertures sur les grands paysages devront être maintenues et mises en valeur. La richesse topographique et écologique du territoire sera ainsi préservée.

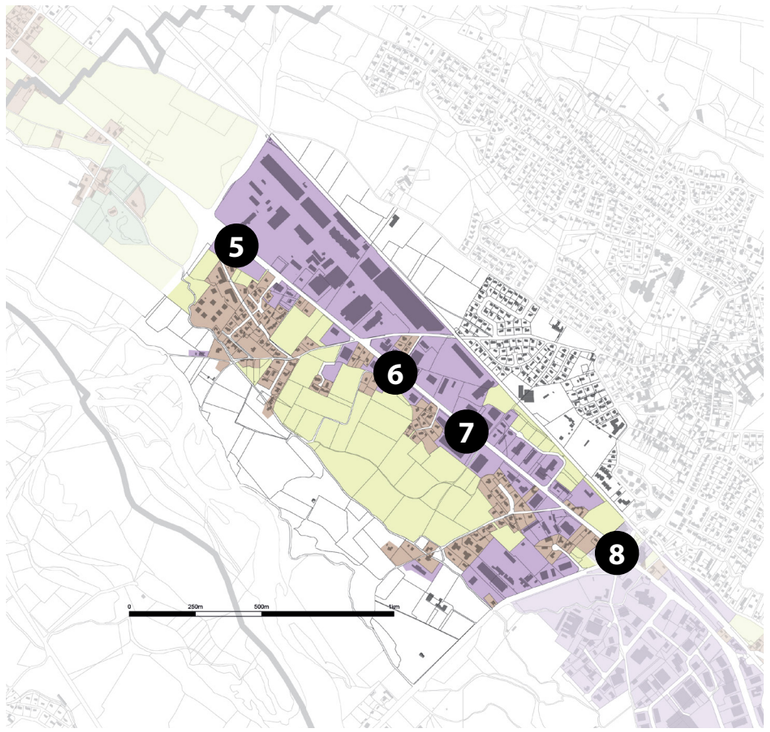
- Les accès vers les centralités d'Aussevielle, Siros et Poey-de-Lescar devront être mises en valeur afin de signifier leur présence et de faciliter leur accessibilité depuis l'axe d'entrée d'agglomération. Une signalétique urbaine pourra être développée dans cet objectif.

- Une voie cyclable devra être aménagée afin de connecter les centres-villes de Siros et Poey-de-Lescar tout en favorisant le développement de mobilités alternatives à la voiture individuelle.



SÉQUENCE 2 : DICHOTOMIE PROGRAMMATIQUE

2.1 / DIAGNOSTIC



- L'entrée d'agglomération à proprement parler se dessine au nord de cette deuxième séquence, au niveau de l'intersection entre la route de Bayonne et la rocade paloise. Une infrastructure routière conséquente, prenant la forme d'un rond point à 6 voies dessine ainsi une rupture le long de l'axe d'entrée d'agglomération.

- La séquence qui s'en suit est caractérisée par une forte dichotomie entre les deux côtés de la voirie. Tandis qu'au sud-ouest de l'infrastructure routière, un tissu urbain mixte composé d'habitations et de quelques entreprises se développe, au nord-est, prend place un ensemble industriel de grande ampleur, marqué par la forte présence du groupe Euralis et sa grande emprise foncièresur le territoire.

- Les bâtiments du groupe, ainsi que ceux d'une enseigne de Foie gras et d'une jardinerie dessinent ainsi l'entrée dans une séquence urbanisée et caractérisée par une forte présence des activités industrielles.

- Cette séquence propose, plus ou moins en son milieu, au niveau du siège du groupe Euralis, le premier arrêt de transport en commun du réseau IDELIS sur cet axe d'entrée de ville. La desserte en transports en commun reste anecdotique et peu structurante. Cependant, le tissu urbain très distendu ainsi que les typologies d'activités ici présentes ne suscitent pas un développement conséquent de l'offre existante.

- C'est par ailleurs en ce site que se trouve l'une des deux entrées préférentielles vers le centre-ville de Lescar. Aujourd'hui peu matérialisée, cette entrée de ville gagnerait à être aménagée.

Vocation première des tissus

Résidentielle | Économique | Équipement
Agricole | Paysagère









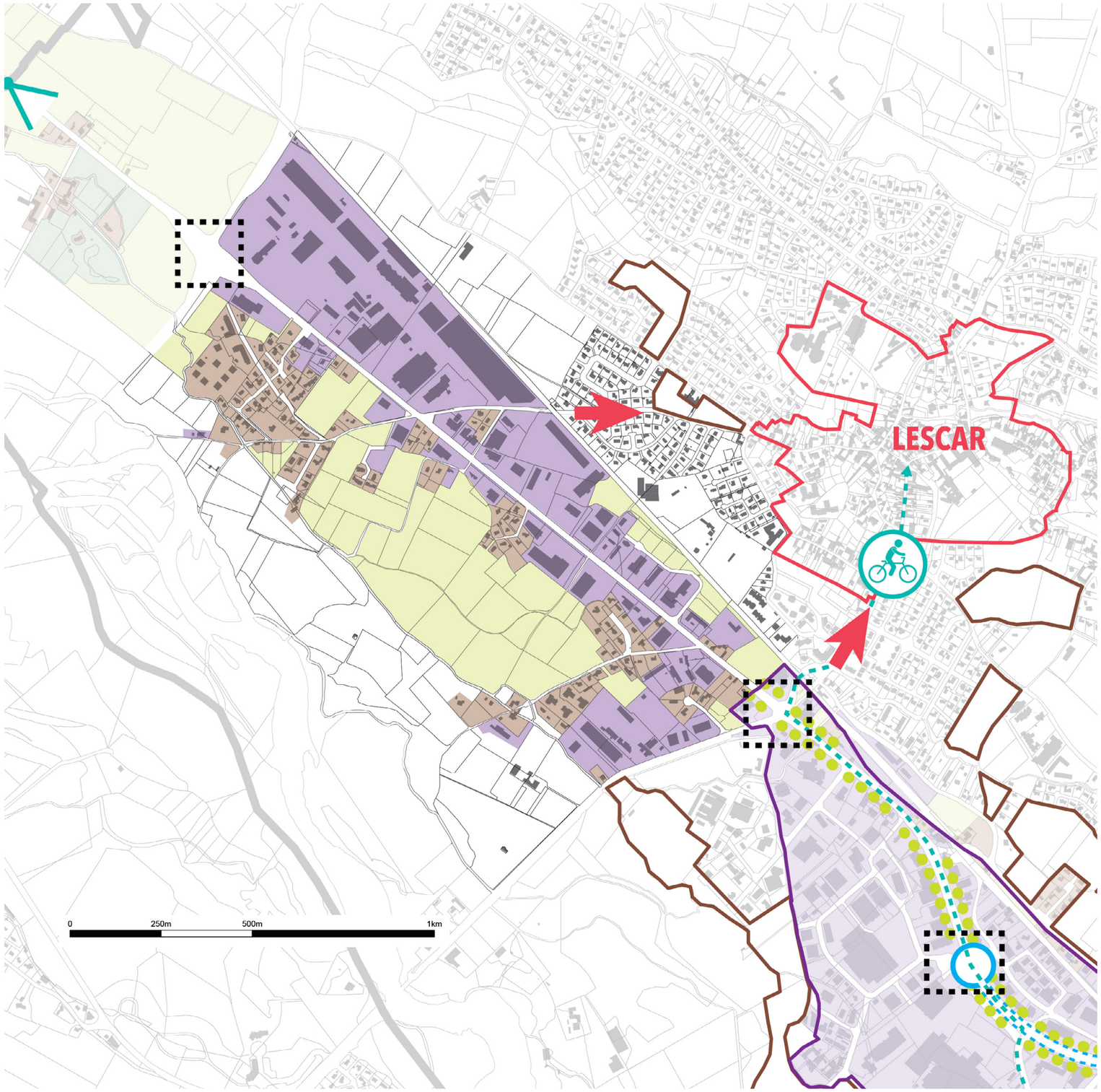
SÉQUENCE 2 : DICHOTOMIE PROGRAMMATIQUE

2.2 / ORIENTATIONS

- Plusieurs grandes parcelles ont été identifiées comme constructibles le long de cette séquence. Tandis que les parcelles situées au nord-est de l'axe seront préférentiellement vouées à accueillir de nouvelles activités, celles localisées de l'autre côté de la voirie devront maintenir une mixité existante. Des programmes d'habitat pourraient y être envisagés.

- Ces parcelles sont situées à moins de 300m de l'un des deux arrêts de bus actuellement existants sur le réseau de transports en commun. La densification du tissu urbain pourrait alors justifier l'intensification de la desserte de ces sites.

- Cette porte d'entrée du Tissu Urbain Constitué pourra faire l'objet d'un aménagement qualitatif marquant son rôle déterminant dans cette séquence. Les infrastructures routières devront être traitées et aménagées afin d'acquérir un profil plus urbain qu'actuellement. La création d'un signal visuel fort d'entrée de ville serait souhaitable.



Périmètres et phasage
- Centralité à mettre en valeur
- OAP sectorielle support d'intensification urbaine

Accès et desserte
- Parking relais à conforter
- Parking relais à aménager
- Voie cyclable existante
- Voie cyclable à aménager
- Infrastructure à intégrer
- Cheminement à privilégier vers une centralité
- Voie structurante de transports en commun à amér
- Voie structurante de transports en commun à pens
- Arrêt de ligne structurante existant à conforter
- Arrêt de bus existant à conforter

Mixité fonctionnelle et sociale
- Secteur à vocation première d'habitat
- Secteur à vocation agricole
- Secteur à vocation paysagère
- Secteur d'équipement public
- Secteur à vocation première économique
- Vocation économique à conforter
- Espace public à mettre en oeuvre

Insertion architecturale est urbaine
- Alignement d'arbres existant
- Alignement d'arbres à créer
- Vues à préserver/créer
- Élément patrimonial à préserver et mettre en valeu

SÉQUENCE 3 : BOULEVARD COMMERCIAL À QUESTIONNER

3.1 / DIAGNOSTIC



Vocation première des tissus

Résidentielle
Économique
Équipement
Agricole
Paysagère

- Cette séquence de voirie semble entièrement dévouée à l'activité commerciale. Elle correspond à la traversée de la ZACOM Lescar Soleil. De part et d'autre de la route de Bayonne, s'étendent des « boites à chaussures », formes urbaines peu travaillées en tôle ondulée habillée des logos percutants des enseignes commerciales qui y sont hébergées (9).

- Entre les deux ronds-points signalant les entrées du centre commercial « Quartier Libre », la voirie de la Route de Bayonne se dédouble, séparée par un terre-plein central végétalisé (10), unique espace de respiration proposé aux automobilistes entre l'entrée d'agglomération et l'hypercentre palois.

- Bien que les piétons, cyclistes et autres usagers de moyens de transports actifs ne soient pas privilégiés dans l'aménagement de ce territoire, quelques avancées sont à signaler, telles que la présence de passages piétons permettant de traverser la chaussée.

- La Route de Bayonne suit ici une légère inflexion, lui faisant perdre son aspect rectiligne, juste assez pour enjamber la voie ferrée qui continue alors au sud-ouest de la voie routière d'entrée d'agglomération. Cette divagation permet de rompre la monotonie du parcours de l'automobiliste, et lui offre par ailleurs une vue imprenable sur l'ensemble de la zone d'activité avant de reprendre sa course rectiligne vers le centre d'agglomération (12).

- Plusieurs lignes de transports en commun desservent Lescar Soleil. Ce site pourrait, à terme, accueillir le terminus d'une ligne structurante du réseau. Cette desserte ne sera cependant envisageable qu'à condition d'une intensification des usages le long de cet axe stratégique.

- Suivant la même logique, une réflexion est actuellement en cours sur l'implantation d'une halte ferroviaire le long de la voie ferrée. Un pôle multimodal pourrait alors se développer au pied du «toboggan» que forme la route de Bayonne lors de sa traversée de la voie ferrée.









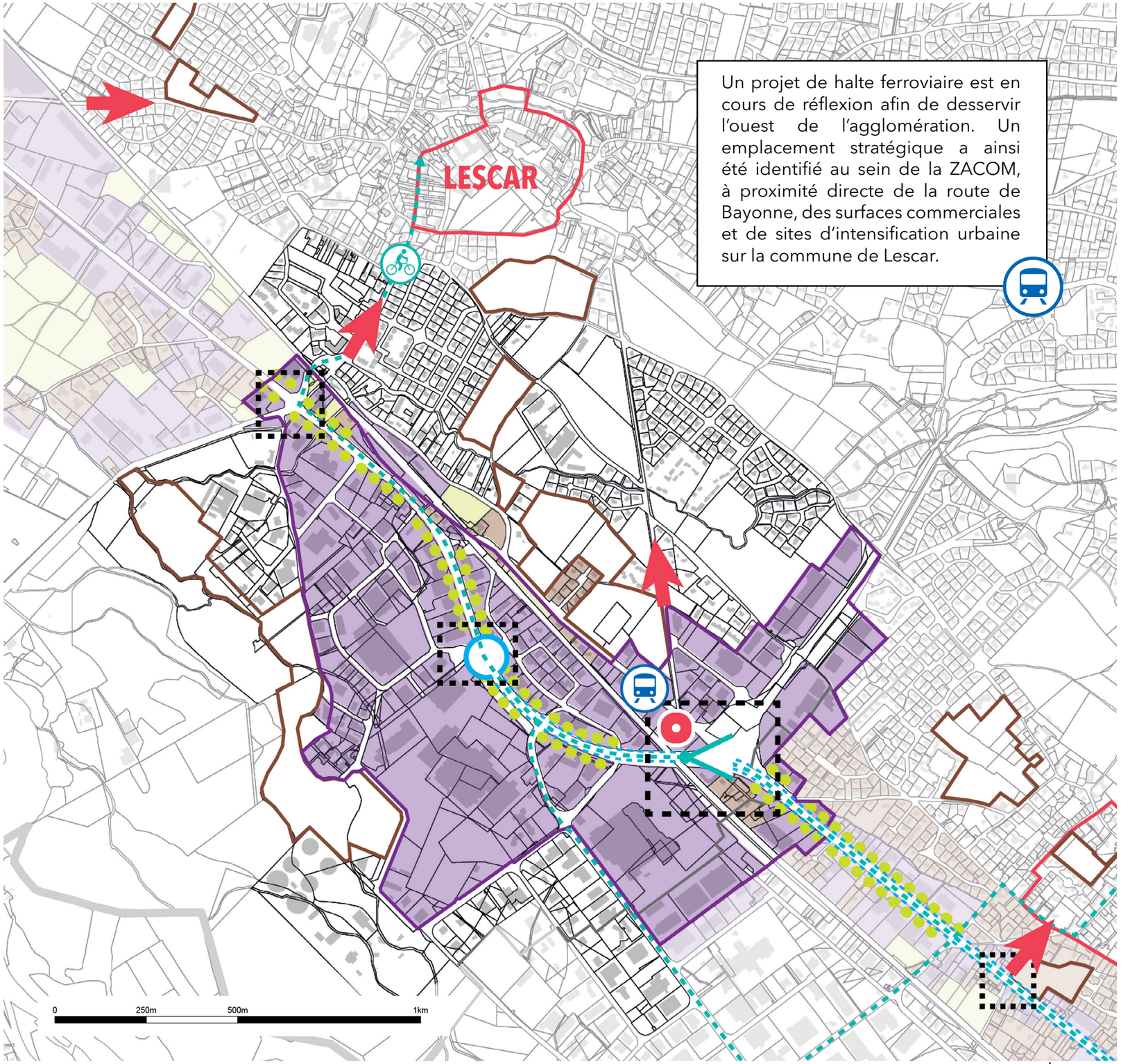
SÉQUENCE 3 : BOULEVARD COMMERCIAL À QUESTIONNER

3.2 / ORIENTATIONS

- Aucune parcelle constructible n'a été identifiée au sein de la ZACOM. En revanche, une extension de la zone d'activités est envisagée au sud-ouest, sur le site dit de « Vert-galant. Ce vaste territoire de 15,5 Ha se trouve à l'interface entre la zone d'activités et le Gave de Pau. Son aménagement permettra de dessiner une lisière entre ces deux entités.

- La desserte par les transports en commun devra être une priorité sur ce site. Deux hypothèses ont été soulevées. Une intensification de la desserte par les lignes de bus est envisageable si les tissus urbains sont densifiés et que de nouveaux usages s'y développent. Dans le cas où cette intensification urbaine serait conséquente, la création d'une halte ferroviaire sera à réfléchir et à accompagner d'un espace public qualitatif favorisant l'intermodalité. Le développement de l'offre de transports en commun se justifie notamment par la présence de dents creuses urbanisables au nord du tracé routier, à Lons comme à Lescar.

- Une piste cyclable empruntera par ailleurs, selon le Plan Vélo, une partie de la route de Bayonne pour relier les centres-villes de Lescar et Lons via la zone d'activité. La voirie d'une grande largeur (25 à 50m sur cette section), permet en effet une implantation aisée de voie spécifiquement aménagée pour ce mode de transport. Les opérations de renouvellement de cette voirie structurante pourront s'accompagner de plantations d'alignements d'arbres afin d'en souligner le parcours.



Périmètres et phasage
- Centralité à mettre en valeur
- OAP sectorielle support d'intensification urbaine

Accès et desserte
- Parking relais à conforter
- Parking relais à aménager
- Voie cyclable existante
- Voie cyclable à aménager
- Infrastructure à intégrer
- Cheminement à privilégier vers une centralité
- Voie structurante de transports en commun à amér
- Voie structurante de transports en commun à pens
- Arrêt de ligne structurante existant à conforter
- Arrêt de bus existant à conforter

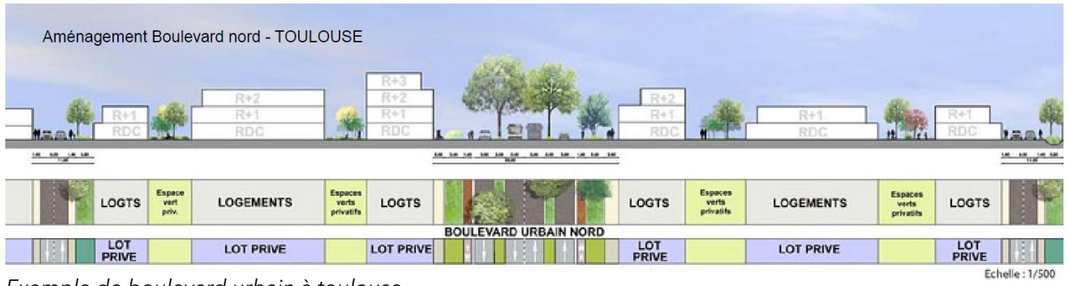
Mixité fonctionnelle et sociale
- Secteur à vocation première d'habitat
- Secteur à vocation agricole
- Secteur à vocation paysagère
- Secteur d'équipement public
- Secteur à vocation première économique
- Vocation économique à conforter
- Espace public à mettre en oeuvre

Insertion architecturale est urbaine
- Alignement d'arbres existant
- Alignement d'arbres à créer
- Vues à préserver/créer
- Élément patrimonial à préserver et mettre en valeu

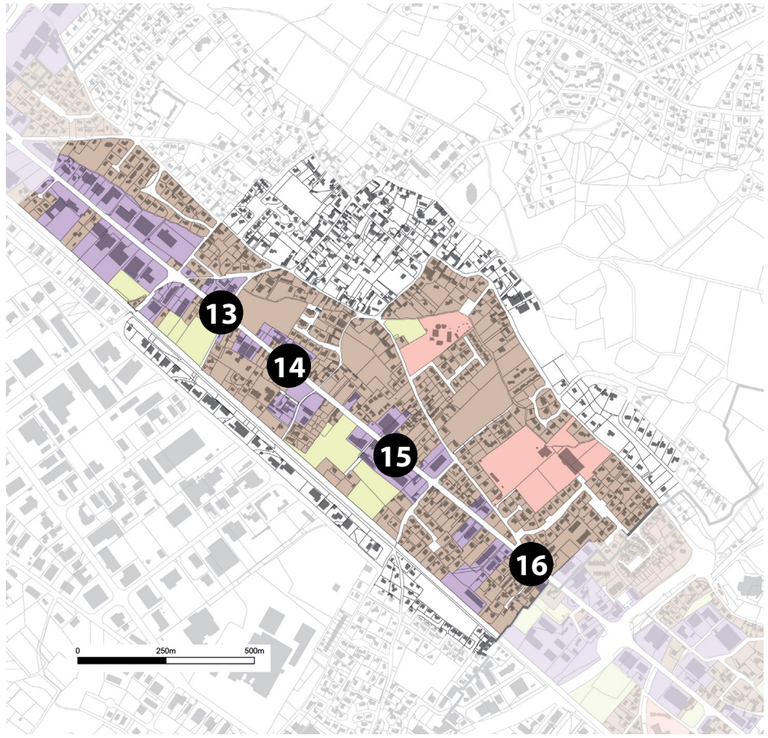
SÉQUENCE 4 : BOULEVARD URBAIN À COMPOSER

4.1 / DIAGNOSTIC

« Le concept de boulevard urbain dépasse la simple insertion paysagère d'une voie supportant un trafic important pour l'intégrer véritablement dans le tissu urbain et permettre l'expression d'une vie locale riveraine », CERTU



Exemple de boulevard urbain à toulouse



Vocation première des tissus

Résidentielle | Économique | Équipement | Agricole | Paysagère

- Cette séquence est caractérisée par une très grande mixité des fonctions urbaines qui y prennent place. Les activités économiques y sont moins représentées qu'au niveau des séquences précédente et suivante mais tout de même présentes.

- La voirie présente sur cette séquence un profil très routier. Malgré une desserte par une ligne de transports en commun, les piétons doivent se contenter de bas côtés non aménagés pour cheminer le long de la route de Bayonne.

- Les commerces et services implantés de part et d'autres s'adressent encore principalement à une clientèle se déplaçant en voiture individuelle, proposant des nappes imperméabilisée de parking comme interface avec la voirie.

- De nombreuses parcelles ont été identifiées comme potentiellement constructibles à proximité de la Route de Bayonne, entre la voie ferrée et le centre-ville de Lons. Elles constituent des dents creuses au sein du Tissu Urbain Constitué, sur des sites stratégiques entre une entrée structurante d'agglomération et un centre-ville à requalifier.

- Au sud-ouest de la route de Bayonne, la zone d'activité Induspal présente une perte de vitesse économique. Les opérations de renouvellement urbains visant son renouvellement urbain influencent le trafic sur l'axe d'entrée d'agglomération.

- Aujourd'hui, sur cette séquence, l'axe d'entrée d'agglomération crée une fracture urbaine. Il est difficile à traverser, aussi bien pour les piétons que pour les voitures. La voirie y est surdimensionnée et sans identité, elle ne met pas en valeur les espaces urbains qu'elle traverse.









SÉQUENCE 4 : BOULEVARD URBAIN À COMPOSER

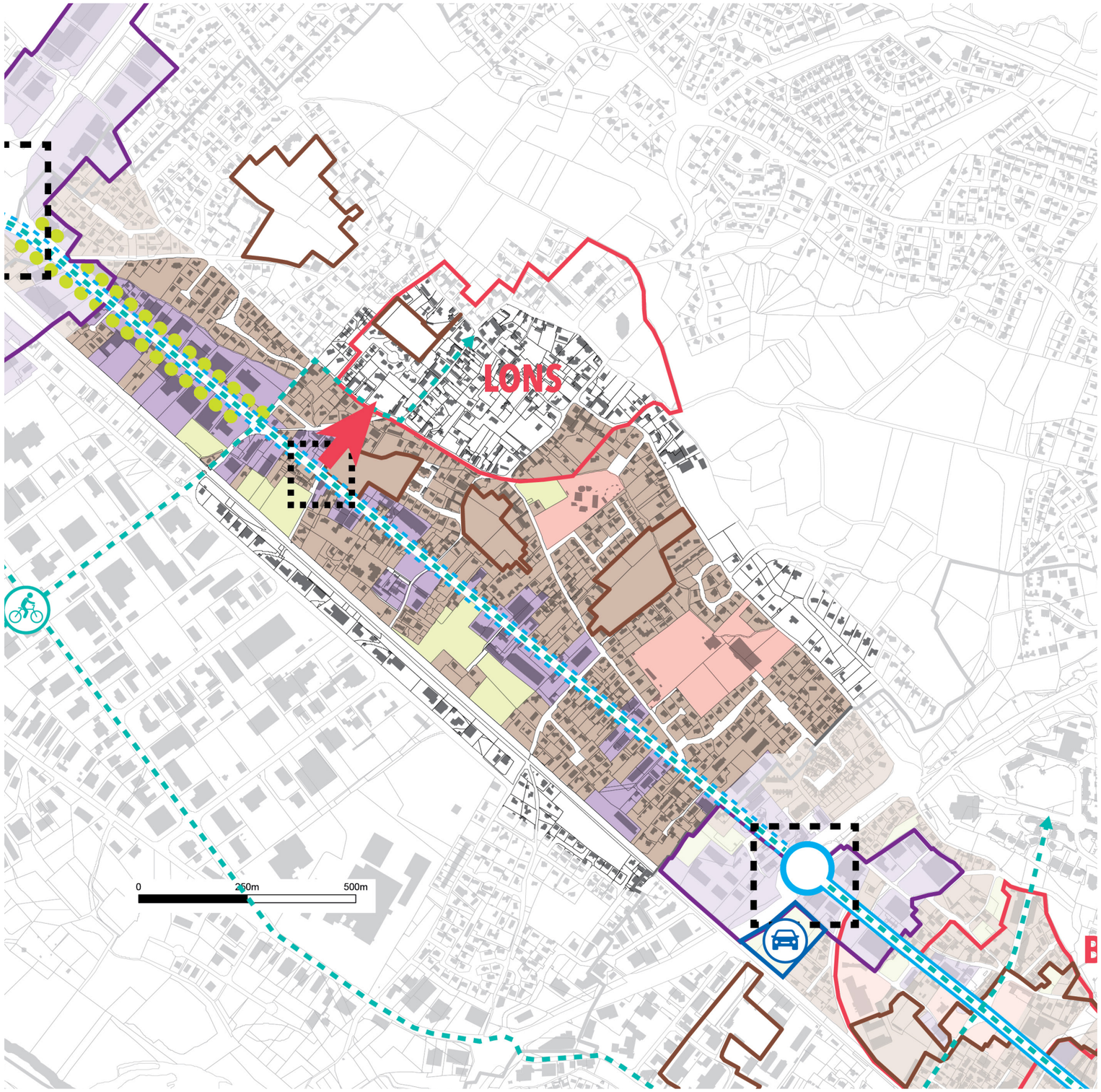
4.2 / ORIENTATIONS

- La transformation de la route de Bayonne en **boulevard urbain** est primordiale sur cette séquence, dans la continuité des aménagements effectués récemment à Billère. Le dimensionnement de l'infrastructure, **la requalification et la mutation du bâti** de part et d'autre et la qualité des aménagements paysagers contribueront à la réalisation de cet objectif.

- Une **intensification urbaine** est possible, voire souhaitable sur les sites identifiés en dents creuses urbaines afin de justifier l'amélioration de la desserte en **transports en commun** par la Route de Bayonne ainsi que la r**evitalisation du centre-ville** de Lons, très proche.

- La matérialisation des **entrées de ville** depuis la route de Bayonne vers le centre-ville de Lons est essentielle à sa revitalisation. Un **plan de circulation** devra être mis en place afin de fluidifier les déplacements et la cohabitation des différents modes de transport. Le site d'OAP «Entrée de bourg» devra conforter cette orientation de par sa programmation et son aménagement.

- Une voie cyclable devra être aménagée entre le centre-ville de Lons et la zone industrielle au sud de la route de Bayonne. Ces **aménagements qualitatifs** devront être accompagnés de mesures complémentaires telles que l'implantation de stationnements adaptés, notamment au sein des opérations de renouvellement et d'intensification du tissu urbain.



Périmètres et phasage

- Centralité à mettre en valeur
- OAP sectorielle support d'intensification urbaine

Accès et desserte

- Parking relais à conforter
- Parking relais à aménager
- Voie cyclable existante
- Voie cyclable à aménager
- Infrastructure à intégrer
- Cheminement à privilégier vers une centralité
- Voie structurante de transports en commun à amér
- Voie structurante de transports en commun à pens
- Arrêt de ligne structurante existant à conforter
- Arrêt de bus existant à conforter

Mixité fonctionnelle et sociale

- Secteur à vocation première d'habitat
- Secteur à vocation agricole
- Secteur à vocation paysagère
- Secteur d'équipement public
- Secteur à vocation première économique
- Vocation économique à conforter
- Espace public à mettre en oeuvre

Insertion architecturale est urbaine

- Alignement d'arbres existant
- Alignement d'arbres à créer
- Vues à préserver/créer
- Élément patrimonial à préserver et mettre en valeu

SÉQUENCES 5 ET 6 : ENTRÉE DE VILLE

5.1 / DIAGNOSTIC



Vocation première des tissus

Résidentielle | Économique | Équipement
Agricole | Paysagère

- La séquences 5 correspond à la rencontre entre l'axe d'entrée d'agglomération et la ZACOM de Billère. Celle-ci s'est développée à l'intersection de la route de Bayonne avec la rocade paloise, sur un site stratégique car particulièrement accessible. La ZACOM subit actuellement de profondes mutations, le bâti existant vieillissant ne correspond plus aux attentes des entreprises et demande a être renouvelé. La localisation de ces sites n'en reste pas moins stratégique.

- Le développement d'une offre de transports en commun structurante depuis l'hypercentre palois jusqu'à la rocade matérialisant l'entrée en centre d'agglomération est acté, notamment suite aux efforts importants de densification du centre-ville de Billère.

- La séquence 6, très proche, se traduit par la traversée du centre-ville de Billère, dont le paysage a beaucoup évolué ces-dernières années suite à la création et à l'aménagement de la **ZAC centre-ville** (20).

- Cette opération de densification du tissu urbain, avec une programmation initiale de 600 logements, a pour objectif de redonner de la vitalité au centre-ville en augmentant le nombre d'usagers de l'espace public. La centralité de Billère s'en trouve renforcée, de nouveaux commerces et services de proximité étant susceptibles de s'installer en rez-de-chaussée des nouvelles constructions.

5.2 / ORIENTATIONS

- La mise en œuvre des principes actés de développement d'une **ligne structurante de transport en commun** devra s'accompagner d'un traitement spécifique de la route de Bayonne sur ces deux séquences : partage de la voirie entre les différents modes de transport, aménagements spécifiques et qualitatifs le long de la voirie (mobilier urbain, dispositifs d'éclairage, signalétique urbaine, végétation, ...), mise en œuvre d'une **piste cyclable dédiée et sécurisée** permettant l'usage du vélo comme mode de déplacement actif.

- La création d'un **pôle multimodal** au niveau du terminus de cette nouvelle ligne structurante, à proximité de la route de Bayonne et de la rocade et sur une parcelle acquise par l'EPFL est programmée afin de désengorger le trafic en aval de l'axe d'entrée d'agglomération. Cette infrastructure devra être très facilement accessible pour les différents modes de transports afin de favoriser l'intermodalité. Elle devra par ailleurs s'intégrer dans son contexte urbain et paysager.

- La **reconversion** des parcelles à vocation première économique devra être envisagée au sein du périmètre du centre d'agglomération, c'est-à-dire







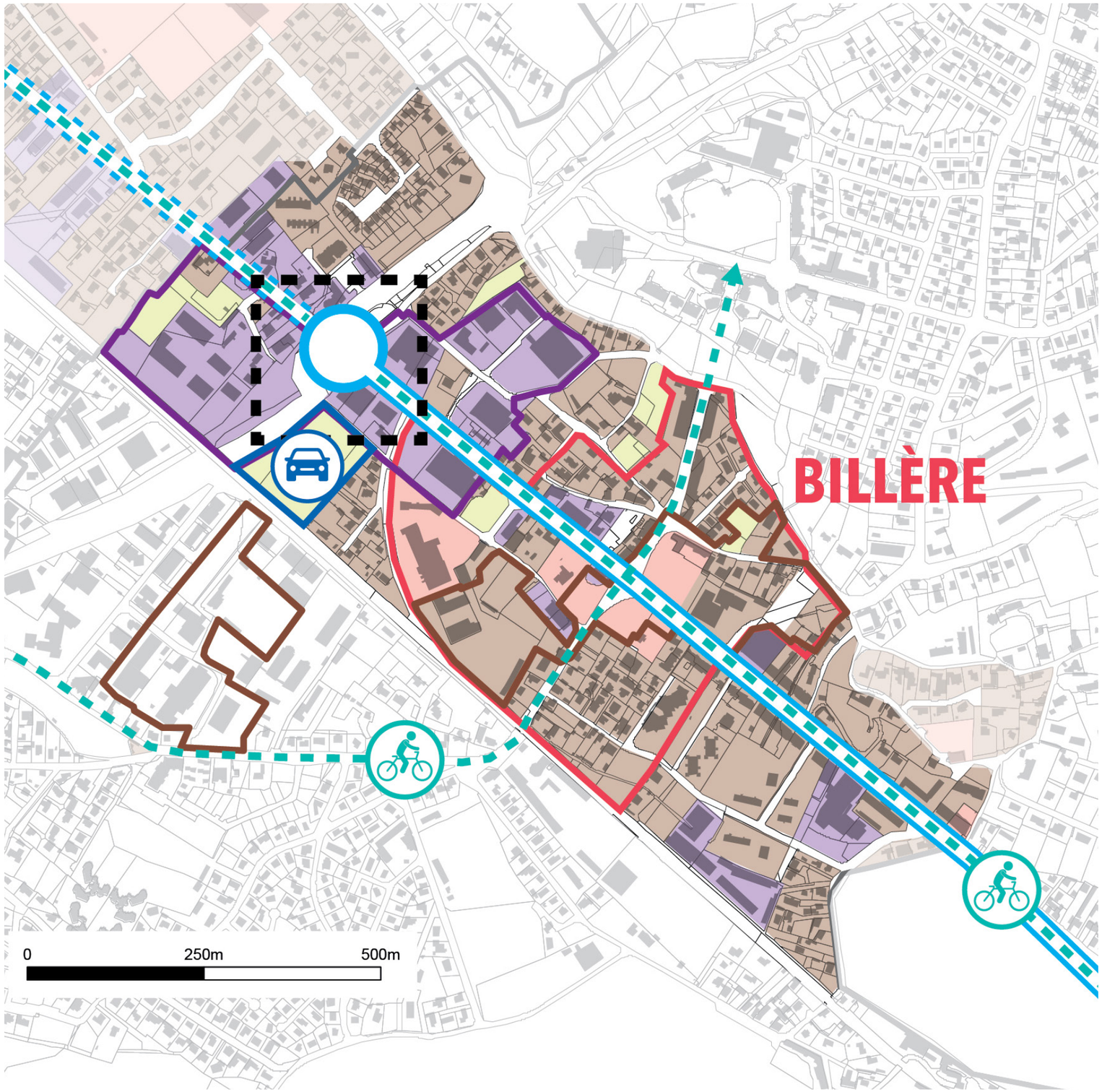


SÉQUENCES 5 ET 6 : ENTRÉE DE VILLE

après l'intersection avec la rocade. Cette vocation économique a en effet été déterminée comme non souhaitable sur ses sites en secteur urbain dense. Une programmation davantage urbaine devra être affinée en fonction des enjeux opérationnels sur le long terme.

- Les secteurs a **vocation agricole** le long de la route de Bayonne pourront être requalifiés sur ces dernières séquences au profil plus urbain. Une urbanisation de ces sites pourra ainsi être envisagée. La présence d'espaces agricoles productifs n'est cependant pas entièrement remise en cause et leur participation au sein de la trame verte et bleue devra impérativement être confortée par des aménagements paysagers qualitatifs dans le cas d'une urbanisation de ces parcelles végétalisées.

- La séquence 6, libérée d'une partie du trafic routier qui l'encombre aujourd'hui pourra alors être entièrement réaménagée selon un principe de **boulevard urbain**. Les espaces publics créant la centralité de Billère pourront ainsi être restructurés pour accueillir de nouveaux usages et conforter leur attractivité quotidienne au près des habitants. Une **signalétique urbaine** travaillée, discrète et efficace permettra par ailleurs aux usagers de l'espace public de s'y repérer et de localiser facilement les différents équipements communaux et communautaires, ainsi que les services et commerces de proximité (cf OAP centralités).



ROUTE DE BAYONNE : ORIENTATIONS

- La route de Bayonne devra être travaillée comme une séquence complète, à qualifier à la fois en tant qu'infrastructure support de mobilités plurielles et multiples ainsi que de par les paysages constitués d'une alternance entre fronts bâtis et ouvertures sur les grands paysages.

- Les séquences identifiées dans le cadre de cette OAP permettront de traiter indépendemment les différentes problématiques qui s'y exercent, tout en conservant une vision d'ensemble sur la totalité de l'entrée d'agglomération afin de garantir une cohérence entre les projets à mettre en oeuvre.

- L'identification des entrées de ville vers Lescar et Lons depuis cet axe de desserte, devra être une priorité à mettre en œuvre dans tout projet d'aménagement de l'infrastructure routière en tant que telle et de ses abords. La signalisation, l'aménagement, et la sécurisation des intersections routières identifiées comme supports pour ces entrées de villes devront ainsi être portées prioritaires.

- La vocation commerciale de la ZACOM Lescar Soleil devra être confortée au sein des futures opérations d'aménagement de l'entrée d'agglomération. Dans cet objectif, l'aménagement d'espaces publics sera à envisager afin d'impulser une qualification de cet espace commercial.

- La mutation et le renouvellement des formes urbaines commerciales et artisanales devront être favorisés et facilités le long de l'axe d'entrée d'agglomération. Une priorité sera portée sur les dernières séquences (4, 5 et 6), prédisposées à accueillir selon différentes temporalités une voirie structurante de type boulevard urbain en lieu et place de l'actuelle infrastructure au profil très routier.

- Le développement des mobilités alternatives à la voiture individuelle devra être encouragé par le biais des diverses opérations d'aménagement en entrée d'agglomération. L'adaptation des infrastructures à d'autres modes de transports (bus, cyclistes, piétons, ...) semble aujourd'hui actée et devra s'accompagner d'intensions fines et spécifiques au sein des opérations de renouvellement et d'intensification des tissus urbains de part et d'autres de la voirie structurante.

ROUTE DE BAYONNE : ORIENTATIONS

Périmètres et phasage

- Centralité à mettre en valeur
- OAP sectorielle support d'intensification urbaine

Accès et desserte

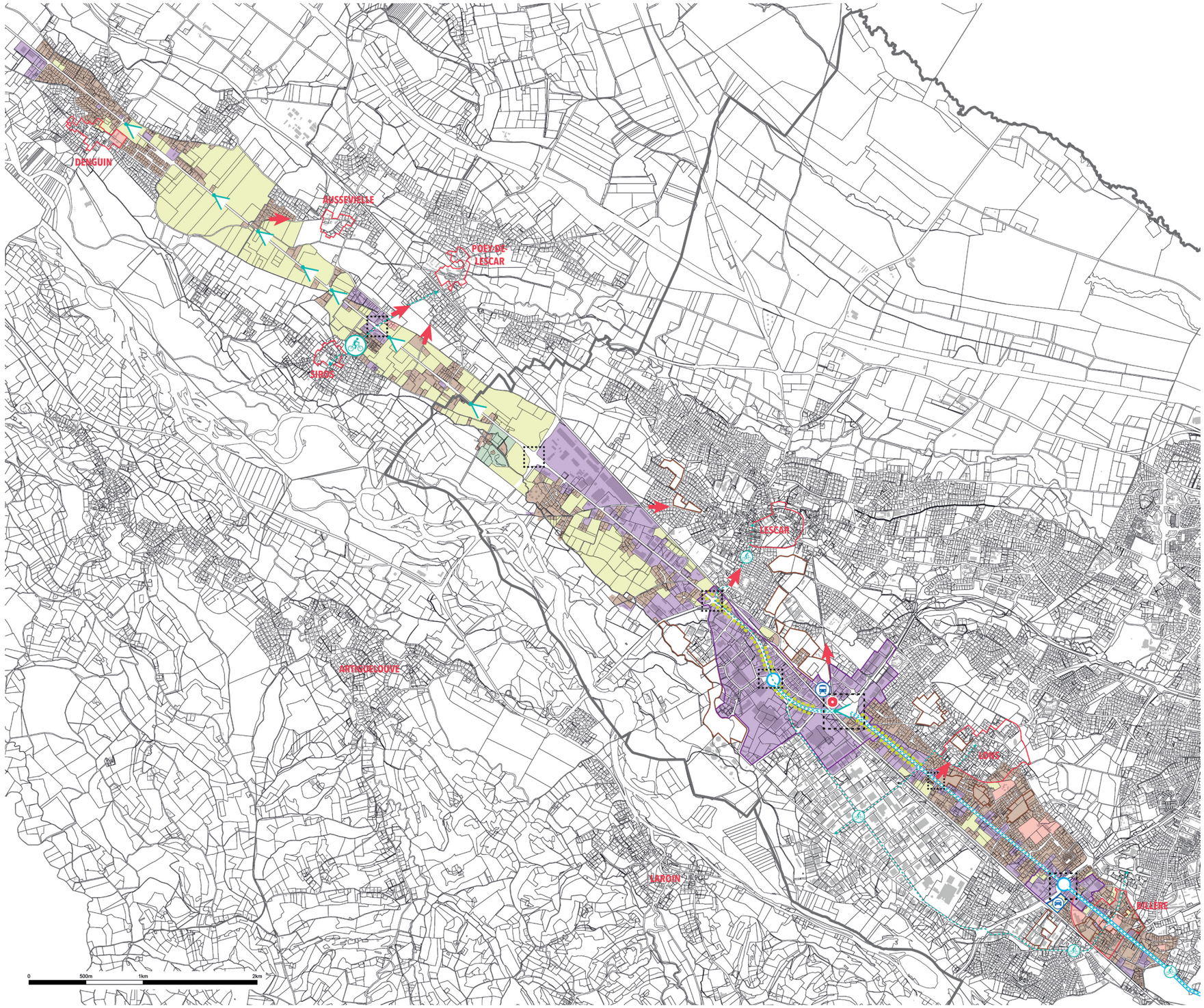
- Parking relais à conforter
- Parking relais à aménager
- Voie cyclable existante
- Voie cyclable à aménager
- Infrastructure à intégrer
- Cheminement à privilégier vers une centralité
- Voie structurante de transports en commun à aménager
- Voie structurante de transports en commun à penser
- Arrêt de ligne structurante existant à conforter
- Arrêt de bus existant à conforter

Mixité fonctionnelle et sociale

- Secteur à vocation première d'habitat
- Secteur à vocation agricole
- Secteur à vocation paysagère
- Secteur d'équipement public
- Secteur à vocation première économique
- Vocation économique à conforter
- Espace public à mettre en oeuvre

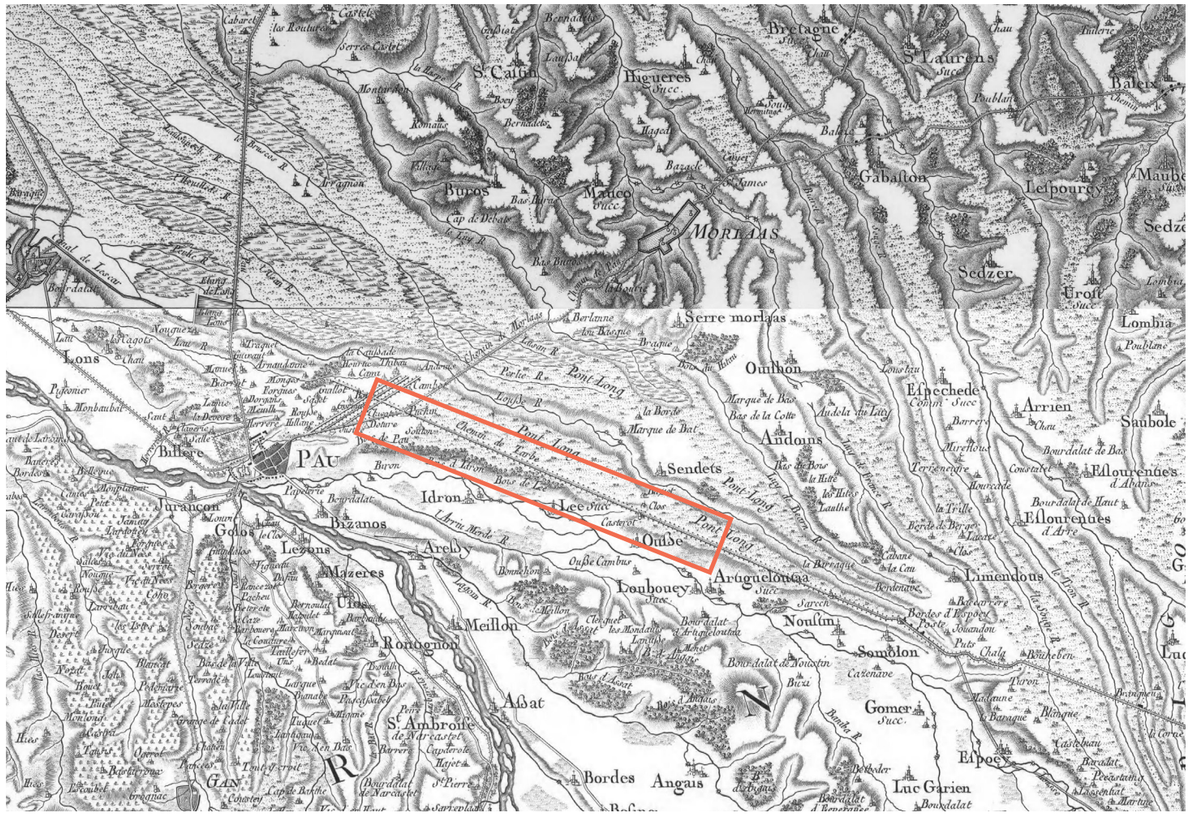
Insertion architecturale est urbaine

- Alignement d'arbres existant
- Alignement d'arbres à créer
- Vues à préserver/créer
- Élément patrimonial à préserver et mettre en valeur



C : ENTREE EST - ROUTE DE TARBES

ROUTE DE TARBES : HISTORIQUE



Carte de Cassini, 1740



Carte de l'état-major, 1866

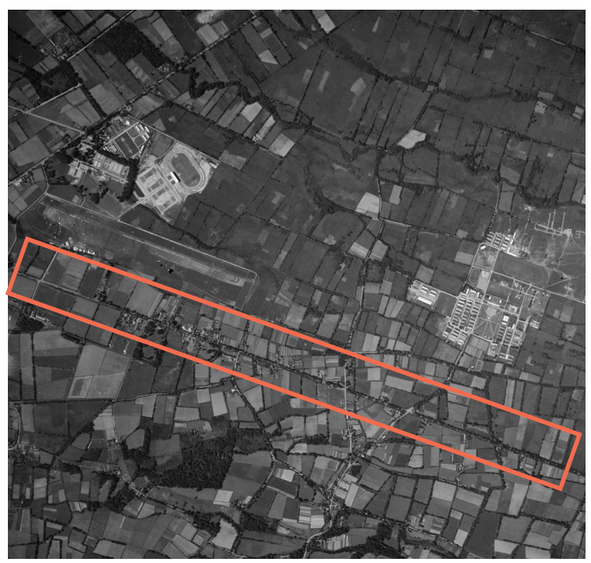


Photo aérienne, 1951



Photo aérienne, 1973



Photo aérienne, 1982



Photo aérienne, 1992

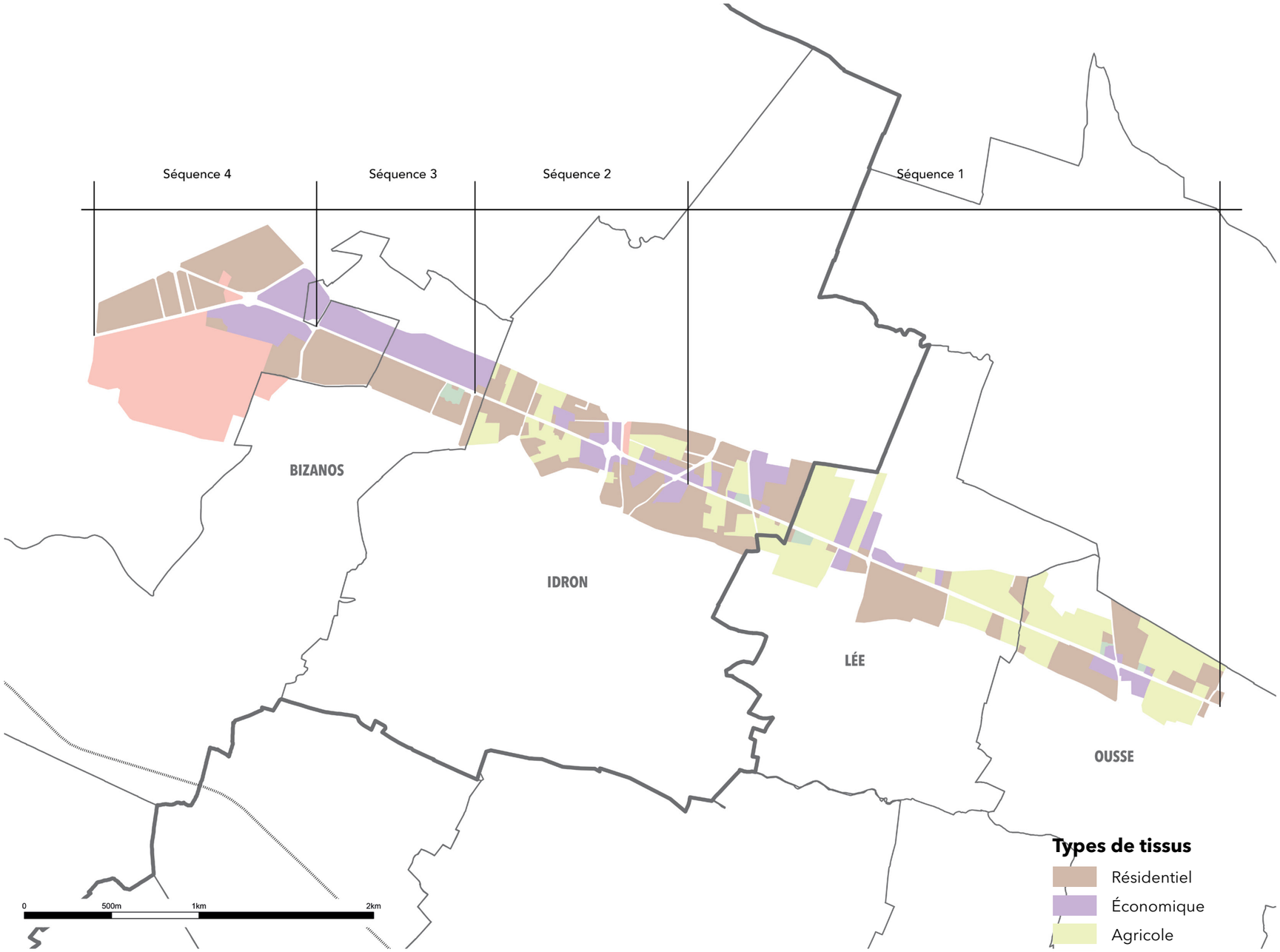
ROUTE DE TARBES : DIAGNOSTIC

La route de Tarbes est une voirie conséquente, de 12 à 15 m de large, où prennent place, sur une grande partie de son développement, trois voies de circulation. Elle supporte un trafic routier intense depuis et vers les communes de l'est de la Communauté d'Agglomération.

Elle dessert de part et d'autre de nombreux commerces et activités artisanales qui s'y sont implantés pour profiter de la grande visibilité et de l'accessibilité aisée que propose cet axe d'entrée d'agglomération. Si bien qu'aujourd'hui, la centralité vécue d'Idron s'est finalement dédoublée entre une centralité historique au sud de la commune et une nouvelle centralité commerciale représentée par cet axe structurant l'offre de l'est du Coeur de Pays.

Comme pour l'entrée Sud-Ouest, on constate une grande mixité des fonctions urbaines et des usages le long de la route de Tarbes. Les logements cohabitent de manière spontanée avec des activités commerciales parfois lourdes. Les volumétries et densités bâties varient le long du parcours. Tandis que les premières séquences d'entrée d'agglomération offrent de grandes percées visuelles, avec une forte discontinuité du bâti et des constructions (y compris commerciales) relativement basse, l'approche de Pau se caractérise par des séquences plus urbaines. Bien que les perspectives restent ouvertes de par la densité encore peu élevée des constructions, les signaux urbains sont plus fréquents, les volumétries plus imposantes, signalant une entrée de ville.

La voirie est, quant à elle, entièrement dédiée aux automobilistes, et ne laisse que très peu de possibilités aux piétons et cycliste de s'approprier ce trajet.



SÉQUENCE 1 : PRÉ-ENTRÉE

1.1 / DIAGNOSTIC



Vocation première des tissus

Résidentielle | Économique | Équipement | Agricole | Paysagère

- Une alternance de plans ouverts sur les grands paysages et des premiers ensembles urbains matérialise l'approche de l'espace urbain de l'agglomération.

- Le premier ensemble urbain véritablement constitué rencontré le long de l'axe d'entrée d'agglomération se situe sur la commune de Ousse. L'intersection entre la route de Tarbes et la route départementale 38, reliant Ousse à Sendets, se caractérise en effet par une première concentration bâtie le long cet axe fédérateur (2). Cette concentration urbaine se traduit par ailleurs par l'implantation d'activités économiques, notamment un supermarché.

- Des terrains agricoles en exploitation offrent ensuite de grandes ouvertures paysagères, où s'insèrent avec parcimonie quelques éléments bâtis, parfois peu entretenus (3 et 4).

- Une deuxième concentration urbaine se dessine au niveau de la commune de Lée. Des ensembles pavillonnaires, prenant la forme de lotissements, se sont en effet développés au sud de la voirie, à laquelle ils tournent le dos, les entrées étant privilégiées sur les voies de desserte secondaires (Avenue des Magnolias).

- Les centres-bourgs des communes de Lée et Ousse ne se situent qu'à environ 500m de la route de Tarbes, mais n'y sont que très peu identifiés.









SÉQUENCE 1 : PRÉ-ENTRÉE

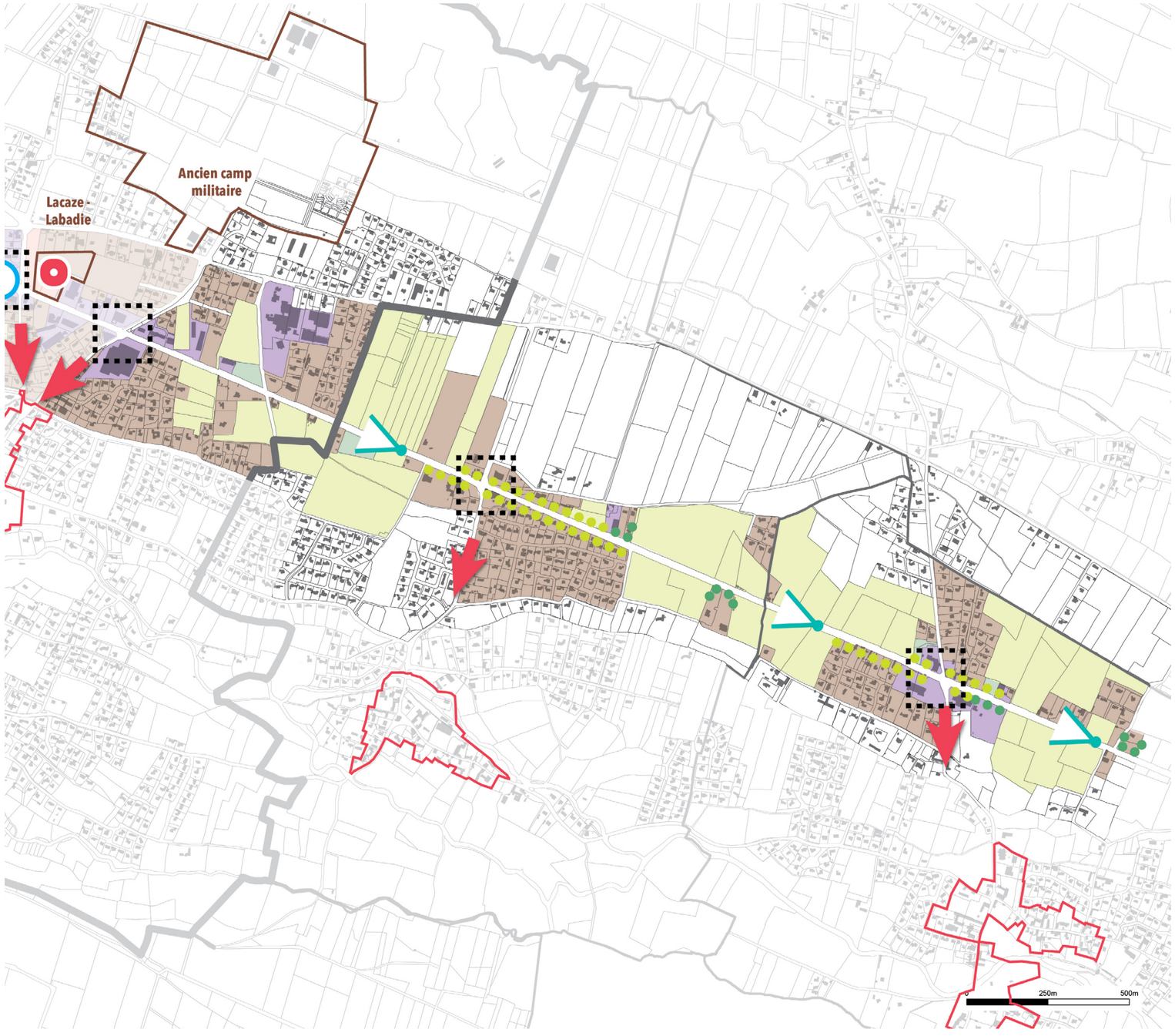
1.2 / ORIENTATIONS

- La densification des tissus urbains n'est pas forcément souhaitable sur cette séquence. En revanche, l'intensification urbaine sera privilégiée dans les centres-bourgs de Ousse et Lée, où persistent de nombreuses dents creuses.

- La préservation des espaces dédiés à l'agriculture est primordiale afin de conserver la qualité de cette première séquence d'agglomération. Les perspectives ouvertes sur le grand paysage permettent de créer une transition entre les espaces ruraux en amont, et le Cœur de Pays urbain en aval.

- Des alignements d'arbres pourront être plantés sur le principe des alignements existants le long des implantations bâties afin de créer une interface visuelle et sonore entre espaces bâtis et infrastructure, de mettre en valeur les ouvertures paysagère et de compléter une trame verte très présente.

- Des aménagements devront être effectués au niveau des intersections avec les routes menant aux centres-bourgs de Lée et Ousse, afin de sécuriser les cheminements tout en améliorant la visibilité de ces centralités le long de l'axe d'entrée d'agglomération. Une signalétique urbaine efficace pourra compléter ces dispositifs.



Périmètres et phasage
- Centralité à mettre en valeur
- OAP sectorielle support d'intensification urbaine

Accès et desserte
- Parking relais à conforter
- Parking relais à aménager
- Voie cyclable existante
- Voie cyclable à aménager
- Infrastructure à intégrer
- Cheminement à privilégier vers une centralité
- Voie structurante de transports en commun à amér
- Voie structurante de transports en commun à pens
- Arrêt de ligne structurante existant à conforter
- Arrêt de bus existant à conforter

Mixité fonctionnelle et sociale
- Secteur à vocation première d'habitat
- Secteur à vocation agricole
- Secteur à vocation paysagère
- Secteur d'équipement public
- Secteur à vocation première économique
- Vocation économique à conforter
- Espace public à mettre en oeuvre

Insertion architecturale est urbaine
- Alignement d'arbres existant
- Alignement d'arbres à créer
- Vues à préserver/créer
- Élément patrimonial à préserver et mettre en valeu

SÉQUENCE 2 : NOUVELLE CENTRALITÉ

2.1 / DIAGNOSTIC



Vocation première des tissus

Résidentielle | Économique | Équipement | Agricole | Paysagère

- Cette séquence se caractérise dans un premier temps par la présence d'activités économiques et commerciales le long de l'axe d'entrée d'agglomération. Des emprises foncières conséquentes sont ainsi occupées par de grandes surfaces bâties, souvent dédiées à la vente. Les couleurs vives des enseignes s'accumulent le long de la route de Tarbes, où les panneaux publicitaires occupent tout le linéaire, ne laissant plus de place aux signalétiques routières et urbaines.

- La concentration des commerces de long de cet axe pendant de nombreuses années a abouti à la division de la centralité d'Idron. En effet, la centralité historique au niveau du château et de l'école, ne se caractérise plus que par ses équipements scolaires et culturels et trouve ici son pendant commercial. Longtemps réfutée, cette double centralité est aujourd'hui admise et portée par les collectivités, qui y voient des perspectives de développement.

- De nombreuses parcelles ont été identifiées comme potentiel de constructibilité sur cette séquence, d'ores et déjà caractérisée par une forte urbanisation récente le long de la route de Tarbes. Ces espaces végétalisés en dents creuses au sein d'un tissu urbain dense sont adaptés pour accueillir une urbanisation intense le long de l'axe d'entrée d'agglomération.

- La rocade paloise, support d'un trafic routier important, coupe cette séquence en son milieu, et intercepte la route de Tarbes au niveau du rond point. Cette infrastructure conséquente matérialise l'entrée dans l'espace urbain dense du Coeur de Pays, pouvant se traduire par une pacification de la voirie, ayant vocation a se transformer en boulevard urbain.









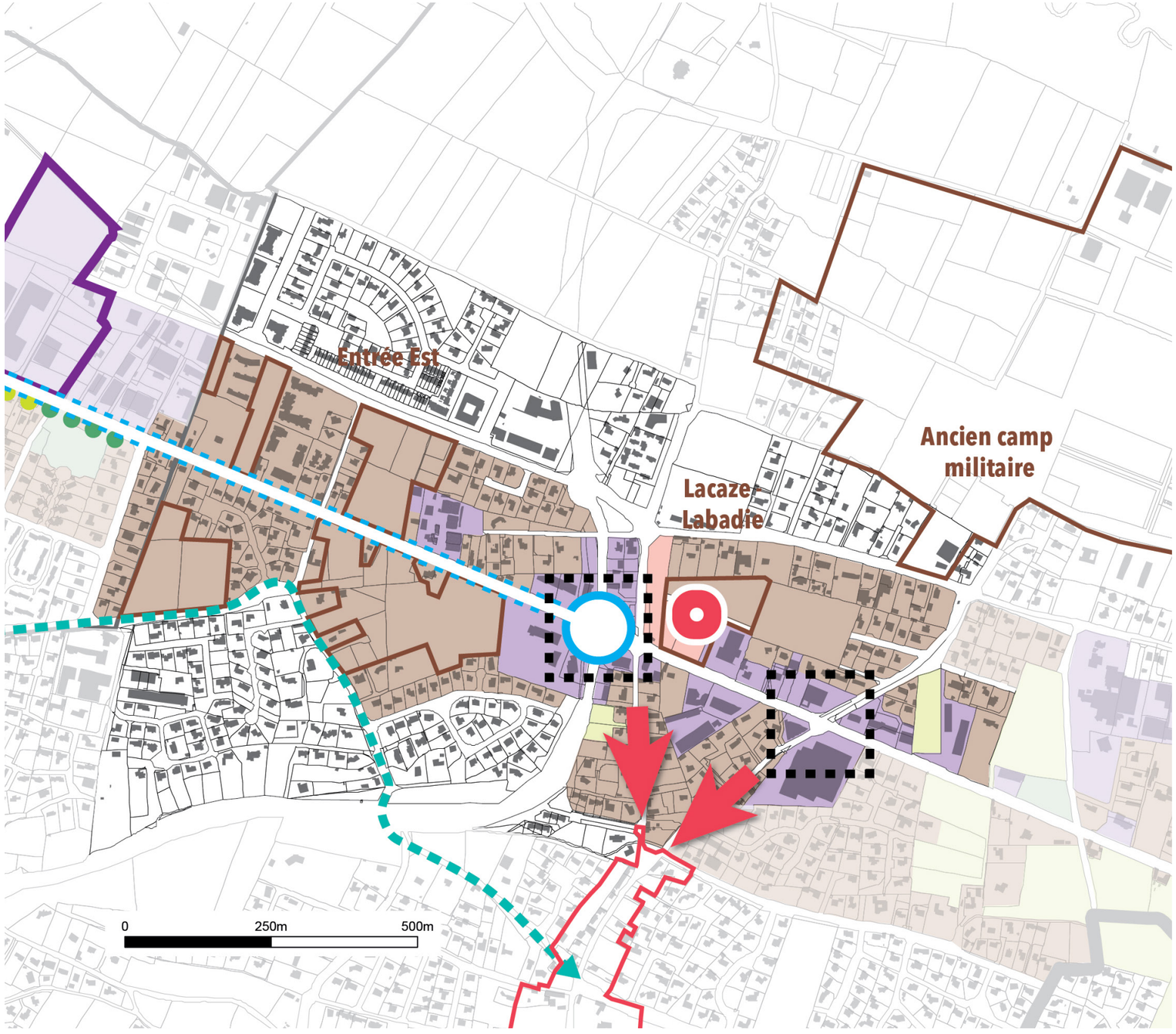
SÉQUENCE 2 : NOUVELLE CENTRALITÉ

2.2 / ORIENTATIONS

- La double centralité d'Idron devra être assumée par les collectivités, qui pourront, de part l'opportunité foncière en centre de séquence, développer un programme d'équipement public venant conforter cette vocation communautaire.

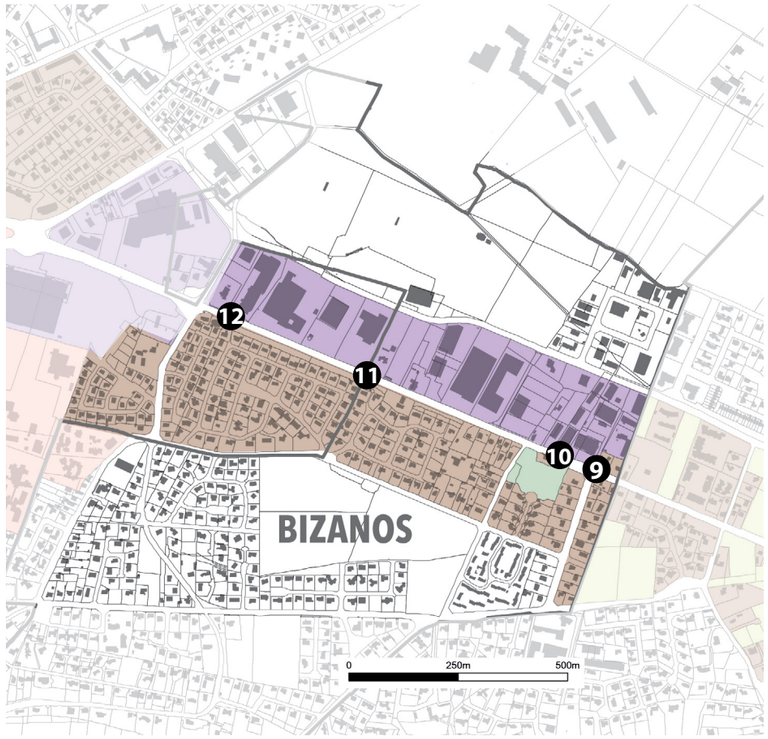
- L'entrée dans le tissu dense du Coeur de Pays se matérialisera par l'interdiction de développer de nouvelles surfaces commerciales le long de l'entrée d'agglomération. Les activités économiques seront concentrées sur les espaces en amont du centre d'agglomération, où des opérations de réhabilitation et/ou reconversion urbaine seront à envisager.

- Le potentiel d'urbanisation élevé des sites en aval de cette intersection, ainsi que les principes portés par le PADD en matière de mobilité présupposent, sur une temporalité non définie à ce jour, la mise en place d'une ligne de transports en commun jusqu'à ce site, en liaison avec la création d'un parking relais. Cet aménagement, à combiner avec la mise en œuvre de cheminements piétons et cyclistes efficaces et sécurisés, permettra de désencombrer la voirie en aval et de lui conférer ainsi un statut de boulevard urbain en lieu et place de l'infrastructure entièrement dédiée à la voiture actuellement présente.



SÉQUENCE 3 : DICHOTOMIE URBAINE

3.1 / DIAGNOSTIC



Vocation première des tissus

Résidentielle | Économique | Équipement | Agricole | Paysagère

- Une très forte dichotomie entre les tissus urbains caractérise cette séquence, qui s'identifie ainsi clairement le long de l'axe d'entrée d'agglomération.

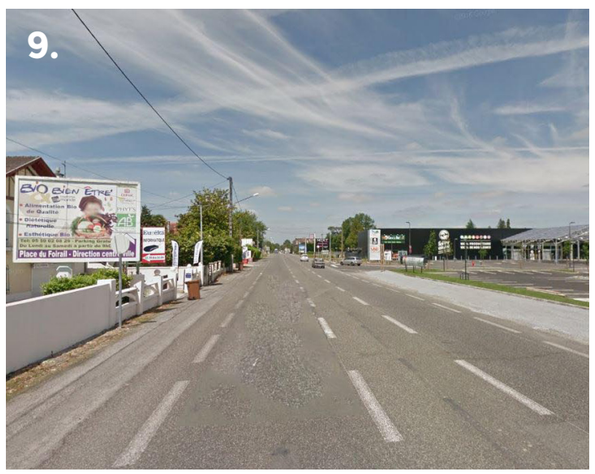
- Au nord, des activités industrielles et économiques se sont installées sur de grandes emprises foncières, au sein de la ZACOM identifiée par le SCoT. Elles occupent pour la plupart de grandes surfaces bâties, implantées au centre de nappes de imperméabilisées entièrement dédiées au stationnement de véhicules. La concentration de ces activités au sein d'un périmètre identifié a pour objectif de créer une polarité commerciale susceptible de conforter l'attractivité économique du centre d'agglomération.

- Une voie de desserte arrière facilite les livraisons de marchandises, mais l'accessibilité est possible pour les visiteurs depuis la route de Tarbes, facteur de visibilité pour les enseignes.

- Au sud, une vaste zone pavillonnaire prend place sur les communes de Pau et Bizanos. Les liaisons viaires avec la route de Tarbes y ont été limitées au maximum, probablement afin de ne pas perturber le trafic intense qui s'y écoule. Cependant, les aménagements présentent la spécificité, pour une zone pavillonnaire, de ne pas utiliser à outrance la voirie en impasse, très consommatrice d'espace et d'imperméabilisation des sols.

- Ces emprises bâties sont aujourd'hui séparées de l'infrastructure routière par un haut talus enherbé et planté, faisant office de barrière à la fois visuelle et sonore. Cette frontière se justifiait de par le statut de voie de transit conféré à la route de Tarbes jusqu'à présent. Sa transformation progressive en boulevard urbain pourrait cependant autoriser davantage de perméabilités vers et depuis les ensembles pavillonnaires.

- Le projet d'aménagement urbain autour du stade du hameau vient bouleverser le sage équilibre entre ces deux entités urbaines fermées. En effet, la programmation très ouverte de ce site fait apparaître des espaces de rencontre susceptibles d'être appropriés par les habitants du sud de l'axe d'entrée d'agglomération, les amenant à traverser cette voirie jusqu'à présent redoutée.









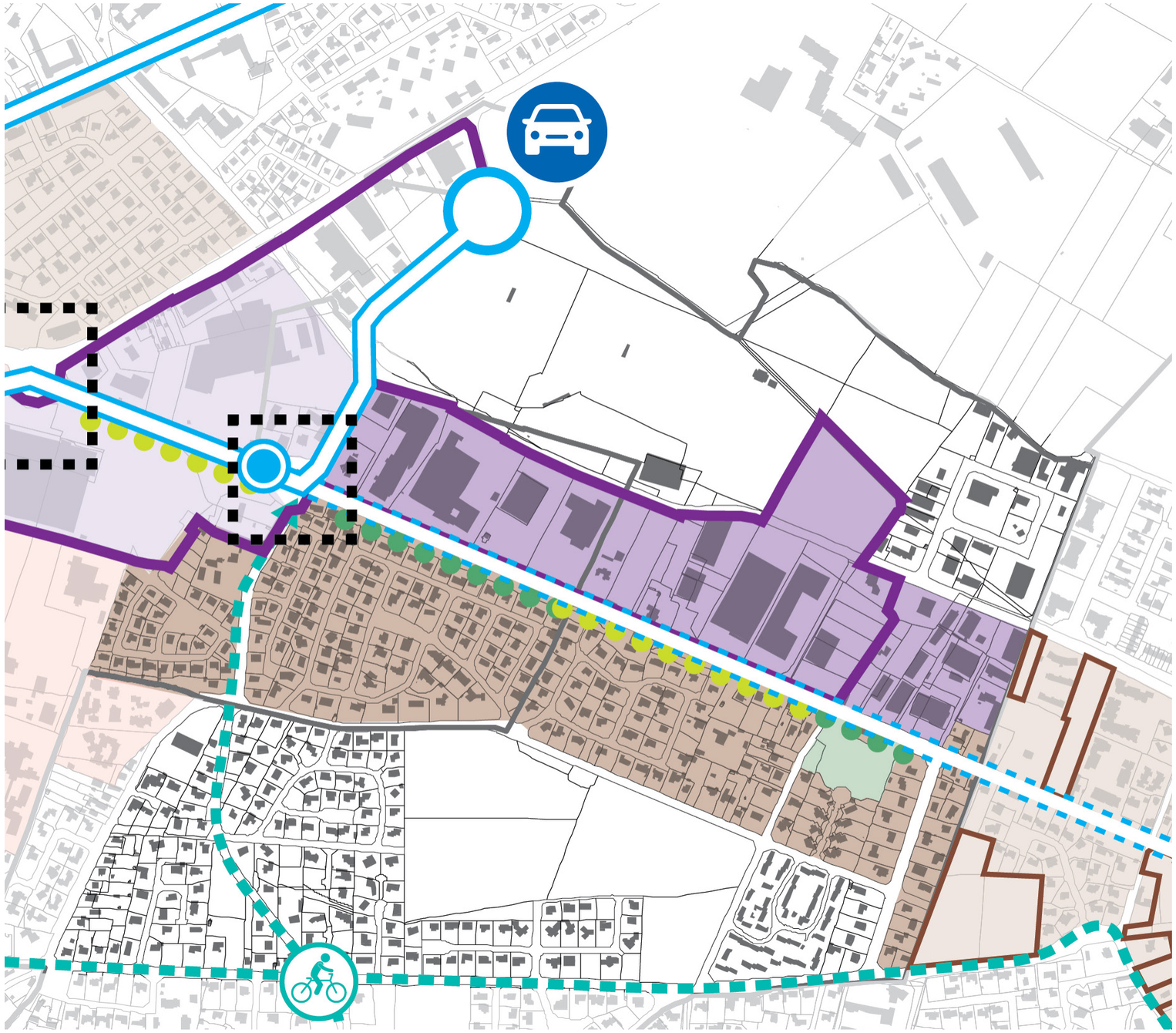
SÉQUENCE 3 : DICHOTOMIE URBAINE

3.2 / ORIENTATIONS

- La vocation commerciale de la ZACOM devra être confortée selon les objectifs du SCoT. Des opérations de réhabilitation urbaines permettront cependant de retravailler les formes urbaines existantes afin de leur donner une dimension plus humaine. En dehors de ce périmètre, aucune implantation nouvelle d'activité ne devra être envisagée. La reconversion des emprises bâties devra y être envisagée vers une morphologie plus urbaine.

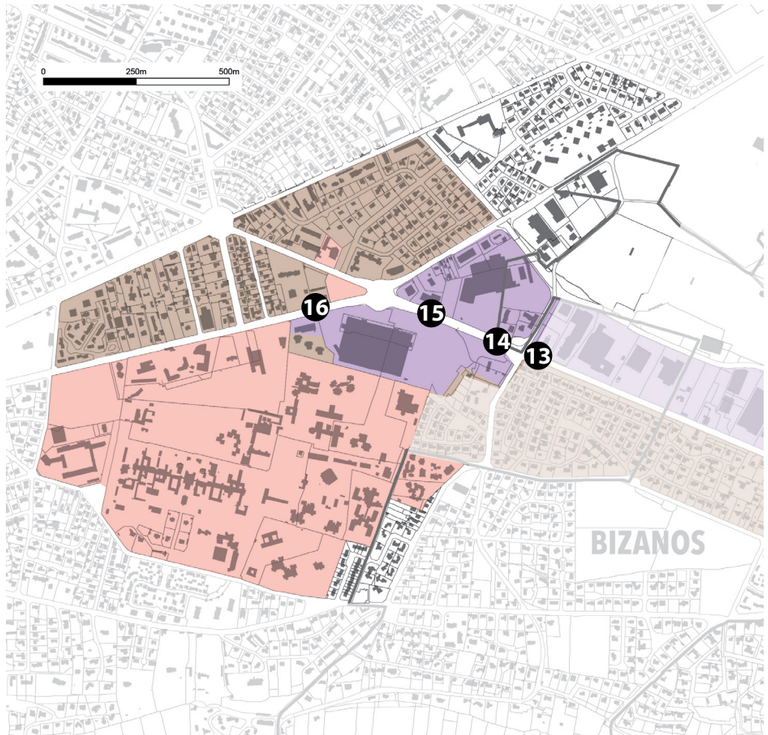
- Sur cette séquence, la route de Tarbes devra progressivement adopter un profil de boulevard urbain, autorisant d'autres usages que celui de la voiture individuelle. Une ligne de transports en commun pourra ainsi être envisagée. La mise en œuvre de ce dispositif est cependant conditionnée à l'ouverture des tissus bâtis sur l'infrastructure, ainsi qu'à la création de cheminements piétons adaptés et sécurisés le long des voies. L'installation de mobilier urbain et d'un éclairage public adaptés aux différents modes de transports susceptibles de s'y développer permettra par ailleurs de conforter le changement de destination de voirie.

- Des liaisons réservées aux modes actifs de déplacement devront par ailleurs être aménagées entre les lotissements pavillonnaires au sud de la route de Tarbes et la future centralité dessinée par le stade du hameau.



SÉQUENCE 4 : ENTRÉE EN VILLE

4.1 / DIAGNOSTIC



Vocation première des tissus

Résidentielle
Économique
Équipement
Agricole
Paysagère

- Cette dernière séquence correspond à l'entrée de ville paloise telle qu'elle est aujourd'hui dessinée. Elle se structure autour de trois entités urbaines plus ou moins poreuses dans leur intégration.

- L'extrémité ouest de la ZACOM se traduit ici par une implantation commerciale structurée autour d'une grande surface alimentaire au sud. Cette dernière est entourée d'une très grande surface imperméabilisée entièrement dédiée au stationnement des véhicules individuels (14). Cette emprise trouve son pendant commercial au nord de la route de Tarbes avec une autre grande surface présentant des spécificités similaires.

- Un tissu résidentiel dense a pris place au nord-ouest de la voirie. Il se caractérise par une forte mixité des tissus, où s'insèrent équipements, services et commerces de proximité. La morphologie urbaine de ces tissus présente les caractéristiques d'un milieu urbain dense. Le bâti prend de la hauteur, sans pour autant devenir uniforme.

- La cité administrative départementale vient compléter le tableau de cette séquence, avec une emprise importante et peu perméable (grandes emprises foncières closes par des barrières ou clôtures).

- La desserte en transports en commun est assurée par la ligne T1, structurante à l'échelle de l'agglomération. Des arrêts adaptés et sécurisés ont été mis en place afin de faciliter l'accès à ce mode de transport (16).

- Sur cette dernière séquence d'entrée de ville, la voirie prend une dimension plus humaine malgré l'important trafic qu'elle supporte et adopte un profil de boulevard urbain, offrant à chaque mode de transport un espace dédié et sécurisé de circulation.









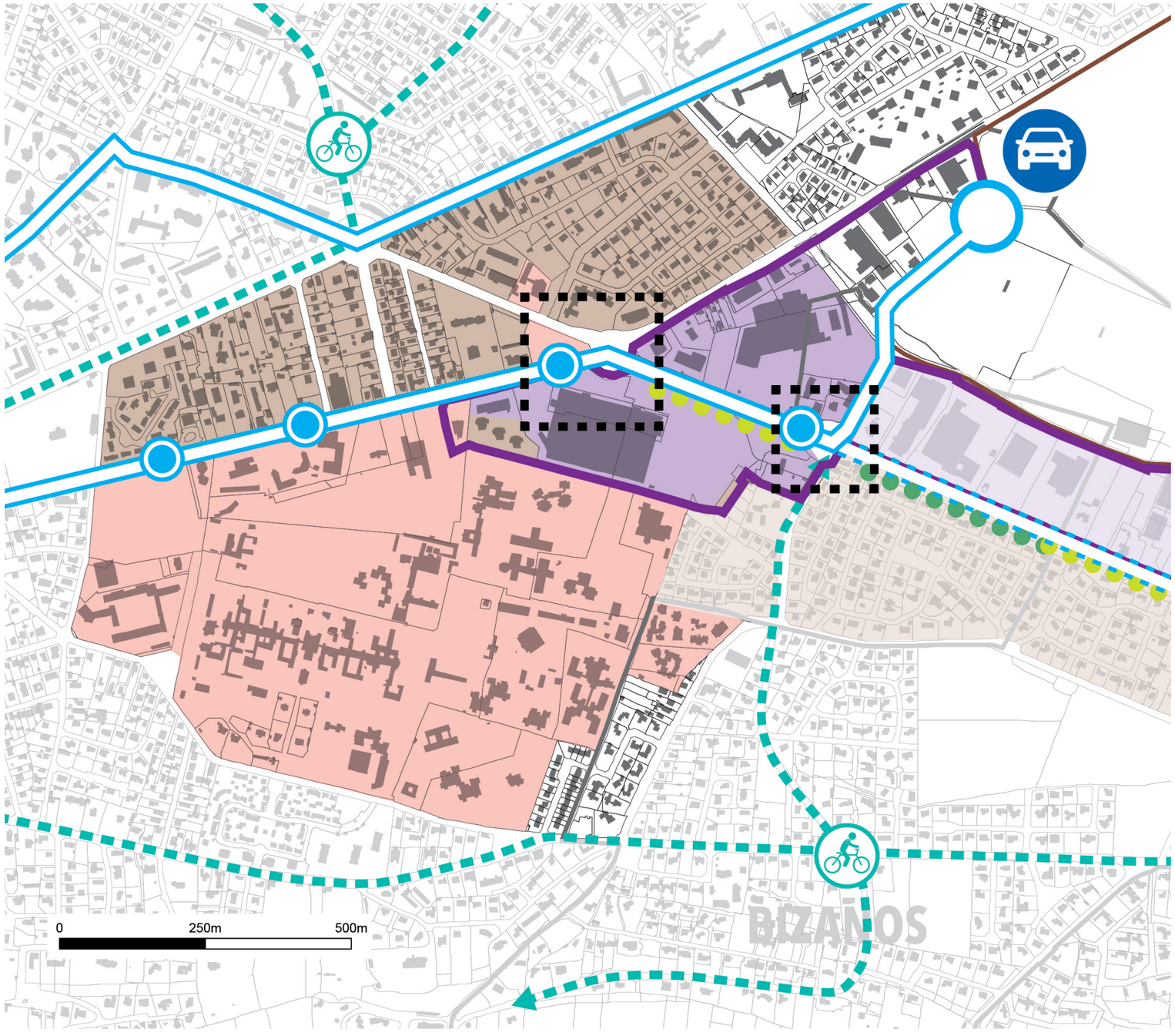
SÉQUENCE 4 : ENTRÉE EN VILLE

4.2 / ORIENTATIONS

- Situées au sein du périmètre de la ZACOM, les emprises commerciales devront être confortées mais réhabilitées afin d'offrir à cette dernière séquence d'entrée de ville un visage urbain à dimension humaine. Les espaces de stationnement devront ainsi être redimensionnés pour s'adapter aux nouveaux usages de consommation (drive, transports en commun, ...).

- Les opérations de réaménagement devront par ailleurs prendre en compte, sur l'ensemble des emprises foncières de cette séquence, une trame verte et bleue particulièrement affaiblie sur cette dernière séquence d'entrée de ville.

- Des cheminements dédiés aux mobilités actives devront être pensés au sein des aménagements futurs, y compris au sein des actuelles emprises foncières fermées afin de les rendre perméables et de faciliter les déplacements des usagers. Des voies cyclables devront par ailleurs être mises en œuvre, notamment afin de rejoindre en toute sécurité l'hypercentre palois en vélo.



Périmètres et phasage
- Centralité à mettre en valeur
- OAP sectorielle support d'intensification urbaine

Accès et desserte
- Parking relais à conforter
- Parking relais à aménager
- Voie cyclable existante
- Voie cyclable à aménager
- Infrastructure à intégrer
- Cheminement à privilégier vers une centralité
- Voie structurante de transports en commun à amér
- Voie structurante de transports en commun à pens
- Arrêt de ligne structurante existant à conforter
- Arrêt de bus existant à conforter

Mixité fonctionnelle et sociale
- Secteur à vocation première d'habitat
- Secteur à vocation agricole
- Secteur à vocation paysagère
- Secteur d'équipement public
- Secteur à vocation première économique
- Vocation économique à conforter
- Espace public à mettre en oeuvre

Insertion architecturale est urbaine
- Alignement d'arbres existant
- Alignement d'arbres à créer
- Vues à préserver/créer
- Élément patrimonial à préserver et mettre en valeu

ROUTE DE TARBES : ORIENTATIONS

- Travailler l'entrée d'agglomération comme une succession de séquences urbaines et paysagères à densité variable, qualifier à la fois la voirie de la route de Tarbes et le front bâti selon les séquences identifiées.

- Définir la nouvelle centralité Idronaise, à l'intersection avec la rocade, comme la nouvelle entrée de ville Est du centre d'agglomération. Conforter et développer l'offre de commerces de proximité qui s'implantent le long de cet axe routier, assumer le rôle de seconde centralité vécue à l'échelle de la commune d'Idron.

- Adapter l'infrastructure routière en aval de cette nouvelle entrée de ville en adoptant un profil de type boulevard urbain permettant le développement de mobilités alternatives à la voiture individuelle.

- Accompagner cette transition en développant une offre de transports en commun structurante à l'échelle de l'agglomération et connectée à un service de parking relais idéalement connecté aux grandes infrastructures routières de transit permettant de désengorger le trafc routier tout en confortant la nouvelle centralité Idronaise.

- Qualifier l'espace public, aménager des espaces de rencontre entre les différents modes de transport afin d'encourager les usages alternatifs au tout voiture.

ROUTE DE TARBES : ORIENTATIONS

Périmètres et phasage

- Centralité à mettre en valeur
- OAP sectorielle support d'intensification urbaine

Accès et desserte

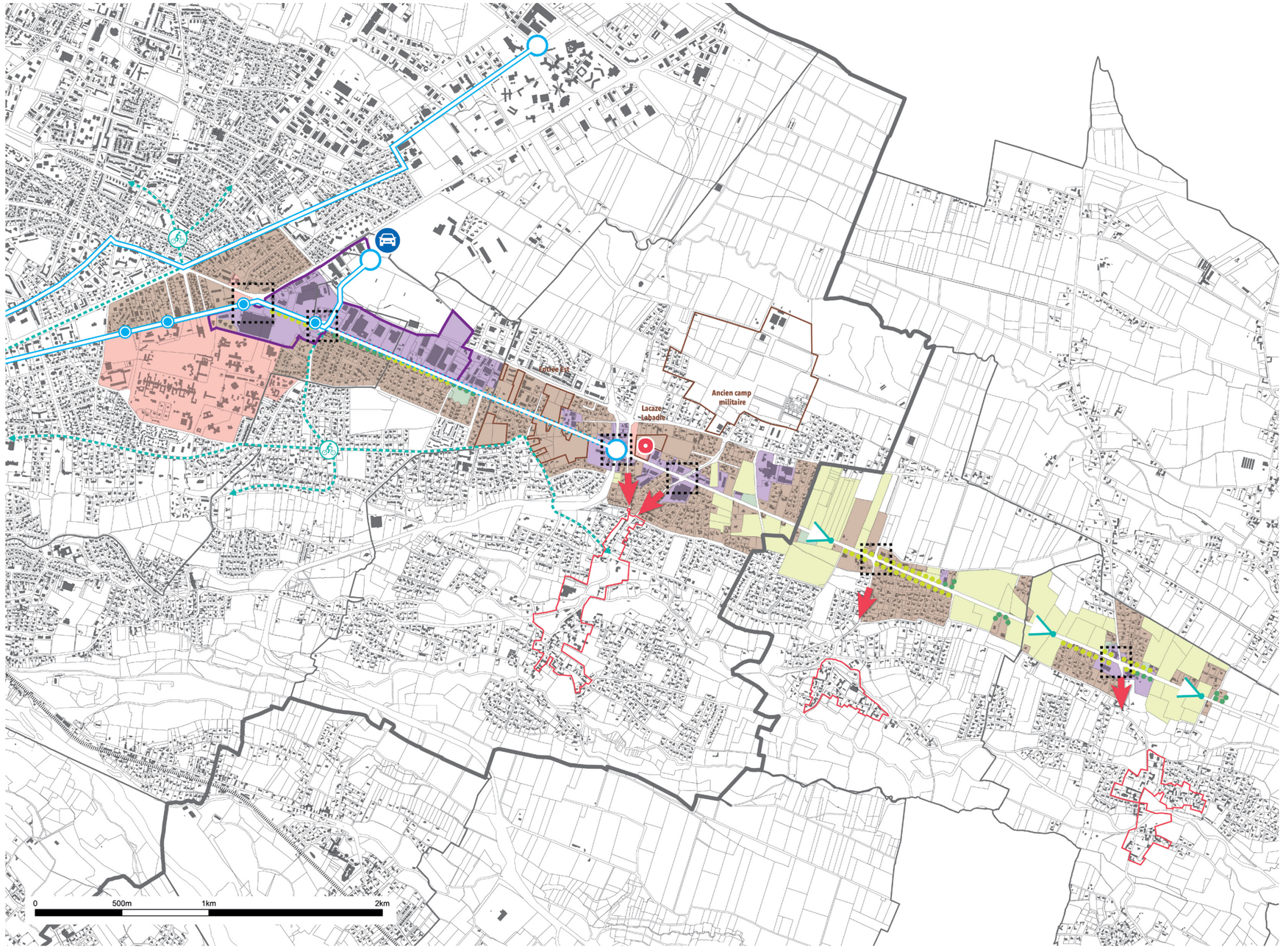
- Parking relais à conforter
- Parking relais à aménager
- Voie cyclable existante
- Voie cyclable à aménager
- Infrastructure à intégrer
- Cheminement à privilégier vers une centralité
- Voie structurante de transports en commun à aménager
- Voie structurante de transports en commun à penser
- Arrêt de ligne structurante existant à conforter
- Arrêt de bus existant à conforter

Mixité fonctionnelle et sociale

- Secteur à vocation première d'habitat
- Secteur à vocation agricole
- Secteur à vocation paysagère
- Secteur d'équipement public
- Secteur à vocation première économique
- Vocation économique à conforter
- Espace public à mettre en oeuvre

Insertion architecturale est urbaine

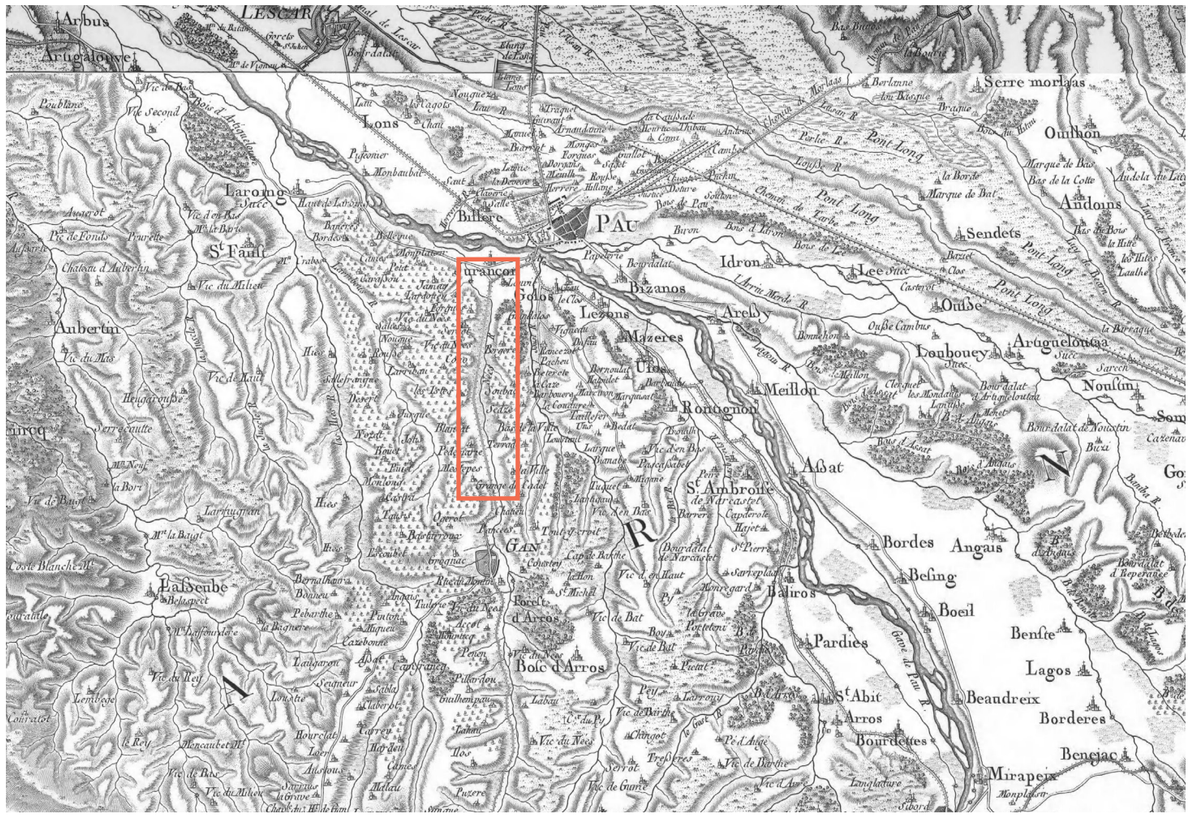
- Alignement d'arbres existant
- Alignement d'arbres à créer
- Vues à préserver/créer
- Élément patrimonial à préserver et mettre en valeur



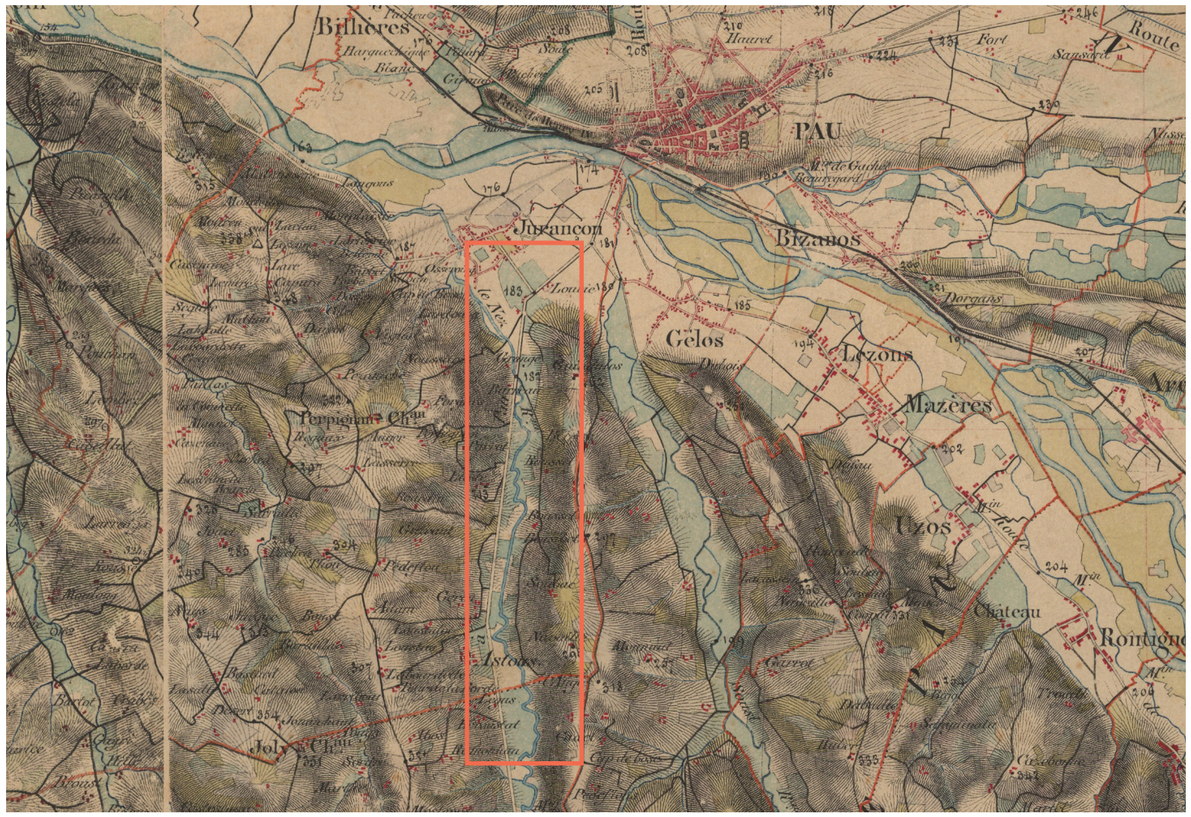
PLUi* PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL

D : ENTREE SUD - ROUTE DE GAN

ROUTE DE GAN : HISTORIQUE



Carte de Cassini, 1740



Carte de l'état-major, 1866



Photo aérienne, 1966



Photo aérienne, 1973



Photo aérienne, 1982



Photo aérienne, 1993

ROUTE DE GAN : DIAGNOSTIC

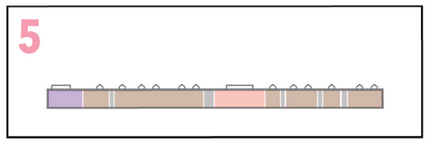
L'entrée d'agglomération Sud se matérialise par une alternance de séquences urbaines et paysagères qui créent une dynamique le long de cet axe routier très emprunté. Les alignements de platanes de part et d'autre de la voirie qualifient particulièrement cette entrée d'agglomération. Ils donnent ainsi un rythme le long du trajet, et valorisent l'aspect paysager prégnant de ce site.

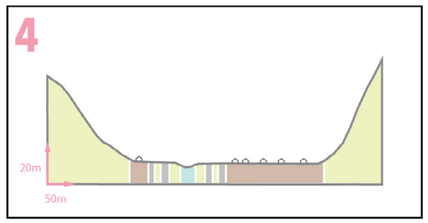
Cette infrastructure structurante à l'échelle de l'agglomération définit par ailleurs l'un des axes routiers France-Espagne les plus empruntés, notamment par de nombreux poids-lourds évitant les sections à péage des autoroutes. Son statut de route nationale est à la fois un atout en termes de financements et une contrainte dans sa gestion au quotidien, nécessitant des échanges entre de nombreux interlocuteurs.

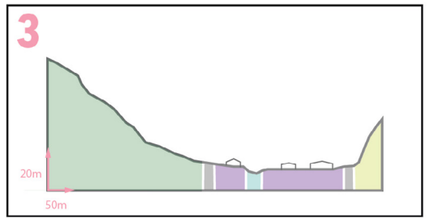
La localisation en fond de vallée de cette double voie se traduit par une morphologie urbaine spécifique, concentrée autour de la route de Gan et de la vallée du Neez. Le PPRi y limite désormais les possibilités d'extension du tissu urbain. Le bâti est donc moins dispersé que pour les deux entrées précédemment étudiées.

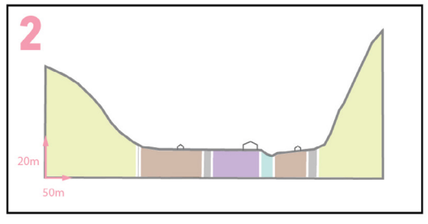
La présence du ruisseau se ressent de par la topographie mais celui-ci ne se rend que peu visible depuis la voirie matérialisant l'axe d'entrée d'agglomération. Il est longé par la voie ferrée Nord-Sud connectant Pau au sud de l'agglomération.

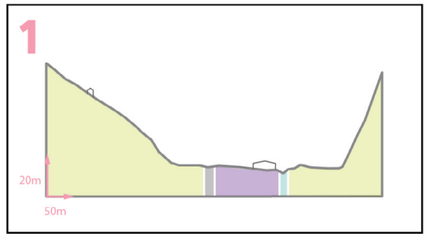
Les activités y sont aussi présentes, mais le commerce s'y fait plus rare. La fromagerie des Chaumes occupe cependant une grande emprise en entrée d'agglomération, qu'il convient de qualifier. D'autres entreprises trouvent par ailleurs leur place au sein des deux Zones d'Activités Économiques présentes au sud de cette entrée d'agglomération, définissant des séquences moins marquées que sur les routes de Tarbes et de Bayonne.

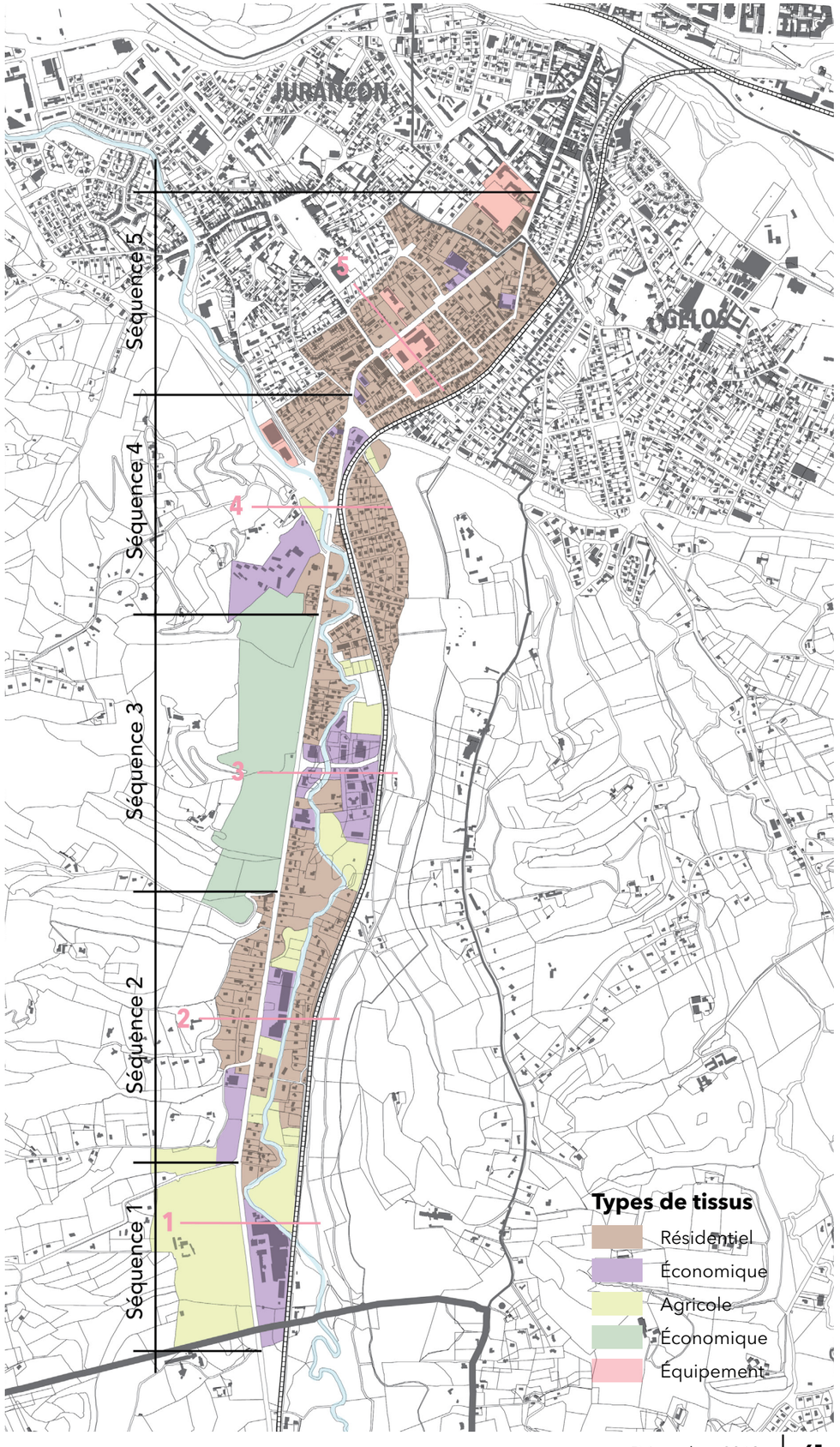












SÉQUENCE 1 : REPÈRES VISUELS ET PATRIMONIAUX

1.1 / DIAGNOSTIC



Vocation première des tissus

Résidentielle | Économique | Équipement | Agricole | Paysagère

- Cette première séquence détermine l'entrée d'agglomération. Elle est constituée à l'est par une emprise industrielle, occupée par la fromagerie des Chaumes.

- Cette emprise industrielle est très présente et matérialise avec ses volumétries imposantes un signal fort pour l'entrée d'agglomération sud. L'entreprise présente par ailleurs des besoins d'extension qui ne pourront être contenus au sein de l'emprise foncière actuelle.

- De grandes nappes de parking permettent aux employés et visiteurs de se stationner. Elles sont cependant responsables d'une très forte imperméabilisation des sols, et dessinent un paysage entièrement dédié à l'automobile.

- A l'ouest, une vaste emprise végétalisée offre un panorama complètement dégagé le château d'Astous.

- Une ligne de transport en commun dessert actuellement ces sites (photo 1, ligne P11). Cette desserte est aujourd'hui peu intense et peu utilisée. Il n'est cependant pas possible de l'intensifier, car la mise en site propre du bus serait alors souhaitable mais non réalisable sur l'emprise viaire disponible.

- Un projet de parking de covoiturage est en cours de réflexion en amont de la fromagerie, sur un terrain privé situé sur la commune de Gan. Dans ce cas, la mise en œuvre d'un giratoire serait souhaitable afin de sécuriser les entrées et sorties depuis et vers l'axe très emprunté d'entrée d'agglomération.

- Une piste cyclable a été aménagée le long de la voie ferrée, reliant les centres-villes de Pau et Jurançon au nord à Gan au sud. Il s'agit d'un parcours dit de tourisme, et non d'un itinéraire de transport efficace. Ce parcours met en valeur la vallée paysagère du Neez.









SÉQUENCE 1 : REPÈRES VISUELS ET PATRIMONIAUX

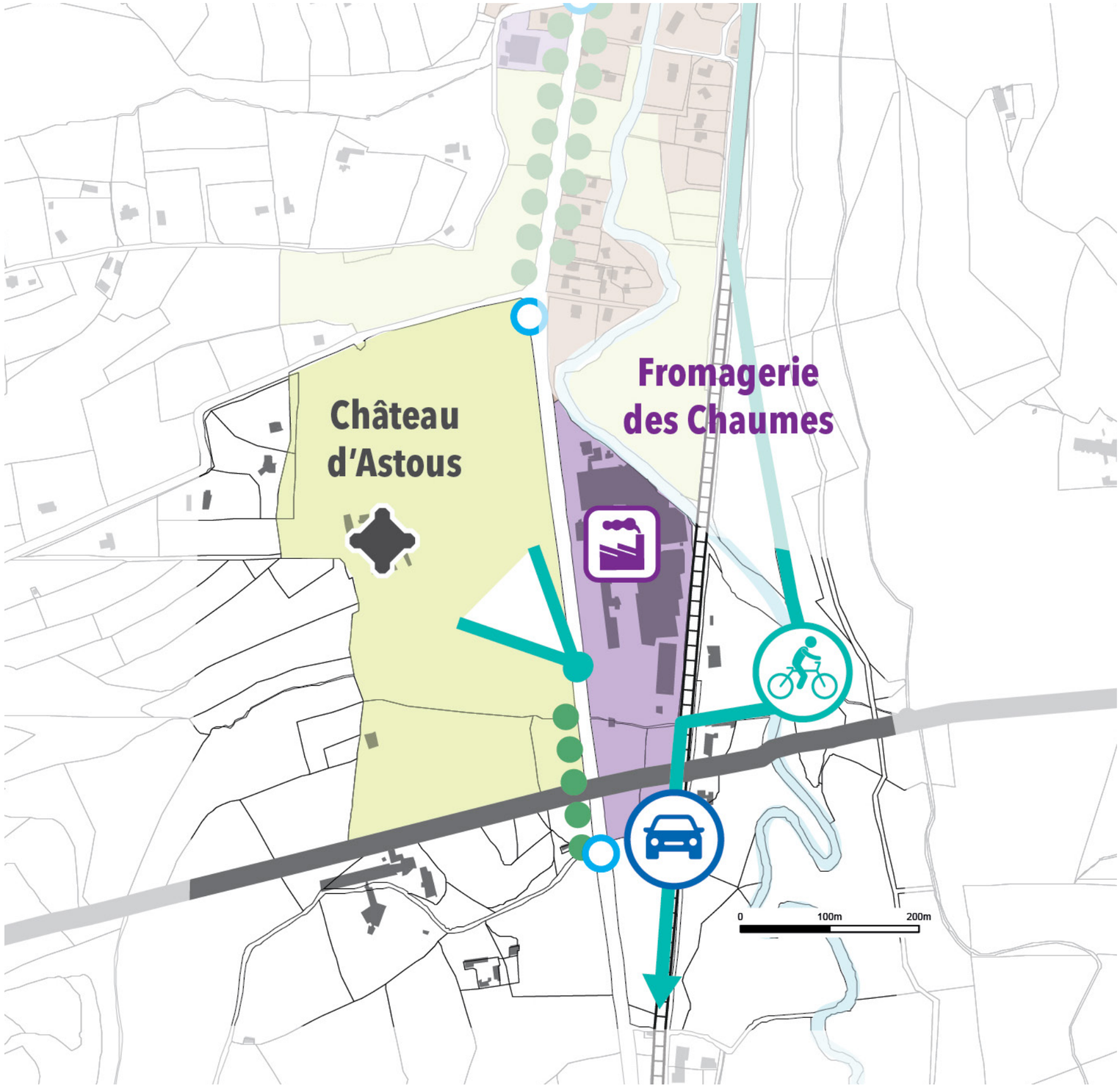
1.2 / ORIENTATIONS

- La dichotomie caractéristique de cette première séquence d'entrée sud d'agglomération devra être préservée pour ses grandes qualités paysagères.

- A l'est, la volumétrie imposante de la fromagerie devra être assumée en tant que signal d'entrée d'agglomération. Les formes urbaines caractéristiques devront être conservées et pourront être mises en valeur, notamment par une mise en lumière nocturne. Une réflexion devra par ailleurs être menée sur les possibilités d'extension de la fromagerie.

- A l'ouest, des cônes de vues devront être préservés vers le château d'Astous, élément patrimonial majeur de cette entrée d'agglomération.

- Les transports en commun, même s'ils ne peuvent prendre la forme d'une ligne à haut niveau de service, devront être maintenus et cadencés de manière à répondre notamment aux besoins des employés de la fromagerie. Les arrêts de bus devront par ailleurs être sécurisés et accompagnés d'aménagements piétons le long de la voie afin de desservir les principaux sites d'intérêt.



Périmètres et phasage
- Centralité à mettre en valeur
- OAP sectorielle support d'intensification urbaine

Accès et desserte
- Parking relais à conforter
- Parking relais à aménager
- Voie cyclable existante
- Voie cyclable à aménager
- Infrastructure à intégrer
- Cheminement à privilégier vers une centralité
- Voie structurante de transports en commun à amér
- Voie structurante de transports en commun à pens
- Arrêt de ligne structurante existant à conforter
- Arrêt de bus existant à conforter

Mixité fonctionnelle et sociale
- Secteur à vocation première d'habitat
- Secteur à vocation agricole
- Secteur à vocation paysagère
- Secteur d'équipement public
- Secteur à vocation première économique
- Vocation économique à conforter
- Espace public à mettre en oeuvre

Insertion architecturale est urbaine
- Alignement d'arbres existant
- Alignement d'arbres à créer
- Vues à préserver/créer
- Élément patrimonial à préserver et mettre en valeu

SÉQUENCE 2 : MIXITÉ DES TISSUS

2.1 / DIAGNOSTIC



Vocation première des tissus

Résidentielle | Économique | Équipement | Agricole | Paysagère

- La deuxième séquence de l'entrée sud d'agglomération est caractérisée par une plus grande mixité des tissus urbains.

- Les premières formes urbaines dédiées à l'habitat y sont implantées, entre l'infrastructure et le lit du Neez à l'est et en pied de coteaux à l'Ouest. On constate une forte dégradation de ces éléments bâtis vieillissants. Aucun alignement sur voirie n'a été suivi au cours des implantations bâties, présentant un aspect relativement hétérogène sur la séquence.

- Des emprises industrielles importantes complètent ce linéaire bâti, notamment au sein de la ZAE Sud, où deux entités foncières sont aménageables. Celles-ci présentent une dimension stratégique d'ambition communautaire car ils complètent le paysagère d'entrée d'agglomération.

- Un projet de déménagement de la déchetterie, actuellement localisée en séquence 3 sur la ZAE du Vert Galant est étudié par les services de l'agglomération.

- En face, à l'est de la route de Gan, une emprise non bâtie attend elle aussi une programmation pour se développer. Son contexte d'insertion laisse à penser qu'il serait judicieux d'y porter une opération de construction de logements, très bien desservie par les réseaux et profitant du cadre paysager qualitatif de la vallée du Neez.

- En fin de séquence, une voirie dessine la porte d'entrée vers les coteaux de Jurançon. Cette dernière est aujourd'hui à la fois peu qualitative dans son insertion paysagère et peu sécurisée pour les usagers empruntant cette voirie, et ce malgré le fort potentiel touristique des lieux. Une signalétique discrète indique le cheminement.

- Les premiers alignements d'arbres de part et d'autre de la voirie apparaissent en seconde partie de séquence. Ils définissent et qualifient l'emprise de la voirie ainsi que l'ensemble des déplacements dont elle est le support.









SÉQUENCE 2 : MIXITÉ DES TISSUS

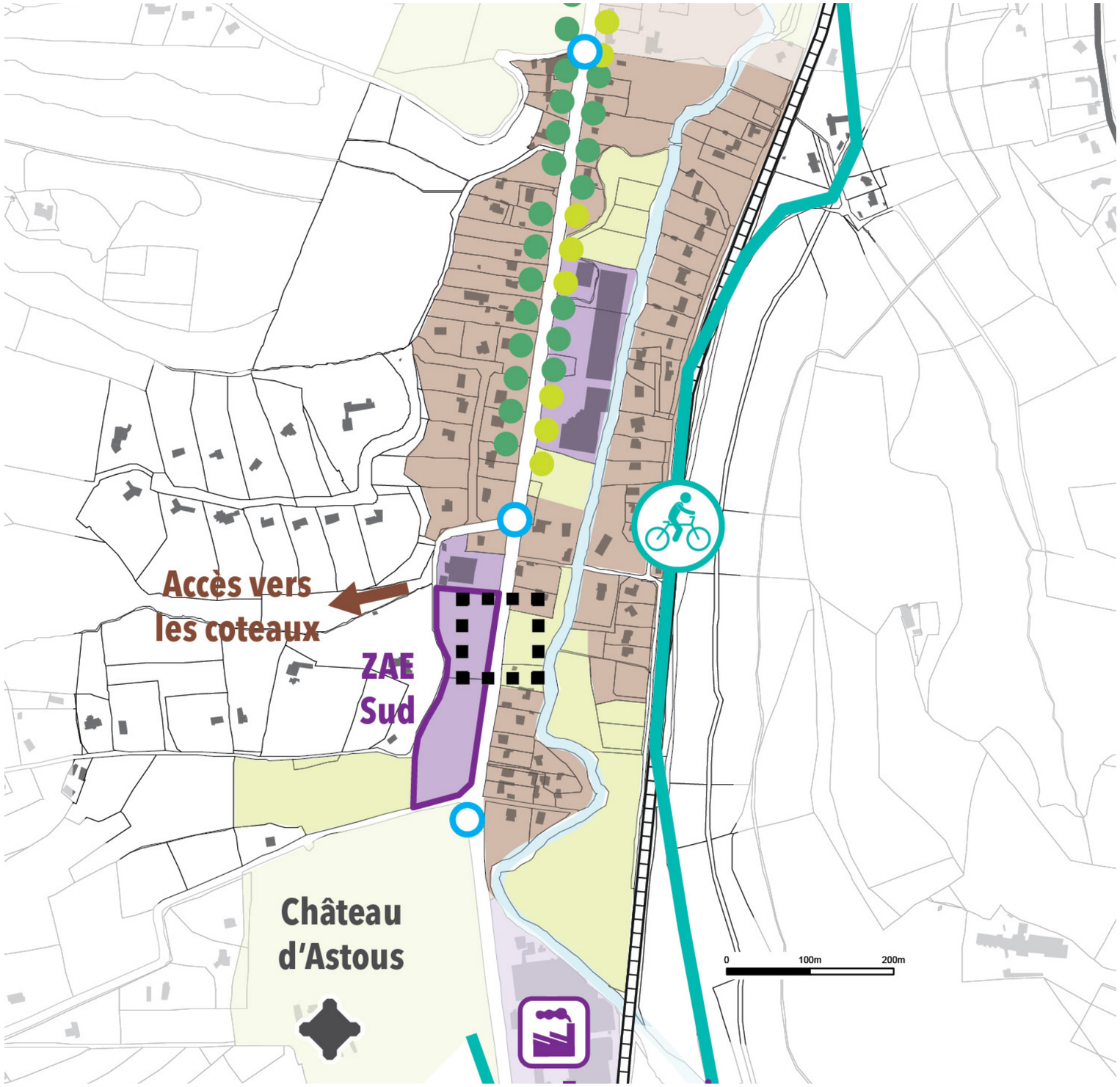
2.2 / ORIENTATIONS

- Un plan de réfection des façades devra être mené sur les propriétés présentant un front bâti sur la route de Gan. Cette opération d'habillage sera à coupler avec des initiatives de rénovation thermique des éléments bâtis existants.

- Quelles que soient les orientations de programmation exactes retenues pour l'aménagement des sites situés de part et d'autre de la route de Gan, celui-ci devra respecter des principes d'insertion paysagère très strictes afin de ne pas dénaturer le paysage d'entrée d'agglomération.

- L'intégration d'une infrastructure de type rond point permettant les entrées et sorties vers et depuis l'axe d'entrée d'agglomération devra être pensée dans le cadre de toute opération d'aménagement sur les sites disponibles de la ZAE Sud. Cette opération devra être portée par l'ensemble des protagonistes de l'aménagement des sites et permettra une sécurisation de l'ensemble des moyens de transports susceptibles d'emprunter l'axe d'entrée d'agglomération, y compris piétons et cyclistes.

- Cette infrastructure offrira par ailleurs un cheminement identifié par une signalétique urbaine efficace et sécurisé pour tous les modes de transports vers les coteaux de Jurançon



Périmètres et phasage

- Centralité à mettre en valeur
- OAP sectorielle support d'intensification urbaine

Accès et desserte

- Parking relais à conforter
- Parking relais à aménager
- Voie cyclable existante
- Voie cyclable à aménager
- Infrastructure à intégrer
- Cheminement à privilégier vers une centralité
- Voie structurante de transports en commun à amér
- Voie structurante de transports en commun à pens
- Arrêt de ligne structurante existant à conforter
- Arrêt de bus existant à conforter

Mixité fonctionnelle et sociale

- Secteur à vocation première d'habitat
- Secteur à vocation agricole
- Secteur à vocation paysagère
- Secteur d'équipement public
- Secteur à vocation première économique
- Vocation économique à conforter
- Espace public à mettre en oeuvre

Insertion architecturale est urbaine

- Alignement d'arbres existant
- Alignement d'arbres à créer
- Vues à préserver/créer
- Élément patrimonial à préserver et mettre en valeu

SÉQUENCE 3 : URBANISATION EN FOND DE VALLÉE

3.1 / DIAGNOSTIC



Vocation première des tissus

Résidentielle | Économique | Équipement | Agricole | Paysagère

- La troisième séquence de cette entrée sud d'agglomération est caractérisée par la présence de la Zone d'Activités Économiques du Vert Galant. Cet espace accueille plusieurs entreprises et services. On y trouve notamment la déchetterie communautaire, dont l'emprise foncière semble aujourd'hui insuffisante face aux besoins de la population et des services.

- L'infrastructure routière permettant l'accès à cette zone d'activité est actuellement peu sécurisée, et peu qualitative dans l'aménagement urbain qui y est opéré. Les délaissés de voirie y sont cependant suffisamment conséquents pour envisager une opération de réaménagement de cette intersection.

- A l'ouest de la route de Gan, de grandes emprises boisées prennent place sur les coteaux, donnant l'impression d'un vaste mur végétal le long de la voirie (9). Des cônes de vue vers un paysage ouvert sont cependant dessinés par intermittence (11).

- Les emprises dédiées à l'habitat présentent les mêmes caractéristiques que sur la séquence précédente, à savoir un bâti vieillissant, présentant parfois de grands signes de faiblesses structurelles et nécessitant à minima une intervention sur le traitement thermique des façades.

- L'aspect destructuré des différentes formes bâties situées entre la route de Gan et la vallée du Neez, ne contribue pas à fabriquer une identité propre à cette séquence d'entrée d'agglomération.









SÉQUENCE 3 : URBANISATION EN FOND DE VALLÉE

3.2 / ORIENTATIONS

- Un plan de réfection des façades devra être mené sur les propriétés présentant un front bâti sur la route de Gan. Cette opération d'habillage sera à coupler avec des initiatives de rénovation thermique des éléments bâtis existants.

- Parallèlement à ce travail portant sur les façades bâties, une façade intermédiaire végétale pourra être dessinée à l'est de la voirie par un alignement d'arbres, en réponse à la végétation massive des coteaux à l'ouest et en continuité avec les aménagements présents en amont et en aval de cette séquence.

- L'intégration et la sécurisation d'une infrastructure routière permettant les entrées et sorties vers et depuis l'axe d'entrée d'agglomération au niveau de la ZAE devra être envisagée. Les délaissés de voirie existant permettront de conserver la générosité des voiries, nécessaire à la desserte du site par les poids lourds, tout en proposant un traitement paysager qualitatif de cette intersection vers un profil plus urbain.

- La sécurisation des déplacements piétons et cyclistes autour de cette infrastructure devra être une priorité. Des liaisons actives devront notamment être mises en œuvre entre les arrêts de bus de part et d'autre de la route de Gan, et la voie cyclable de loisirs aménagée le long de la voie ferrée.



SÉQUENCE 4 : INFRASTRUCTURES ET PAYSAGE

4.1 / DIAGNOSTIC



Vocation première des tissus

Résidentielle
Économique
Équipement
Agricole
Paysagère

- La séquence 4 présente une grande rupture le long de l'entrée sud d'agglomération. La rencontre entre la route de Gan, support d'un fort trafic Nord-Sud, et la portion sud de la rocade paloise supportée par la route départementale 802 dessine une infrastructure viaire massive et créatrice de conflits d'usages au quotidien. Elle matérialise par ailleurs l'entrée de ville au sein du centre d'agglomération.

- Cette intersection routière se traduit par une infrastructure en deux temps, étalés sur une longueur totale de 500m.

- La complexité des carrefours, ainsi que le très fort taux d'utilisation des infrastructures routières qui se rencontrent ici, mènent à leur surcharge récurrente en heures de pointe, et entraînent des complications et des situations accidentogènes le long de la totalité de l'entrée d'agglomération.

- Les tissus bâtis résidentiels situés de part et d'autre de ces infrastructures sont desservis par des voiries secondaires.

- La très grande qualité paysagère du site, en fond de vallée, est complètement niée par les infrastructures, qui enjambent par ailleurs au niveau du premier carrefour, le ruisseau du Neez.

- Un équipement culturel a été implanté dans le cadre d'une réhabilitation urbaine et architecturale à proximité directe de l'entrée d'agglomération.

- La mise en œuvre de ce projet s'est accompagnée du traitement d'un délaissé de voirie en parking de covoiturage, directement accessible depuis les différentes voies structurantes se rencontrant sur cette séquence. Il permet, à son échelle, d'encourager des pratiques d'économies d'énergie, et agit ainsi pour désengorger les séquences suivantes de l'entrée d'agglomération.









SÉQUENCE 4 : INFRASTRUCTURES ET PAYSAGE

4.2 / ORIENTATIONS

- L'enjeu primordial de cette séquence dédiée aux infrastructures routières consiste en la pacification de l'intersection de deux axes de grande desserte particulièrement usités, à la fois par les automobilistes et les poids-lourds. Des aménagements devront être pensés afin de parvenir à une juste cohabitation de cette fonction première avec des usages certes plus anecdotiques mais non négligeables de la voirie.

- Le parking de covoiturage récemment installé devra être conforté et intégré dans un réseau d'espaces dédiés existants à consolider à l'échelle de l'agglomération, principalement au niveau des entrées du centre d'agglomération.

- Les infrastructures projetées devront mettre en valeur le cadre paysager remarquable dans lequel elles s'insèrent et proposer aux automobilistes des vues constituées sur l'environnement au sein duquel ils se déplacent.

- Les transports en commun, bien que non structurants sur cette entrée sud d'agglomération, devront par ailleurs pouvoir trouver leur place au sein de l'espace public destiné à la voirie.



Périmètres et phasage

- Centralité à mettre en valeur
- OAP sectorielle support d'intensification urbaine

Accès et desserte

- Parking relais à conforter
- Parking relais à aménager
- Voie cyclable existante
- Voie cyclable à aménager
- Infrastructure à intégrer
- Cheminement à privilégier vers une centralité
- Voie structurante de transports en commun à amér
- Voie structurante de transports en commun à pens
- Arrêt de ligne structurante existant à conforter
- Arrêt de bus existant à conforter

Mixité fonctionnelle et sociale

- Secteur à vocation première d'habitat
- Secteur à vocation agricole
- Secteur à vocation paysagère
- Secteur d'équipement public
- Secteur à vocation première économique
- Vocation économique à conforter
- Espace public à mettre en oeuvre

Insertion architecturale est urbaine

- Alignement d'arbres existant
- Alignement d'arbres à créer
- Vues à préserver/créer
- Élément patrimonial à préserver et mettre en valeu

SÉQUENCE 5 : ESPACES VÉCUS

5.1 / DIAGNOSTIC



Vocation première des tissus

Résidentielle
Économique
Équipement
Agricole
Paysagère

- Cettedernièreséquenced'entréesuddd'agglomération, située au sein du centre d'agglomération défini par la rocade paloise, peut être qualifiée d'entrée de ville.
- L'usager de la route de Gan perçoit ici un tissu urbain bien plus dense que ceux qu'il a pu côtoyer sur les séquences précédentes.
- Les formes urbaines prennent des formes davantage urbaines. Le bâti prend de la hauteur, atteignant 4 étages en fin de séquence.
- Des équipements publics s'insèrent au sein de ce tissu bâti dense, et notamment le collège Ernest Gabart, récemment réhabilité, ainsi que, plus loin, le complexe sportif de la Croix du Prince.
- La voirie dédiée à la voiture individuelle garde cependant une place prépondérante au sein de l'espace public. Les poids-lourds y sont en revanche moins représentés que sur les séquences précédentes.
- La topographie en revanche, se fait plus discrète, sur cette dernière séquence, où le bâti s'installe sur un terrain relativement plat.
- La végétation disparaît elle aussi à partir du début de séquence. Aucun espace vert, aucune respiration urbaine n'a été proposée le long de ce trajet. De grandes parcelles très végétalisées permettent cependant à la trame verte de conserver une présence discrète en milieu urbain, notamment sur la première partie de cette séquence, où de grande villas se sont souvent installées en milieu de parcelle et profitent ainsi d'un cadre privilégié de végétation luxuriante.
- La desserte par les transports en commun se veut bien plus efficace sur cette dernière séquence. La ligne T2, structurante à l'échelle de l'agglomération, connecte en effet les sites de part et d'autre de la voirie aux centres-villes de Jurançon à l'ouest et Pau au nord.









SÉQUENCE 5 : ESPACES VÉCUS

5.2 / ORIENTATIONS

- Les mobilités alternatives à la voiture automobile sont particulièrement présentes sur cette dernière séquence. Elles devront impérativement être confortées dans le cadre des différentes opérations d'aménagement qui s'y développeront à l'avenir. Une voie cyclable pourra notamment être envisagée avenue Henri IV afin de conforter un réseau cyclable existant.

- Les équipements publics sont présents sur cette séquence, mais peu mis en valeurs depuis l'axe d'entrée d'agglomération. Les équipements sportifs de la Croix du Prince pourrait notamment gagner en visibilité avec un aménagement public en lien avec l'avenue Henri IV.

- La très bonne desserte des parcelles situées de part et d'autre de cette dernière séquence d'entrée d'agglomération, ainsi que la proximité de l'hypercentre palois, incitent à une forte densification de celles-ci. Tandis que certaines présentes des emprises désaffectées à réhabiliter telles que le site de la Sacer sur lequel porte une OAP sectorielle, d'autres pourraient faire l'objet d'une intensification urbaine plus discrète, avec des opérations de type construction en fond de parcelle, ou au contraire en façade urbaine.



Périmètres et phasage
- Centralité à mettre en valeur
- OAP sectorielle support d'intensification urbaine

Accès et desserte
- Parking relais à conforter
- Parking relais à aménager
- Voie cyclable existante
- Voie cyclable à aménager
- Infrastructure à intégrer
- Cheminement à privilégier vers une centralité
- Voie structurante de transports en commun à amér
- Voie structurante de transports en commun à pens
- Arrêt de ligne structurante existant à conforter
- Arrêt de bus existant à conforter

Mixité fonctionnelle et sociale
- Secteur à vocation première d'habitat
- Secteur à vocation agricole
- Secteur à vocation paysagère
- Secteur d'équipement public
- Secteur à vocation première économique
- Vocation économique à conforter
- Espace public à mettre en oeuvre

Insertion architecturale est urbaine
- Alignement d'arbres existant
- Alignement d'arbres à créer
- Vues à préserver/créer
- Élément patrimonial à préserver et mettre en valeu

ROUTE DE GAN : ORIENTATIONS

- Travailler l'entrée d'agglomération comme une succession de séquences urbaines et paysagères, qualifier à la fois la voirie de la route de Gan et le front bâti selon les séquences identifiées.

- Donner aux parcelles disponibles de la ZAE Sud en entrée d'agglomération un caractére communautaire en privilégiant l'implantation d'équipements structurants et correctement insérés dans un contexte paysager fort.

- Travailler l'aménagement des infrastructures routières au niveau des intersections stratégiques afin de sécuriser les déplacements de chacun des usagers tout en améliorant la fluidité du trafic.

- Proposer un plan de réfection des façades devra être mené sur les propriétés présentant un front bâti sur l'axe d'entrée d'agglomération. Cette opération d'habillage sera à coupler avec des initiatives de rénovation thermique des éléments bâtis existants.

- Mettre en valeur la topographie et les espaces naturels remarquables qui caractérisent cette entrée d'agglomération en fond de vallée. Mettre en valeur les points de vue remarquables sur les éléments de patrimoine architectural et paysager des coteaux.

- Favoriser la réhabilitation et le renouvellement des formes urbaines le long de ce tracé, contenir l'urbanisation au sein du Tissu Urbain Constitué et en qualifier les lisières.

- Proposer des aménagements qualitatifs pour favoriser les mobilités alternatives à la voiture individuelle, notamment le long du Neez où un tracé a été identifié pour le développement d'une voie réservée aux mobilités actives.

ROUTE DE GAN : ORIENTATIONS

Périmètres et phasage

- Centralité à mettre en valeur
- OAP sectorielle support d'intensification urbaine

Accès et desserte

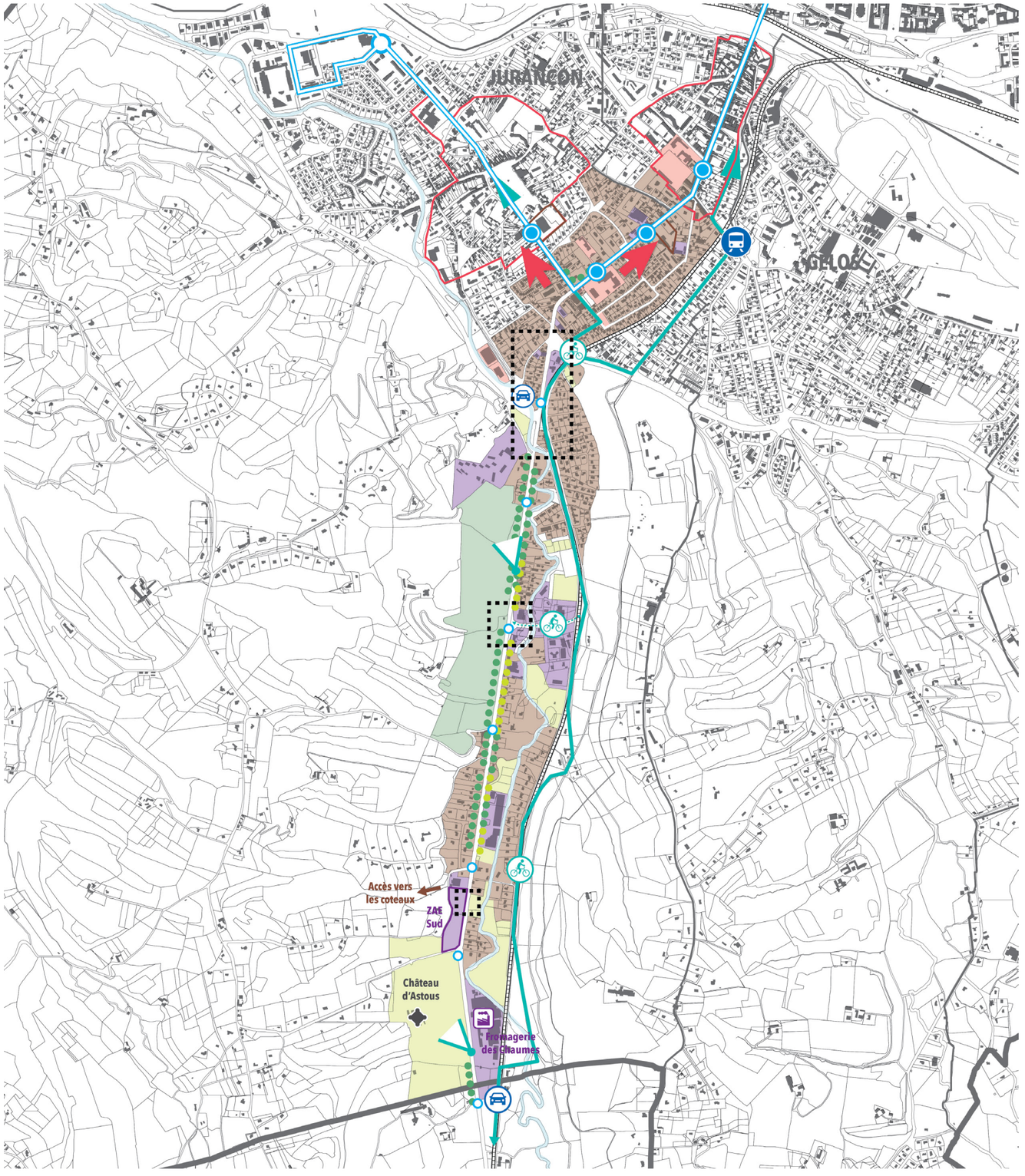
- Parking relais à conforter
- Parking relais à aménager
- Voie cyclable existante
- Voie cyclable à aménager
- Infrastructure à intégrer
- Cheminement à privilégier vers une centralité
- Voie structurante de transports en commun à aménager
- Voie structurante de transports en commun à penser
- Arrêt de ligne structurante existant à conforter
- Arrêt de bus existant à conforter

Mixité fonctionnelle et sociale

- Secteur à vocation première d'habitat
- Secteur à vocation agricole
- Secteur à vocation paysagère
- Secteur d'équipement public
- Secteur à vocation première économique
- Vocation économique à conforter
- Espace public à mettre en oeuvre

Insertion architecturale est urbaine

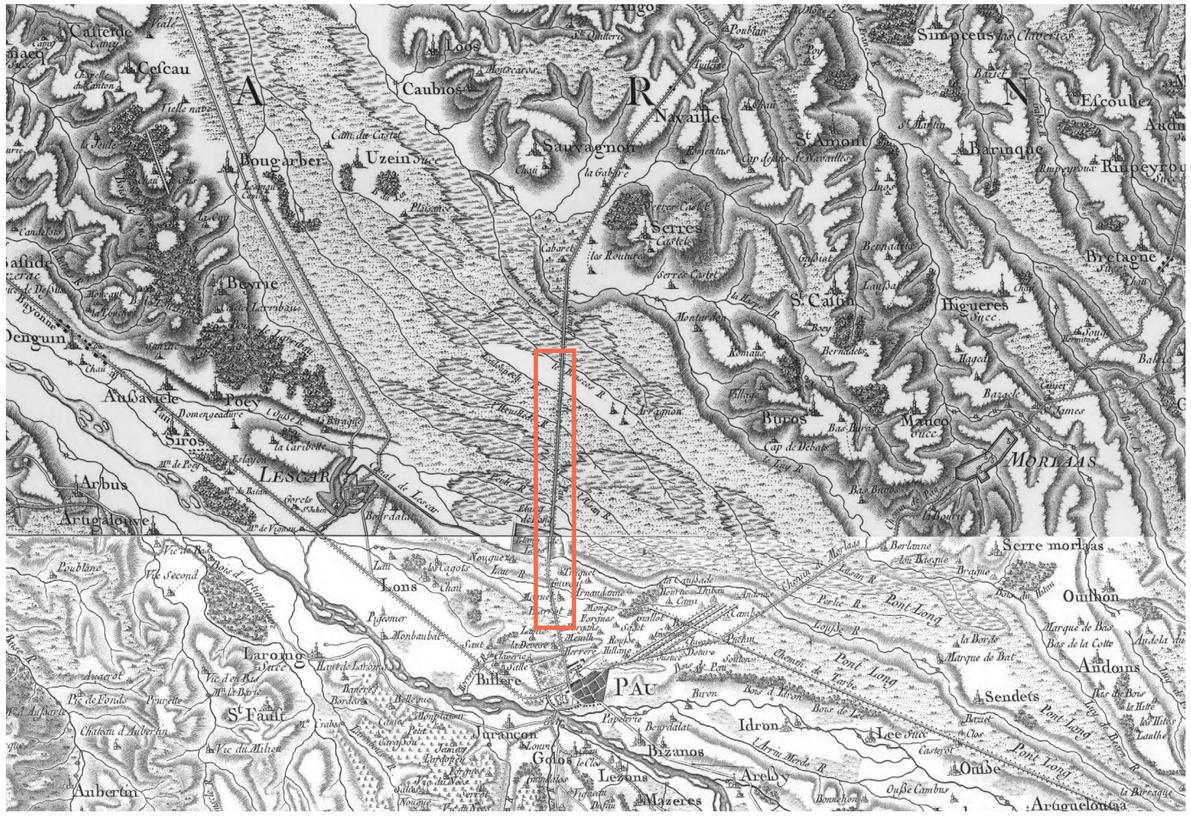
- Alignement d'arbres existant
- Alignement d'arbres à créer
- Vues à préserver/créer
- Élément patrimonial à préserver et mettre en valeur



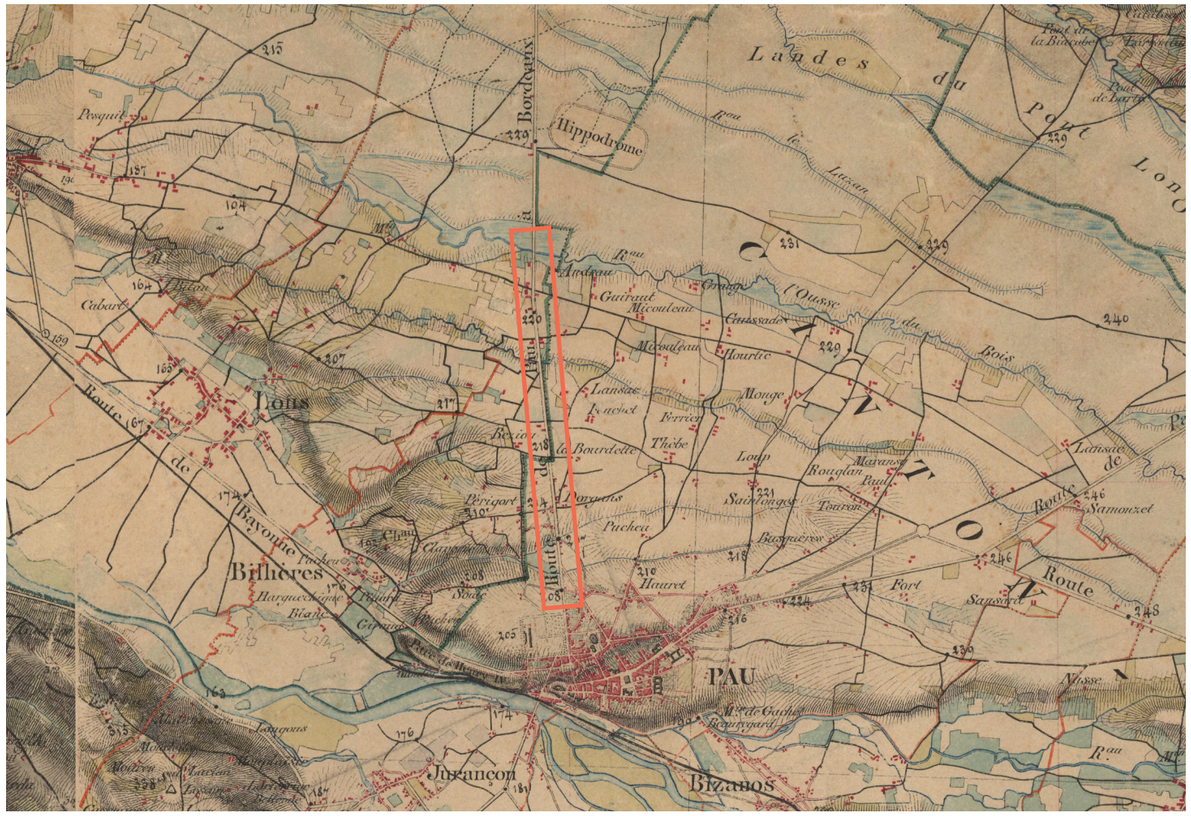
PLUi* PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL

E : ENTREE NORD - ROUTE DE BORDEAUX

ROUTE DE BORDEAUX : HISTORIQUE



Carte de Cassini, 1740



Carte de l'état-major, 1866



Photo aérienne, 1951



Photo aérienne, 1976

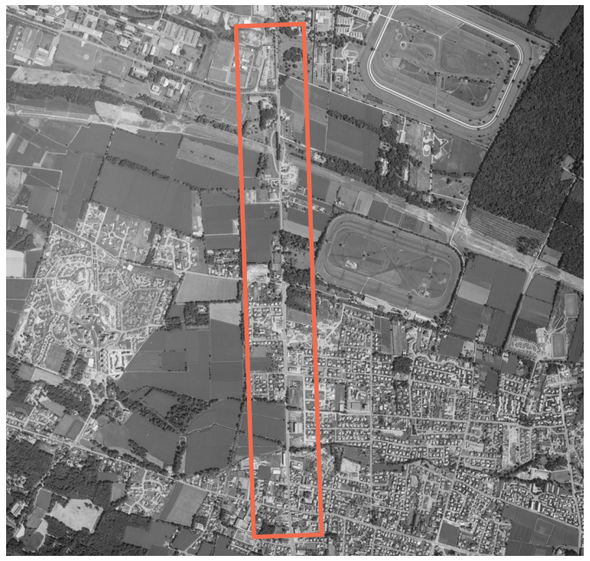


Photo aérienne, 1982

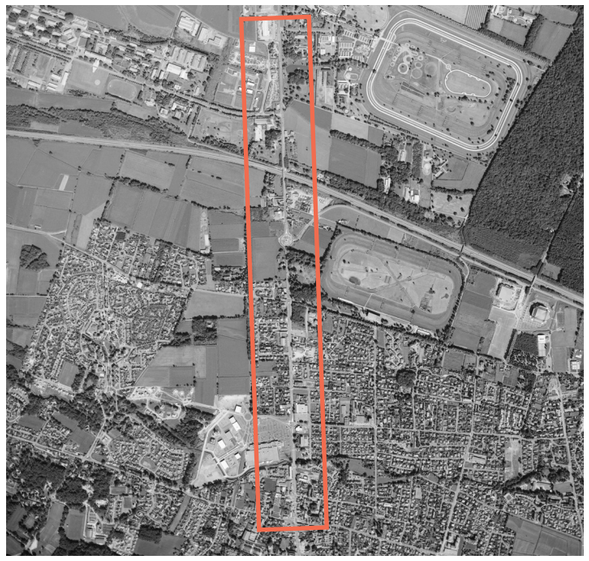


Photo aérienne, 1992

ROUTE DE BORDEAUX : DIAGNOSTIC

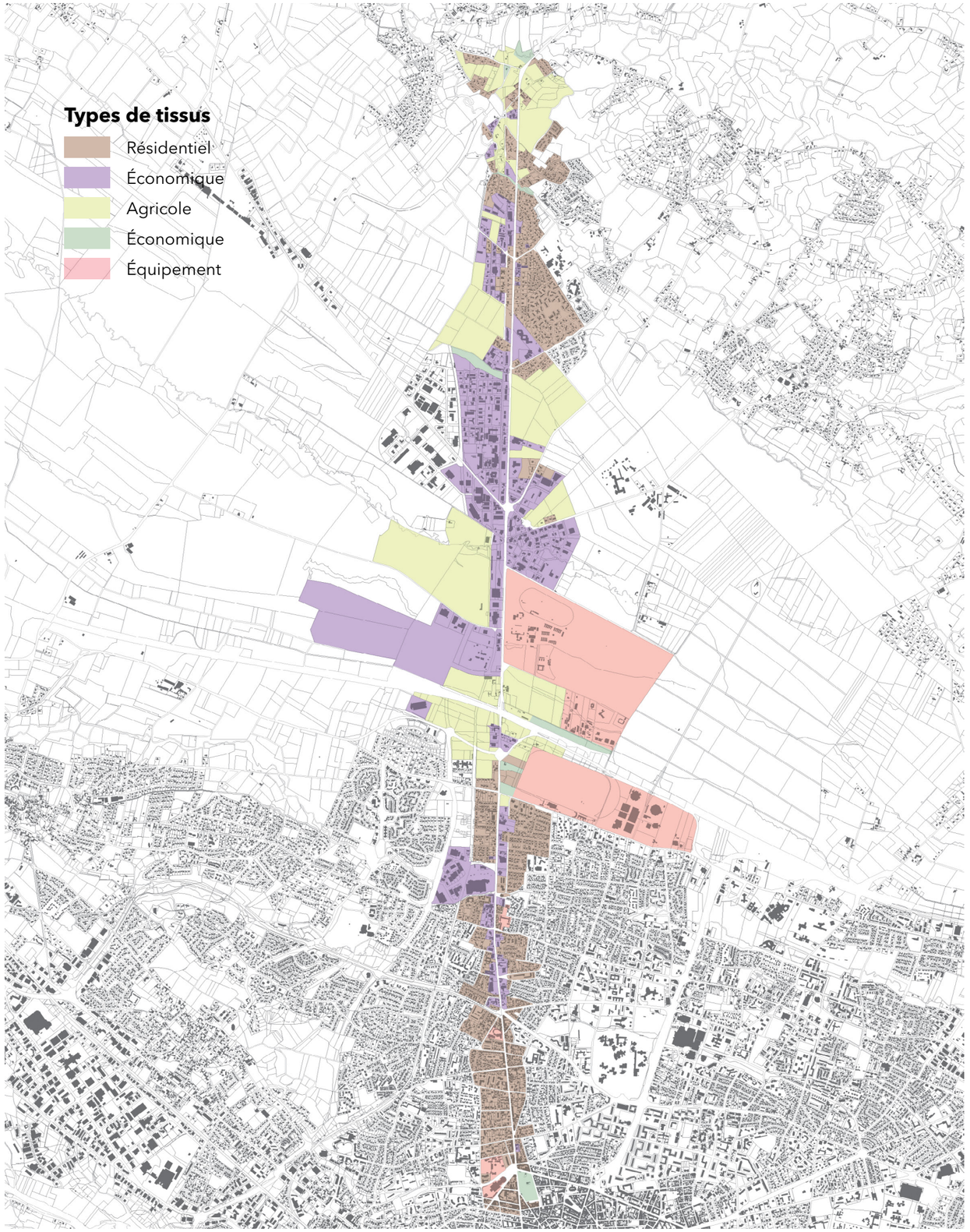
La route de Bordeaux désigne, dans l'esprit commun palois, l'entrée Nord de l'agglomération. Il s'agit d'un axe historique ayant structuré au fil des décennies le développement du tissu urbain.

Tout comme la route de Gan au sud, cette entrée d'agglomération se structure selon un axe Nord-Sud fédérateur. Il est cependant à cheval sur plusieurs communes : Serres-Castet, Montardon, Lons, Billère et Pau.

Comme pour de nombreuses entrées d'agglomération, celle-ci s'est par ailleurs faite le support d'un intense développement artisanal et commercial. Ces activités prennent cependant des formes plus discrètes et mieux insérées dans un tissu urbain mixte que pour les entrées d'agglomération Est et Ouest.

Les activités industrielles y ont elles aussi trouvé leur place dans une phase plus tardive d'urbanisation, en lien notamment avec le développement de l'aéroport Pau Pyrénées.

Les premières séquences dessinent l'entrée d'agglomération mais sont situées en dehors du territoire de la CAPBP. Elles seront donc analysées dans le cadre de cette OAP et afin d'en assurer une cohérence territoriale mais aucune orientation de programmation ou d'aménagement ne pourront y être portées.



SÉQUENCE 1 : PRÉ-ENTRÉE

1.1 / DIAGNOSTIC



Vocation première des tissus

Résidentielle
Économique
Équipement
Agricole
Paysagère

- La première séquence de cette entrée d'agglomération est caractérisée par une grande mixité dans les tissus urbains qui la composent : habitat, activités économiques, agriculture et emprises paysagères s'y côtoient volontiers pour créer un paysage relativement hétérogène, dont le développement au fil des décennies semble ne jamais avoir été plannifié ou anticipé.

- Des formes urbaines dédiées à l'habitat sont dispersées au nord de cette première séquence, qui voit se développer, en son centre, les premières formes pavillonnaires récentes de l'agglomération. Structurés sous forme de lotissement desservis par des voiries secondaires, ces tissus ont souvent fait l'objet d'extensions de l'enveloppe bâtie préexistante.

- De grandes emprises foncières agricoles sont encore cultivées de part et d'autre de la voirie (2). Elles offrent à cette première séquence quelques rares espaces de respiration avant d'entrer en milieu dense.

- Cette entrée d'agglomération enjambe via l'infrastructure routière qui la structure, le ruisseau du Luy de Béarn, où un panneau d'entrée de ville de Serres Castet manifeste très distinctement la première entrée en milieu urbain de cette entrée d'agglomération (3).

- Des emprises industrielles s'insèrent dans ce tissu bâti, profitant de la visibilité offerte aux enseignes le long d'un axe routier quotidiennement très emprunté (4).

- Des alignements d'arbres ont été plantés de part et d'autre de la voirie et agrémentent ainsi le cheminement des automobilistes, donnant un rythme au parcours. Ils se font par ailleurs le support d'une trame verte en transition entre un milieu urbain dense d'agglomération et des espaces ruraux périphériques.









SÉQUENCE 2 : URBANISME COMMERCIAL

2.1 / DIAGNOSTIC



Vocation première des tissus

Résidentielle Économique Agricole Paysagère

- La deuxième séquence de cette entrée d'agglomération se caractérise par une très forte présence des activités économiques, aussi bien dédiées à la vente qu'à la production.

- Implantée le long de cette entrée nord d'agglomération, la ZACOM de Serres-Castet permet à la polarité Serres-Castet Intermarché de bénéficier de la double attractivité de l'agglomération et de son arrière-pays.

- Équipée principalement d'un hypermarché, la polarité répond aux besoins de consommation hebdomadaires de l'espace de vie polarisé par Serres-Castet. Ce rôle de grande proximité est confirmé par l'armature commerciale du SCoT du Grand Pau.

- Cependant, au sein d'un ensemble économique plus large (l'Aéropole), la ZACOM présente un visage à dominante économique non commerciale. En effet, le développement commercial au sein de la ZACOM est un phénomène récent guidé par la disponibilité foncière et la bonne accessibilité routière et se concentrant à l'ouest.

- Ces implantations sont principalement liées au développement de l'infrastructure régionale de l'aéroport Pau Pyrénées, dont l'accès se fait par la route départementale 716, structurant l'actuelle ZACOM.

- Les espaces agricoles sont ici relégués en second plan. Seules quelques parcelles offrent une perspective dégagée à l'usager de la route de Bordeaux en début de séquence (6).

- Des alignements d'arbres maintiennent cependant une continuité végétalisée support de biodiversité le long de l'axe d'entrée d'agglomération (8).



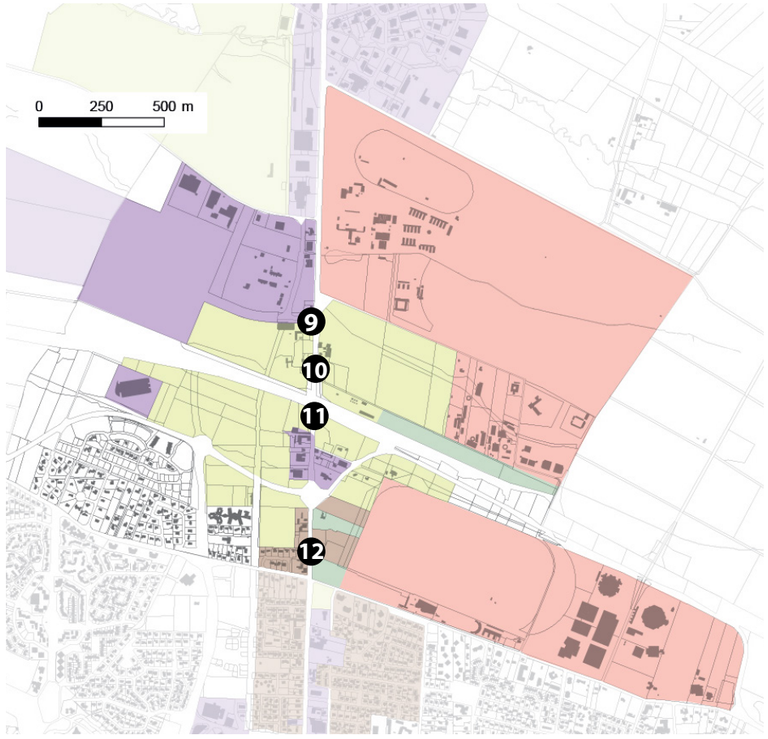






SÉQUENCE 3 : GRANDES INFRASTRUCTURES

3.1 / DIAGNOSTIC



Vocation première des tissus

Résidentielle
Économique
Équipement
Agricole
Paysagère

- La troisième séquence de l'entrée Nord correspond à l'entrée effective sur le territoire administratif de la Communauté d'Agglomération Pau Béarn Pyrénées

- Elle se caractérise par le développement de grandes infrastructures, dont la plus facilement remarquable n'est autre que l'autoroute A64, aussi appelée Pyrénéenne car reliant Bayonne à Toulouse en passant par Pau et Tarbes.

- Aucune sortie ni entrée n'est possible depuis ou vers cette infrastructure structurante le long de l'axe nord d'entrée d'agglomération, surplombant seulement l'autoroute mais offrant ainsi une perspective nouvelle aux usagers de la route de Bordeaux, qui prennent alors de la hauteur afin de l'enjamber (10 et 11).

- Parmi les grandes emprises foncières qui structurent cette séquence, on trouve, en amont de l'autoroute les 110 hectares du domaine de Sers à l'est.

- On accède par ailleurs à l'ouest au musée des parachutistes. Construit sur les bases de la salle d'honneur de l'École des troupes aéroportées, ce musée fait partie d'un ensemble qui occupe la Lande du Pont Long, haut lieu de l'histoire de l'aéronautique du XX^{ème} siècle.

- Au Sud de l'autoroute, l'entrée d'agglomération poursuit son chemin vers la plaine du Cami-Salié, où se trouvent de nombreux équipements structurants à l'échelle de l'agglomération tels que l'hippodrome du Pont-Long, le Zénith et le Palais des Sports.

- Au sud-ouest de cette troisième séquence, plusieurs opérations d'urbanisation sont récemment venues compléter le développement du quartier du Perlic, à Lons.

- Un site est par ailleurs identifié en tant que potentiel d'intensification urbaine et étudié au sein de l'OAP Nord Taël, afin d'affiner les orientations d'aménagement et de programmation adéquates pour ce site stratégique en entrée d'agglomération.









SÉQUENCE 3 : GRANDES INFRASTRUCTURES

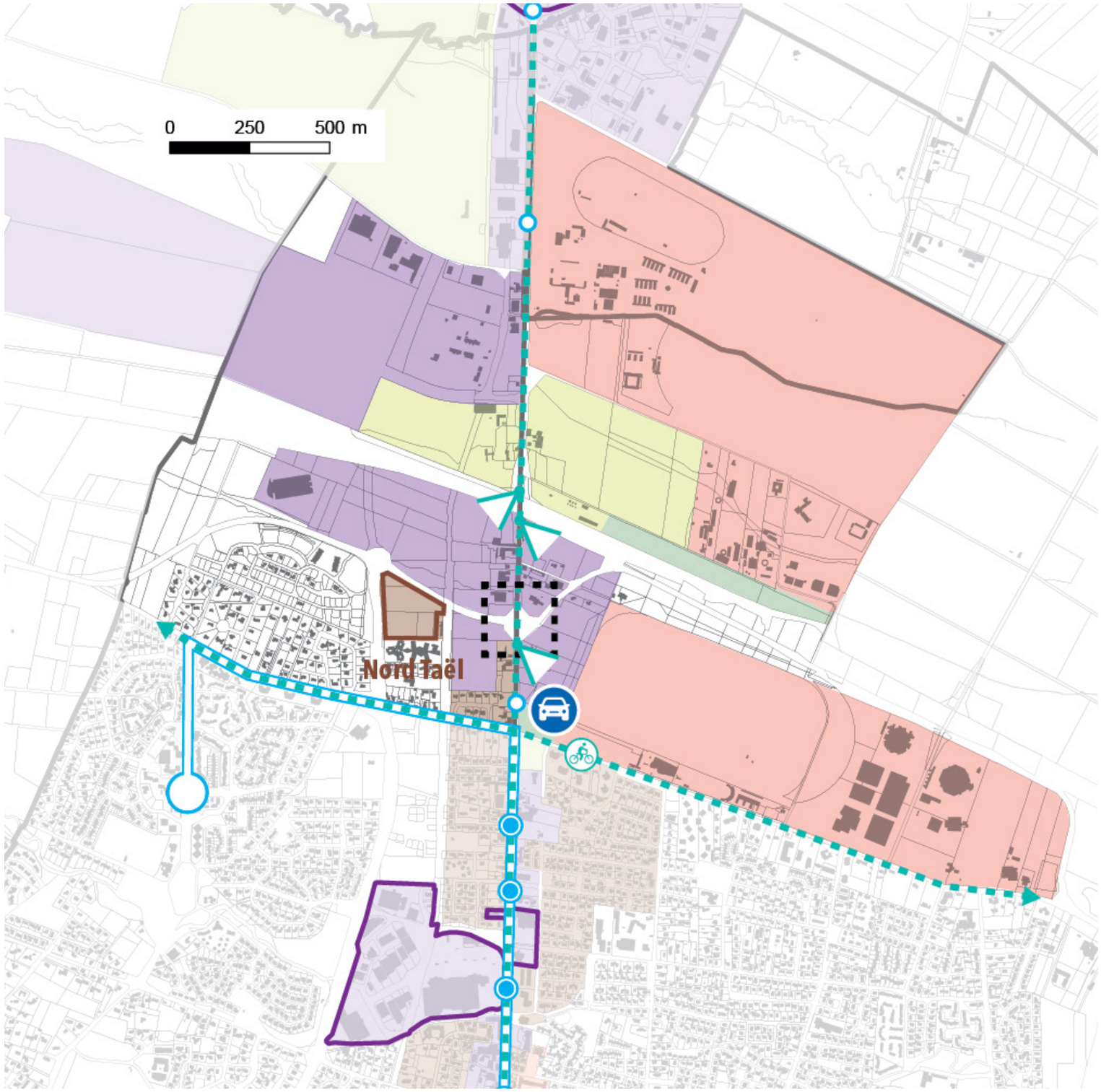
3.2 / ORIENTATIONS

- Cette troisième séquence devra faire l'objet d'aménagements qualitatifs en terme de mise en scène des grands équipements qu'elle permet de desservir. En effet, ces équipements structurants à l'échelle de l'agglomération sont aujourd'hui très peu mis en valeur depuis l'axe d'entrée d'agglomération.

- L'intégration des urbanisations récentes et à venir au nord de Lons en extension du quartier du Perlic méritent un traitement spécifique des voiries permettant leur desserte, et de l'intersection de ces dernières avec la route de Bordeaux. Des aménagements de voirie spécifiques devront être travaillés afin de garantir à tous les usagers de l'espace public des déplacements fluides et sécurisés.

- Parmi les usagers à prendre en compte lors des opérations d'aménagement, les cyclistes devront être présents. Le plan vélo envisage en effet la création d'une piste cyclable structurante depuis le début de cette troisième séquence jusqu'à l'hypercentre palois. Celle-ci devra être mise en œuvre en garantissant la sécurité des futurs usagers et sans compromettre la fluidité du trafic en entrée d'agglomération.

- Cette fluidité du trafic sera par ailleurs optimisée par la mise en œuvre d'un parking relais en lien avec l'offre structurante de transport en commun opérée par l'actuelle ligne T3.



Périmètres et phasage

- Centralité à mettre en valeur
- OAP sectorielle support d'intensification urbaine

Accès et desserte

- Parking relais à conforter
- Parking relais à aménager
- Voie cyclable existante
- Voie cyclable à aménager
- Infrastructure à intégrer
- Cheminement à privilégier vers une centralité
- Voie structurante de transports en commun à amér
- Voie structurante de transports en commun à pens
- Arrêt de ligne structurante existant à conforter
- Arrêt de bus existant à conforter

Mixité fonctionnelle et sociale

- Secteur à vocation première d'habitat
- Secteur à vocation agricole
- Secteur à vocation paysagère
- Secteur d'équipement public
- Secteur à vocation première économique
- Vocation économique à conforter
- Espace public à mettre en oeuvre

Insertion architecturale est urbaine

- Alignement d'arbres existant
- Alignement d'arbres à créer
- Vues à préserver/créer
- Élément patrimonial à préserver et mettre en valeu

SÉQUENCE 4 : COMMERCE ET ACTIVITÉS EN MILIEU URBAIN

4.1 / DIAGNOSTIC



Vocation première des tissus

Résidentielle | Économique | Équipement | Agricole | Paysagère

- La quatrième séquence de l'entrée nord d'agglomération se caractérise de nouveau par une très forte présence des activités économiques le long de la voirie.

- Celles-ci sont cependant ici insérées finement dans un tissu pavillonnaire récent et prennent des formes plus subtiles qu'en séquence 2. Les tissus urbains proposent dans l'ensemble une densité plus élevée que sur les séquences précédentes.

- La voirie adopte sur cette séquence un profil plus urbain, malgré le profil routier des dispositifs d'éclairage public. Une voie cyclable a notamment été aménagée dans un sens.

- Les transports en commun sont très présents sur l'ensemble de la séquence. Plusieurs lignes structurantes desservent en effet les principaux points d'intérêts, avec un cadencement adapté aux usages des habitants. La densité des arrêts est élevée, mais leur intégration au sein des espaces publics pourrait être améliorée.

- La polarité commerciale Lons Le Mail présente une aire de chalandise recouvrant le nord du Grand Pau. Équipée d'un centre commercial et d'un parc de moyennes surfaces, elle répond aux besoins de consommation hebdomadaires et occasionnels des habitants sur un marché de proximité. Son rôle est conforté dans l'armature commerciale du SCoT du Grand Pau.

- Issue d'une réflexion d'aménagement d'ensemble, la ZACOM présente l'avantage d'être organisée autour d'un maillage piétonnier vers lequel sont orientées les enseignes commerciales. Inscrite dans le tissu urbain environnant, la ZACOM Lons Le Mail a le potentiel pour évoluer vers un espace plus urbain.

- L'église Saint Julien, protégée au titre des monuments historiques, apparaît par ailleurs comme un repère visuel structurant le long de l'entrée d'agglomération (15), marquant par ailleurs la transition vers une entrée de ville ressentie à partir de l'intersection avec le boulevard de la Paix.









SÉQUENCE 4 : COMMERCE ET ACTIVITÉS EN MILIEU URBAIN

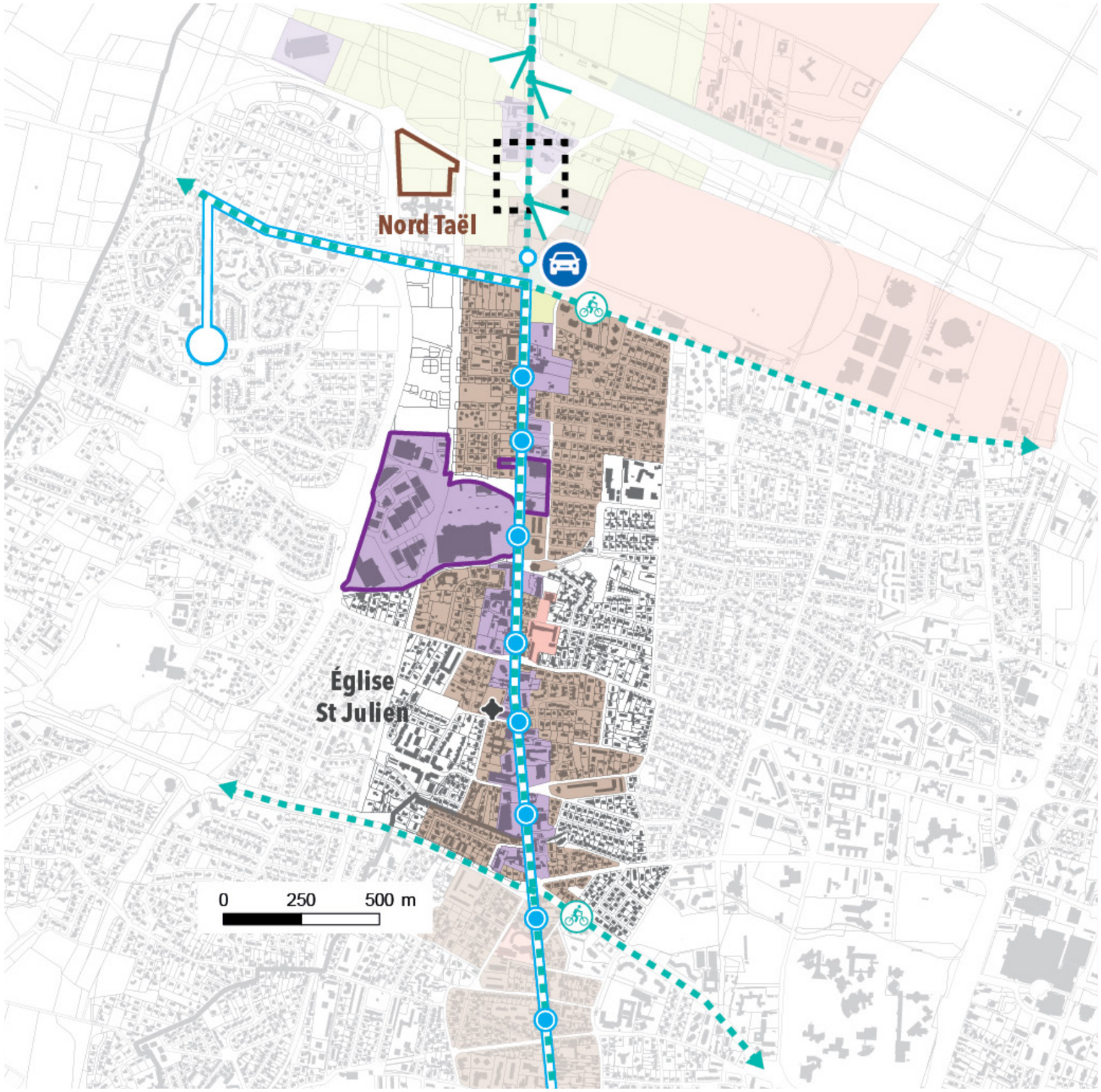
4.2 / ORIENTATIONS

- D'après les grandes orientations validées au sujet des entrées d'agglomération dans le cadre du PADD, le développement commercial ne sera pas toléré en centre d'agglomération, donc à partir de l'intersection de la route de Bayonne avec le boulevard de la Paix, au sud de la ZACOM.

- La ZACOM devra être confortée dans son rôle de la polarité commerciale à l'échelle du nord de l'agglomération. Des aménagements pourront compléter les opérations précédentes de traitement de la voirie afin d'encourager et de sécuriser les déplacements piétons au sein des emprises commerciales.

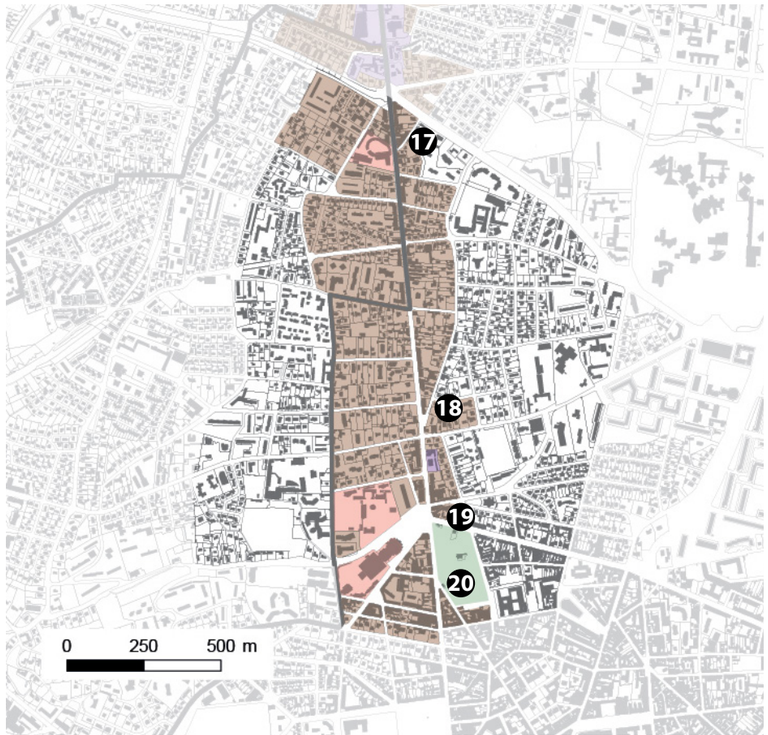
- Des actions devront être menées sur le mobilier urbain et les dispositifs d'éclairage public afin de sortir définitivement cette séquence du gabarit routier vers un profil de voirie de type boulevard urbain.

- Les transports en commun devront être confortés en tant qu'infrastructure de déplacement structurante sur la totalité de la séquence.



SÉQUENCE 5 : ENTRÉE EN VILLE

5.1 / DIAGNOSTIC



Vocation première des tissus

Résidentielle | Économique | Équipement | Agricole | Paysagère

- Cette dernière séquence propose une entrée en ville à proprement parler. A cheval entre les communes de Billère et Pau, l'avenue Jean Mermoz, puis l'avenue de la Résistance, continuent et terminent l'axe d'entrée d'agglomération.

- Les éléments bâtis y prennent de la hauteur, atteignant jusqu'à sept étages. La densité y est elle aussi plus élevée tandis que les espaces de stationnement pour automobiles y sont plus rares.

- Les lignes de transports en commun qui desservent les sites de part et d'autre de cette voirie se multiplient et en font des sites stratégiques d'intensification urbaine.

- L'OAP portant sur les terrains de l'hôpital à Billère révèle ainsi un potentiel d'urbanisation non négligeable pour le centre d'agglomération. Les opérations qui y seront aménagées devront prendre en compte une localisation particulière à proximité de l'agglomération.

- Plusieurs voies cyclables structurantes ont été référencées perpendiculairement à l'entrée d'agglomération dans le cadre du Plan Vélo.

- Cet axe d'entrée Nord s'achève sur des équipements structurants à l'échelle de l'agglomération : le collège de l'immaculée Conception et le site de la foire exposition dont le devenir est actuellement questionné par les différents services de la CAPBP à l'ouest, ainsi qu'un espace paysager où a été aménagée une aire de jeu à l'est.

- L'infrastructure de rencontre entre l'avenue Jean Mermoz, le boulevard Edouard d'Herriot, le boulevard Champetier de Ribes, l'avenue de la Résistance, le boulevard d'Alsace-Lorraine et l'avenue de l'église Saint Joseph constitue une fracture dans les continuités des modes actifs, dont les déplacements sont ici compliqués et peu sécurisés.









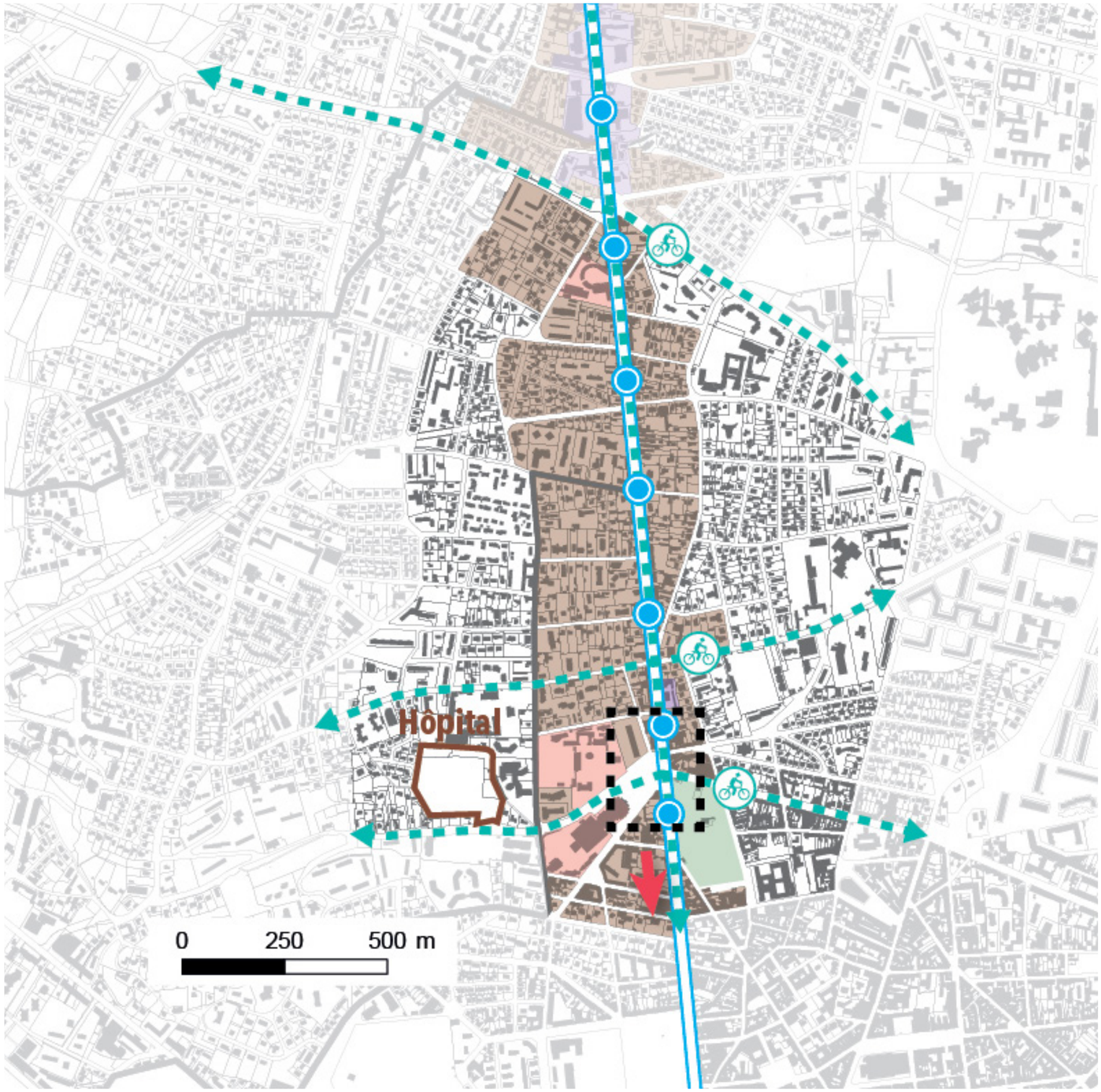
SÉQUENCE 5 : ENTRÉE EN VILLE

5.2 / ORIENTATIONS

- Les infrastructures de transports en commun efficace sont une véritable plus-value pour cette dernière séquence d'entrée d'agglomération très bien desservie. Il est essentiel de conforter les aménagements nécessaire au bon fonctionnement de ce service proposé aux habitants et visiteurs de l'agglomération. Des aménagements spécifiques pourront notamment être envisagés au niveau des arrêts de bus.

- L'aménagement de voies cyclables appropriées aux usages et sécurisées selon les orientations du Plan Vélo devra être pris en compte dans le cadre des opérations d'aménagement de part et d'autre de la voirie d'entrée d'agglomération.

- L'apaisement des circulations autour du rond point au sud de cette dernière séquence devra être une priorité. Un aménagement qualitatif de cette infrastructure permettra de fluidifier les mobilités des différents modes de transport tout en proposant des espaces appropriables par chacun.



Périmètres et phasage
- Centralité à mettre en valeur
- OAP sectorielle support d'intensification urbaine

Accès et desserte
- Parking relais à conforter
- Parking relais à aménager
- Voie cyclable existante
- Voie cyclable à aménager
- Infrastructure à intégrer
- Cheminement à privilégier vers une centralité
- Voie structurante de transports en commun à amér
- Voie structurante de transports en commun à pens
- Arrêt de ligne structurante existant à conforter
- Arrêt de bus existant à conforter

Mixité fonctionnelle et sociale
- Secteur à vocation première d'habitat
- Secteur à vocation agricole
- Secteur à vocation paysagère
- Secteur d'équipement public
- Secteur à vocation première économique
- Vocation économique à conforter
- Espace public à mettre en oeuvre

Insertion architecturale est urbaine
- Alignement d'arbres existant
- Alignement d'arbres à créer
- Vues à préserver/créer
- Élément patrimonial à préserver et mettre en valeu

ROUTE DE BORDEAUX : ORIENTATIONS

- Travailler la mise en visibilité des équipements structurants desservis par cette entrée Nord d'agglomération. Proposer une signalétique urbaine efficace permettant aux usagers de l'espace public de se repérer et de s'oriente, et des cheminements adaptés aux différents modes de transport.

- Encourager les mobilités actives par l'aménagement de voies dédiées et sécurisées selon les principes établis par le plan vélo.

- Conforter la concentration des surfaces commerciales au sein des ZACOM définies par le SCoT.

- Veiller à leur bonne intégration au sein des tissus urbains en incitant les enseignes à proposer des aménagements qualitatifs, insérés dans leur environnement bâti et paysager, tout en facilitant l'accessibilité pour tous les usagers de l'espace public.

- Conforter les infrastructures de transports en commun structurants en travaillant l'aménagement des différents points d'arrêt et leur intégration au sein de l'espace public.

- Inclure les opérations d'urbanisation récentes et à venir dans les réflexions portées sur les infrastructures routière permettant leur desserte.

ROUTE DE BORDEAUX : ORIENTATIONS

Périmètres et phasage

- Centralité à mettre en valeur
- OAP sectorielle support d'intensification urbaine

Accès et desserte

- Parking relais à conforter
- Parking relais à aménager
- Voie cyclable existante
- Voie cyclable à aménager
- Infrastructure à intégrer
- Cheminement à privilégier vers une centralité
- Voie structurante de transports en commun à aménager
- Voie structurante de transports en commun à penser
- Arrêt de ligne structurante existant à conforter
- Arrêt de bus existant à conforter

Mixité fonctionnelle et sociale

- Secteur à vocation première d'habitat
- Secteur à vocation agricole
- Secteur à vocation paysagère
- Secteur d'équipement public
- Secteur à vocation première économique
- Vocation économique à conforter
- Espace public à mettre en oeuvre

Insertion architecturale est urbaine

- Alignement d'arbres existant
- Alignement d'arbres à créer
- Vues à préserver/créer
- Élément patrimonial à préserver et mettre en valeur

