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

3.2 OAP thématiques

3.2.4 OAP thématique Centralités Cœur de Pays

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

INTRODUCTION 4

PRINCIPES DE LÉGENDE 5

CENTRALITÉS 8

Billère - centre-ville **8**
Bizanos - centre-ville **10**
Gelos - centre-ville **12**
Idron - centre-ville **14**
Jurançon - centre-ville **16**
Lescar - centre-ville **18**
Lons - centre-ville **20**
Lons - le Perlic **22**
Mazères-Lezons - centre-ville **24**
Pau - 14 juillet **26**

INTRODUCTION

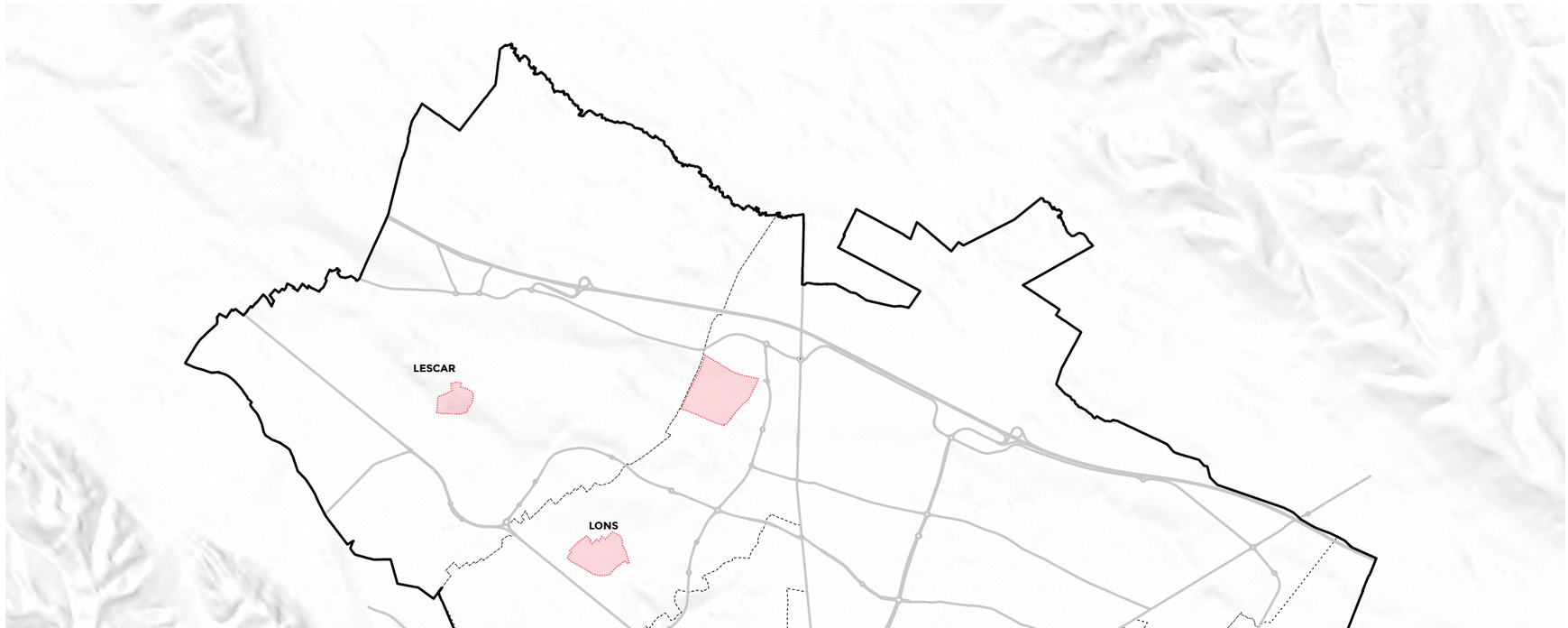
Les centralités urbaines sont aujourd'hui plébiscitées par les habitants. Bien que les choix de développements urbains récents entravent encore parfois inconsciemment leur pérennité, les centres-villes, souvent constitués d'un tissu urbain historique, ont une vocation identitaire pour les habitants des communes du Cœur de Pays.

Elles sont représentées, au sein du Cœur de Pays, par les centres-villes de chaque commune, mais aussi par d'autres centralités vécues, identifiées dans le cadre des ateliers PADD, à savoir : le quartier du Perlic à Lons et le quartier du 14 juillet à Pau.

Ces échantillons de territoire sont caractérisés par différents cas de figure. Tandis que certaines communes telles que Jurançon ou Bizanos proposent aujourd'hui encore des centres-villes attractifs avec des commerces installés et des habitants qui les pratiquent au quotidien, d'autres centralités telles que celle d'Idron, ne se matérialisent plus que par un tissu historique et quelques équipements de proximité.

L'ambition du PLUi sur ces sites n'est pas de mettre au même niveau l'ensemble des centralités vécues. L'objectif visé est de définir pour chacune d'elles un projet d'ensemble visant à conforter, voire développer, leur attractivité auprès des habitants, et ce dans le cadre donné à l'échelle du Cœur de Pays par le schéma de secteur. Cette réflexion pourrait par ailleurs mener à la mise en place de zones de rencontres ou zones 30 au sein des périmètres identifiés. Il s'agit ici d'une préconisation qui pourra être étudiée plus finement par la suite, et devra permettre de préserver le droit de police du maire de chaque commune.





PRINCIPES DE LÉGENDE

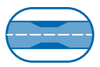
APAISER LES VOIES STRUCTURANTES



Supprimer ou réduire la largeur de la voie circulation, au profit des autres usagers (arrêt de bus, piste cyclable, trottoir élargi, espace public, végétation)



Elargissement de l'emprise de la voirie au profit des déplacements actifs (via optimisation du stationnement ou récupération foncière)



Ralentissement ou ajout d'obstacle au tracé (surélévations, changement de revêtement, chicanes, des dos d'âne ou du mobilier urbain …)



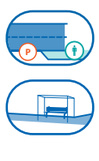
Traitement des intersections et/ou hiérarchisation des accès aux parcelles depuis la voirie



Rapprocher les bâtiments et/ou planter des alignements d'arbres (le défilement contribue à évaluer la vitesse)



Introduction de facteurs d'incertitude (ex : traverses piétonnes surélevées, gestion d'une intersection par un giratoire et non par des feux, suppression de la signalétique...)



Réorganisation et/ou suppression du stationnement pour optimiser l'espace public

Intégration des infrastructures de transports en commun

FACILITER LES DEPLACEMENTS DOUX



Facilitation des déplacements actifs par le maillage de cheminements sécurisés et adaptés (notamment entre les différentes polarités)



Améliorer la signalétique/ orienter les flux



Modifier les sens de circulation/modifier les flux



Traitement qualitatif des espaces et des revêtements de sols

PRINCIPES DE LÉGENDE

OPTIMISER ET MUTUALISER LES EQUIPEMENTS


Mise en accessibilité et/ou visibilité : traitement des accès et des abords


Renouvellement de l'équipement existant (modernisation, rénovation, réhabilitation)


Reconversion : réaffecter les usages d'un bâtiment existant

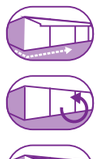

Relocalisation / mutualisation d'un équipement existant


Programmation d'un nouvel équipement et création d'une nouvelle offre de services

CONFORTER ET OU DEVELOPPER L'OFFRE EN SERVICES ET COMMERCES DE PROXIMITÉ



Mise en visibilité des commerces (travail des devantures commerciales


Mise en accessibilité des commerces


Réhabilitation des locaux (mise aux normes, modernisation)

Développement de nouveaux commerces et services de proximité

QUALIFIER L'ESPACE PUBLIC


Création d'espaces de « respiration » dans le centre-ville (de-densification)


Mise en lien des équipements existants (et notamment des parvis) avec l'espace public



Déplacement de l'offre de stationnement pour regagner de l'espace


Mise en place d'une signalétique urbaine (panneaux directionnels, plan de repérage


Implantation de mobilier urbain


Travail sur l'éclairage urbain (façades, espace public)


Animation de l'espace public (marchés, évènements, ...)

PRINCIPES DE LÉGENDE

VALORISER LE PATRIMOINE ARCHITECTURAL ET PAYSAGER



Marquage des entrées de ville (préservation/création de vues, de perspectives vers le centre-ville)



Mise en valeur des éléments remarquables ou de caractère (façades d'un bâtiment, venelle, placette, bâtiment historique…)



Inscription de l'élément de patrimoine au sein d'un parcours piéton découverte



Création/maintien des vues vers le patrimoine



Intensifier les tissus urbains en prenant en compte l'insertion architecturale, urbaine et paysagère des formes urbaines

FAIRE DE LA TRAME VERTE ET BLEUE UN SUPPORT DE PROJETS



Mise en valeur des places et/ou espaces verts existants (aménagement qualitatifs, fleurissement, entretien, ...)



Création d'espaces verts qualitatifs au sein du tissu urbain, compléter la trame existante



Mise à disposition des espaces verts aux habitants (jardins partagers, incroyables comestibles, ...)



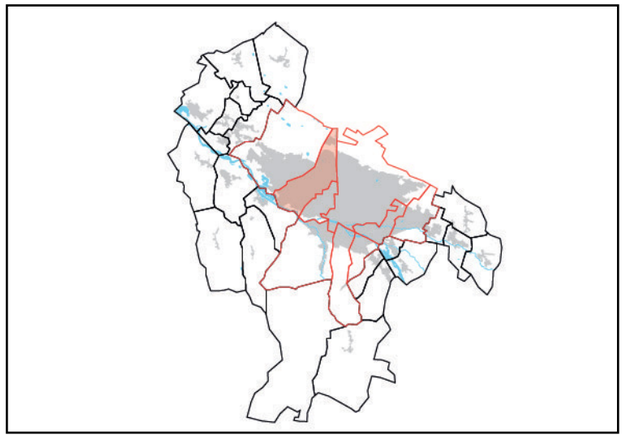
Création de cheminements actifs le long des éléments fédérateurs de la trame verte et bleue



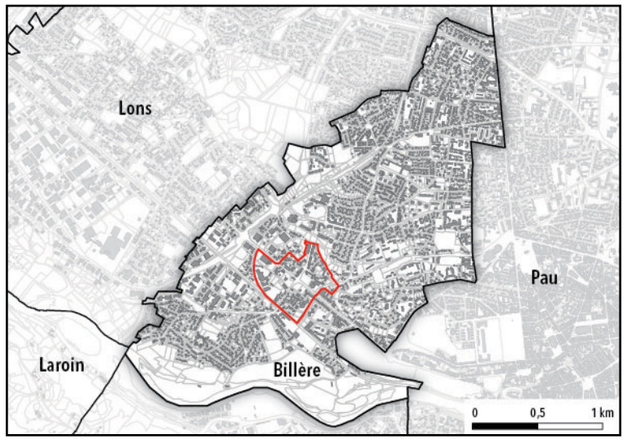
Création/maintien des vues vers le grand paysage et les aménagements qualitatifs de la trame verte et bleue

BILLÈRE CENTRE-VILLE

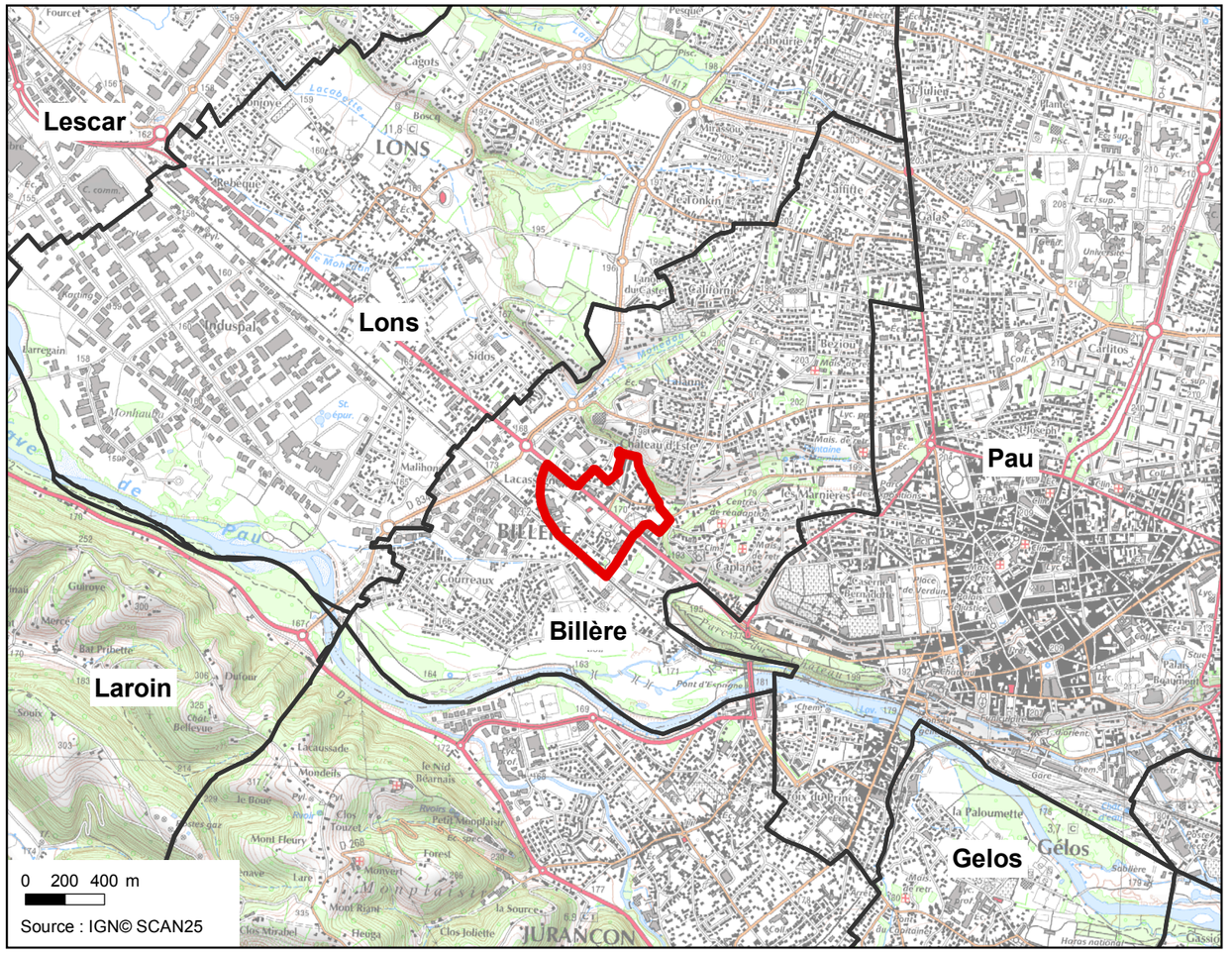
Commune



Secteur



Desserte











Diagnostic & Orientations

Le centre-ville de Billère a vu sa morphologie bouleversée par une opération de grande envergure menée par la commune, visant à densifier les tissus urbains de cette centralité.

La ZAC centre-ville a ainsi permis le développement de projets ambitieux proposant la création de logements de part et d'autre de la route de Bayonne, identifiée comme axe d'entrée Ouest d'agglomération.

Cette intensification des tissus urbains entraine de nombreuses conséquences à l'échelle de la centralité : tandis que les commerces et services de proximités existants sont confortés dans leur localisation, de nouveaux devraient s'installer pour compléter l'offre et proposer aux nouveaux habitants du secteur un large éventail de services.

Les mobilités jouent par ailleurs un rôle prépondérant dans la nouvelle organisation spatiale du centre-ville de Billère. Une ligne de transports en commun à haut niveau de service, en site propre par intermittence, desservira en effet la route de Bayonne pour trouver, au niveau de l'intersection avec la rocade, une infrastructure de stationnement dont l'objectif sera de désengorger les axes routiers d'un important trafic.

BILLÈRE CENTRE-VILLE

APAISER LES VOIES STRUCTURANTES

Traitement des intersections et/ou hiérarchisation des accès aux parcelles depuis la voirie

Intégration des infrastructures de transports en commun

FACILITER LES DEPLACEMENTS DOUX

Facilitation des déplacements actifs par le maillage de cheminements sécurisés et adaptés (notamment entre les différentes polarités).

OPTIMISER ET MUTUALISER LES EQUIPEMENTS

Mise en accessibilité et/ou visibilité : traitement des accès et des abords

Reconversion : réaffecter les usages d'un bâtiment existant

CONFORTER ET OU DEVELOPPER L'OFFRE EN SERVICES ET COMMERCES DE PROXIMITÉ

Mise en visibilité des commerces (travail des devantures commerciales)

Réhabilitation des locaux (mise aux normes, modernisation)

Développement de nouveaux commerces et services de proximité

QUALIFIER L'ESPACE PUBLIC

Mise en place d'une signalétique urbaine (panneaux directionnels, plan de repérage

Implantation de mobilier urbain

Travail sur l'éclairage urbain (façades, espace public)

Animation de l'espace public (marchés, évènements, ...)

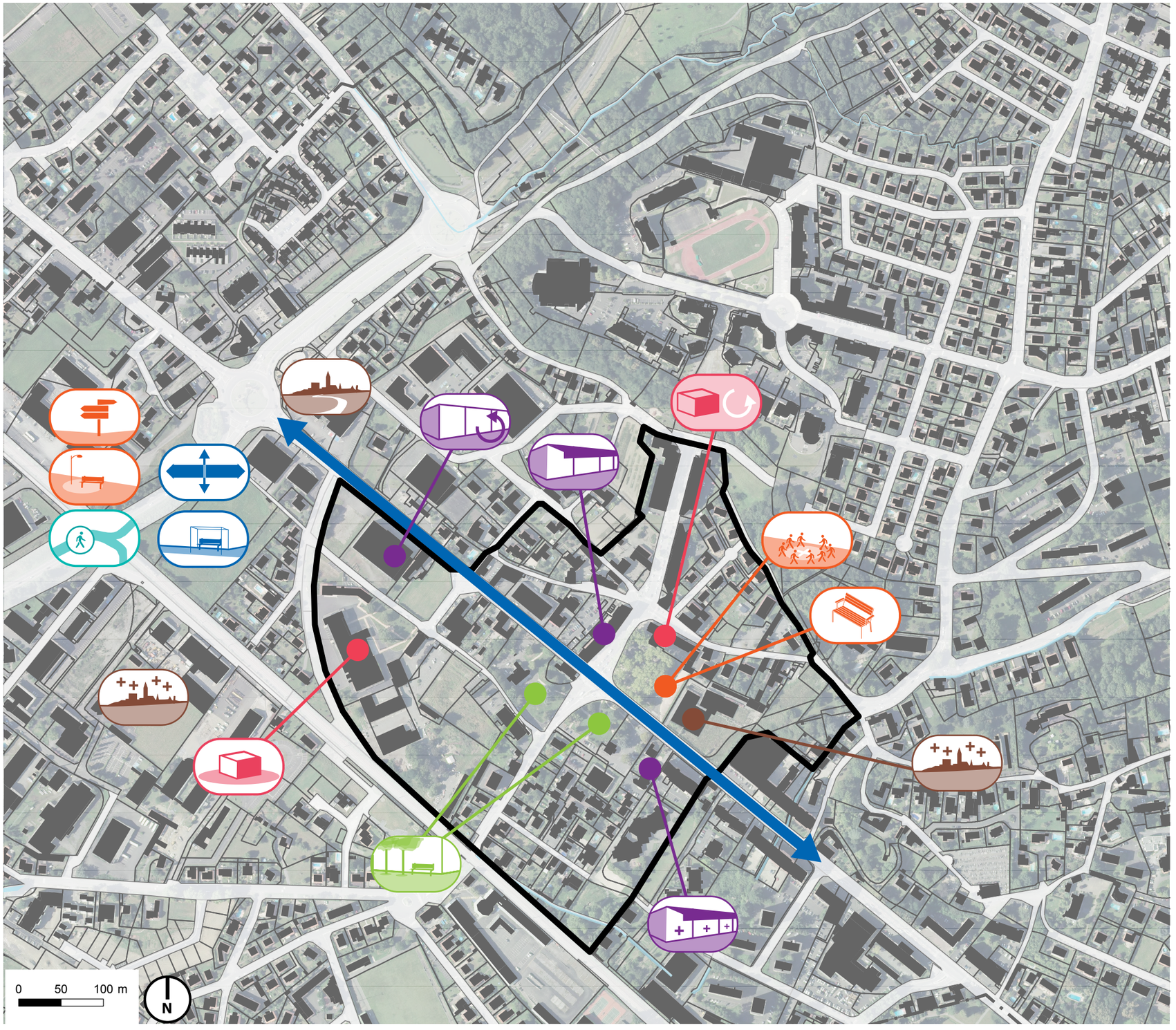
VALORISER LE PATRIMOINE ARCHITECTURAL ET PAYSAGER

Marquage des entrées de ville (préservation/création de vues, de perspectives vers le centre-ville)

Intensifier les tissus urbains en prenant en compte l'insertion architecturale, urbaine et paysagère

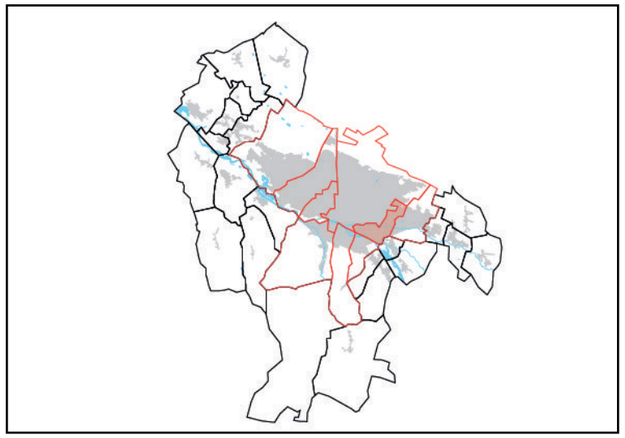
FAIRE DE LA TRAME VERTE ET BLEUE UN SUPPORT DE PROJETS

Mise en valeur des places et/ou espaces verts existants (aménagement qualitatifs, fleurissement, entretien, ...)

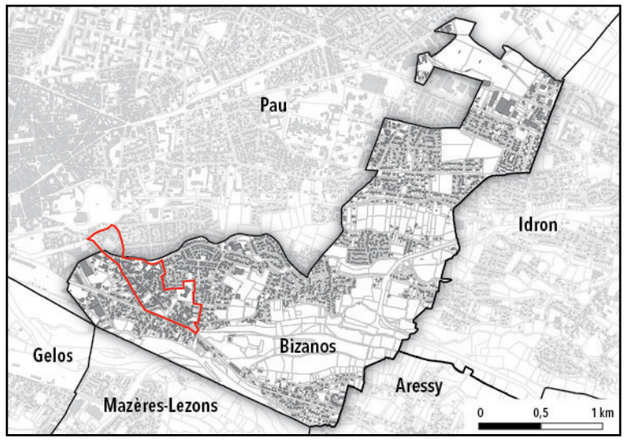


BIZANOS CENTRE-VILLE

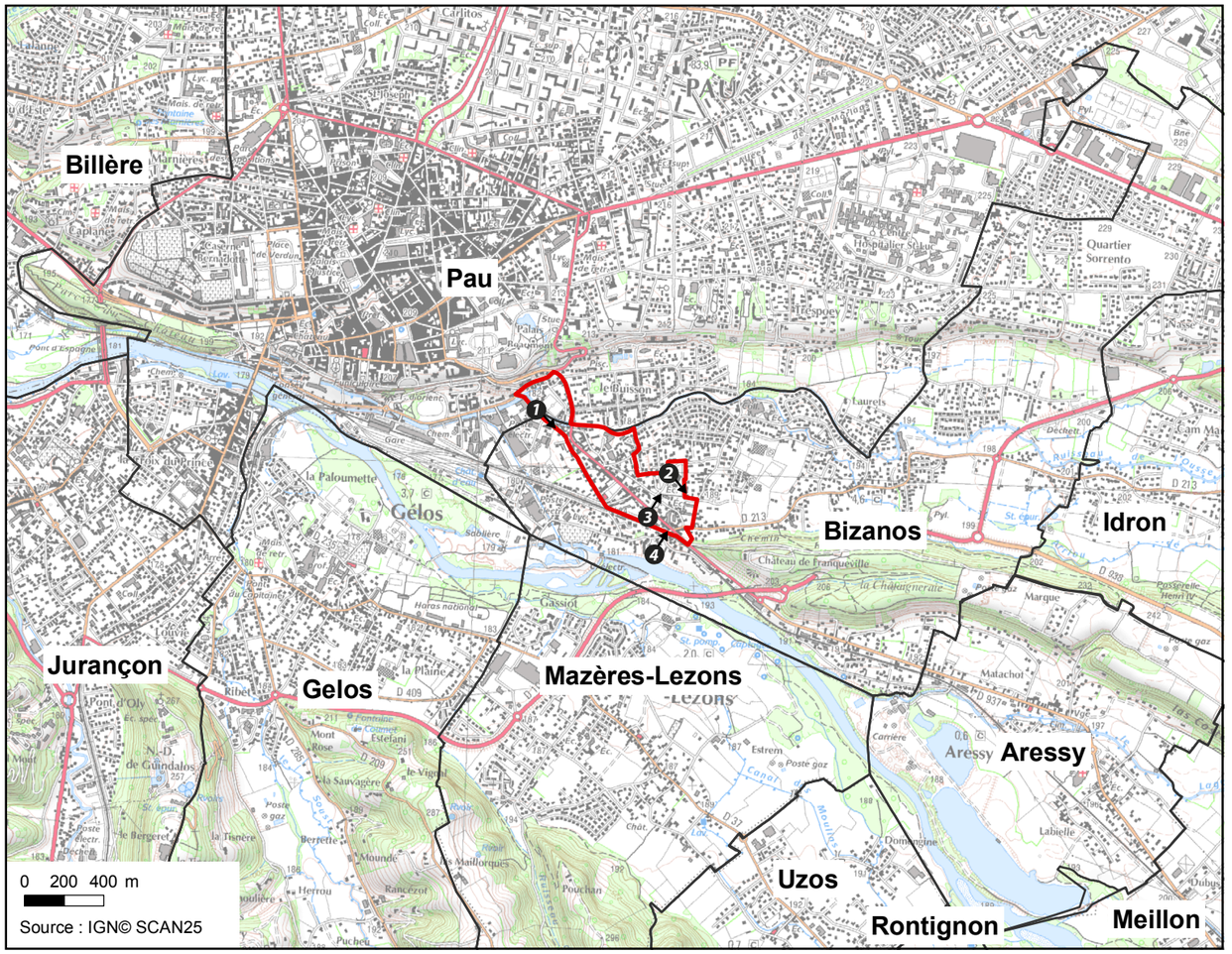
Commune



Secteur



Desserte











Diagnostic & Orientations

Le centre-ville de Bizanos se caractérise par la présence d'un axe fort d'entrée sud-est d'agglomération. Matérialisé par l'avenue Albert Ier puis la rue Georges Clémenceau, cet axe structurant supporte un trafic routier important et sépare le centre-ville en deux. L'apaisement de la circulation devra être une priorité afin de sécuriser l'ensemble des usagers de l'espace public.

Tandis que deux entrées de ville se matérialise très distinctement de part et d'autre de la centralité, une entrée d'agglomération se révèle au sud-est, au niveau de l'intersection avec la rocade. Une pacification de la voirie devra y être envisagée.

Des éléments patrimoniaux remarquables et vernaculaires offrent une identité forte à la centralité bizanosienne, qui pourrait être mise en valeur par le biais d'aménagement urbains spécifiques (parcours découverte, mise en lumière)

Les espaces publics ont fait l'objet d'un aménagement récent et qualitatif, notamment à proximité de l'espace Daniel Balavoine. Un travail sur les dispositifs d'éclairage urbain, sur la signalétique urbaine et sur l'animation de ces espaces pourra compléter ces premières intentions.

BIZANOS CENTRE-VILLE

APAISER LES VOIES STRUCTURANTES

Traitement des intersections et/ou hiérarchisation des accès aux parcelles depuis la voirie

Introduction de facteurs d'incertitude (traverses piétonnes surélevées, gestion d'une intersection par un giratoire et non par des feux, suppression de la signalétique...)

Réorganisation et/ou suppression du stationnement pour optimiser l'espace public

FACILITER LES DEPLACEMENTS DOUX

Facilitation des déplacements actifs par le maillage de cheminements sécurisés et adaptés (notamment entre les différentes polarités).

OPTIMISER ET MUTUALISER LES EQUIPEMENTS

Mise en accessibilité et/ou visibilité : traitement des accès et des abords

CONFORTER ET OU DEVELOPPER L'OFFRE EN SERVICES ET COMMERCES DE PROXIMITÉ

Mise en visibilité des commerces (travail des devantures commerciales)

Mise en accessibilité des commerces

QUALIFIER L'ESPACE PUBLIC

Mise en place d'une signalétique urbaine (panneaux directionnels, plan de repérage

Travail sur l'éclairage urbain (façades, espace public)

Animation de l'espace public (marchés, évènements, ...)

VALORISER LE PATRIMOINE ARCHITECTURAL ET PAYSAGER

Marquage des entrées de ville (préservation/création de vues, de perspectives vers le centre-ville)

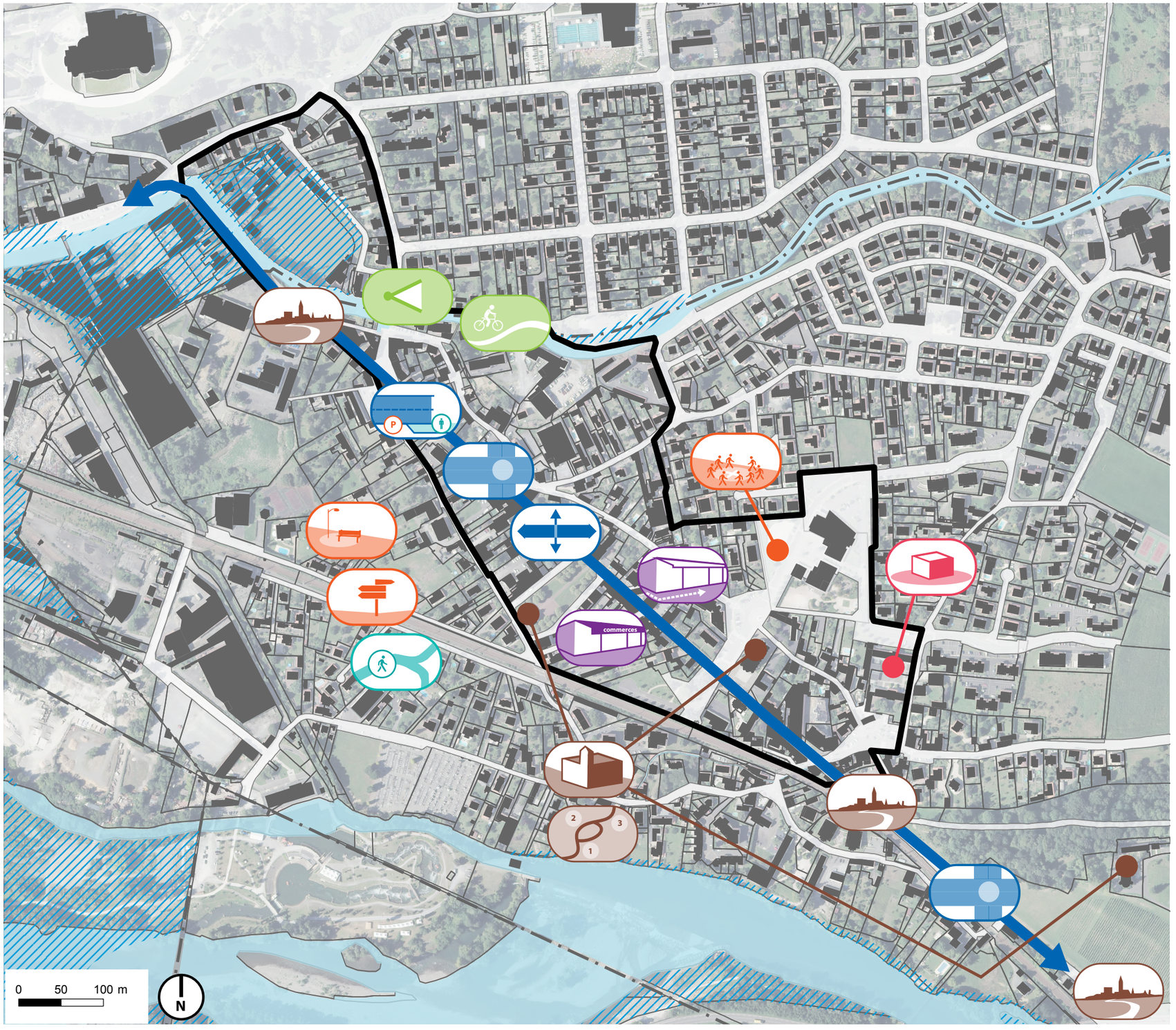
Mise en valeur des éléments remarquables ou de caractère (façades d'un bâtiment, venelle, bâtiment historique…)

Inscription de l'élément de patrimoine au sein d'un parcours piéton découverte

FAIRE DE LA TRAME VERTE ET BLEUE UN SUPPORT DE PROJETS

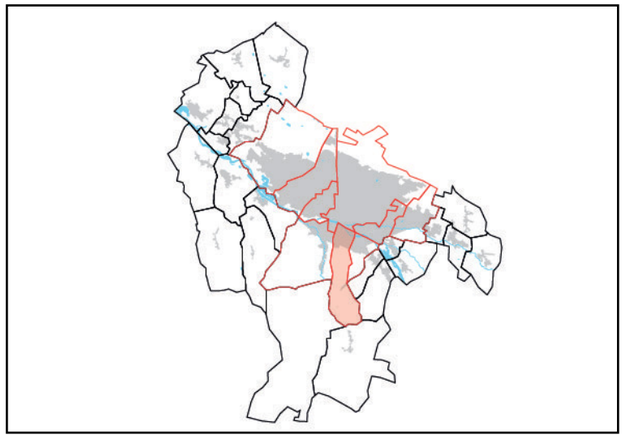
Création de cheminements actifs le long des éléments fédérateurs de la trame verte et bleue

Création/maintien des vues vers le grand paysage et les aménagements qualitatifs de la trame verte et bleue

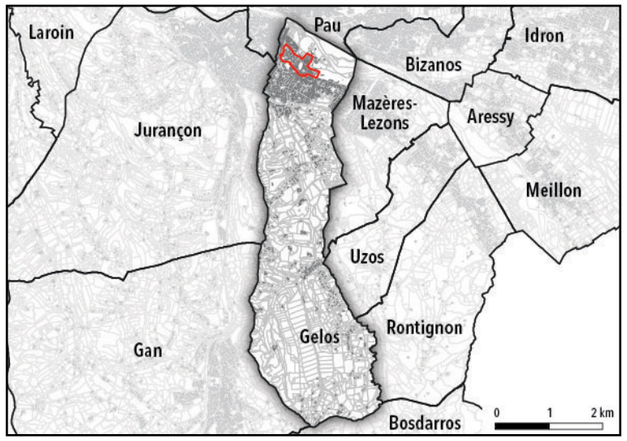


GELOS CENTRE-VILLE

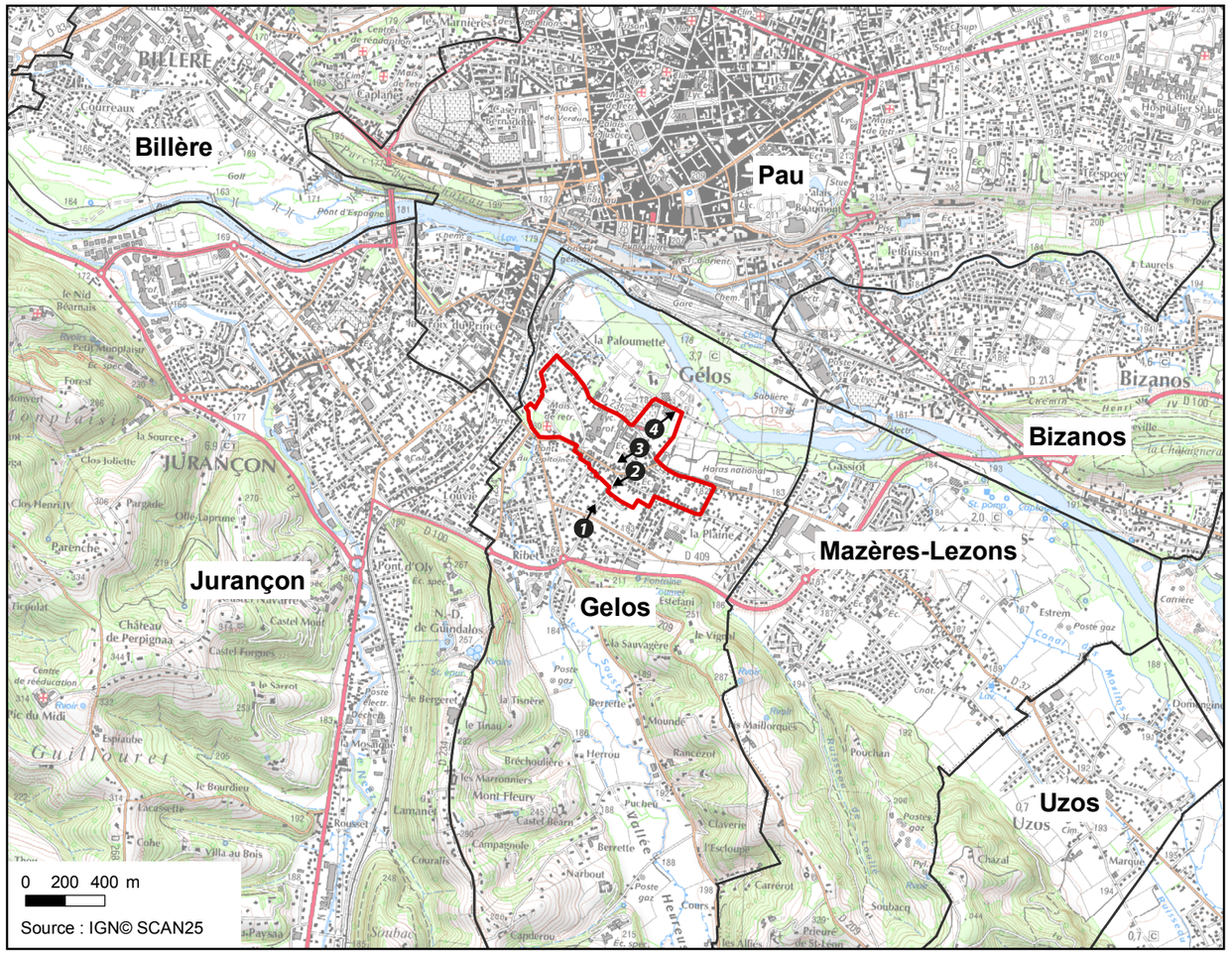
Commune



Secteur



Desserte











Diagnostic & Orientations

Le centre-ville de Gelos ne se caractérise pas par une centralité unique clairement définie autour d'un espace public. Les différents équipements se sont installés en fonction des disponibilités foncières et ne présentent pas de parvis en lien avec l'espace public, susceptibles d'accueillir des évènements urbains.

Cependant, plusieurs lieux fédérateurs focalisent la plupart des espaces de rencontre à l'échelle de la commune : les équipements de loisir en bordure du Gave de Pau (haras, maison du Pradeau, stade), les équipements publics institutionnels au cœur de la centralité (mairie, groupes scolaires).

Les commerces et services de proximité sont, quant à eux, répartis sur le périmètre de cette centralité.

Les connexions entre ces différents éléments structurants à l'échelle de la commune devront être une priorité. Elles devront être aménagées de manière à faciliter la cohabitation des différents modes de transport et le partage de la voirie. Des éléments tels que la signalétique urbaine, le mobilier urbain ou encore l'éclairage public pourront être mis en œuvre afin de porter à bien cette ambition.

GELOS CENTRE-VILLE

APAISER LES VOIES STRUCTURANTES

Ralentissement ou ajout d'obstacle au tracé (surélévations, changement de revêtement, chicanes, dos d'âne ou mobilier urbain …)

Traitement des intersections et/ou hiérarchisation des accès aux parcelles depuis la voirie

Introduction de facteurs d'incertitude (traverses piétonnes surélevées, gestion d'une intersection par un giratoire et non par des feux, suppression de la signalétique...)

FACILITER LES DEPLACEMENTS DOUX

Facilitation des déplacements actifs par le maillage de cheminements sécurisés et adaptés (notamment entre les différentes polarités).

OPTIMISER ET MUTUALISER LES EQUIPEMENTS

Mise en accessibilité et/ou visibilité : traitement des accès et des abords

CONFORTER ET OU DEVELOPPER L'OFFRE EN SERVICES ET COMMERCES DE PROXIMITÉ

Mise en visibilité des commerces (travail des devantures commerciales)

QUALIFIER L'ESPACE PUBLIC

Mise en place d'une signalétique urbaine (panneaux directionnels, plan de repérage

Travail sur l'éclairage urbain (façades, espace public)

Animation de l'espace public (marchés, évènements, ...)

VALORISER LE PATRIMOINE ARCHITECTURAL ET PAYSAGER

Mise en valeur des éléments remarquables ou de caractère (façades d'un bâtiment, venelle, bâtiment historique…)

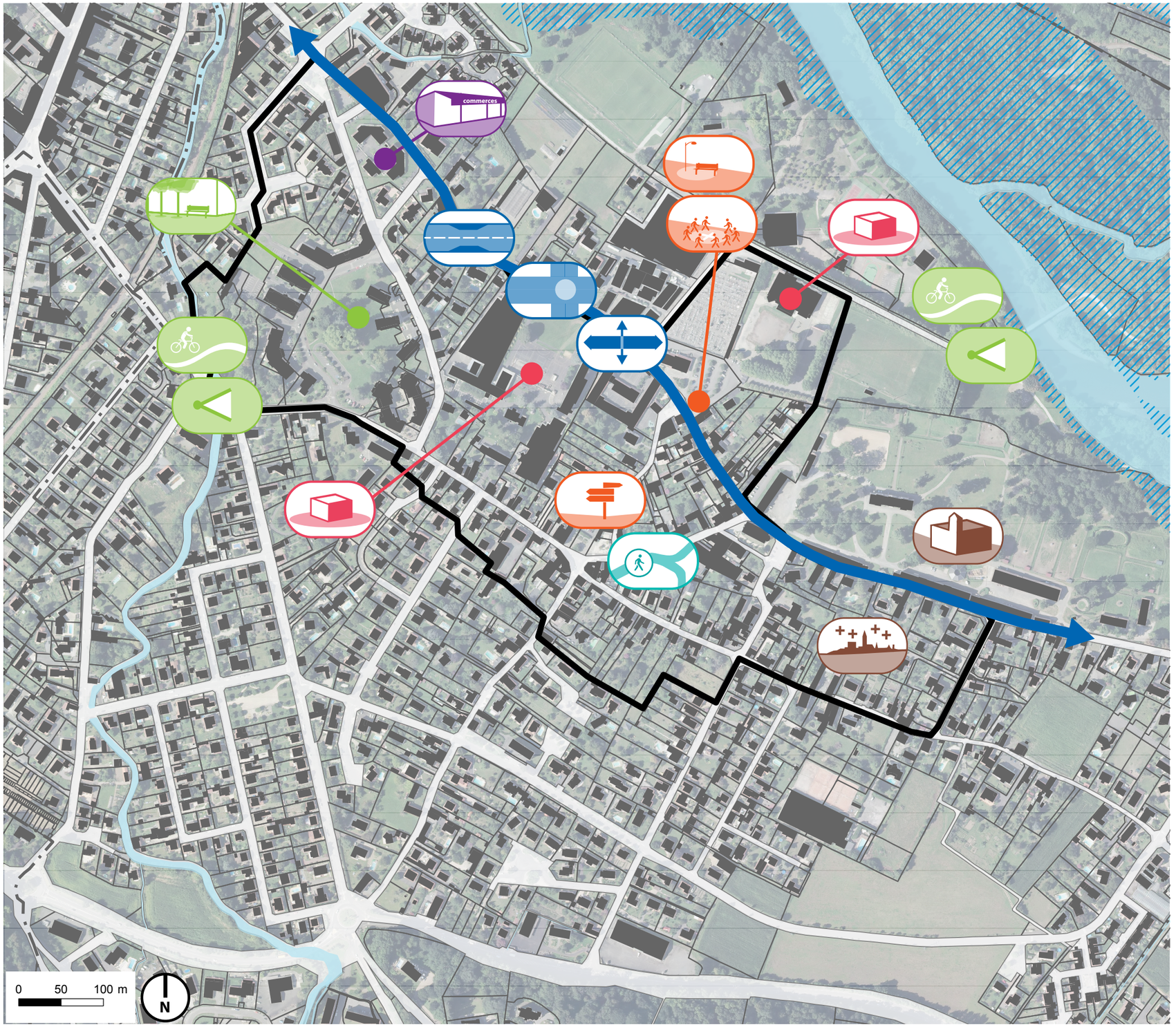
Intensifier les tissus urbains en prenant en compte l'insertion architecturale, urbaine et paysagère

FAIRE DE LA TRAME VERTE ET BLEUE UN SUPPORT DE PROJETS

Mise en valeur des places et/ou espaces verts existants (aménagement qualitatifs, fleurissement, entretien, ...)

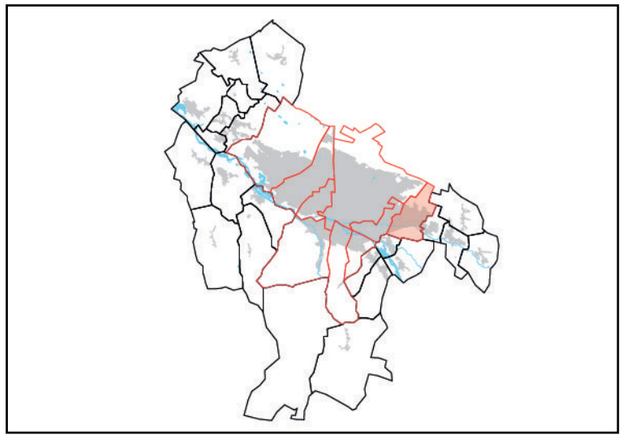
Création de cheminements actifs le long des éléments fédérateurs de la trame verte et bleue

Création/maintien des vues vers le grand paysage et les aménagements qualitatifs de la trame verte et bleue

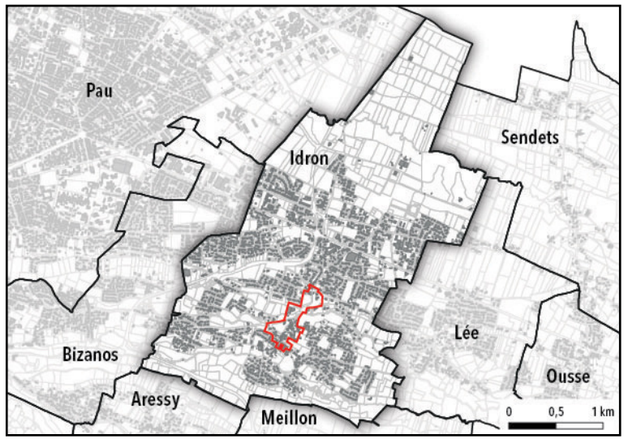


IDRON CENTRE-VILLE

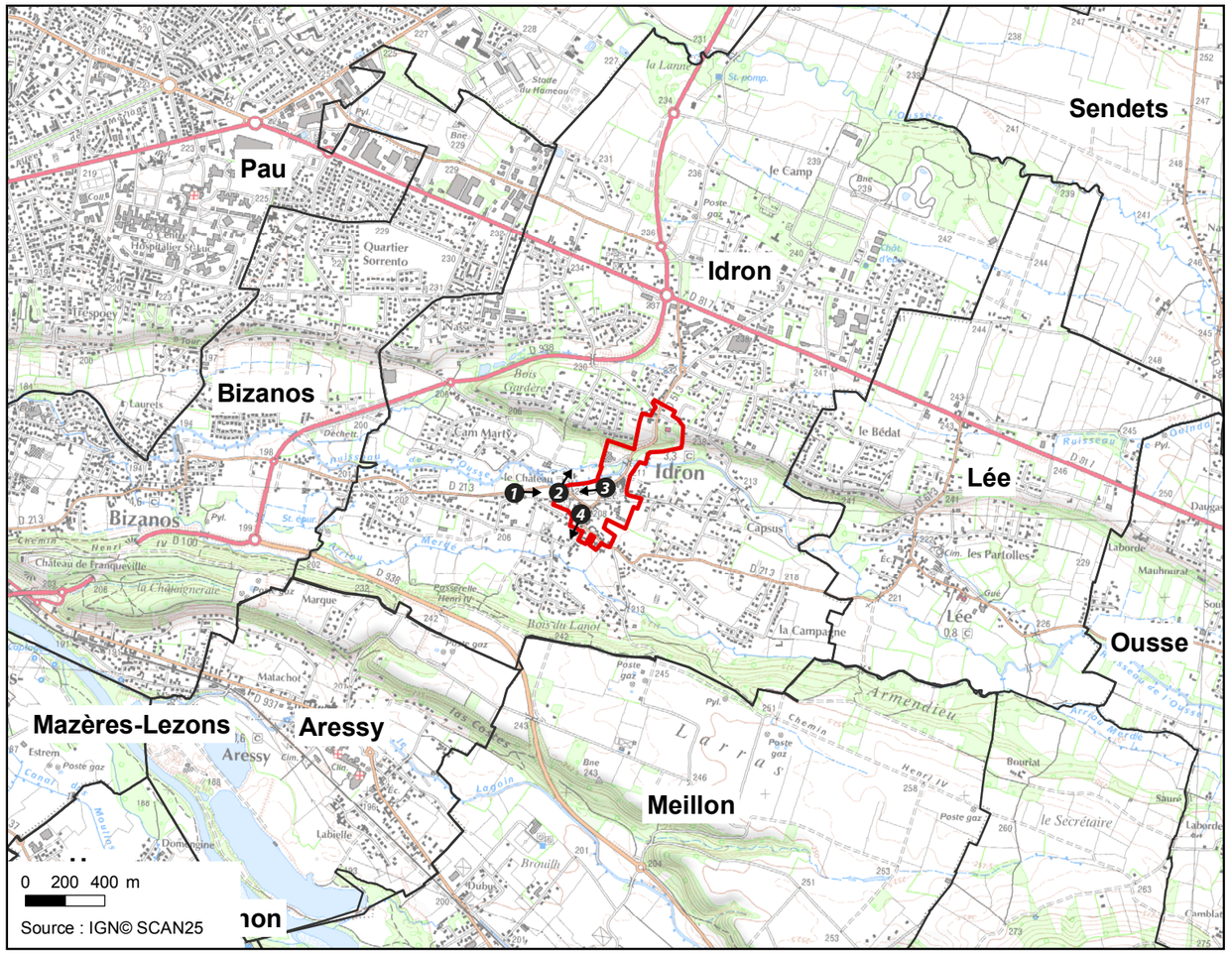
Commune



Secteur



Desserte











Diagnostic & Orientations

La centralité historique d'Idron s'est dédoublée au fil des années, avec la création d'une nouvelle centralité économique au nord, le long de la route de Tarbes. Aujourd'hui assumée par la municipalité, cette deuxième centralité fait l'objet d'une OAP sectorielle, elle même incluse dans une séquence spécifique de l'entrée Est d'agglomération.

La centralité historique n'accueille donc plus d'activités économiques, mais n'en reste pas moins un repère du quotidien pour les habitants du bas Idron.

Un axe nord-sud structure ainsi les divers équipements publics de la commune (groupe scolaire, château, salle polyvalente, mairie). Une topographie marquée par une forte déclivité limite cependant les connexions entre ces divers équipements. Des aménagements spécifiques pourront remédier aux différentes ruptures de parcours, en travaillant notamment sur le partage de la voirie de l'avenue Pierre de Belsunce.

La richesse patrimoniale remarquable et vernaculaire de cette centralité vécue gagnerai par ailleurs à être mise en valeur par des aménagements paysagers et urbains qualitatifs.

IDRON CENTRE-VILLE

APAISER LES VOIES STRUCTURANTES

Ralentissement ou ajout d'obstacle au tracé (surélévations, changement de revêtement, chicanes, dos d'âne ou mobilier urbain …)

Introduction de facteurs d'incertitude (traverses piétonnes surélevées, gestion d'une intersection par un giratoire et non par des feux, suppression de la signalétique...)

Intégration des infrastructures de transports en commun

FACILITER LES DEPLACEMENTS DOUX

Facilitation des déplacements actifs par le maillage de cheminements sécurisés et adaptés (notamment entre les différentes polarités).

Traitement qualitatif des espaces et des revêtements de sols

OPTIMISER ET MUTUALISER LES EQUIPEMENTS

Mise en accessibilité et/ou visibilité : traitement des accès et des abords

Renouvellement de l'équipement existant (modernisation, rénovation, réhabilitation)

QUALIFIER L'ESPACE PUBLIC

Mise en place d'une signalétique urbaine (panneaux directionnels, plan de repérage

Implantation de mobilier urbain

Travail sur l'éclairage urbain (façades, espace public)

Animation de l'espace public (marchés, évènements, ...)

VALORISER LE PATRIMOINE ARCHITECTURAL ET PAYSAGER

Marquage des entrées de ville (préservation/création de vues, de perspectives vers le centre-ville)

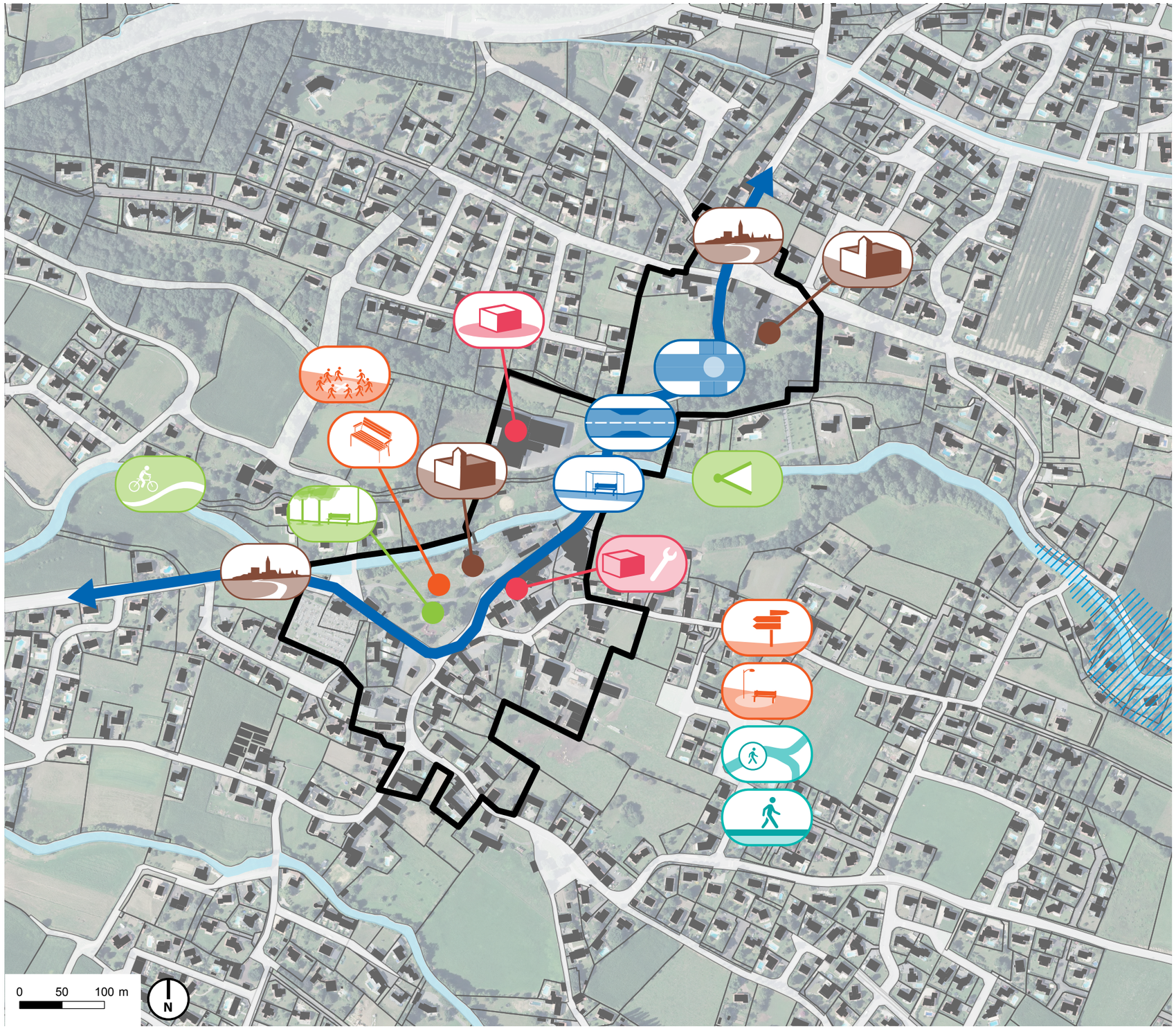
Mise en valeur des éléments remarquables ou de caractère (façades d'un bâtiment, venelle, bâtiment historique…)

FAIRE DE LA TRAME VERTE ET BLEUE UN SUPPORT DE PROJETS

Mise en valeur des places et/ou espaces verts existants (aménagement qualitatifs, fleurissement, entretien, ...)

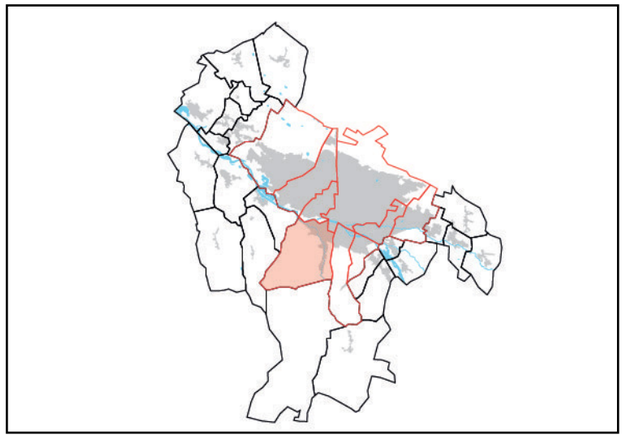
Création de cheminements actifs le long des éléments fédérateurs de la trame verte et bleue

Création/maintien des vues vers le grand paysage et les aménagements qualitatifs de la trame verte et bleue

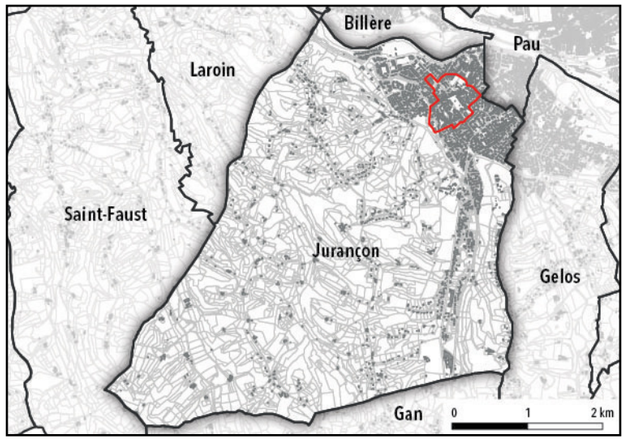


JURANÇON CENTRE-VILLE

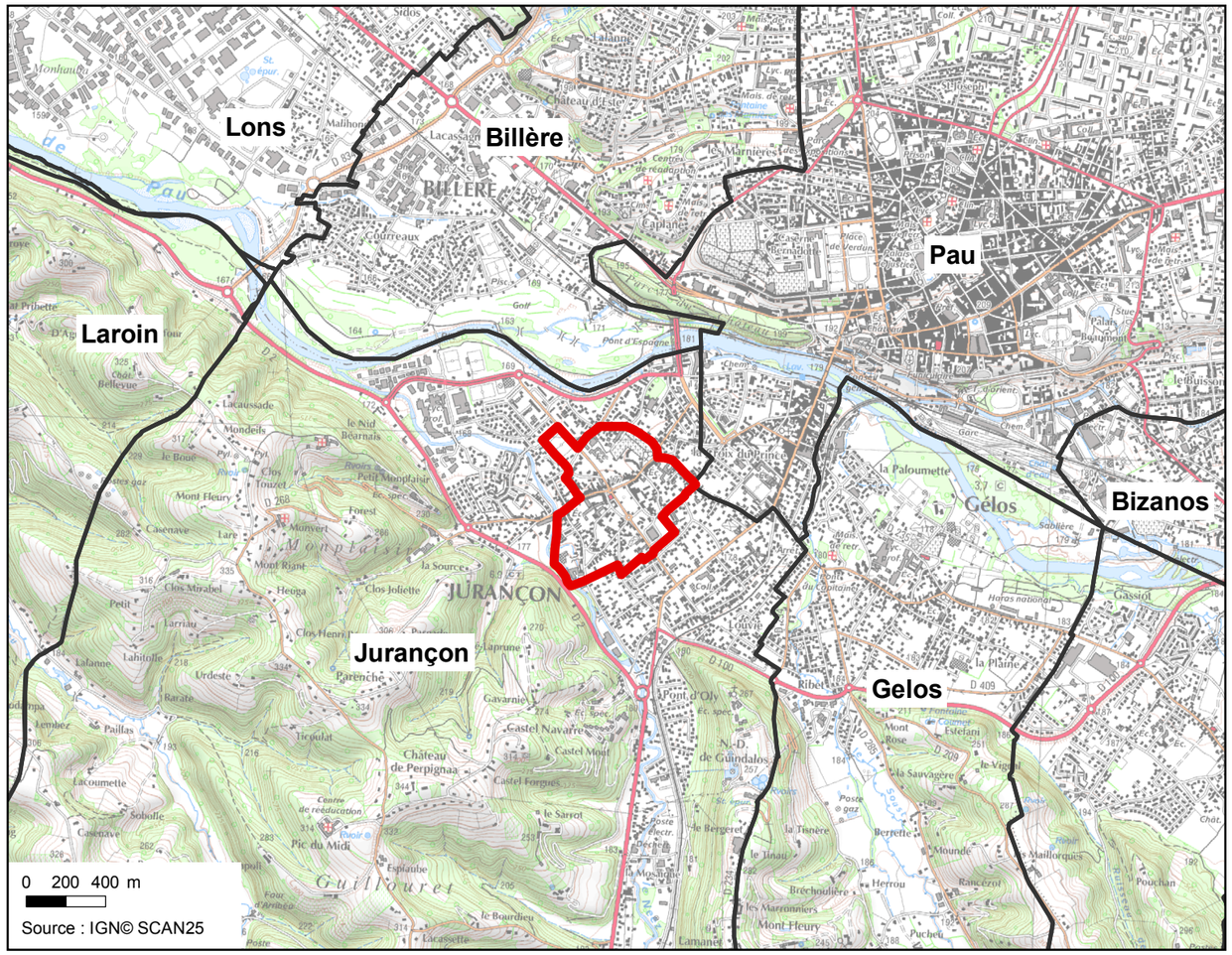
Commune



Secteur



Desserte



Diagnostic & Orientations

Le centre-ville de Jurançon se caractérise par la présence de la place du Junqué, dont les dimensions imposantes définissent un espace public considérable à l'échelle de la commune.

Cet espace public est défini par des équipements publics tels que l'hôtel de ville ou la Poste, mais aussi par un certain nombre de commerces, qui font vivre le centre-ville de Jurançon. Il est par ailleurs animé par divers évènements organisés par la municipalités et les associations locales tels que le marché hebdomadaire.

L'aménagement des espaces publics a été travaillé afin de les rendre accueillants et accessibles. Quelques aménagements complémentaires restent cependant souhaitables, notamment en termes de signalétique urbaine afin de faciliter l'orientation et les usages au quotidien.

La rue Charles de Gaulle accueille une ligne structurante du réseau de transports en commun de l'agglomération, et offre ainsi une desserte efficace du centre-ville. Des aménagements pourront être envisagés afin de conforter le passage de ce bus tout en garantissant la sécurité de tous les usagers de l'espace public.









JURANÇON CENTRE-VILLE

APAISER LES VOIES STRUCTURANTES

- Ralentissement ou ajout d'obstacle au tracé (surélévations, changement de revêtement, chicanes, dos d'âne ou mobilier urbain …)
- Traitement des intersections et/ou hiérarchisation des accès aux parcelles depuis la voirie
- Réorganisation et/ou suppression du stationnement pour optimiser l'espace public
- Intégration des infrastructures de transports en commun

FACILITER LES DEPLACEMENTS DOUX

- Facilitation des déplacements actifs par le maillage de cheminements sécurisés et adaptés (notamment entre les différentes polarités).
- Traitement qualitatif des espaces et des revêtements de sols

OPTIMISER ET MUTUALISER LES EQUIPEMENTS

- Mise en accessibilité et/ou visibilité : traitement des accès et des abords
- Programmation d'un nouvel équipement et création d'une nouvelle offre de services

CONFORTER ET OU DEVELOPPER L'OFFRE EN SERVICES ET COMMERCES DE PROXIMITÉ

- Mise en accessibilité des commerces
- Réhabilitation des locaux (mise aux normes, modernisation)

QUALIFIER L'ESPACE PUBLIC

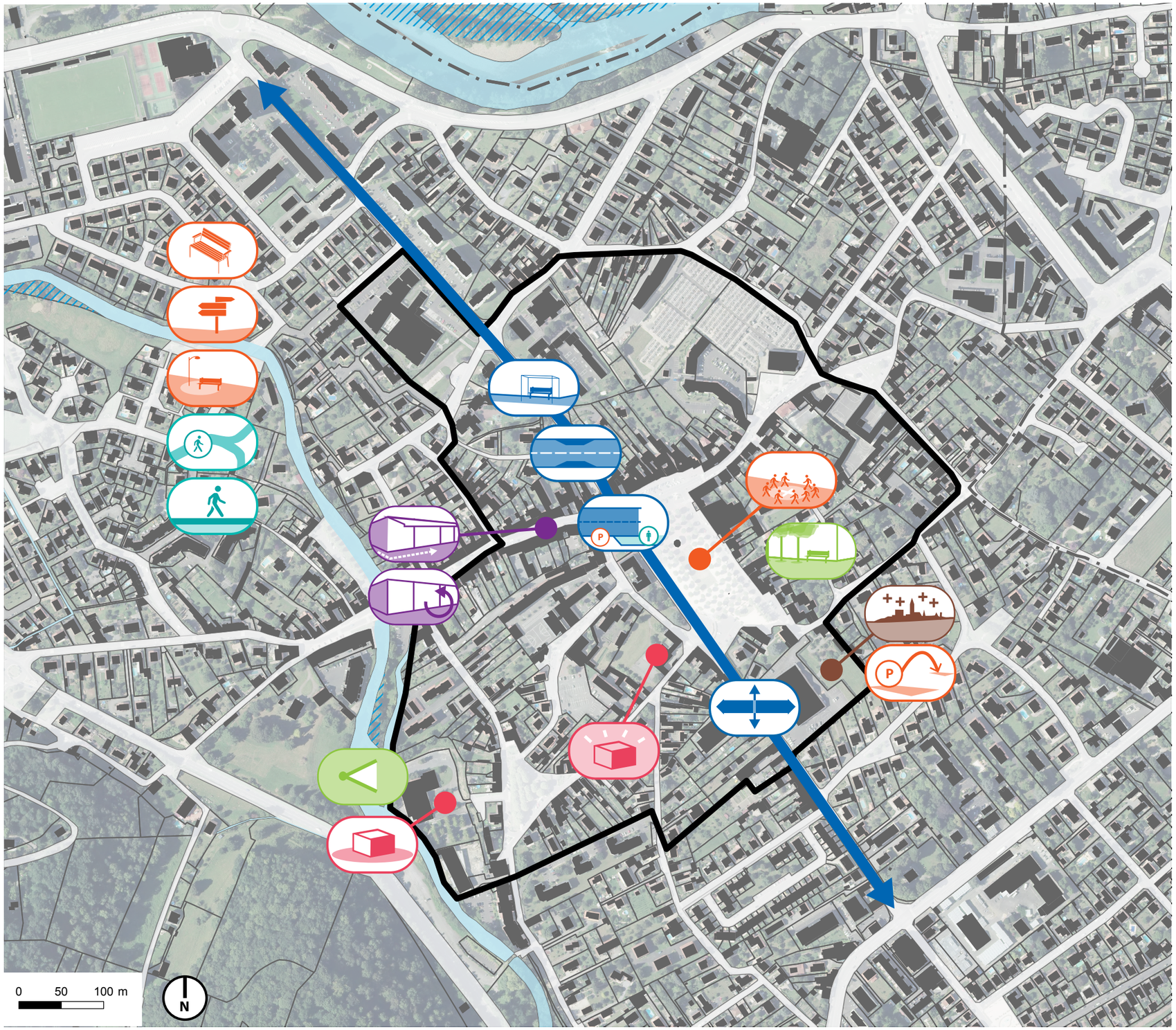
- Déplacement de l'offre de stationnement pour regagner de l'espace
- Mise en place d'une signalétique urbaine (panneaux directionnels, plan de repérage
- Implantation de mobilier urbain
- Travail sur l'éclairage urbain (façades, espace public)
- Animation de l'espace public (marchés, évènements, ...)

VALORISER LE PATRIMOINE ARCHITECTURAL ET PAYSAGER

- Intensifier les tissus urbains en prenant en compte l'insertion architecturale, urbaine et paysagère

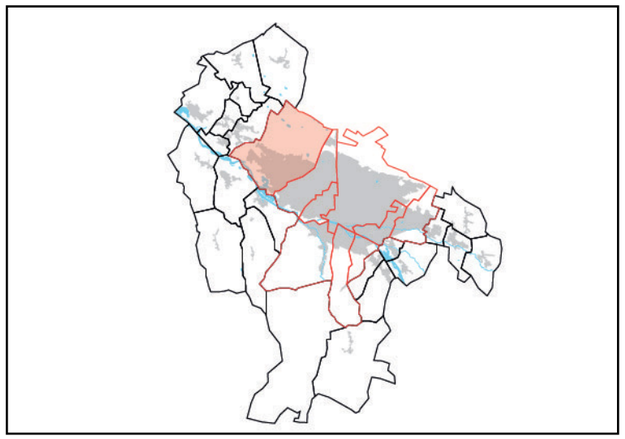
FAIRE DE LA TRAME VERTE ET BLEUE UN SUPPORT DE PROJETS

- Mise en valeur des places et/ou espaces verts existants (aménagement qualitatifs, fleurissement, entretien, ...)
- Création/maintien des vues vers le grand paysage et les aménagements qualitatifs de la trame verte et bleue

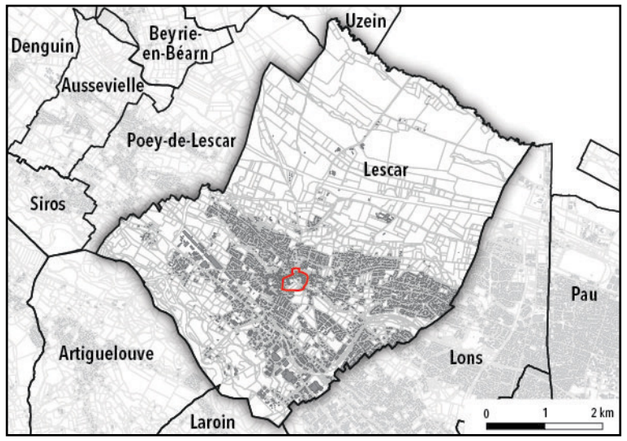


LESCAR CENTRE-VILLE

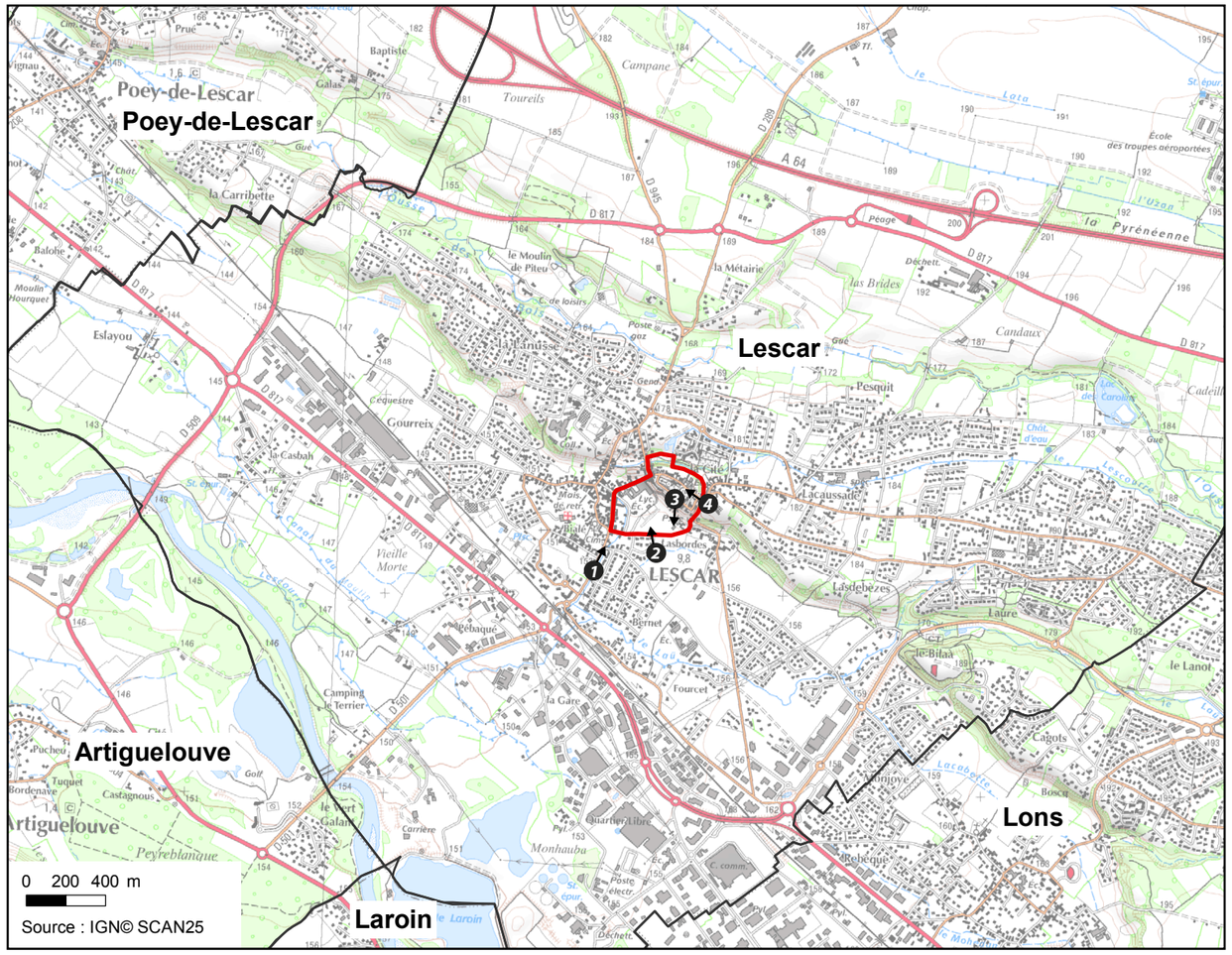
Commune



Secteur



Desserte











Diagnostic & Orientations

La cité médiévale constitue aujourd'hui encore le coeur du centre-ville de Lescar. Les rues escarpées attirent touristes et randonneurs du chemin de Compostelle toute l'année.

Pour les habitants, cet hypercentre reste vécu au quotidien, notamment avec la présence de l'école et de quelques commerces de proximité.

Cependant, la grande différence de dénivelé entre le haut Lescar et le bas Lescar se ressent et coupe ainsi la ville en deux. Des aménagements sont en cours de réflexion afin de limiter les impacts de cette rupture topographique sur les usages quotidiens de l'espace public.

En termes de services et commerces de proximité, les Lescariens se tournent en revanche très souvent vers la zone d'activité de Lescar Soleil, au sud de la commune. Bien que très atractifs car visibles et accessibles, ces surfaces de ventes ne bénéficient cependant pas du charme du centre ancien, où les devantures pourraient bénéficier de quelques aménagements afin de renouveler l'attractivité du centre historique au quotidien.

LESCAR CENTRE-VILLE

APAISER LES VOIES STRUCTURANTES

Supprimer ou réduire la largeur de la voie circulation, au profit des autres usagers (arrêt de bus, piste cyclable, trottoir élargi, espace public, végétation)

FACILITER LES DEPLACEMENTS DOUX

Facilitation des déplacements actifs par le maillage de cheminements sécurisés et adaptés (notamment entre les différentes polarités).

Traitement qualitatif des espaces et des revêtements de sols

OPTIMISER ET MUTUALISER LES EQUIPEMENTS

Mise en accessibilité et/ou visibilité : traitement des accès et des abords

CONFORTER ET OU DEVELOPPER L'OFFRE EN SERVICES ET COMMERCES DE PROXIMITÉ

Mise en accessibilité des commerces

QUALIFIER L'ESPACE PUBLIC

Mise en place d'une signalétique urbaine (panneaux directionnels, plan de repérage

Implantation de mobilier urbain

Travail sur l'éclairage urbain (façades, espace public)

Animation de l'espace public (marchés, évènements, ...)

VALORISER LE PATRIMOINE ARCHITECTURAL ET PAYSAGER

Marquage des entrées de ville (préservation/création de vues, de perspectives vers le centre-ville)

Mise en valeur des éléments remarquables ou de caractère (façades d'un bâtiment, venelle, bâtiment historique…)

Inscription de l'élément de patrimoine au sein d'un parcours piéton découverte

Création/maintien des vues vers le patrimoine

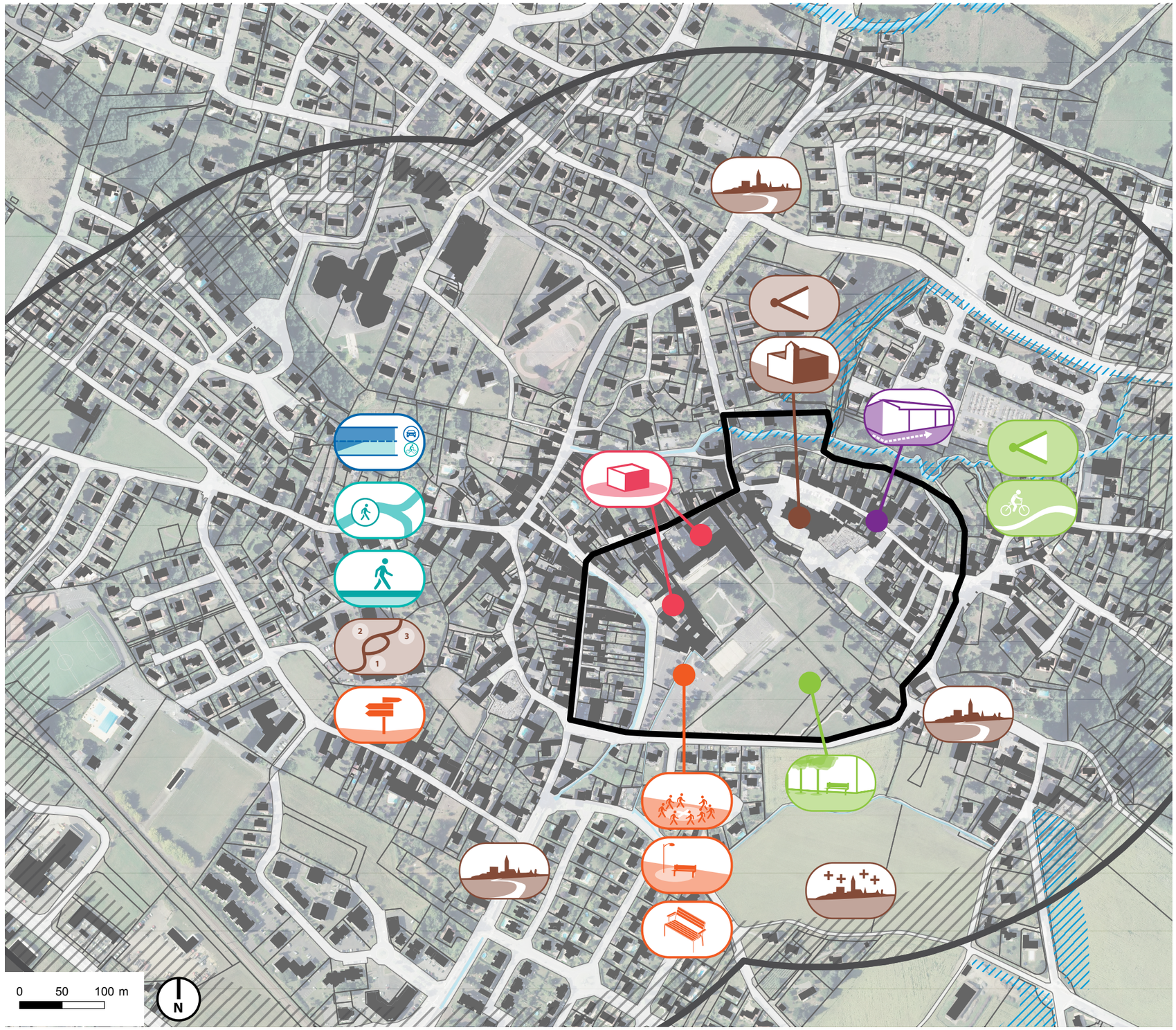
Intensifier les tissus urbains en prenant en compte l'insertion architecturale, urbaine et paysagère

FAIRE DE LA TRAME VERTE ET BLEUE UN SUPPORT DE PROJETS

Mise en valeur des places et/ou espaces verts existants (aménagement qualitatifs, fleurissement, entretien, ...)

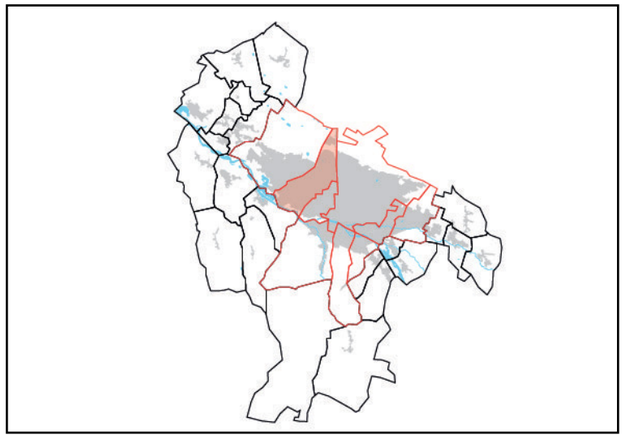
Création de cheminements actifs le long des éléments fédérateurs de la trame verte et bleue

Création/maintien des vues vers le grand paysage et les aménagements qualitatifs de la trame verte et bleue

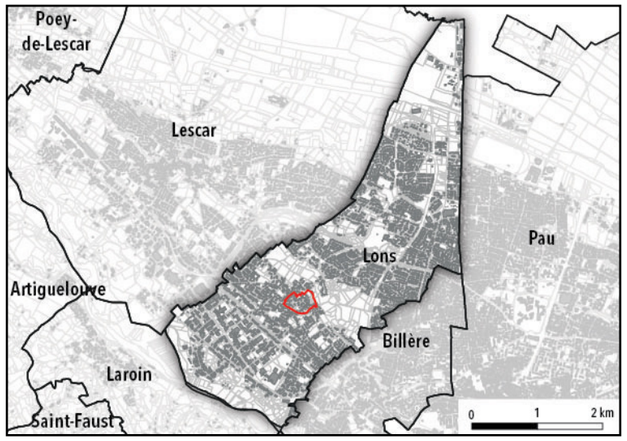


LONS CENTRE-VILLE

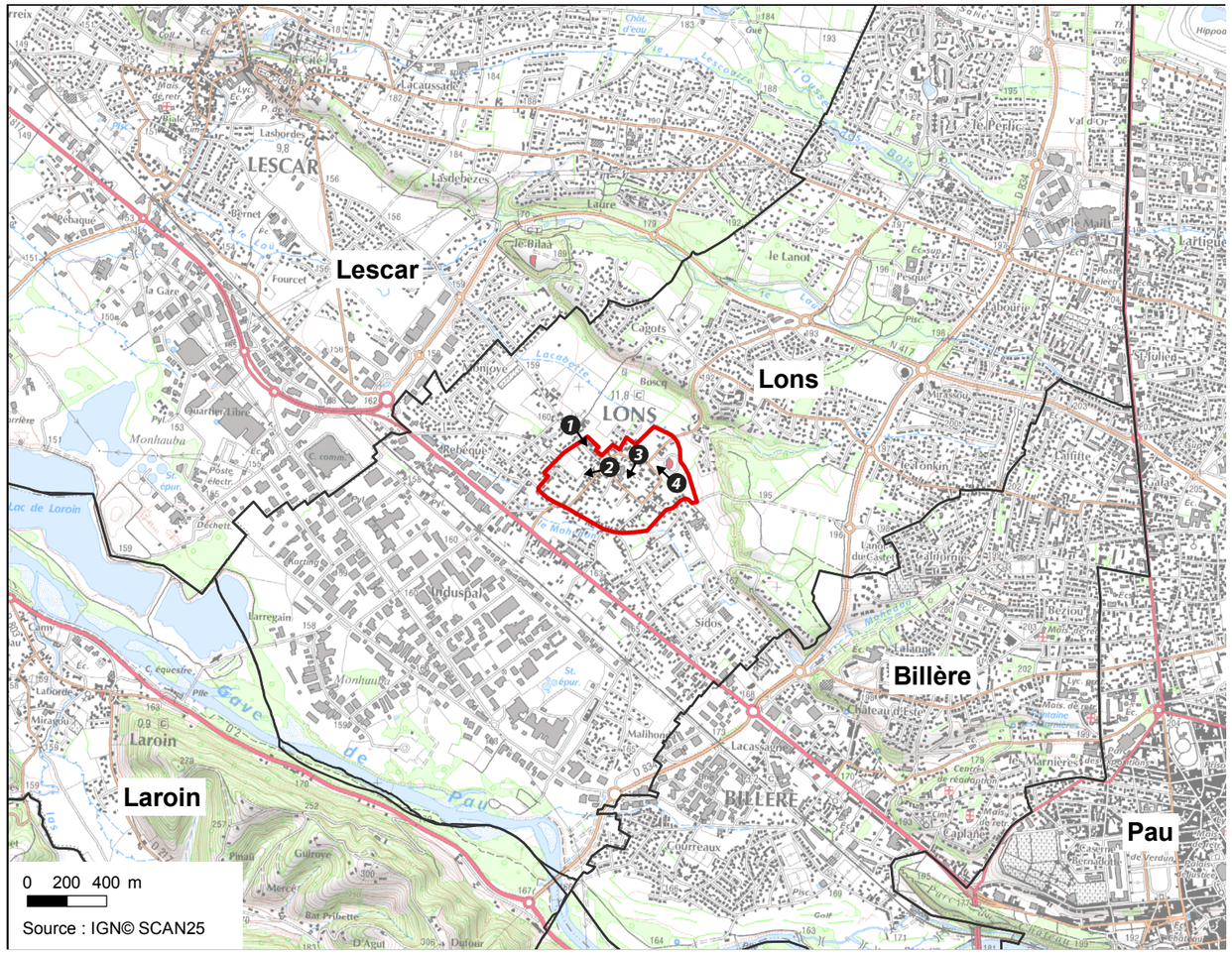
Commune



Secteur

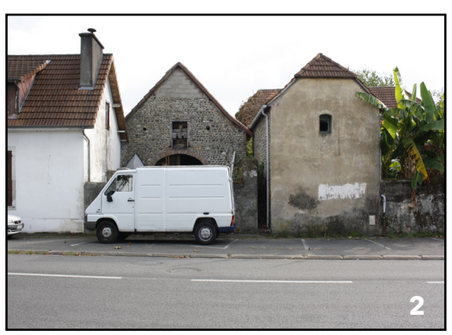


Desserte











Diagnostic & Orientations

Le centre-ville de Lons est aujourd'hui difficilement identifiable. La dispersion des équipements au sein du tissu urbain historique ne facilite pas la caractérisation de cette centralité autrefois bien vivante.

Les ruelles très étroites imposent pour beaucoup des sens uniques peu lisibles pour les riverains.

Cette centralité se trouve à quelques mètres à peine de la route de Bayonne, matérialisant l'entrée ouest de l'agglomération paloise et support d'un flux important de véhicules. Cependant, le centre-ville de Lons ne profite actuellement pas de cette proximité, notamment car très peu de signalétique ne permet d'afficher sa présence.

Deux réflexions urbaines sont actuellement en cours afin de renouer avec l'attractivité du centre-ville lonsois. Tandis qu'une première étude s'attarde à réorganiser à proprement parler le centre-ville en travaillant à la fois sur la réorganisation des équipement et l'aménagement des espaces publics, une autre réflexion s'attarde sur l'aménagement de l'entrée de ville depuis la route de Bayonne, elle-même en requalification vers un profil de type boulevard urbain.

LONS CENTRE-VILLE

APAISER LES VOIES STRUCTURANTES

- Elargissement de l'emprise de la voirie au profit des déplacements actifs (via optimisation du stationnement ou récupération foncière)
- Ralentissement ou ajout d'obstacle au tracé (surélévations, changement de revêtement, chicanes, dos d'âne ou mobilier urbain …)
- Traitement des intersections et/ou hiérarchisation des accès aux parcelles depuis la voirie
- Intégration des infrastructures de transports en commun

FACILITER LES DEPLACEMENTS DOUX

- Facilitation des déplacements actifs par le maillage de cheminements sécurisés et adaptés (notamment entre les différentes polarités).
- Traitement qualitatif des espaces et des revêtements de sols

OPTIMISER ET MUTUALISER LES EQUIPEMENTS

- Renouvellement de l'équipement existant (modernisation, rénovation, réhabilitation)

CONFORTER ET OU DEVELOPPER L'OFFRE EN SERVICES ET COMMERCES DE PROXIMITÉ

- Développement de nouveaux commerces et services de proximité

QUALIFIER L'ESPACE PUBLIC

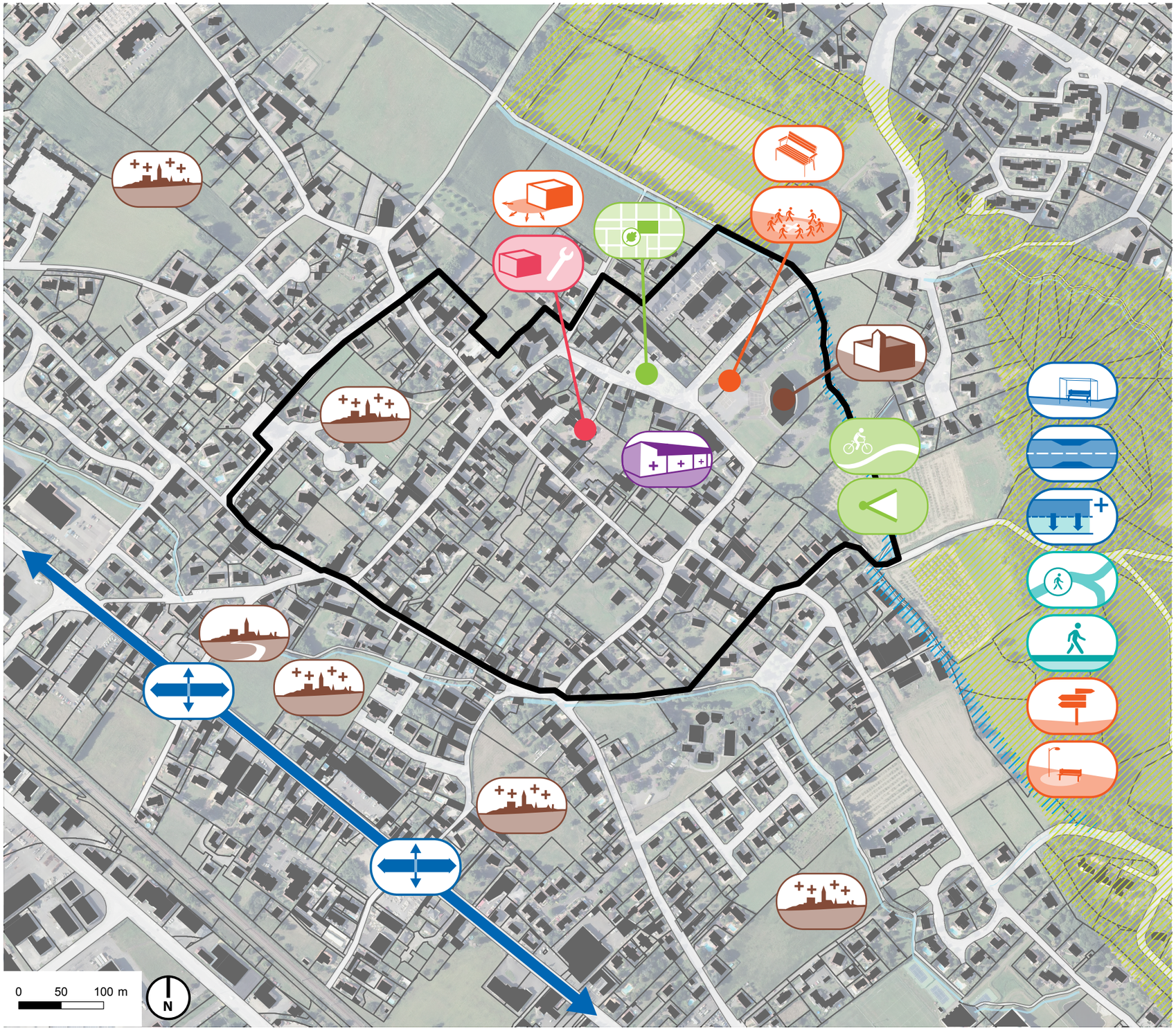
- Mise en lien des équipements existants (et notamment des parvis) avec l'espace public
- Mise en place d'une signalétique urbaine (panneaux directionnels, plan de repérage
- Implantation de mobilier urbain
- Travail sur l'éclairage urbain (façades, espace public)
- Animation de l'espace public (marchés, évènements, ...)

VALORISER LE PATRIMOINE ARCHITECTURAL ET PAYSAGER

- Marquage des entrées de ville (préservation/création de vues, de perspectives vers le centre-ville)
- Intensifier les tissus urbains en prenant en compte l'insertion architecturale, urbaine et paysagère

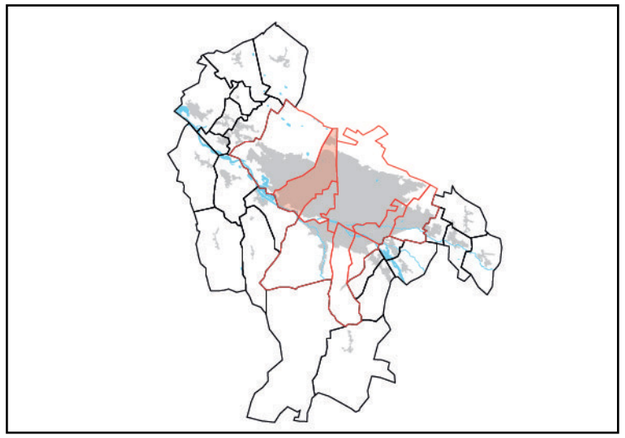
FAIRE DE LA TRAME VERTE ET BLEUE UN SUPPORT DE PROJETS

- Création d'espaces verts qualitatifs au sein du tissu urbain, compléter la trame existante
- Création de cheminements actifs le long des éléments fédérateurs de la trame verte et bleue
- Création/maintien des vues vers le grand paysage et les aménagements qualitatifs de la trame verte et bleue

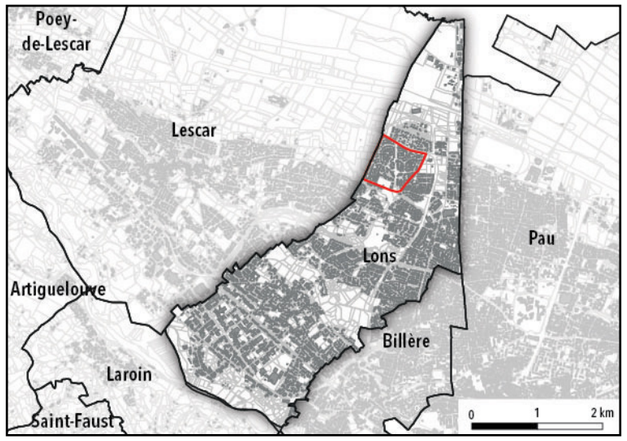


LONS - LE PERLIC

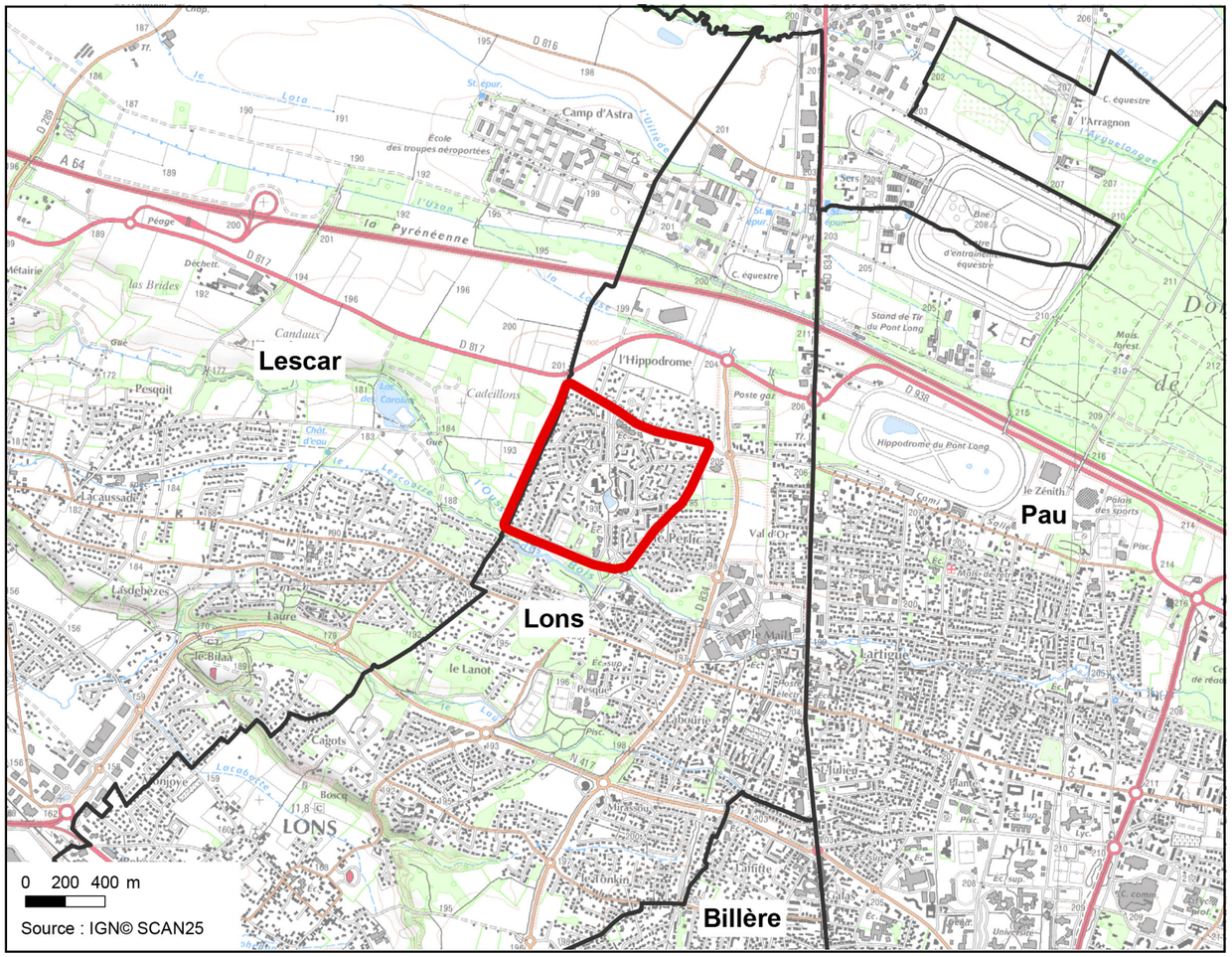
Commune



Secteur



Desserte



Diagnostic & Orientations

Achevé en 1982, le quartier du Perlic a constitué à l'époque une extension majeure du tissu urbain lonsois afin d'accueillir les travailleurs étrangers et leurs familles, en lieu et place des terres marécageuses du nord de la commune.

Constitué autour d'un espace public paysager, le Perlic représente aujourd'hui encore un exemple d'insertion architecturale, urbaine et paysagère d'un ensemble urbain.

La relation entre l'homme et la nature est encore très présente, notamment autour du plan d'eau, toujours considéré par les habitants comme un espace de rencontre privilégié.

Cependant, le développement des diverses infrastructures, notamment commerciales et de transport, affaiblissent petit à petit les commerces et services de proximité qui faisaient jusqu'à présent la force de ce quartier identitaire.

Afin de ne pas perdre ces services essentiels pour de nombreux habitants et de renouveler l'offre existantes, divers leviers pourront être mis en œuvre, notamment en termes de qualification de l'espace public.









LONS - LE PERLIC

APAISER LES VOIES STRUCTURANTES

Intégration des infrastructures de transports en commun

FACILITER LES DEPLACEMENTS DOUX

Facilitation des déplacements actifs par le maillage de cheminements sécurisés et adaptés (notamment entre les différentes polarités).

Traitement qualitatif des espaces et des revêtements de sols

OPTIMISER ET MUTUALISER LES EQUIPEMENTS

Mise en accessibilité et/ou visibilité : traitement des accès et des abords

CONFORTER ET OU DEVELOPPER L'OFFRE EN SERVICES ET COMMERCES DE PROXIMITÉ

Réhabilitation des locaux (mise aux normes, modernisation)

QUALIFIER L'ESPACE PUBLIC

Mise en place d'une signalétique urbaine (panneaux directionnels, plan de repérage

Implantation de mobilier urbain

Travail sur l'éclairage urbain (façades, espace public)

Animation de l'espace public (marchés, évènements, ...)

VALORISER LE PATRIMOINE ARCHITECTURAL ET PAYSAGER

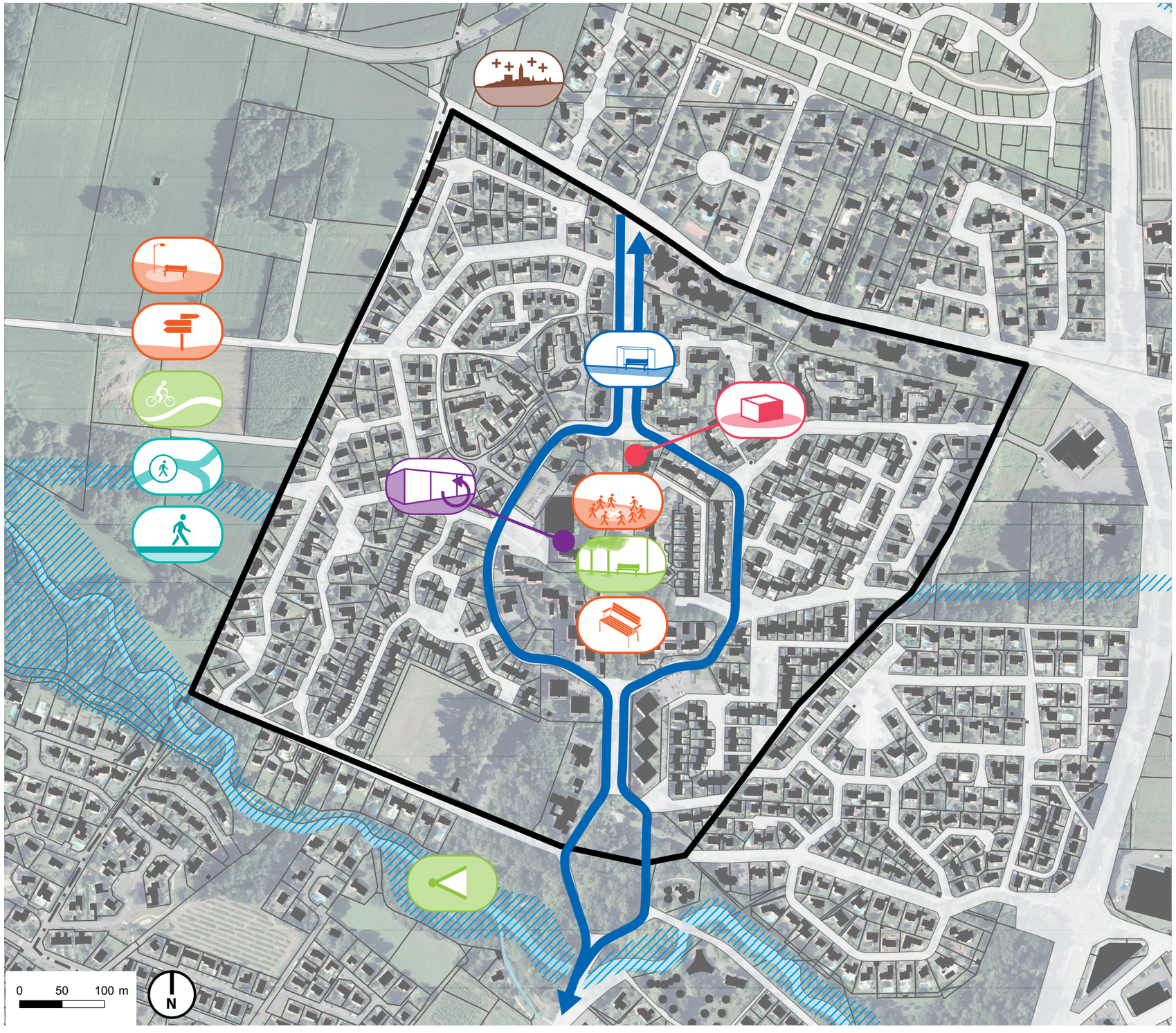
Intensifier les tissus urbains en prenant en compte l'insertion architecturale, urbaine et paysagère

FAIRE DE LA TRAME VERTE ET BLEUE UN SUPPORT DE PROJETS

Mise en valeur des places et/ou espaces verts existants (aménagement qualitatifs, fleurissement, entretien, ...)

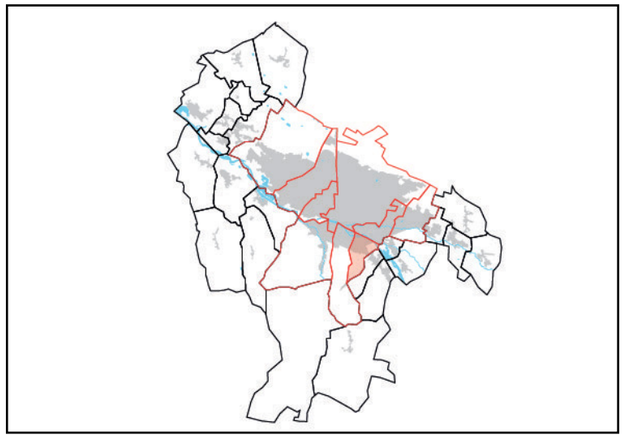
Création de cheminements actifs le long des éléments fédérateurs de la trame verte et bleue

Création/maintien des vues vers le grand paysage et les aménagements qualitatifs de la trame verte et bleue

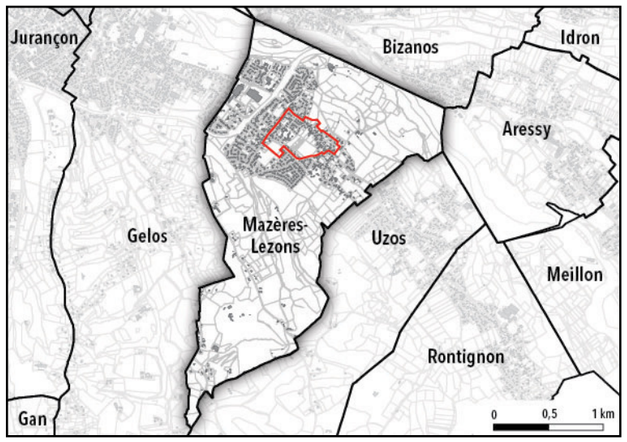


MAZÈRES-LEZONS CENTRE-VILLE

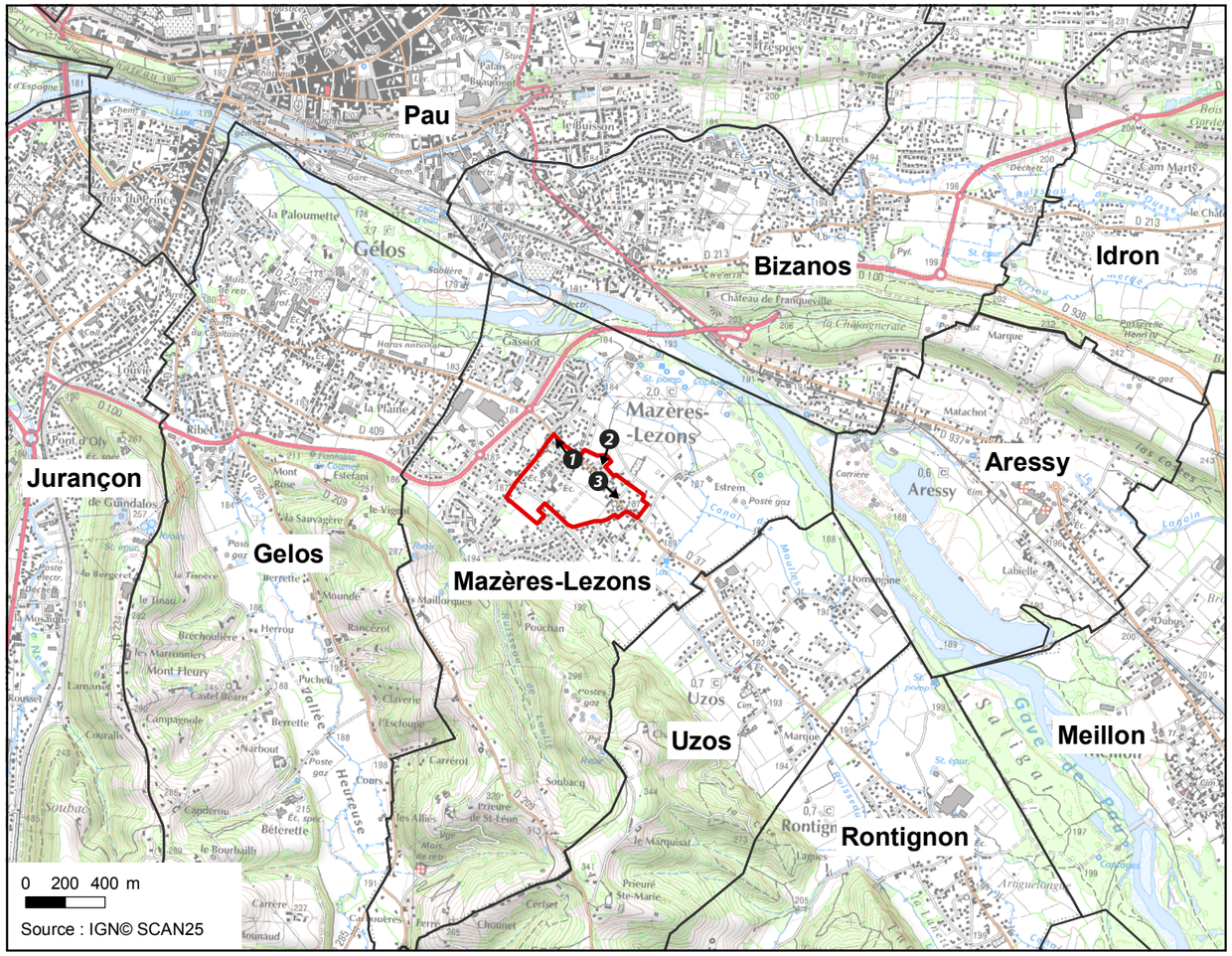
Commune



Secteur



Desserte



Diagnostic & Orientations

Le centralité de Mazères-Lezons est actuellement en pleine redéfinition. De grandes emprises foncières permettent en effet à la commune d'intensifier son tissu urbain à proximité directe du centre-ville.

Le secteur d'OAP Fondères propose ainsi une programmation de logement sur deux secteurs stratégiques, mais aussi la création d'un nouvel espace public structurant à l'échelle de la commune. Des commerces et services de proximité pourront s'implanter en rez-de-chaussée. Ceux-ci devront s'intégrer à l'espace public ainsi créé, et être accessibles par l'ensemble des usagers.

Ces nouveaux programmes entrainent une intensification des usages de l'espace public communal, dont la voirie est déjà exigue. Une évolution du plan de circulation sera ainsi nécessaire afin de desservir correctement l'ensemble des programmes tout en garantissant la sécurité de chacun des usagers.









MAZÈRES-LEZONS CENTRE-VILLE

APAISER LES VOIES STRUCTURANTES

Supprimer ou réduire la largeur de la voie circulation, au profit des autres usagers (arrêt de bus, piste cyclable, trottoir élargi, espace public, végétation)

Ralentissement ou ajout d'obstacle au tracé (surélévations, changement de revêtement, chicanes, dos d'âne ou mobilier urbain …)

Introduction de facteurs d'incertitude (traverses piétonnes surélevées, gestion d'une intersection par un giratoire et non par des feux, suppression de la signalétique...)

FACILITER LES DEPLACEMENTS DOUX

Facilitation des déplacements actifs par le maillage de cheminements sécurisés et adaptés (notamment entre les différentes polarités).

Traitement qualitatif des espaces et des revêtements de sols

OPTIMISER ET MUTUALISER LES EQUIPEMENTS

Mise en accessibilité et/ou visibilité : traitement des accès et des abords

CONFORTER ET OU DEVELOPPER L'OFFRE EN SERVICES ET COMMERCES DE PROXIMITÉ

Développement de nouveaux commerces et services de proximité

QUALIFIER L'ESPACE PUBLIC

Mise en lien des équipements existants (et notamment des parvis) avec l'espace public

Mise en place d'une signalétique urbaine (panneaux directionnels, plan de repérage

Implantation de mobilier urbain

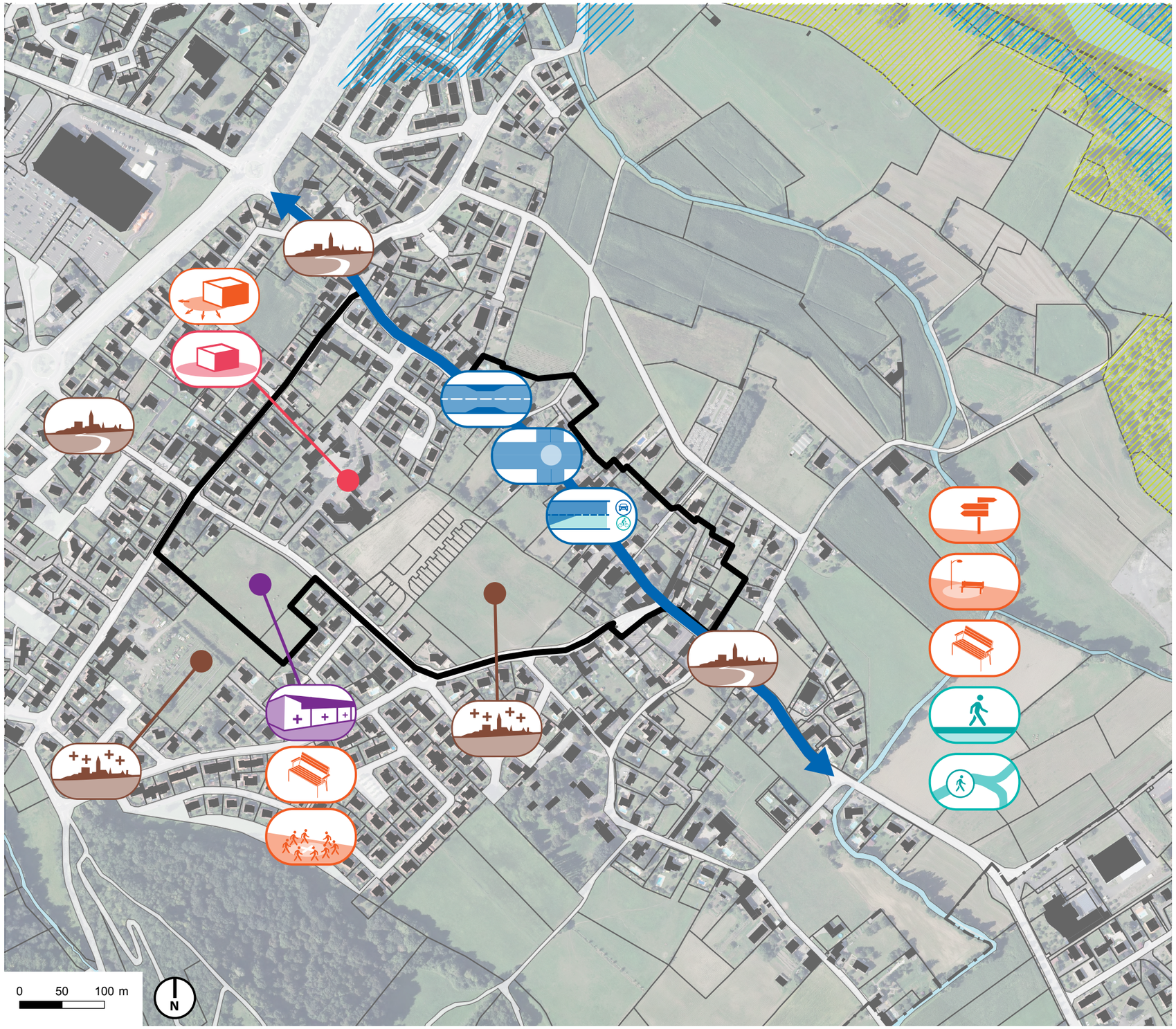
Travail sur l'éclairage urbain (façades, espace public)

Animation de l'espace public (marchés, évènements, ...)

VALORISER LE PATRIMOINE ARCHITECTURAL ET PAYSAGER

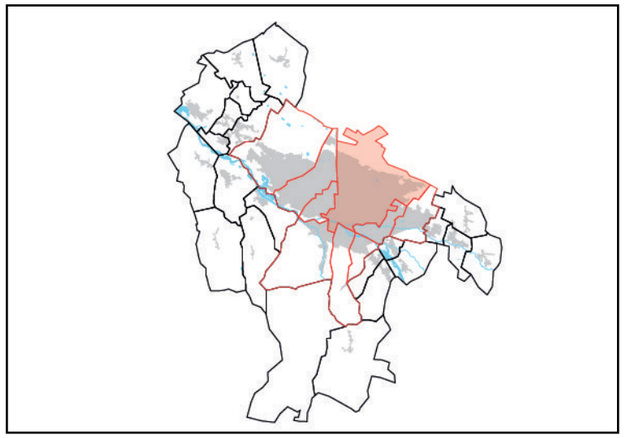
Marquage des entrées de ville (préservation/création de vues, de perspectives vers le centre-ville)

Intensifier les tissus urbains en prenant en compte l'insertion architecturale, urbaine et paysagère

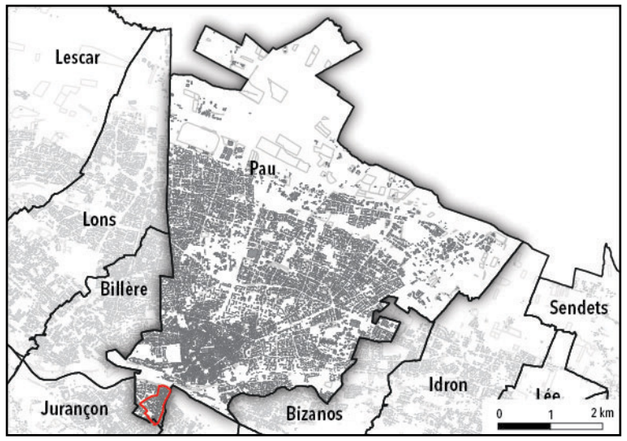


PAU – 14 JUILLET

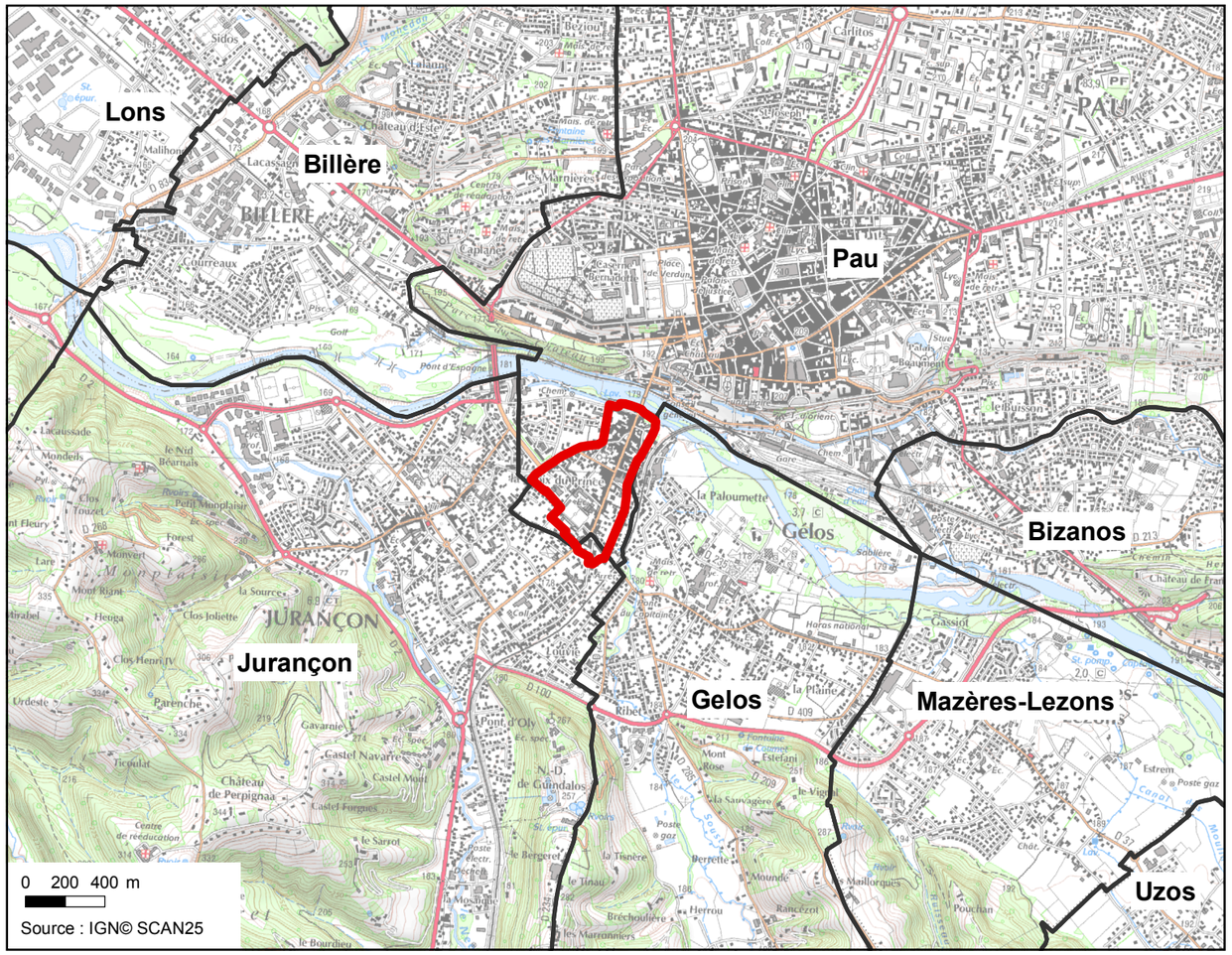
Commune



Secteur



Desserte











Diagnostic & Orientations

Le quartier du 14 juillet se développe sur la partie sud de la commune de Pau. Séparé de l'hypercentre palois par le gave, ce quartier, support de l'entrée sud d'agglomération, a longtemps été oublié des politiques publiques d'aménagement.

Les façades bâties, bien que délimitant une perspective urbaine structurée qualitative, présentent un front urbain délabré et peu entretenu.

Le fort trafic d'entrée sud d'agglomération rend la circulation particulièrement dense sur l'axe structurant de la rue du 14 juillet, supportant par ailleurs une ligne structurante de transports en commun.

Des conflits d'usage entre les différents modes de transport sont aujourd'hui inévitables. Le partage de la voirie existante, faute de possibilité d'élargissement, devra être imposé par des aménagements urbains divers permettant à chacun de se déplacer en toute sécurité.

Des équipements publics structurent une vie de quartier autour d'une centralité peu définie, ne présentant aucun espace public extérieur aménagé.

PAU – 14 JUILLET

APAISER LES VOIES STRUCTURANTES

Supprimer ou réduire la largeur de la voie circulation, au profit des autres usagers (arrêt de bus, piste cyclable, trottoir élargi, espace public, végétation)

Ralentissement ou ajout d'obstacle au tracé (surélévations, changement de revêtement, chicanes, dos d'âne ou mobilier urbain …)

Traitement des intersections et/ou hiérarchisation des accès aux parcelles depuis la voirie

Réorganisation et/ou suppression du stationnement pour optimiser l'espace public

Intégration des infrastructures de transports en commun

FACILITER LES DEPLACEMENTS DOUX

Traitement qualitatif des espaces et des revêtements de sols

OPTIMISER ET MUTUALISER LES EQUIPEMENTS

Mise en accessibilité et/ou visibilité : traitement des accès et des abords

CONFORTER ET OU DEVELOPPER L'OFFRE EN SERVICES ET COMMERCES DE PROXIMITÉ

Mise en visibilité des commerces (travail des devantures commerciales)

QUALIFIER L'ESPACE PUBLIC

Mise en lien des équipements existants (et notamment des parvis) avec l'espace public

Mise en place d'une signalétique urbaine (panneaux directionnels, plan de repérage

Implantation de mobilier urbain

Travail sur l'éclairage urbain (façades, espace public)

VALORISER LE PATRIMOINE ARCHITECTURAL ET PAYSAGER

Marquage des entrées de ville (préservation/création de vues, de perspectives vers le centre-ville)

FAIRE DE LA TRAME VERTE ET BLEUE UN SUPPORT DE PROJETS

Création de cheminements actifs le long des éléments fédérateurs de la trame verte et bleue

Création/maintien des vues vers le grand paysage et les aménagements qualitatifs de la trame verte et bleue

