

# 1. RAPPORT DE PRÉSENTATION

## 1.2 Diagnostic intercommunal

### Plan Local d'Urbanisme Intercommunal

Approuvé en conseil communautaire le 19 décembre 2019

#### Dernières évolutions

- **Modification n°2 le 30 mars 2023**
- **Révision allégée n°1 le 30 mars 2023** (aménagement de la plaine des sports et des loisirs à Poey-de-Lescar)
- **Mise en compatibilité n°1 le 30 mars 2023** (réalisation d'une centrale photovoltaïque à Lescar)



# SOMMAIRE

1.	POSITIONNEMENT TERRITORIAL DE L'AGGLOMERATION PALOISE ET PERCEPTIONS DU TERRITOIRE .....	7
1.1.	L'attractivité et le rayonnement de l'agglomération paloise .....	8
1.2.	L'agglomération paloise comme territoire intermédiaire au sein de la hiérarchie urbaine régionale .....	12
1.3.	L'agglomération paloise perçue par ses habitants .....	16
1.3.1.	Un niveau de satisfaction résidentielle et d'attachement au territoire .....	16
1.3.2.	Une confiance relative dans l'avenir du territoire .....	17
1.4.	Les dynamiques d'urbanisation de l'agglomération paloise .....	18
1.4.1.	Histoire du développement urbain de l'agglomération .....	18
1.4.1.1.	Protohistoire et Antiquité .....	18
1.4.1.2.	Au Moyen Âge : en quête de souveraineté .....	20
1.4.1.3.	À l'époque moderne : du Béarn à la France .....	23
1.4.1.4.	Après la Révolution : de l'ère climatique à aujourd'hui .....	26
1.4.2.	Les formes urbaines héritées de ce développement urbain .....	29
1.4.2.1.	Les tissus centraux et anciens du cœur de pays .....	29
1.4.2.2.	Les tissus collectifs .....	31
1.4.2.3.	Les tissus individuels ou pavillonnaires .....	35
1.4.2.4.	Les villages et les hameaux historiques .....	37
1.4.2.5.	Les entrées d'agglomération et les entrées de ville .....	38
1.4.3.	Une périurbanisation menaçant le cadre de vie .....	45
1.5.	La CAPBP, un périmètre pertinent pour réfléchir à l'aménagement du territoire .....	46
	Les enjeux pour le territoire .....	50
2.	CONTEXTE SOCIO DEMOGRAPHIQUE .....	51
2.1.	Une dynamique démographique contrariée et contrastée entre les communes de l'agglomération .....	52
2.1.1.	Un centre d'agglomération et en particulier une ville centre qui se dévitalise... ..	52
2.1.2.	... au sein d'une aire urbaine toujours en croissance .....	56
2.2.	Un territoire attractif mais qui peine à retenir ses actifs .....	57
2.3.	Des disparités dans la structure de la population entre les communes de l'agglomération .....	58
2.3.1.	Une population vieillissante .....	58
2.3.2.	Une baisse de la taille des ménages .....	60
2.3.3.	Des niveaux de vie disparates .....	61
2.4.	Les projections démographiques .....	62
	Les enjeux pour le territoire .....	66

3.	ANALYSE SPATIALE DE L'AGGLOMERATION : DEVELOPPEMENT URBAIN ET ORGANISATION TERRITORIALE .....	67
3.1.	Les entités constituant le socle territorial de l'agglomération paloise et leurs relations .....	68
3.1.1.	Les relations et échanges entre ces différentes entités .....	70
3.1.2.	L'identification des centralités et lieux de vie .....	72
3.1.3.	L'agglomération et ses projets structurants : intensification et valorisation des centralités .....	74
3.2.	Des équipements, services et commerces largement répartis sur tout le territoire de l'agglomération..	78
3.2.1.	Une approche quantitative globale de l'offre en équipements et services .....	78
3.2.2.	Une approche plus fine de l'offre par secteur .....	86
3.3.	La couverture numérique du territoire .....	89
	Les enjeux pour le territoire .....	92
4.	EMPLOI, ECONOMIE, TOURISME.....	93
4.1.	L'agglomération paloise, poumon économique du Béarn .....	94
4.2.	Un bassin économique à fort potentiel, résistant plutôt bien à la crise .....	95
4.2.1.	Un tissu économique aux caractéristiques singulières.....	95
4.2.2.	La localisation et la répartition des emplois dans l'agglomération paloise .....	97
4.3.	Les filières économiques du territoire.....	100
4.3.1.	La filière géosciences .....	100
4.3.2.	La filière aéronautique.....	100
4.3.3.	La filière agri agroalimentaire.....	102
4.3.4.	Le tourisme .....	108
4.3.5.	Des axes potentiels de développement .....	113
4.4.	L'offre d'accueil des activités économiques .....	113
4.5.	L'offre commerciale dans l'agglomération paloise : entre offre de dimension supra communautaire et offre de proximité.....	117
4.5.1.	Une offre commerciale dense dans l'agglomération paloise .....	118
4.5.2.	Les Zones d'aménagement commercial : des espaces commerciaux à moderniser et requalifier..	121
4.5.2.1.	Zone commerciale Lescar Lons .....	122
4.5.2.2.	Zone commerciale Pau Auchan .....	123
4.5.2.3.	Zone commerciale Leclerc Université.....	123
4.5.2.4.	Zone commerciale Lons le Mail .....	124
4.5.2.5.	Zone commerciale Billère Intermarché .....	125
	Les enjeux pour le territoire .....	126
5.	MOBILITES .....	127
5.1.	La présence d'infrastructures de transport diversifiées.....	129
5.1.1.	Les infrastructures routières .....	129

5.1.2.	L'aéroport : des liaisons intérieures régulières et des liaisons vers l'international plus ponctuelles	132
5.1.3.	Le réseau ferré.....	133
5.1.4.	La desserte en autocars .....	133
5.2.	Les principales caractéristiques et dynamiques en matière de mobilités.....	134
5.2.1.	Une forte dépendance à la voiture.....	135
5.2.2.	Un système qui montre ses limites.....	139
5.3.	Les offres de mobilités alternatives à la voiture individuelle .....	141
5.3.1.	Une offre de transports en commun adaptée aux spécificités du territoire.....	141
5.3.2.	Le développement d'une offre de transport en commun en site propre dans l'agglomération paloise	144
5.3.3.	La valorisation de l'étoile ferroviaire paloise .....	146
5.3.4.	Les mobilités actives en développement .....	147
5.3.5.	Le covoiturage .....	153
5.3.6.	Le développement de l'intermodalité .....	154
5.4.	Le stationnement, élément essentiel d'une politique globale de déplacements .....	157
5.4.1.	Le stationnement : une source de conflits d'usages dans certaines zones urbaines.....	159
5.4.2.	Les capacités de stationnement dans l'agglomération (véhicules motorisés, hybrides, électriques et vélos).....	159
5.4.2.1.	Stationnement de véhicules motorisés .....	159
5.4.2.2.	Stationnement vélo .....	166
5.4.3.	Les possibilités de mutualisation de ces capacités de stationnement .....	167
5.5.	Logistique et transport de marchandises .....	170
	Les enjeux pour le territoire .....	172
6.	HABITAT .....	173
6.1.	Un marché du logement qui peine à s'ajuster .....	174
6.1.1.	Un marché du logement détendu et déstabilisé .....	174
6.1.1.1.	Un atterrissage de la dynamique de construction (autour de 720 logements ordinaires par an). .....	174
6.1.1.2.	Une dynamique de production qui a profité aux communes du cœur de pays.....	175
6.1.1.3.	La fin du Pinel : un nouveau modèle de production à trouver.....	176
6.1.1.4.	Des valeurs immobilières moyennes et stables .....	177
6.1.2.	La vacance, symptomatique des dysfonctionnements du marché du logement.....	178
6.2.	Une inadéquation de l'offre et de la demande de logements sur certains segments les plus sociaux ...	179
6.2.1.	Les difficultés des ménages pour se loger dans de bonnes conditions.....	179
6.2.1.1.	Un parc locatif qui se paupérise .....	180

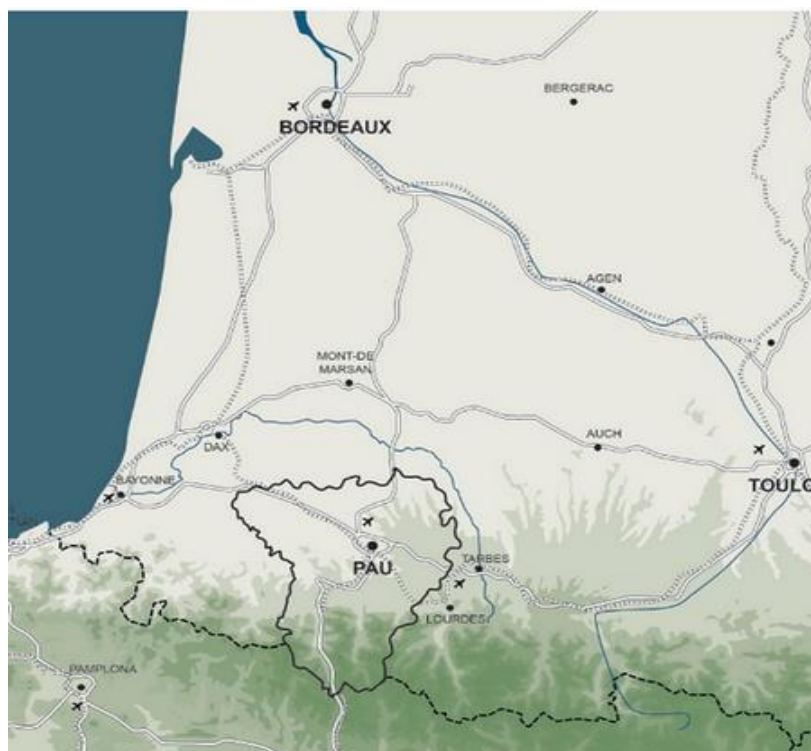
6.2.1.2.	Une offre en accession abordable sous représentée .....	182
6.2.1.3.	Un centre d'agglomération fragilisé .....	184
6.2.2.	Les besoins spécifiques en logements ou en hébergement .....	186
6.2.2.1.	Le logement des jeunes .....	186
6.2.2.2.	Le logement des personnes âgées.....	187
6.2.2.3.	Le logement des personnes handicapées.....	188
6.2.2.4.	Les besoins d'hébergement .....	188
6.2.2.5.	L'habitat des gens du voyage.....	189
6.3.	Un développement de l'habitat plus vertueux mais encore fortement consommateur d'espace .....	191
	Les enjeux pour le territoire .....	195

# **1. POSITIONNEMENT TERRITORIAL DE L'AGGLOMERATION PALOISE ET PERCEPTIONS DU TERRITOIRE**

## 1.1. L'attractivité et le rayonnement de l'agglomération paloise

L'agglomération paloise est située à environ 70 km de la frontière espagnole (environ 1h30 de trajet), aux pieds des Pyrénées et à une heure de la côte Atlantique. Elle se trouve également à plus de 3h de train de Paris et plus d'une heure de voiture des métropoles régionales Toulouse et Bordeaux. Cette situation géographique, à l'écart des aires d'influence des métropoles et aux pieds des Pyrénées, induit un sentiment d'enclavement.

En revanche, le cadre de vie ainsi que le micro-climat qui y règne, ont fait de Pau une station climatique très prisée de la bourgeoisie anglo-saxonne dès la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle. Le territoire bénéficie d'une grande diversité paysagère et d'une grande richesse faunistique et floristique. Au-delà des espaces ouverts (naturels, agricoles ou forestiers), la prégnance de la nature en ville constitue une caractéristique du Grand Pau et principalement de l'agglomération. Ce cadre de vie participe à l'attractivité de l'agglomération paloise.



<b>Chef-lieu</b>	Pyrénées-Atlantiques	<b>Routes</b>	<b>Infrastructures</b>
■ Département	Autres départements	Axes principaux	Aéroport
● Canton	Voies ferrées	Axes secondaires	Port



Le rayonnement de l'agglomération paloise peut être appréhendé à plusieurs échelles.

Le pôle économique palois s'est construit au sein des communes de l'agglomération mais aussi en périphérie, au-delà de ses limites administratives et politiques (par exemple, autour de Turbomeca à Bordes ou au nord de l'agglomération). Les pôles d'emplois sont pour partie structurés en périphérie de l'agglomération et connectés à l'autoroute et aux grands axes de communication. Le pôle économique palois rayonne donc sur une large partie du Béarn. Ce positionnement économique a placé l'agglomération paloise au cœur de nombreuses interactions porteuses de développement. Entre 2012 et 2013, plus de 8 700 habitants se sont installés au sein des communes de l'agglomération. Les grandes métropoles de Bordeaux et Toulouse et celle de Paris alimentent cette dynamique d'accueil. Pour autant, l'arrivée de nouveaux habitants ne compense pas les départs (9 223 personnes ont quitté l'agglomération entre 2012 et 2013).

Une étude conduite en 2013 par l'Agence d'Urbanisme Atlantique et Pyrénées en partenariat avec le cabinet L'œil (Observatoire de l'économie et des institutions locales) dirigé par Laurent Davezies a permis d'éclairer, à l'aide de données socio-économiques issues de plusieurs sources (INSEE, Unedic, etc.), la situation paloise en ce qui concerne le développement local<sup>1</sup>. Le dynamisme et la résistance aux turbulences macroéconomiques de l'aire urbaine<sup>2</sup> paloise doivent à l'équilibre des fonctions économiques, à la fois productives, publiques et résidentielles (comme nous le verrons en détail dans la partie 4 du présent diagnostic). « Elle le doit aussi largement, en dépit de son sérieux enclavement du point de vue des transports (TGV et aérien), à la qualité de son site et de son environnement proche. [...] La dynamique urbaine (indicateur synthétique combinant le solde migratoire, la variation de la population, de l'emploi et du revenu) des villes françaises est fonction de la qualité résidentielle (tourisme, attraction des retraités) de leurs environnements proches. Selon ces considérations, l'aire urbaine de Pau est gagnante et se situe dans la même catégorie que Perpignan, La Rochelle ou Annecy. Située proche des montagnes et de la mer, l'aire urbaine de Pau attire aussi bien des actifs [...] que des retraités. »

« Le rapport singulier de l'agglomération paloise à la « nature » constitue un atout précieux qui doit faire l'objet de politiques soigneuses. La montagne omniprésente dans le paysage, l'urbanisation très cantonnée au sud de la ville, les reliefs, la présence de l'eau vive y sont autant d'éléments enviables, valorisables mais fragiles. La plupart des métropoles françaises cherchent aujourd'hui, de façon plus ou moins artificielle, à renouer les liens avec la nature. »

L'agglomération paloise possède en ce sens des atouts indéniables qui participent à l'attractivité et au dynamisme du territoire et qui de fait doivent être préservés dans le cadre de l'aménagement et du développement futur.

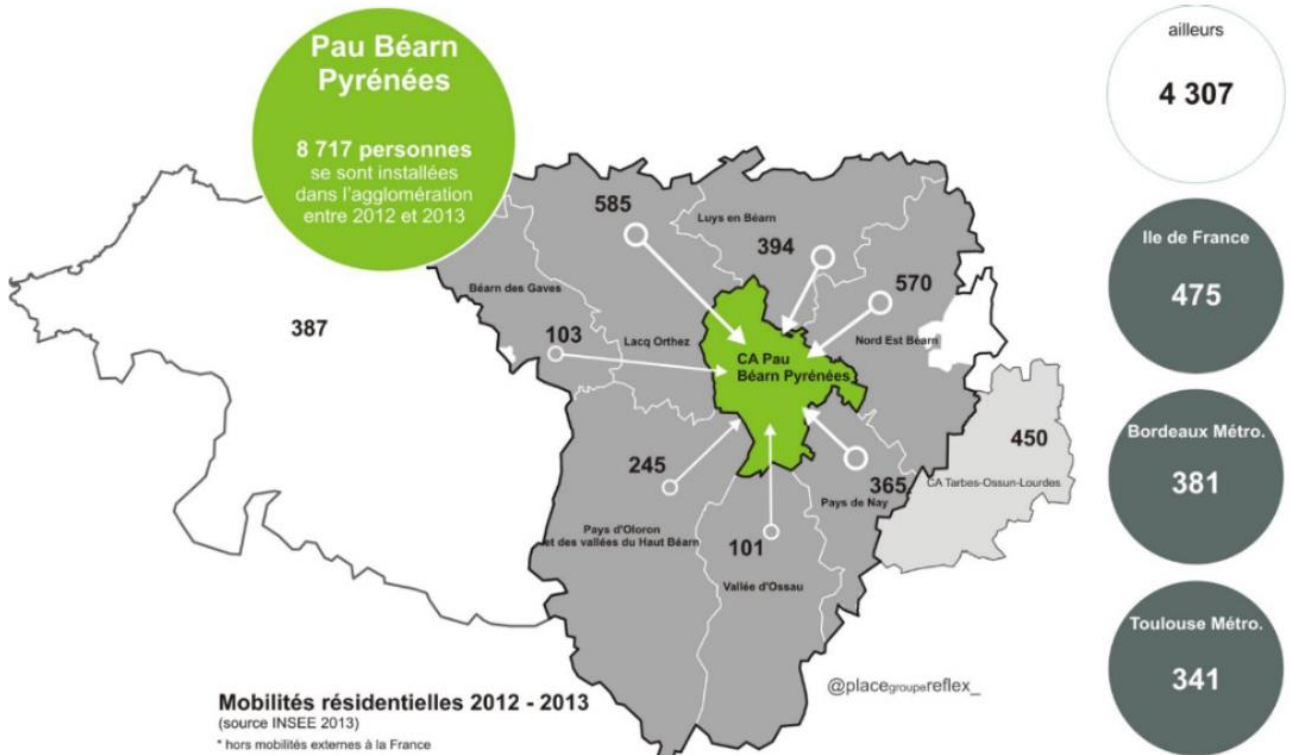


*Crédit photos : D. Guilhamassé*

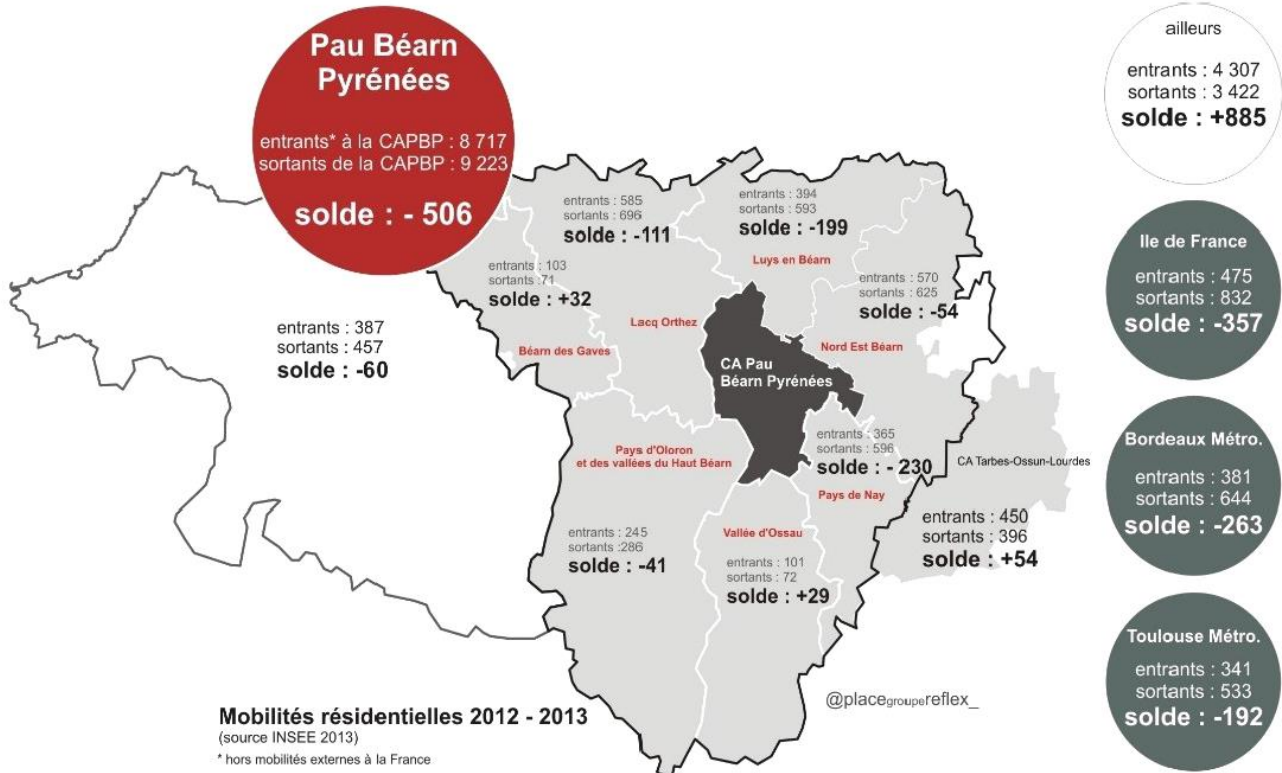
<sup>1</sup> « Pau, Béarn, France, les dynamiques économiques paloises », Agence d'Urbanisme Atlantique et Pyrénées, juillet 2013

<sup>2</sup> Aire urbaine : Ensemble de communes d'un seul tenant et sans enclave (bâti continu), constitué par un pôle urbain et par des communes rurales dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans les communes attirées par celui-ci. (INSEE)

L'attractivité de la CAPBP : les nouveaux arrivants



L'attractivité de la CAPBP : les soldes géolocalisés entre les entrants et sortants



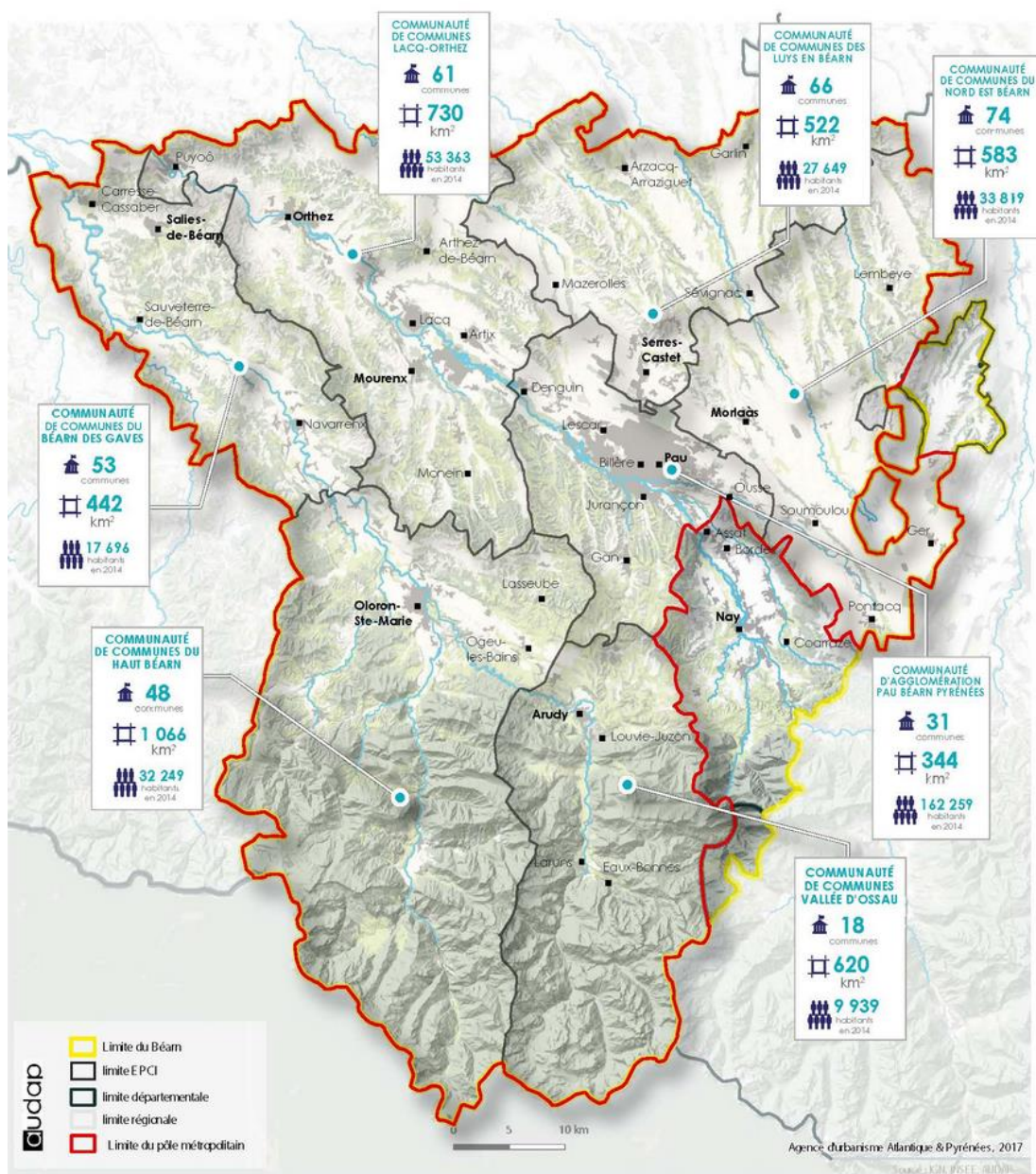
Source : PLH 2018/2023

\*Hors mobilités résidentielles externes aux territoires français

Dans un contexte de concurrence entre les territoires, l'agglomération affirme sa volonté de développer des coopérations stratégiques pour défendre son caractère propre, ses intérêts et ses projets. La création récente du Pays de Béarn ainsi que la politique menée en matière de coopération transfrontalière vont dans ce sens.

Par la fondation en mars 2018 du pôle métropolitain « Pays de Béarn », les intercommunalités du Béarn ont rappelé l'unité historique de leur territoire et y reconnaissent un enjeu d'avenir pour développer une coopération stratégique, pour défendre leur caractère propre, leurs intérêts et leurs projets notamment en matière de tourisme, de transports et d'infrastructures aérienne, aéroportuaire, ferroviaire, routière, d'offre de formation universitaire et de recherche, de développement durable, de stratégie économique et commerciale.

Les intercommunalités réunies dans le « Pays de Béarn » sont ouvertes à tout partenariat avec les autres Pays ou régions voisines. Cette coopération stratégique doit permettre de mieux appréhender les enjeux de développement et, en premier lieu, l'affirmation, la défense et la communication de l'identité du Béarn et la construction d'une volonté commune et partagée entre ces différents ensembles.



**POLE METROPOLITAIN  
PAYS DE BEARN**



**352**  
communes



**4 324**  
km²



**337 154**  
habitants en 2014

## 1.2. L'agglomération paloise comme territoire intermédiaire au sein de la hiérarchie urbaine régionale

La loi « Nouvelle Organisation Territoriale de la République » (NOTRe) a renforcé le rôle des régions en matière d'aménagement du territoire avec l'élaboration du Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité du Territoire (SRADDET). Le SRADDET a pour objectif de définir les grandes priorités d'aménagement du territoire régional pour réduire les déséquilibres et offrir de nouvelles perspectives de développement et de conditions de vie.

Il détermine les objectifs à moyen et long termes dans plusieurs domaines :

- Équilibre et égalité des territoires ;
- Implantation des différentes infrastructures d'intérêt régional ;
- Désenclavement des territoires ruraux ;
- Habitat ;
- Gestion économe de l'espace ;
- Intermodalité et développement des transports ;
- Maîtrise et valorisation de l'énergie ;
- Lutte contre le changement climatique ;
- Pollution de l'air ;
- Protection et restauration de la biodiversité ;
- Prévention et gestion des déchets ;
- Voies et axes routiers constituant des itinéraires d'intérêt régional ;
- Numérique.

Il intègre les schémas existants issus des trois ex-Régions<sup>3</sup> :

- Le Schéma des transports ;
- Les Schémas air, énergie, climat ;
- Le Schéma de cohérence écologique ;
- Le plan régional de gestion des déchets.

La délégation régionale à l'aménagement du territoire et à l'action régionale (DATAR) pilote l'élaboration du SRADDET qui doit être approuvé en juillet 2019.

Des premiers éléments de diagnostic sur les armatures urbaines de la Nouvelle Aquitaine mettent en évidence les enjeux à prendre en compte concernant les typologies de territoire et les complémentarités entre bassins.

L'aire urbaine paloise et sa ville-centre sont reconnues comme espaces intermédiaires au sein des hiérarchies urbaines nationale et régionale dans les travaux de la DATAR « territoires 2040 ».

Le territoire palois est une entité géographique complexe que l'on peut approcher en évoquant la commune de Pau (78 000 habitants), la Communauté d'Agglomération Pau Béarn Pyrénées (162 000 habitants), le SCoT du Grand Pau (220 000 habitants) ou encore l'aire urbaine de Pau (239 000 habitants). Plus largement, une vaste zone d'étude métropolitaine, la « ZEM », dont la population atteint 500 000 habitants en 2010, réunit des territoires aux destins liés (aires urbaines de Pau, Tarbes, Lourdes, Orthez, Mourenx, Oloron-Sainte-Marie ainsi que les communes rurales qui les entourent).

La commune de Pau constitue le chef-lieu<sup>4</sup> de département et à ce titre rassemble plusieurs :

- services déconcentrés de l'État :
  - Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM),
  - Direction Départementale de la Protection des Populations (DDPP),
  - Service Territorial de l'Architecture et du Patrimoine (unité territoriale de la Direction Régionale des Affaires Culturelles),
  - Direction des services départementaux de l'éducation nationale,

<sup>3</sup> Au 1<sup>er</sup> janvier 2019, l'Aquitaine, le Limousin et le Poitou Charentes sont réunis au sein d'une même collectivité, la région « Nouvelle Aquitaine ».

<sup>4</sup> « Centre administratif d'une circonscription territoriale où sont groupés les divers services publics afférents à cette circonscription. » (CNRTL)

- Direction Départementale de la Cohésion Sociale (DDCS),
  - Direction départementale de la sécurité publique des Pyrénées Atlantiques,
  - Service Départemental d'Incendie et de Secours (SDIS),
  - Unité territoriale de la Direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi
- chambres consulaires :
- Chambre des Métiers et de l'artisanat 64
  - Chambre de commerce et d'industrie Pau Béarn
  - Chambre d'agriculture
- les tribunaux correctionnel, administratif, d'instance et de Grande instance, la Cour d'appel

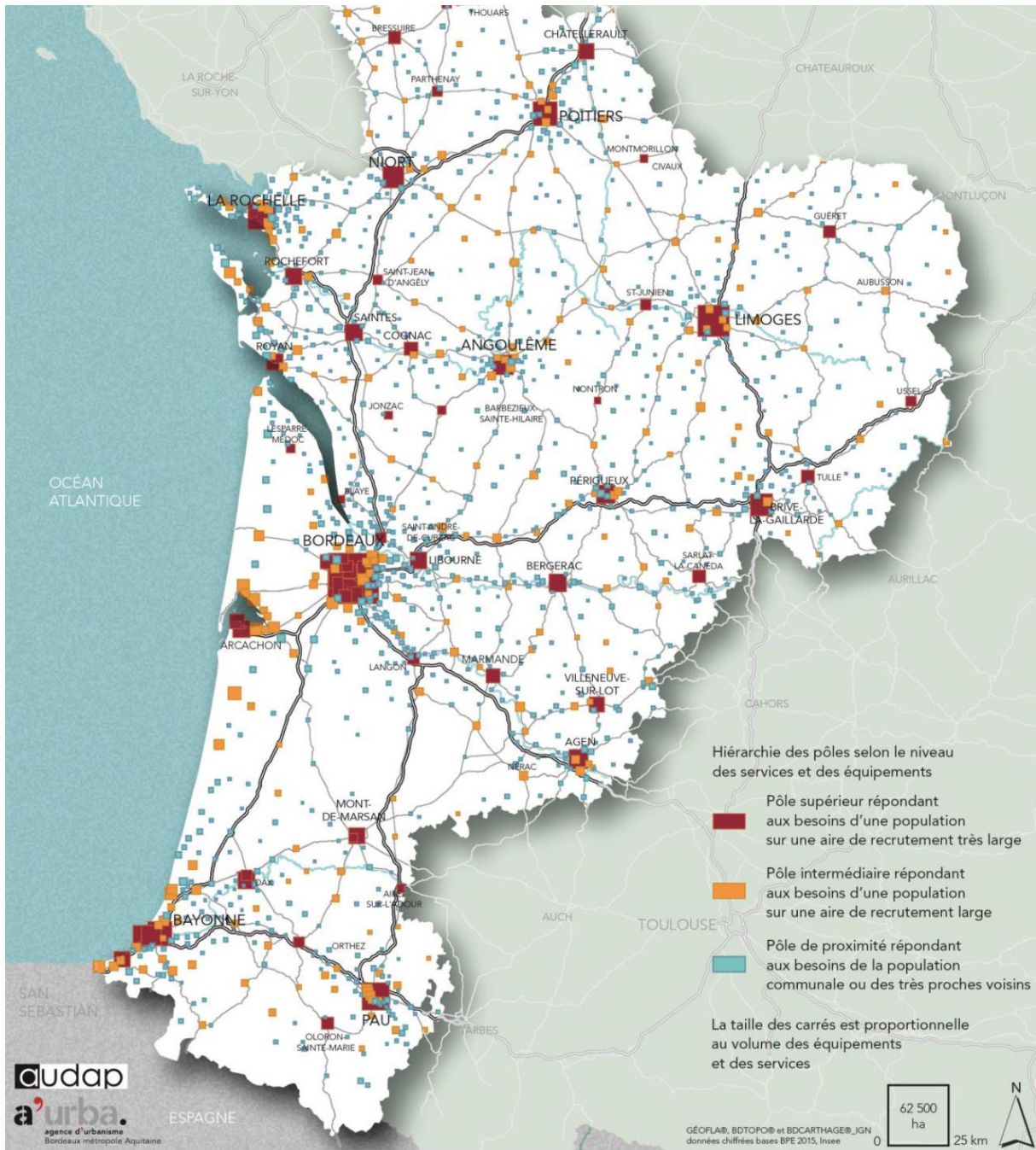
A égale distance de deux métropoles régionales, bordelaise (pour la Nouvelle Aquitaine) et toulousaine (pour l'Occitanie), le territoire palois peut être considéré comme intermédiaire parce qu'il constituerait le « milieu » (intermédiaire) d'un système urbain local, qui remplirait des fonctions de médiation envers un territoire plus vaste, l'arrière-pays (ou hinterland).

L'agglomération paloise exerce des fonctions métropolitaines<sup>5</sup>. A titre d'exemple, l'Université de Pau et des Pays de l'Adour (UPPA) regroupe environ 12 000 étudiants. Le site de Pau s'étend sur 30 ha comprenant le campus et d'autres établissements supérieurs comme Ecole supérieure de commerce, EISTI, CESI, ENSGTI,...). Sa force réside dans ses laboratoires de recherche (comme l'IPREM reconnu internationalement).

---

<sup>5</sup> Selon la définition de l'INSEE, les fonctions métropolitaines sont les suivantes : conception-recherche, prestations intellectuelles, commerce inter-entreprises, gestion et culture-loisirs.

## Structuration territoriale dans la région Nouvelle Aquitaine



## La ville intermédiaire paloise

Au plan fonctionnel, la ville intermédiaire paloise ne concentre pas l'importante diversité fonctionnelle des métropoles régionales mais elle réunit de nombreuses fonctions dont bénéficie son hinterland ou arrière-pays. Par ailleurs, la ville intermédiaire paloise offre certaines conditions de vie plus avantageuses que les métropoles notamment liées à son imbrication territoriale rural/urbain, à son rapport minéral/végétal et du fait de l'absence des nuisances liées à l'échelle des métropoles (effets de congestion, de pollution, montée des valeurs du foncier et de l'immobilier...).

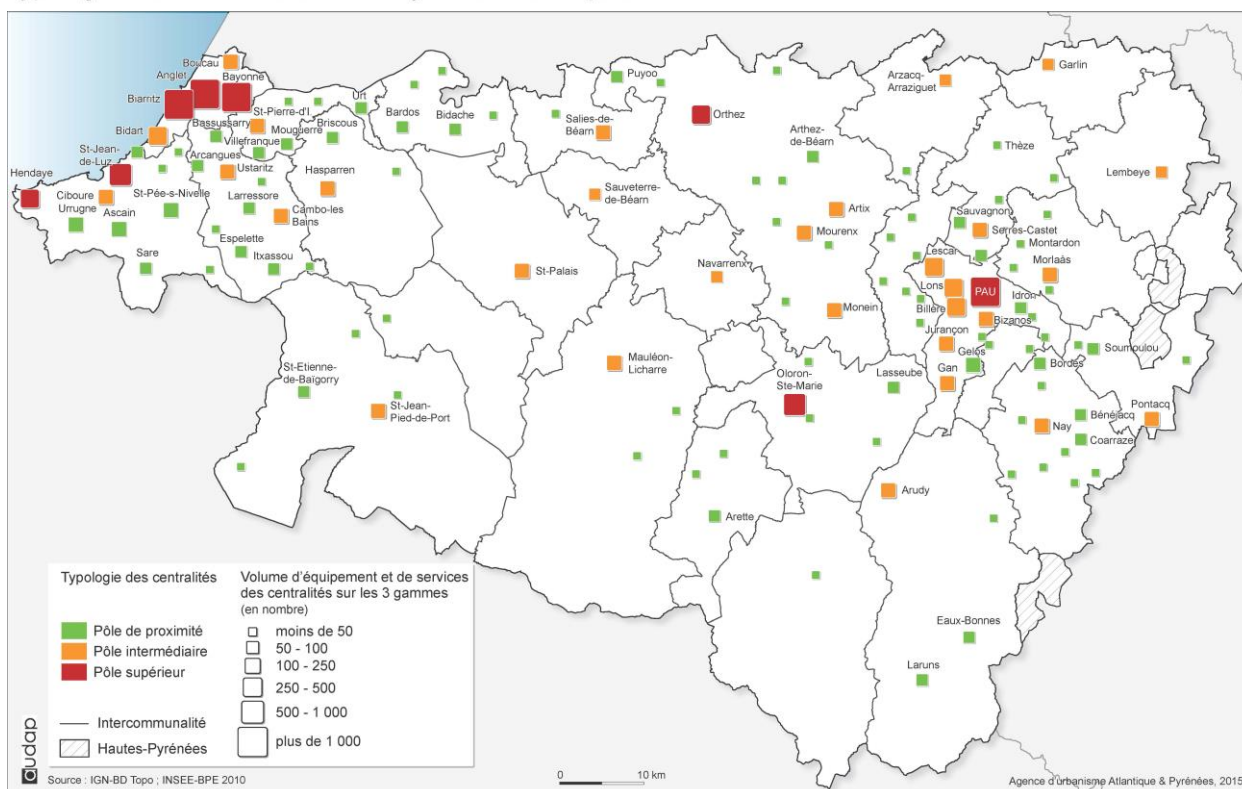
Pour apprécier l'armature territoriale à l'échelle du Béarn, il est nécessaire d'identifier les communes qui concentrent les fonctions et leur aire de « recrutement », tout en hiérarchisant ces communes selon leur niveau de fonctions (proximités, intermédiaires, supérieures). La représentation cartographique met en évidence le réseau des pôles du Béarn qui s'articule autour de Pau, Oloron-Sainte-Marie et Orthez.

Le réseau fort qui se dégage est celui qui s'organise autour du pôle supérieur ou centralité<sup>6</sup> majeure de Pau. Les habitants viennent y chercher des équipements et des services spécifiques. Pau, en tant que le chef de fil, est relié à plusieurs pôles intermédiaires et de proximité.

On distingue des pôles intermédiaires comme Lescar, Lons, Billère, Jurançon, Bizanos qui sont des communes de l'intra-rocade. Gan, Serres-Castet, Morlaàs, ces trois communes étant nommées « polarités majeures » par le Schéma de Cohérence Territorial (SCoT) du Grand Pau, se font le relais du cœur de Pays pour tout leur bassin de vie respectif concernant les besoins du quotidien et hebdomadaire.

Les pôles de proximité s'organisent dans les communes plus en périphérie du cœur de Pays pour les besoins du quotidien des habitants.

### Typologie des centralités dans les Pyrénées-Atlantiques



<sup>6</sup> La notion de **centralité** traduit l'intensité du lieu pour mesurer, hiérarchiser et comprendre la structure du territoire. Elle prend en compte la concentration, l'intensité urbaine (emplois et habitants), les fonctions urbaines diverses, avec l'idée d'accessibilité à ces fonctions qui impose une mise en réseau.

### 1.3. L'agglomération paloise perçue par ses habitants

Dans le cadre de l'élaboration de son Plan Local d'Urbanisme intercommunal, la Communauté d'Agglomération de Pau Béarn Pyrénées a souhaité associer largement les habitants afin de mieux appréhender les usages, représentations, attentes et besoins de la population sous l'angle :

- De la perception et du rapport au territoire,
- Des mobilités du quotidien,
- Des mobilités résidentielles,
- De l'habitat,
- Des centralités,
- Des équipements, commerces et services.

Elle a confié à TMO Régions la réalisation d'une enquête par sondage auprès de 1 000 habitants de 18 ans et plus résidant sur le territoire de l'agglomération pour :

- Établir un bilan de leur perception et rapport au territoire ;
- Appréhender leurs mobilités du quotidien en regard de l'organisation territoriale ;
- Évaluer leur perception des centralités, de l'offre de proximité, de l'habitat et leurs intentions de mobilité résidentielle ;
- Identifier leurs besoins et attentes.

Cette enquête a été effectuée par téléphone courant janvier 2018 en mobilisant des fichiers de téléphone fixes et portables afin de limiter les biais de passation sur les fixes et de toucher toutes les générations. Le questionnaire durait en moyenne 12 mn. L'échantillon est représentatif de la population en sexe, âge et CSP, à la fois à l'échelle de l'agglomération et à l'échelle de ses sept secteurs géographiques, afin de disposer d'analyses sociodémographiques à l'échelle de chaque secteur et au global.

#### 1.3.1. Un niveau de satisfaction résidentielle et d'attachement au territoire

Les répondants ont exprimé une forte satisfaction résidentielle à l'échelle de l'agglomération puisque d'une part 94% d'entre eux estiment que leur territoire de résidence est agréable, et que d'autre part, ils sont même 46% à le juger très agréable.

Fait marquant consolidant ce constat d'ensemble, les répondants manifestent le même niveau de satisfaction quelles que soient leurs caractéristiques sociodémographiques (sexe, âge, CSP, composition familiale, statut résidentiel, ancienneté de résidence). En outre, ce niveau de satisfaction résidentielle couvre les différents secteurs géographiques et différentes tailles de communes de l'agglomération, les taux de satisfaction cumulant les réponses « très » et « assez agréable » oscillant en 90% et 100%.

Néanmoins, on constate de manière très classique que la satisfaction résidentielle progresse plus on s'éloigne de la ville centre, notamment sur les secteurs les plus proches du massif.

En effet, la part des répondants jugeant leur territoire « très agréable » y est plus importante en comparaison de ceux l'ayant qualifié « d'assez agréable ». Ce phénomène est en grande partie lié au type d'habitat en périphérie, le plus souvent en maison, ainsi qu'à la proximité de la nature.

Ce haut niveau de satisfaction résidentielle s'explique par de nombreux atouts prêtés au territoire par les répondants, sans différence significative selon les territoires et profils des répondants. Ils citent spontanément une série d'atouts que l'on peut rassembler en trois grandes familles :

- 89% des répondants citent spontanément des atouts liés à la géographie, au cadre de vie et au patrimoine : la proximité de la mer, de la montagne et de l'Espagne, le climat, les espaces naturels, un territoire à taille humaine, le patrimoine architectural, l'art de vivre et la gastronomie

Ce résultat est conforté par les réponses à trois questions liées au cadre de vie : 90% des répondants estiment que les espaces verts ou naturels sont suffisants dans leur commune ou à proximité, 86% que les paysages et le patrimoine architectural sont suffisamment préservés sur le territoire de l'agglomération, et 75% jugent positivement le cadre urbain de leur centralité, qu'ils estiment belle et dotée d'espaces publics de qualité.

- 25% des répondants citent spontanément des atouts liés à l'offre et à la praticité du territoire : les services, les équipements, les activités, l'offre urbaine de Pau



Ce résultat est également conforté par les réponses à une question sur l'offre d'équipements et de services de proximité : 87% des répondants estiment qu'ils trouvent globalement tous les services et équipements dont ils ont besoin dans leur commune ou à proximité (des questionnements plus spécifiques montrent cependant certains besoins moins couverts que d'autres cf. infra).

- 19% des répondants citent spontanément des atouts liés à la qualité des rapports sociaux : le calme et la tranquillité, la faible densité de population, la qualité des relations humaines.

Cette forte satisfaction résidentielle et les qualités prêtées au territoire par les répondants sont elles-mêmes génératrices d'un fort attachement à la commune, au secteur géographique de résidence au sein de l'agglomération, ainsi qu'au Béarn, avec des scores oscillant entre 75% et 81%.

Singularité du territoire, bien que moindre, l'attachement à l'agglomération est également significatif, de l'ordre de 66%, ce que vient corroborer la forte notoriété d'appartenance à la CAPBP (95% des répondants).

Conséquence de la forte satisfaction résidentielle et du fort attachement territorial, les intentions d'évasion résidentielle en dehors de l'agglomération sont relativement faibles (12%) et essentiellement extra départementales (10%).

### 1.3.2. Une confiance relative dans l'avenir du territoire

Cette confiance relative s'explique par une série de sources d'inquiétude et de faiblesses perçues du territoire par les répondants, principalement liées :

- Aux problématiques de mobilités :

- 30% estiment qu'il est difficile de se déplacer sur le territoire de l'agglomération (circulation notamment en centre-ville de Pau et en centre d'agglomération, état des routes...);
- 25% que les transports en commun sont insuffisants (notamment hors centre d'agglomération) ;
- 44% que les pistes cyclables et chemins piétons sont insuffisants (63% sur le secteur 5 de Sendets) sur leur commune ou à proximité.

- Aux problématiques d'animation et d'offre commerciale des centralités :

- 33% estiment insatisfaisante l'offre de commerces et services dans le centre de leur commune (et plus encore hors centre d'agglomération), certains évoquant le développement des zones commerciales au détriment du commerce de proximité et de la vitalité des centralités ;
- 49% que le centre de leur commune n'est pas assez vivant et animé (70% sur le secteur 6 de Meillon), qu'il s'agisse de l'animation liée au commerce de proximité ou liée aux activités, évènements et offres de sorties.

- A l'attractivité relative de Pau : 74% des répondant la jugent attractive mais seulement 19% la jugent très attractive.

Le niveau d'attractivité de Pau est de fait très proche du niveau de confiance en l'avenir du territoire, de même les faiblesses perçues de Pau sont similaires à celles identifiées à l'échelle de l'agglomération (difficultés de mobilité, dévitalisation, perte des commerces de proximité, manque d'animation en centre-ville...).

Ces résultats suggèrent que le rapport à l'agglomération est très lié au rapport à la ville-centre, qui cristallise les faiblesses ou inquiétudes des répondants vis-à-vis du territoire et de ses centralités.

Enfin, si des inquiétudes vis-à-vis du développement urbain, du manque de dynamique démographique et d'attractivité de l'agglomération, du poids de l'agglomération et de Pau par rapport aux petites communes, ou encore de la dépense publique et de l'augmentation des impôts sont également exprimées, elles le sont beaucoup plus marginalement.

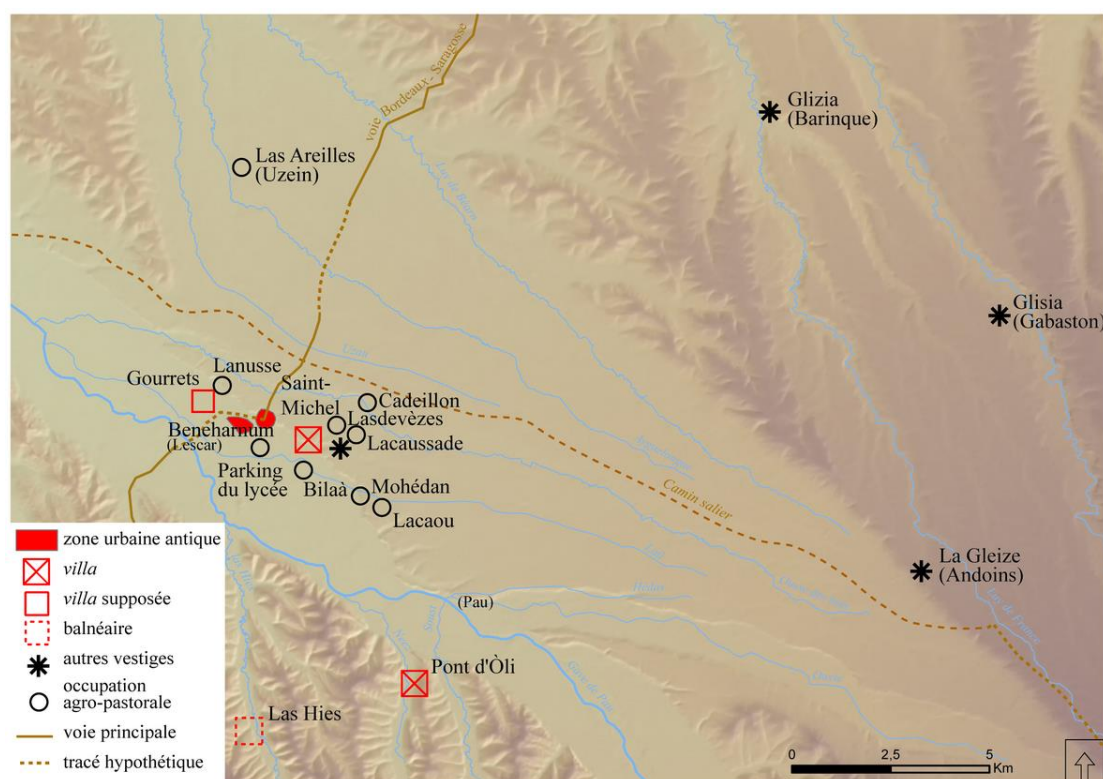
Par contre, il faut relever que ni les rapports sociaux (incivilités, insécurité, propreté) ni l'emploi ne constituent des sources d'inquiétude ou des faiblesses majeures pour les répondants, distinguant en cela l'agglomération d'autres territoires.

## 1.4. Les dynamiques d'urbanisation de l'agglomération paloise

### 1.4.1. Histoire du développement urbain de l'agglomération

#### 1.4.1.1. Protohistoire et Antiquité

Le territoire de Pau-Béarn-Pyrénées et de ses 31 communes représente dès les origines un espace favorable à l'implantation humaine. Le Gave de Pau compose la première de ses ressources naturelles et attire dès la protohistoire les occupations humaines, même temporaires, dans les endroits où il est possible de traverser à gué. *Tumuli*, céramique, vestiges d'habitat dressent le portrait d'une population à forte vocation pastorale, itinérante le long d'un axe parallèle aux Pyrénées reliant mer et océan ou le long d'un axe nord-sud représentant le principal accès aux vallées montagnardes (d'Ossau principalement, mais aussi Aspe et Barétous). Gave, plaine du Pont-Long, *camis salier* (chemin du sel) et *aussales* (chemin d'Ossau) dessinent alors le paysage local.



dans le contexte de l'agglomération

(c) Mélanie Le Couédic - UPPA, extrait de *Atlas historique de Pau*, éditions Ausonius, 2017.

Sites antiques présents

La période antique voit l'émergence de la cité appelée *Beneharnum*, actuelle Lescar, née au tournant du premier millénaire et qui donne son nom à l'ancienne province de Béarn. Le territoire appartient alors à la Novempopulanie, province romaine ancêtre de l'Aquitaine. L'agglomération gallo-romaine lescarienne, vraisemblablement de dimensions modérées (10 à 12 ha), n'est pas bien connue mais, ponctuellement, l'archéologie a permis la mise au jour de maisons de tailles diverses, de thermes, d'enclos funéraire, puis, au-delà des limites de l'agglomération, d'un habitat de plaine contemporain, composés de grands domaines ruraux, les *villae* (Pont d'Oli à Jurançon, Saint-Michel à Lescar). Ceux-ci sont destinés à la production agricole et la mise en culture du terroir, preuve de la sédentarisation des populations quand les conditions y sont favorables. Ces points d'implantation semblent aussi dessiner un certain contrôle de la circulation des biens et des personnes sur le territoire, en lien avec les qualités du Gave et les axes de transhumance évoqués plus haut.

*La mosaïque de la villa du Pont d'Oli, conservée à la Cave coopérative de Gan  
Mathieu Thomassin (c) CDAPBP*



#### 1.4.1.2. Au Moyen Âge : en quête de souveraineté

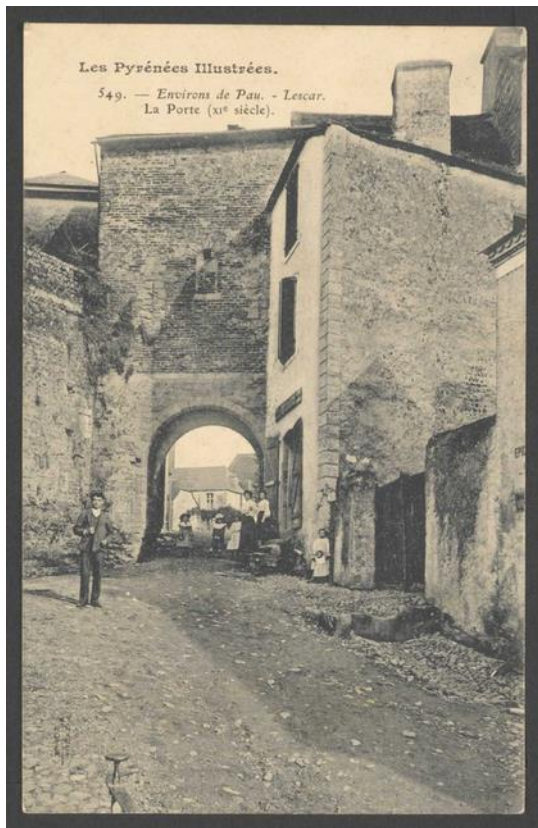
Dès la fin de l'Antiquité un évêché est mentionné pour Lescar, siège d'un pouvoir religieux qui perdure jusqu'à la Révolution. Le diocèse demeure stable jusqu'à l'éclatement de l'Aquitaine carolingienne. Le haut Moyen Âge se caractérise alors par une agrégation constante de populations paysannes, entre pastoralisme et culture des sols. La vicomté béarnaise naissante, probablement née aux alentours de l'an Mil, choisit Morlaàs comme capitale. L'histoire féodale commence à être mieux appréhendée à partir du XIIe siècle. La mise en place d'une organisation politique et religieuse se dessine, avec la construction (ou reconstruction ?) de mottes, de châteaux et d'églises, accompagnée de regroupement de populations dans paroisses et villages, sous le contrôle de nouvelles élites. Bègueries, assemblées communautaires et fors de Béarn se mettent en place pour administrer le pays contrôlé par de puissants seigneurs, vassaux de la vicomté de Béarn.

À ces dates le maillage du territoire est en place. Dans la toponymie ou la topographie, de nombreuses mottes, *castela*, *castera*, *tuçq* ou *turon* (Arbus, Aubertin, Laroin, Pau...) témoignent de la présence d'enceintes fortifiées assurant tant la sécurité des habitants que le prestige de leurs chefs, vassaux des vicomtes de Béarn.



Extrait d'une carte topographique IGN montrant le Castela de Laroin (c) Géoportail

Le transfert de la capitale du Béarn de Morlaàs à Orthez par les vicomtes au milieu du XIIIe siècle n'a que peu d'incidences sur le territoire, qui poursuit le développement de son occupation. Le pouvoir religieux de la zone est toujours concentré dans les mains de l'évêque de Lescar, ce qui explique le développement important de la cité durant toute la période médiévale, encore appréciable aujourd'hui.



Vues historiques de Lescar  
(c) Archives communautaires de Pau-Béarn-Pyrénées

L'élan donné par les règnes longs et relativement prospères de Gaston VII Moncade (1225-1290) puis Gaston III de Foix-Béarn dit Febus (1331-1391) favorise la sédentarisation des communautés, matérialisé notamment par l'octroi de chartes de peuplement ou sa structuration dans la pierre. Cette construction et consolidation du territoire prend différentes natures, fondation de la bastide de Gan en 1335, consolidation de la cité épiscopale de Lescar, reconstruction en pierre de taille ou matériaux pérennes de châteaux et fortifications monumentales ou villageoises (Pau, Bougarber), ou monuments religieux. Peu de vestiges d'architecture civile sont conservés pour l'époque. Il faut dire que le territoire n'englobe alors pas les principales villes béarnaises de l'époque : Orthez (436 feux), Morlaàs (300 feux), Sauveterre (226 feux) ... L'action politique et édilitaire volontariste de Gaston Febus entérine également la souveraineté de la province de Béarn, désormais libre de tout hommage aux puissances voisines.

#### **Pau-Béarn-Pyrénées en 1385 sous Gaston Febus**

Arbus 40 feux  
 Eressi 9 feux  
 Artigueloptaa 28 feux  
 Artiguelobe 28 feux  
 Aubertii 44 feux  
 Auceviele 10 feux  
 Beyrie 5 feux + 2 feux à l'hôpital de Lespiou 48 feux  
 Bilhere 11 feux  
 Visanos 13 feux  
 Lo Bosc d'Arros 70 feux  
 Borcgarber 48 feux  
 Danguii e Vinholes 42 feux  
 Gant 175 feux  
 Gelos 20 feux  
 Ydroo 22 feux  
 Juranssoo 54 feux  
 Laroenh et Sent-Haust 80 feux  
 Lescar 183 feux  
 Leos 31 feux  
 Maseres 5 feux Lesoos 3 feux  
 Melhoo 47 feux

Osse 12 feux  
Pau 128 feux  
Poey 15 feux  
Rontinho 9 feux  
Sendegs 11 feux  
Ciros 12 feux  
Usenh 15 feux  
Usos 12 feux

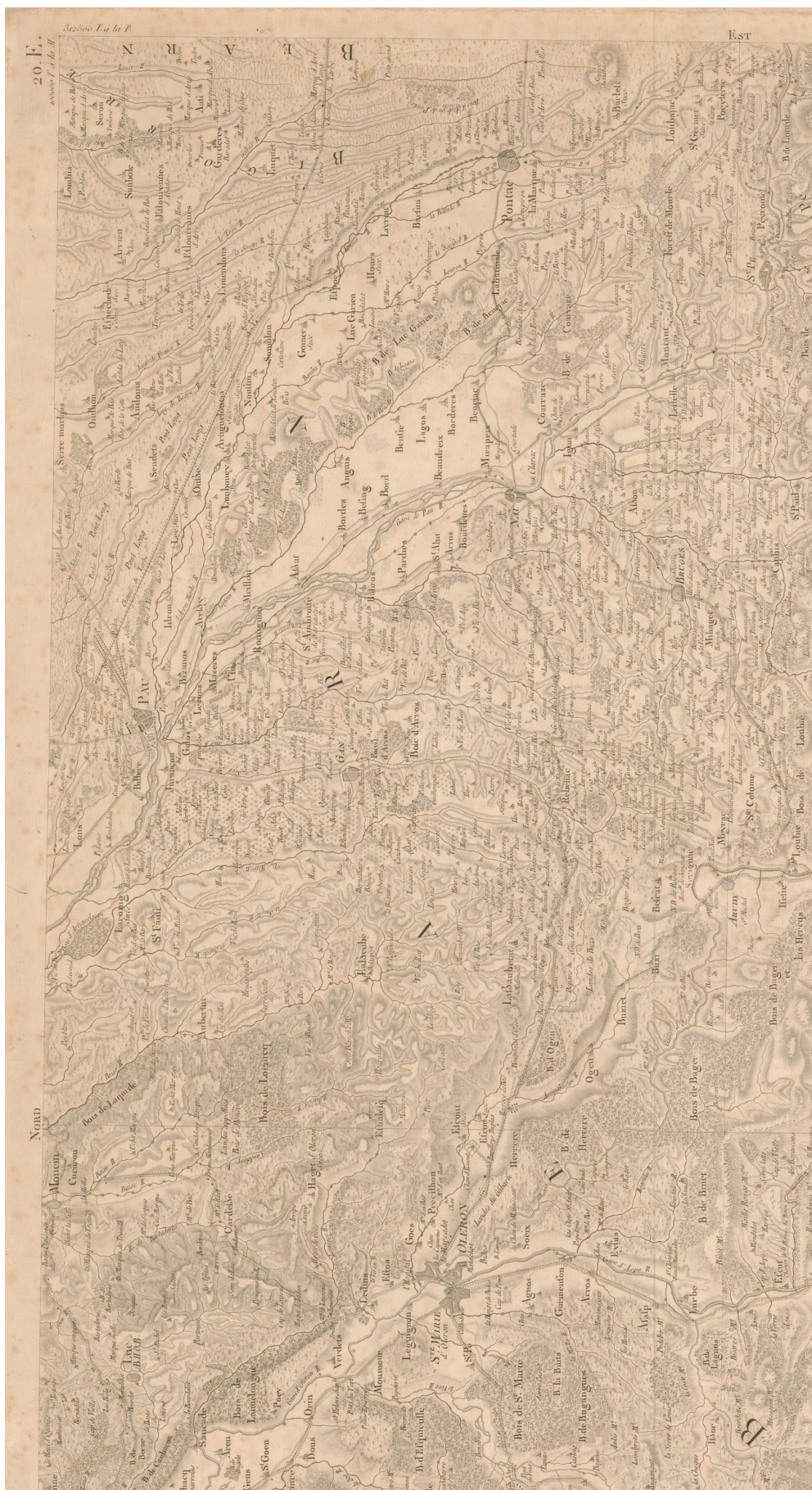
tiré de Raymond Paul. *Dénombrement général des maisons de la vicomté de Béarn en 1385*. Pau : ICN, rééd. 2000.



*Vue urbaine prise à Lo Bosc d'Arros*  
Cécile Devos (c) Région Nouvelle-Aquitaine, Ville de Pau - *Inventaire général*

La centralité de Pau par rapport à la province à administrer, la présence d'un château vicomtal et sa fortification progressive, pour la sécurisation du gué sur le Gave, expliquent ensuite sa sélection comme nouvelle capitale de la province. C'est en 1464 que Gaston IV choisit Pau pour y fixer la cour du sénéchal, personnage qui rend la justice en son nom. Ce choix lance, pour ce qui n'est alors qu'un village, une phase de rénovation et de croissance ininterrompue. Les jeux d'alliance doublent la présence de la cour du sénéchal de celle du royaume de Navarre, les vicomtes de Béarn récupérant par héritage cette couronne en 1479.

### 1.4.1.3. À l'époque moderne : du Béarn à la France



Cassini

L'implantation de la cour de Béarn et de Navarre à Pau est accompagnée par une croissance démographique, économique et urbaine, soutenue par les autorités. Le territoire observe un développement relativement linéaire jusqu'à l'arrivée au pouvoir de Jeanne d'Albret (1528-1572). Reine de Navarre et vicomtesse de Béarn, elle y favorise l'introduction de la Réforme protestante (fondation d'une académie protestante à Orthez par ex), jusqu'à l'imposer en 1570, avec l'interdiction du catholicisme et l'expulsion de ses représentants culturels. Bien qu'éloigné des fronts subissant les batailles liées aux guerres de Religion, le Béarn subit quelques flambées ou assauts qui occasionnent des dommages, notamment aux lieux de culte. L'oscillation entre Réforme et Contre-Réforme bascule en faveur de celle-ci dès 1620, avec le rattachement du Béarn à la France par Louis XIII, roi de France qui fait le voyage à Pau cette année-là afin d'y affirmer sa pleine souveraineté : le Béarn devient français.



*Le collège des Barnabites à Lescar  
(c) Archives de la communauté d'agglomération Pau-Béarn-Pyrénées*







Détails du collège jésuite de Pau  
Michel Dubau (c) Région Nouvelle-Aquitaine, Ville de Pau - Inventaire général

À partir de ce moment, le Béarn est considéré (s'il ne l'était pas déjà) comme terre de mission, à catholiciser et franciser. L'accomplissement de ce double objectif des autorités passe par l'implantation de nouvelles institutions qui, tout en semblant respecter les ancestrales coutumes, notamment les *Fors* de Béarn, vont profondément remodeler la démographie et l'administration de la province. Implantation d'un Parlement, installation de nouveaux ordres religieux et enseignement catholique, effacement progressif des "libertés" accordées aux protestants, ces actions sont mises en œuvre par la royauté et les élites méridionales qui lui sont favorables pour pacifier et transformer en profondeur la société béarnaise, en administrer le territoire à l'égal des autres provinces du royaume. Pau est le centre à partir duquel sont progressivement diffusés et confortés, par le biais des organes de justice, de l'Intendance, de l'enseignement ou de la prédication, l'intégration, consentante ou forcée, dans le royaume de France et l'adhésion à ses principes. Pau connaît une croissance sans précédent durant tout le XVII<sup>e</sup> siècle, marquée par l'arrivée d'ordres missionnaires : Jésuites, sœurs de Notre-Dame.... Les Barnabites s'implantent à Lescar. Les parlementaires pour le Parlement de Navarre nouvellement créé vont être issus du milieu parlementaire bordelais, progressivement complété par les élites locales, entre autres les seigneurs des villes et villages de la périphérie paloise.



"Le Parlement de Navarre séant à Pau", façade sud  
Adrienne Barroche (c) Région Nouvelle-Aquitaine, Ville de Pau - Inventaire général

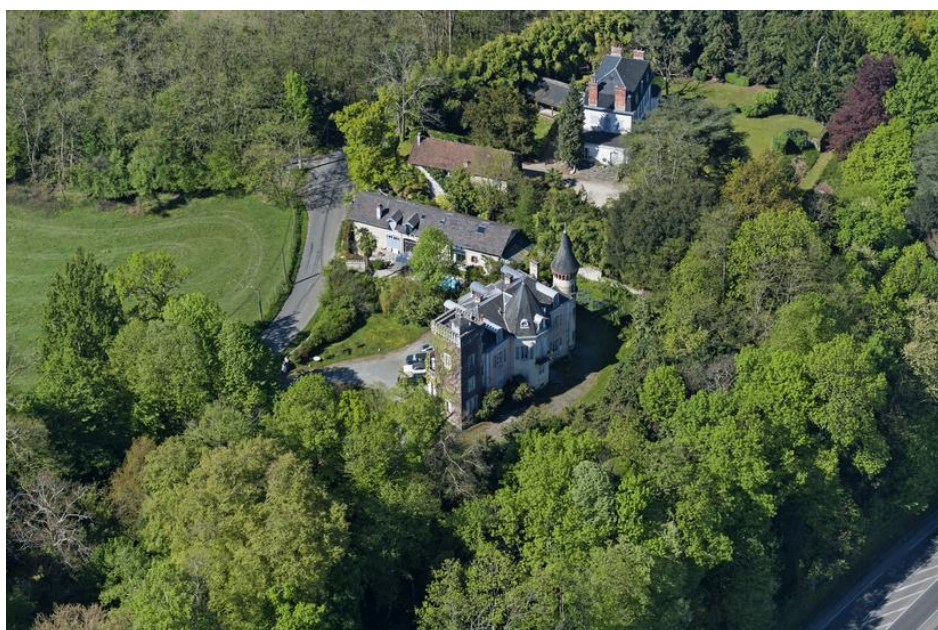
La relative prospérité et tranquillité de la province explique la multiplication des témoignages d'occupation pour cette période des XVIIe et XVIIIe siècles. Logis et fermes conservés composent la base du paysage actuel. En outre, du fait de la politique globale d'aménagement du territoire par les autorités royales, la province renouvelle son infrastructure routière, pour un rattachement de la province et un accès facilité vers les Pyrénées.

#### 1.4.1.4. Après la Révolution : de l'ère climatique à aujourd'hui

Le territoire conserve et accroît sa vocation agricole après la Révolution, mais aussi sa vocation administrative, le chef-lieu du département étant implanté à Pau. La vocation de capitale administrative explique la poursuite de son essor, accéléré à partir du milieu du siècle par les attraits touristiques et climatiques de la région. En plus de l'émergence d'une certaine bourgeoisie locale, la bonne société française, européenne et internationale vient passer à Pau la saison hivernale, voire plus si affinité. Par conséquent, parallèlement au développement des infrastructures nécessaires à la vie locale (industries, mairies, marchés, écoles, églises, réseaux, fermes), la zone se dote d'équipements à vocation de loisirs (golf, casino, hippodrome, habitat saisonnier de toutes gammes...). Villas, parcs et jardins comptent parmi les vestiges exceptionnels de ces saisons, modèle d'habitat toujours suivi au début du XXe siècle, quand la Première guerre mondiale met un premier frein aux vagues touristiques. L'architecte-urbaniste toulousain Jaussely, dans son Plan d'aménagement, d'embellissement et d'extension de la ville de Pau planifie un développement de la ville qui, de 25 000 habitants, puisse alors en accueillir 80 000 dans le siècle, objectif de croissance démographique désormais atteint.



*Façade principale de la villa Nitot  
Michel Dubau (c) Région Nouvelle-Aquitaine, Ville de Pau - Inventaire général*



*La villa Nirvana de Gelos dans son écrin  
Marc Heller (c) Communauté d'agglomération de Pau-Béarn-Pyrénées*



*Saint-Martin dominant Pau  
Adrienne Barroche (c) Région Nouvelle-Aquitaine, Ville de Pau -  
Inventaire général*

L'économie locale ne repart réellement qu'après la deuxième guerre mondiale, avec les effets conjugués des Trente Glorieuses et la découverte d'hydrocarbures à Lacq en 1951. On assiste alors à une véritable explosion de la surface occupée dans la ville-centre et une périurbanisation<sup>7</sup> importante de l'agglomération.

Quelques étapes clés dans la construction de l'agglomération paloise :

**1 | Jusqu'en 1945, une affirmation des centralités historiques**

- Un renforcement de la centralité en berge sud du Gave
- L'esquisse d'une urbanisation linéaire le long des routes principales

**2 | De 1945 à 1960, un confortement de la ville centre**

- Une urbanisation parallèle aux routes de Tarbes et Bordeaux
- Une affirmation des centralités historiques de Gan et Lescar

**3 | De 1960 à 1980, une logique d'extension urbaine**

- Un développement périphérique très marqué sur le plateau aux franges de l'agglomération (de Lescar à Idron) et au sud (Gan)
- Un mitage progressif à l'ouest
- Une tendance à l'urbanisation des lignes de crêtes

**4 | De 1980 à 2000, une consommation d'espace toujours plus importante aux franges de l'agglomération**

- Une ville centre qui réduit son rythme de développement
- Un remplissage systématique entre les zones d'extension urbaines et un modèle d'urbanisation unique
- Une agglomération qui repousse ses limites

**5 | De 2000 à aujourd'hui, une agglomération qui atteint ses limites ?**

- Un remplissage des interstices

---

<sup>7</sup> La périurbanisation correspond au phénomène de déplacement des citoyens qui quittent les zones urbaines pour s'implanter dans les zones rurales.

- Un parachèvement de l'étalement urbain jusqu'aux portes de l'agglomération
- Une forme de continuité urbaine ?

L'agglomération paloise connaît un phénomène de croissance propre aux villes intermédiaires. Avec la voiture et maison individuelle comme produit de masse, la solvabilisation des ménages pour accéder à la propriété (1977), le moindre prix d'accès à la propriété en périphérie, la décentralisation et la gestion par les communes des autorisations d'urbanisme (1981), la croissance s'est faite de façon éparse et étalée, déconnectée des zones agglomérées, entraînant mitage et étalement urbain. Les équipements et commerces ont suivi avec les nouveaux modèles de consommation de masse et de développement des grandes surfaces de distribution en périphérie repoussant d'autant plus loin l'urbanisation.

Compte-tenu de sa consommation en espaces naturels et agricoles, cette périurbanisation a un impact fort sur la biodiversité, les paysages et le cadre de vie des habitants de l'agglomération.



*Vue aérienne de l'agglomération depuis les quartiers Dufau-Tourasse et Saragosse  
Marc Heller (c) Communauté d'agglomération de Pau-Béarn-Pyrénées*

#### 1.4.2. Les formes urbaines héritées de ce développement urbain

Le développement urbain tel qu'il s'est produit sur l'agglomération a façonné sa morphologie urbaine. Les formes urbaines aujourd'hui peuvent être décrites comme suit.

##### 1.4.2.1. Les tissus centraux et anciens du cœur de pays

###### - L'hyper centre patrimonial de Pau

Le socle géomorphologique et la topographie historique expliquent la forme actuelle de la ville de Pau. Cette forme génère des paysages urbains caractéristiques d'une époque de fabrication de la ville ou propres au site palois. On distingue deux grandes composantes caractéristiques de la ville :

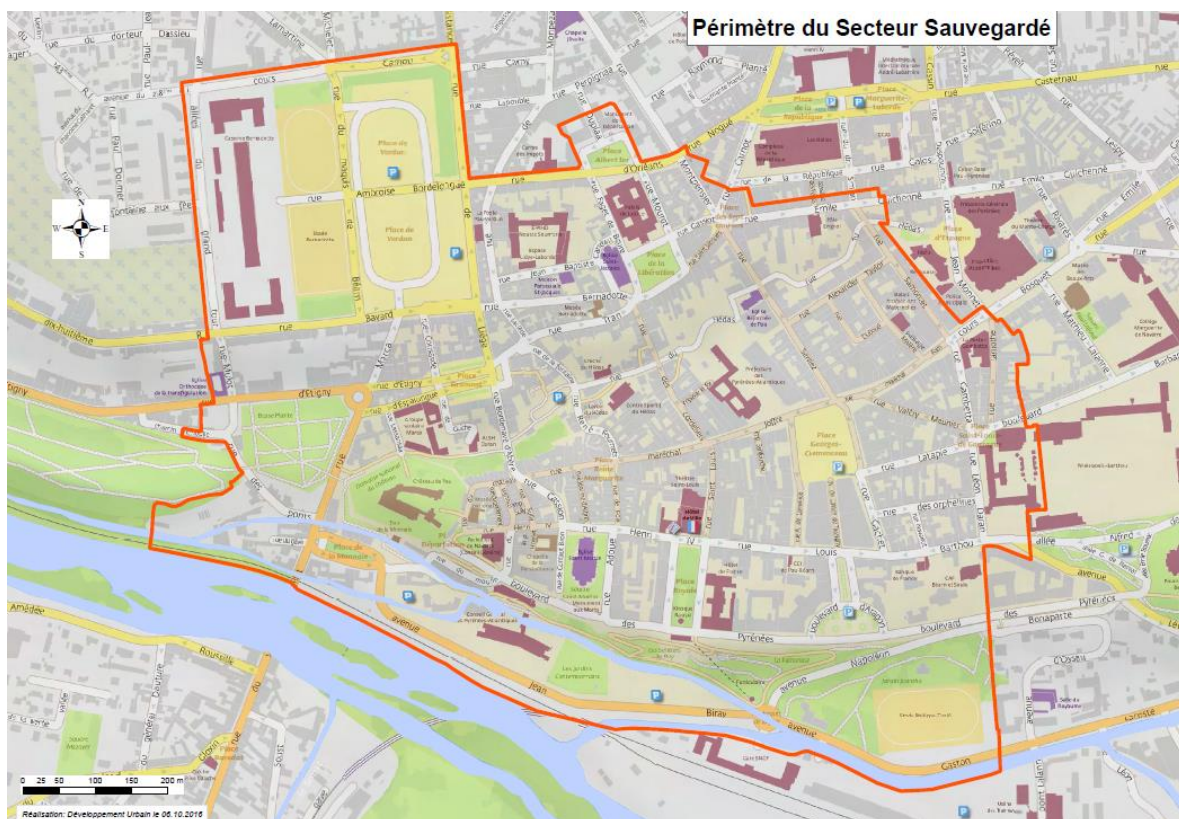
- La ville haute à caractère urbain, espace majeur de développement de la ville ;
- La ville basse, à caractère plus naturel en lien avec les cours d'eau (plaine du Gave, vallon du Hédas)

Le visage actuel du centre-ville de Pau est le reflet de son histoire urbaine dont elle a conservé le château et son quartier, fortement remaniés et surtout une grande partie du patrimoine de la villégiature du XIX<sup>ème</sup> siècle (les parcs et jardins, les grands hôtels et les immeubles, les parcs ou les mails aux essences exotiques, le boulevard des Pyrénées et sa légendaire perspective sur les montagnes... Mais Pau se révèle aussi par sa modernité, très présente à partir des années 1930 avec de belles réalisations art déco, à l'image de l'immeuble Challe ou du Musée des Beaux-Arts.

Ce tissu central dense offre une multitude de pratiques et d'usages (vie sociale et publique, détente, rencontres, échanges) et symbolise des lieux de reconnaissance auxquels s'identifient les habitants de toute l'agglomération.



*Périmètre du secteur sauvegardé*



La ville de Pau a engagé une politique de revitalisation très forte : embellissement des façades et des éléments du patrimoine urbain, réhabilitation de l’habitat ancien, réfection programmée de nombreuses rues, installation d’éclairages publics. L’instauration d’un Site Patrimonial Remarquable – Aire de mise en valeur de l’architecture et du patrimoine (AVAP) et Secteur sauvegardé répond à un renouveau du regard posé sur le centre-ville. Son visage actuel est le reflet de son histoire urbaine. La création du secteur sauvegardé dans l’hyper centre historique développera une approche fine du patrimoine palois en protégeant les intérieurs aussi bien que les extérieurs (à travers l’établissement du Plan de sauvegarde et de mise en valeur).

Des diagnostics précis ont été réalisés ou sont en cours sur le centre-ville de Pau dans le cadre de la création du Site Patrimonial Remarquable (AVAP et secteur sauvegardé). Ces études apportent des éléments d’information quant à la forme urbaine et architecturale.

De manière générale, le tissu bâti est dense, organisé presque exclusivement sous forme d’îlots continus édifiés à l’alignement des voies.

- Les faubourgs

Ils sont la forme de la ville historique développée au-delà des remparts (« hors des murs », du latin foris « en dehors » et de bourg, notion du XII<sup>ème</sup> siècle). Ils se développent historiquement et physiquement de manière plus linéaire que les bourgs clos de murs et contraints par ceux-ci. Ils peuvent soit poursuivre l'effet de continuité du village-rue, bastide ou bourg, soit constituer le point de départ d'un habitat moins dense, avec un rapport à la rue et au chemin qui tend à s'éloigner. C'est le cas hors des noyaux formés par les bastides de Bougarber ou Gan, le long de leurs rues principales (R, R+1 et/ou comble), ou du quartier palois de Porte-Neuve (actuel cours Bosquet) et ses prolongements (rue Faisans, route de Tarbes, allées de Morlaàs). Dans ce dernier cas, spécifiquement urbain, le tout a connu une nouvelle phase d'urbanisation et densification, au XIX<sup>e</sup> puis au XX<sup>e</sup> siècle.

- Les centres des communes du cœur de Pays

Les centres des communes correspondent le plus souvent aux noyaux historiques de l'agglomération. Ils sont porteurs d'identités fortes et symboliques de la vie sociale locale et constituent des éléments clés de la structuration de l'espace communautaire (cf partie 3.1.2. L'identification des centralités et lieux de vie). Au-delà de caractéristiques communes à tous les centres, chacun possède un développement et un style propre lié à son histoire, à la diversité des sites d'implantation et aux influences qui ont contribué à leur stratification. La morphologie de ces centres est issue d'un long processus de stratification, à partir des anciens bourgs et des villages. Comme expliqué ci-dessus, le mode d'agglomération primitif de l'habitat conditionne son développement : un bourg castral ou *castetnau* constitué autour du gué et du château de Pau avec développement ultérieur en ville haute et ville basse, bastides de Gan et Bougarber avec leur plan normé et leur clôture, ville basse et ville haute de Lescar autour de la cité épiscopale, village-rue de plaine à Meillon, village-rue de coteau à Saint-Faust, habitat dispersé des coteaux du village d'Aubertin... Les développements récents des bourgs les plus proches de Pau (habitat et lotissement pavillonnaires, zones d'activités) peuvent avoir perturbé cette lecture des temps premiers de l'occupation (Aresy, Lée, Idron, Ousse...).

Ce sont des tissus anciens pour la plupart du temps, enrichis au cours du temps, par des extensions ou des reconstructions. La rue est un élément central. Ce tissu urbain est structuré par des bâtiments implantés en continuité, à l'alignement ou en faible recul, qui délimitent nettement l'espace public et privé. Il peut alterner de petits modules d'habitat et d'exploitation agricole (R, cour + dépendances agricoles) à d'autres plus importants (R+1 (et ou comble) + cour et dépendances). La chronologie des architectures rencontrées va du Moyen Âge (plutôt rares, essentiellement des XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles) à aujourd'hui, avec une grande prévalence d'édifices construits aux XVIII<sup>e</sup>, XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles.

Longtemps ces centres ont présenté une certaine qualité urbaine, qui conjugait avec cohérence et harmonie les caractéristiques morphologiques et les spécificités locales communes aux centralités. Mais depuis une quarantaine d'années, des dysfonctionnements, principalement liés à l'urbanisation récente à l'extérieur des centres sont apparus. Ils relèvent d'une part, des problèmes engendrés par certaines extensions réalisées en rupture avec le tissu préexistant : rupture d'alignements, de continuités, hauteurs hors d'échelle, peu ou pas de prise en compte de la composition urbaine existante ; et d'autre part sous la forme d'une diffusion à l'ensemble du territoire de formes d'habitat pavillonnaire qui provoque une perte d'identification claire des limites des centralités communales. Ce dernier point, commun à de nombreuses communes de l'agglomération est devenu crucial, car il engendre à terme un phénomène de banalisation et de perte d'identité.

#### 1.4.2.2. Les tissus collectifs

- Les grands ensembles

- 

Ces tissus regroupent des quartiers de taille variable, de quelques unités de logements aux grands secteurs des anciennes zones à urbaniser en priorité (ZUP). Issus des politiques nationales, l'urbanisme des années 1950-1970, particulièrement identifiable, s'est développé en rupture avec les formes de constructions anciennes. Inspirées par les préceptes énoncés dans l'urbanisme fonctionnaliste, les grandes opérations de tours et de barres ont permis de répondre à une demande sociale massive de logements confortables. L'organisation fonctionnaliste d'immeubles de grandes hauteurs sur de grandes parcelles a permis de dégager de vastes espaces non bâtis. Ces opérations se sont réalisées progressivement et presque uniquement sur le territoire de la ville centre (Ousse des Bois, Saragosse) et dans le centre d'agglomération (Billère, Jurançon).

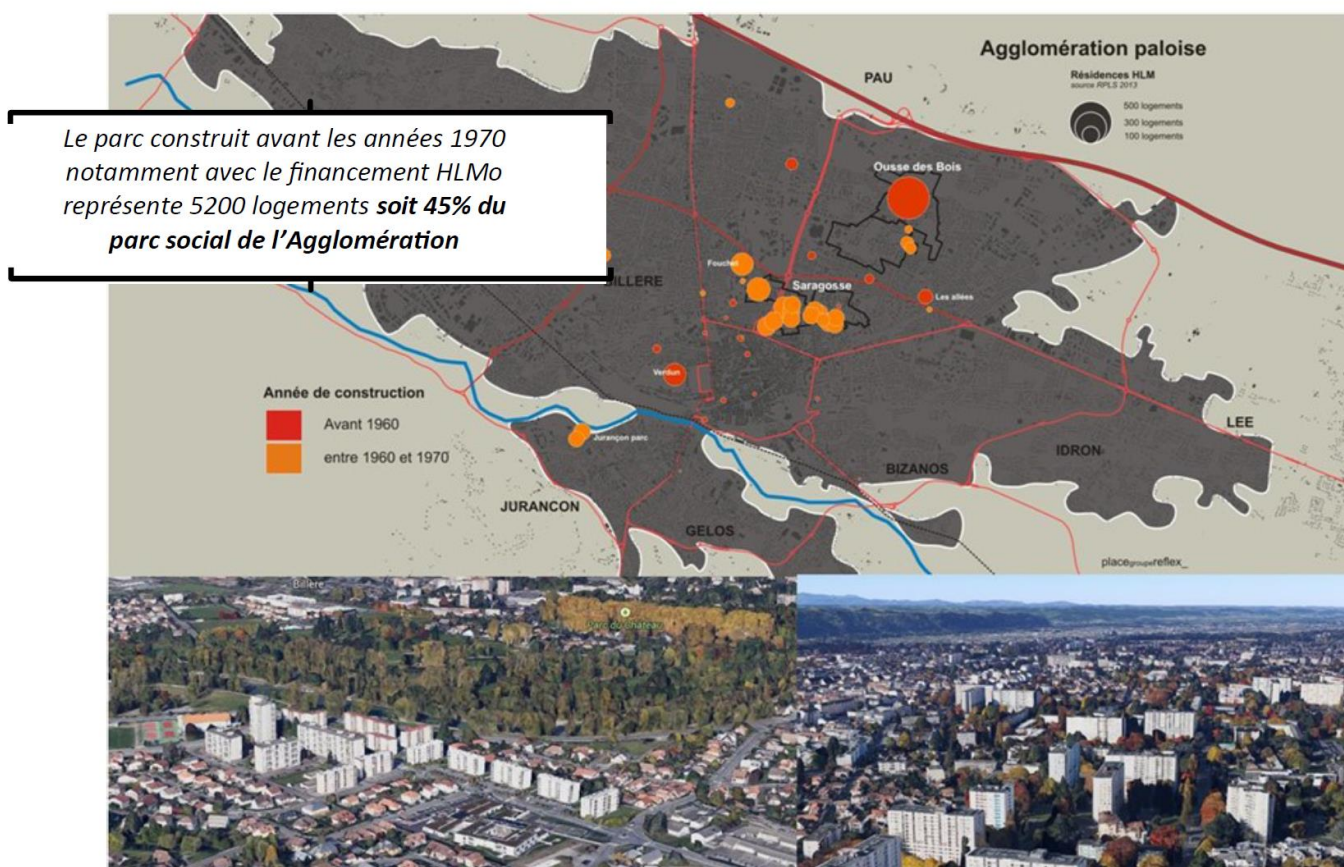
Ces ensembles de logements continuent de jouer un rôle important dans la demande de logement social car ils regroupent les logements aux loyers les plus faibles. Cependant, ils pâtissent d'une faible attractivité et cela malgré les efforts engagés pour la restructuration complète d'un quartier (programme de rénovation urbaine sur le quartier du Hameau – Ousse des

Bois à Pau) ou pour des réhabilitations d'immeubles. En effet, l'analyse des évolutions de peuplement à l'échelle des unités résidentielles du parc de logement HLM souligne à la fois :

- les effets de diffusion de la fragilisation de résidences ou de secteurs de l'Agglomération (Fouchet, Charlotte, Barincou, Toulet)
- la complexité des jeux et des processus de peuplement au sein d'un même quartier (Saragosse, Ousse des Bois, Berlioz, Jurançon Parc) : sur un fond d'ensemble marqué par la montée en vulnérabilité financière des locataires

Dans le cadre du Programme Local de l'Habitat 2018/2023, l'objectif est d'inverser la tendance à travers la mise en œuvre d'actions de renouvellement urbain (en particulier pour le quartier Saragosse), de réhabilitation du parc couplées à une politique de peuplement.

### Le parc HLM ancien



Source : Programme Local de l'Habitat 2018/2013

- Les collectifs contemporains

La morphologie de ces opérations se substitue à l'aspect massif et à l'uniformité du grand ensemble de l'époque précédente, par la prise en compte d'un contexte territorial et l'articulation avec l'espace public et les espaces verts. Ces collectifs implantés de manière organisée par rapport à la voirie présentent généralement de nombreux atouts pour les habitants (variété des formes urbaines et architecturales, typologies de logements adaptées à une demande plus variée, qualité du bâti, etc.). Les résidences construites prônent un rapport plus harmonieux avec le cadre physique et naturel dans lequel elles s'inscrivent (situation urbaine, environnement paysager, accessibilité, densité, conditions d'ensoleillement, vue, etc.).

On retrouve ce type de constructions dans la ville centre ainsi que dans les communes de première couronne comme à Lons, Idron, Billère.



Des points de vigilance peuvent être mis en avant par rapport à ce type de construction en lien avec le tissu dans lequel elles s'insèrent afin de créer les conditions d'une densité harmonieuse et acceptable et d'éviter les écueils des vis-à-vis, du manque d'ensoleillement (gestion des hauteurs, des alignements, des implantations par rapport aux limites séparatives, des espaces libres...).

*Polaris, Lons, Eiffage immobilier*



*Villa Florence, Pau, SAGEC*



*Teresa, Pau, Béarnaise Habitat*



*Green Art, Billère, Pichet*

### - L'habitat intermédiaire

A mi-chemin entre la maison individuelle et l'immeuble collectif, l'habitat intermédiaire offre une alternative intéressante aux modes d'habitat traditionnel. Il se caractérise principalement par un groupement de logements superposés avec des caractéristiques proches de l'habitat individuel : accès individualisé aux logements, espaces extérieurs privatifs pour chaque logement. L'habitat intermédiaire permet des transitions en douceur entre différents quartiers. Par la diversité des formes qu'il peut proposer, l'habitat intermédiaire a vocation à s'insérer dans de nombreux contextes urbains.



ZAC du Pesqué à Lons (Photo : Camborde Architecte) : la cohabitation de différentes formes urbaines

Ce type d'habitat pourrait être amené à se développer pour répondre aux besoins des habitants désireux de trouver, notamment en cœur de pays, des logements avec des espaces extérieurs agréables à proximité des aménités urbaines.

### 1.4.2.3. Les tissus individuels ou pavillonnaires

Ces tissus sont représentatifs d'un mode d'urbanisation relativement récent. Si certains secteurs ont été bâtis dès la fin du 19ème siècle, leur développement massif est lié à l'essor économique d'après-guerre et à l'identification sociale au modèle d'habitat que représente la maison individuelle. Ce modèle d'urbanisation est toujours aussi prégnant aujourd'hui, malgré les problèmes de gestion de l'espace et de ségrégation spatiale qu'ils posent. Ces tissus résidentiels, fortement consommateurs d'espace, sont réalisés majoritairement sous forme de lotissements ou d'opérations d'ensemble. Les tissus résidentiels à dominante d'habitat individuel, par les superficies qu'ils recouvrent, ont un impact majeur sur le paysage et l'environnement du territoire. La forme urbaine la plus répandue est la maison isolée en milieu de parcelle, mais à proximité d'autres secteurs urbains les formes peuvent être plus denses : maisons de ville ou de village, maisons jumelées ou groupées.

Schématiquement deux ensembles se distinguent :

- Les tissus résidentiels « agglomérés » correspondent par exemple à des ensembles de maisons groupées, jumelées ou en bande, implantées sur de petites parcelles avec une densité relativement importante. Ces tissus peuvent être anciens et porter une mémoire collective, ou plus récents réalisés sous forme d'opérations groupées. Dans le cœur de pays, plusieurs opérations en accession abordable ont été réalisées récemment sous cette forme (exemples à Billère, Lons ou Idron).

**Ex Gelos : 20 logements/hectare (soit 500 m<sup>2</sup> / habitation)**



**Ex Mazères Lezons : 15 logements/hectare (soit 700 m<sup>2</sup> / habitation)**



**Ex Jurançon : 30 logements/hectare (soit 350 m<sup>2</sup> / habitation)\_ individuel groupé**





*Billère, Béarnaise Habitat (Photo : Camborde Architectes)*



*Domaine du Roy, Idron (Photo : Camborde Architectes)*

- Les tissus résidentiels aux maisons non-groupées ou maisons individuelles représentent la forme la plus développée. Parfois, l'organisation urbaine ne possède pas d'ordonnancement ni de rapport à la rue. Dans d'autres cas, le lotissement a imposé un recul identique sur la rue. La végétation et les clôtures ont un impact important sur le paysage.

**Ex Lescar : 8 logements/hectare (soit 1 200 m<sup>2</sup> / habitation)**



**Ex Idron : 10 logements/hectare (soit 1 000 m<sup>2</sup> / habitation)**



#### 1.4.2.4. Les villages et les hameaux historiques

Les villages disséminés sur l'ensemble de l'agglomération constituent d'authentiques témoignages d'une urbanisation rurale ancienne. Ces ensembles forment des entités autonomes, implantées au plus près des voies, qui leur confèrent un statut de véritable point de repère. Si certains d'entre eux sont aujourd'hui englobés ou à l'interface du tissu urbain et que la plupart ont perdu leur vocation agricole, ils présentent pour la société une valeur patrimoniale forte. La diversité des morphologies est héritée de contextes géographiques variés et d'une construction par phases successives. D'une manière générale, les villages réservent de multiples découvertes grâce à la richesse dans l'agencement des volumes, à leur implantation, tout en s'inscrivant dans une harmonie générale due à l'unité de traitement architectural des constructions. Ce sont ces éléments qui donnent la valeur identitaire et patrimoniale de ces lieux.

L'homogénéité générale de ces lieux, présentant des qualités intrinsèques, est cependant remise en cause aujourd'hui par un développement de maisons individuelles qui ne tient pas suffisamment compte de la configuration des lieux. Or, la qualité de ceux-ci, combinaison de la valeur patrimoniale et paysagère, est un facteur de cohérence et de reconnaissance de la diversité et de la richesse du territoire de l'agglomération à préserver.

Le renforcement de ces centralités historiques dans les communes périurbaines constitue un des objectifs majeurs du PLUi.

Compte-tenu de son caractère très rural, l'agglomération paloise comprend des communes hameaux localisées sur des co-teaux comme Saint Faust, Aubertin, Beyrie en Béarn c'est-à-dire des communes constituées de plusieurs hameaux.



*Beyrie en Béarn - crédits Pau Pyrénées Tourisme @AL*



*Bosdarros - crédits Pau Pyrénées Tourisme @AL*

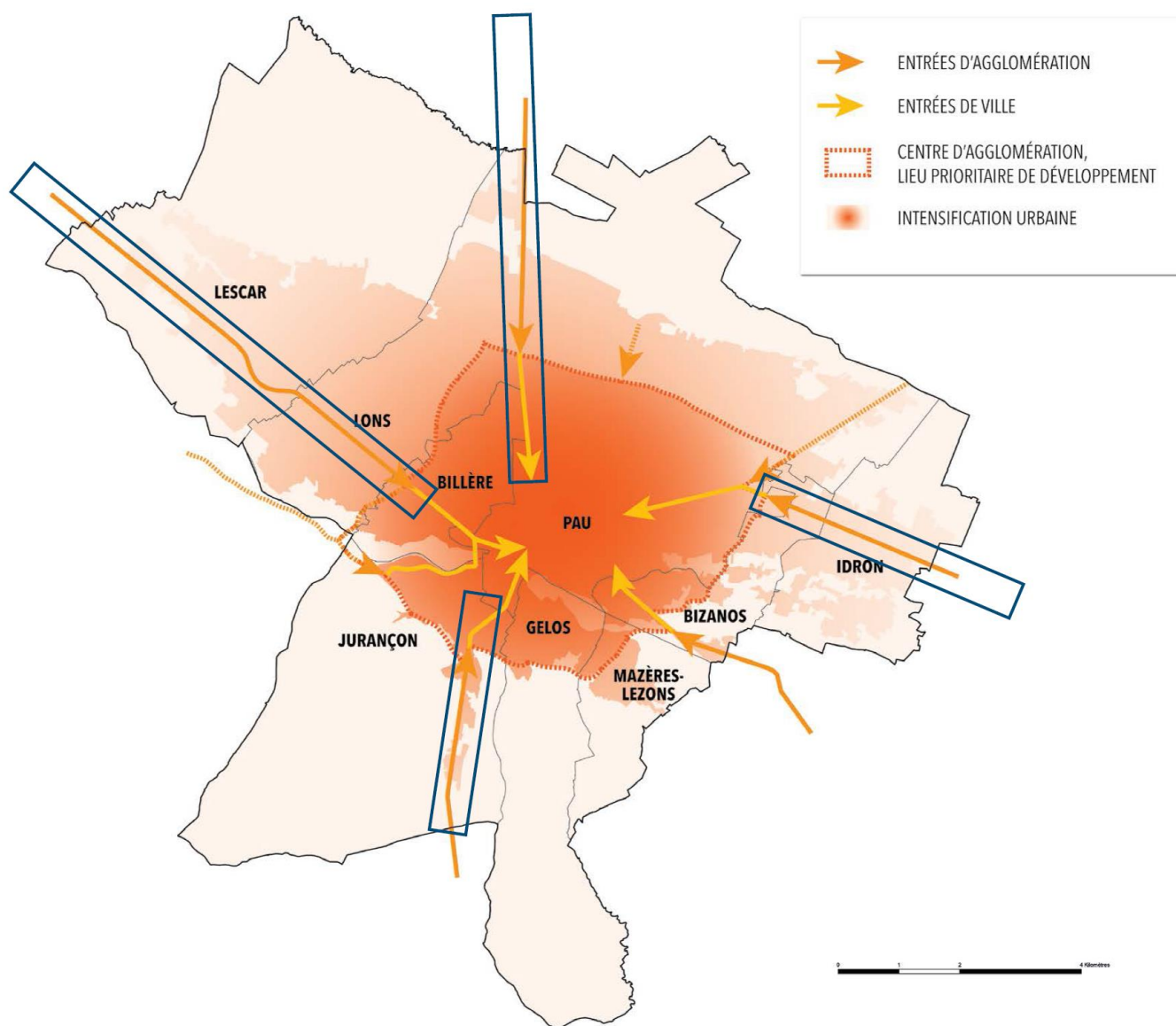
#### 1.4.2.5. Les entrées d'agglomération et les entrées de ville

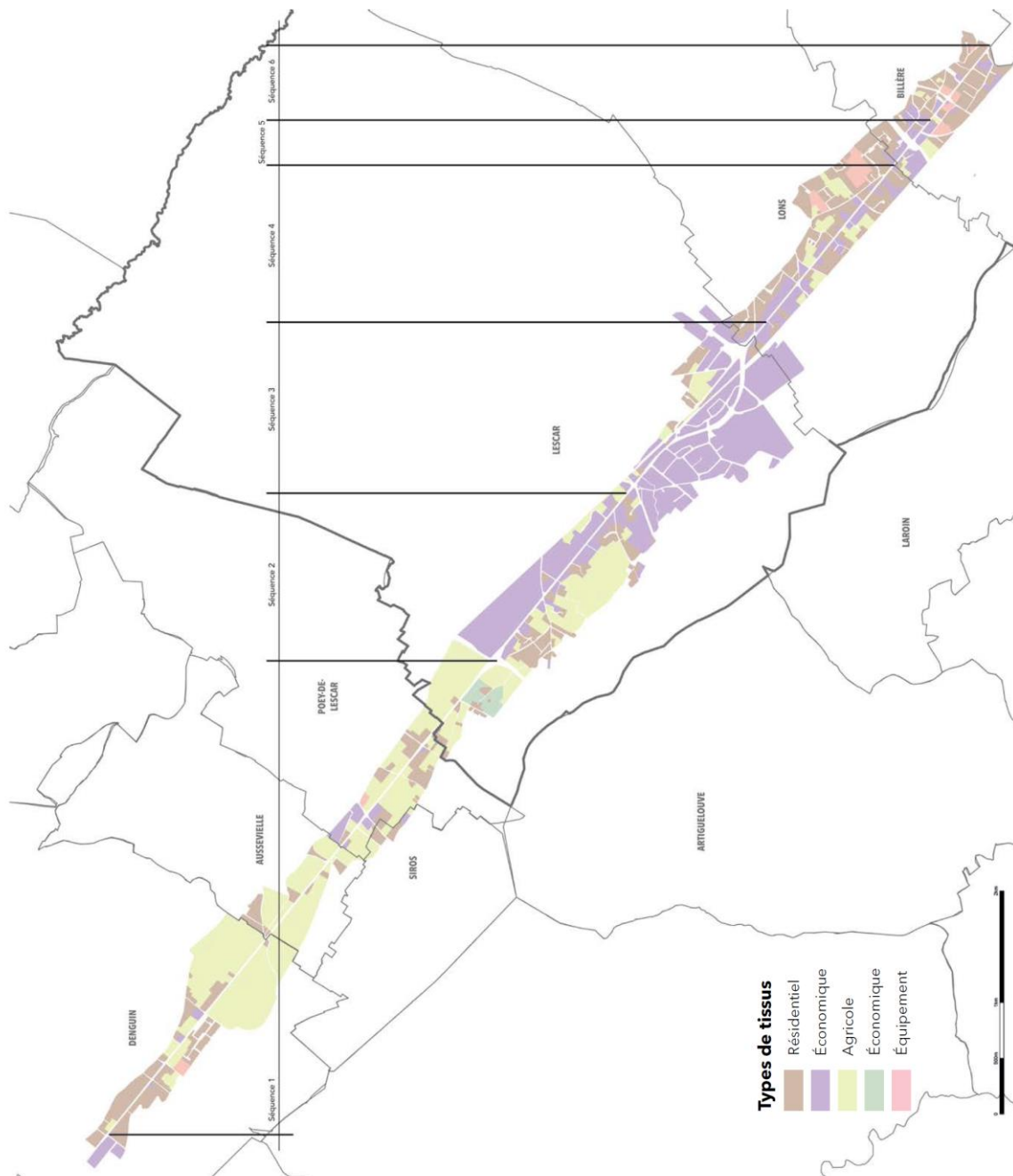
Comme dans de nombreuses villes françaises et européennes, les voies pénétrantes ont été pendant longtemps l'un des principaux supports de développement urbain. Les activités commerciales et parfois tertiaires s'y sont développées, profitant de la grande visibilité et de l'accessibilité le long des axes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



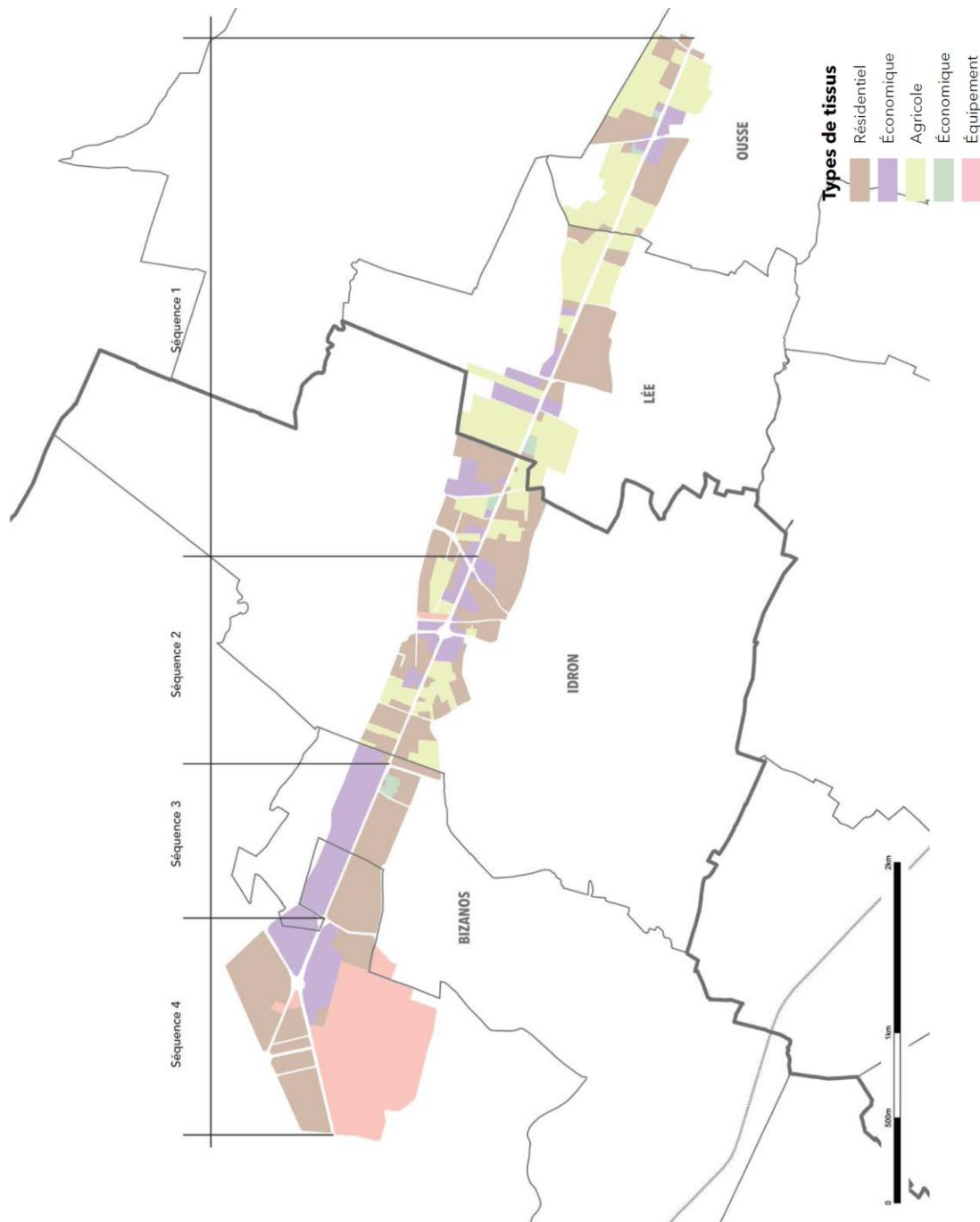


La route de Bayonne dessert le centre d'agglomération à l'ouest du territoire, ainsi que les centres-villes de Lescar, Lons et Billère, que l'on appréhende pourtant difficilement depuis cette entrée d'agglomération. La forte visibilité que propose cet axe routier très emprunté s'est traduite par des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



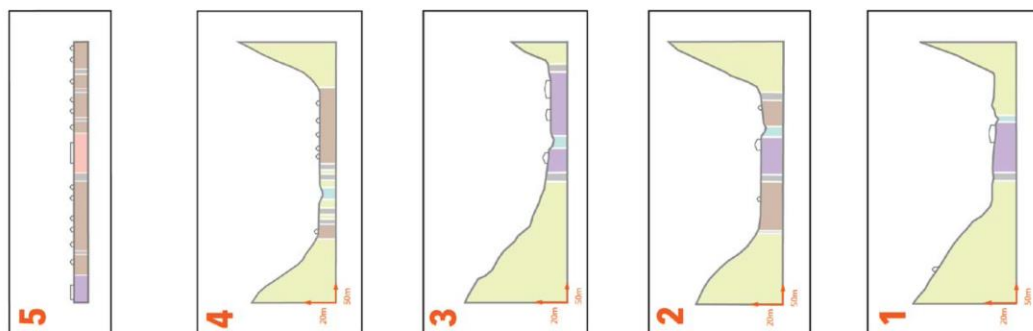
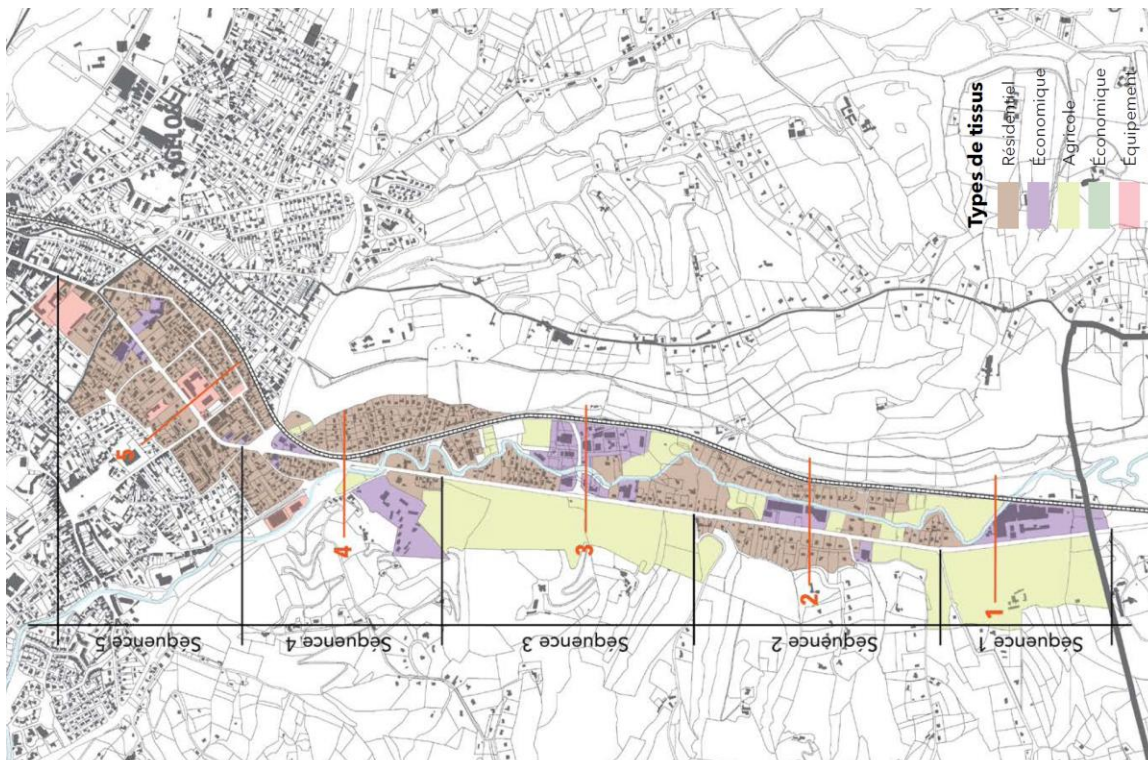
La route de Tarbes est une voirie conséquente, de 12 à 15 m de large, où prennent place, sur une grande partie de son développement, trois voies de circulation. Elle supporte un trafic routier intense depuis et vers les communes de l'est de la Communauté d'Agglomération.

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.





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.



La route de Bordeaux désigne, dans l'esprit commun paolois, 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.

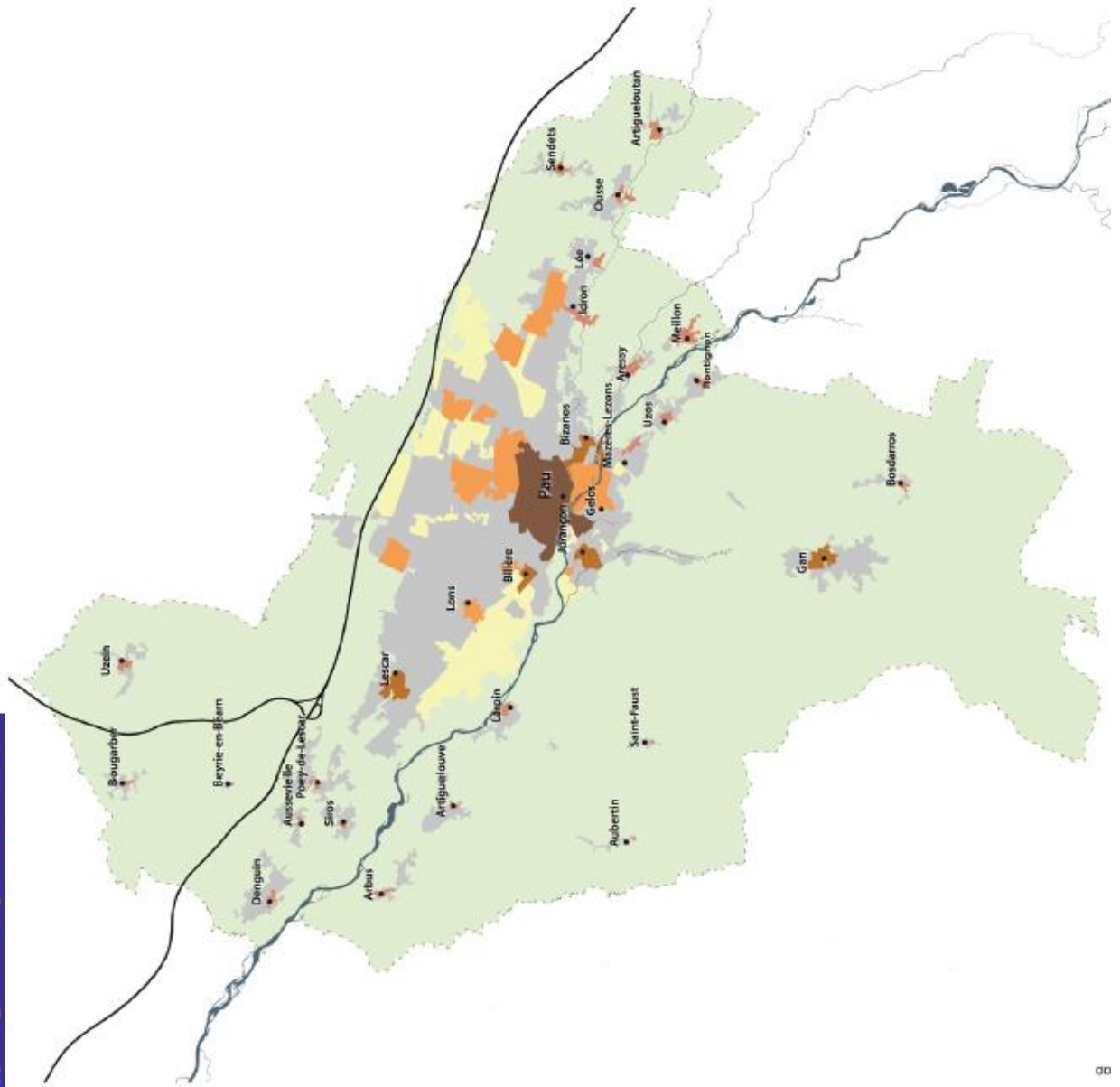
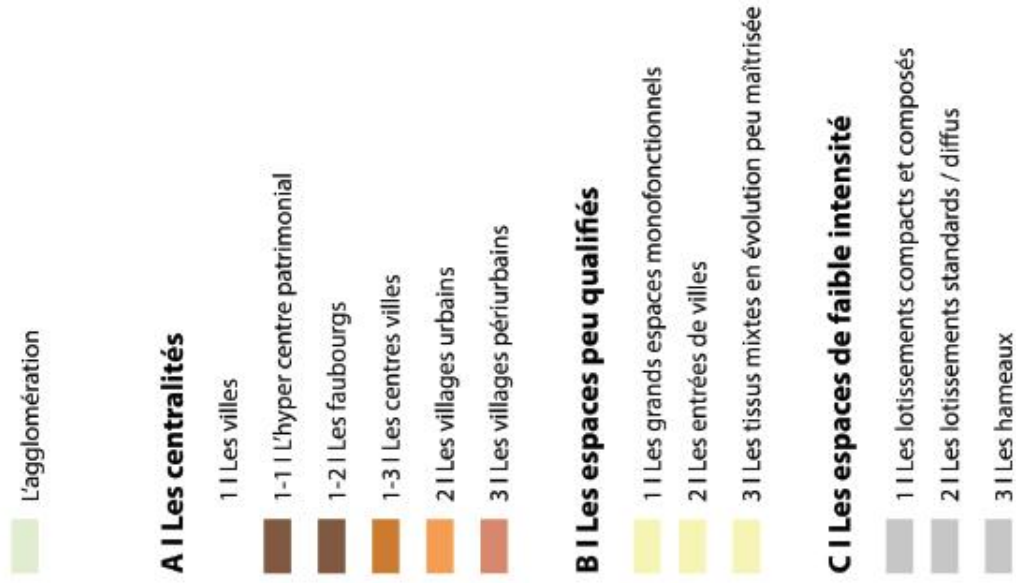
Les activités industrielles y ont elles aussi trouvé leur place dans une phase plus tardive d'urbanisation, en lien notamment avec le développement de l'aéroport Pau Pyrénées.

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.

On peut compléter ce recensement des formes urbaines par une analyse spatiale conduite par l'Agence d'Urbanisme Atlantique et Pyrénées avec les élus de l'agglomération au cours de l'année 2017. Au sein du tissu urbain constitué (TUC), des critères objectifs ont permis de construire une typologie des espaces urbanisés selon les formes (densité, âge du bâti, patrimoine...), les fonctions (diversité des équipements, espaces publics...) et la localisation (rapport au centre d'agglomération, mobilités, offre TC...).

	LES VILLAGES PÉRIURBAINS	LES VILLAGES URBAINS	LES VILLES
Forme urbaine Densité Dominantes Gabarits Paysages Patrimoine	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Un ancrage à l'histoire du village</li> <li>- Le patrimoine bâti et paysager de la commune</li> <li>- Une offre exclusivement orientée vers la maison de village et les lotissements pavillonnaires</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Un ancrage à l'histoire du village ou un ensemble urbain remarquable récent ou plus ancien</li> <li>- Le patrimoine bâti et paysager de la commune</li> <li>- Une offre diversifiée de logements (coll/indiv/intermédiaire...)</li> </ul>	Un ancrage à l'histoire urbaine Le patrimoine bâti et paysager de la commune Une offre diversifiée de logements (coll/indiv/intermédiaire...) Des activités qui cohabitent avec une fonction résidentielle
offre de services, d'équipements, d'espaces publics Statut/typologie équipements Identités Équipements de rayonnement extra territorial	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Le lieu de regroupement des équipements publics, l'espace des associations et de rencontre des familles (présence des écoles, crèches, haltes garderie, équipements sportifs et de rassemblement)</li> <li>- Parfois aussi le lieu des commerces et services, mais ce n'est pas une condition nécessaire</li> <li>- Des espaces publics aménagés / à aménager</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Le lieu de regroupement des équipements publics, l'espace des associations et de rencontre des familles (présence des écoles, crèches, haltes garderie, équipements sportifs et de rassemblement)</li> <li>- le lieu des commerces et services</li> <li>- des espaces publics emblématiques aménagés / à aménager</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Un espace équipé avec une offre complète de commerces/services/équipements</li> <li>- Une offre d'équipements de rayonnement communautaire</li> <li>- Des espaces publics qualifiés de rayonnement intercommunal</li> </ul>
Offre/opportunités foncières, Typologie des mutations (renouvellement urbain/densification...)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pas de vacance</li> <li>- Pas/peu de bâtiments dégradés Pas/peu de projets de réhabilitation/reconversion (friches indus, granges...)</li> <li>- Pas/peu de division parcellaire possible dans la centralité</li> <li>- Essentiellement des terrains nus aux abords ou dans la centralité</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pas d'enjeux de résorption de la vacance</li> <li>- Pas/peu de bâtiments dégradés Peu d'enjeux de réhabilitation/reconversion (friches indus, granges...)</li> <li>- Pas/peu de division parcellaire possible dans la centralité. L'enjeu de renouvellement urbain dans les villages urbains est quasi inexistant</li> <li>- Des dents creuses et des terrains nus aux abords ou dans la centralité</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Des possibilités de densification dans et aux abords de la centralité, des possibilités de renouvellement urbain importantes (résorption vacance, bâtiment dégradés, mutations, ...)</li> </ul>
Modalités de déplacement, Desserte en TC Pratiques marche/ vélo intermodalité	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Voiture au quotidien</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Une desserte TC urbaine performante ou à créer</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Une desserte TC urbaine performante</li> <li>- Une offre ferroviaire</li> </ul>
Mutualisation Fonctionnement inter centralités	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Échelle des regroupements de communes, complémentarités de fonctions entre centralité et non concurrence</li> <li>- Centralité de village ≠ polarité commerciale « drive » ≠ pôle monofonctionnel des équipements publics/loisirs</li> </ul>		

**Typologie des espaces urbanisés**



### 1.4.3. Une périurbanisation menaçant le cadre de vie

Pour rappel, le socle géographique de l'agglomération marqué par sa topographie et la présence de l'eau a longtemps été le support de l'organisation de l'espace. Jusqu'en 1945, on a assisté à une affirmation des centralités historiques et l'urbanisation longeait les principales routes. Puis est apparue une logique d'extension urbaine au développement périphérique très marqué sur les plaines aux franges de l'agglomération (de Lescar à Idron) et au sud (Gan) et un mitage progressif à l'est et à l'ouest.

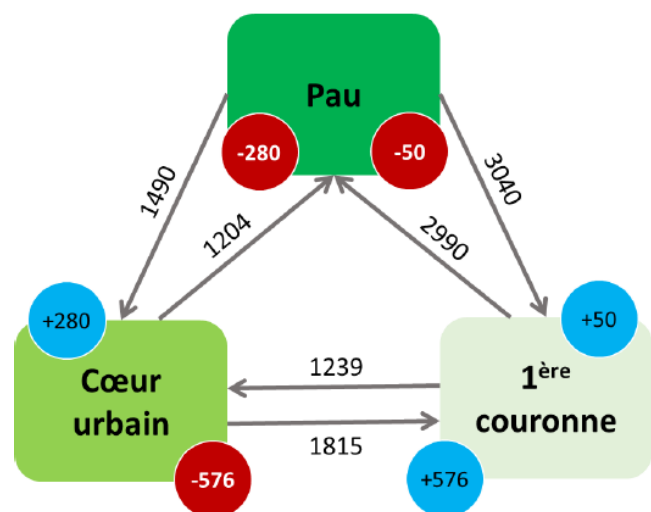


Schéma simplifié des mobilités résidentielles 2012-2013 au sein de la CAPP – source INSEE

Source : Programme Local de l'Habitat 2018/2023

Les lignes de crêtes ont commencé par la suite à être gagnées par l'urbanisation. Entre 1980 et 2000, la consommation d'espaces est devenue de plus en plus importante aux franges de l'agglomération, tendant à repousser ses limites. Aujourd'hui, on assiste à un remplissage des interstices et à une progression de l'étalement urbain qui tend à une forme de continuité urbaine. En tournant peu à peu le dos à l'eau, les villes se sont développées en se privant de liens physiques et visuels de qualité. Le risque est que l'identité locale se perde avec la banalisation et/ou la fermeture des paysages, pouvant porter atteinte à l'identité paysagère.

Dans la région de Pau comme ailleurs en France, cette « périurbanisation » a pu se nourrir de puissants facteurs, interrogeant parfois les conditions de vie en ville et les modes de faire la ville : inadéquation entre l'offre et la demande de logements et d'aménités urbaines dans les pôles urbains ; défaut de coordination des politiques de l'habitat et d'urbanisme à grande échelle ; facilitation des conditions de déplacements entre territoires...

S'il n'est pas dépourvu d'intérêts (élargissement du bassin d'emploi...), ce mouvement centrifuge véhicule aussi déséquilibres et difficultés, comme ont pu le souligner les travaux d'élaboration du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) du Grand Pau : constitution de « communes dortoirs » (qui voient leur population croître plus rapidement que leur économie) ; allongement des déplacements automobiles et accroissement de leurs effets induits (consommation d'énergie ; production de gaz à effet de serre ; engorgements journaliers aux entrées de l'agglomération...) ; inflation des besoins de nouveaux équipements (réseaux...) ; érosion de l'usage des équipements préexistants (écoles...) ; plus faible partage des charges de centralité ; destruction d'espaces agricoles, naturels et forestiers...

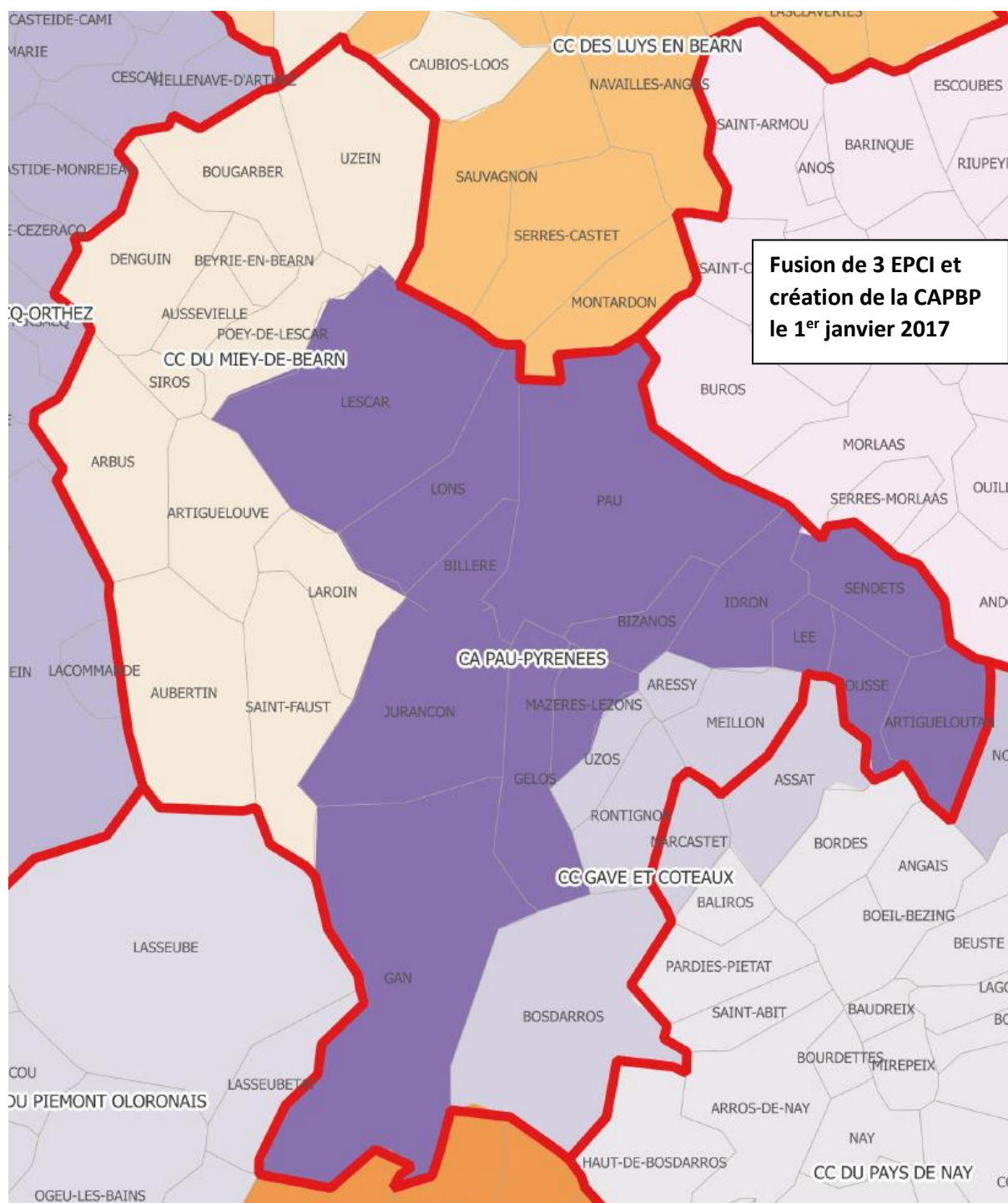
Compte-tenu de ces difficultés majeures et en compatibilité avec le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) qui prône une « inversion du regard », il convient de s'interroger sur le modèle de développement souhaité et sur la manière de le mettre en place. En effet, la présence de ces richesses sur le territoire de l'agglomération paloise impose de travailler à la valorisation des espaces naturels avant de définir les conditions de leur aménagement et de leur développement.

### **1.5. La CAPBP, un périmètre pertinent pour réfléchir à l'aménagement du territoire**

La Communauté d'agglomération Pau Béarn Pyrénées (CAPBP) créée le 1er janvier 2017 est issue de la fusion de la Communauté d'Agglomération Pau Pyrénées (CAPP) avec les communautés de communes à caractère périurbain et rural : Miey de Béarn et Gave et Coteaux (arrêté préfectoral du 22 juillet 2016).

Le nouveau périmètre composé de 31 communes assure une plus grande cohérence spatiale et renforce le rôle moteur économique de l'agglomération en portant sa population à environ 162 000 habitants. La ville centre, Pau, compte environ 80 000 habitants et constitue la capitale historique du Béarn.



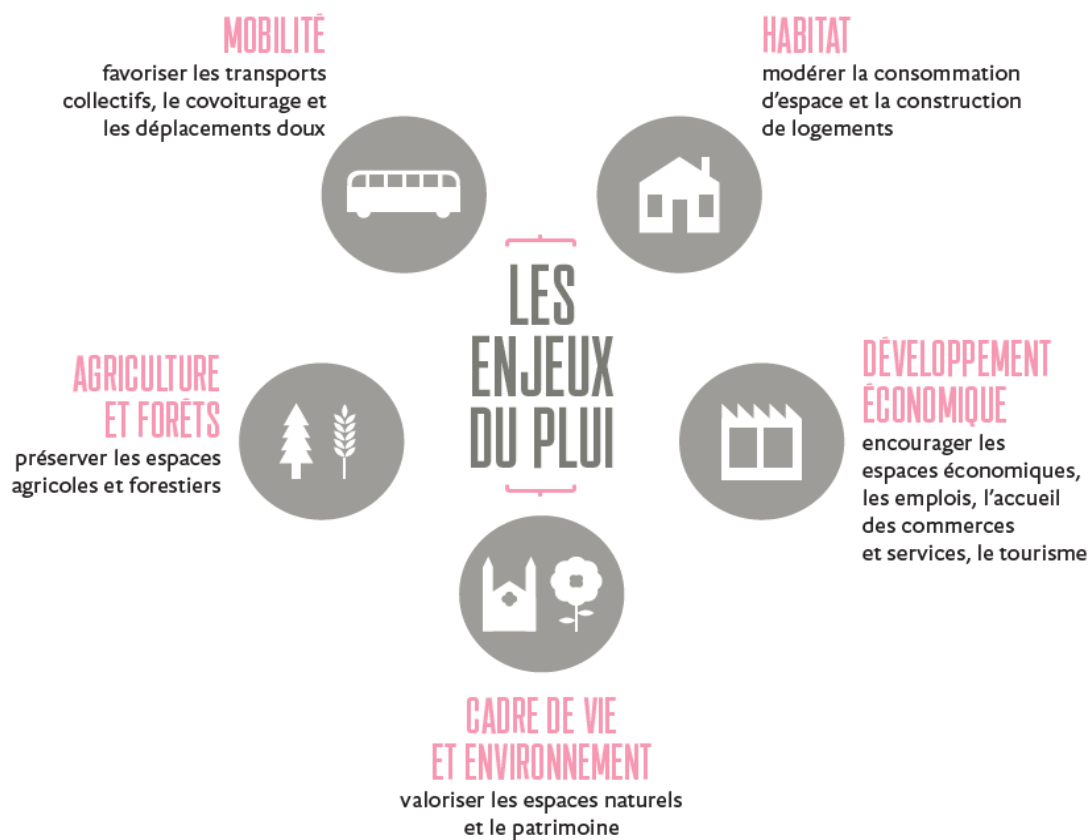


Consécutivement à la création de la CAPBP, la délibération du conseil communautaire du 30 novembre 2017 a permis d'adopter les statuts du nouvel EPCI et d'actualiser les compétences exercées. Cette clarification des compétences statutaires a permis la prise en compte des redéfinitions légales et des transferts de compétences obligatoires (liés à la loi portant Nouvelle Organisation Territoriale de la République (NOTRe) du 7 août 2015), la confirmation des compétences optionnelles et facultatives, la clarification et simplification des statuts.



L'échelle de l'agglomération à 31 communes est pertinente pour réfléchir au développement urbain futur : les modes de vie ayant évolué, les frontières de la commune sont dépassées pour étudier, travailler, consommer, se divertir...

Ainsi, dans le cadre du travail sur le PLUi (atelier en plénière et par secteur), les réflexions ont porté sur les thèmes de la mobilité, de l'habitat, du développement économique avec comme trame de fond les enjeux de préservation des espaces agricoles et forestiers et de valorisation des espaces naturels et du patrimoine.



## Les enjeux pour le territoire

<b>Atouts</b>	<b>Faiblesses</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>- Des réflexions engagées sur l'aménagement du territoire à plusieurs échelles (régionale, pôle métropolitain « Pays du Béarn », aire urbaine)</li><li>- Une agglomération à 31 communes, un territoire cohérent pour les réflexions sur l'aménagement du territoire ;</li><li>- Une situation géographique à proximité des grandes métropoles comme Bordeaux et Toulouse et de la frontière espagnole ;</li><li>- Un cadre de vie exceptionnel : grande diversité paysagère, richesses faunistiques et floristiques ;</li><li>- Une agglomération qui rayonne sur une large partie du Béarn notamment au niveau économique ;</li><li>- Une forte satisfaction résidentielle exprimée par les habitants liée principalement aux atouts en terme de cadre de vie, géographie, patrimoine.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Le sentiment d'un territoire enclavé, à l'écart de l'influence des métropoles régionales, Toulouse et Bordeaux,</li><li>- Entre 2012 et 2013, solde migratoire négatif : l'arrivée de nouveaux habitants ne compensent pas les départs ;</li><li>- Un contexte de concurrence entre territoires pour attirer entreprises et habitants ;</li><li>- Des inquiétudes exprimées par les habitants sur les faiblesses du territoire (problématiques de mobilités, animation et offre commerciale des centralités...),</li><li>- une périurbanisation qui menace le cadre de vie, nuit aux paysages, à la préservation de l'environnement et de l'activité agricole.</li></ul>

## Enjeux

- L'attractivité de l'agglomération et son développement par la valorisation de son cadre de vie,
- L'équilibre des espaces urbanisés pour une utilisation économe de l'espace,
- La diversité des fonctions urbaines et la mixité sociale,
- Le respect de l'environnement et du cadre de vie.

## **2. CONTEXTE SOCIO DEMOGRAPHIQUE**

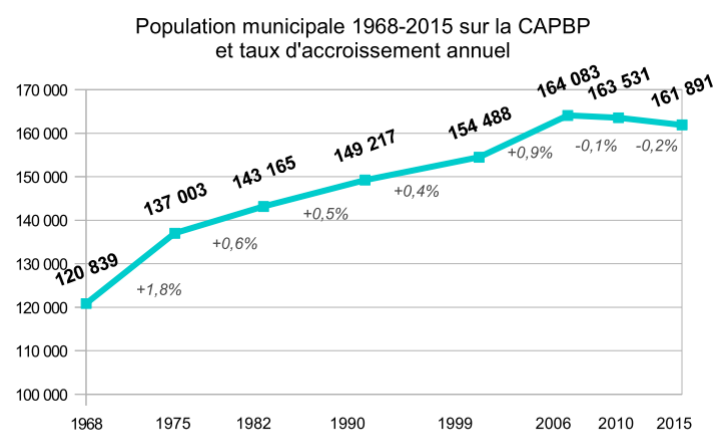
## 2.1. Une dynamique démographique contrariée et contrastée entre les communes de l'agglomération

La Communauté d'Agglomération Pau-Béarn-Pyrénées constitue le bassin de vie le plus important du piémont pyrénéen. Cependant, l'agglomération associe des territoires très divers :

- La ville de Pau concentre un peu moins de 80 000 habitants ;
- Les communes intra-rocade formant le cœur de Pays regroupent plus de 56 000 habitants ;
- Au-delà de la rocade et à l'exception de la polarité de Gan (5 500 habitants), ce sont essentiellement des communes de moins de 1 500 habitants

**En 2015, la CAPBP compte ainsi 161 891 habitants.**

De 1968 à 2006, la population n'a cessé d'augmenter, avec en moyenne 1100 habitants supplémentaires par an. Depuis 2006 la population est en légère baisse (-0.15% par an), l'agglomération a ainsi perdu 2 200 habitants en 9 ans.



Source : INSEE Recensement

Par rapport à d'autres agglomérations comparables de Nouvelle Aquitaine (Poitiers et La Rochelle), la CAPBP a connu une progression démographique moins forte ces 30 dernières années (+13% entre 1982 et 2015 contre 26% et 27% sur les 2 autres Communauté d'agglomération). Le recul démographique ces dernières années n'est constaté que sur la CAPBP, les 2 autres agglomérations continuent de croître leur population. Cette croissance est due à 2 composants :

- Les villes centres (Poitiers et La Rochelle) ne perdent pas d'habitants contrairement à Pau.
- La croissance des communes périphériques est plus forte sur les agglomérations de Poitiers et La Rochelle que sur la CAPBP.

### 2.1.1. Un centre d'agglomération et en particulier une ville centre qui se dévitalise...

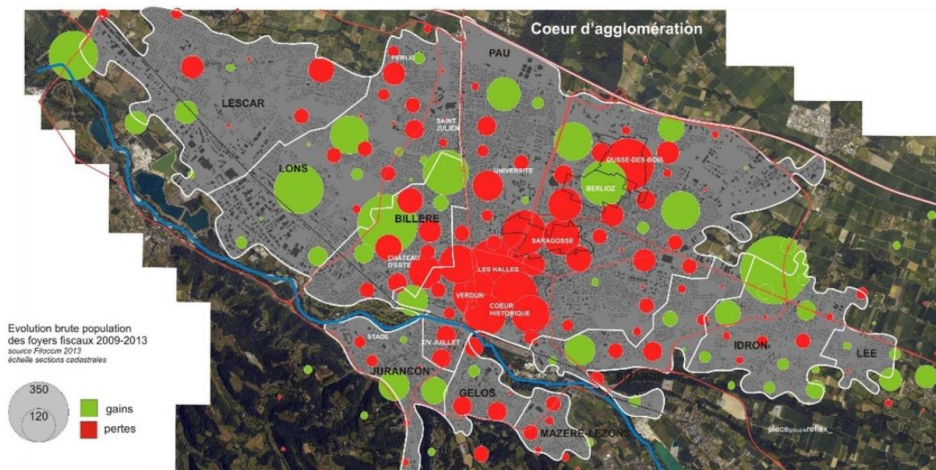
Le territoire de l'agglomération présente des dynamiques démographiques contrastées :

- La ville de Pau connaît un mouvement de dévitalisation important (- 7 700 habitants entre 2007 et 2015) ;
- Les communes du centre d'agglomération (Billère, Bizanos, Gelos, Mazères-Lezons) marquent le pas, elles ne sont plus inscrites dans une dynamique d'accueil soutenue ;
- Les communes du Cœur de Pays continuent leur essor à l'image de Lons et surtout Idron avec une stratégie d'accueil et de développement renforcée ;
- Les communes périurbaines sont inscrites dans une logique d'accueil et de développement (rythme de croissance démographique moins soutenus qu'au début des années 2000 mais tout de même important).

Source : INSEE - Recensement - population municipale

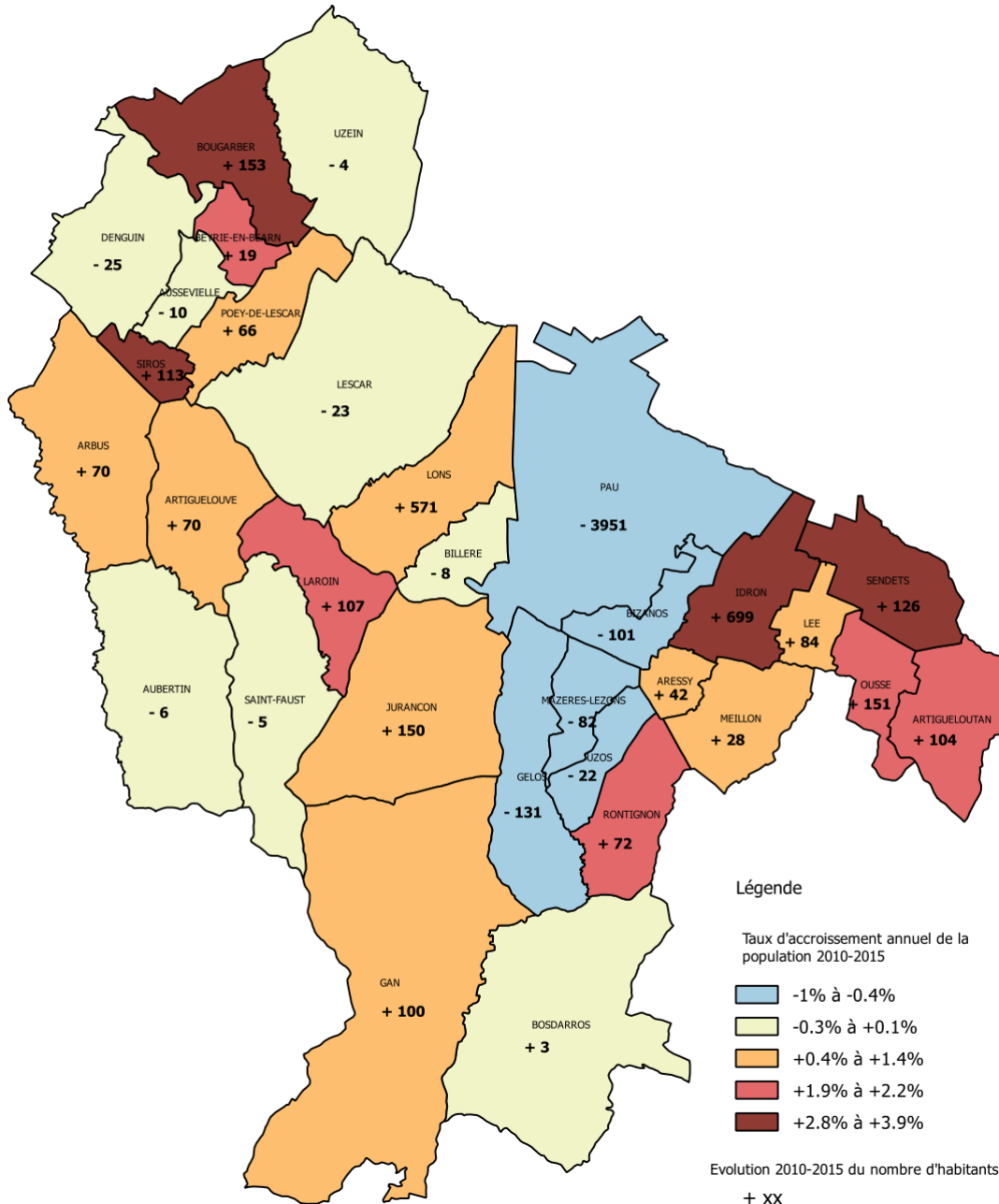
					Evolution annuelle de la population		
	Population 1999	Population 2007	Population 2012	Population 2015	1999-2007	2007-2012	2012-2015
Arbus	1 031	1 082	1 106	1 169	6	5	21
Artiguelouve	1 252	1 468	1 595	1 614	27	25	6
Aubertin	632	634	657	650	0	5	-2
Laroin	849	933	960	1 053	11	5	31
Saint Faust	730	754	765	757	3	2	-3
<b>Secteur Coteaux sud</b>	<b>4 494</b>	<b>4 871</b>	<b>5 083</b>	<b>5 243</b>	<b>47</b>	<b>42</b>	<b>53</b>
Aussevielle	479	686	784	787	26	20	1
Beyrie en Béarn	131	171	189	198	5	4	3
Bougarber	650	690	782	878	5	18	32
Denguin	1 462	1 658	1 775	1 735	25	23	-13
Poey de Lescar	1 288	1 593	1 556	1 599	38	-7	14
Siros	594	687	670	731	12	-3	20
Uzein	818	1 187	1 288	1 251	46	20	-12
<b>Secteur Pont Long Ouest</b>	<b>5 422</b>	<b>6 672</b>	<b>7 044</b>	<b>7 179</b>	<b>156</b>	<b>74</b>	<b>45</b>
Aressy	543	571	638	666	4	13	9
Meillon	738	807	883	895	9	15	4
Rontignon	685	732	779	809	6	9	10
Uzos	709	735	719	708	3	-3	-4
<b>Pôle sud est</b>	<b>2 675</b>	<b>2 845</b>	<b>3 019</b>	<b>3 078</b>	<b>21</b>	<b>35</b>	<b>20</b>
Artigueloutan	722	840	999	1 018	15	32	6
Ousse	1 270	1 380	1 587	1 670	14	41	28
Lée	778	1 142	1 228	1 282	46	17	18
Sendets	738	826	894	977	11	14	28
<b>Secteur Pont Long Est</b>	<b>3 508</b>	<b>4 188</b>	<b>4 708</b>	<b>4 947</b>	<b>85</b>	<b>104</b>	<b>80</b>
Bosdarros	937	1 026	1 023	1 017	11	-1	-2
Gan	4 971	5 225	5 517	5 546	32	58	10
<b>Pôle majeur de Gan</b>	<b>5 908</b>	<b>6 251</b>	<b>6 540</b>	<b>6 563</b>	<b>43</b>	<b>58</b>	<b>8</b>
Billère	13 398	13 462	13 367	13 134	8	-19	-78
Bizanos	4 673	4 613	4 767	4 678	-8	31	-30
Gelos	3 666	3 681	3 593	3 525	2	-18	-23
Jurançon	7 378	6 971	7 046	7 113	-51	15	22
Idron	3 142	3 733	4 267	4 682	74	107	138
Lescar	8 191	9 749	9 995	9 958	195	49	-12
Lons	11 154	11 926	12 068	12 718	97	28	217
Mazères-Lezons	2 143	2 013	1 908	1 858	-16	-21	-17
<b>Centre d'agglomération et Cœur de Pays (hors Pau)</b>	<b>53 745</b>	<b>56 148</b>	<b>57 011</b>	<b>57 666</b>	<b>300</b>	<b>173</b>	<b>218</b>
<b>Pau</b>	<b>78 732</b>	<b>84 978</b>	<b>78 506</b>	<b>77 215</b>	<b>781</b>	<b>-1 294</b>	<b>-430</b>
<b>Total CAPBP</b>	<b>154 484</b>	<b>165 953</b>	<b>161 911</b>	<b>161 891</b>	<b>1 434</b>	<b>-808</b>	<b>-7</b>

Evolution brute de la population (2009-2013) à l'échelle des sections cadastrales du cœur d'agglomération



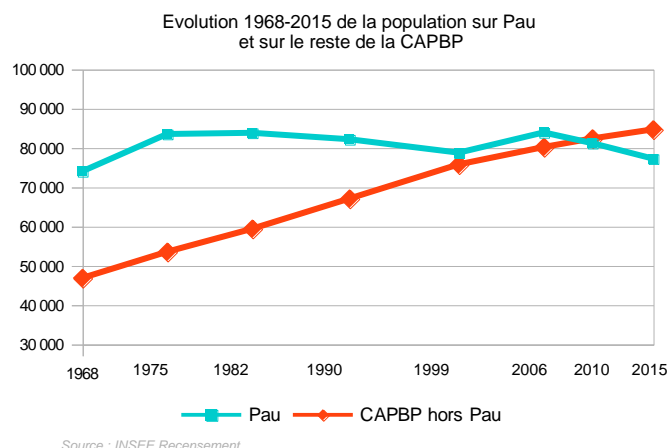
Source : PLH 2018-2023

## Taux d'accroissement annuel de la population entre 2010 et 2015 et évolution du nombre d'habitants



Source : INSEE Recensement 2010 & 2015

La perte d'habitants sur l'agglomération est donc la résultante où la ville centre perd plus d'habitants que n'en gagne le reste du territoire.



Evolution de la population sur la CAPBP en fonction du solde naturel et migratoire

	1968-1982			1982-2007			2010-2015		
	gain annuel	solde naturel annuel	solde migratoire annuel	gain annuel	solde naturel annuel	solde migratoire annuel	gain annuel	solde naturel annuel	solde migratoire annuel
Pau	699	552	147	48	210	-163	-790	65	-855
reste agglomération	896	291	605	864	235	629	462	168	294
total CAPBP	1 595	843	752	912	445	466	-328	233	-561

Malgré une baisse démographique sur l'agglomération, le solde naturel reste positif, le territoire compte plus de naissances que de décès. **La baisse de population est donc due exclusivement à un solde migratoire négatif** : davantage de personnes quittent le territoire par rapport aux nombres d'entrées.

- Dans le cas de la ville de Pau, elle se distingue du reste de son agglomération et de son aire urbaine par son moteur démographique qui a toujours été son solde naturel (les autres communes étant portées par le solde migratoire). Si celui-ci a été particulièrement important entre 1968 et 1982 profitant des naissances des enfants de la génération issue du baby-boom, il s'est stabilisé à un niveau deux fois moins élevé dans les années suivantes. A partir de 2007, l'effondrement du solde migratoire de la ville de Pau n'a pu être compensé par le solde naturel.
- A l'inverse, l'Agglomération hors ville de Pau a connu une progression du nombre de ses habitants qui a toujours été portée principalement par le solde migratoire. Une baisse de son intensité est toutefois à observer, puisque son volume a été divisé par 2 entre les périodes 1982 à 2007 et 2010 à 2015.

### 2.1.2. ... au sein d'une aire urbaine toujours en croissance

L'aire urbaine de Pau a connu depuis 1975 une progression démographique marquée avec plus de 26 % (contre 17 % pour la France métropolitaine, 19 % pour le département des Pyrénées-Atlantiques). Elle se classe ainsi dans la bonne moyenne des six aires urbaines de taille comparable (Limoges, Poitiers, Besançon, Lorient, Annecy et Chambéry).

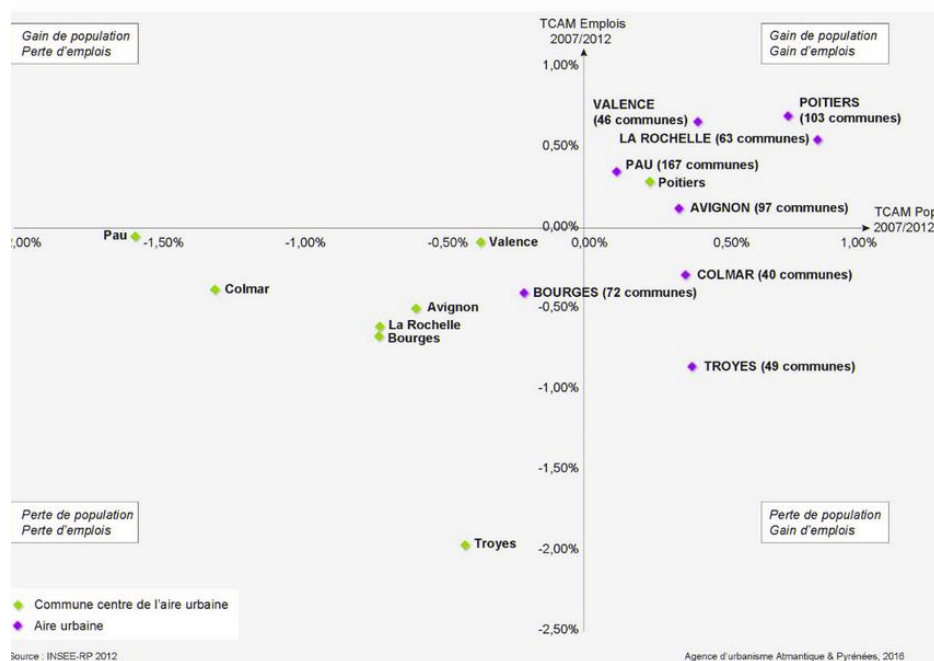
Entre 2010 et 2015, l'aire urbaine de Pau a ainsi gagné 2400 habitants passant de 240 696 à 243 122 habitants.

**L'accroissement démographique est de +1%/an sur les communes de l'aire urbaine extérieures à la CAPBP contre +0.6% sur les communes de l'agglomération (hors Pau).**

Comme la plupart des villes intermédiaires, Pau subit les effets de la périurbanisation qui déclenche un mouvement de croissance urbaine des communes périphériques. Cette périurbanisation interroge sur les conditions de vie au regard du défaut possible de coordination entre les politiques de l'habitat, de mobilité et de l'urbanisme à grande échelle.

Ce phénomène n'est pas spécifique à Pau, ainsi des communes comme Avignon, Bourges ou encore Troyes ont perdu des habitants alors même que leur aire urbaine en gagnait.

Taux de croissance annuel moyen 2007/2012





## 2.2. Un territoire attractif mais qui peine à retenir ses actifs

Comme souligné précédemment, le positionnement économique et la fonction de ville moyenne régionale ont placé l'agglomération paloise au cœur de nombreuses interactions porteuses de développement. L'agglomération est en perpétuelle interaction avec les territoires voisins et ceux plus éloignés. Chaque année, c'est l'équivalent de 5% de la population de l'agglomération qui se renouvelle. Mais l'arrivée de nouveaux habitants ne compense pas les départs.

L'agglomération paloise est confrontée à un double processus :

- Celui de la métropolisation avec la concentration et l'aspiration de moteurs de croissance par les grandes métropoles régionales comme Bordeaux et Toulouse (solde négatif de 544 habitants par an) ou avec l'Île de France (solde négatif de 357 habitants par an) ;
- Celui du desserrement résidentiel à l'extérieur des limites de l'agglomération (solde négatif de 580 habitants par an). 35 % des actifs travaillant dans les communes de la CAPBP ont choisi d'habiter à l'extérieur de la CAPBP.

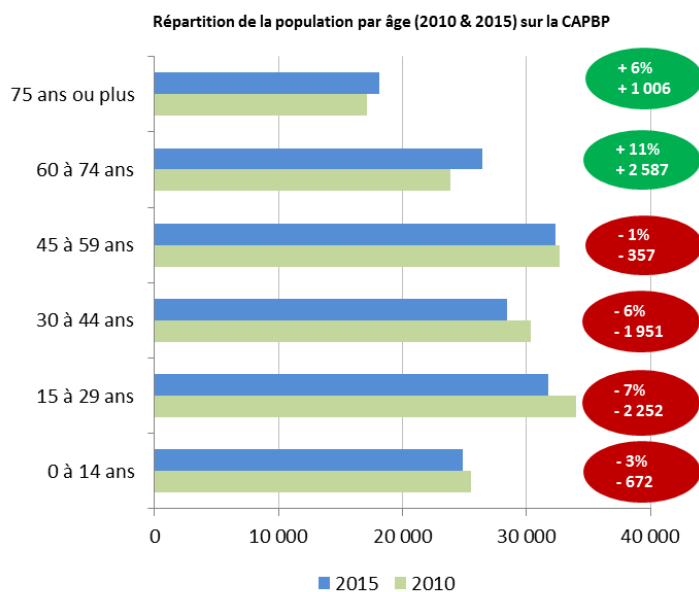
Pau étant à la fois un bassin économique majeur au sein du Béarn et un pôle universitaire avec l'Université de Pau et des Pays de l'Adour, ces caractéristiques se retrouvent dans les migrants qui sont majoritairement des actifs et des étudiants dans des classes d'âge entre 20 et 54 ans.

En effet, les mouvements d'actifs s'expliquent par la présence de cadres aux fonctions métropolitaines au sein de grandes entreprises (ex : Total, TIGF...) et par la présence de l'armée sur le territoire palois, ces derniers étant amenés à muter régulièrement. Pau est également une ville universitaire comptant pas moins de 13 500 étudiants, élèves ou stagiaires en 2013 (source INSEE). Elle accueille à elle seule les nouveaux étudiants qui arrivent pour leurs études. Si certains étudiants ont l'opportunité de faire leurs premières expériences professionnelles à Pau, beaucoup d'entre eux ne restent pas sur le territoire après leur diplôme : le nombre de personnes de la tranche d'âge 25 à 30 est inférieur à celui de la tranche 20 à 24 ans.

## 2.3. Des disparités dans la structure de la population entre les communes de l'agglomération

### 2.3.1. Une population vieillissante

Cette pyramide des âges apporte plusieurs informations sur la structure de la population de l'agglomération paloise et les évolutions de ces dernières années :



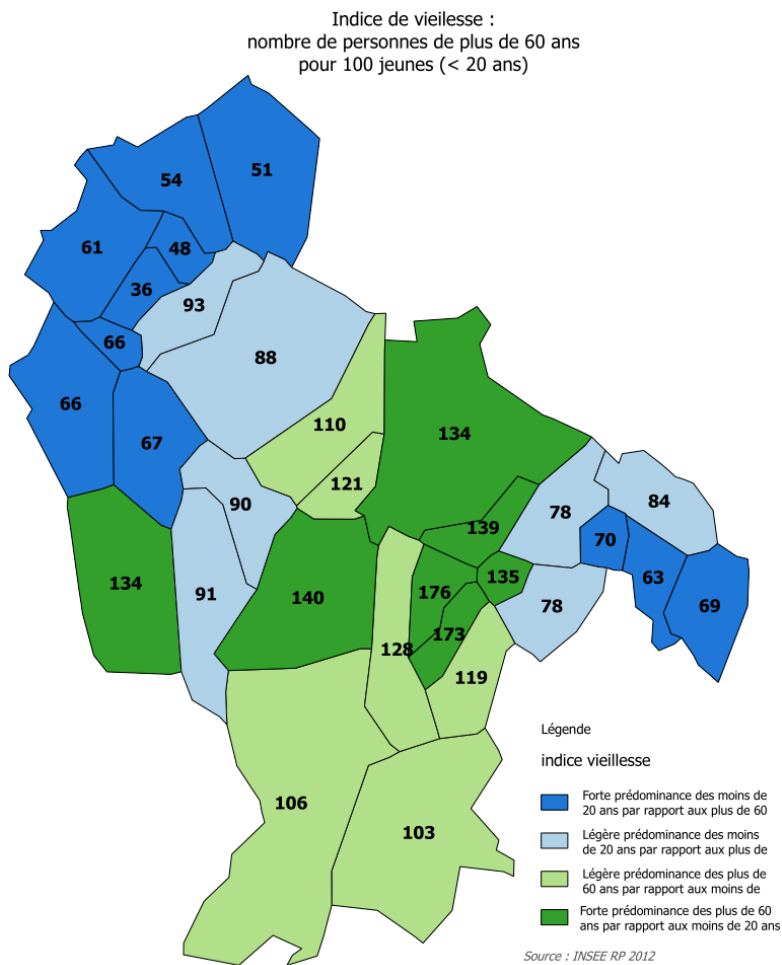
Source : Recensement INSEE

- L'agglomération paloise attire les jeunes : 12 000 étudiants, 3 000 jeunes en formation, 6 000 actifs entre 15 et 24 ans, des publics en insertion ou en recherche d'emplois. Cependant, la présence de la jeunesse accuse un recul ces dernières années (- 2200 jeunes entre 2010 et 2015) ;
- Plus d'un habitant sur quatre de l'agglomération (28%) a plus de 60 ans soit plus de 44 000 personnes. Ce sont les seules classes d'âge en augmentation entre les deux recensements.
- 15% de la population a moins de 15 ans (24 800 personnes). Cette classe d'âge a légèrement diminué (-3%) entre 2010 et 2015.

En moyenne sur les 31 communes, on compte 117 habitants de plus de 60 ans pour 100 jeunes de moins de 20 ans. Mais ce ratio est très différent par secteur géographique :

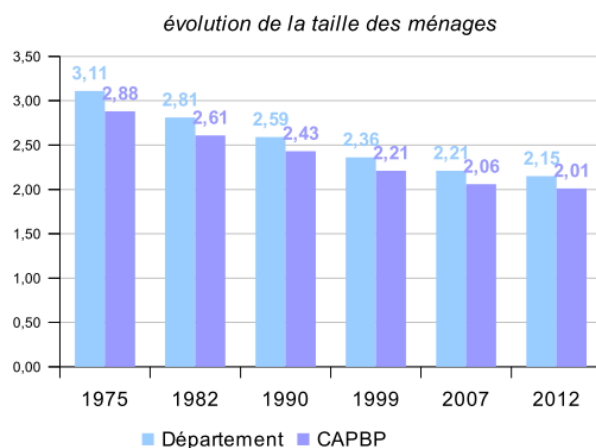
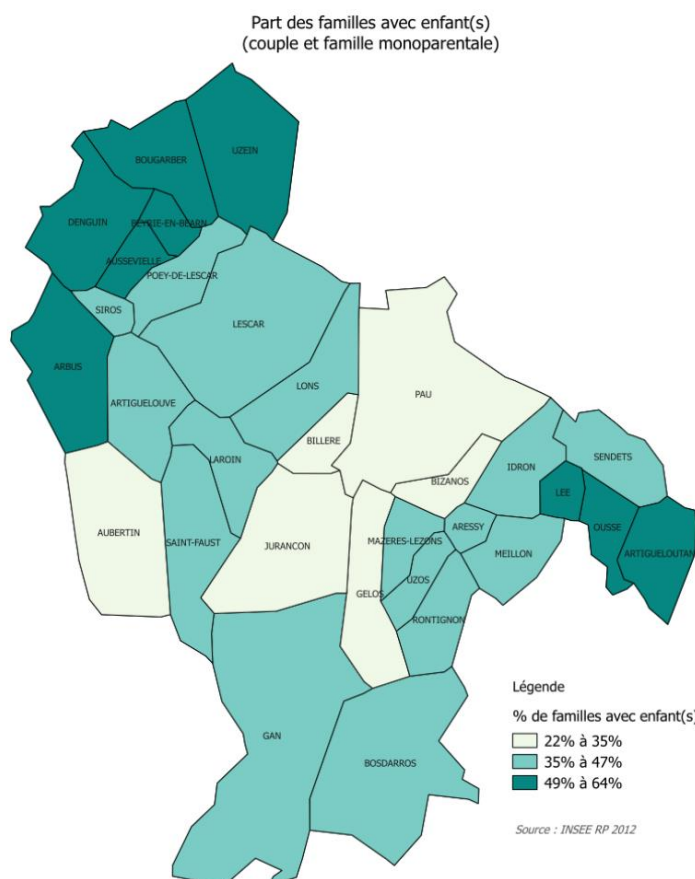
Les communes du cœur urbain comptent davantage de population âgée ;

Les communes périphériques, grâce à une forte proportion de familles avec enfants, comptent en revanche davantage de jeunes de moins de 20 ans que de population de plus de 60 ans.



### 2.3.2. Une baisse de la taille des ménages

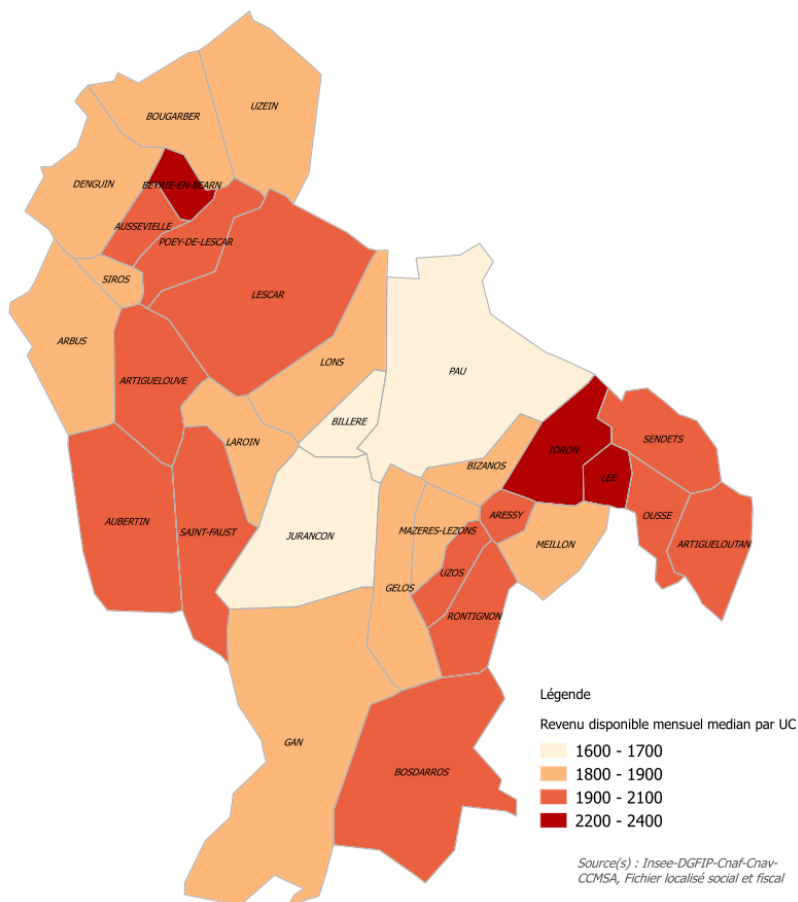
La taille des ménages est en diminution constante depuis 40 ans avec aujourd'hui 2 personnes en moyenne par ménage (liée à décohabitation des jeunes, augmentation des séparations et des familles monoparentales, au vieillissement de la population). Cette diminution de la taille des ménages conduit à une augmentation du nombre de ménages et donc à un accroissement des besoins en logements. Ce phénomène est national et concerne toutes les échelles géographiques.



Au niveau du centre d'agglomération, la proportion de familles avec enfant(s) est inférieure à 35%. Sur le reste de l'agglomération, la proportion varie entre 35% et 47%, et dépasse les 50% sur les communes périphériques.

### 2.3.3. Des niveaux de vie disparates

**Revenu mensuel disponible median par unité de consommation en 2014**



De façon globale, le niveau de vie médian des habitants de l'agglomération (1 738 € / UC par mois) se situe au niveau de l'Aire urbaine de Pau (1 777 € / UC) et du département (1 725 € / UC).

La moyenne nationale est légèrement en dessous de ces revenus (1 697 € / UC)

Au sein de l'agglomération, les communes urbaines concentrant le plus de mixité sociale se situent en dessous de la moyenne de l'agglomération.

Aujourd'hui, 30 % des revenus de l'ensemble des ménages de l'agglomération proviennent des pensions et retraites (FILOSO-FI, 2013). Les niveaux de retraites ou pensions dans l'agglomération paloise sont aujourd'hui largement supérieurs à ceux des territoires voisins du département. Cela s'explique par le tissu économique local constitué de grandes entreprises permettant des rémunérations conséquentes. Mais cette moyenne cache des disparités entre retraités issus du salariat des grandes entreprises et ceux issus de petites entreprises ou de l'agriculture par exemple. A cela s'ajoutent des phénomènes nouveaux de précarisation du salariat, d'augmentation des séparations et d'allongement de la durée de la vie.

## 2.4. Les projections démographiques

L'Agence d'urbanisme Atlantique et Pyrénées a appuyé la CAPBP dans la réalisation de projections démographiques qui permettent de définir le projet de développement du territoire au regard des dynamiques en cours.

Dans le cadre de ses projections, l'INSEE ne tient pas compte des projets de territoire et obtient des résultats au regard de tendances passées et de comportements démographiques à venir.

Un objectif de croissance ambitieux porté par le SCOT...

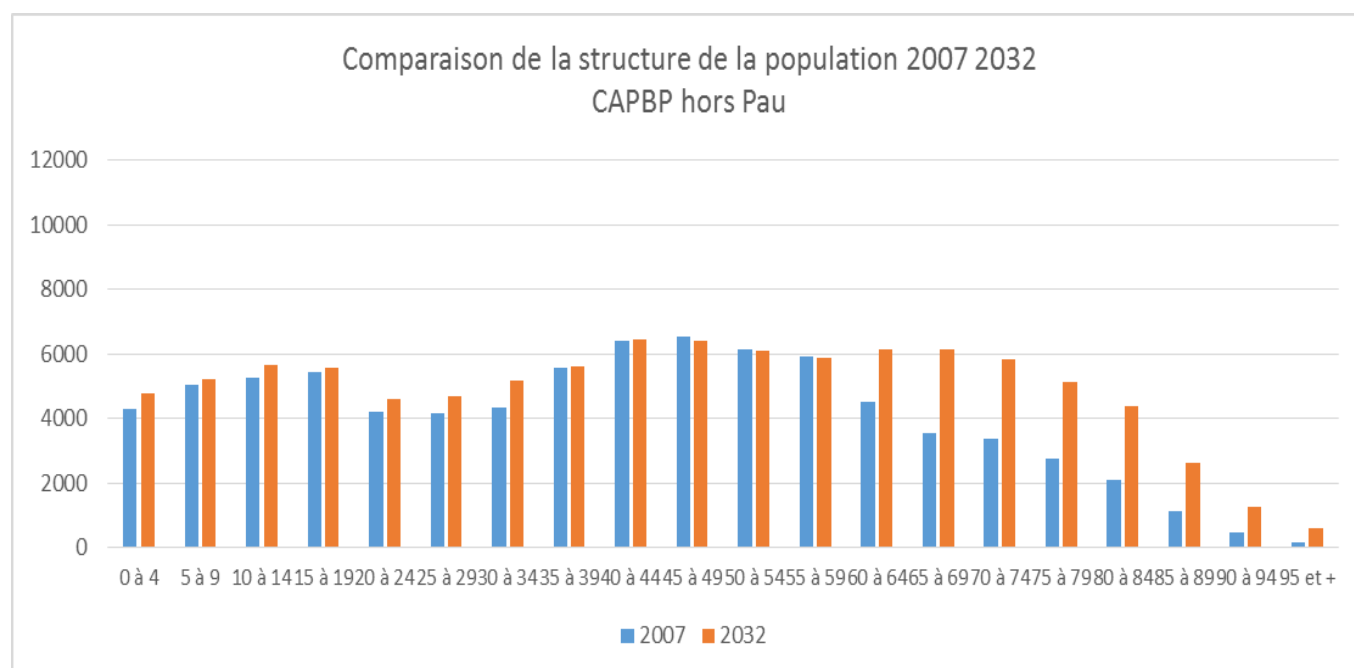
Lors de son élaboration, le SCOT a misé sur un accroissement de population de 2008 à 2030. Ainsi le document cadre a établi un projet de territoire pour atteindre un objectif de + 263 000 habitants à l'horizon 2030. Ce scénario permet de répondre aux besoins d'accueil de nouveaux habitants et aux besoins des résidents actuels (décohabitation, baisse de la taille des ménages, vieillissement de la population...). Ce scénario a été décliné pour l'agglomération paloise avec un objectif d'environ 32 000 habitants supplémentaires d'ici à 2030.

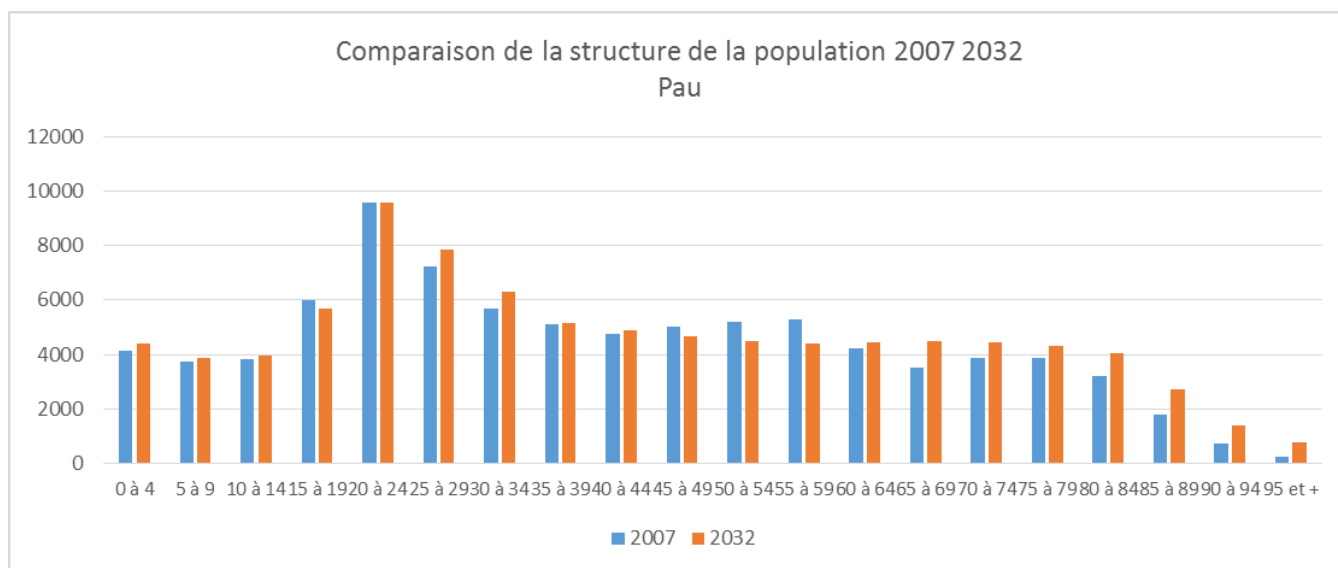
Pour la mise en œuvre de ce scénario de développement, les élus ont retenu le modèle archipel qui se fonde sur un espace central renforcé, des polarités structurantes pour les territoires et leurs bassins de vie, des communes supports complémentaires au développement. L'agglomération paloise accueille alors 72 % de la population nouvelle de l'aire urbaine.

Les projections, quel que soit le scénario, illustrent une perte de poids démographique de l'agglomération par rapport à l'aire urbaine estimée à environ 4 % à l'horizon 2032. Il en est de même pour le poids de Pau au sein de l'Agglomération qui basculerait de 52 % à environ 48 %.

Les projections démographiques disponibles ont été réalisées à partir d'une situation donnée, à savoir le recensement 2007. L'INSEE ne peut pas anticiper la crise économique de 2008. Les écarts entre la réalité et les projections entre 2007 et 2012 en témoignent. Le parti-pris est donc de considérer que les effets de la crise impactent les projections quantitativement mais que les enseignements qualitatifs de ces dernières restent valides. Par ailleurs, les projections de l'INSEE ne tiennent pas compte des projets de territoire (SCoT) qui peuvent venir contrecarrer les dynamiques à l'œuvre.

Au regard du vieillissement de la population (génération du baby-boom), les migrations apparaissent comme le principal moteur de la croissance démographique du territoire, sauf à Pau où son poids est quasi-équivalent à celui du solde naturel. De fait, toute perte d'attractivité du territoire se retranscrirait dans la baisse du solde migratoire et pourrait engendrer une baisse de population.

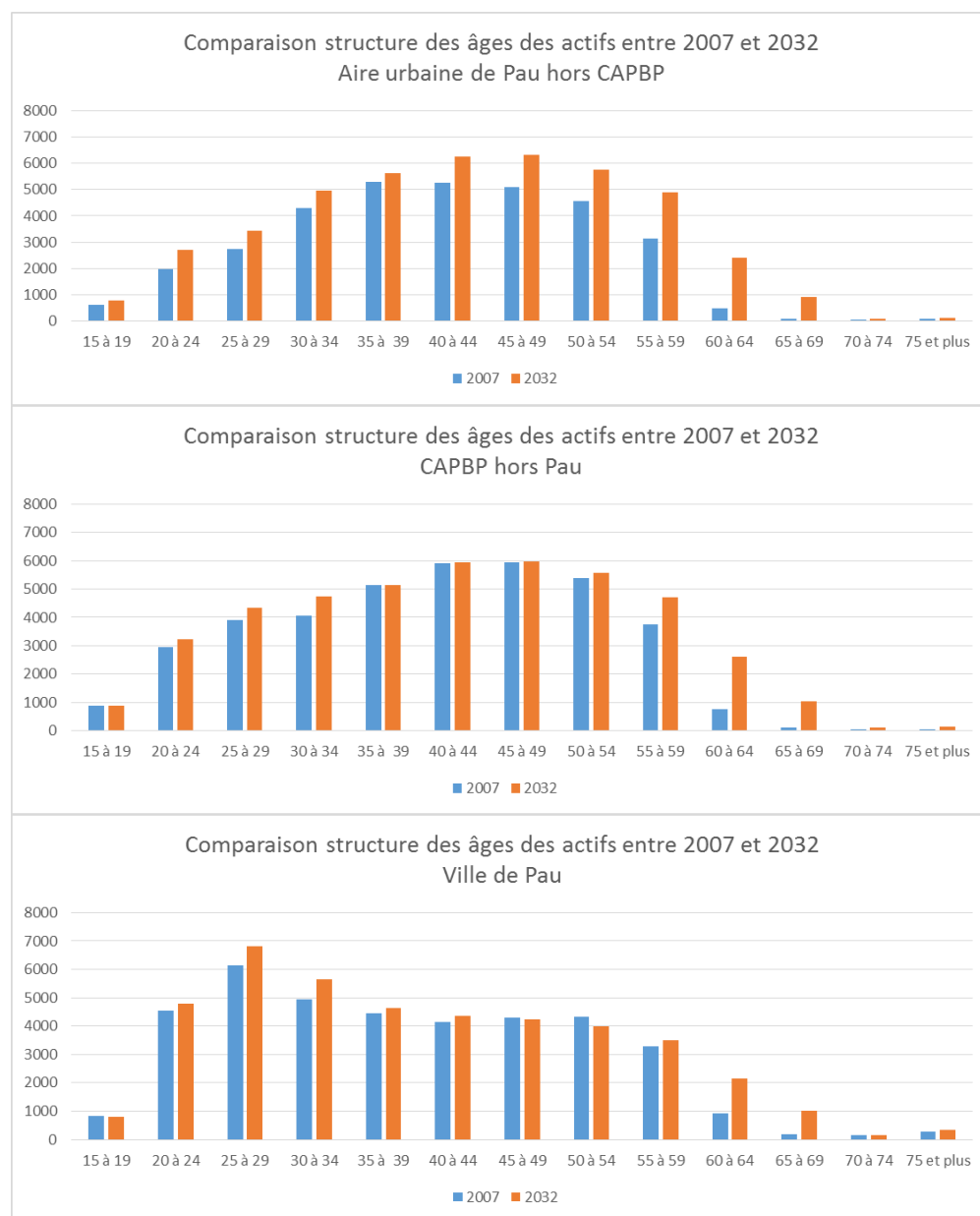




**Le vieillissement en place des baby-boomers est une caractéristique forte du scénario de l'INSEE.** Il est particulièrement marqué pour l'aire urbaine hors agglomération et pour l'agglomération hors Pau et significatif pour la ville de Pau. Ce phénomène est inéluctable car il est une des caractéristiques de l'histoire de la démographie française. En d'autres termes quel que soit le scénario, compte tenu de la pyramide des âges, le territoire va devoir faire face à un vieillissement de sa population qui sera très important dans les communes de l'agglomération hors Pau.

**La structure démographique de Pau est remarquable par la surreprésentation des jeunes de 20 à 24 ans et de 25 à 29 ans.** La présence d'un campus universitaire permet de générer un flux, une dynamique d'arrivées dans la commune sur ce type de profils. Il est toutefois à noter que les étudiants qui viennent vivre à Pau pour leurs études n'y restent pas nécessairement ensuite.

Une dichotomie est observée entre la ville centre et le reste du territoire concernant les projections d'actifs.



Le scénario de l'INSEE décrit une situation dans laquelle l'aire urbaine gagne près de 46 000 habitants d'ici 2032 avec 20 000 d'entre eux qui auraient une activité. Pau verrait ainsi le nombre d'actifs résidents augmenter de près de 10 000, la CAPBP hors Pau de 5 500 et le reste de l'unité urbaine de près de 4 000.

Cette projection ne permet pas d'identifier le type de contrat (CDI, CDD, ...) ni même la durée de travail (temps plein, partiel) et encore moins la catégorie socio-professionnelle (cadres, employés, indépendants...). Elle n'identifie pas non plus le lieu de travail. Elle permet en revanche d'apprécier la pyramide des âges des actifs et sa dynamique. Les projections tiennent compte de l'allongement de la durée d'activité des actifs.

Les structures des âges de l'aire urbaine hors agglomération et de l'agglomération hors Pau sont relativement similaires. Les actifs de plus de 40 ans prédominent pour l'agglomération et un peu moins pour l'aire urbaine, traduisant sans doute la typologie des ménages qui résident dans ces territoires. Celle de Pau est en revanche plus atypique avec une proportion d'actifs de moins de 40 ans beaucoup plus importante notamment sur les tranches d'âges 20 à 24 ans, 25 à 29 ans et 30 à 34 ans.



En revanche, passée cette dernière classe d'âge, les actifs ont tendance à se réduire, contrairement aux territoires précédents.

**La projection de l'INSEE à 2032 renforce ces constats avec un vieillissement marqué des actifs pour l'aire urbaine hors agglomération et dans une moindre mesure pour l'agglomération hors Pau. Concernant Pau, la part des actifs de moins de 35 ans augmente.**

Dans les trois territoires est observé un allongement de l'activité avec des volumes d'actifs de plus de 55 ans en hausse.

#### Quelle causalité ?

Les scénarii proposés par l'INSEE ne permettent pas de dire si l'attractivité démographique génère de l'emploi ou si c'est l'attractivité économique qui génère l'augmentation de la population. De manière moins théorique, les deux phénomènes peuvent s'alimenter concomitamment. En tout état de cause, suite aux effets de la crise de 2008, il apparaît évident que, sans reprise de l'attractivité économique, la dynamique démographique peut tourner au ralenti.

#### Définition OMPHALE

L'Outil Méthodologique de Projection des Habitants, des Actifs, des Logements et des Elèves de l'INSEE permet d'illustrer 3 scénarii d'évolution de la population. En partant de la pyramide des âges 2007, des hypothèses relatives à la fécondité, à la mortalité et au solde migratoire sont réalisées selon un niveau haut, central et bas. Année après année la population est projetée par ajout des naissances et retrait des décès (solde naturel), et prise en compte du solde migratoire. Dans le présent document, le scénario bas correspond au cas où la natalité est la plus basse, les décès les plus hauts et le solde migratoire le moins important. Le scénario haut est le cas inverse du scénario bas, le scénario central est quant à lui situé entre les deux scénarii précédents.

*Précautions : une projection ne doit jamais être assimilée à une prévision ni à un projet de territoire. Il s'agit de répondre à un besoin de connaissance pour les décideurs locaux des évolutions futures d'une population et d'en analyser les conséquences en matière d'aménagement du territoire. Les projections fournissent un éclairage sur les évolutions démographiques à venir et apportent des informations nécessaires au débat public.*

Dans ce contexte, dans le cadre du Plan Local d'Urbanisme intercommunal, **le choix est fait de reprendre les ambitions démographiques prônées par le Schéma de Cohérence Territoriale pour permettre à l'agglomération paloïse de retrouver son rôle de 3<sup>ème</sup> métropole du sud-ouest.**

**Ces ambitions démographiques (environ 1 400 habitants supplémentaires par an dans l'agglomération) se traduisent alors par des objectifs de production de logements.**

Compte-tenu de la tendance à la baisse de la taille des ménages, le nombre de logements à réaliser sur la durée du Plan Local d'Urbanisme intercommunal (10 ans) est de 11 000 logements (dont 1 500 logements vacants à réhabiliter et remettre sur le marché).

Pour répondre à cette ambition, le défi du Plan Local d'Urbanisme intercommunal est alors de proposer un projet de vie attractif répondant aux besoins et attentes de la population actuelle et future. De plus, l'offre de logements proposés devra répondre aux évolutions sociétales et en particulier au vieillissement de la population.

Ce développement sera réalisé selon le modèle archipel mis en avant par le SCoT. La partie suivante (partie 3.) apporte une analyse spatiale et précise du mode de développement actuel et envisagé dans le cadre du PLUi.

## Les enjeux pour le territoire

<b>Atouts</b>	<b>Faiblesses</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>- un socle économique solide et un cadre de vie qui attirent des habitants (8 700 personnes se sont installées entre 2012 et 2013) ;</li><li>- un solde naturel positif pour la ville de Pau ;</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- un centre d'agglomération et en particulier la ville centre (Pau) qui se dévitalise et perd des habitants (en stagnation ces dernières années) ;</li><li>- globalement, dans l'agglomération paloise, l'arrivée de nouveaux habitants ne compense pas les départs (9 223 habitants ont quitté l'agglomération) ;</li><li>- un phénomène de desserrement urbain consommateur d'espaces naturels et agricoles et générant des déplacements accrus ;</li></ul>

## Enjeux

- La dynamiques et les équilibres démographiques entre le centre d'agglomération et les communes périphériques
- La revitalisation du centre d'agglomération et en particulier le centre-ville de Pau ;
- La maîtrise du développement urbain de chaque commune,

### **3. ANALYSE SPATIALE DE L'AGGLOMERATION : DEVELOPPEMENT URBAIN ET ORGANISATION TERRITORIALE**

### 3.1. Les entités constituant le socle territorial de l'agglomération paloise et leurs relations

Il est possible de distinguer plusieurs entités territoriales au sein de l'agglomération :

- Le **cœur de Pays** regroupant les communes de Pau, Billère, Lescar, Lons, Jurançon, Gelos, Mazères-Lezons, Bizanos, Idron.
- Au sein du cœur de Pays, le **centre d'agglomération**
- La **polarité de Gan** : espace de polarisation des territoires Sud hors Agglomération dont la commune de Bosdarros. Spécificité du territoire qui s'investit d'un rôle de polarisation par rapport à des territoires situés hors du périmètre institutionnel de l'agglomération. Au-delà des limites administratives, le rôle de la polarité de Gan est considéré dans un même registre que celles de Morlaas, Nay, Serres-Castet et Soumoulou.

- Les **espaces périphériques au-delà du cœur de Pays**

Ce sont des espaces de développement résidentiel mesuré qui présentent une dominante agricole et paysagère. On peut distinguer les coteaux Sud et la plaine du Pont-Long.

Au sein des territoires périphériques, on peut distinguer plusieurs secteurs :

- Le secteur Sud-Ouest regroupant les communes d'Arbus, Artiguelouve, Laroin, Aubertin, Saint-Faust
- Le secteur Nord-Ouest regroupant les communes de Denguin, Aussevielle, Siros, Poey-de-Lescar, Beyrie-en Béarn, Bougarber, Uzein.
- Le secteur Sud Est regroupant les communes d'Aressy, Meillon, Uzoz, Rontignon
- Le secteur Est Vallée de l'Ousse regroupant les communes de Lée, Ousse, Artigueloutan, Sendets

La lecture du territoire d'Agglomération par ses caractéristiques topographiques, hydrographiques et paysagères amènent à considérer différents espaces.

#### *Les espaces de nature et agricoles comme « armature » verte du territoire*

La reconnaissance des espaces de nature (trame verte et bleue) et agricoles comme éléments à part entière de l'infrastructure du territoire permettra de répondre aux enjeux de singularisation du projet de développement – plus-value en terme de cadre de vie – de structuration et d'équilibre du territoire urbanisé – en contrepartie à l'effort de densification. Une des singularités du centre d'agglomération voire du cœur de Pays, tient à son rapport aux parcs et aux jardins.

#### *Le Gave et ses rives : espace de fédération emblématique du territoire*

Le Gave et ses rives relèvent d'un enjeu majeur de préservation d'un espace naturel. Cependant, le Gave constitue aussi un espace d'articulation, de fédération entre les territoires pour lequel le traitement des limites doit être assuré.

#### *Les coteaux sud*

Cet espace correspond quasiment à la moitié du territoire d'Agglomération. Support d'un développement économique - agricole et touristique - majeur, les coteaux Sud sont la charnière entre un espace de plaine et de plateau où l'urbanisation aura été soutenue et le piémont Pyrénéen, horizon emblématique palois.

#### *La plaine du Pont Long*

La plaine du Pont-Long est l'espace le plus fragilisé par les volontés d'extension urbaine d'un côté et l'enjeu d'un maintien, voire d'un renouvellement, de l'économie agricole de plaine de l'autre. Les terres agricoles du Pont Long présente un fort potentiel agronomique comme nous le verrons dans les développements suivants.

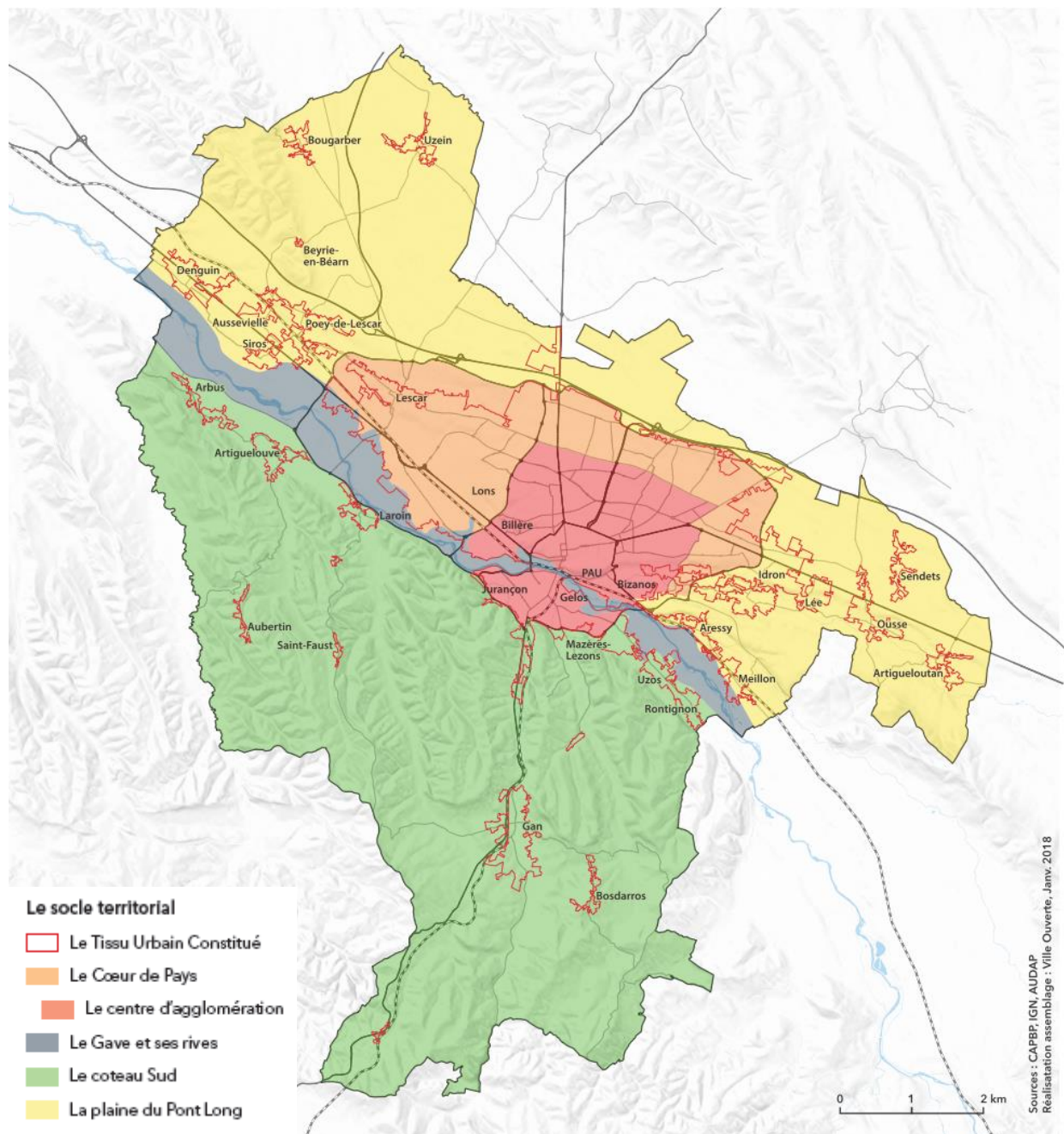
#### *Le patrimoine et le paysage*

Le patrimoine et le paysage sont perçus comme des éléments fédérateurs du territoire. Leur préservation et leur mise en valeur renvoient à la notion de cadre de vie, d'attractivité et de rayonnement touristique du territoire. Le patrimoine bâti peut jouer un rôle majeur dans le développement durable du territoire. Il est porteur de l'identité locale, mais également le symbole d'une histoire collective à laquelle les populations se sentent liées et se reconnaissent.

Ce qui est particulier au département des Pyrénées-Atlantiques et qui se ressent fortement sur l'agglomération, est la position géographique entre Océan et Pyrénées. Le relief marqué et découpé en de nombreuses vallées, passant d'une altitude de quelques dizaines de mètres à plusieurs centaines de mètres favorise les situations paysagères remarquables ainsi que les rapports de co-visibilité très importants. Les « grands paysages » sont les marqueurs de l'identité locale et de la qualité du

territoire (vues sur les Pyrénées, les coteaux, le Gave de Pau...). L'agglomération est riche de paysages diversifiés, avec des secteurs uniques et reconnus comme la saligue du Gave de Pau et les coteaux du Jurançonnais.

Les vues exceptionnelles vers les Pyrénées et le grand paysage sont nombreuses, que ce soit depuis le Boulevard des Pyrénées, depuis la ruelle d'un bourg, en traversant la plaine ou sur les hauteurs des coteaux. Mais cette spécificité locale se perd parfois avec la banalisation et/ou la fermeture des paysages, pouvant porter atteinte à l'identité paysagère (exemple des cours d'eau artificialisés, des entrées de ville, du mitage des maisons individuelles « standardisées », des vues qui se privatisent...).



Tissu urbain constitué = ensemble des espaces bâtis (à la parcelle) continus au centre-bourg, centre-ville historique. Il pourra intégrer les espaces non bâtis types parcs, jardins public. Il exclura le mode d'urbanisation dit linéaire et de mitage. (SCoT)

### 3.1.1. Les relations et échanges entre ces différentes entités

- L'ensemble du territoire d'agglomération connaît des interdépendances avec le **centre d'agglomération**.

Le centre d'agglomération est le lieu des plus hautes intensités urbaines et des plus hautes fonctions de décisions (équipements publics liés au rôle de Préfecture de la ville de Pau) dont le rayonnement dépasse le périmètre administratif de l'agglomération. Il est caractérisé par une concentration et une mixité des fonctions urbaines. De formes urbaines denses, cet espace réunit à lui seul les fonctions d'habitat, d'emplois, de commerces, de services et d'équipements au sein même du tissu urbain. Le réseau en transport y est développé et performant.

La marge de développement du centre agglomération est portée sur le renouvellement urbain, sur la réhabilitation/rénovation de bâtiments anciens en les adaptant aux modes de vie actuels et aux besoins des entreprises.

Il comprend tout ou partie des communes de Pau, Billère, Jurançon, Gelos, Mazères-Lezons, Bizanos dans leurs secteurs les plus denses.

Le centre d'agglomération est l'espace permettant au territoire d'être reconnu comme espace intermédiaire dans la hiérarchie urbaine régionale et nationale.

Le centre d'agglomération est considéré comme le moteur du territoire. S'il se dévitalise ou se déqualifie, c'est l'ensemble du territoire qui en pâtit. S'il se dynamise, l'ensemble du territoire en bénéficie.

Son aire d'influence couvre et dépasse le territoire d'Agglomération.

- L'ensemble des espaces périphériques fonctionnent avec le **cœur de Pays**.

Délimité, à grands traits, par la rocade, le cœur de Pays englobe le centre d'agglomération. Il comprend les communes de Lescar, Lons, Idron (pour partie). Il se caractérise par des espaces à vocation urbaine, composés de quartiers à dominante pavillonnaire, de centres historiques et de centres bourgs. Equipé, le cœur de Pays offre des services et commerces du quotidien. Le cœur de Pays, au-delà des fonctions du centre d'agglomération, accueille des fonctions spécifiques et complémentaires de nature industrielle, commerciales, artisanale et d'équipement, qui permettent de renforcer l'aire d'influence du territoire vis-à-vis des intercommunalités voisines, voire au-delà (équipements sportifs et culturels rayonnants, pôles commerciaux d'envergure).

La densité moindre existante en cœur de Pays en comparaison avec celle du centre d'agglomération et la spécialisation des espaces (tantôt résidentiel, tantôt économique et ou commerciale), ne lui permet pas de disposer d'un réseau de transport en commun cadencé et performant. En revanche, il présente des disponibilités foncières significatives nécessaires au développement de l'agglomération. Sa proximité avec le centre d'agglomération lui confère une accessibilité facilitée et un destin commun avec l'espace le plus central.

La grande majorité des résidents actifs des espaces périphériques et l'ensemble des populations adolescentes (soit la majorité de la population du territoire) fonctionnent quotidiennement avec cet espace. Le cœur de Pays est l'espace du quotidien de la grande majorité des habitants de l'Agglomération.

Principalement caractérisé par trois types d'urbanisation - espaces urbains remarquables historiques, vastes zones monofonctionnelles (économiques ou d'équipements) et ensembles pavillonnaires de différentes générations -, les espaces du cœur de Pays connaissent des effets de polarisation et des aires d'influence singulièrement différents les uns vis-à-vis des autres.

- Les **regroupements nord-ouest (Bougarber, Uzein, Beyrie en Béarn, Denguin, Aussevielle, Poey de Lescar, Siros) et est (Lée, Ousse, Sendets, Artigueloutan)** sont polarisés par le « bas » de Lescar et le « haut » d'Idron en matière de commerces et de services notamment.

Se structurent peu à peu, à l'ouest comme à l'est du Nord du Gave, des polarités situées dans le cœur de Pays qui jouent un effet d'accroche pour les espaces périphériques limitrophes.

C'est le cas du bas de Lescar et du haut d'Idron en matière de commerces et de services. C'est le cas, mais avec des caractéristiques différentes, pour l'entrée nord de Pau-Lons/route de Bordeaux vis-à-vis des Luys en Béarn et pour le pôle économique nord-est vis-à-vis de la communauté de communes du nord-est Béarn.

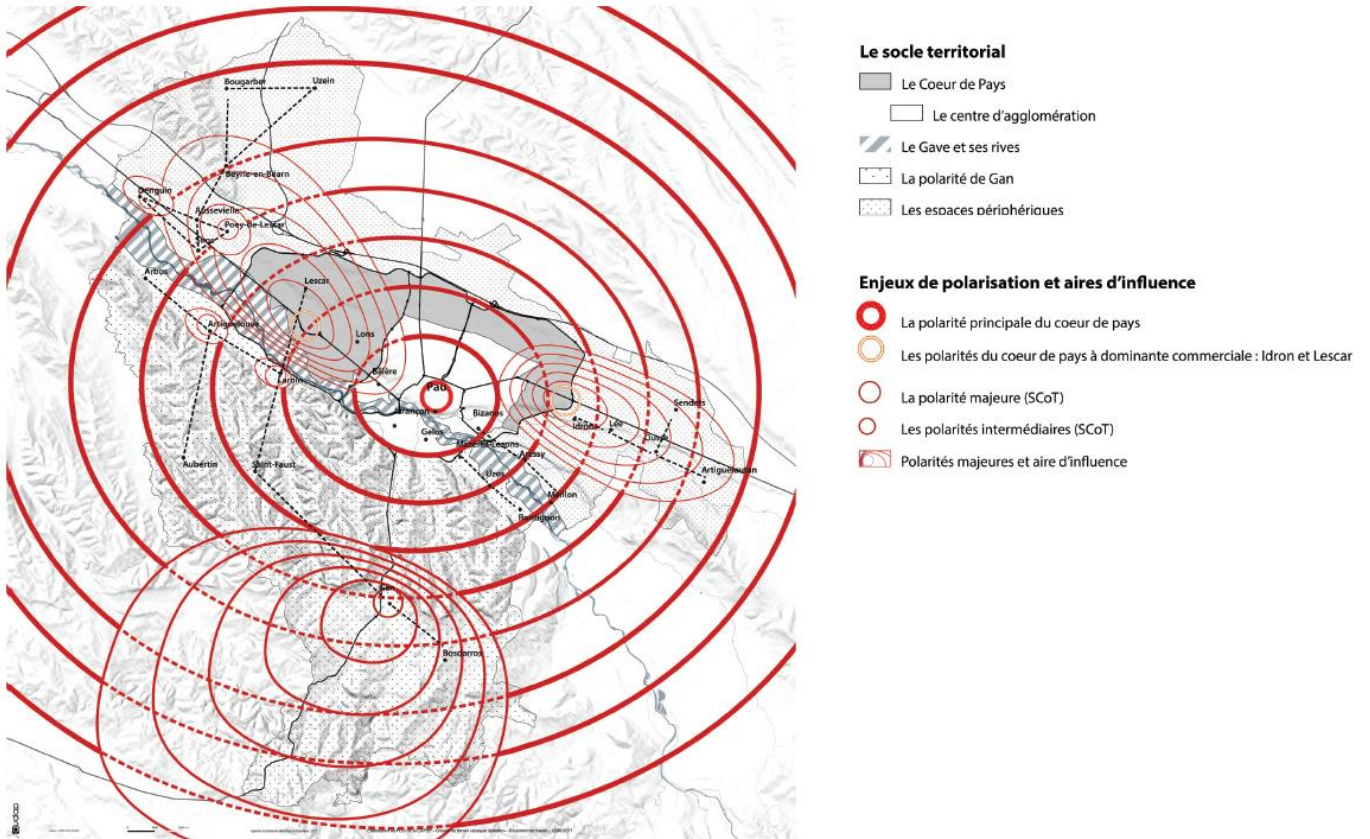
La répartition de l'offre de services de proximité pourrait être étudiée en envisageant l'équilibre entre les membres des regroupements de communes et les polarités d'accroche au cœur de Pays.

- Les **regroupements de communes du Gave de Pau (Aressy, Meillon, Rontignon, Uzès, Arbus, Atiguelouve, Laroin)** sont connectés au centre d'agglomération.

Parfois à quelques centaines de mètres du centre-ville de Pau, les espaces urbanisés des communes du Gave de Pau (au sud-est et, pour partie, au sud-ouest du territoire) se connectent au centre d'Agglomération via les communes de Billère, Bizanos, Gelos, Jurançon ou Mazères-Lezons.

• La **polarité de Gan** :

Au sud du cœur de Pays, Gan est une commune identifiée comme polarité majeure par le SCoT du Grand Pau. C’est une centralité spécifique qui dispose d’une offre d’équipements, de commerces et de services du quotidien. Elle irrigue son propre bassin de vie, le structure et se fait le relais des communes périphériques avec le cœur de Pays (notamment Bosdarros). Par son statut, elle dispose de fonctions économiques majeures (plutôt dans le domaine de l’agroalimentaire) et d’une connexion directe avec le centre d’agglomération via la voie ferrée et les transports en commun (par la RN134).



### 3.1.2. L'identification des centralités et lieux de vie

Jusqu'alors et particulièrement durant les trois dernières décennies, le territoire a connu le développement de tout type de fonctions urbaines, en tout lieu, générant potentiellement des doublons voire des effets de concurrence.

S'agissant des équipements de proximité (sportifs, associatifs, scolaires, petite enfance...), eux aussi sont largement répartis sur le territoire. Aujourd'hui, l'enjeu est celui de la mutualisation via des réflexions intercommunales à différentes échelles.

Pour affiner la notion de centralité à l'échelle de l'agglomération et ainsi apporter une lecture de la structure du territoire, l'AUDAP a conduit trois analyses complémentaires en vue de mettre en lumière comment se structurent et fonctionnent, finement, les quartiers de l'agglomération.

Tout d'abord, l'analyse du territoire sous différents filtres, en rapport avec la notion de densité (population, emplois, occupation du sol) doit permettre d'apprécier l'armature urbaine de l'agglomération.

Le croisement des couches « intensité de peuplement » et « d'emploi » permet de révéler :

- L'intensité résidentielle (c'est-à-dire les secteurs à dominante résidentielle, suivant l'intensité de leur peuplement)
- L'intensité économique (c'est-à-dire les secteurs à dominante économique, suivant l'intensité de l'emploi)
- L'intensité mixte (c'est-à-dire les secteurs qui rassemblent à la fois beaucoup d'habitants et d'emplois).

Puis, une étude sur la proximité des lieux de vie animant les quartiers (données : base SIRENE et BPE) a été menée. L'hypothèse de travail est que ces lieux animent et structurent les quartiers ou du moins disposent des qualités pour le faire dans l'avenir. Ces lieux répondent à trois qualités :

- La quotidienneté : commerces de bouches, débits de boissons, médecins, coiffeurs, écoles maternelles, primaires, collèges... ;
- La concentration : des lieux où l'on trouve plusieurs de ces offres « du quotidien », dans une certaine proximité (moins de 100 mètres entre les établissements) ;
- La diversité : des lieux où ces offres sont variées (au moins 4 types d'offres différentes).

Enfin, à l'image de l'analyse ayant présidé à l'identification des « lieux de proximité », une analyse a été conduite pour identifier les secteurs concentrant une gamme élargie d'équipements (au moins 3 ou 4 équipements de différents types et distants de moins 50 mètres).

L'assemblage de ces 3 analyses (intensité urbaine, proximités, équipements) permet d'identifier un certain nombre de sites et de les hiérarchiser. Ces sites sont représentés dans la carte ci-dessous.

L'agglomération est ainsi maillée par 26 « lieux de vie » (sur 20 communes) présentant les 4 items (intensité résidentielle, intensité d'emploi, intensité commerciale/services, intensité d'équipements). 6 autres sites (de niveau 3), difficilement assimilables à des « centralités » (car ne présentant que 2 items sur 4) viennent compléter cette armature.

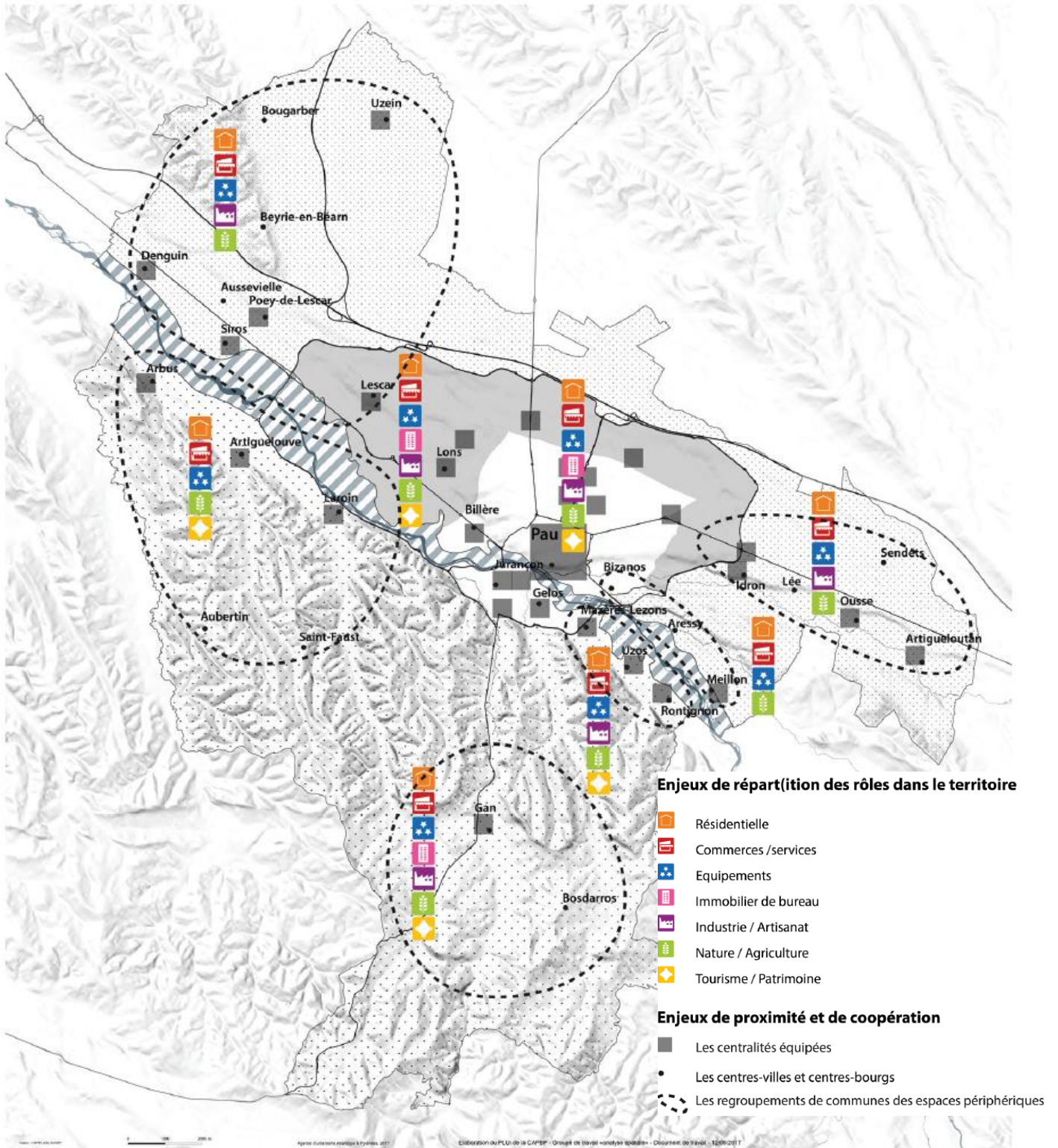
La répartition géographique des lieux de vie met en évidence les centres-villes et cœurs de quartier. Ils disposent d'un bouquet plus ou moins élargi de commerces, services, équipements nécessaires à la vie quotidienne des habitants. Le centre-ville de Pau élargi rassemble toutes les fonctions de la ville, marqué par de fortes densités, les lieux de vie se chevauchent pour ne former qu'un seul, se distinguant des autres par sa taille significative.

Des lieux de vie sont portés par la locomotive d'un centre commercial : Lescar Soleil, Casino (Route de Bordeaux), Pau Leclerc Université, Pau Auchan. Ces espaces moins denses en population disposent d'un rayonnement plus large que celle du quartier.

Des lieux de vie sont référencés comme présentant 2 items sur 4. S'ils ne constituent pas, à proprement parler, des « centralités », certains semblent interconnectés voire complémentaires aux quartiers voisins comme à Jurançon ou à Gelos.



## Fonctions urbaines existantes



**Cette analyse est globale et apporte une lecture de la structure du territoire sur la base d'une hiérarchie des lieux les plus intenses.**

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, à savoir : le quartier du Perlic à Lons, le quartier du 14 juillet à Pau et celui en développement du stade du hameau sur les communes de Pau et de Billère.

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.

Dans le cœur de pays, le bureau d'études Ville Ouverte a procédé à un diagnostic du fonctionnement des centralités des 9 communes (en plus des centres-villes, Lons Le Perlic et le quartier XIV Juillet à Pau ont été étudiés) et donné des orientations stratégiques sur plusieurs points :

- Apaiser les voies structurantes,
- Faciliter les déplacements doux,
- Optimiser et mutualiser les équipements,
- Conforter et/ou développer l'offre en services et commerces de proximité,
- Qualifier l'espace public,
- Valoriser le patrimoine architectural et paysager,
- Faire de la trame verte et bleue un support de projet

Dans les communes périphériques, l'Agence d'Urbanisme Atlantique et Pyrénées (AUDAP) ainsi que le Conseil Architecture Urbanisme Environnement (CAUE) reconnaissent dans chaque commune la présence d'une centralité dynamique même si le niveau d'équipement ne s'avère pas être complet. Dans ce cas, une centralité peut se définir par un ancrage à l'histoire du village qui fait de ce lieu le patrimoine bâti et paysager de la commune. Elle peut être le lieu de regroupement des équipements publics, l'espace des associations et de rencontre des familles. Parfois, le lieu des commerces et services mais ce n'est pas une condition nécessaire. Il s'agit surtout d'un lieu dans lequel des pratiques sont possibles sur l'espace public.

### **3.1.3. L'agglomération et ses projets structurants : intensification et valorisation des centralités**

#### **Pau : redynamiser la ville centre et son schéma directeur d'aménagement et de développement : Pau 2030**

La montagne omniprésente dans le paysage, un cœur urbain dense clairement délimité, l'imposante image de « ville jardin » ou encore la présence de l'eau vive sont autant d'éléments du cadre de vie essentiels, valorisables mais fragiles, qui sont au cœur des préoccupations de la démarche Pau 2030. Cette vision associe les objectifs de développement économique avec les enjeux de préservation des atouts du territoire.

Elle s'articule autour de trois axes structurants :

- Conforter les qualités de nos paysages et cadre de vie tout en pensant les constructions neuves ;
- Promouvoir de nouveaux modes de déplacement comme alternative à la voiture individuelle pour vivre et habiter le territoire autrement ;
- Développer une action forte sur le centre-ville, levier majeur d'attractivité.

Pau 2030 nous incite à penser loin, à imaginer notre avenir, pour que nos actions présentes ne compromettent pas les chances des générations futures. Cette nouvelle vision nous oblige à fortement repenser nos manières d'habiter et de pratiquer la ville dans un début de XXIe siècle où les enjeux environnementaux et sociaux sont nombreux et imbriqués.



**Le centre-ville de Pau :** Au sein de l'agglomération paloise, le travail engagé pour renforcer l'attractivité de la ville de Pau et en particulier son centre-ville passe par des actions dans les domaines de l'habitat, de l'aménagement des espaces publics, des équipements publics et culturels, des services et commerces, du développement économique. Des actions ont déjà été initiées dans le cadre du projet de revitalisation du centre-ville piloté par la Société Immobilière et d'Aménagement du Béarn (SIAB) et dans le cadre du Site Patrimonial Remarquable (détails dans l'Etat Initial de l'Environnement).

La ville de Pau a été retenue en mars 2018 dans le cadre du plan Action Cœur de ville lancé par l'Etat pour les villes moyennes. Le secteur concerné représente 85 ha soit l'hyper centre de Pau. Les moyens donnés pour la mise en œuvre d'actions de revitalisation bénéficieront à l'ensemble de l'agglomération dans la mesure où la ville de Pau constitue la centralité majeure (ou pôle supérieur) reliée à des pôles intermédiaires ou de proximité.



**Le cœur de bourg de Lons** : une étude a permis de dégager des orientations visant à recentrer le développement par le renforcement d'une centralité institutionnelle autour de l'Hôtel de Ville et par la valorisation des espaces publics et de nature.

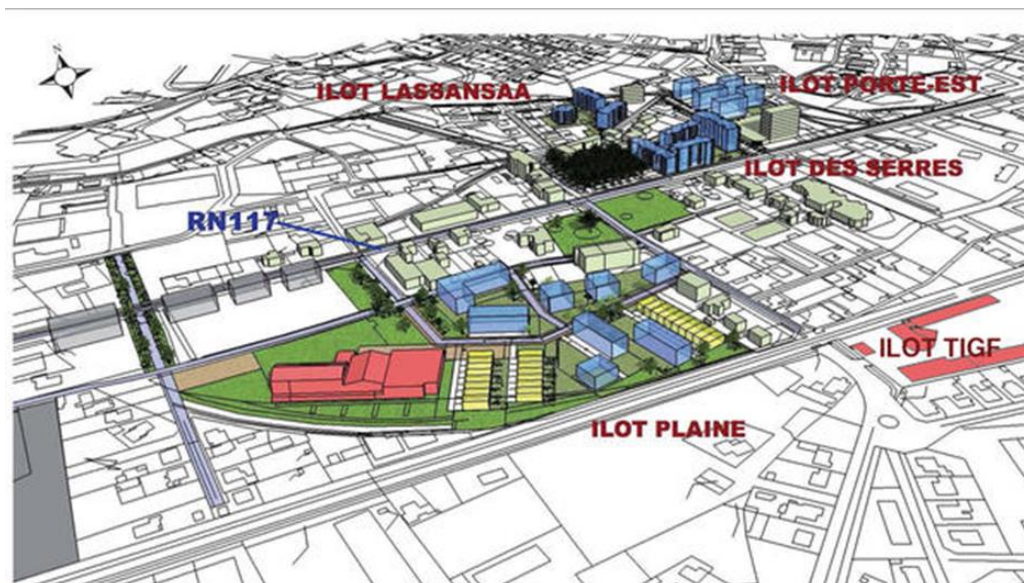
*Etude urbaine / Atelier Lavigne*



**Le centre-ville de Jurançon** : il est attractif dans la mesure où les commerces et services de proximité ont su rester attractifs pour les habitants. Cette centralité s'est récemment étendue aux opérations tiroirs lancées par la commune sur ces équipements, entraînant l'extension du centre-ville par la mise en œuvre d'une polarité équipée (école, centre de loisir, crèche, EHPAD...) en lien avec le quartier d'habitat social. Cette centralité se développe ainsi le long de l'axe de la ligne de transports en commun à haute fréquence, qui trouve son terminus au niveau de la Plaine des sports. Dessinée comme la troisième polarité, elle accueille les équipements sportifs de la commune à proximité du Gave.

**Le centre-ville de Billère :** A Billère, la volonté politique d'une desserte à haute fréquence par une ligne de transport en commun est conditionnée par une intensification de la densité bâtie et des usages le long de l'axe. La commune s'est donc engagée dans une opération de requalification du centre-ville (ZAC centre-ville) avec densification de l'habitat le long de la route de Bayonne et l'aménagement des espaces publics qui mettent en valeur les équipements publics communaux, en améliorant leur visibilité et en leur offrant une meilleure accessibilité.

Etude urbaine / Régis Boulot



Pau, aménagement de l'hypercentre (Rue Maréchal Joffre)



Jurançon, création d'une centralité équipée à proximité du centre-ville



Lons - Le Perlic, une centralité aménagée et équipée

**Ces projets illustrent la manière dont les communes réinvestissent leur centre-ville porteur de vitalité sociale et de développement durable. De tels projets sont amenés à se développer dans toutes les communes de l'agglomération.**

**Le PLUi, à travers ses orientations et ses règles, en est le garant.**



Bizanos, aménagement des espaces publics de centre-ville

## 3.2. Des équipements, services et commerces largement répartis sur tout le territoire de l'agglomération

### 3.2.1. Une approche quantitative globale de l'offre en équipements et services

On peut identifier l'offre d'équipements et services vecteur d'attractivité et de lien social dans l'agglomération et mettre en évidence les atouts ou les besoins éventuels.

**Base permanente des équipements (INSEE) :** mesure le niveau d'équipements et de services sur un territoire. Comporte un large éventail d'équipements et de services rendus à la population.

Le champ actuel recouvre les domaines des services, marchands ou non, des commerces, de la santé et de l'action sociale, de l'enseignement, du sport, des loisirs, du tourisme, des transports et de la culture.

#### **Définitions des termes « services » et « équipements » (INSEE) :**

« Équipement » défini comme un lieu d'achat de produits ou de consommation de services.

7 grands domaines d'équipements : services aux particuliers ; commerce ; enseignement ; santé/médico-social/social ; transports ; sports/loisirs/culture ; tourisme

Répartis en 3 gammes :

- services de proximité (offre la plus courante, 29 types d'équipement) : boulangerie, épicerie, pharmacie, salons de coiffure, école, médecin omnipraticien...

- services intermédiaires (moins fréquents, 31 types d'équipements) : collège, supermarché, laboratoire d'analyse médicales...

- services supérieurs (35 types d'équipements : lycées, hypermarchés, hôpitaux...

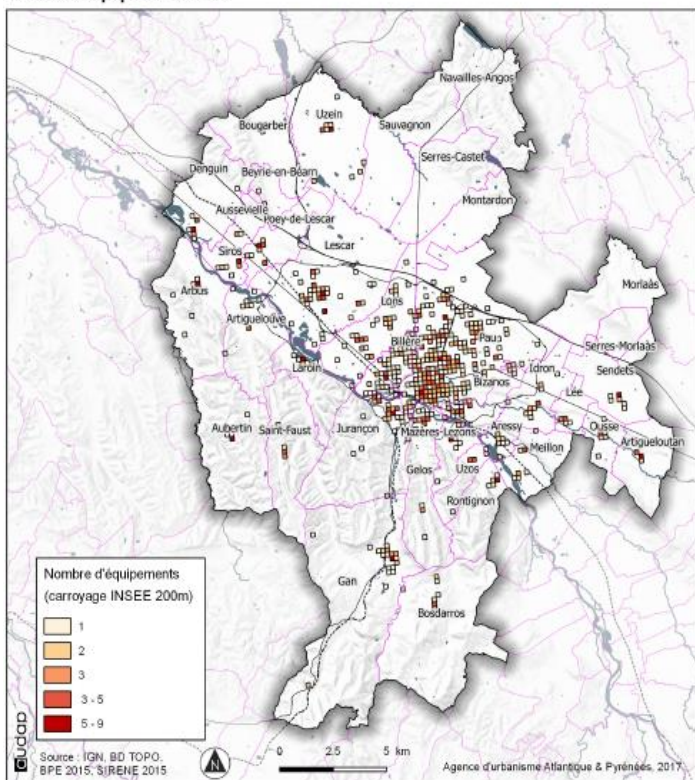
**Panier d'équipements de vie courante (INSEE)** (défini en fonction de leur proximité, de la mobilité qu'ils impliquent, de l'importance qui leur est donnée au quotidien et de leur fréquence d'usage) : banque caisse d'épargne, école de conduite, coiffure, restaurant, police, gendarmerie, bureau de poste, relais poste, agence postale, supermarché, boulangerie, librairie, papeterie journaux, station-service, épicerie, supérette, collège, école maternelle, école élémentaire, médecin omnipraticien, chirurgien-dentiste, infirmier, pharmacie, laboratoire d'analyse médicale, service d'aide aux personnes âgées, garde d'enfants d'âge préscolaire.

Au niveau régional, la moitié de la population accède en 4 minutes au plus au panier de vie courante (calculé à partir de la distance routière pour aller au service le plus proche en heures pleines).

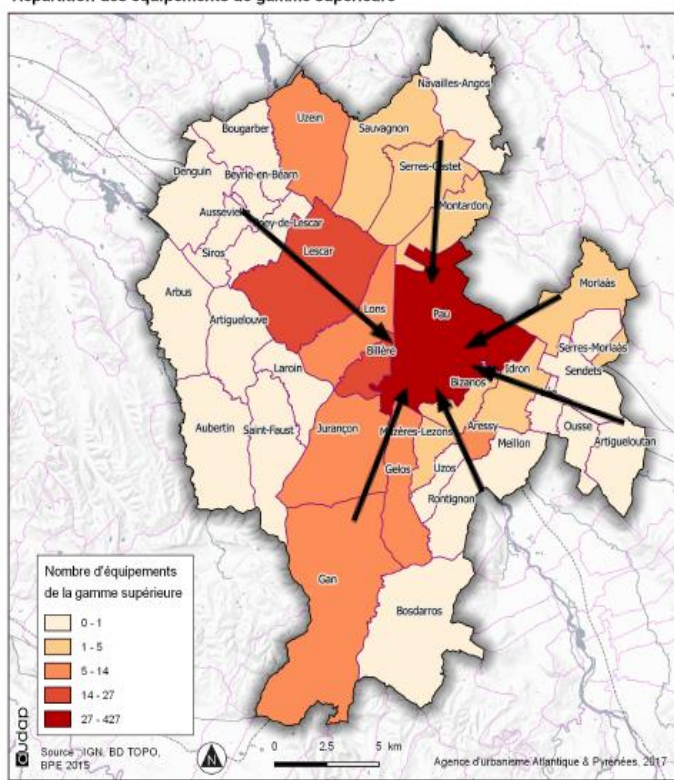
Le diagnostic et les orientations du SCoT dans ce domaine sont les suivants :

L'offre de services globale est moyenne (30 services pour 1 000 habitants ce qui est comparable à d'autres aires urbaines de taille similaire).

Densité d'équipements 2015



Répartition des équipements de gamme supérieure



L'implantation des services est logiquement corrélée au poids des populations des territoires. L'offre de services est répartie selon le même modèle centre-périéries que la population avec une forte polarisation de l'offre dans le cœur de pays (représentant les 2/3 de l'offre globale).

Pour le SCoT, le développement de services doit être réfléchi sous le prisme du renforcement de l'armature urbaine et rurale, en lien étroit avec les politiques de transports et d'habitat.

Les polarités majeures et intermédiaires sont les lieux d'accueil privilégiés des services et équipements publics ou fonctions urbaines (logements, commerces, économie...) selon leur niveau de rayonnement et d'attractivité, pour que le plus grand nombre puisse en profiter aisément (en distance et en temps).

Le vieillissement de la population pose la problématique spécifique des services de santé à améliorer.

Enfin, l'amélioration de l'équipement numérique peut permettre le développement de nouvelle forme d'accessibilité aux services.

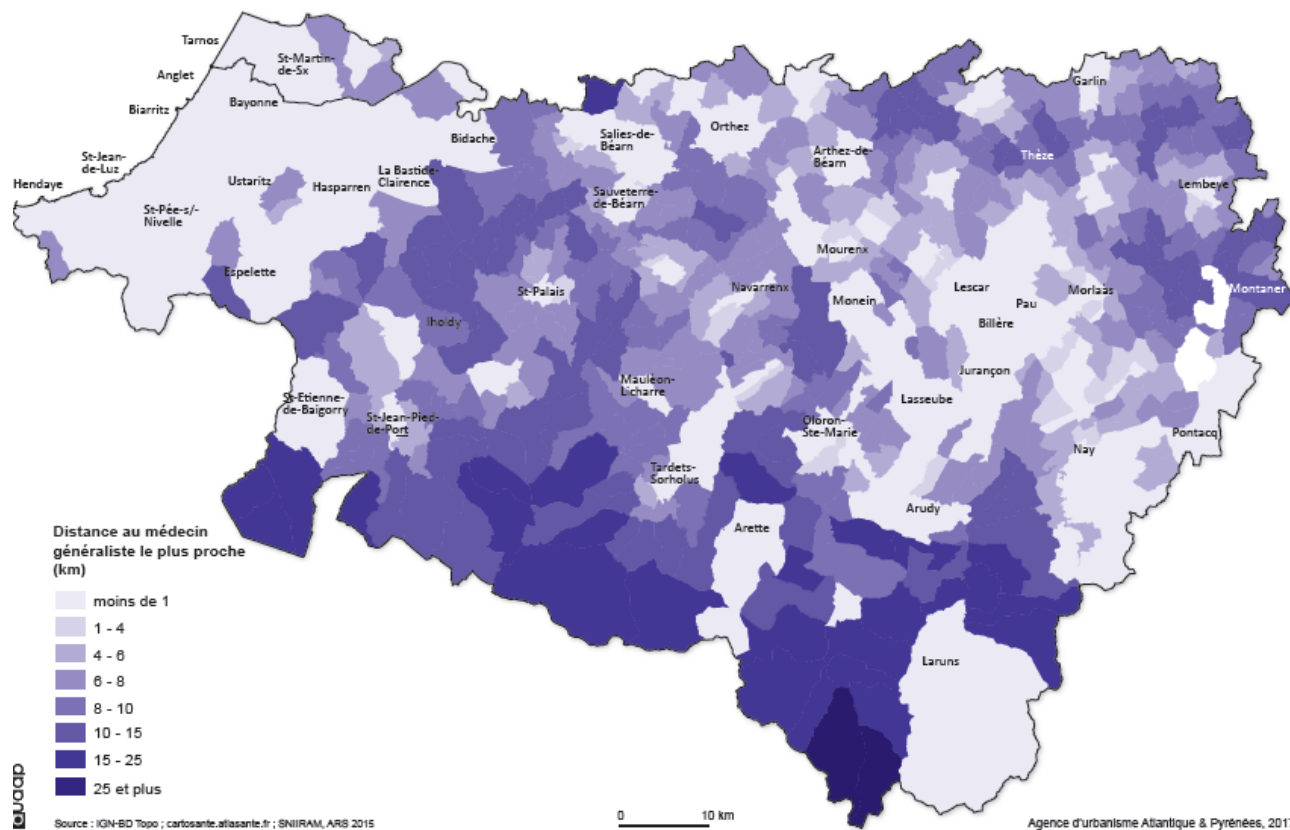
De manière plus détaillée, nous pouvons mettre en avant les équipements majeurs à destination des plus jeunes et des personnes âgées qui fondent la vie des quartiers, des villages et des pôles.







## Les équipements de santé et d'accueil des personnes âgées



	Nombre de praticiens du quotidien 2015 / 2006	Nombre de généralistes 2015 / 2006	Densité de médecins généralistes pour 1 000 habitants 2015 / 2006	Nombre d'infirmiers 2015 / 2006	Nombre de kinésithérapeutes 2015 / 2006	Nombre de dentistes 2015 / 2006
Pau Béarn	788	179	1,1	267	212	130
Pyrénées	628	182	1,2	160	148	138

Dans l'agglomération paloise, l'offre de santé est essentiellement concentrée dans ou à proximité du cœur de pays.

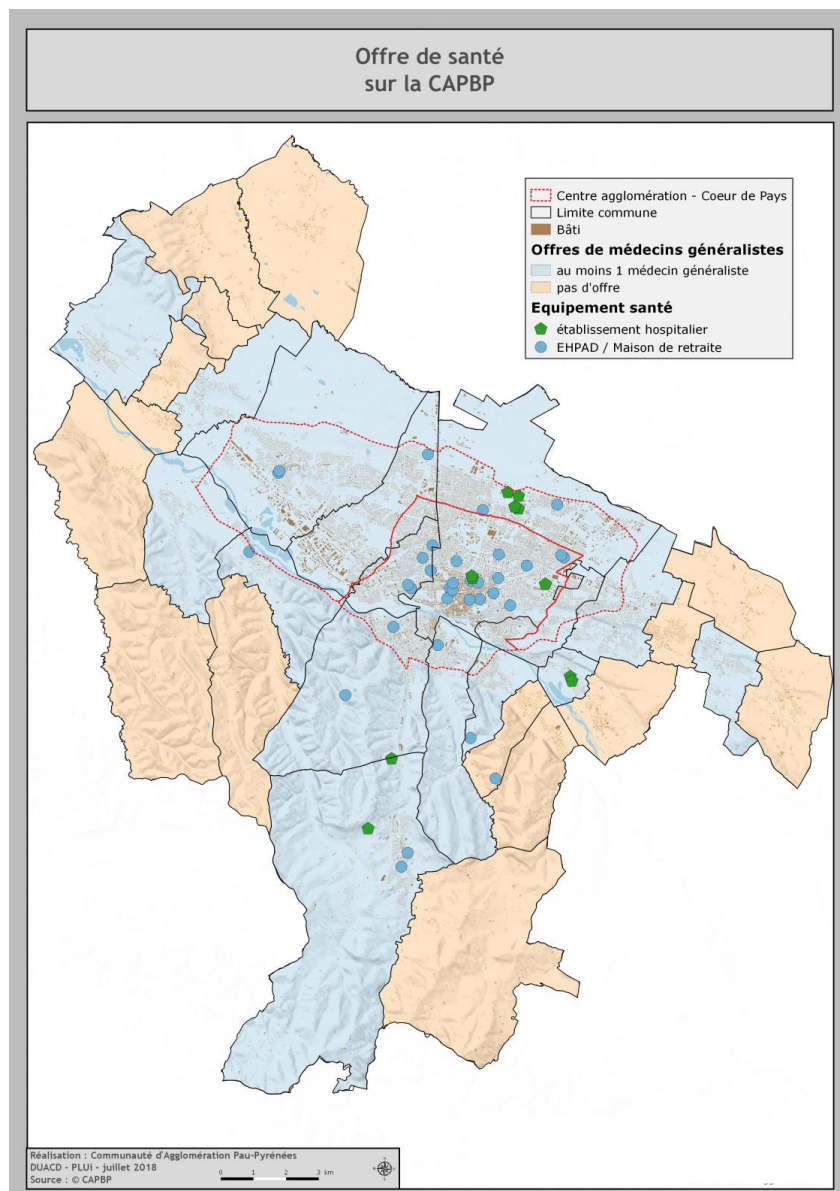
Concernant les établissements d'accueil pour les personnes âgées (EHPAD, foyers logements), on note une importante concentration dans le centre d'agglomération et en particulier à Pau. Le diagnostic du Programme Local de l'Habitat met en avant des déficits en termes de capacités d'accueil (nombre de lits) et un besoin de modernisation et d'humanisation de ces structures spécialisées à l'échelle de l'agglomération. Plusieurs projets de regroupements, de réhabilitation et/ou d'extension ont été réalisés dans l'agglomération ces dernières années. L'enjeu est de poursuivre des projets de modernisation des structures existantes. Le développement de l'offre en EHPAD (en lien avec le schéma gérontologique) constitue également un cap à suivre à condition que l'offre soit positionnée à proximité des services et commerces et du réseau de transports.

D'autres réponses existent pour l'accueil des personnes âgées :

- L'adaptation du domicile à la perte d'autonomie et au handicap ;
- Les projets immobiliers dédiés aux séniors. Ces projets pourraient être développés mais suivant une approche d'ensemble visant à prendre en compte des enjeux qualitatifs (une posture prudentielle face au développement d'une offre dédiée défiscalisée, la nécessaire proximité des services et commerces).
- Les résidences intergénérationnelles ;
- Les logements sociaux dédiés ou adaptables aux personnes âgées.

En matière d'offre de services et d'équipements de santé, on note une importante concentration dans le cœur de pays et en particulier au nord de Pau (Hôpital François Mitterrand, Polyclinique de Navarre, Clinique Princess). Ces dernières années, plusieurs centres de santé se sont installés (ou sont en projet) à proximité de ces établissements majeurs profitant de leur influence et attractivité.

De manière générale, l'offre en matière de services, d'équipement de santé et d'accueil des personnes âgées pourrait être mutualisée à l'échelle des pôles (cabinet médical, services à la personne, dispositifs de permanence des professions médicales, mise en place de navettes) et des passerelles pourraient être tissées entre les différentes offres de logements ou d'hébergement.



## Les principaux équipements culturels et sportifs communautaires

Au niveau de l'aire urbaine, les équipements culturels sont corrélés au poids de la population ce qui implique qu'ils sont concentrés majoritairement dans l'agglomération paloise. En tant que compétence librement choisie, l'agglomération développe des actions dans le champ de la culture avec notamment :

- La mise en réseau des activités culturelles (structures d'enseignement artistique de musique, danse et théâtre, organisation et/ou le soutien aux activités et manifestations en faveur du livre et de l'écrit),
- Le soutien aux actions en faveur de la langue et culture béarnaise, gasconne, occitane, des cultures régionales,
- L'organisation et soutien financier à des manifestations culturelles ayant un rayonnement sur le territoire communautaire (rencontres, festivals, expositions...).

De plus, on compte plusieurs équipements culturels d'intérêt communautaire :

- Le site des anciens abattoirs de Billère ;
- Le site de l'usine des tramways (dont service communautaire des archives) ;
- Le conservatoire à rayonnement départementale ;
- Les médiathèques : André Labarrère, Trait d'Union, Les Allées, de Lons, de Billère (Château d'Este), de Jurançon, de Lescar, de Gan.

En ce qui concerne les sports et loisirs, plusieurs équipements sont d'intérêt communautaire :

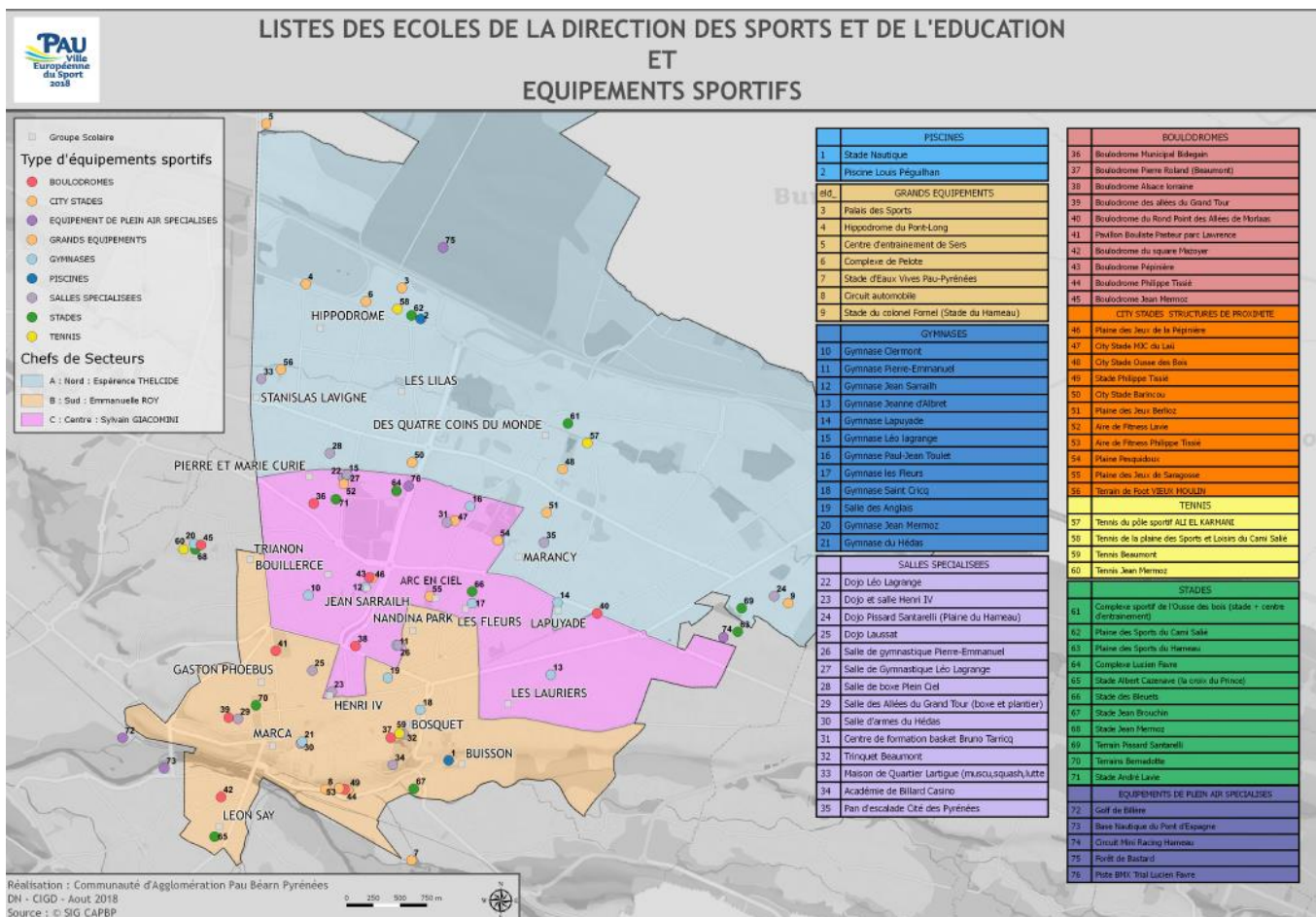
- Le stade d'eaux vives ;
- Le stade du Hameau ;
- Les installations équestres du Domaine de Sers ;
- Le stade de football sur la Plaine des sports du Hameau.

On peut également recenser plusieurs équipements majeurs dans les domaines sportifs, culturels ou de loisirs à Pau ayant une attractivité communautaire et supra communautaire comme :

- Le parc des expositions à proximité du centre-ville sur 5 ha dont 12 830 m<sup>2</sup> de surface couverte (édifiés dans les années 1950) ;
- Plusieurs équipements au nord de Pau, bordés au sud par le boulevard Cami Salié et au nord par une voie longeant l'A64 : le Zénith (contenance maximum de 7500 personnes), le Palais des sports, le Complexe de pelote, l'Hippodrome ;
- Le Palais Beaumont, centre de congrès historique (édifié en 1878 et réhabilité en 2000), il comprend 8 500 m<sup>2</sup> d'espaces modulables ;
- Le casino (actuellement dans le Palais Beaumont), en cours de construction au nord de Pau dans la zone Parkway, le long de la rocade.
- Le Stade nautique

Il existe une forte culture et histoire du cheval à Pau (depuis 1842). La CAPBP dispose de haras nationaux à Gelos, d'un centre d'entraînement des courses au domaine de Sers (2nd après Chantilly, avec 800 chevaux à demeure et 2000 en période de meeting), notoriété mondiale avec le CCI 4 étoiles (un des 6 grands événements équin).

De multiples activités économiques très variées : valorisation du cheval (entraînement, épreuves jeunes chevaux...), utilisation du cheval (loisirs, randonnées courses), commercialisation (paris, fabrication de produits et services)



Il ressort des échanges avec les communes que le Gave de Pau présente un fort potentiel en tant qu'espace de sports et loisirs (poursuite du Parc naturel urbain, projet « Rives du Gave », projet de base de loisirs à Aressy...).

Dans les secteurs périphériques, des projets émergent comme par exemple la plaine des sports à Poey-de-Lescar, le parc de loisirs à vocation naturelle et pédagogique à Aussevielle. Dans tous les secteurs, il convient de consolider les espaces de loisirs et/ou les équipements de proximité.

A Pau, les projets sont les suivants :

- livraison du stade de football en cours (plaine du Hameau)
- livraison de la base d'eaux vives du pont d'Espagne fin 2018
- réhabilitation stade des bleuets : livraison prévisionnelle en 2019
- construction skate park au sein du projet Sernam : livraison prévisionnelle en 2019
- réhabilitation du stade Jean Brouchin (pelouse synthétique) en 2020

### 3.2.2. Une approche plus fine de l'offre par secteur

Des diagnostics ont été conduits par secteur et partagés avec les élus afin de qualifier et quantifier les besoins en matière d'équipement et services.

**Concernant le cœur de Pays**, des orientations majeures ont pu être dégagées :

- **Viser un niveau d'équipement et de services d'envergure métropolitaine** : des équipements d'envergure métropolitaine existent d'ores et déjà sur le territoire (Université, hôpital, Zénith, etc) et continuent de se développer. Il est essentiel de penser leur implantation en amont en fonction des différents sites à enjeux, y compris à long terme.

- **Conforter le rôle du centre d'agglomération en tant que lieu prioritaire de développement** : ce territoire, définit en partie par la voie de contournement (boulevard de la paix au Nord, D834 à l'Ouest, D802 au Sud et à l'Est), est aujourd'hui déjà l'espace fédérateur d'usages à l'échelle de l'agglomération paloise. Il s'étend sur les communes de Pau, Billère, Jurançon et Bizanos. L'objectif est de conforter son rôle de polarité en développant des offres (commerciales, d'équipements, d'habitat, etc) structurantes pour l'ensemble du territoire.

- **Agir pour une ville des proximités, intensifier les aménités des centralités existantes** : plusieurs centralités complémentaires ont été identifiées sur le territoire. Elles structurent actuellement les fonctions et usages du quotidien des habitants du Cœur de Pays, en concentrant commerces et services de proximité. L'objectif est de conforter, voire de développer ce rôle selon les différentes situations. Pour cela, il est nécessaire de concentrer les actions d'intensification des aménités urbaines au niveau des centres de vie et d'animation, et de les reconnaître comme support prioritaire de développement urbain. Les centralités identifiées au sein du Cœur de Pays se situent au niveau des centres-villes de chacune des 8 communes (à l'exception de Pau), ainsi qu'à Lons - Le Perlic, Pau - 14 juillet et au stade du Hameau.

- **Maintenir / développer une offre commerciale de proximité** : l'attractivité des centralités repose en partie sur l'offre commerciale qui s'y développe. Les commerces et services de proximité (surfaces de petites tailles, à proximité des lieux de vie des habitants, qui s'y rendent quotidiennement ou fréquemment) entraînent en effet des usages de l'espace public et de l'animation. Il est donc nécessaire de maintenir ces activités lorsqu'elles existent, voire de développer l'offre existante dans certaines situations.

- **Optimiser et mutualiser les équipements de proximité** : le territoire du Cœur de Pays présente un taux d'équipement globalement satisfaisant. L'objectif n'est donc pas de produire une grande quantité de nouveaux équipements de proximité, mais plutôt d'optimiser les structures existantes afin de répondre aux besoins des habitants sans démultiplier l'offre. La mutualisation d'équipements tels que les cantines scolaires peut ainsi répondre à cet enjeu en tout proposant un service qualitatif aux usagers.

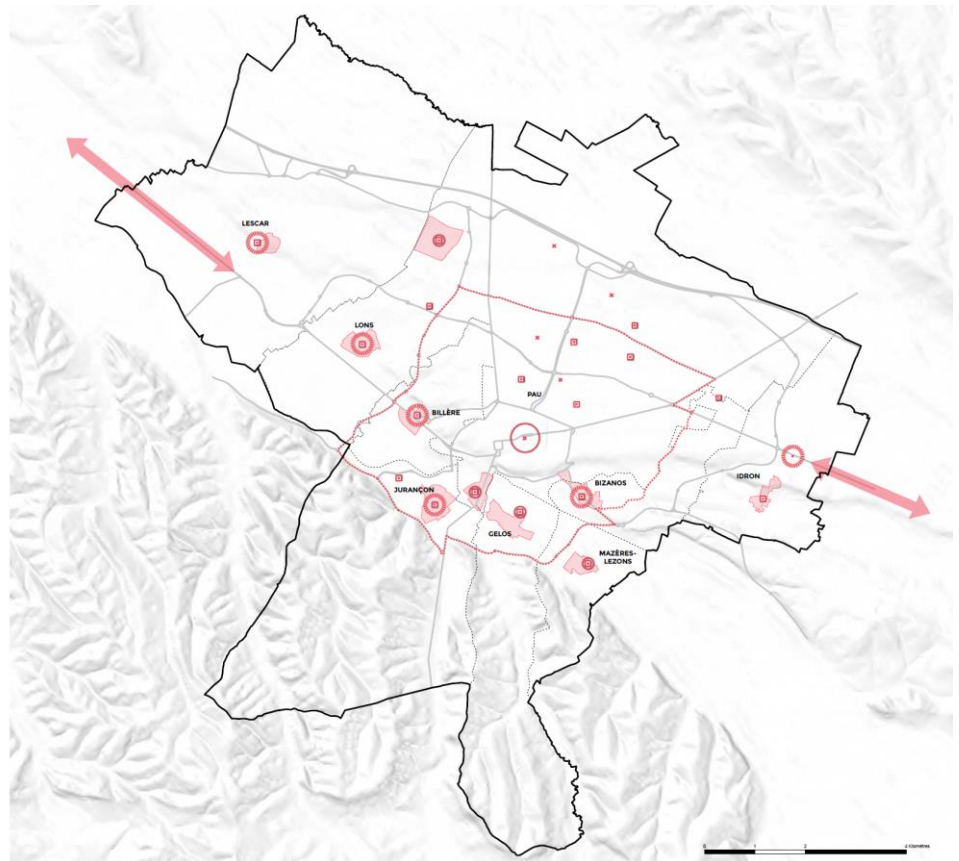
- **Conforter le rôle des polarités intermédiaires à l'échelle du Cœur de Pays** : les communes d'Idron et de Lescar polarisent de part et d'autre du Cœur de Pays les communes alentours. Les habitudes quotidiennes des habitants des communes de l'Est du territoire se concentrent ainsi à Idron, et réciproquement pour les communes de l'Ouest à Lescar. Ces polarités intermédiaires viennent compléter le rôle du centre d'agglomération pour les usages quotidiens des habitants des communes périphériques, en dehors du Cœur de Pays.

- **Qualifier l'espace public** : la mise en scène des espaces publics, des traversées de villes et des cheminements joue un rôle primordial sur l'attractivité des centres-villes. Un espace public proposant un aménagement qualitatif et favorisant la cohabitation des différents usages offre aux habitants un cadre de vie accueillant qu'ils sont plus susceptibles d'investir. La mise en réseau et l'accessibilité pour tous des équipements et services exerce par ailleurs un critère d'attractivité pour les centralités existantes.

**CŒUR DE PAYS 2030 :**

**UNE CENTRALITÉ MAJEURE ET MULTIPOLARISÉE**

-  Conforter le rôle du centre d'agglomération, lieu prioritaire de développement
-  Agir pour une ville des proximités, intensifier les aménités des centralités existantes
-  Maintenir une offre commerciale de proximité
-  Développer une offre commerciale de proximité
-  Optimiser et mutualiser les équipements de proximité, répondre aux besoins des habitants
-  Qualifier l'espace public (traversées de bourg, boulevards urbains, places, ...)
-  Conforter le rôle de polarité intermédiaire d'Itron et de Lescar



Université de Pau et des Pays de l'Adour



Médiathèque intercommunale André Labarrère

**Concernant les secteurs Nord-Ouest, Sud-Ouest, Nord-Est et Est Vallée de l'Ousse**, le diagnostic révèle des enjeux en termes de complémentarité des équipements et services existants :

- La reconnaissance d'un bon niveau d'équipements et suffisant pour chaque secteur ;
- La complémentarité de l'offre à proximité (centralités relais du centre d'agglomération : Bizanos, Mazères-Lezons, Lescar, Idron, Gan et communes hors agglomération paloise comme Narcastet par exemple pour le secteur Sud-Est) ;
- Des interrogations sur les synergies à créer entre les différents équipements / services ;
- Un héritage de positionnement de services et commerces le long des axes de transit ;
- La présence d'un important équipement médical de rayonnement intercommunal et au-delà à Aressy (clinique médicale et cardiologique).

Ainsi, des orientations ressortent pour ces secteurs en matière d'équipements et services :

- Le maintien de l'offre commerciale (Bougarber, Uzein, Artiguelouve, Laroin, Ousse, Artigueloutan, Uzoz) et le développement des polarités commerciales (Denguin, Poey-de-Lescar).
- La veille et la complémentarité des commerces, services et équipements, avec une différenciation par rapport aux commerces de périphérie (offre différente).
- La nécessité d'encadrer les implantations commerciale le long des voies de circulation, et particulièrement le long de la route de Tarbes et de la route de Bayonne.
- L'accueil pour les aînés, avec la création d'équipements pour le 3ème et 4ème âge dans tous les secteurs.
- La nécessité de créer un lieu d'accueil pour la petite enfance dans le secteur Est Vallée de l'Ousse.
- Le développement de projet d'équipement sportif et de loisirs comme à Poey-de-Lescar.
- L'organisation de services et commerces itinérants dans les bourgs d'Aubertin et de Saint-Faust.
- La mise en valeur des produits agricoles locaux, notamment par la vente directe sur un lieu emblématique du secteur.

**Concernant le secteur Sud**, le diagnostic révèle également un bon niveau d'équipements et services au niveau du secteur, qui présente une attractivité au-delà des frontières administratives de l'agglomération paloise. Compte-tenu de la quantité, de la diversité et du rayonnement des équipements, services et commerces de ce secteur, le maintien des commerces de proximité en centre-ville de Gan est une priorité.

Il s'agit également de consolider les espaces de loisirs et / ou les équipements de proximité notamment en créant des liens entre les communes de Gan et de Bosdarros. Les deux communes ont su préserver un maillage d'espaces naturels et de circuits pédestres dont la valeur d'usage permet aujourd'hui d'envisager des projets d'interconnexions (lien entre le bois de Bosdarros, le site d'accrobranche et l'espace sportif de Gan).

La mosaïque du parcellaire agricole des deux communes mêlent viticulture, cultures céréalières et prairies, le tout souligné par un réseau écologique riche. De nouvelles initiatives marquent une tendance au retour aux circuits courts comme l'atteste le projet de création d'un futur point gourmand au centre de Gan ou des projets de ventes directes à la ferme.



Centre de Bosdarros



Ecole à Gan



### 3.3. La couverture numérique du territoire

Les différentes composantes du territoire seront connectées selon le plan de développement de la fibre optique suivant :

- Le territoire du cœur de pays (intra rocade) sera entièrement équipé d'ici 2020,
- Dans les bassins de vie périphériques, le déploiement de la fibre sur l'ensemble du territoire est réalisé par le Conseil Départemental à l'horizon 2022.

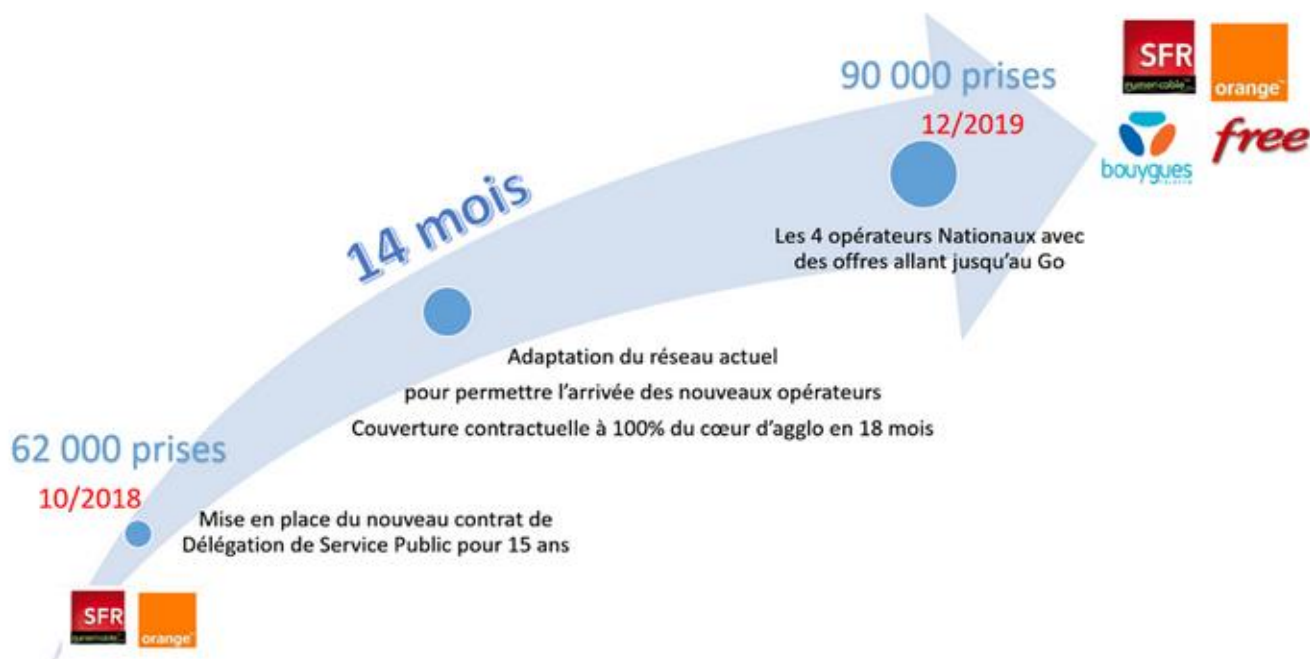
Le développement d'équipements et de services numériques (santé, administration, etc....) doit être envisagé comme perspective face au faible niveau d'équipements et de services des territoires de faible densité, à la congestion du trafic, à l'émission de gaz à effets de serre...

Par ailleurs, les nouveaux comportements rendus possibles par les nouvelles technologies doivent être appréciés et considérés (télé travail...).

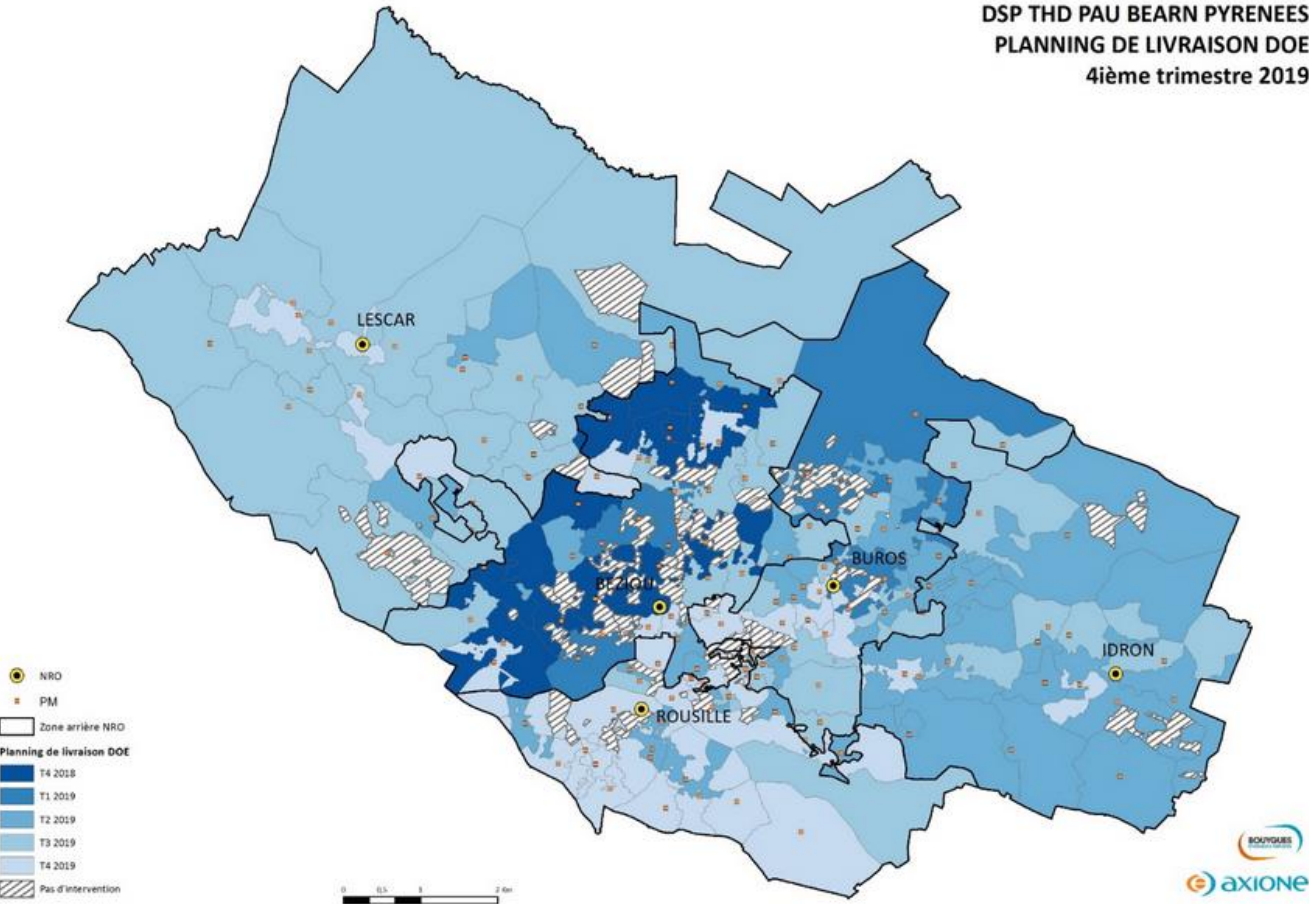
La CAPBP a voté le 30 mai 2018 l'attribution du nouveau contrat de délégation de service public qui démarre le 10 octobre 2018. Le délégataire équipera 100% des foyers de Pau et des communes limitrophes constituant le cœur de Pays (Lons, Billère, Lescar, Bizanos et Idron) ainsi qu'une partie des quatre autres communes : Gelos, Jurançon, Lée et Mazères-Lezons. Ces installations devraient être terminées au plus tard le 10 décembre 2019.

La signature de ce nouveau contrat est marquée aussi par l'arrivée annoncée sur le marché grand public de Free et de Bouygues Telecom en 2019 en complément des trois autres opérateurs présents, SFR, Orange et Kiwi.

#### Le programme prévisionnel de déploiement



DSP THD PAU BEARN PYRENEES  
PLANNING DE LIVRAISON DOE  
4ième trimestre 2019



**L'agglomération paloise ressentie par ses habitants – Enquête TMO (janvier 2018) : « Un rapport aux centralités et une organisation territoriale générant des mobilités substantielles »**

Les attentes d'amélioration des mobilités et de revitalisation des centralités s'expliquent pour partie par l'intensité du rapport aux centralités du territoire des répondants qui s'y rendent fréquemment pour des raisons extra professionnelles (achats ponctuels, sorties, visites médicales, raisons administratives, activités...)

- En dehors des résidents de centralités, environ 40% se rendent plusieurs fois par semaine dans le centre de leur commune pour raisons extra professionnelles

- Environ 40% des non Palois se rendent plusieurs fois par semaine à Pau (essentiellement en centre-ville) pour raisons extraprofessionnelles

De même, la concentration des emplois et des lieux de pratiques culturelles et de loisirs à Pau génère des flux réguliers importants vers la ville-centre, mais dans une bien moindre mesure sur le secteur de Gan.

- 46% des répondants en emploi et ne résidant pas à Pau (environ 50% des répondants hors Pau) y travaillent et 36% des répondants en emploi résidant en dehors du centre d'agglomération (environ 50% des répondants hors centre d'agglomération) travaillent à Pau.

- 60% des répondants ne résidant pas à Pau (environ 50% des répondants) y pratiquent régulièrement une activité culturelle ou de loisirs et 66% des répondants hors centre d'agglomération (environ 18% des répondants).

En outre, si le maillage en lieux d'achat du quotidien à l'échelle des pôles de proximité génère peu de flux au-delà (hormis sur le sud-est de l'agglomération, en forte proximité de Pau), les mobilités extra communales restent fortes (hormis en centre d'agglomération et sur le pôle de Gan).

Par contre, le maillage en lieux d'activités sportives semble encore plus resserré, l'accès aux activités s'effectuant davantage à l'échelle communale, l'accès à la nature facilitant sûrement les pratiques en extérieur (dans une moindre mesure au sud-est de l'agglomération).

Par conséquent, on constate que l'organisation du territoire et le rapport aux centralités des répondants induisent globalement des mobilités conséquentes et régulières. Pour autant, ils sont davantage en attente de réponse à leurs problématiques de mobilités que de développement d'offres d'équipements, de services ou d'emplois plus en proximité de leur domicile.

En effet, pour rappel, les répondants n'identifient pas de déficits d'offres majeurs à l'échelle de leur pôle du quotidien (87% des répondants estiment qu'ils trouvent globalement tous les services et équipements dont ils ont besoin dans leur commune ou à proximité).

Il faut cependant souligner que le pôle de proximité de Meillon semble moins bien doté que les autres secteurs sur le plan des équipements sportifs (21% d'insatisfaits), culturels et de loisirs (34% d'insatisfaits) et surtout sur le plan des commerces de proximité (45% d'insatisfaits).

Par ailleurs, de manière transversale à l'échelle de l'agglomération, on constate qu'entre 20% et 25% des répondants expriment des attentes d'implantation de commerces de proximité, d'offre de soins et de services de garde d'enfants dans leur pôle du quotidien, sans différence significative selon les différents secteurs géographiques.

Enfin, sur le thème du vieillissement, on constate un besoin manifeste d'amplification de l'information et des actions en faveur des personnes âgées pour l'adaptation des espaces publics, le développement des services à domicile et des logements adaptés.

## Les enjeux pour le territoire

<b>Atouts</b>	<b>Faiblesses</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>- un territoire bien doté en équipements et services à la fois d'intérêt communautaire voire supra communautaire (en centre d'agglomération) mais aussi de proximité (dans les polarités et dans les centres-bourgs)</li><li>- des équipements scolaires et pour la petite enfance largement répartis dans toute l'agglomération paloise.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- un développement urbain mal maîtrisé qui menace le cadre de vie ;</li><li>- des doublons voire des effets de concurrence en matière d'équipements et services entre les communes de l'agglomération ;</li><li>- des manques en matière d'équipement et de services pour les personnes âgées ;</li><li>- une couverture numérique du territoire encore incomplète ;</li></ul>

<b>Enjeux</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>- La structuration l'organisation de l'agglomération sur la base d'un modèle « archipel » ;</li><li>- L'accès aux équipements et services à tous ;</li><li>- Le développement de l'offre d'équipements et services sous le prisme du renforcement de l'armature urbaine et rurale ;</li><li>- Le développement de la mutualisation des équipements et services de proximité à l'échelle des pôles de proximité, la rationalisation de leur localisation et le développement de commerces et services itinérants ;</li><li>- L'implantation d'équipements et services (offre de soins, structures spécialisées...) dédiés aux personnes âgées dans les centralités pour répondre aux besoins croissants dans toutes les communes de l'agglomération ;</li><li>- L'arrêt de l'implantation des commerces et services le long des axes de transit (Route de Tarbes et Routes de Bayonne en particulier) ;</li><li>- Le déploiement de l'offre numérique sur l'ensemble du territoire ;</li></ul>

## **4. EMPLOI, ECONOMIE, TOURISME**

#### 4.1. L'agglomération paloise, poumon économique du Béarn

Avec un poids économique manifeste à l'échelle du Béarn, la Communauté d'agglomération Pau Béarn Pyrénées s'affirme comme le poumon économique du Béarn.

La CAPBP marque le territoire économique du Béarn en y concentrant 53 % des emplois et 41 % des établissements. Sur 20 sièges sociaux béarnais, 12 sont dans l'agglomération Pau Béarn Pyrénées.

A l'échelle de l'aire urbaine, l'agglomération polarise 79 % des emplois et 73 % des établissements.

Chaque jour, ce sont ainsi plus de 20 000 navetteurs béarnais qui transitent vers l'agglomération pour y travailler, en provenance du Nord Est Béarn (5 935 entrants), des Luys-en-Béarn (5 203 entrants), du Pays de Nay (4 371 entrants), de Lacq-Orthez (4 030 entrants), du Haut Béarn (1 559 entrants), de la Vallée d'Ossau (843 entrants) et du Béarn des Gaves (283 entrants).

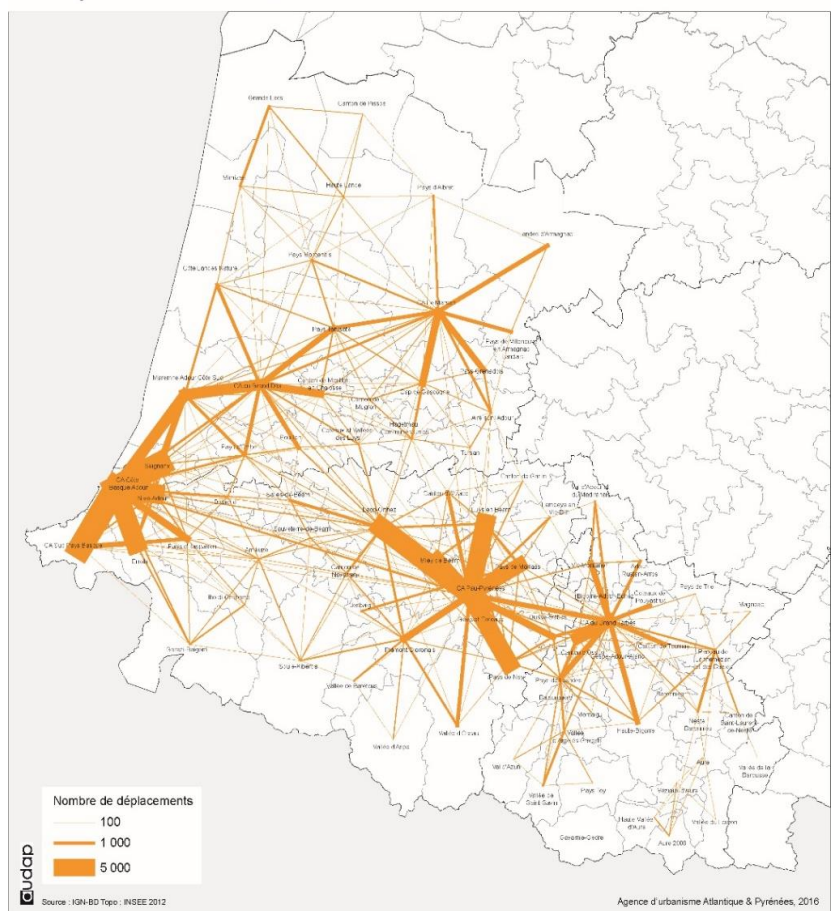
A l'inverse, ce sont 13 669 actifs résidents de Pau Béarn Pyrénées qui travaillent dans les intercommunalités voisines béarnaises (soit 21 % des actifs ayant un emploi et résidant dans l'agglomération), principalement Lacq-Orthez (industrie...) et Haut Béarn (aéronautique, agro-alimentaire...).

Ces nombreux échanges rendent compte d'un fonctionnement s'apparentant à celui d'un territoire « métropolitain » et, plus encore, mettent en évidence l'importance économique de l'agglomération paloise au sein du Béarn.

Des échanges significatifs sont aussi observés entre les agglomérations de Pau et de Tarbes-Ossun-Lourdes (2 282 échanges). A l'inverse, les échanges avec l'agglomération Pays Basque sont plus mesurés (1 182 échanges), cette agglomération s'inscrivant davantage dans une chaîne de réseaux locaux formés autour des bassins d'emplois de Bayonne, de Marenne Adour Côte Sud (Saint Vincent de Tyrosse), de Dax et de Mont-de-Marsan.

A l'échelle des pays de l'Adour (Béarn, Bigorre, Landes, Pays Basque), ce sont donc deux systèmes de type « métropolitain » qui se détachent, posant la question de la gestion des flux pendulaires (liés au travail) et résidentiels (liés aux loisirs, à la consommation des ménages), ainsi que la question du positionnement des territoires en matière économique et financière (interconnexions des entreprises, gouvernances...).

Les déplacements domicile-travail entre EPCI



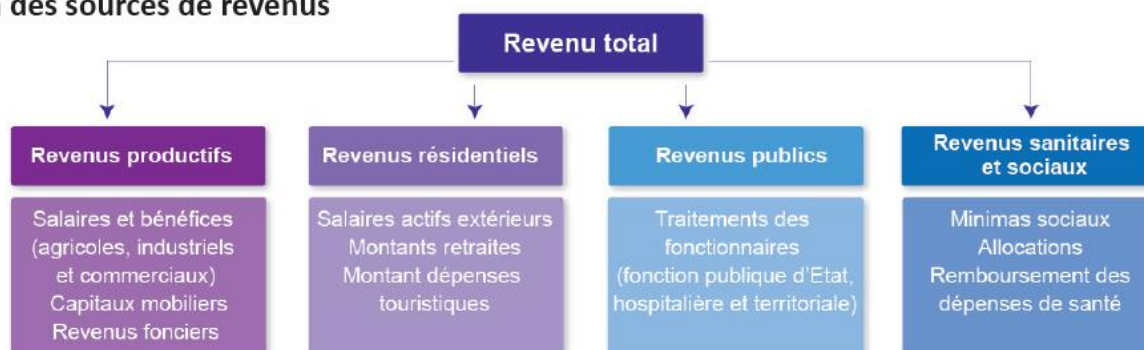
## 4.2. Un bassin économique à fort potentiel, résistant plutôt bien à la crise

### 4.2.1. Un tissu économique aux caractéristiques singulières

A l'échelle de l'aire urbaine de Pau, on constate un équilibre des moteurs économiques. Les poids de ces différents moteurs correspondent exactement à ceux de la moyenne des aires urbaines françaises. Il s'agit là d'une originalité car il n'y a en effet que très peu d'aires urbaines qui aient cette caractéristique.

En effet, le territoire bénéficie d'une répartition équilibrée de ses bases de revenus et d'une complémentarité de ses moteurs de développement. La part de ces différentes bases correspond exactement à celle de la moyenne des aires urbaines françaises. Ainsi, les revenus résidentiels liés aux dépenses touristiques, des retraités, et des actifs venant travailler depuis l'extérieur représentent 47% du total des revenus ; les revenus sanitaires et sociaux (allocations, prestations et indemnités) 24% ; les revenus dits productifs (salaires et bénéfices industriels, agricoles, commerciaux, capitaux mobiliers et revenus fonciers) 17% ; les revenus publics (fonction publique d'Etat, hospitalière et territoriale) 11%.

### Décomposition des sources de revenus



Agence d'urbanisme Atlantique & Pyrénées, 2013

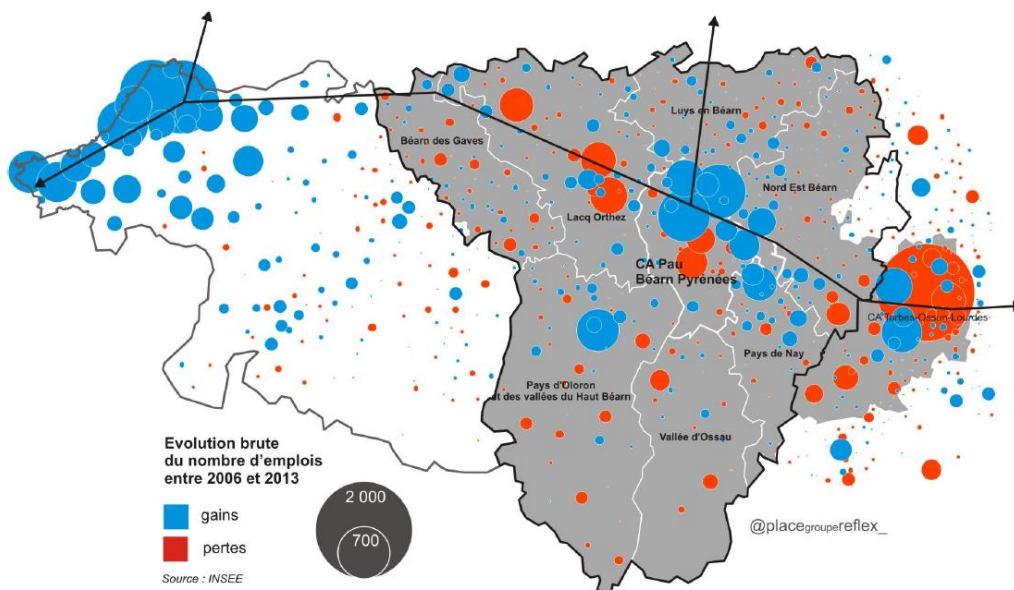
Comme le souligne l'analyse de l'Agence d'urbanisme Atlantique et Pyrénées en partenariat avec le cabinet l'œil (L. Davezies), cet équilibre constitue un avantage qui, associé au développement de l'économie résidentielle, lui permet d'amortir les crises. Par ailleurs, l'importance de son appareil productif et de ses filières porteuses (aéronautique, géosciences, agroalimentaire...) confère à l'aire urbaine de Pau une capacité de rebond en période de croissance économique avérée.

L'aire urbaine de Pau bénéficie d'une croissance positive. Elle a profité d'une croissance régulière de population, d'emploi et de revenus, toujours supérieure à la moyenne française.

Par ailleurs, entre 2007 et 2011, elle a été l'une des rares aires urbaines françaises à créer de l'emploi salarié privé, qui plus est, dans toute la gamme de niveau de qualifications et d'activités (centres d'appels, nettoyage, aéronautique, ingénierie).

Le cadre de vie et environnemental, marqué par le paysage pyrénéen et la présence de terres agricoles et d'espaces naturels remarquables, est un facteur de croissance non négligeable de l'aire urbaine paloise. En effet, les analyses montrent qu'il constitue un déterminant pour l'implantation de cadres mais aussi de retraités, générant des bases de revenus particulièrement importantes. 17.6% des actifs sur la CAPBP sont des cadres, ce qui correspond au niveau d'une agglomération de taille comparable en Nouvelle Aquitaine telle que celle de Poitiers mais ce taux est supérieur à l'agglomération de La Rochelle. Ce taux est en hausse par rapport à 2010, phénomène équivalent sur les deux autres agglomérations.

L'aire urbaine de Pau se situe dans un environnement régional plutôt perturbé. Seule Bayonne, et dans une moindre mesure, Dax et Mont-de-Marsan, bénéficient aussi d'une bonne dynamique socio-économique. Tarbes, Lourdes, Orthez, Oloron connaissent des difficultés au regard des critères retenus. En outre, les territoires du Sud-Ouest sont spécialisés dans une des quatre bases de revenus. Ainsi Bayonne, Dax, Tarbes ou Lourdes sont plus dépendantes du secteur résidentiel ; Mont-de-Marsan du public ; Oloron-Ste-Marie du productif ou bien encore Orthez du sanitaire et social.



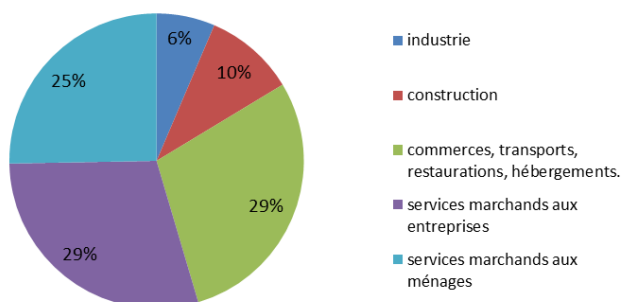
Source : PLH 2018/2023

Les interrelations profitent à tous et assurent la cohésion du territoire à l'échelle d'un espace métropolitain. La dynamique de l'aire urbaine paloise, portée par des revenus aussi bien productifs que résidentiels, constitue une ressource importante pour l'ensemble des territoires environnants. Ceux-ci bénéficient des emplois et des équipements majoritairement présents dans l'aire urbaine paloise, en particulier dans son cœur de pays. Pau assume également des fonctions de centralité qui profitent à tous. Inversement, l'attractivité et le développement de l'aire urbaine paloise sont dépendants de l'attractivité résidentielle de l'hinterland (ou arrière-pays), de ses atouts et de ses fonctions complémentaires (main d'œuvre, cadre de vie, agriculture, activités...). L'analyse de la « répartition des tâches » et des interdépendances dessine ainsi un bassin dont les complémentarités territoriales et les échanges assurent la cohésion et le bon fonctionnement de l'ensemble au sein d'un « système métropolitain ».

En période d'expansion, ce sont les moteurs productifs qui constituent l'accélérateur principal de l'emploi de l'aire urbaine de Pau. Si l'aire urbaine a perdu beaucoup d'emplois industriels traditionnels (environ 1 600 emplois entre 2000 et 2010), elle en a gagné beaucoup plus dans des secteurs productifs modernes : recherche développement en sciences physiques et naturelles, construction aéronautique, centres d'appels, architecture et ingénierie.

On assiste ainsi à une reconversion productive pour l'instant réussie qui offre du travail au moins qualifiés (plus souvent employés qu'ouvriers) et s'appuie sur la dynamique de secteur à forte qualification (notamment l'aéronautique et la R&D) avec un solde migratoire des cadres important par rapport à d'autres aires urbaines. Le journal Le Monde a présenté la zone d'emploi<sup>8</sup> de Pau comme l'une de celles du pays ayant connu les plus faibles hausses du chômage entre décembre 2011 et décembre 2012, même si la progression du chômage est une réalité.

Répartition des établissements marchands par type d'activité sur la CAPBP



Plus précisément, le tissu économique de l'agglomération paloise est marqué par les TPE de moins de 10 salariés (94 % des établissements, identique à la répartition nationale) mais 46 % des emplois sont concentrés dans les établissements de plus de 50 salariés. Si la forte présence de TPE sur le territoire permet d'amortir les effets de la crise nationale, elle représente aussi une fragilité dans le développement économique en tant qu'entreprises sous-traitantes des grands groupes.

Source : INSEE REE SIRENE 2015

<sup>8</sup> Espace géographique à l'intérieur duquel la plupart des actifs résident et travaillent et dans lequel les établissements peuvent trouver l'essentiel de la main d'œuvre nécessaire pour occuper les emplois offerts. La zone d'emploi de Pau comprend les aires urbaines de Pau, Mourenx, Artix et Orthez.



En 2015, 11986 établissements marchands étaient présents sur le territoire de l'agglomération, avec une répartition équilibrée entre service aux entreprises, services aux particuliers et commerces-transports-restauration

L'enjeu économique du territoire est de pérenniser les grandes entreprises sur le territoire. Leur présence permet aux PME et TPE, en générale sous-traitantes, de se différencier dans des domaines spécialisés et d'être compétitives.

Le maintien voire la progression des emplois dits métropolitains ont un double effet :

- Participer au maintien ou la progression des revenus productifs (éléments de la base économique)
- Alimenter la base résidentielle par la consommation des salariés.

Raison sociale	Tranche d'effectifs salariés	Activité	Commune
Turbomeca	2 000 à 2 999	Fabrication de matériels de transport	Bordes
Total SA	1 500 à 1 999	Recherche-développement scientifique	Pau
Dassault Aviation	750 à 999	Fabrication de matériels de transport	Anglet
Messier-Bugatti-Dowty	750 à 999	Fabrication de matériels de transport	Bidos
Groupe APR	500 à 749	Activités de services administratifs et de soutien	Lons
Acticall France	500 à 749	Activités de services administratifs et de soutien	Pau
Lindt et Sprungli	500 à 749	Fabrication de denrées alimentaires, de boissons et de produits à base de tabac	Oloron-Sainte-Marie
NA Pali	500 à 749	Fabrication de textiles, industries de l'habillement, industrie du cuir et de la chaussure	Saint-Jean-de-Luz
Credit Agricole Mutuel Pyrénées Gascogne	250 à 499	Activités financières et d'assurance	Serres-Castet
Auchan France	250 à 499	Commerce ; réparation d'automobiles et de motocycles	Pau

Champ : établissements hors administration publique, défense, enseignement, santé humaine et action sociale  
Source : Insee, Clap 2013

*Les employeurs les plus importants à l'échelle des Pyrénées Atlantiques*

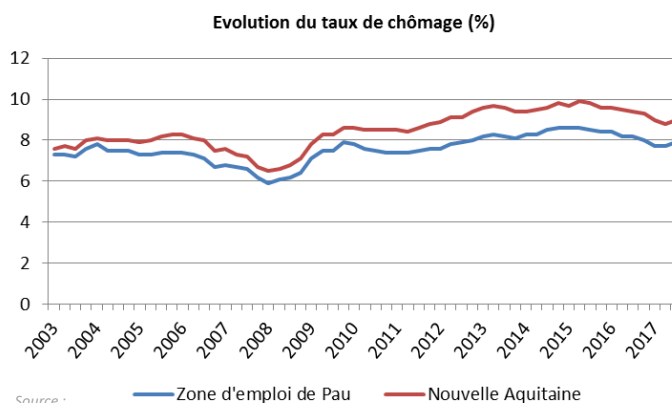
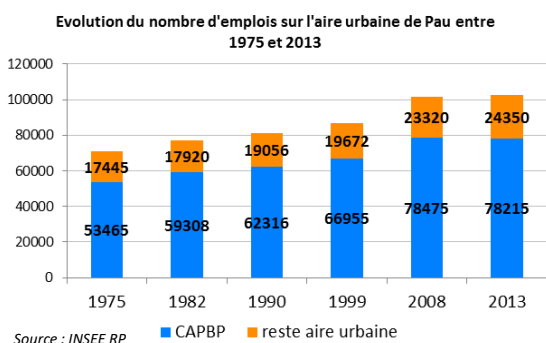
Si le territoire participe peu aux décisions des grands groupes par rapport à la localisation des entreprises, la restructuration et aux fermetures de sites, il peut développer des atouts tels que des charges réduites (en comparaison aux métropoles), la présence d'employés qualifiés et de main d'œuvre par le biais de formation, une présence de réseaux d'entreprises (clusters...) et le cadre de vie proposé aux salariés.

L'objectif de la Communauté d'agglomération est donc de stimuler la croissance démographique, permanente ou saisonnière, en s'appuyant sur deux piliers : l'économie et le tourisme. Il s'agit de conforter la place de Pau comme destination d'accueil pour les entreprises et donc leurs salariés d'une part et les touristes d'autre part.

Deux types de projets sont soutenus par la Communauté d'Agglomération : le développement des entreprises locales (80% des cas) et l'installation d'entreprises extérieures au territoire (20% des cas). Les entreprises soutenues opèrent le plus souvent dans des secteurs d'activité pour lesquels notre territoire est déjà spécialisé (filières d'excellence) mais aussi dans des domaines d'avenir.

#### 4.2.2. La localisation et la répartition des emplois dans l'agglomération paloise

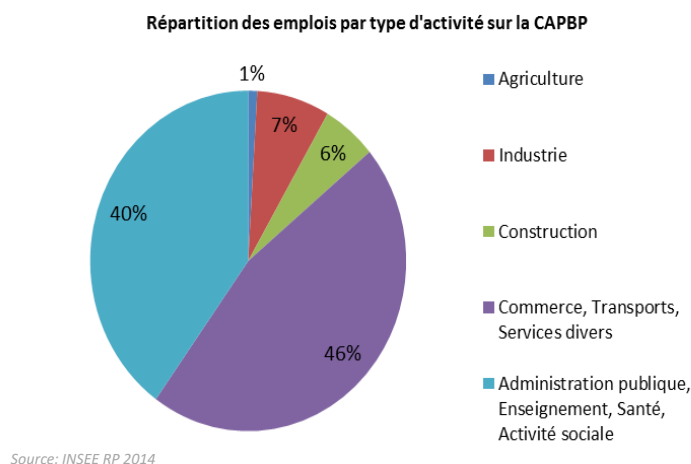
Entre 2008 et 2013, on a assisté à très légère diminution du nombre d'emplois sur l'agglomération paloise (- 260 emplois) pendant que le reste de l'aire urbaine de Pau continue de progresser (+1 030 emplois). Le taux de chômage sur le bassin d'emploi de Pau est en légère baisse ces dernières années passant de 8.6% en 2015 à 7.9% au 3<sup>ème</sup> trimestre 2017. Le taux de chômage s'élève à 9% sur la région Nouvelle Aquitaine en 2017.



61% des 15-64 ans ont un emploi sur la CAPBP (le reste étant étudiants, au chômage ou retraité), ce taux est très légèrement supérieur aux agglomérations de Poitiers et La Rochelle.

La CAPBP compte davantage d'emplois sur son territoire que d'actifs occupés résidents. Le ratio est de 121 emplois pour 100 actifs occupés en 2015. Ce rapport a augmenté entre 2010 et 2015 et met en évidence l'importance du territoire comme pôle d'emploi, exerçant une attraction au-delà des limites du territoire.

En 2014, Le territoire comptabilise 78 073 emplois : 46% dans le secteur des services et 40% dans les administrations, l'enseignement et la santé.



Les emplois sont majoritairement dans le tissu urbain, dans les espaces les mieux équipés, assurant une mixité fonctionnelle (53 % des emplois privés dans le tissu urbain et 47 % dans les zones d'activités économiques).

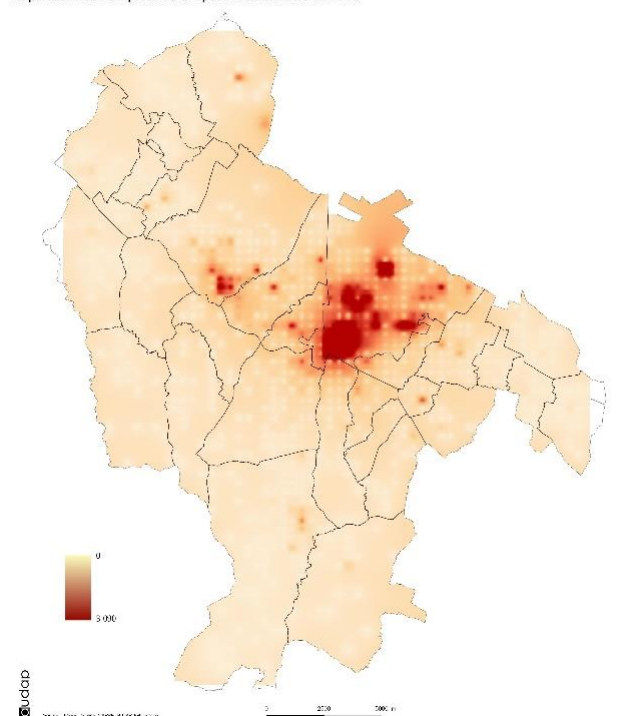
Les emplois sont surtout concentrés sur les villes de Pau (centre-ville de Pau, zone d'activités Pau Pyrénées), Lescar (Induspal, Lescar soleil), Lons et Billère.

L'évolution spatiale de l'emploi montre un développement de ces derniers le long des axes routiers (route de Bayonne, de Bordeaux, de Tarbes). Ces dernières années, les activités se sont développées le long des axes routiers et en entrées d'agglomération. Ce phénomène en progression participe à l'étalement urbain et fragilise le tissu économique et commercial. Ces activités implantées au gré des opportunités, démontrent un manque de maîtrise dans l'aménagement de la ville et entraîne une faible qualité des espaces publics et entrées de ville/d'agglomération.

La **sphère présentielle** est très majoritairement présente à Pau, notamment en centre-ville avec les activités liées au secteur marchand (centre-ville de Pau, quartier de l'université, quartier de l'hôpital).

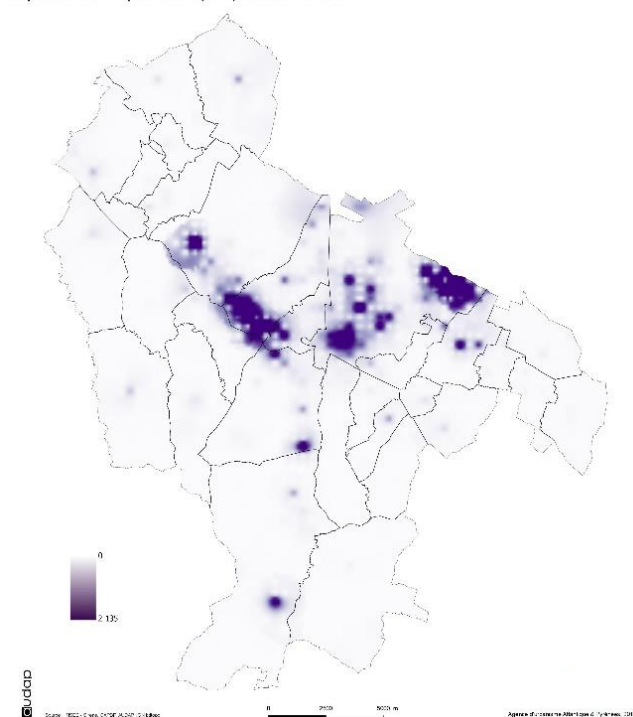
Le commerce de détails est plutôt situé dans l'hypercentre de Pau ainsi que dans la Zone d'Aménagement Commercial (ZACOM) Lons Lescar. Les Zones d'Activités Economique (ZAE) apparaissent par la présence d'entreprises du secteur de la construction.

Répartition des emplois de la sphère résidentielle en 2015



La **sphère productive** est très présente dans les Zone d'Activités Economiques (ZAE) mais également dans le centre d'agglomération. Ceci est lié probablement aux métiers de bouches, services aux entreprises que comprend l'économie productive.

Répartition des emplois de la sphère productive en 2015



**Définitions (source INSEE) :**

- Les activités présentielles sont les activités mises en œuvre localement pour la production de biens et de services visant la satisfaction des besoins de personnes présentes dans la zone, qu'elles soient résidentes ou touristes.
- Les activités productives sont déterminées par différence. Il s'agit des activités qui produisent des biens majoritairement consommés hors de la zone et des activités de services tournées principalement vers les entreprises correspondantes.

### **4.3. Les filières économiques du territoire**

Les 5 filières historiques d'excellence : les géosciences et l'énergie (hydrocarbures, renouvelables, transport et stockage), l'aéronautique, l'agroalimentaire (agriculture, transformation), la chimie et matériaux, le sport dont la filière équine.

#### **4.3.1. La filière géosciences**

Le tissu économique de la filière se compose de 110 entreprises, telles que le groupe Total ou encore GDF Suez, dont 80 % sont des PME-PMI spécialisée dans les technologies à forte valeur ajoutée. Elles représentent 6 000 emplois directs (dont les 2/3 sont des emplois de cadres) et 25 000 emplois indirects. La filière géosciences représente une manne financière de 2 milliards d'euros pour l'économie du Béarn.

La filière des géosciences est déjà bien structurée le territoire du Grand Pau de par son histoire industrielle basée sur l'exploitation souterraine des énergies fossiles depuis plus de 50 ans (gaz naturel, pétrole). Mais la raréfaction des ressources en gaz, charbon et pétrole amène les industriels à développer les énergies renouvelables.

Pour asseoir leur leadership, les entreprises confortent leur savoir-faire en matière d'énergie fossile en promouvant un développement responsable en améliorant :

- la connaissance du sous-sol par l'imagerie de pointe,
- le taux d'extraction moyen passant de 35 % à un objectif de 4 % sans trop augmenter les coûts d'exploitation,
- le traitement des eaux,
- l'efficacité énergétique dans l'extraction des bruts lourds et visqueux.

Les entreprises se positionnent également sur des filières relais de croissance :

- la géothermie, marché très prometteur pour les PME-PMI,
- le stockage géologique du CO<sub>2</sub> à court terme,
- le stockage souterrain d'énergie à plus long terme.

Enfin, Pau représente un réservoir de spécialistes (géologues, géophysiciens, ingénieurs...), de formateurs et de chercheurs (3 900 chercheurs dont 2 500 pour le Groupe Total) reconnu à l'international. Ainsi, la création du club géosciences au sein d'Hélioparc qui organise des meetings internationaux sur les géosciences et la reconnaissance du pôle de compétitivité Avénia, seul pôle sur l'écotechnologie liée au sous-sol, confirment la position de Pau comme un territoire unique en France et dans le monde.

#### **4.3.2. La filière aéronautique**

Le marché de l'aéronautique n'a pas échappé à la crise mais dans une moindre mesure : le secteur affiche une croissance de 3 à 4 % et reste le 1<sup>er</sup> exportateur français (80 % de son chiffre d'affaires).

Le marché reste fragile car soumis aux aléas de la concurrence mondiale et à la rationalisation des coûts. Tout comme la filière géoscience, la raréfaction des ressources obligent les industriels à être innovants en faveur de la consommation du carburant.

Le tissu économique de la filière est composé de quelques grandes entreprises telles que Soficar, Turboméca et Arkéma, situées en périphérie de l'agglomération paloise, mais aussi de beaucoup de TPE, ensemble représentant près de 3 000 salariés sur le Grand Pau (soit 10 % des effectifs français), pour un chiffre d'affaires d'environ 1,4 milliards d'euros dans le Béarn.

A contrario de la filière géosciences, les entreprises du secteur aéronautique sont généralement des entreprises sous-traitantes de grands donneurs d'ordre implantés dans les métropoles de Toulouse ou Bordeaux et ne permettent pas de positionner Pau comme leader dans sa filière, tout comme le manque d'une offre de formation et de recherche sur le territoire.

Les PME et TPE interviennent dans le domaine de la conception, en équipementier et en centre d'essais sur les deux marchés que sont les avions et hélicoptères ainsi que les matériaux et les turbines.

Pour rester compétitives, les entreprises ont besoin de se fédérer pour s'assurer d'une moindre dépendance aux grands groupes et d'innover dans le domaine des matériaux (composites et mélange composite-métallique) et des procédés, tout en étant accompagnées par la filière formation/recherche.

Pour redynamiser la filière, des pistes de développement sont identifiées croisant les filières existantes et les thématiques transversales :

- le pouvoir calorifique de l'huile végétale hydrogénée comme les algues (filières agroalimentaire/géosciences/aéronautique)
- l'hydroélectricité comme générateur d'énergie en milieu hostile (filières géosciences/aéronautique)
- les matériaux à haute performances (fibres carbonées, résines nanotubes) - thématique transversale
- la connexion géosciences et satellites autour de l'observation de la terre (filières géosciences/aéronautique)

La visibilité des savoir-faire et des compétences seront un enjeu pour asseoir le rôle économique de l'agglomération paloise au sein de la Nouvelle Aquitaine.

Outre les enjeux stratégiques qui relèvent plus du développement économique que de l'aménagement du territoire, un enjeu retient cependant l'attention : comment positionner durablement Pau sur les filières d'avenir à moyen terme ? Cela engage le PLUi dans une réflexion sur les capacités du territoire à produire un hébergement adapté aux internationaux qui arrivent sur le territoire seul ou en famille.

#### **ZOOM sur le technopole Hélioparc (Pau) :**

Forte de 30 ans d'expérience et de centaines d'entreprises accompagnées, la SEM Hélioparc est évidemment l'outil central de soutien à l'innovation et à l'entrepreneuriat au sein de notre Communauté d'Agglomération. En particulier, elle œuvre pour l'émergence de projets innovants dans le domaine des géosciences via son incubateur "GEOSTART". Depuis cette année, grâce au soutien de la Communauté d'Agglomération, la technopole Hélioparc a noué un partenariat avec la STATION F, localisée à Paris. C'est le plus grand incubateur de start-up au monde. Au sein de ce lieu central de l'écosystème français de l'innovation, nous mettons à la disposition des start-up d'Hélioparc une cinquantaine de postes de travail permettant aux entrepreneurs Palois d'avoir accès aux marchés du financement (fonds de capital-risque, Business Angels, institutionnels...), à des prospects parisiens et internationaux et de constituer leur réseau.

Le technopole Hélioparc est confronté à un problème récurrent de saturation de surfaces locatives que les dernières constructions n'ont réglé que provisoirement.

Le site hérité d'Elf Aquitaine, les immeubles récents Kepler (livré en 2000), Lavoisier (2004), Galilée 2 (2005), Monge (2006), Newton (2015) et Poincaré (novembre 2018) sont aujourd'hui totalement occupés (ou le seront). L'ouverture de l'IPREM, en mars 2008, a libéré 1500 m<sup>2</sup> anciennement occupés par les laboratoires de l'UPPA ; après six mois de travaux de rénovation, ils ont été proposés à la location et sont aujourd'hui entièrement reloués.

En 2019, Hélioparc aura à sa disposition entre 800 et 900 m<sup>2</sup> pour répondre à la demande.

Dès 2020, la technopole ne sera donc plus en mesure de satisfaire les besoins des entreprises en développement hébergées sur le site et n'aura qu'une très faible capacité d'accueil des jeunes entreprises en création.



### 4.3.3. La filière agri agroalimentaire

La chambre d'agriculture des Pyrénées-Atlantiques a réalisé un diagnostic complet mettant en évidence un territoire communautaire fortement agricole, tant dans l'occupation du sol que dans la composition du tissu économique local.

On compte 13 934 ha de foncier agricole recensés soit 41 % de la superficie du territoire.

L'étude Corine Land Cover de 2012 permet l'analyse de l'occupation des sols, par l'interprétation d'images satellites. Le territoire présente deux zones principales caractérisées par leur topographie, leur hydrographie et leur pédologie.

Le Gave de Pau traverse d'Est en Ouest la Communauté d'agglomération. Dans sa large vallée alluviale, les sols d'alluvions récentes ou de terrasses d'alluvions plus anciennes sont argilo-siliceux. Cela leur confère de bonnes qualités agronomiques, renforcées par les possibilités d'irrigation compensant le caractère filtrant des sols. Au nord du Gave de Pau, les terres humifères de la plaine du Pont long sont limono-argileuses. Ces sols, riches en matières organiques avec de bonnes capacités de rétention d'eau, ont un fort intérêt pour l'agriculture : ils sont considérés comme les plus fertiles du département. Les communes de Bougarber, Beyrie-en-Béarn et Artigueloutan se détachent par leur relief. Cette **zone de la plaine du Pont long et du Gave de Pau**, plus facile à aménager, proche de Pau et desservie par plusieurs routes d'influence régionale et nationale (A64, A65, D834, D817, N134), est soumise à une très forte artificialisation.

La **zone des coteaux de « l'Entre Deux Gaves »** (Gave de Pau et Gave d'Oloron), au sud de l'agglomération, est quant à elle caractérisée par un relief important. Elle présente des sols molassiques composés sur des substrats argilo-limoneux, plus ou moins hétérogènes et accidentés, et généralement moins fertiles. L'exploitation agricole y étant plus compliquée, les prairies et les forêts occupent la majorité du territoire. Les secteurs moins escarpés sont artificialisés ou cultivés. L'agriculture participe au maintien de l'ouverture des paysages et à la reconnaissance de ceux-ci par la population.

## LA FILIÈRE AMONT - AVAL

### AMONT

Fabrication d'aliments pour animaux de ferme  
Céréales, semences et aliments pour le bétail  
Matériel agricole

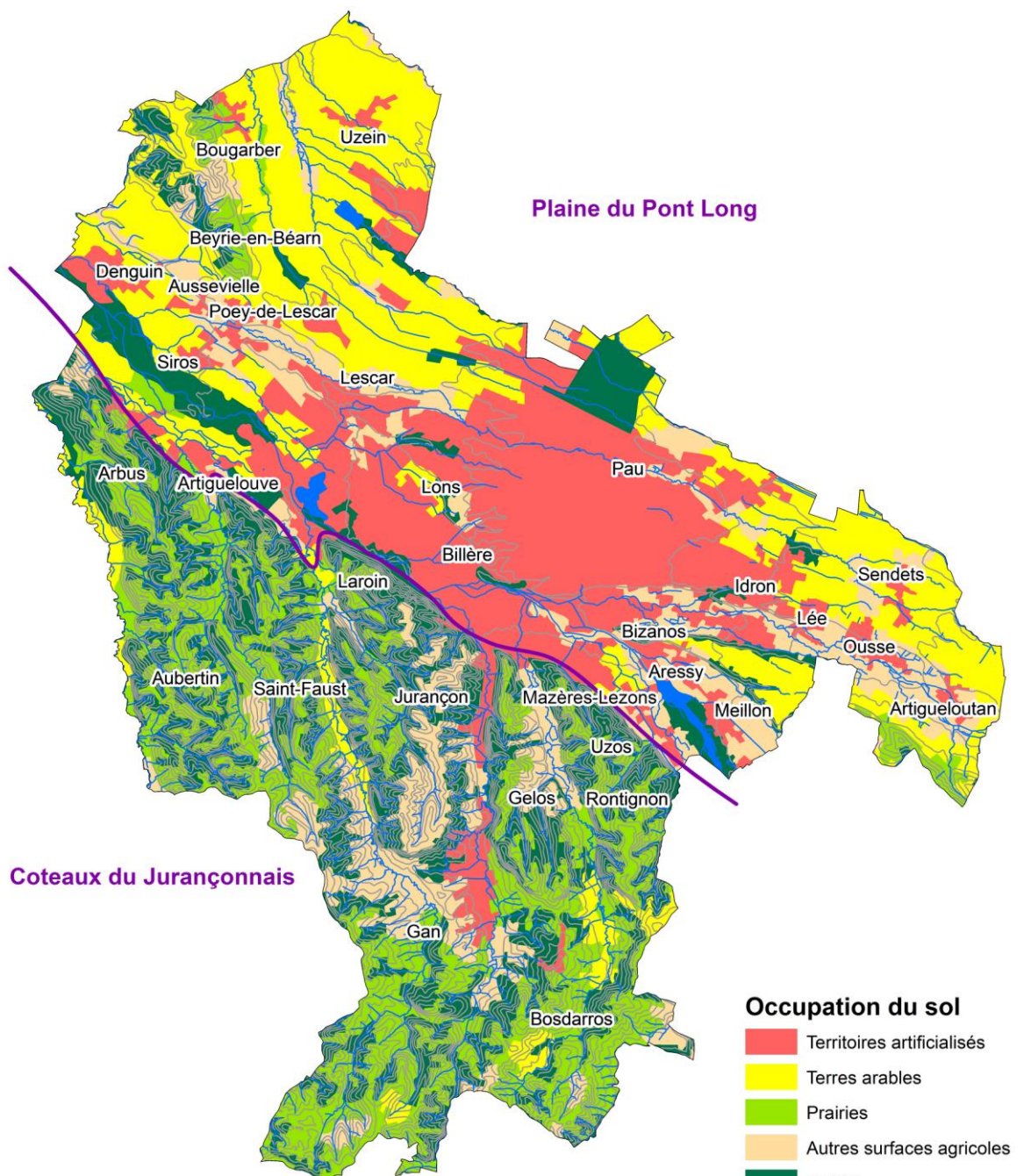
### AVAL – INDUSTRIE AGRO ALIMENTAIRE

Transformation et conservation de viande  
Préparations de fruits et légumes  
Produits laitiers et fromages  
Meunerie  
Pain et pâtisserie fraîche  
Cacao, chocolat, produits de confiserie  
Plats préparés  
Boissons alcooliques distillées

### AVAL – COMMERCE DE GROS

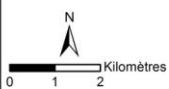
Fleurs et plantes  
Animaux vivants  
Fruits et légumes  
Viandes de boucherie  
Produits laitiers, œufs, huiles

# Occupation du sol



## Occupation du sol

- Territoires artificialisés
- Terres arables
- Prairies
- Autres surfaces agricoles
- Forêts
- Autres milieux semi-naturels
- Zones humides
- Cours et plans d'eau
- Courbes De Niveau

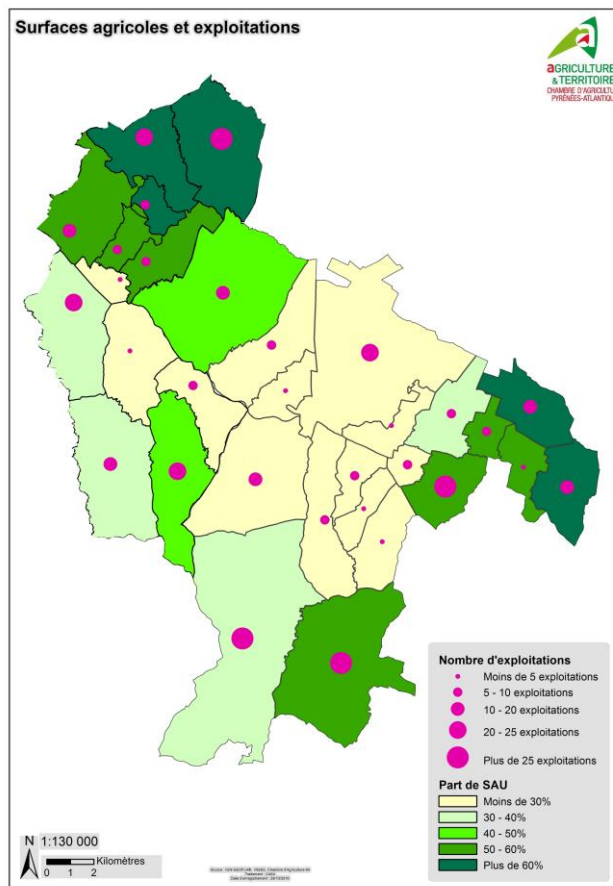
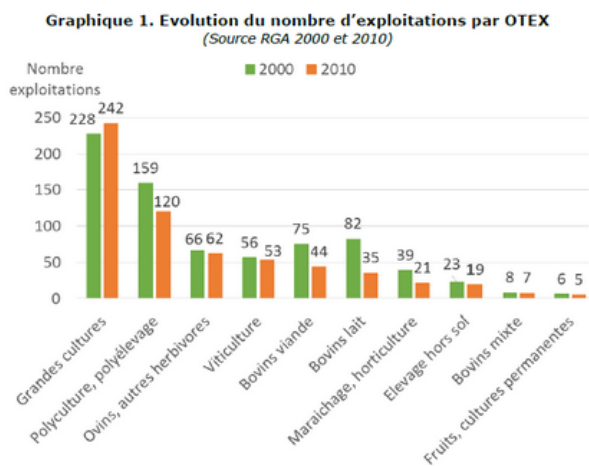


Source : IGN-GEOFLA®, CLC 2012  
 Traitement : CA64  
 Date d'enregistrement : 16/12/2016

421 exploitations agricoles sont situées sur le territoire :

- 252 chefs d'exploitation à temps complet
- 151 pluri actifs soit 36 % des exploitations

5 % de établissements actifs de l'agglomération appartiennent aux secteurs agricole, sylvicole ou de la pêche (816 établissements au total)

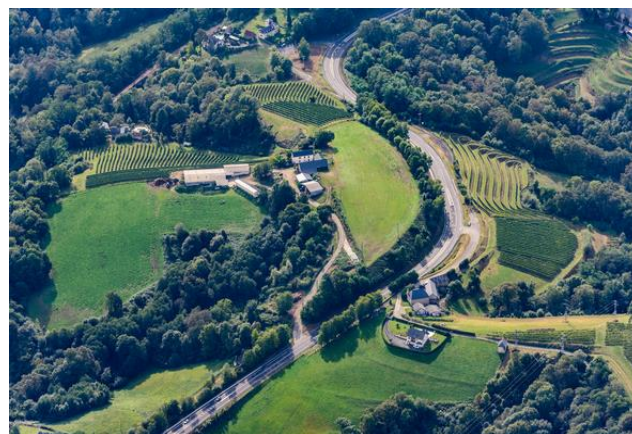


La part de l'agriculture dans l'économie de l'agglomération reste faible en lien avec la présence importante du secteur tertiaire. Cependant les liens indirects des entreprises agricoles avec les autres secteurs sont nombreux.

L'agriculture est majoritairement professionnelle, tournée vers les stratégies de filières, même si les stratégies de diversification de l'activité se développent (soit un ¼ des exploitations, principalement par le biais de la vente en circuits courts et par la transformation de produits agricoles). Par ailleurs, 23 % des exploitations valorisent leurs produits par l'utilisation d'AOC / AOP, d'IGP, de l'agriculture biologique ou autres labels et marques.



crédits photos : Marc Heller





On retrouve dans l'assolement agricole les deux zones principales des coteaux de l'Entre Deux Gaves et de la Plaine du Pont long et du Gave de Pau.

→ Au nord le maïs grain et ensilage est majoritaire, avec la présence sur tout le secteur de céréales à paille et d'oléo-protéagineux. Une diversité des cultures s'observe : prairies, particulièrement sur les communes vallonnées de Bougarber, Beyrie-en-Béarn et Artigueloutan ; légumes et fleurs particulièrement sur Uzein, Pau, Meillon (cultures contractuelles et maraîchage) ; arboriculture sur Aussevielle ; semences sur Uzein.

→ Au sud, les coteaux boisés, en prairies ou en vignes sont alternés de zones planes principalement cultivées en maïs et également en oléo-protéagineux et céréales. On trouve aussi de l'arboriculture, principalement à Saint-Faust.

Les cultures principales du territoire de l'agglomération sont ainsi le maïs grain et ensilage (47 % de la SAU) et les prairies, gels et fourrages (37 %). Viennent ensuite les semences (5 %), les vignes (3 %), les céréales à paille (2 %) et les oléo-protéagineux (2 %). L'arboriculture et les légumes et fleurs représentent chacun moins de 1 % de la SAU.

Les systèmes de production majoritaires sont la polyculture-élevage/élevage (35 % des exploitations), la spécialisation en grandes cultures (26 %) et la polyculture (11 %). Les activités équestres, de par la présence de l'hippodrome de Pau, concernent 10 % des exploitations. Les exploitations spécialisées en viticulture représentent seulement 7 % des exploitations, alors que les vins du Jurançon sont reconnus aux échelles nationale et internationale.

L'élevage, principalement orienté vers la production de viande bovine, de lait de vache et de canards gras, diminue sur le territoire.

**On peut mettre en avant quelques tendances récentes issues du recensement général agricole et des retours d'expériences recueillis lors des ateliers sur le thème de l'agriculture qui ont eu lieu au cours de l'année 2017 :**

- **L'augmentation de la pluriactivité**

1/3 des exploitations, 1/4 des surfaces exploitées

55% des pluriactifs passent une minorité de temps sur l'exploitation.

65 % en grandes cultures, 16 % en polyculture

Objectifs :

- revenu complémentaire à l'agriculture
- conservation du patrimoine familial
- goût pour les tâches agricoles

- **Le vieillissement des agriculteurs**

L'âge moyen est de 50 ans. 1 exploitant sur 2 a plus de 50 ans (France : 54%)

- **La diminution des surfaces exploitées**

On assiste à une baisse des surfaces exploitées de 1 813 ha, soit presque la surface de la commune de Jurançon.

- **La diminution du nombre d'exploitations...**

On assiste à une baisse de 16% du nombre d'exploitations (15% sur le Béarn, 20% sur le département) soit presque 13 exploitations en moins par an.

- **...malgré de nombreuses installations**

24 installations aidées (DJA) depuis 2012 + autres installations : un nombre élevé pour un territoire d'agglomération, signe de vitalité.

- **Des signes de qualité et d'origine, une diversification au développement modéré**

- **La rétention foncière**

"Personne ne veut louer ses terres pour installer, problème du statut des baux trop peu flexibles".

Achat de terres agricoles à prix fort

- **L'augmentation du prix du foncier**

Prix moyen : 8 140 €/ha (département : 8 000 €/ha).

Les prix ont été multipliés par 1,6 en 19 ans (Safer)

Prix mini : 2 500 €/ha, prix maxi 17 600 €/ha

- **L'évolution des productions**

"Diversité des productions mais dominance des grandes cultures".  
Diminution de l'élevage et des cultures contractuelles

- **L'évolution des paysages**

"Diversité des paysages grâce à l'agriculture".  
"Sur les terres plus difficiles des coteaux et vallons, l'agriculture diminue voire disparaît".  
"Enfrichement et boisement des coteaux et de bonnes terres".

30 % des exploitations diversifient leur activité. La diversification de l'activité agricole peut concerner l'agritourisme, la vente directe, l'élaboration-transformation de produits agricoles... La vente en circuit court (un intermédiaire maximum entre le producteur et le consommateur) et en circuit de proximité a également souvent pour logique de valoriser des produits locaux. La quasi-totalité des exploitations diversifiant leur activité font de la vente en circuits courts (24 % du total des exploitations) : principalement vin du Jurançon, légumes, plants et fleurs, fruits, mais aussi viande (ovine, bovine, volailles), fromage de brebis, haricots maïs du Béarn, plantes aromatiques, ... Ces exploitations sont principalement localisées sur Meillon, Gan, Jurançon, Bosdarros et Saint Faust, mais d'autres communes sont également concernées.

Les activités d'hébergement, de restauration à la ferme, les activités pédagogiques et la production d'énergie photovoltaïque restent anecdotiques (respectivement 2 %, 1 %, 0,2 % et 2 %).

Des projets de méthanisation, collectifs ou à la ferme, sont en cours.

La **filière agroalimentaire** est caractérisée par la présence de nombreuses PME-TPE dans des activités très variées ainsi que de grandes entreprises telle qu'Euralis (5 000 emplois), groupe emblématique de l'agglomération paloise avec son pôle céréales, semences, canard gras..., suivi des groupes comme Miel Michaud, la fromagerie des Chaumes ou encore 3A coop, pour ne citer que les entreprises au sein de l'agglomération.



Siège du groupe Euralis, à Lescar

Dans la **filière de la valorisation non alimentaire**, deux grandes thématiques se développent en lien avec les territoires voisins :

- Le biocarburant : avec la mise en place de l'association OCEOL qui regroupe l'ensemble des semenciers du Sud Aquitaine pour assurer l'apport en matière première de l'usine de bioéthanol basée à Lacq, ou encore, avec le programme de recherche PREBIOM concernant la torréfaction de la biomasse en lien avec le pôle de compétitivité AVENIA,
- Les agro-matériaux : dans le domaine des transformations du chanvre pour le secteur de l'automobile où Euralis entre en partenariat avec Agromat sur Tarbes et LCA sur Toulouse.

Si l'absence d'image associée au domaine agroalimentaire ne permet pas au territoire de se distinguer des autres, des initiatives innovantes dans le domaine non alimentaire sont à noter en lien avec d'autres filières (comme les géosciences) ou d'autres territoires.

#### 4.3.4. Le tourisme

La loi du 7 août 2015 portant Nouvelle organisation territoriale de la République a réaffirmé le tourisme comme compétence partagée entre l'Etat, les Régions, les Départements, les communes et groupements. Dans ce cadre, le Comité Départemental du Tourisme des Pyrénées Atlantiques est devenu l'Agence d'attractivité et de développement touristique, outil fédérateur de tous les acteurs du tourisme dans le Département. Sous le statut d'un Etablissement Public Industriel et Commercial (EPIC) communautaire, Pau Pyrénées Tourisme a la compétence touristique des 31 communes de l'agglomération. Un accueil du public est assuré à Pau et à Lescar.



La notoriété du Béarn est aujourd'hui encore faible pour être positionnée parmi les destinations qui comptent car il n'est jamais cité spontanément comme une destination de vacances à part entière. Ce n'est pas le cas des Pyrénées qui arrivent en 7<sup>ème</sup> position des destinations de vacances en France. Partant de ce constat, le Schéma Départemental du tourisme a fixé des axes stratégiques et des orientations pour la période 2016 – 2020 pour renforcer la destination « Béarn Pyrénées » :

- Développer la notoriété et l'image du Béarn, avec les béarnais ambassadeurs de leur territoire.

- Valoriser la culture, la gastronomie et l'art de vivre à la béarnaise

- Valoriser l'eau et la randonnée

- Positionner Pau « Cité Royale » capitale du Béarn – Pyrénées

- Concevoir un Plan Montagne - Destination Pyrénées transfrontalières

Dans l'agglomération paloise, des monuments majeurs composent l'offre touristique comme :

- Le boulevard des Pyrénées et la vue sur les Horizons palois ;
- le Musée national du Château de Pau (93 000 visiteurs / an) ;
- les musées Bernadotte, des Beaux-Arts, à ciel ouvert « Le tour des Géants » ;
- la cathédrale de Lescar (9 000 visiteurs / an)

La cave coopérative de Jurançon à Gan est un des sites les plus visités du département avec 270 000 entrées. On compte également 64 vigneron indépendants.

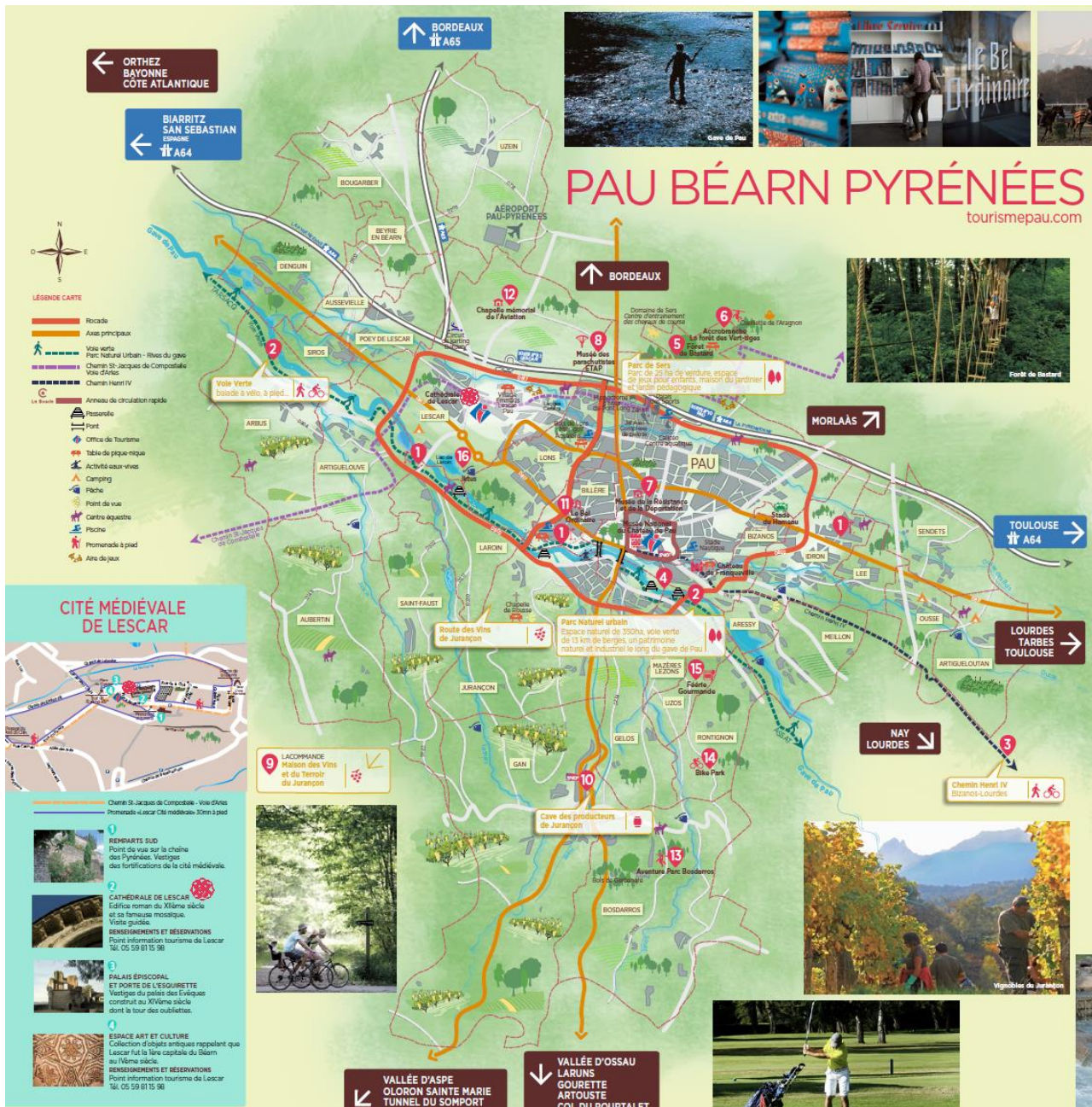
Enfin, l'agglomération paloise se caractérise par la présence de nombreuses activités de pleine nature et loisirs : le Stade d'eaux vives, le parc Rive des Gaves, 3 golfs dont le Pau Golf Club (le 1<sup>er</sup> du continent européen depuis 1856), 750 hectares de parcs et jardins et des prestataires d'activités dont l'équitation, l'eau vive, l'accrobranche...).



*Stade d'eaux vives, Pau*



*Cave coopérative, Gan*



Une enquête de clientèle conduite par Pau Pyrénées Tourisme durant l'été 2017 révèle que les visiteurs sont avant tout séduits par :

- La vue sur la chaîne des Pyrénées (29.70 %)
- Le Château et son quartier (28.20 %)
- Le centre-ville de Pau en général (25 %)

Par ailleurs, en ce qui concerne la fréquentation, il est à noter que les visiteurs se composent de : couples (45 %), famille (37.5 %), une personne (10 %) et amis-groupe (8 %).

Parmi les équipements majeurs, on recense le Zénith de Pau (160 000 entrées / an), le Casino (130 000 entrées / an), le Centre de congrès le Palais Beaumont (103 000 journées / an), le Parc des expositions (77 000 entrées), l'Hippodrome (50 000 entrées) et plusieurs équipements sportifs qui ont un rayonnement dépassant le cadre de l'agglomération comme le Palais des sports, le complexe de pelote, le stade du Hameau.

Enfin, des manifestations culturelles et sportives attirent des visiteurs dans l'agglomération paloise comme le Grand prix hippique, le carnaval béarnais, les grands prix automobiles, le Tour de France, Hestiv'oc, le concours complet international d'équitation, les rencontres littéraires « les idées mènent le monde ».

Selon l'enquête touristique conduite en 2017 par Pau Pyrénées Tourisme, la durée du séjour est pour 54 % des visiteurs de deux jours ou plus. En 2017, on comptait environ 575 565 nuitées déclarées dont environ 70 % dans des hôtels. Les capacités d'hébergement touristiques sont variées dans l'agglomération paloise (chiffres 2016), on compte alors :



	Nombre d'établissements	Nombre de lits touristiques	Part dans l'offre totale de lits
Hôtels	45	4 606	68 %
Campings	4	426	6 %
Chambres d'hôtes	22	114	2 %
Hébergements collectifs*	5	97	1 %
Meublés de tourisme	143	613	9 %
Résidences de tourisme	5	930	14 %
TOTAL	224	6 786	

\* Hébergements collectifs comprend notamment les auberges de jeunesse de Pau et Gelos, le gîte d'étape Biscar à Arbus et le refuge St Jacques à Lescar.

\* NB : Ne sont pas comptés les hébergements meublés « cachés » sur Airbnb et autres plateformes. Estimation : 400 unités soit environ 1000 lits supplémentaires

On peut y ajouter les aires de stationnements et/ou services de camping-car à Pau, Lescar et Gan.

#### **La capacité hôtelière est globalement suffisante.**

L'enjeu principal n'est pas d'augmenter le nombre de lits marchands mais de faire monter en gamme le parc existant. Il reste néanmoins des besoins à satisfaire pour compléter l'offre de gamme :

- HOTELLERIE : Besoin d'un « boutique Hôtel » en centre-ville de PAU (avec restaurant si possible) en 3\* ou 4\* - capacité 40 à 50 chambres (Hôtel avec un concept d'architecture et décoration unique et original)
- HEBERGEMENT DE GROUPE : Besoin d'une auberge de jeunesse / Gîte de groupe – capacité 100/200 lits - à proximité du Gave/ stade d'eaux vives et en connexion avec le centre-ville de PAU en 5/10 minutes par transports en commun.
- Aire d'accueil de camping-cars : pour passer la nuit avec services (assainissement) – capacité de 30 véhicules – idéalement situé dans un environnement naturel et à moins de 1km du centre de PAU (quartier Rives du gave)
- Village de Gîtes (camping avec hébergements de loisirs type chalets / HLL) – capacité 200/300 lits – idéalement situé en bordure de Gave ou avec vue Pyrénées en sommet de coteaux – environnement à forte naturalité

**Concernant les équipements de loisirs, les besoins sont les suivants :**

- Une zone de baignade en site naturel avec activités sportives et ludiques
- Un espace aqua ludique (type aquadrolics ou miroir d'eau) en zone urbaine
- Des espaces sportif/ludique dédiés aux glisses urbaines à proximité du centre-ville (skate/bmx/escalade/vague à surf)
- Des itinérances douces : assurer la continuité d'itinérance sur la voie verte en bordure du Gave de PAU et sur des axes Nord Sud (du Gave de PAU au Nord de l'Autoroute)
- Une Halle d'exposition modulable au nord de PAU (proximité autoroute) pour remplacer le parc des expositions aujourd'hui obsolète.



#### **4.3.5. Des axes potentiels de développement**

##### Les TIC : technologies de l'Information et de la Communication

Les TIC se rapprochent davantage d'une thématique transversale, vue comme un soutien à la consolidation des filières étudiées précédemment. Le pôle E-Business Sud-Aquitain et Adour (PEBA) regroupe près de 100 entreprises et acteurs institutionnels dans le secteur de l'informatique, des télécoms et du multimédia et met à disposition des filières des logiciels et compétences tels que le e-business/e-commerce/e-marketing/Web2.0, le e-learning, la dématérialisation des documents....

L'ouverture du centre de simulation palois (CSP) en 2010 confirme ce soutien aux PME de l'aéronautique, de l'imagerie 3D et du pétrole, en offrant un service global autour de la simulation numérique (ex : logiciel CATIA pour l'aéronautique).

Les TIC se révèlent être un véritable outil pour le développement et la compétitivité des entreprises du territoire.

##### La filière équine

L'histoire du cheval à Pau remonte aux premières courses de cheval en 1842. Depuis, l'agglomération paloise dispose de haras nationaux à Gelos, d'un centre d'entraînement des courses au domaine de Sers placé au second rang national après Chantilly. Environ 800 chevaux y sont à demeure et il en accueille près de 2 000 en période de meeting.

Pau est mondialement connue pour organiser l'un des six plus grands événements équins, le CCI 4 étoiles.

Des activités économiques très variées se développent, tant sur la valorisation du cheval (entraînement, épreuves jeunes chevaux...) que sur l'utilisation du cheval (loisirs, randonnées, courses) et sur la commercialisation (paris, fabrication de produits, de services...).

Si la filière équine montre des potentiels de développement, elle est aujourd'hui peu structurée même si aujourd'hui des projets sont portés à la réflexion par l'agglomération (création d'une zone dédiée, création d'un poste d'inspection frontalier par exemple).

##### L'intelligence artificielle

##### Le sport

#### **4.4. L'offre d'accueil des activités économiques**

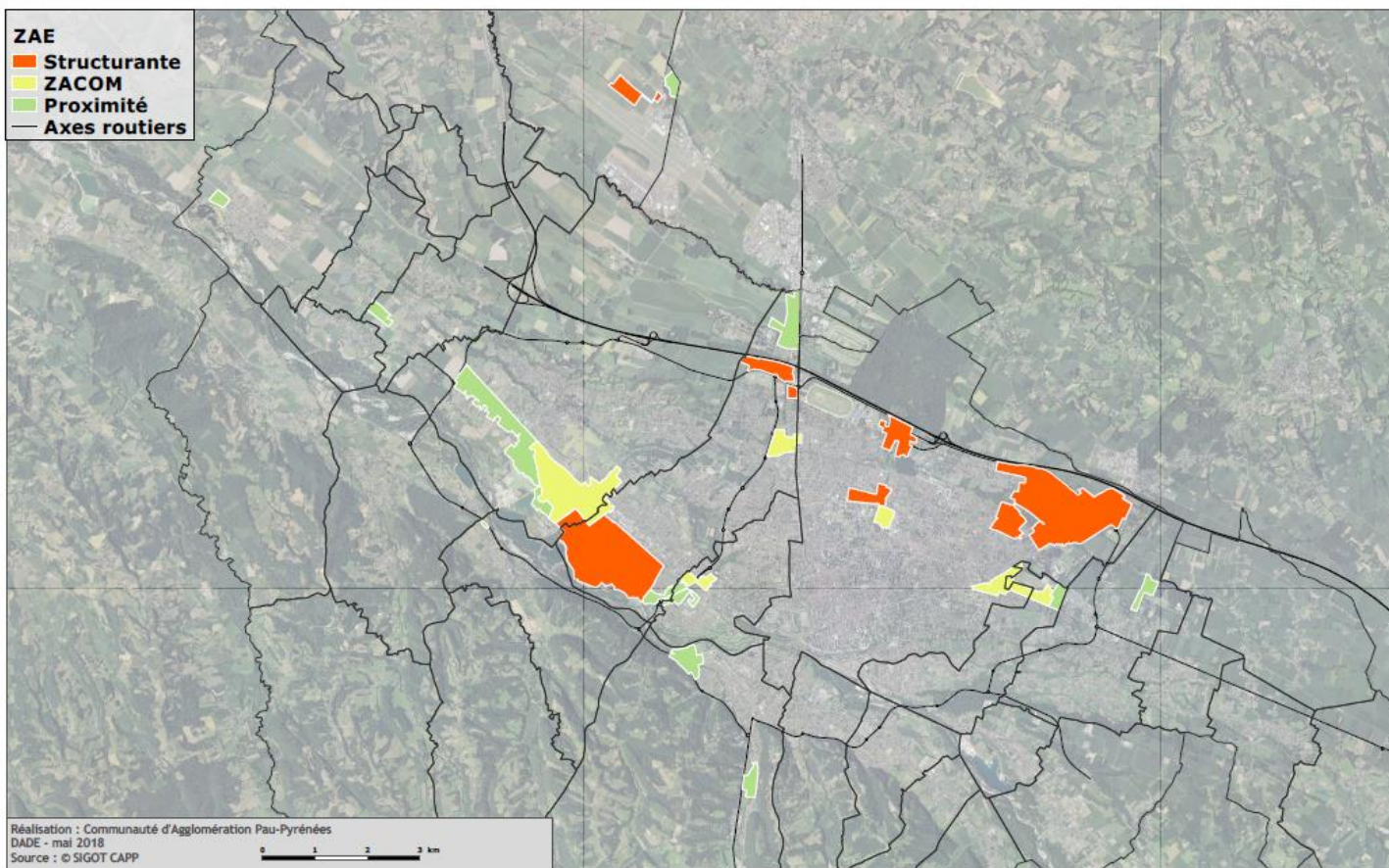
Pour rappel, la majorité des emplois (65 %) et des établissements (84 %) se trouvent dans le tissu urbain.

Depuis le 1er janvier 2017, l'ensemble des zones d'activité économique (ZAE) est de compétence intercommunale dans toutes les communautés et métropoles au titre de leur compétence obligatoire en matière de développement économique. Juridiquement, leurs statuts n'ont pas à faire figurer la liste des espaces qui constituent des ZAE sur le territoire et doivent se limiter au libellé de la loi, à savoir « création, aménagement, entretien et gestion de zones d'activité industrielle, commerciale, tertiaire, artisanale, touristique, portuaire ou aéroportuaire ».

La Communauté d'agglomération Pau Béarn Pyrénées compte à ce jour 22 Zones d'activité économique (ZAE) sur son territoire. 3 types de ZAE se distinguent (cf. carte ci-après) :

- les ZAE structurantes pour les filières d'excellence du territoire ;
- les Zones d'activité commerciale (ZACOM) ;
- les ZAE de proximité.

## Organisation des ZAE CAPBP



Au mois de septembre 2018, cinq ZAE sont commercialisables immédiatement ou à court terme :

- Europa (7 000m<sup>2</sup>) ;
- Hippodrome (11 800m<sup>2</sup> disponibles)
- Bruscos (3 442m<sup>2</sup> disponibles)
- Aérosite (16 220m<sup>2</sup> disponibles)
- Lonstechnord (63 000m<sup>2</sup> disponibles – fin d'année 2019)

Depuis l'année 2016, le rythme de commercialisation du foncier public s'accélère. En effet, nous avons commercialisé :

Année	Foncier public commercialisé	Nombre de ventes
2015	1 ha	5
2016	1 ha	3
2017	4,7 ha	5
2018	6,2 ha	15
2019 (intention d'achat)	8,5 ha	7

Cette augmentation du rythme de commercialisation peut s'expliquer notamment par :

- La diversification de l'offre de foncier économique proposée aux entreprises (avant 2016, il n'y avait qu'Europa) ;

- La structuration de la Direction Attractivité et Développement Économique dotée de moyens humains plus importants (avant 2017, il n'y avait qu'une personne en charge de la commercialisation du foncier économique).

Par ailleurs, l'agglomération travaille actuellement sur une politique de communication plus offensive qui devrait également avoir un impact sur la commercialisation du foncier économique.

On peut révéler quelques caractéristiques communes aux zones d'activités économiques actuelles notamment en cœur de pays :

- une faible qualité des espaces publics et privés, des cheminements piétons et cyclables qui pourraient irriguer la zone en continuité des arrêts des transports en commun ;
- une signalétique minimale : manque de lisibilité des zones, de localisation des entreprises,

Au regard du zonage économique dans les documents d'urbanisme des communes, plus de 300 ha étaient disponibles pour de l'activité économique sur le territoire de l'agglomération. Or plusieurs constats peuvent être faits :

- Les zones d'activités économiques historiques sont moins attractives et les friches s'y multiplient ;
- Les entreprises préfèrent s'installer le long des axes autoroutiers et privilégient le nord de l'agglomération ou les communautés de communes voisines
- Après la commercialisation de Lonstechnord et de la zone de l'Hippodrome, manque de foncier économique à proposer dans ce secteur.

Tandis que certains sites économiques se développent, d'autres sont aujourd'hui en perte de vitesse et subissent une vacance commerciale pouvant entraîner la création de friches industrielles conséquentes. Pour ces sites, dont il est nécessaire de cibler ceux prioritaires, l'objectif est donc de rechercher une programmation innovante, en lien avec les dynamiques actuelles du territoire et susceptible de réinvestir ces lieux (arrivée du réseau de chaleur, culture hors-sol, etc). Pour cela, il sera indispensable d'accompagner la mutation de ces tissus urbains en intervenant sur le foncier et les aménagements de voirie.

L'insertion urbaine et paysagère des nouvelles ZAE doit être impulsée avec notamment, des aménagements de voirie qualitatifs et l'insertion de projets urbains innovants de par leur forme architecturale et leur programmation.

L'agglomération travaille sur le renouvellement des ZAE déjà existantes.



Deux secteurs d'intervention prioritaires :

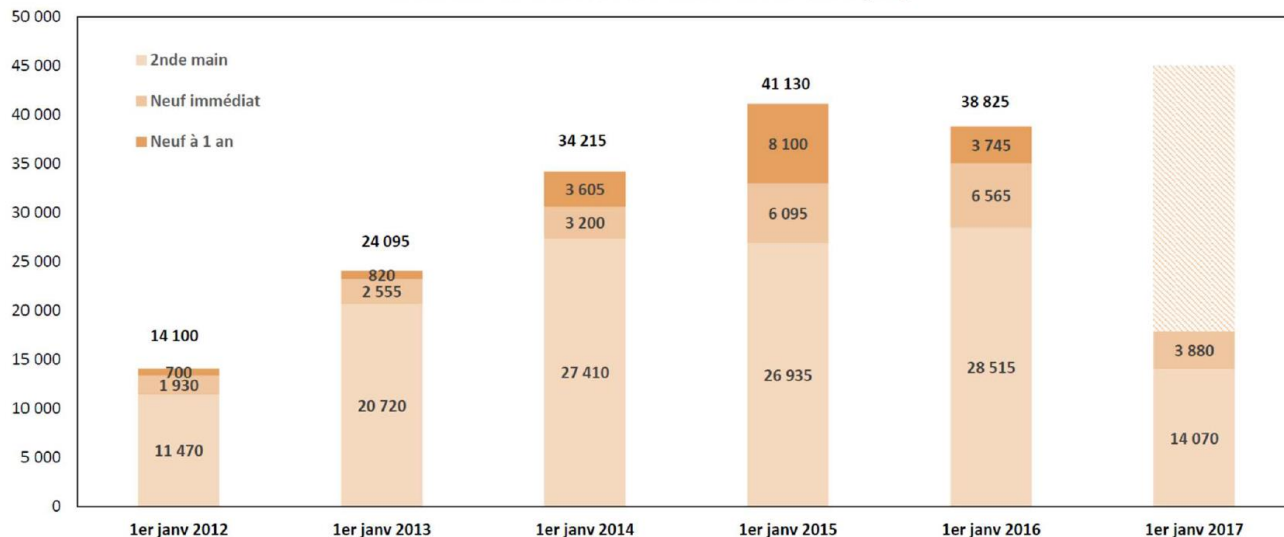
- Le pôle économique Ouest (Zone industrielle de Lons principalement) qui regroupe près de 70% des friches bâties ;
- Le pôle économique Nord-Est (Pau-Pyrénées) qui regroupe 40% du total des friches non bâties.

La Communauté d'agglomération travaille sur le réinvestissement des ZAE existantes via plusieurs actions :

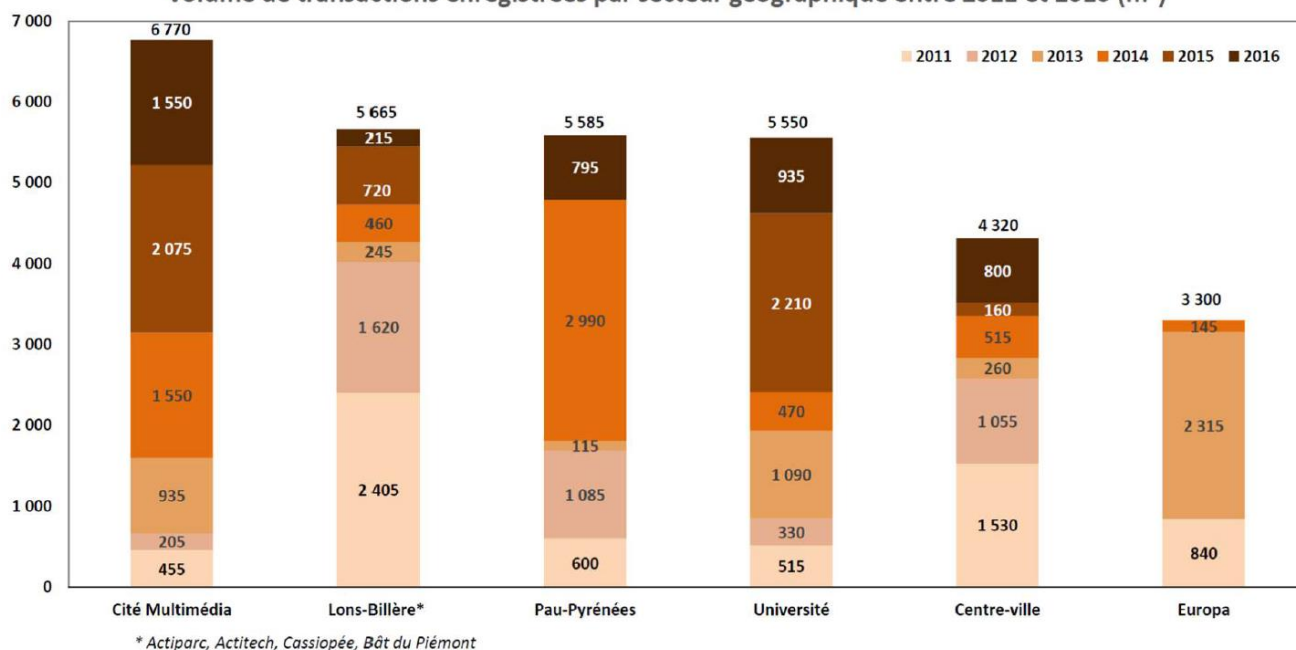
- Mise en place d'un schéma de signalisation des ZAE destiné à harmoniser et valoriser les ZAE de l'agglomération ;
- Relevé annuel de la vacance économique au sein des ZAE pour actualiser la base de connaissance des potentiels ;
- Rôle de mise en relation entre les propriétaires privés ou les agences immobilières et les porteurs de projet ;
- Lancement d'une première opération de requalification publique d'une friche non bâtie de 2 ha au sein de la zone industrielle de Lons pour l'année 2019.

**Concernant l'offre de bureaux**, on constate qu'il existe beaucoup de stock (plus de 40 000 m<sup>2</sup>) par rapport à la réalité des transactions annuelles (environ 4 000 m<sup>2</sup>). L'enjeu dans les années à venir est de privilégier le centre d'agglomération pour l'implantation de futurs bureaux.

**Évolution du volume du stock de bureaux (m<sup>2</sup>)**



**Volume de transactions enregistrées par secteur géographique entre 2011 et 2016 (m<sup>2</sup>)**



Source : OPIE

#### 4.5. L'offre commerciale dans l'agglomération paloise : entre offre de dimension supra communautaire et offre de proximité

Conscient de l'enjeu pour leur développement territorial, la Communauté d'Agglomération Pau Béarn Pyrénées (CAPBP) et le Syndicat mixte du Grand Pau (SMGP) se sont dotés de documents cadre précisant leurs stratégies en matière d'urbanisme commercial : le schéma de développement commercial (juin 2013), le volet urbanisme commercial du SCOT (juin 2015). La CAPBP et le SMGP poursuivent leur collaboration dans la mise en œuvre, le suivi et l'animation de leurs politiques d'urbanisme commercial. Les axes forts du projet commercial du bassin palois sont les suivants :

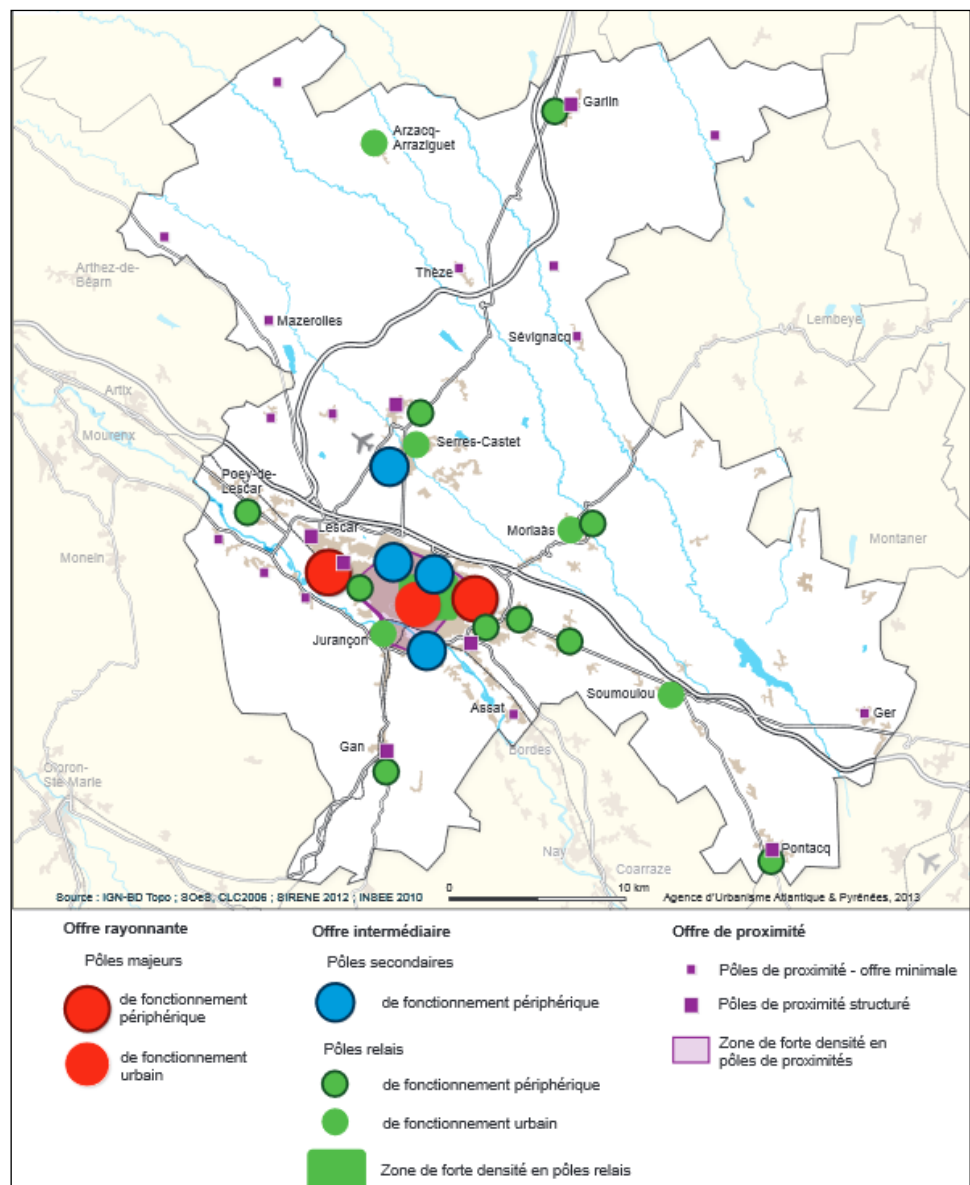
- Rayonner commercialement sur un bassin de vie élargi ;
- Développer une armature commerciale cohérente et adaptée aux besoins des populations ;
- Privilégier un développement commercial accompagnant le développement urbain ;
- Tendre vers un développement commercial plus qualitatif.

A l'échelle du pays du Grand Pau, les orientations pour le développement des commerces sont les suivantes :

- dans tous les territoires, développer une offre commerciale de « proximité » pour répondre aux besoins du quotidien (en produits de consommation courante et service de première nécessité) : aire de chalandise limitée à la commune d'implantation voire à quelques communes limitrophes (comme dans les zones rurales pour assurer la viabilité économique d'un projet) ;

- favoriser l'autonomie commerciale des bassins de vie pour répondre aux besoins hebdomadaires (pour limiter déplacements vers le cœur de pays) : grandes et moyennes surfaces (équipements commerciaux de 1000 m<sup>2</sup> et plus) ;

- dans tous les territoires, privilégier le développement commercial dans les centralités pour tous les besoins de consommation (quotidien, hebdomadaire, exceptionnel).

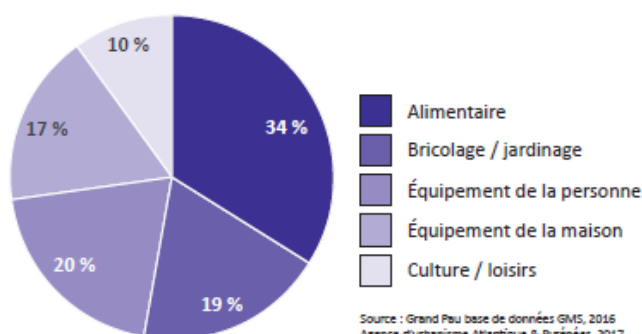


Fort d'un équipement commercial dense et varié, le bassin palois est le premier pôle commercial sud aquitain avec 250 000 m<sup>2</sup> de surface de vente de grandes et moyennes surface et 1.15 milliard d'euros de chiffres d'affaire annuel générés dans l'agglomération. Cette dynamique est principalement portée par le centre-ville de Pau et les grandes zones commerciales périphériques. Pôles d'implantation des principaux leaders commerciaux, les zones périphériques génèrent 70 % du chiffre d'affaire local et drainent annuellement plusieurs millions de visiteurs. Le profil de clientèle est varié allant de l'ouvrier au cadre supérieur. Le centre-ville de Pau représente 17 % de chiffre d'affaires contre 25 % dans les agglomérations de même taille.

#### 4.5.1. Une offre commerciale dense dans l'agglomération paloise

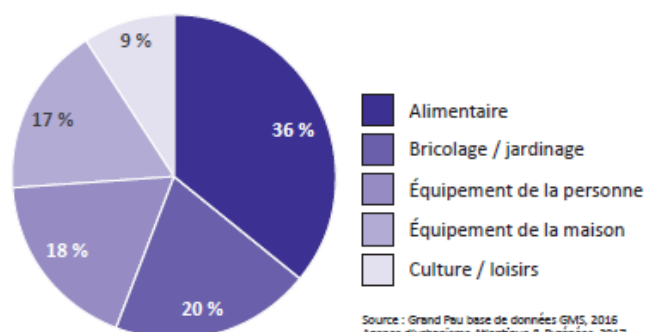
La CAPBP concentre la majeure partie des surfaces de vente grandes et moyennes surfaces du Grand Pau, soit 88 % des surfaces de vente. Tout secteur commercial confondu, la densité commerciale est de 1 241 m<sup>2</sup> pour 1 000 habitants dans le Grand Pau contre 1 459 m<sup>2</sup> dans la CAPBP (dont 499 m<sup>2</sup> pour 1 000 habitants de surface de vente alimentaire contre une moyenne de 450 m<sup>2</sup> pour le Grand Pau).

Répartition de la surface de vente par secteurs commerciaux au sein de la CAPBP



Source : Grand Pau base de données GMS, 2016  
Agence d'urbanisme Atlantique & Pyrénées, 2017

Répartition de la surface de vente par secteurs commerciaux au sein du Grand Pau



Source : Grand Pau base de données GMS, 2016  
Agence d'urbanisme Atlantique & Pyrénées, 2017

Le niveau d'équipement commercial du cœur de pays permet à sa population de consommer sur place pour les besoins hebdomadaires. La polarité majeure de Gan dispose d'un supermarché d'environ 2 000 m<sup>2</sup> offrant une variété de produits (Super U).

Liste des enseignes à dominante alimentaire de plus de 1 000 m<sup>2</sup> de surface de vente par commune en 2016

Communes de l'armature	Nombre d'enseignes (+ 1 000 m <sup>2</sup> de surface de vente)	Liste des enseignes et surface de vente
<b>Cœur de Pays</b>		
Billère	1	Intermarché (2 200 m <sup>2</sup> )
Bizanos	0	
Gelos	0	
Idron	2	Super U (2 464 m <sup>2</sup> ), Casino (1 267 m <sup>2</sup> )
Jurançon	1	Intermarché (1 575 m <sup>2</sup> )
Lescar	2	Carrefour (10 295 m <sup>2</sup> ), Leader Price (1 006 m <sup>2</sup> )
Lons	2	Geant (8 540 m <sup>2</sup> ), Casino (1 480 m <sup>2</sup> )
Mazères-Lezons	1	Leclerc (4 100 m <sup>2</sup> )
Pau	9	Auchan (9 600 m <sup>2</sup> ), Leclerc (9 100 m <sup>2</sup> ), Casino Bosquet (2 470 m <sup>2</sup> ), Intermarché (2 149 m <sup>2</sup> ), Casino (1 533 m <sup>2</sup> ), Lidl Mermoz (1 447 m <sup>2</sup> ), Monoprix (1 250 m <sup>2</sup> ), Carrefour market (1 015 m <sup>2</sup> ), Leader Price Daurat (1 003 m <sup>2</sup> )

Source AUDAP

\* grande et moyenne surface : regroupe les commerces de détail ayant une surface de vente égale ou supérieure à 300 m<sup>2</sup>. Peut être spécialisée sur un thème (bricolage, prêt à porter...) ou généraliste.

En 2012, à l'échelle du SCoT, 26 % des communes disposaient d'une offre alimentaire de proximité (soit 38 communes et 35 communes en 2015). Les communes de l'agglomération paloise sont bien équipées pour répondre aux besoins quotidiens alimentaires de consommation courante des populations



**Le centre-ville de Bizonos**



**Idron - Super U**

#### **Définitions : fréquences d'achat et offre commerciale associée**

- fréquence quotidienne : commerce de détail répondant aux besoins du quotidien, produits de consommation courante et services de première nécessité. Cette classe regroupe principalement les commerces alimentaires spécialisés et l'alimentation générale (épicerie...).
- fréquence hebdomadaire : commerces de détail répondant aux besoins hebdomadaires, alimentaires et non alimentaires. Cette classe regroupe la grande distribution à dominante alimentaire (supermarché et hypermarché).
- fréquence occasionnelle « légère » : commerces de détail fréquentés « quelques fois par mois » et ne nécessitant pas l'utilisation d'un véhicule motorisé individuel. Cette classe fait référence à l'offre « shopping » (habillement, chaussures, bijouterie, librairie...).
- fréquence occasionnelle « lourde » : commerces de détail fréquentés « quelques fois par mois » et pouvant nécessiter l'utilisation d'un véhicule motorisé individuel (bricolage, jardin...).
- fréquence exceptionnelle : commerces de détails fréquentés « quelques fois par an » pour des besoins exceptionnels (mobilier, électroménager, gros bricolage, aménagement de la maison...).

Part des commerces localisés en centre-ville de Pau, zones périphériques  
et autres espaces en 2015

Fréquences de consommation	Centre-ville de Pau	Zones périphériques	Tissu interstitiel	Total
Quotidienne	22 %	5 %	73 %	562
Hebdomadaire	2 %	33 %	65 %	57
Occasionnelle «léger»	40 %	22 %	38 %	855
Occasionnelle «lourd»	7 %	13 %	81 %	183
Exceptionnelle	8 %	29 %	63 %	162
<b>Total</b>	<b>492 (27 %)</b>	<b>310 (17 %)</b>	<b>1 017 (56 %)</b>	<b>1 819</b>

Source AUDAP / échelle du Grand Pau

\* tissu interstitiel : espace en milieu continu ou discontinu où l'activité résidentielle y est dominante. C'est l'espace qui n'est ni en centralité, ni en zone commerciale périphérique ou ZACOM

A l'échelle du Grand Pau, respectivement 83 % et 88 % des commerces de fréquentation exceptionnelle et occasionnelle « léger » sont localisés dans le cœur de pays.

On note un déséquilibre de l'offre commerciale entre le centre-ville de Pau, les zones périphériques et le tissu interstitiel. Les zones périphériques concentrent une majeure partie de l'offre commerciale en grandes et moyennes surfaces du Grand Pau soit 72 %. Les commerces de bricolage/jardinage et de culture/loisirs se trouvent en majorité dans ces espaces.

Alors que la stratégie de développement commercial entend favoriser le retour et le maintien des commerces en centralités, centres-villes et quartiers, on constate que 7% des surfaces de vente autorisées par la Commission départementale d'aménagement commerciale (CDAC, chargée d'étudier les demandes d'implantation ou d'extension des surfaces commerciales supérieures à 1 000 m<sup>2</sup> de surface de vente) concernent des projets en centralités entre 2012 et 2015 dans le Grand Pau.

Le constat majeur réside en un affaiblissement certain de l'offre commerciale en centre-ville de Pau qui a conduit à l'élaboration d'une stratégie validée en 2015 et à la construction d'un plan d'actions.

Enfin, on assiste à un développement anarchique des commerces en entrées de ville qui fragilise les centralités.



**Le centre-ville de Pau**

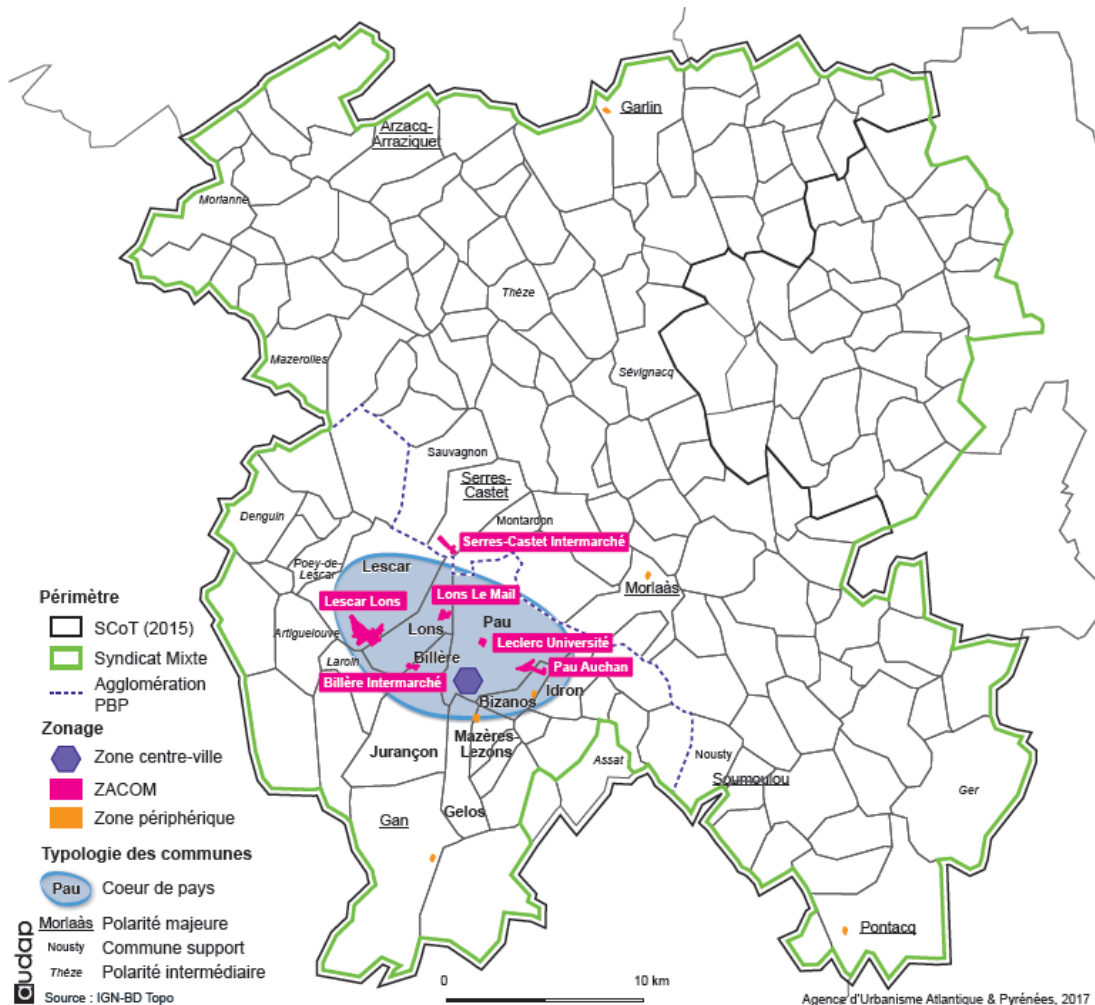


**La route de Bayonne bordée de panneaux publicitaires**



#### 4.5.2. Les Zones d'aménagement commercial : des espaces commerciaux à moderniser et requalifier

Six zones d'aménagement commercial (ZACOM) ont été identifiées par le SCoT dont cinq dans l'agglomération paloise. Les ZACOM retenues au sein du Document d'Aménagement Commercial (DAC) sont les zones commerciales présentant un impact significatif sur le fonctionnement du bassin palois pour lesquelles le territoire fixe des objectifs spécifiques.



La ZACOM Lescar-Lons et le centre-ville de Pau présentent une aire de chalandise équivalente à la zone de chalandise du commerce palois (320 000 habitants). Les polarité Pau Auchan et Pau Leclerc Université, dont l'attractivité repose avant tout sur la locomotive alimentaire et la galerie associée, ont des aires de chalandise plus locales couvrant respectivement des bassins de 250 000 habitants et 180 à 200 000 habitants. La ZACOM Lons le Mail, zone commerciale de « rayonnement bassin de vie », présente un niveau d'équipement et une aire de chalandise locale.

Un des enjeux majeurs de la stratégie commerciale de l'agglomération est de préserver l'attractivité de ces zones périphériques qui peuvent présenter des signes d'essoufflement (vieillesse prématuré des concepts commerciaux, progression de la vacance...) et être progressivement inadaptées aux attentes des consommateurs dont les comportements d'achat évoluent sans cesse (engouement pour le e-commerce, les petits formats de vente...). Avec l'appui de l'AUDAP, une analyse de l'état initial des ZACOM a été produite en 2015 permettant d'engager par la suite la réflexion sur la requalification de ces zones.

De manière générale, les constats mis en avant concernant ces zones commerciales périphériques sont les suivants :

- Une forte attractivité des ZACOM fragilisée par l'évolution des attentes des clients ;
- Un étalement urbain dû aux modes d'aménagement consommateurs d'espace des enseignes ;
- Une congestion marquée par des flux de déplacements motorisés conséquents aux entrées d'agglomération ;
- Une dégradation paysagère attribuable aux formes urbaines standardisées des enseignes et à la présence de friches et locaux vacants.

#### 4.5.2.1. Zone commerciale Lescar Lons



Développée par phases successives d'aménagement dès les années 1970, en entrée ouest de l'agglomération, de part et d'autre de la route de Bayonne, la zone commerciale Lescar-Lons est la première polarité de l'agglomération rayonnant sur l'ensemble du Béarn.

L'atout principal de la zone est la diversité de son offre commerciale avec les principaux leaders de l'agglomération implantés répondant aux besoins des clients, des besoins les plus courants aux plus exceptionnels. Polarité de rayonnement métropolitain dans le SCoT du Grand Pau, la priorité porte désormais sur le développement d'une offre commerciale répondant aux besoins de consommation occasionnels et exceptionnels des populations du bassin palois et au-delà (équipement de la maison, automobile...).



#### 4.5.2.2. Zone commerciale Pau Auchan



Seconde polarité commerciale périphérique de l'agglomération, la ZACOM Pau Auchan bénéficie des bonnes performances de l'hypermarché, premier magasin alimentaire de l'agglomération, et d'une aire de chalandise étendue, notamment vers l'est.

Autour de la locomotive Auchan, l'offre commerciale est hétérogène et dispersée dans des ensembles commerciaux déconnectés. Polarité de rayonnement métropolitain dans le SCoT du Grand Pau, la priorité porte désormais sur l'implantation de grands commerces répondant aux besoins de consommation occasionnels et exceptionnels des populations du bassin palois et au-delà (équipement de la maison, automobile...).

En porte d'entrée Est de l'agglomération, connectée au reste de la ville par une ligne de transport collectif performant, et proche d'espaces de projet, elle présente des perspectives d'aménagement urbain.

#### 4.5.2.3. Zone commerciale Leclerc Université



De fonctionnement périphérique tout en étant inscrite dans la ville, La zone Leclerc Université dispose des ingrédients et atouts pour muter vers un véritable quartier de ville. A taille humaine, connectée au reste de la ville par un réseau de transport collectif performant, elle est insérée dans un environnement urbain dont elle tire toute son attractivité.

Elle bénéficie à la fois d'une clientèle de proximité (étudiants, riverains...) par sa dominante alimentaire et d'un rayonnement commercial étendu dans la partie nord du bassin palois par la diversité de son offre (galerie commerciale, cinéma...). Le SCoT conforte le rayonnement élargi de cette polarité dans son armature commerciale.

Les opérations récentes, dont la restructuration du centre commercial pensée en lien avec les aménagements publics et le futur Bus à Haut Niveau de Service (BHNS), sont un premier stade d'évolution participant à l'avènement d'un quartier commerçant plus mixte et intégré.

Le développement de cette ZACOM doit être pensé en lien avec le quartier Université Technopôle faisant l'objet d'un projet urbain d'envergure pour la structuration d'un véritable quartier de la ville.

#### 4.5.2.4. Zone commerciale Lons le Mail



Située sur la route de Bordeaux, la polarité Lons Le Mail présente une aire de chalandise recouvrant le nord du Grand Pau. Equipée 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, rôle conforté dans l'armature commerciale du SCoT du Grand Pau.

Issue d'une réflexion d'aménagement d'ensemble, la zone commerciale a l'avantage d'être organisée autour d'un maillage piétonnier vers lequel sont orientées les enseignes commerciales. Inscrite dans le tissu urbain et bien connectée au reste de la ville par une ligne de transport collectif performante, la ZACOM Lons Le Mail a le potentiel pour évoluer vers un espace plus urbain.



#### 4.5.2.5. Zone commerciale Billère Intermarché



La ZACOM Billère Intermarché est équipée en premier rideau d'un petit nombre de Grandes et Moyennes Surfaces (alimentaire et équipement de la maison) bénéficiant du flux automobile et en second rideau d'un supermarché. La partie Ouest accueille principalement une activité de transports et de l'habitat dispersé. La polarité commerciale est dimensionnée pour répondre aux besoins quotidiens et hebdomadaires des populations riveraines. Ce rôle de grande proximité est confirmé par l'armature commerciale du SCoT du Grand Pau.

Située dans un environnement urbain amené à muter à l'avenir avec principalement le projet d'une ligne de transport performante et le réaménagement du centre-ville de Billère, la ZACOM Billère Intermarché a tout le potentiel pour évoluer vers un quartier mixte où la fonction commerciale ne sera qu'une composante parmi d'autres.

A court terme, le projet de restructuration d'Intermarché doit relancer la dynamique commerciale du pôle et préfigurer une intégration totale de la ZACOM au sein du tissu urbain.



**La stratégie repose alors sur la modernisation et la requalification de ces zones commerciales périphériques avec quatre objectifs majeurs :**

- Concentrer le développement commerciale périphériques dans les pôles existants ;
- Favoriser les modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle (desserte en transports collectifs, modes de déplacements doux à l'intérieur de la zone...);
- Elever la qualité urbaine et environnementale des sites ;
- Réduire la consommation foncière par les activités commerciales notamment par le renouvellement et la densification des espaces existants.

Cette requalification passe par un travail sur un plan guide pour les zones commerciales identifiées établissant les grands principes d'organisation spatiale et urbaine. Le travail a déjà été conduit pour la zone commerciale Pau Auchan.

## Les enjeux pour le territoire

<b>Atouts</b>	<b>Faiblesses</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>- le poids économique du Béarn, la stabilité économique et la présence de grandes entreprises pourvoyeuses d'emplois ;</li><li>- la présence de filières d'excellence</li><li>- des emplois privés situés majoritairement dans le tissu urbain en particulier à Pau, Lons et Billère ;</li><li>- la forte présence de TPE dynamique dans l'agglomération paloise ;</li><li>- un territoire communautaire fortement agricole avec des terres de forte valeur agronomique et une agriculture plurielle (céréales, élevage, viticulture, maraîchage...)</li><li>- le potentiel de réinvestissement de zones d'activités économiques existantes et de création en lien avec des axes de transport structurant (autoroutes notamment) ;</li><li>- un stock important de bureaux.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- des friches et des locaux vacants principalement dans la zone industrielle de Lons ;</li><li>- la faible qualité urbaine et paysagère de certaines zones, le manque de signalétique ;</li><li>- le développement des activités économiques le long des axes routiers et en entrées d'agglomération (étalement urbain) ;</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>- le potentiel de développement touristique en lien notamment avec les activités sportives et de pleine nature.</li><li>- une offre commerciale dense répondant en grande partie aux besoins des habitants de l'agglomération paloise ;</li><li>- la forte attractivité des zones commerciales périphériques ;</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- un manque d'hébergement de plein air</li><li>- l'affaiblissement certain de l'offre commerciale en centre-ville de Pau ;</li><li>- un développement anarchique des commerces en entrées de ville ;</li><li>- des zones commerciales périphériques de faible qualité urbaine et paysagère et fortement consommatrice de foncier ;</li></ul>

## Enjeux

<ul style="list-style-type: none"><li>- L'accueil des activités économiques dans de nouvelles zones, attractives, à proximité des axes de transports structurants ;</li><li>- Une attention particulière à l'insertion urbaine et paysagère des zones d'activités économiques ;</li><li>- Le réinvestissement et la valorisation des zones d'activités existantes ;</li><li>- Le maintien, le développement et la diversification des activités agricoles.</li></ul> <ul style="list-style-type: none"><li>- Le développement des activités touristiques en lien avec la culture, la gastronomie, l'art de vivre ainsi que les activités sportives et de pleine nature (eau, randonnée...)</li><li>- Le développement de l'offre d'hébergement touristique de plein air notamment à proximité du Gave de Pau.</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>- L'attractivité commerciale du centre-ville de Pau ;</li><li>- Un développement commercial ciblé et qualitatif pour répondre aux perspectives de croissance démographique et aux besoins de proximité ;</li><li>- La modernisation, la requalification et la densification des zones commerciales périphériques ;</li></ul>

## **5. MOBILITES**

Le Plan de Déplacement Urbain a été initié par la loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) de 1982. L'élaboration d'un Plan de Déplacement Urbain a été rendue obligatoire en 1996 pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants, via la loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE). Il doit être conduit dans un objectif imposé de diminution du trafic automobile. Les thématiques à aborder obligatoirement sont précisées en 2000 par la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbain (SRU). Elle modifie également l'article 28 de la LOTI en plaçant l'exercice au centre d'une mise en cohérence des politiques urbaines croisant urbanisme et déplacements dans une notion de développement durable. Ce principe est renforcé par la loi « engagement national pour l'environnement » dite Grenelle 2 de 2010. Elle vise une organisation des transports plus respectueux de l'environnement tout en assurant les besoins en mobilité.

Le PDU est un outil de planification urbaine qui met en place la stratégie de l'Agglomération en matière de mobilités pour les dix années à venir.

Il a pour objectifs de :

- Définir les principes d'intervention de l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement,
- Viser à assurer un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilités et de facilité d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part,
- Permettre un usage coordonné de tous les modes de déplacements, notamment par une affectation appropriée de la voirie, ainsi que la promotion des modes les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie,
- Préciser les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre.

Le PDU agit sur le système de déplacements, il s'inscrit dans une vision globale du territoire.

La mise en place du PDU est portée par le Syndicat Mixte des Transports Urbains (SMTU). Le PDU actuel est en cours de révision. En effet, le PDU existant a été approuvé en février 2004, il est effectif à l'échelle de 14 communes (1<sup>er</sup> Périmètre des Transports Urbains de l'agglomération paloise).

Aujourd'hui, le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité regroupe 37 communes (soit 400 km<sup>2</sup> et 178 110 habitants INSEE 2014) dont les 31 de la CAPBP, 2 de la Communauté de Communes Nord Est Béarn (Morlaàs et Serres-Morlaàs) et 4 de la Communauté de Communes des Luys-en-Béarn (Serres-Castet, Sauvagnon, Montardon, Navailles-Angos). Le territoire d'action du PDU s'affranchit des limites intercommunales car il existe de nombreux liens entre ces espaces.

Le PDU est actuellement en cours de révision. Les développements suivants sont issus des travaux de diagnostic conduits au cours de l'année 2017-2018 avec l'appui de l'Agence d'Urbanisme Atlantique et Pyrénées (AUDAP).

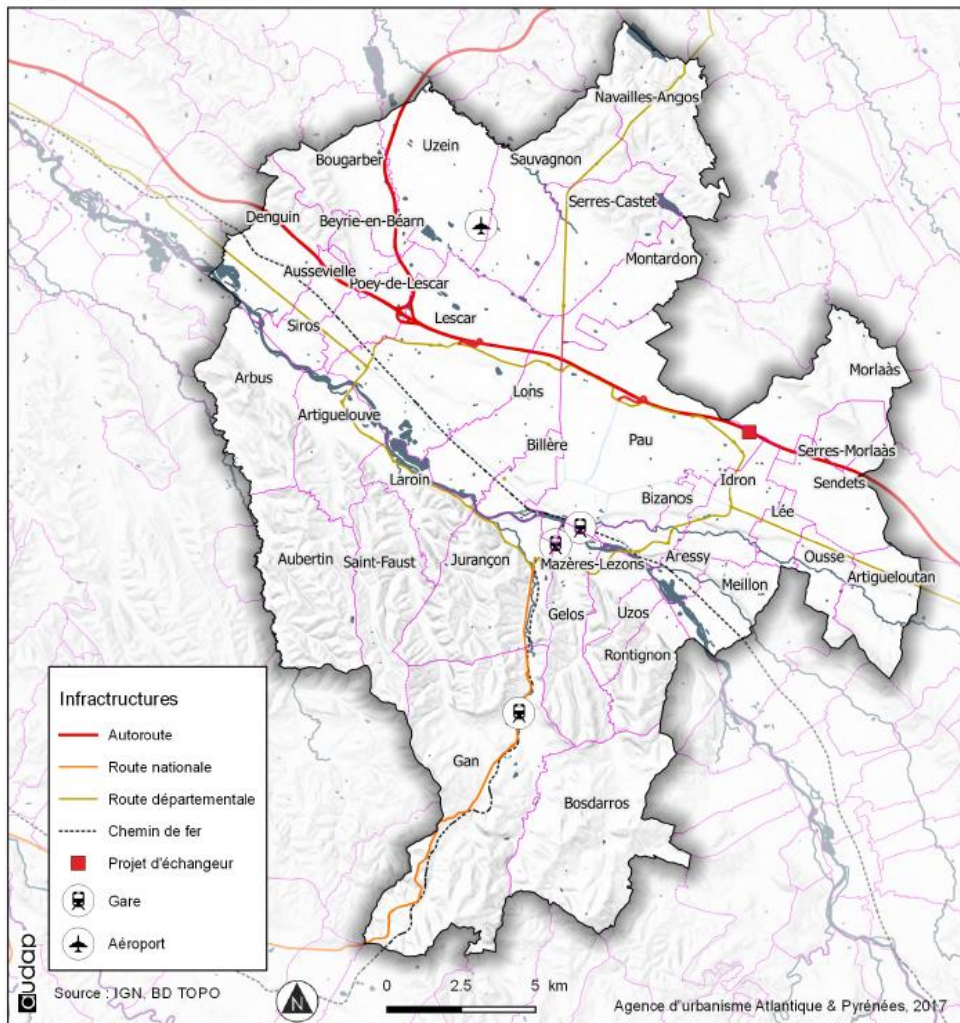
Le diagnostic établi a permis de faire émerger quatre enjeux qui ont guidé la définition du projet. Ces quatre enjeux expriment le rôle actif que souhaitent prendre les acteurs du territoire face aux situations à l'œuvre :

- Agir ensemble pour la pérennité de solutions qui répondent aux besoins des habitants et de leurs particularités,
- Agir pour l'équité devant le droit à la mobilité,
- Agir pour l'attractivité des territoires,
- Agir pour l'amélioration du cadre de vie et la réduction des pollutions.



## 5.1. La présence d'infrastructures de transport diversifiées

### Infrastructures de transport



#### 5.1.1. Les infrastructures routières

- Les autoroutes rapprochant l'agglomération paloise des métropoles du grand sud-ouest L'A64 traverse le territoire d'ouest en est et permet de relier Toulouse et Bayonne/côte basque. L'A 65 relie l'agglomération paloise à Bordeaux. Ces ouvrages permettent la réduction des temps de trajets routiers à destination des deux plus grandes villes du grand sud-ouest (environ 2h de Toulouse et 2h de Bordeaux). Il y a de nombreux flux interurbains qui s'effectuent par l'autoroute à l'échelle départementale (entre Pau et Orthez) et extra départementale (entre Pau et Tarbes).

L'agglomération paloise est desservie par trois échangeurs autoroutiers :

- Pau est, situé à 15 km du centre de Pau, via la RD 817 (hors du ressort territorial),
- Pau centre, situé au nord de la commune,
- Pau ouest, situé à Lescar
- En projet : un diffuseur à Morlaàs Berlanne (situé entre les échangeurs de Pau centre et de Pau est)

- La rocade de Pau, et la voie nord-sud

Support du trafic de transit grand local, cette infrastructure d'intérêt doit garder ses fonctions premières par le maintien d'une fluidité sur l'ensemble de son parcours, en limitant notamment l'augmentation des flux parasites inter-quartier, ou de développement des activités et de l'habitat à ses abords directs.

La rocade ne peut être considérée comme une infrastructure homogène, on peut la définir comme :

- Une barrière de développement
- Une limite du cœur de pays
- Considérée prioritairement comme voie de contournement du cœur de pays et de transit Est Ouest
- Classée départementale.

La section Nord de l'agglomération entre Total et l'Hippodrome connectée à l'autoroute est sous pression de l'installation d'activités économiques. A ce jour, le trafic représente environ 22 000 véhicules / jour entre Total et Hippodrome.

Sur les autres sections de la rocade, le trafic représente entre 15 et 20 000 véhicules / jour, sauf à l'Ouest

- Les pénétrantes

Compte-tenu des contraintes géographiques inhérentes au site, on remarque une assez forte orientation Est-Ouest du réseau de voirie et un maillage plus déficient pour les liaisons Nord-Sud. Reliées à la rocade, quatre pénétrantes principales structurent les relations de l'agglomération avec les villes suivantes : RD834 Pau Bordeaux, RD834 Pau – Tarbes, RN134 Pau – Oloron, RD817 Pau-Orthez- Bayonne

L'amélioration des entrées d'agglomérations et de la sécurité des déplacements dans ces espaces se fera par la limitation d'une urbanisation non maîtrisée le long de ces axes.

- Les boulevards du centre d'agglomération

La rocade peut être vu comme le lieu d'interface entre un « intérieur » et un « extérieur ». Les boulevards du centre d'agglomération seront donc les axes internes du réseau d'agglomération, permettant aux flux de passer d'une commune à l'autre, d'un quartier à l'autre et de rejoindre leur destination finale, le transit y étant évité. La circulation des boulevards se fera dans la recherche d'un meilleur équilibre entre les modes de déplacement, la voiture n'étant plus nécessairement majoritaire sur ces voies de circulation.

- La boucle de l'hyper-centre et la boucle du centre-ville de Pau

La boucle de l'hyper-centre (entrée en phase de test en février 2017) est un aménagement physiquement matérialisé, qui a pour objectif de permettre aux automobiles de se diriger plus facilement et de rejoindre rapidement différents points de l'hypercentre palois. La petite boucle projette l'espace central apaisé, et préfigure l'espace d'extension de l'aire piétonne à terme.

- Plan de circulation des véhicules dans le centre piéton de Pau

Depuis quelques années, une partie du centre-ville de Pau a été piétonnisé. L'accès au centre piéton a été réglementé et contrôlé. Bien que réservé aux piétons, l'hypercentre permet une circulation :

- Aux riverains
- Aux véhicules effectuant des livraisons
- Aux professionnels effectuant des interventions.

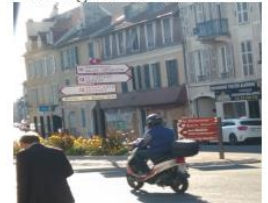
Le plan de circulation assure les cohérences de circulation et les charges de trafic afin d'éviter que ces dernières soient trop importantes et qu'elles nuisent à la qualité de l'espace (dégradation des voies, insécurité...). Même si les comportements évoluent peu à peu et que la dépendance à la voiture dans certains espaces s'affaiblit, l'absence d'une place de parking dans le choix d'un logement peut être déterminante dans les critères de choix. Dans le centre piéton de Pau, il y a parfois des parkings privés derrière les habitations. Le plan de circulation doit tenir compte des trajets pour que les riverains puissent entrer et sortir du centre piéton sans arpenter longuement la zone.

une matérialisation au sol

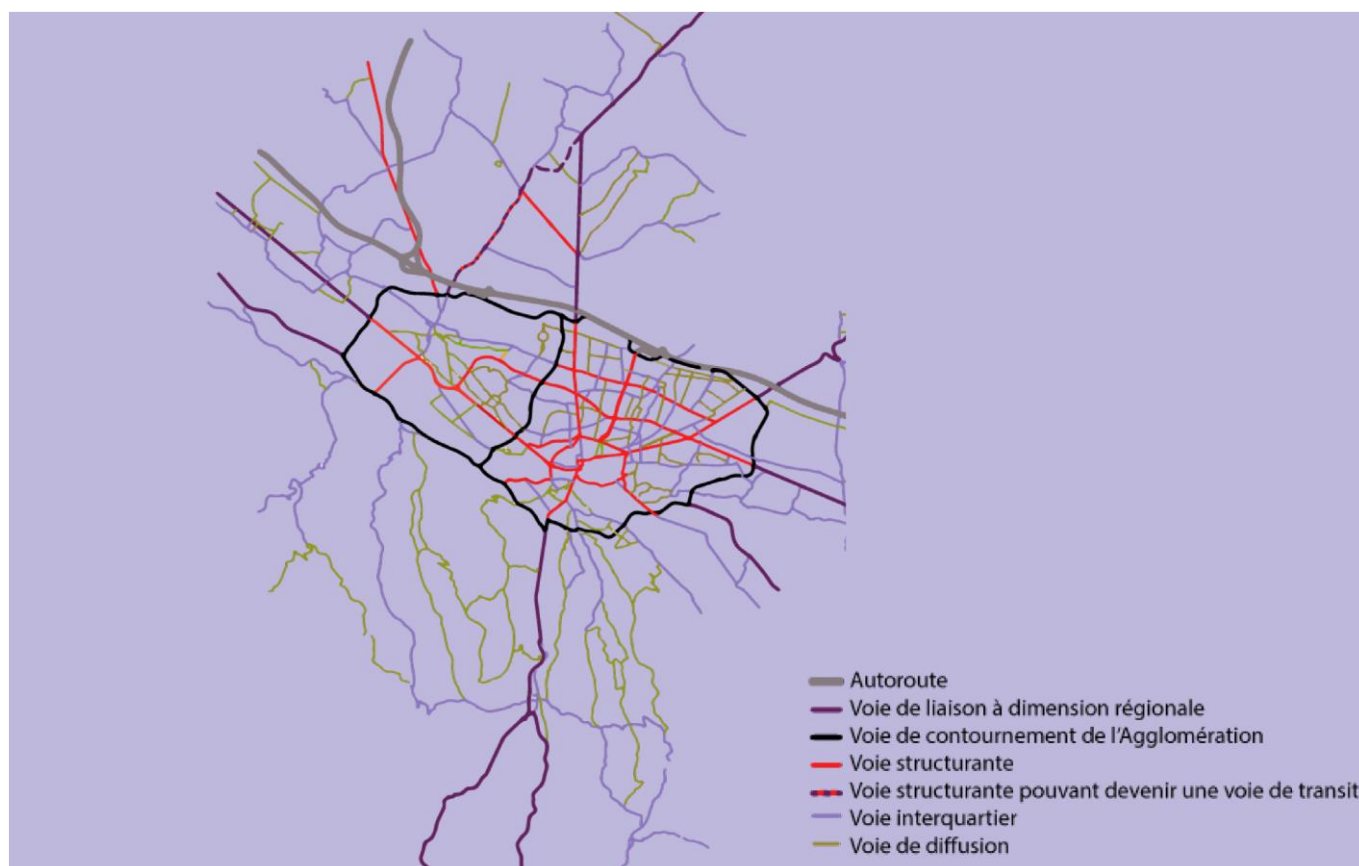


Source : AUDAP, 2017

une signalisation verticale



Source : AUDAP, 2017



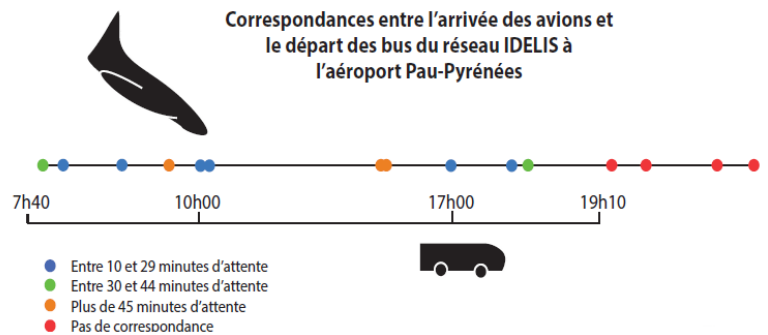
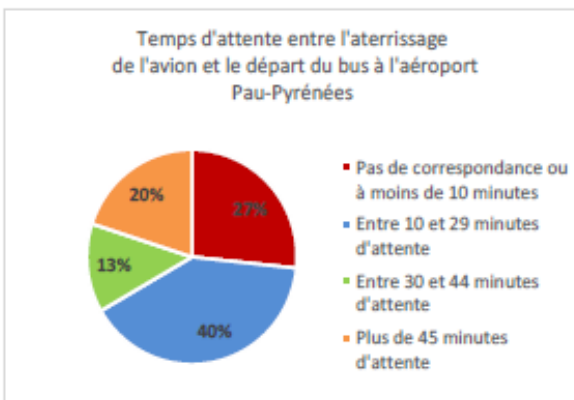
Il faut ajouter à la description des infrastructures routières existantes le projet de liaison routière entre Pau et Oloron dont la mise à l'étude et la délimitation sont détaillées dans la délibération n°502 de l'assemblée départementale du 30 juin 2011. La bande d'études de 300 m qui a été définie dans cette délibération concerne trois communes de l'agglomération à savoir Poey-de-Lescar, Artiguelouve et Arbus. A ce jour, l'exécution des travaux n'a pas été engagée, le conseil départemental des Pyrénées-Atlantiques étant l'autorité compétente en la matière.

### 5.1.2. L'aéroport : des liaisons intérieures régulières et des liaisons vers l'international plus ponctuelles

L'aéroport international Pau Pyrénées est situé dans la commune d'Uzein à environ 14 km de la ville de Pau. En 2019, il assure des dessertes régulières vers Paris, Lyon, Marseille, Nantes, des dessertes saisonnières vers Marrakech, Ajaccio, Strasbourg, Lille, Caen, Brest et propose des destinations vacances à l'étranger. On comptait environ 600 000 passagers en 2016 et 2017.

La clientèle d'affaires représente un nombre de passagers important. Cette situation est liée à la présence de grandes entreprises à l'échelle du Béarn telles que Total, Safran, Arkema, Lindt).

L'aéroport est accessible par voie routière et comportent des parkings payants. Il est également desservi par le réseau Idelis via la ligne P 20 qui relie la gare SNCF de Pau à l'aéroport (du lundi au samedi de 7h à 19h30). Les horaires des bus ne sont pas toujours en adéquation avec les arrivées des vols



### 5.1.3. Le réseau ferré

Deux axes ferroviaires traversent le territoire : un d'ouest en est (Bayonne – Toulouse) et un autre dans la partie sud du territoire (Pau – Canfranc).

L'étoile ferroviaire compte actuellement trois gares en activité : la gare de Pau, la halte de la Croix-du-Prince et la halte de Gan. Ces deux dernières haltes sont desservies par le TER qui relie Pau à Oloron Sainte Marie / Bedous et ont un rôle de gare de proximité.

La gare de Pau quant à elle centralise les principaux flux de voyageurs. Elle génère de nombreux flux en montée et en descente, en comparaison avec les gares d'arrêts des TER situées en amont (par exemple, Coarraze Nay) et en aval (par exemple Artix). Les voyageurs utilisant le train du lundi au vendredi ne sont pas les mêmes qui voyagent en train le week-end. Le week-end, le type de public est plus varié (familles, jeunes, personnes âgées). Les finalités d'usages sont différentes. Avec la mise en service de la LGV, la ville de Pau est à un peu plus de 4h de Paris (contre plus de 5h15 avant).

Dans l'agglomération paloise, le transport par voie ferroviaire est largement utilisé sur des moyennes et longues distances mais pas sur des distances de proximité. Le train pourrait être sur le territoire un moyen de déplacement urbain, alternatif au réseau de bus urbain.

L'AUDAP a comparé des trajets effectués avec deux modes de déplacement entre deux villes de l'agglomération :

Comparaison Pau-Gan :

	Bus	Train
Temps	+20 min	9 min
Prix	1,30 €	2,40 €
Fréquence	16 bus (cadencement de 35 min à 1h10)	8 trains

### 5.1.4. La desserte en autocars

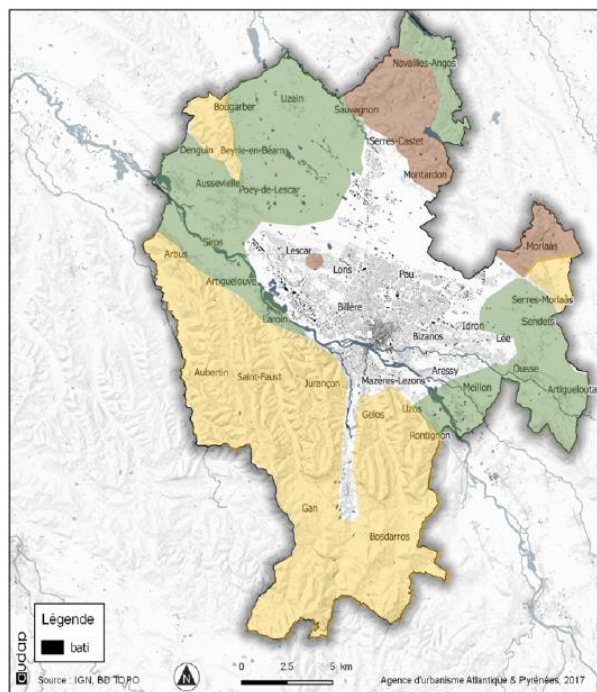
La ville de Pau est desservie par des cars comme par exemple ceux de la compagnie Ouibus (filiale du groupe SNCF), ceux de la compagnie Flixbus ou encore par des lignes régionales gérées par Keolis.

Ouibus et Flixbus sont des réseaux de lignes d'autocars de longue distance en France et en Europe. En fonction des lignes, les autocars ne fonctionnent pas tous les jours de la semaine.

Le territoire est bien maillé : gare TGV, aéroport, routier, autoroutier, avec une rocade qui délimite le cœur de Pays. Les gares, haltes ferroviaires et l'aéroport sont des lieux où l'intermodalité est importante. C'est pourquoi le projet de mobilité doit travailler sur leur accessibilité et l'articulation des différents réseaux. L'adéquation entre offre de transports collectifs et offre de transport ferroviaire « urbaine » (plus compétitif qu'actuellement) est primordiale.

## 5.2. Les principales caractéristiques et dynamiques en matière de mobilités

Les caractéristiques géographiques et sociodémographiques du territoire sont très hétérogènes ce qui induit des besoins différents en terme de mobilité. Le territoire se compose de 4 entités qui sont :



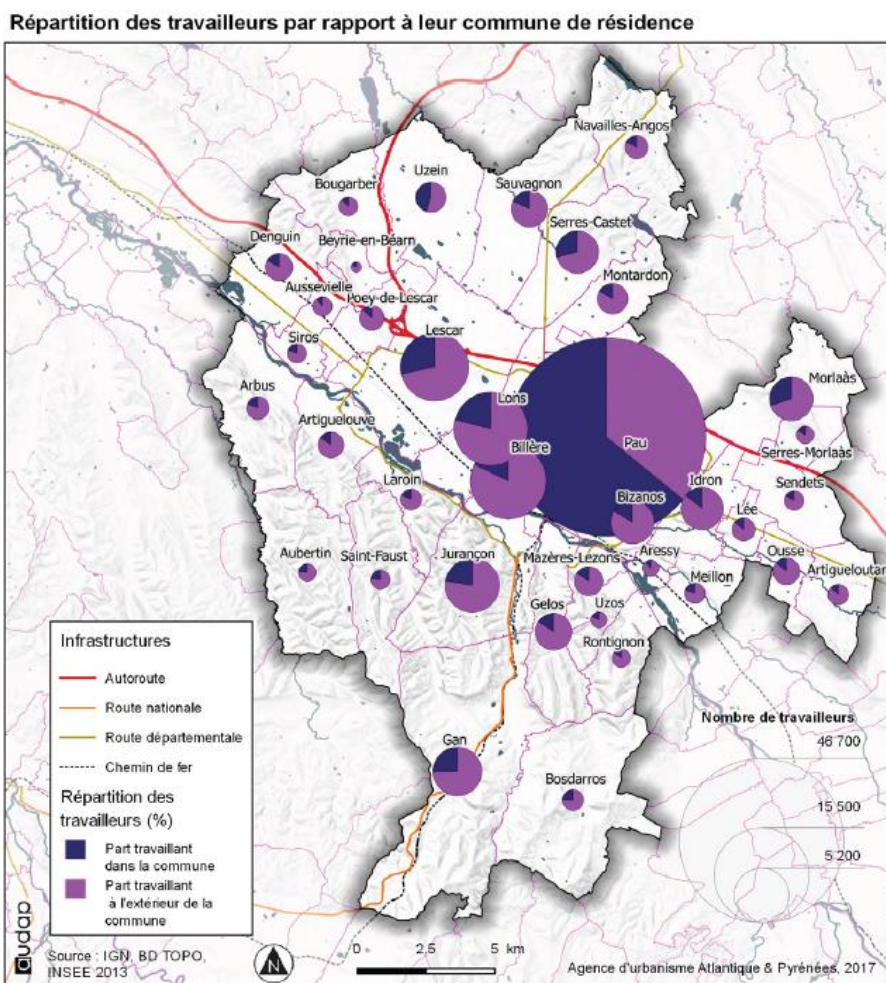
Espaces	Caractéristiques
Profil 1	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Concentration des plus de 75 ans</li> <li>- Population moins motorisée que dans les autres espaces</li> <li>- Espaces où la densité de population est la plus importante</li> <li>- Espaces compris dans des communes à caractère urbain</li> <li>- Concentration de la majorité des emplois</li> <li>- Offre en équipements et services diversifiée</li> </ul>
Profil 2	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Espaces à caractère périurbain</li> <li>- Des centres-bourgs souvent « en hauteur »</li> <li>- Présence d'habitats et de services publics</li> </ul>
Profil 3	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Espace compris dans des communes à caractère rural avec un relief important - altitude à environ 300 mètres ou plus</li> <li>- Faible densité de population</li> <li>- Part importante de ménages composés de famille</li> <li>- Part importante de familles en possession de 2 voitures ou plus</li> </ul>
Profil 4	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Espaces compris dans des communes à caractère rural plutôt en plaine</li> <li>- Un taux de motorisation élevé</li> <li>- Une majeure partie des ménages composés de familles</li> <li>- Evolution positive du nombre d'habitants entre 2008 et 2013</li> <li>- Une majorité d'espaces avec un taux de croissance positif élevé des 0-14 ans entre 2008 et 2013</li> </ul>

- le centre d'agglomération : un espace dense avec une concentration d'un public fortement dépendant des offres alternatives à la voiture individuelle (public jeune et âgé). C'est dans le centre d'agglomération que l'offre en transport collectif est la plus importante (nombre de lignes et cadencements). C'est aussi dans cet espace que les mobilités actives sont le plus favorisées comme moyen de déplacements utilitaires. Enfin, c'est dans cet espace qu'il y a le plus de conflits d'usages lors des livraisons de marchandises.
- le cœur de pays : des espaces urbains avec des densités de population et d'emploi parfois déconnectées. Les transports collectifs desservent ces espaces. Toutefois, sur certaines lignes, le cadencement des bus demande une organisation de la part des usagers (dans certains espaces, la fréquence est de deux bus par heure). Dans ces espaces, des aménagements en faveur de la pratique de vélo existent mais ils manquent parfois de continuité. Certains espaces de l'agglomération sont marqués par une activité marchande importante, cela induit des problématiques d'accessibilité des marchandises qui sont à prendre compte dans les réflexions de développement territorial.
- les territoires de la première couronne : ce sont des territoires avec des caractéristiques périurbaines voire rurales. Les habitants de ces communes sont principalement des ménages composés de famille. Concernant les caractéristiques géographiques, certains secteurs présentent un relief de plaine et d'autres sont plus pentus, notamment ceux situés dans le sud du territoire. Leur point commun des territoires de la première couronne est la faible densité de population et d'équipements dans ces espaces. En matière de développement d'offres alternatives à la voiture individuelle, le transport collectif urbain n'apparaît pas comme la solution la plus adaptée à ce type de territoire. En effet, d'une part, la demande n'est pas assez conséquente pour la rentabilité d'un tel service, et d'autre part, la morphologie de certaines communes peut avoir des conséquences sur le type de véhicules utilisés.

L'analyse des dynamiques démographiques fait ressortir l'hétérogénéité du territoire que ce soit sur des critères topographiques, démographiques et économiques. Chaque profil d'espace induit des problématiques de déplacement spécifiques

### 5.2.1. Une forte dépendance à la voiture

Le centre d'agglomération et le cœur de Pays restent denses en termes de population et d'emplois mais la dynamique du peuplement se structure sur les territoires de la première et deuxième couronne. L'évolution de la population depuis 40 ans montre un centre d'agglomération qui stagne pendant que les communes périphériques puis rurales se développent (plus particulièrement les communes situées au Nord et à l'Est de Pau). Mis à part dans la commune de Pau dans laquelle plus de la moitié des personnes travaillent dans leur commune de résidence, dans les autres communes, la part d'actifs qui ne travaillent pas dans leur commune de résidence est très élevée. Dans certains cas, cela concerne plus de 75 % des personnes actives (comme à Artiguelouve ou Rontignon par exemple).

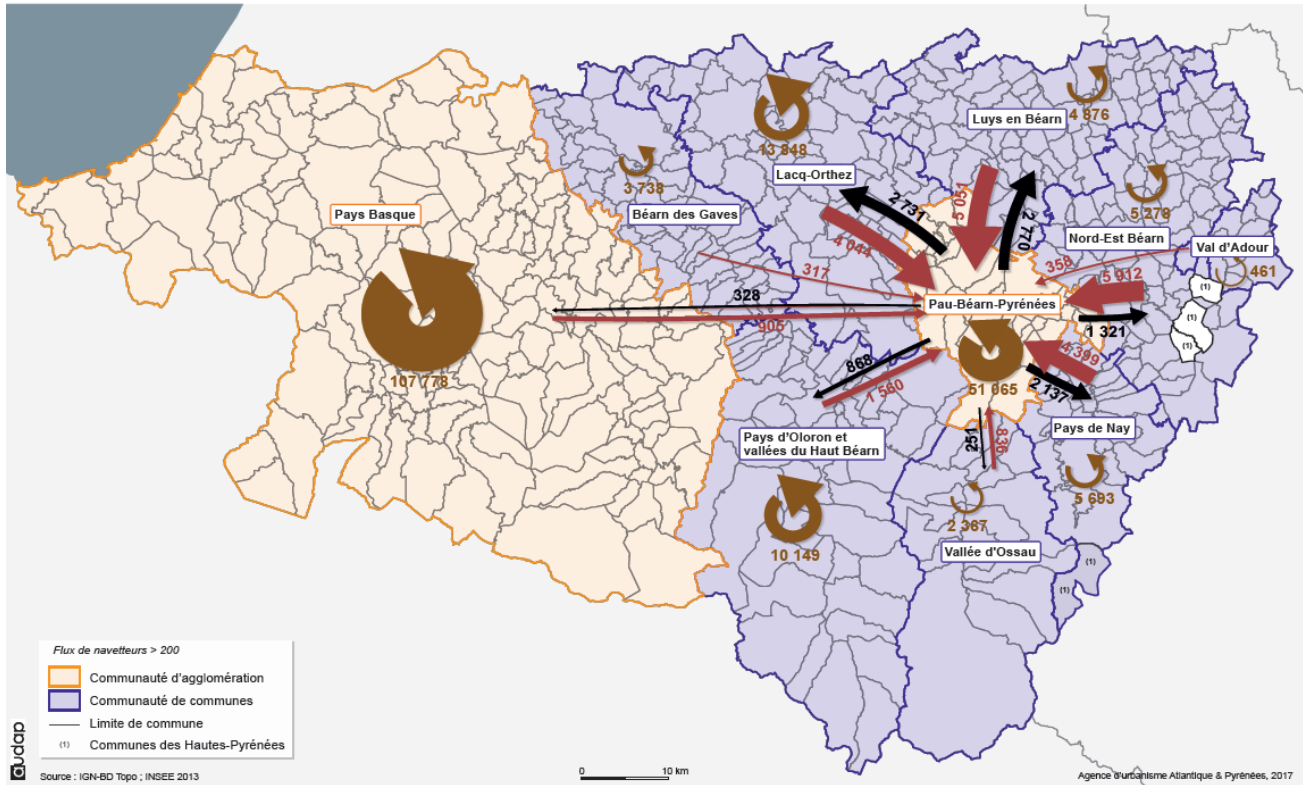


En outre, l'agglomération paloise est au centre de nombreux flux navetteurs avec les EPCI voisins. Les flux sortants de l'agglomération sont deux fois moins importants que les entrants. On dénombre :

- Plus de 7 000 navetteurs entre la CAPBP et la CC des Luys-en-Béarn et entre la CAPBP et la CC Nord Est Béarn,
- Un peu plus de 6 500 navetteurs entre la CAPBP et la CC de Lacq-Orthez et la CC du Pays de Nay.

Les flux sont donc très élevés à l'entrée Nord et Est du territoire.

## Les flux domicile-travail intra-EPCI et les navetteurs partant ou rejoignant la Communauté d'Agglomération Pau Béarn Pyrénées



La périurbanisation s'est opérée par le choix des ménages attirés par un mode de vie à la « campagne », et a allongé les distances entre lieu de résidence et lieu de travail. A ce phénomène s'ajoute une manière de penser l'urbanisation dans les espaces les plus urbains, par la conception d'espaces monofonctionnels. Que ce soient des quartiers d'habitat ou des zones d'activités, ils n'ont pas, ou peu, été pensés en lien avec un système de mobilité (voiries en impasse, accès rapide par voiture...).

Ce phénomène a engendré un modèle d'urbanisation sans véritable point d'accroche pour organiser un réseau de transport en commun et à renforcer la dépendance des ménages à la voiture individuelle.

Hors des zones urbaines les plus denses, le recours à la voiture devient nécessaire pour les déplacements du quotidien. Les ménages ont au moins deux voitures, et parfois plus quand les enfants sont en âge de conduire. Cette croissance de population en zone périurbaine entraîne une augmentation du nombre de déplacements, de voitures qui encombrant les réseaux de voiries structurantes. La décongestion des voies trouve une réponse en créant de nouvelles voiries sous forme de rocade, de voie de délestage, de voie de contournement... Ce réseau favorise de nouveau le trafic automobile permettant aux familles de s'installer de plus en plus loin pour un même temps de parcours. Ce système profite au phénomène d'étalement urbain.

Ainsi, 7 déplacements sur 10 dans l'agglomération est fait en voiture. Ce taux est à nuancer selon l'espace urbain évoqué. 1 déplacement sur 10 se fait en voiture dans l'hypercentre de Pau (2 000 déplacements par jour), alors que ce taux augmente dès lors que l'on s'éloigne vers les communes périphériques (95 % des déplacements se font en voiture).

Dans l'agglomération paloise, la motorisation des ménages est élevée et elle est très variable selon les communes. Dans le cœur d'agglomération la part de la possession de deux voitures ou plus par ménage est moins élevée (trois fois voir quatre fois moins pour la ville centre) que dans les espaces périurbains voir ruraux aux franges du territoire.

A titre d'information, la part des ménages en possession d'au moins deux voitures (source : INSEE 2013) :

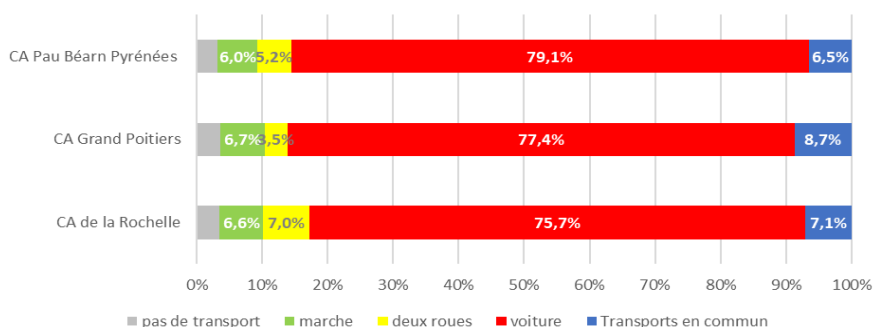
- Par la plus faible : 17% à Pau
- Part la plus élevée : 76% à Aussevielle



L'agglomération paloise est une des agglomérations de France où les actifs se déplacent le plus en voiture pour travailler.

C'est ainsi que presque 8 actifs sur 10 se rendent quotidiennement au travail en voiture dans l'agglomération paloise, c'est le taux le plus important du panel des agglomérations de taille comparable de la Nouvelle Aquitaine avec notamment pour le Grand Poitiers un taux de 77,4 % ou encore la Rochelle avec 75,7 % d'actifs automobilistes.

Parts modales des actifs (déplacements domicile-travail)  
comparaison EPCI  
INSEE 2013



Ce comportement « auto-mobile » se fait en défaveur de l'utilisation des transports en commun avec un taux d'utilisation relativement faible à Pau : 6,5 % contre respectivement 8,7 % et 7,1 % pour l'agglomération du Grand Poitiers et l'agglomération de la Rochelle, ce qui représente plus de 2 points d'écart avec Poitiers.

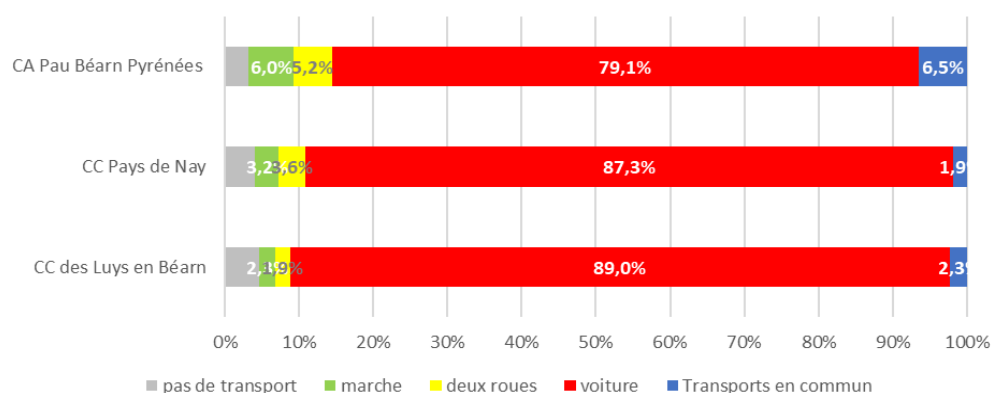
L'analyse portée à l'échelle des aires urbaines semble lisser les valeurs comparatives, même si l'on constatera que l'aire urbaine de Pau se détache des deux autres en matière de plus faible utilisation des modes alternatifs à l'automobile.

En revanche, l'analyse des déplacements des actifs dans les systèmes urbains, à l'échelle des villes-centres présente un rééquilibrage certain des modes de déplacements alternatifs face à l'automobile : une part modale en faveur des transports collectifs proche de 15 % pour la ville de Poitiers, la marche présente dans 1 déplacement sur 10 pour chacune des trois villes observées (même si la ville de Pau présente un taux inférieur aux deux autres).

C'est l'observation des comportements de mobilité à l'échelle locale, à l'intérieur de l'aire urbaine, que l'on comprend mieux les dynamiques des flux quotidiens sur le territoire. En effet, les écarts de comportement sont plus élevés à l'échelle locale que dans la comparaison des agglomérations à l'échelle régionale.

Ainsi, entre l'agglomération paloise et la communauté de communes des Luys en Béarn, il y a 10 points d'écart sur le taux d'utilisation de la voiture par les actifs avec respectivement 79,1 % contre 89,0 % des actifs qui utilisent leur voiture pour travailler.

Parts modales des actifs (déplacements domicile-travail)  
Comparaison des EPCI en Béarn  
INSEE 2013

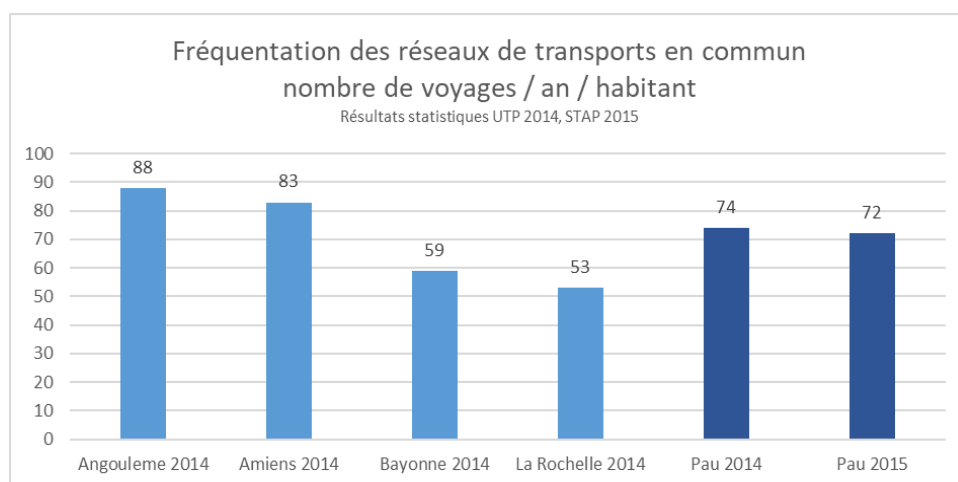


Le système de mobilité est donc à prendre dans son ensemble, à l'échelle de l'aire urbaine, par exemple, pour mieux en appréhender les échanges quotidiens entre le système urbain et le comportement périurbain associé à ses franges. Dans les territoires les moins urbains, là où l'offre alternative à l'automobile est faible, là où les distances entre les domiciles, les lieux de travail, de consommation et de loisirs des ménages, sont grandes et ne permettent pas les déplacements doux, le bouquet de mobilité offert aux actifs est donc fortement limité.

Le nombre de voyages par an par habitant est un indicateur majeur de performance qui permet de mesurer la demande de transport, en volume, dans le périmètre de transports urbains.

Le voyage est le trajet effectué par un voyageur sur une ligne de transport, sans correspondance. Si un voyageur effectue un parcours comprenant une correspondance, deux voyages sont comptabilisés.

Avec une moyenne de 72 voyages par an par habitant, le territoire palois se situe en deçà de la moyenne nationale qui est de 76 voyages par an par habitant.



### 5.2.2. Un système qui montre ses limites

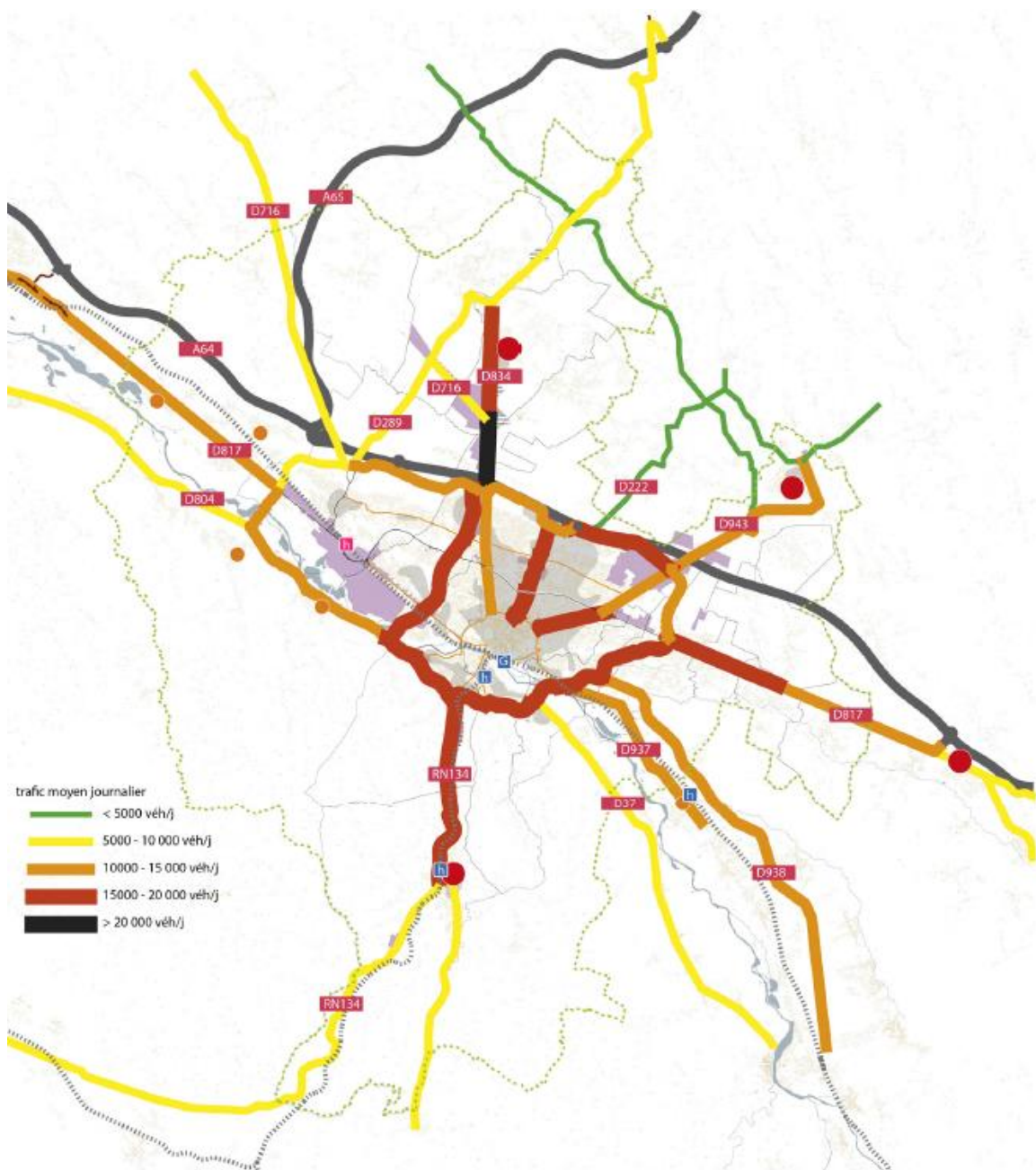
#### ZOOM sur les phénomènes de congestion

Des phénomènes de congestion existent aux heures de pointe. Les axes de contournement ne jouent pas entièrement leur rôle d'écoulement du trafic.

. Les seuils de capacité s'expriment en véhicules/heure (l'heure de pointe représentant environ 1/10e du trafic journalier, mais avec des variations jusqu'à 1/7ème pour les axes périurbains, plus chargés aux heures de pointe).

. Les limites de capacité (fin de la circulation fluide) varient en fonction de la configuration des carrefours (nombre et inter distance, gestion par feux ou giratoire, poids des différentes branches) entre 600 et 1000 véhicules/h par sens

=> on peut considérer qu'au-delà de 15 000 véhicules/jour sur une pénétrante, la circulation n'est plus fluide aux heures de pointe



Concernant le réseau routier, on constate une répartition non équilibrée du trafic à l'échelle de l'agglomération. Les données sur le trafic routier (comptages autoroutiers et sur les voies départementales) mettent en avant des flux conséquents sur certains axes qui structurent le territoire. C'est entre la bifurcation A 64 / A 65 et l'échangeur de Lescar que le trafic est le plus élevé (véhicules ayant emprunté l'A 65 et arrivant sur l'A 64). En comparaison, la portion « Lescar/Pau » comprend moins d'usagers. L'échangeur autoroutier de Pau est aussi générateur de flux mais dans une moindre mesure. Le constat est qu'il y a un déséquilibre sur le territoire avec le nord et l'est qui génèrent plus de la moitié des flux de véhicules circulant sur le territoire.

Compte-tenu des contraintes géographiques inhérentes au site, on note une assez forte orientation Est-Ouest du réseau de voirie et un maillage plus déficient pour les liaisons Nord-Sud.

Les données de comptage soulignent l'importance des pénétrantes et de la rocade qui concentrent logiquement les niveaux de trafic les plus importants. Les quatre pénétrantes structurent également la circulation :

- RD 834 (Pau Bordeaux) : 24 056 véhicules / jour en moyenne
- RD 817 (Pau Tarbes) : 16 990 véhicules / jour en moyenne
- RD 134 (Pau Oloron) : 20 000 véhicules / jour en moyenne
- RD 817 (Pau Orthez) : 10 552 véhicules / jour en moyenne

Les difficultés de circulations, jusqu'alors limitées grâce à un réseau de voiries très capacitaires, se font de plus en plus intenses aux heures de pointe, sur la rocade et sur les pénétrantes dans le cœur de pays. Ceci implique des temps de parcours de plus en plus longs pour les usagers,

Le budget transport pèse sur les ménages : consommation carburant, achat de voitures... Il représente 15 % du budget des ménages et pénalise les familles les plus fragiles,

La circulation routière prend une part majeure dans les émissions de gaz à effet de serre, de polluant et de consommation d'énergies fossiles impactant la qualité de l'air et l'atmosphère. L'augmentation du trafic continue d'alimenter la dégradation de notre environnement, même si les nouvelles technologies des moteurs développés permettent moins de rejets.

Les infrastructures routières génèrent des nuisances sonores liées à la vitesse des véhicules et à la fréquentation des voies. L'urbanisation croissante autour des axes principaux (voie Nord / Sud par exemple) expose de plus en plus d'habitants à toutes ces nuisances (pollution, bruit...),

Des réseaux routiers secondaires se sont raccordés à la rocade qui a été support d'un développement urbain. Les insertions automobiles ont été multipliées sur cette rocade réduisant les capacités d'écoulement du flux principal,

Les espaces publics sont monopolisés par la place de la voiture (en circulation comme en parc de stationnement) laissant peu de place à d'autres modes alternatifs. Ce constat se retrouve également au cœur des lotissements où la voiture est omniprésente,

Autant d'éléments qui ont un impact fort sur la qualité de vie des habitants.

## 5.3. Les offres de mobilités alternatives à la voiture individuelle

### 5.3.1. Une offre de transports en commun adaptée aux spécificités du territoire

A l'échelle du territoire d'action du SMTU, l'offre actuelle existante en matière de transports collectifs dessert la majorité des communes.

Six lignes de transports collectifs interurbains desservent le territoire :

- Ligne 801 : PAU – ORTHEZ (Pau <> Billère <> Lescar <> Poey de Lescar <> Denguin à Orthez) : 12 trajets par jour
- Ligne 802 : PAU – ARTIX (Pau <> Jurançon <> Laroin <> Artiguelouve <> Arbus à Artix) : 11 trajets par jour
- Ligne 803 : PAU – PONTACQ (uniquement arrêt à Pau)
- Ligne 804 : PAU – ASSON (Pau <> Bizanos <> Aressy <> Meillon à Asson) offre 15 trajets par jour aux habitants de Meillon et Aressy
- Ligne 805 : PAU – LOURDES (Pau <> Mazères-Lezons <> Uzos <> Rontignon à Lourdes) : 11 trajets par jour

L'extension du périmètre d'action du SMTU en janvier 2017 a entraîné une homogénéisation des conditions d'accès entre les bus du réseau IDELIS et les cars du réseau Transports64 pour les trajets situés à l'intérieur du périmètre des 37 communes. Le début d'année est marqué par l'adaptation du tarif d'un voyage dans les cars Transports64 lorsque ceux-ci sont situés à l'intérieur du périmètre du SMTU : le coût est d'1,30 € (contre 2€ précédemment) soit le même coût que le ticket qui permet de voyager pendant une heure sur l'ensemble des lignes du réseau IDELIS. Ce titre de transport permet d'effectuer gratuitement une ou plusieurs correspondances.

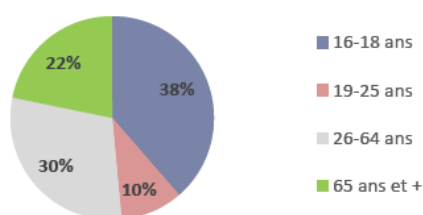
Toutes les communes composant le cœur de pays sont desservies par au moins une ligne de transport collectif urbain du réseau Idelis. La fréquence des bus est la suivante :

- Toutes les 10 minutes dans le centre d'agglomération (3 lignes Temporis T1, T2, T3)
- De 20 à 40 minutes dans le Cœur de Pays.

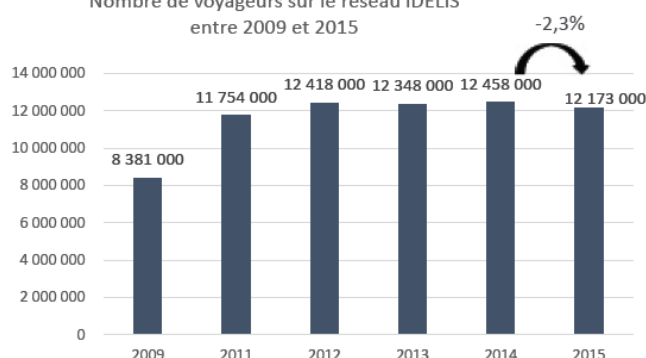
Les polarités sont reliées à la ville-centre avec des bus circulant toutes les heures. Au centre-ville de Pau, le pôle Bosquet est l'unique endroit de l'agglomération dans lequel la majorité des lignes de transports collectifs se croisent.

Depuis le lancement du réseau Idelis en 2009, le nombre de voyageurs a augmenté passant de 8 381 000 à 12 173 000, soit une croissance de 45.2 %. Les trois lignes Temporis représentent plus de la moitié de la fréquentation du réseau pour l'année 2015.

Répartition des clients du réseau Idelis par tranche d'âges

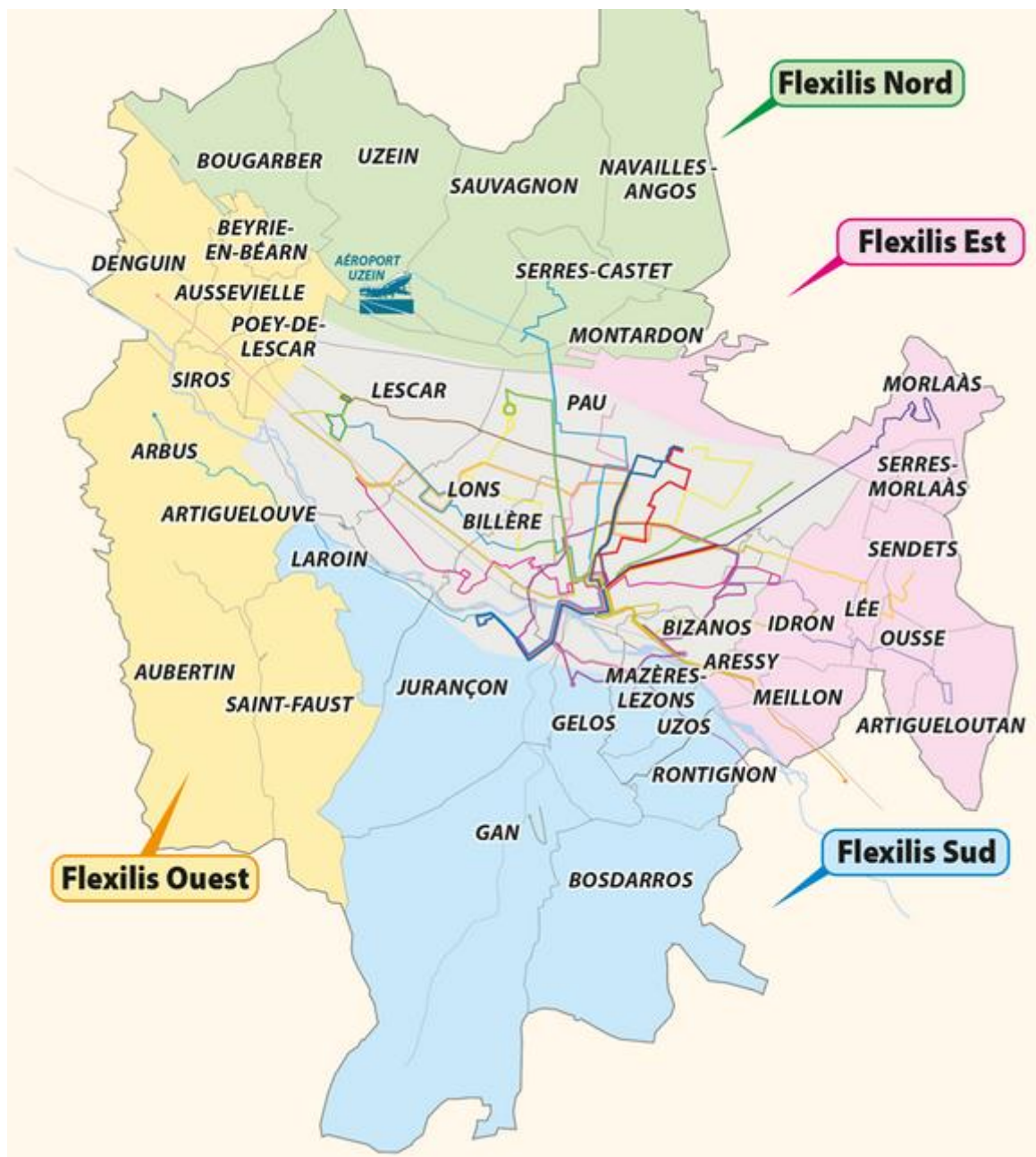


Nombre de voyageurs sur le réseau IDELIS entre 2009 et 2015



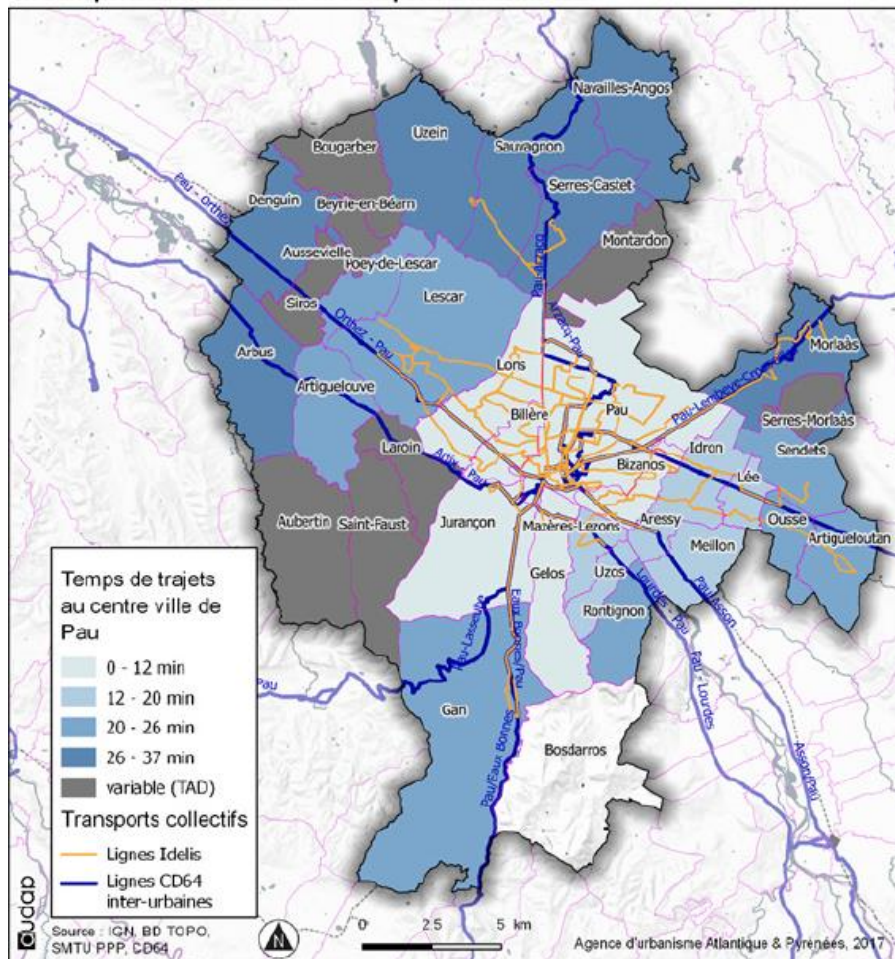
La place du transport collectif dans la ville a été repensée avec l'aménagement de 3 600 mètres de couloirs de bus. Par ailleurs, une mise en accessibilité de tous les quais est en cours de réalisation. Sur l'ensemble du réseau, on constate une augmentation de la vitesse commerciale résultant de l'évolution de l'espace public et notamment de la place laissée aux transports collectifs.

De nombreuses communes à caractère périurbain ou rural sont desservies par du transport à la demande. Ce sont généralement des communes peu denses dans lesquelles le transport collectif urbain de type bus n'est pas adapté. Il s'agit du service Flexilis qui dessert plusieurs zones géographiques.



De par sa composition, la mise en place d'un système efficace et efficient de mobilités alternatives à la voiture individuelle n'est pas chose facile dans les villes moyennes. Dans l'agglomération paloise, même si la vitesse commerciale de certaines lignes de bus est satisfaisante, le réseau a du mal à concurrencer la voiture individuelle que ce soit en temps ou en accessibilité du réseau.

**Temps de trajet des différentes communes au centre-ville de Pau en transports urbains, en transports inter-urbains et en transports à la demande**



En 2015, deux navettes ont été mises en service pour répondre à des besoins ponctuels :

- la navette FACile, un service de transport reliant le campus universitaire au centre-ville le jeudi soir (projet associatif soutenu par la ville de Pau et le SMTU) ;
- la navette OVALIGNE, desservant le stade du Hameau les jours de match (gérée par IDELIS).

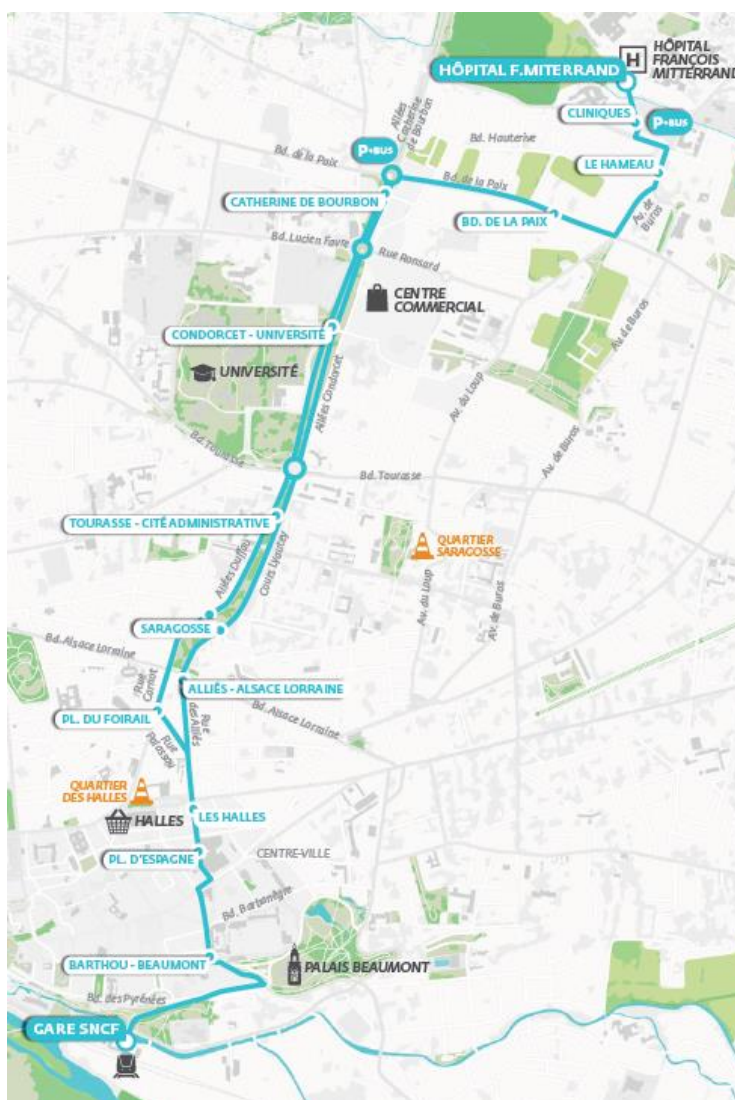
### 5.3.2. Le développement d'une offre de transport en commun en site propre dans l'agglomération paloise

Le Bus à Haut Niveau de Services (BHNS) est une offre de transport performante porteuse d'un changement de l'espace et des pratiques. Le projet de BHNS va permettre de redistribuer l'espace public au profit des modes doux et d'introduire de nouvelles qualités urbaines, de nouvelles pratiques tirant profit du potentiel des lieux.

La première ligne de BHNS dessert les quartiers dans lesquels les habitants sont peu motorisés et où ils sont déjà fortement utilisateurs des transports en commun. La première ligne de BHNS traverse la commune de Pau du Nord au Sud en allant de l'hôpital jusqu'à la gare. Elle a été étudiée de manière à desservir des quartiers où la densité de population et d'emploi est importante (5 050 habitants / km et 4 950 emplois / km). Cette première ligne fait 6 km et comporte 14 stations entre l'Hôpital et la Gare.

Carte du tracé de la première ligne de BHNS (Fébus)

Le projet de BHNS n'est donc pas seulement un projet de mobilité, il s'intègre dans un projet urbain qui vise à développer les espaces à proximité de la ligne (traitement des espaces publics, densification).



Vue de la coulée verte (avenue Dufau et cours Lyautey)





Les premiers travaux ont débuté en 2016 et la mise en service est prévue en 2019.



Une ligne de transport en commun performant qui traverserait la ville centre d'Est en Ouest est en cours de réflexion. Entre Billère centre et le centre commercial Auchan, les rapports d'habitants et d'emplois au kilomètre sont importants. Les extensions possibles de part et d'autre (vers le site de l'ancienne gare ferroviaire de Lescar à l'Ouest et la zone Europa à l'Est) offrent le plus de potentiels de développement urbain.

*Voie réservée pour les bus - Pau*  
Source : Audap

### 5.3.3. La valorisation de l'étoile ferroviaire paloise

#### Zoom sur le contrat d'axe - horizon 2020

Démarche rassemblant la Région Nouvelle-Aquitaine à horizon 2020. Les partenaires du territoire d'étude sont le Conseil Départemental des Pyrénées-Atlantiques, la CAPBP, le SMTU et les communes, les objectifs de la démarche sont :

- Réduire les émissions de GES,
- Adapter et moderniser le réseau et l'offre ferroviaire,
- Favoriser l'usage du train,
- Mieux articuler les politiques de transport (tarif unique Ter, Idélis et intercity) et d'urbanisme (incitation à densifier autour des gares et des haltes, développement local).

Au niveau de la zone d'étude, trois secteurs sont concernés par le contrat d'axe. Chacun de ces secteurs a des objectifs à satisfaire. Il s'agit de :

- Centre-ville palois : Asseoir la place de gare d'agglomération, reconquête urbaine aux alentours,
- Gare de Gan : Densifier la bastide, développer le tourisme,
- Lescar et portion Ouest du territoire : Créer une gare et une ou plusieurs haltes en fonction de l'état de la reconquête urbaine, améliorer l'offre de stationnement à leur proximité.

De manière transversale, chaque gare doit mieux s'intégrer aux modes de déplacement doux existants via la création et la valorisation d'espaces dédiés.

Le territoire s'engage à porter une stratégie d'aménagement et de maîtrise foncière pour la valorisation des emprises autour des points d'arrêt selon des intentions de renouvellement urbain, des densifications de mixité sociale et de qualité environnementale.

Des haltes existantes ou à créer doivent être aménagées en véritables pôles d'échanges pour l'incitation au report modal des habitants.

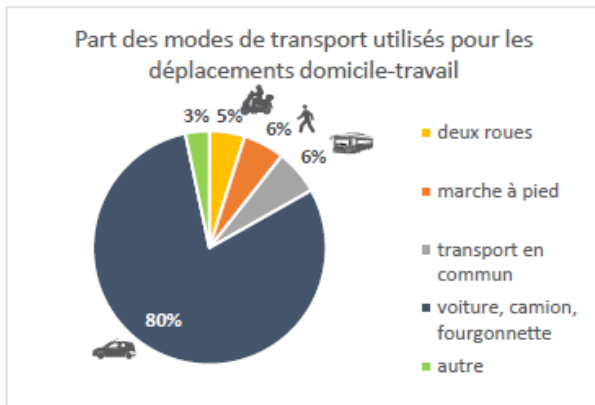
- La gare existante du centre-ville de Gan doit être aménagée afin d'accueillir tous les modes de déplacements et sécuriser les accès des modes doux. Elle sera dotée de services, d'informations et de jalonnement valorisant son rôle d'échanges et d'intermodalité pour les usagers des environs de Gan, pôle majeur du territoire.

- La fromagerie des Chaumes de Jurançon constitue un lieu de convergence, générateur de déplacements liés au travail et au commerce, à proximité immédiate de la voie ferrée et le long de la RD 134. Elle apparaît donc comme un lieu pertinent pour la création d'une halte permettant le rabattement des habitants venant du sud de l'agglomération et pour les employés de la fromagerie.

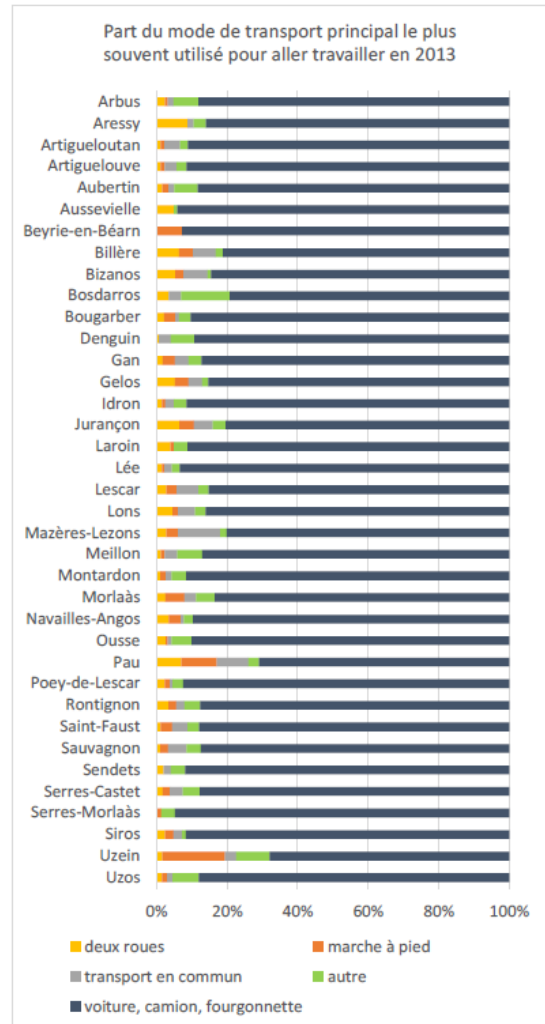
- L'ouest de l'agglomération n'est actuellement pas doté d'une halte permettant le rabattement des usagers de ce secteur vers le train pour rejoindre les autres secteurs du territoire et notamment le centre d'agglomération. Il est donc nécessaire d'étudier un lieu d'implantation d'une halte sur la commune de Lescar et d'entamer les travaux de création et d'aménagement.

### 5.3.4. Les mobilités actives en développement

Selon l'INSEE, sur l'ensemble du territoire d'étude, plus de trois quart des déplacements domicile travail sont réalisés en véhicules léger (voiture, camion, fourgonnette). Favoriser les mobilités actives en sécurisant certains espaces pourraient encourager le développement de nouvelles pratiques.



NB : la catégorie « autre » prend en compte les personnes qui travaillent à leur domicile.



**Le vélo** apparaît comme le moyen de déplacement le plus rapide sur de courtes distances en milieu urbain. Cependant, les phénomènes d'étalement urbain et de spécialisation des territoires (quartiers résidentiels, zones commerciales, bases de loisirs...) conduisent à un allongement des distances au quotidien.

Le réseau cyclable présent dans le cœur de pays est discontinu. Sans véritable structuration, il n'est pas lisible et reste encore de qualité moyenne dans les aménagements. La prise en compte des pistes cyclables dans les aménagements des centres bourgs est encore faible. Certains centre-bourgs sont adaptés à la pratique du vélo mais leur accès est parfois dangereux (via des voies dont la vitesse est réglementée à 90 km/h). Il y a peu de pénétrantes cyclables en direction du cœur de pays. Les principaux axes routiers (RD 817, RD 834 et RN 134) sont dépourvus d'aménagements cyclables. Il s'agit pourtant de linéaires très directs qui desservent le centre d'agglomération et ses équipements structurants.

Le centre d'agglomération (Pau, Billère, Lons, Jurançon nord, Lescar) est relativement plat et permet le développement des modes doux comme véritables modes de déplacement alternatifs à l'automobile.

Néanmoins, sur certains espaces, les pentes du territoire peuvent être rédhibitoires pour certains déplacements (exemple entre Pau et Jurançon). Le sud de l'agglomération, plus vallonné limite l'utilisation des modes doux sur de longue distance comme moyens de déplacement quotidien.

En terme d'aménagements cyclables, chaque commune gère ses projets à son échelle. Certaines communes font appel au SMTU pour des questions techniques.

Dernièrement, sur le territoire, des aménagements en faveur de la pratique du vélo ont été réalisés : bandes cyclables, voies vertes, vélo route Gave et Coteaux (géré par le conseil départemental), signalisation, équipements dédiés au stationnement des vélos...

Dans le centre d'agglomération, on relève un manque de stationnement vélo sécurisé.

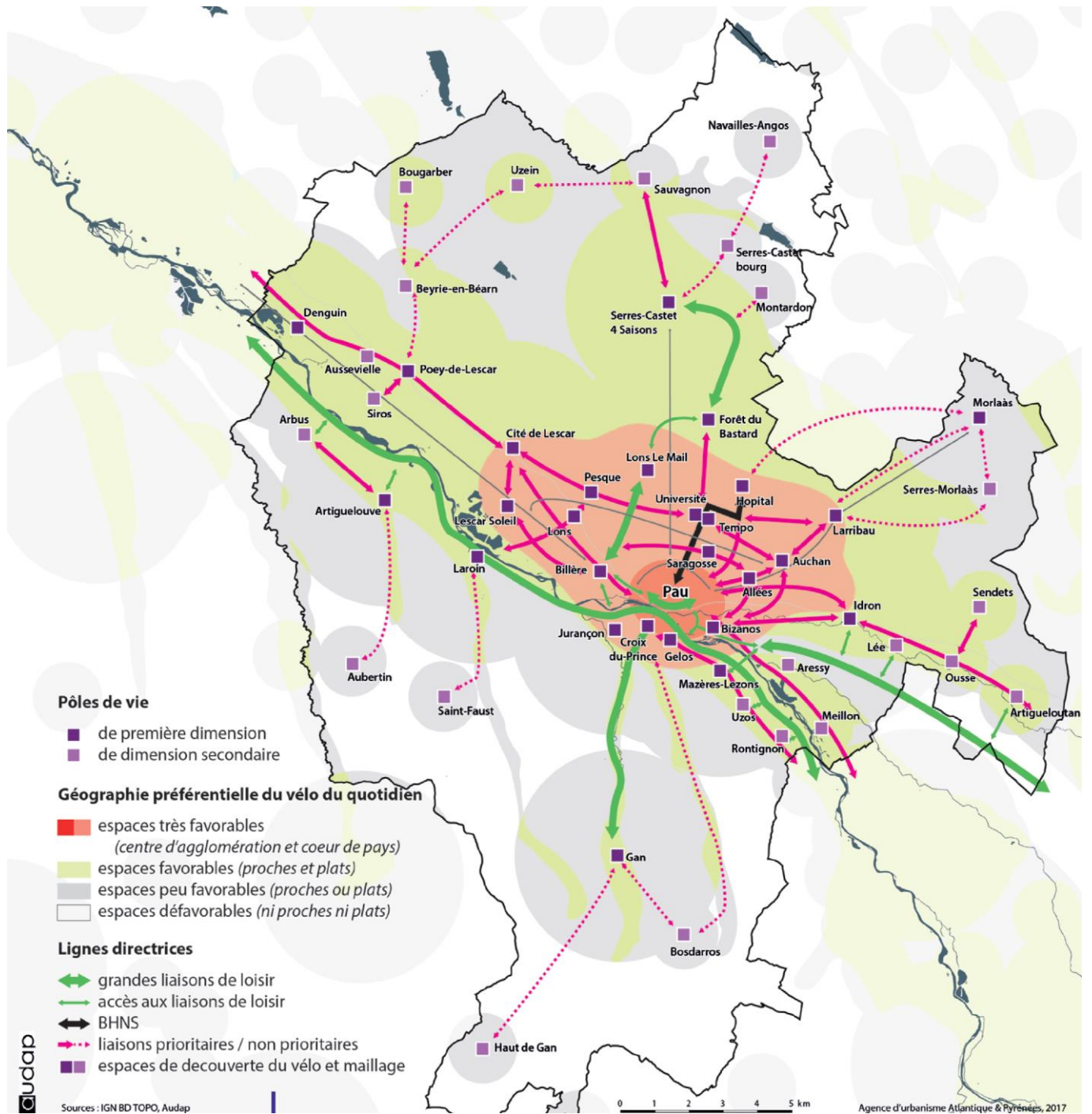


Un plan vélo à l'échelle des 37 communes a été réalisé et doit s'accompagner d'itinéraires intercommunaux et d'un jalonnement sur de grands itinéraires (zones naturelles, de loisirs).

Deux grands objectifs ont présidé à l'élaboration de ce schéma :

1. Offrir des itinéraires confortables et sécurisés pour une pratique du vélo familiale dans le cadre d'activités de loisirs ;
  - Proposer des grands itinéraires continus pour la promenade et l'itinérance
  - Lier ces itinéraires pour former un réseau
  - Offrir des espaces cyclables de proximité pour la pratique des plus jeunes
  - Créer des liaisons depuis les quartiers et centre-bourgs pour permettre d'engager la promenade en partant de chez soi
2. Constituer un réseau maillé, efficace et sécurisé, basé sur les principaux itinéraires de loisirs, pour une pratique du vélo dans le cadre des activités du quotidien.
  - Créer des liaisons entre les pôles de vie pour placer le vélo comme alternative à la voiture
  - Compléter par des maillages de quartier autour des équipements pour amener les plus jeunes vers l'autonomie sur le chemin de l'école, du sport...
  - Proposer des « axes express » pour les cyclistes expérimentés

## Plan général des itinéraires structurants à 2030 – Un réseau de 288 km



Par ailleurs, un système de vélos en libre-service IDEcycle est mis à la disposition du public depuis septembre 2010. Ce service permet d'effectuer des déplacements de proximité en milieu urbain. Les deux premières heures d'utilisation sont gratuites. En février 2018, 16 stations étaient disponibles. Le service IDEcycle propose également un service de location de vélos standards et à assistance électrique.

La mise en place de stationnement vélo stratégique et sécurisé ainsi que la poursuite des travaux engagés sur la place des cycles dans l'espace public peuvent être une solution de réduction de l'utilisation de la voiture pour certains déplacements. Près de 70 % des accidents avec des vélos sont localisés sur la commune de Pau. Sur cette dernière, l'évolution du nombre de cycles impliqués dans un accident de la route a diminué entre 2012 et 2015, néanmoins, le nombre d'accidents en 2015 est plus élevé que celui de 2011. Des réflexions sur la place du vélo dans l'espace sont encore à affiner.



*Aménagements cyclables - Pau*  
*Source : Audap*

Par ailleurs, une plus grande place accordée aux **piétons** dans les projets d'aménagement contribue également à la réduction de la place et de l'utilisation de la voiture.

La marche est un moyen de déplacement que chaque individu pratique : aller jusqu'à sa voiture, aller à la boulangerie, aller à l'école, à un arrêt de bus, etc. Les trajets effectués en marchant se font naturellement et sont le maillon essentiel de toute chaîne de déplacement. Néanmoins, l'exercice de la marche se révèle compliqué faute de continuité et/ou d'entretien des espaces dévolus aux piétons. En effet, le territoire reste en retard dans la mise en accessibilité de l'espace public et dans la continuité des espaces dédiés aux piétons contrairement à ceux dédiés à la voiture. Les origines en sont nombreuses : manque de place, défaut d'entretien, impossibilité technique ou encore rupture physique dans les aménagements (suite à des travaux de voirie, par exemple). Ces manques génèrent des contraintes aux personnes pratiquant la marche et ne permettent pas de promouvoir ce mode. Des estimations font état que 25 % des déplacements se font via la marche.

Dans des espaces pensés pour la voiture, l'affirmation de la marche passe par la reconquête de l'espace public pour tendre davantage vers des voiries partagées. Ce développement s'opère via l'amélioration de la qualité des trottoirs, le développement de perméabilités piétonnes ou encore la sécurisation des traversées.

En 2016, l'ensemble des communes du territoire ont fait l'objet d'un diagnostic de l'accessibilité des voiries et des espaces publics. Le plan de chaque rue diagnostiquée est présenté avec une géolocalisation des 2 219 points de non-conformité. Ils sont ensuite décrits, illustrés, préconisés et chiffrés dans une grille d'analyse détaillée. A l'issue du diagnostic, les préconisations sont classées selon quatre niveaux de priorités.

Le choix des niveaux de priorité s'effectue de la manière suivante :

- Priorité 1 : point de rupture dans la chaîne de déplacement. Cheminement non conforme et non praticable même avec un accompagnement.
- Priorité 2 : point de rupture dans la chaîne de déplacement. Cheminement non conforme mais praticable avec accompagnement.
- Priorité 3 : cheminement praticable en autonomie mais non conforme.
- Priorité 4 : Qualité d'usage, préconisation non réglementaire ou obstacle temporaire (poubelle, végétation). Un niveau d'accessibilité est défini selon son absence ou présence de conformité.

#### Conformité :

- Niveau Vert : accessible et conforme
- Niveau Jaune : qualité d'usage

#### Non-conformité :

- Niveau Orange : non conforme mais praticable pour des personnes handicapées, nécessitant éventuellement un accompagnement
- Niveau Rouge : non conforme, non praticable
- Niveau Noir : non conforme, non accessible et devant faire l'objet d'une mesure organisationnelle avec éventuellement demande de dérogation

Les diagnostics des plans d'accessibilité de la voirie et d'aménagement des espaces publics font état de grilles d'analyse incluant les préconisations, le coût et la priorité. Il s'agit pour les communes de mettre en œuvre ces plans. Le plan piéton repère et hiérarchise les liaisons les plus importantes au sein de la commune. Il identifie les rues, les sentiers, les passages à aménager et programme les travaux. Le plan piéton aura par ailleurs pour objet de réfléchir plus globalement à la place du piéton dans la ville et les villages et aux actions qui pourraient encourager la pratique de la marche sur l'ensemble du territoire.

L'intérêt de l'élaboration d'un plan piéton est ainsi un enjeu pour le territoire et pour l'ensemble de ses habitants en termes :

- d'accessibilité à l'espace public des personnes à mobilité réduite. Un tiers des personnes sont à mobilité réduite (en fauteuil roulant, aidées d'une canne, malvoyantes, béquilles... mais aussi celles qui sont de petite taille, qui portent des charges, ont des poussettes). L'ensemble de la population est concerné par cette mobilité réduite, ponctuellement ou en permanence.
- de réduction des discontinuités et obstacles entre deux espaces dédiés aux piétons (trottoirs, passages piétons, sentiers, espace piéton, etc.)
- de sécurisation des secteurs lorsqu'un regroupement de piétons s'effectue, de manière temporaire ou permanente,
- de santé publique par une activité physique régulière qui réduit notamment les risques d'accidents cardio-vasculaires et d'obésité.

A Pau, la piétonisation du centre-ville a débuté en 2012 et s'étend aujourd'hui du cours Bosquet jusqu'au Château (rue Samonzet, rue Maréchal Foch, rue Lamothe, rue Valéry Meunier, place Clémenceau, rue Serviez, rue Joffre, rue Saint-Louis, rue des Cordeliers, rue de Foix, place Reine Marguerite, rue Jeanne d'Albret, rue Fournets et tout le quartier du Château). Le centre-ville piéton est accessible essentiellement aux riverains et aux professionnels de la livraison (bornes électroniques actionnées par des agents de la ville 24h/24).

Par ailleurs, depuis 2012, plusieurs panneaux d'information ont été implantés dans le cœur de ville de Pau (plan de l'hyper centre élargi, plan de circulation de la navette gratuite Coxities, stations IDEcycle et des panneaux indiquant la direction et le temps à parcourir pour rejoindre à pied les lieux clés du territoire).

Le réaménagement du quartier du Hédas a conduit à travailler sur les mobilités verticales pour connecter ce quartier au reste du centre-ville, notamment à travers des moyens plus ou moins innovants comme les toboggans, les ascenseurs. Le dénivelé qui au départ pouvait être vécu comme une contrainte est ici retravaillé pour qu'il ne soit pas un frein aux usages de l'espace en question.

Des efforts ont également été engagés dans les communes de Gelos, Jurançon, Bizanos par exemple.



*Exemple de voie partagée piétons / cycliste – à Lescar*



### 5.3.5. Le covoiturage

Le covoiturage est un moyen de déplacement qui n'a cessé de croître ces dix dernières années. Pour accompagner et encourager ce développement, des aires de covoiturage ont été aménagées.

Au début de l'année 2017, une aire réservée à la pratique du covoiturage a été mise en place à proximité de l'échangeur autoroutier de Lescar mais cette infrastructure est déconnectée des services de transports collectifs. Sa capacité est de 236 places. Plusieurs communes de l'agglomération ont des projets de ce type (exemple à Jurançon) alors même que des points de rendez-vous spontanés se développent (exemple du « crayon » au centre Leclerc de Pau à mi-chemin entre centre-ville de Pau et sortie d'autoroute Pau centre).

La pratique du covoiturage la plus développée sur l'agglomération paloise est le covoiturage moyenne et longue distance pour sortir de l'agglomération. À noter que le covoiturage domicile-travail se développe petit à petit en interne des établissements ou via des actions de sensibilisation menées territorialement.

La création d'aires de covoiturage est programmée dans les dix prochaines années en lien avec le développement de l'utilisation de plusieurs modes de transports pour la réalisation d'un trajet.



*Aire de covoiturage à Lescar*



### 5.3.6. Le développement de l'intermodalité

#### Définitions :

##### - Intermodalité :

Désigne l'aptitude d'un système de transport à permettre l'utilisation successive d'au moins deux modes, intégrés dans une chaîne de déplacements.

(Source : site Géo confluentes)

##### - Multimodalité :

La multimodalité désigne la présence de plusieurs modes de transport différents entre deux lieux. On parle de multimodalité entre deux lieux si on peut les relier par des trajets empruntant des modes de transport différents.

Actuellement, la gare de Pau accueille sur son parvis, le terminus de deux lignes de bus (dont la ligne reliant la gare SNCF à l'aéroport Pau Pyrénées). A 30 mètres environ de la gare se trouve l'arrêt d'une ligne de bus à fréquence régulière qui relie la gare au centre-ville et à l'hôpital de Pau. A 50 mètres, il y a un funiculaire (dont l'accès est gratuit) qui relie la gare au centre piéton. Des moyens de communication du réseau Idelis et du département ont récemment été déployés dans le hall de la gare afin d'informer les voyageurs des prochains passages de bus. En 2019, le Bus à Haut Niveau de Service (Fébus) desservira la gare de Pau.

Des réaménagements de la gare devraient être réalisés pour améliorer les conditions d'accessibilité (accès aux voies). Aux abords de la gare, la capacité des parkings actuels pourrait être multipliée par trois.

D'autre part, des abris vélo ont été aménagés à proximité d'arrêt de bus dans l'objectif de favoriser l'intermodalité (une douzaine dans l'agglomération paloise).

La stratégie de localisation est différente en fonction des abris-vélos. Il y a ceux qui sont implantés au terminus de lignes (à Lons, à Mazères-Lezons, à Lescar), d'autres qui sont implantés à proximité de quartiers résidentiels desquels un potentiel d'usages a été identifié (Lescar, Ousse, Idron- Bizanos), et enfin des abris bus implantés en fonction des localisations des parkings relais (par exemple vers Auchan à Pau).

Ces aménagements ne connaissent pas tous un succès. Certains abris vélo et, notamment ceux qui sont implantés au terminus, accueillent des vélos en journée, en revanche, d'autres sont très peu utilisés.

#### Parkings relais et diminution du trafic automobile en centre d'agglomération :

**Parking relais :** situé à proximité d'un arrêt de transport public, il a pour finalité d'inciter un automobiliste à garer son véhicule pour emprunter ensuite un transport collectif pour rejoindre son point de destination finale. (Source : Arrêté des transports du 21 septembre 1993, J.O. du 4 décembre 1993).

L'année 2017 a marqué le début de mise en œuvre des premiers parkings relais sur le périmètre du SMTU.

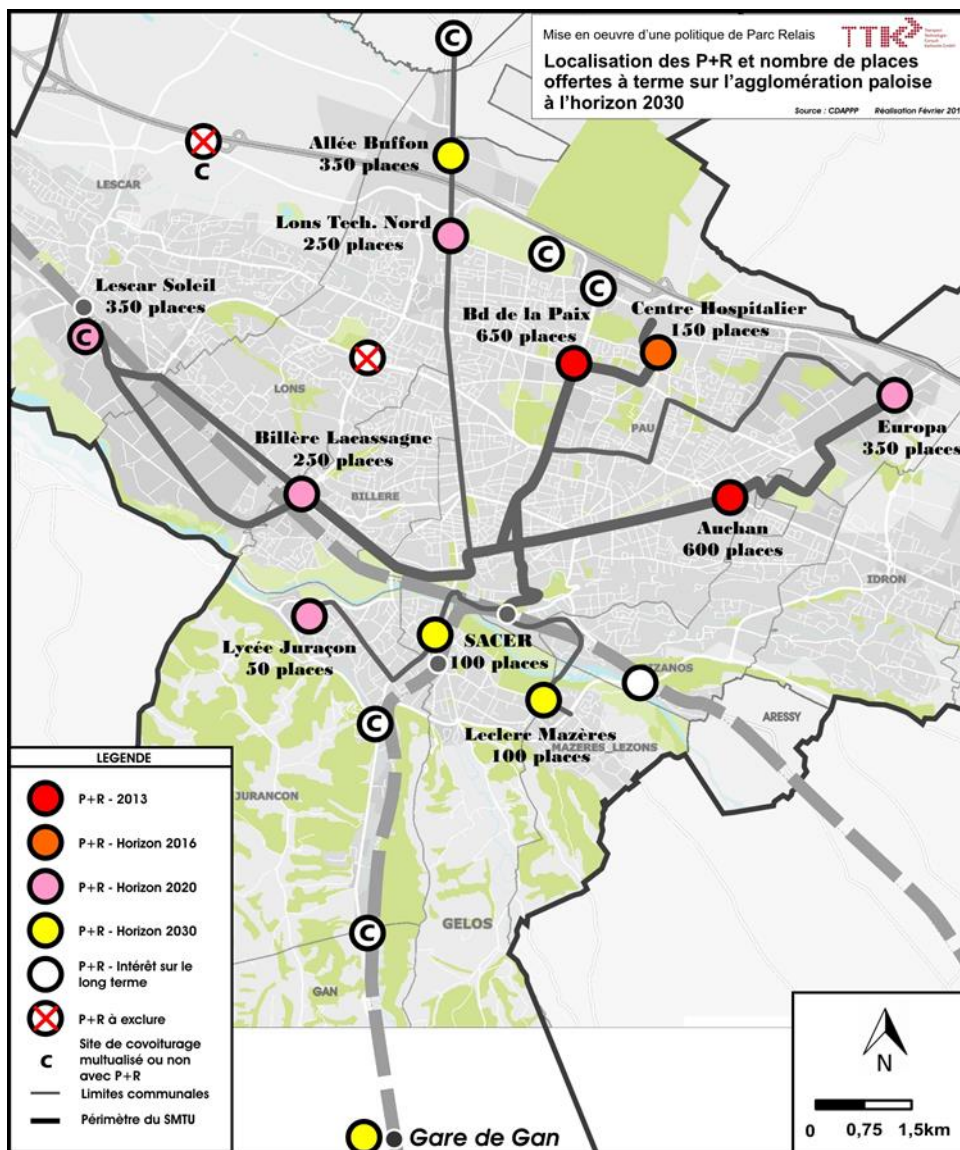
Souvent attractif en termes de tarifs (ticket servant à la fois pour le parking et pour le trajet en transport en commun), le parking relais apparaît comme un élément constitutif d'un système alternatif au « tout-automobile », système dans lequel l'utilisation des transports en commun est largement renforcée.

Face aux exigences voulues par la ville durable, ils constituent également un outil majeur dans la mise en place d'une politique de stationnement au service d'une politique d'intermodalité qui favorise la réduction de la pollution atmosphérique. En effet, les parkings relais constituent un outil essentiel au report à la périphérie du stationnement de longue durée.

Les parkings relais ne sont pas uniquement une solution de stationnement pour les actifs qui travaillent dans le centre-ville, ils peuvent également être une solution de stationnement le samedi et les jours d'événements pour les locaux et/ou les visiteurs.

Deux parking relais seront ouverts simultanément à la mise en service du BHNS :

- à l'angle des allées Catherine de Bourbon et du boulevard de la Paix (300 places) ;
- à l'angle du boulevard Hauterive et de l'avenue de Buros (150 places).



Situé à proximité d'un arrêt de transport public, le parking relais a pour finalité d'inciter l'automobiliste à garer son véhicule pour emprunter ensuite un transport collectif pour rejoindre son point de destination finale. La finalité est également de diminuer l'usage de la voiture individuelle dans le centre d'agglomération.

## ZOOM sur l'enquête « Mobilités alternatives » (source : AUDAP)

Au printemps 2018, l'AUDAP a réalisé une enquête sur les pratiques de mobilité alternatives à la voiture individuelle, que sont la marche, le vélo et les transports en commun. Un certain nombre d'actions du PDU découlent des conclusions de cette enquête.

Parmi les répondants, 72 % ont l'habitude de se déplacer quotidiennement en voiture, 39 % à pied, 31 % à vélo et 17 % en transports en commun.

La distance totale effectuée quotidiennement est de moins de 3 km pour 15 % des répondants, et moins de 5 km pour 35 % des répondants.

A l'avenir, les répondants déclarent souhaiter se déplacer davantage à vélo (40 %), en bus (35%) et moins en voiture (16%).

Le critère principal pour adopter un mode de déplacement alternatif est le sentiment de sécurité (21 %), la fréquence et la présence du bus (15 %), l'aménagement de la voirie et des pistes cyclables (15 %) et la rapidité (12 %). La facilité d'usage du vélo ne fait pas partie des critères prioritaires pour les enquêtés, de même que le caractère pratique ou économique de ce mode.

### La pratique des cyclistes est limitée par :

le manque d'aménagements cyclables (85 %),  
le manque de voies reliées entre elles (75 %),  
les trous et les bosses (47 %).

A vélo, les cyclistes ont le sentiment d'être en danger dans la circulation (76 %) et vus comme un obstacle (40 %).

### La pratique des piétons est limitée par :

des trottoirs trop étroits (60 %),  
la difficulté à traverser (50 %),  
les trous et les bosses (40 %).

Les piétons souhaitent que les voitures respectent les passages piétons (par l'arrêt du véhicule ou le fait de ralentir) et qu'ils respectent leur traversée dans les secteurs apaisés (zones de rencontre par exemple). Ils souhaitent également des passages piétons plus nombreux (40 %). Les zones d'apaisement sont considérées comme plus sûres (77%) et plus agréables (72%).

### La pratique des usagers du bus est limitée par :

- la non-connaissance du temps réel d'attente (64%),  
- le manque de protection contre les intempéries (56%),  
- le manque de bancs (31%),  
- le comportement des autres usagers dans le bus (44%),

### ... l'enquête « Mobilités alternatives » d'avril-mai 2018

- le manque de siège dans le bus (30 %),  
- les odeurs dans le bus (28 %).

L'attente à l'arrêt de bus est ressentie comme du stress (61 %). Le plus gênant pour les répondants est le manque de lignes (64 %) et le faible nombre de passages de bus (63 %).

80 % des répondants ont émis le souhait de voir plus de nature lors de leurs déplacements.

Les modes doux sont considérés comme aimables ou rassurants pour 43 % des sondés, tandis que les automobilistes sont considérés comme agressifs ou dangereux pour 55 % des sondés.

La convivialité est plus présente en marchant (33 %), en bus (23 %) et à vélo (23 %) qu'en voiture (6 %).



## 5.4. Le stationnement, élément essentiel d'une politique globale de déplacements

Une bonne gestion du stationnement permet une répartition plus équilibrée de l'usage des différents modes de transports urbains et constitue un des facteurs essentiels de la maîtrise du développement de l'usage de la voiture. L'absence de cohérence dans les réglementations du stationnement à l'échelle communautaire peut nuire à la bonne gestion du stationnement. Plus spécifiquement, organiser le stationnement permet de :

- Libérer les espaces publics d'une présence automobile excessive au profit des autres modes,
- Inciter au report modal pour les trajets de courte distance,
- Augmenter le taux de rotation,
- Lutter contre le stationnement illicite,
- Inciter à utiliser les parkings en ouvrage,
- Favoriser le stationnement résidentiel.

Le stationnement relève de la compétence communale, à l'échelle du territoire d'étude, il n'existe pas d'organisation du stationnement intercommunal.

Six communes, sur les trente-sept que compte le SMTU, ont mis en place du stationnement règlementé dont 5 dans l'agglomération paloise (Pau, Billère, Jurançon, Gan, Lescar).

Le degré de chaque réglementation est variable en fonction de la commune et du contexte urbain. A l'exception de la commune de Pau, aucune autre commune ne dispose d'un stationnement de surface payant :

- Billère : stationnement minute et aire de livraison,
- Gan, Jurançon, Lescar et Morlaàs : zone bleue,
- Pau : stationnement payant et aires de livraison.

La particularité de l'agglomération en matière de stationnement tient à l'absence d'uniformisation entre les communes. Par exemple, la durée maximale de stationnement dans la zone bleue de Gan est de 2h00 alors qu'elle est de 1h00 pour Jurançon. De même, la plage horaire de réglementation du stationnement est variable entre les communes.

L'offre en parking public et gratuit est importante et assez mal répartie. Les tarifs y sont nettement inférieurs à d'autres agglomérations équivalentes au sein de la Région Nouvelle Aquitaine.

Les parcs de stationnement privés prennent différentes formes :

- Les places de garages pour le stationnement à demeure des résidents : plus de 82% des ménages (hors commune de Pau) disposent d'une place de garage contre 62% des ménages de la commune de Pau. La ville centre est donc la moins pourvue en offre de stationnement privé. En règle générale, les parcs de stationnement sont utilisés à demeure par les résidents.
- Le stationnement en ouvrage ou sous immeuble des entreprises et administration occupé par les véhicules des salariés et les voitures de fonctions.

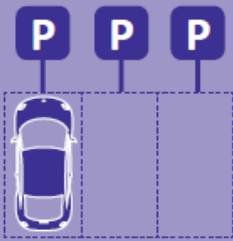
Une partie importante du stationnement privé se localise au sein des entreprises.

Hors stationnement privé, il existe deux grandes familles d'offres :

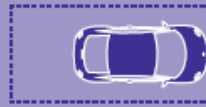
- L'offre de surface privilégiée pour les usages de courte et moyenne durée et favorisant l'usage de proximité de type « porte à porte ».
- L'offre en ouvrage plus utilisée pour le stationnement de longue durée.

Par essence, une offre de stationnement en surface est plus attractive qu'en ouvrage en offrant une plus forte proximité au pôle de destination.

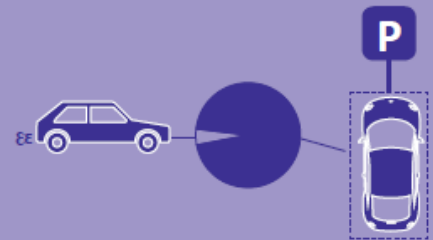
Une étude sur le stationnement dans la commune de Pau a été réalisée en fin d'année 2016. Elle intègre une analyse sur les enquêtes d'occupation et de rotation réalisées dans les parkings à ouvrage. Ces indicateurs permettent d'appréhender les enjeux et les secteurs problématiques du stationnement sur le territoire.



Sur un territoire donné, le ratio est d'une voiture pour 2 à 3 places



A l'arrêt, une voiture occupe 10m<sup>2</sup>. Compter le double (voire plus) pour intégrer les espaces d'accès, de circulation et de manœuvre.  
 > Soit l'équivalent de deux chambres ou un séjour



Les voitures restent à 95 % du temps à l'arrêt (utilisée 1h15 / j)

P? P? P?



Pourtant, en ville, 20 à 30 % du trafic est lié à la recherche d'une place

Pour chaque voiture, selon les formes, on mobilise donc 20 à 25m<sup>2</sup> à domicile et 40 à 50m<sup>2</sup> ailleurs !



Des m<sup>2</sup> qui dans l'espace public imposent généralement de faire des choix entre stationnement et espaces pour les autres modes

Source PDU – SMTU / AUDAP

#### 5.4.1. Le stationnement : une source de conflits d'usages dans certaines zones urbaines

Les conflits d'usages liés au stationnement sont nombreux en milieu urbain. Ils ne concernent pas uniquement le centre-ville de Pau. Ils sont de plus en plus visibles dans les quartiers où il y a eu des opérations d'aménagement récentes qui ne prévoient pas toujours assez de places pour la voiture.

Ces conflits d'usages sont également récurrents à proximité de zones d'emplois et de centres qui accueillent du public : les personnes se garent au plus poché de manière illégale malgré la présence de stationnement délimité.

Qu'ils soient situés en centre-ville, dans des quartiers résidentiels, ou dans des zones d'activités, les conflits d'usages génèrent des problèmes d'insécurité.

#### 5.4.2. Les capacités de stationnement dans l'agglomération (véhicules motorisés, hybrides, électriques et vélos)

L'article L151-4 du code de l'urbanisme met en avant la nécessité d'établir dans le diagnostic les capacités de stationnement de véhicules motorisés, de véhicules hybrides et électriques et de vélos des parcs ouverts au public et des possibilités de mutualisation de ces capacités.

Cet inventaire a pour but de recenser l'offre de stationnement qui pourrait faire l'objet d'une mutualisation lors de futures constructions.

##### 5.4.2.1. Stationnement de véhicules motorisés

L'inventaire des capacités de stationnement ouvert au public dans la CAPBP comprend ici :

- les parkings publics gratuits en plein air,
- les parkings publics gratuits liés à une activité (complexe sportif, université, établissement culturel...),
- les parkings publics payants en ouvrage, tous situés dans le centre-ville de Pau.
- les parkings privés gratuits liés aux grandes surfaces commerciales. Ils sont recensés car ils contribuent aux habitudes de stationnement du fait de leur localisation et de leurs fortes capacités.

En 2023, la communauté d'agglomération compte donc environ **170 parkings ouverts au public** pour **23 063** places de stationnement :

- 11 618 places en parking publics gratuits,
- 3 709 places en parkings publics payants en ouvrage,
- 7 736 places liées aux grandes surfaces commerciales.

	<i>nb de places de stationnement</i>			<i>Total</i>
	<i>parking gratuit public</i>	<i>parking en ouvrage</i>	<i>parking privé grandes surfaces commerciales</i>	
Arbus	59			59
Aressy	235			235
Artigueloutan	54			54
Artiguelouve	104			104
Aubertin	16			16
Aussevielle	40			40
Beyrie en Béarn	13			13
Billère	328		120	448
Bizanos	1745			1745
Bosdarros	121			121
Bougarber	59			59
Denguin	53			53
Gan	393		164	557
Gelos	273			273
Idron	144		214	358
Jurançon	570		185	755
Laroin	61			61
Lée	44			44
Lescar	885		2351	3236
Lons	687		1080	1767
Mazères-Lezons	115		581	696
Meillon	166			166
Ousse	151			151
Pau	4834	3709	3041	11584
Poey de Lescar	97			97
Rontignon	113			113
Saint Faust	44			44
Sendets	107			107
Siros	23			23
Uzein	44			44
Uzos	40			40
<b>Total CAPBP</b>	<b>11618</b>	<b>3709</b>	<b>7736</b>	<b>23063</b>

La moitié des parkings recensés ont une capacité inférieure à 40 places, correspondant aux parkings des communes périurbaines.

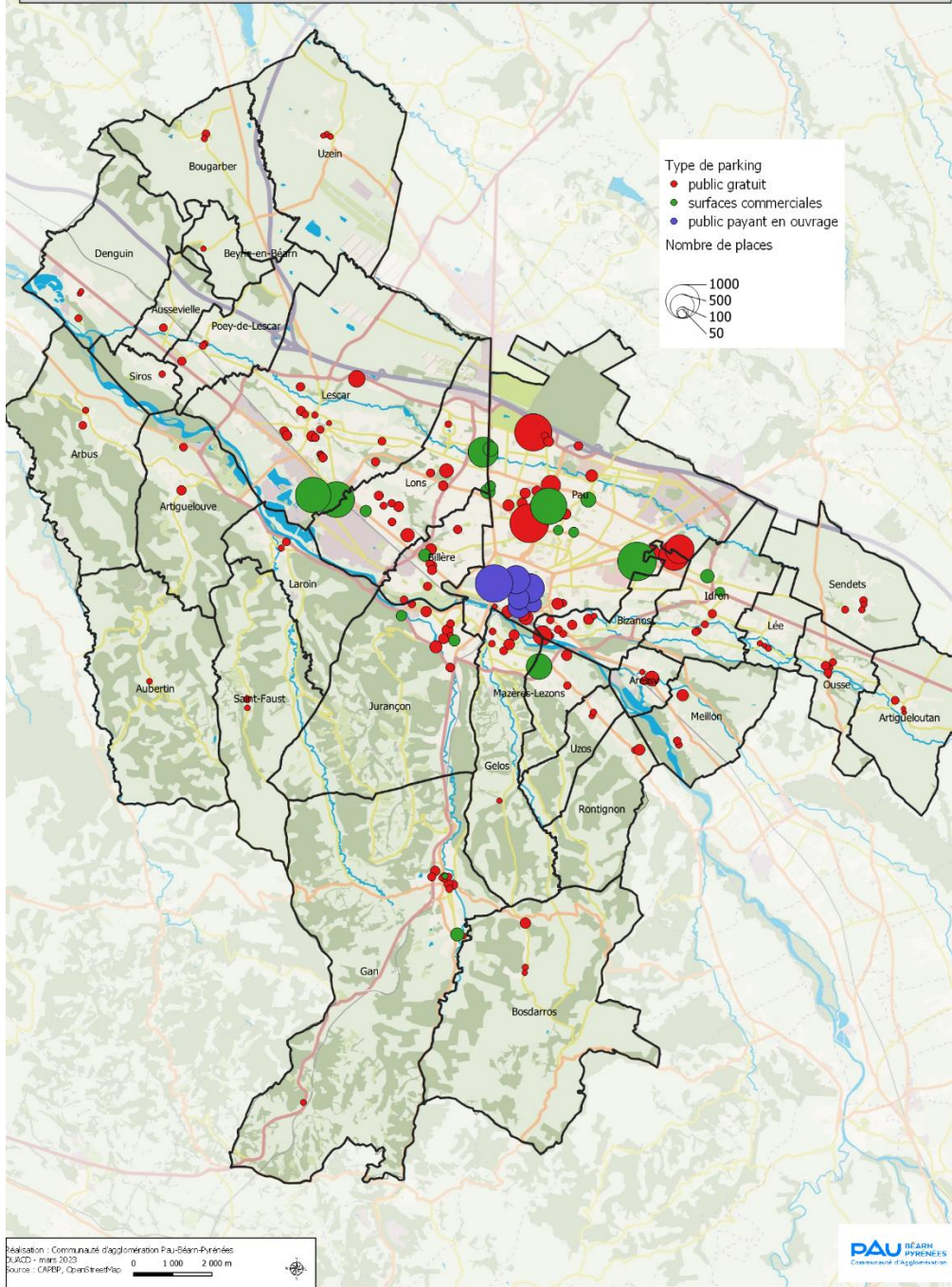
Les plus importants parkings (>200 places) correspondent :

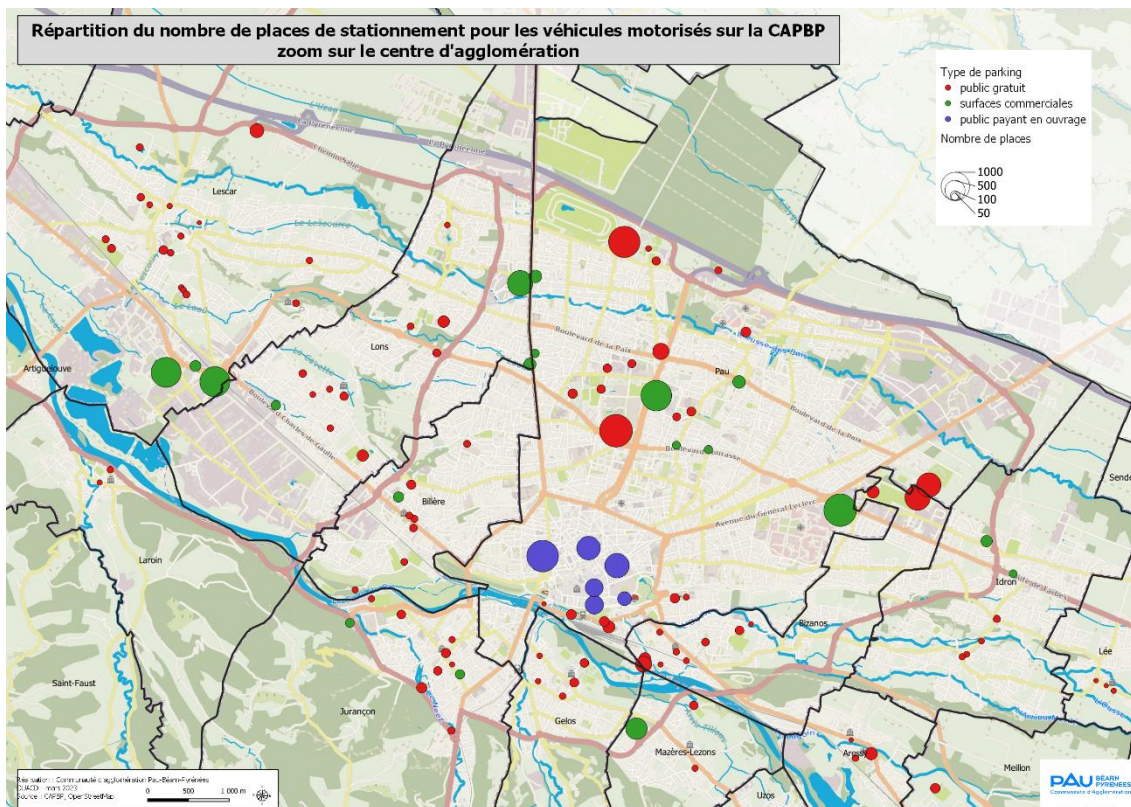
- aux parkings de l'université de Pau (1 300 places),
- aux parkings en ouvrage : Verdun (1 225 places), les parkings souterrains du centre-ville de Pau (2 484 places),
- aux parkings liés aux équipements sportifs : Zenith-Palais des sports (1 200 places), stade du Hameau (735 places), stade d'eaux vives (320 places),
- aux parkings relais ou de covoiturage (Catherine de Bourbon à Pau, sortie d'autoroute à Lescar).
- aux parkings des surfaces commerciales principalement situés en entrée de ville et à proximité de ligne de transport en commun : Auchan (1 290 places), Leclerc Pau (1 150 places), Carrefour (1 100 places)...

La moitié des places de stationnement de l'agglomération se situe sur la ville de Pau et 90% dans les 9 communes urbaines du centre d'agglomération.



## Répartition du nombre de places de stationnement pour les véhicules motorisés sur la CAPBP





### **Zoom sur le stationnement en ouvrage et sur le stationnement à Pau :**

L'ensemble des parkings en ouvrage de l'agglomération se trouve à Pau et 50% des places de stationnement se situent dans cette même commune. Ce constat amène à réaliser une présentation plus détaillée pour Pau.

La politique de piétonisation mise en œuvre par la ville de Pau démontre sa volonté de maîtrise du stationnement, à travers la réduction de l'offre de stationnement sur voirie en centre-ville. Dans l'objectif de repenser la place de la voiture dans l'espace public, la politique globale de stationnement a été revue récemment, la finalité étant de réduire le stationnement de longue durée en surface. La rotation des véhicules étant également un levier d'attractivité démontré des centres-villes. Ainsi, le périmètre de la zone payante a été augmenté et la politique de contrôle et de verbalisation a été renforcée.

Avec un ratio de 23 places payantes / 1000 habitants, le volume global de stationnement payant au centre-ville de Pau est comparable à celui des autres agglomérations de cette taille.

Avec un total de 2 667 en 2019 (3 709 en 2021) places en parkings en ouvrage, l'offre payante en ouvrage est supérieure à la moyenne (agglomérations de 100 à 300 000 habitants).

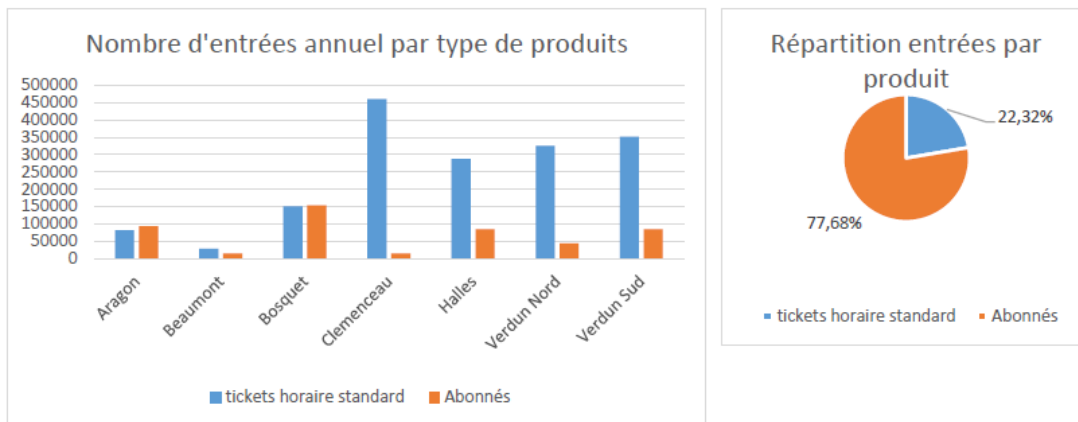
- Parc Aragon (souterrain datant de 1971) : 418 places en 2019 (417 en 2021 soit 11% de l'offre en infrastructure),
- Parc Beaumont (souterrain datant de 2000) : 232 places en 2019 soit 6% de l'offre en infrastructure,
- Parc Bosquet (souterrain datant de 1991) : 754 places en 2019 (744 en 2021 places soit 20% de l'offre en infrastructure),
- Parc Clémenceau (souterrain datant de 2006) : 391 places en 2019 (396 en 2021 soit 11% de l'offre en infrastructure),
- Parc Les Halles République (souterrain) : 808 en 2019 (695 en 2021) soit 19% de l'offre en infrastructure,
- Parking Verdun (aérien, réaménagé en 2017) : 1 225 places soit 33% de l'offre.

La politique de stationnement de la Ville de Pau s'engage à répondre à trois principaux enjeux :

- proposer des solutions adaptées aux besoins de stationnement des résidents, des clients et des travailleurs du centre-ville. Cela passe notamment par une facilitation des usages et la mise en place d'offres adaptées ;
- optimiser le modèle économique du stationnement ;
- accompagner le développement de la mobilité durable.

Depuis 1975, la ville de Pau a fait le choix d'une gestion 100 % publique du stationnement qui ambitionne de proposer aux usagers une véritable offre de qualité en termes de stationnement et de services. Il s'agit de parkings gérés en régie directe fonctionnant en budget annexe.

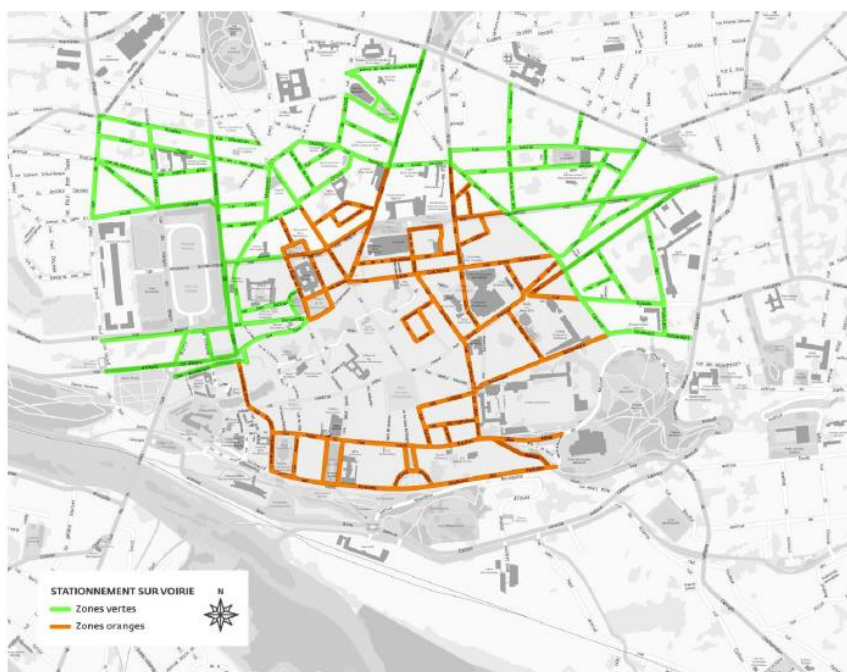
### Nombre d'entrées dans les parkings palois



Les taux d'occupation varient énormément d'un parking à l'autre et en fonction des horaires.

En plus des 11 584 places de stationnements en parking, la ville de Pau compte environ **2500** places payantes sur voirie réparties sur deux zones tarifaires :

- Zone orange en hypercentre (environ 800 places soit 32% de l'offre payante),
- Zone verte (environ 1 700 places, soit 68 % de l'offre payante).



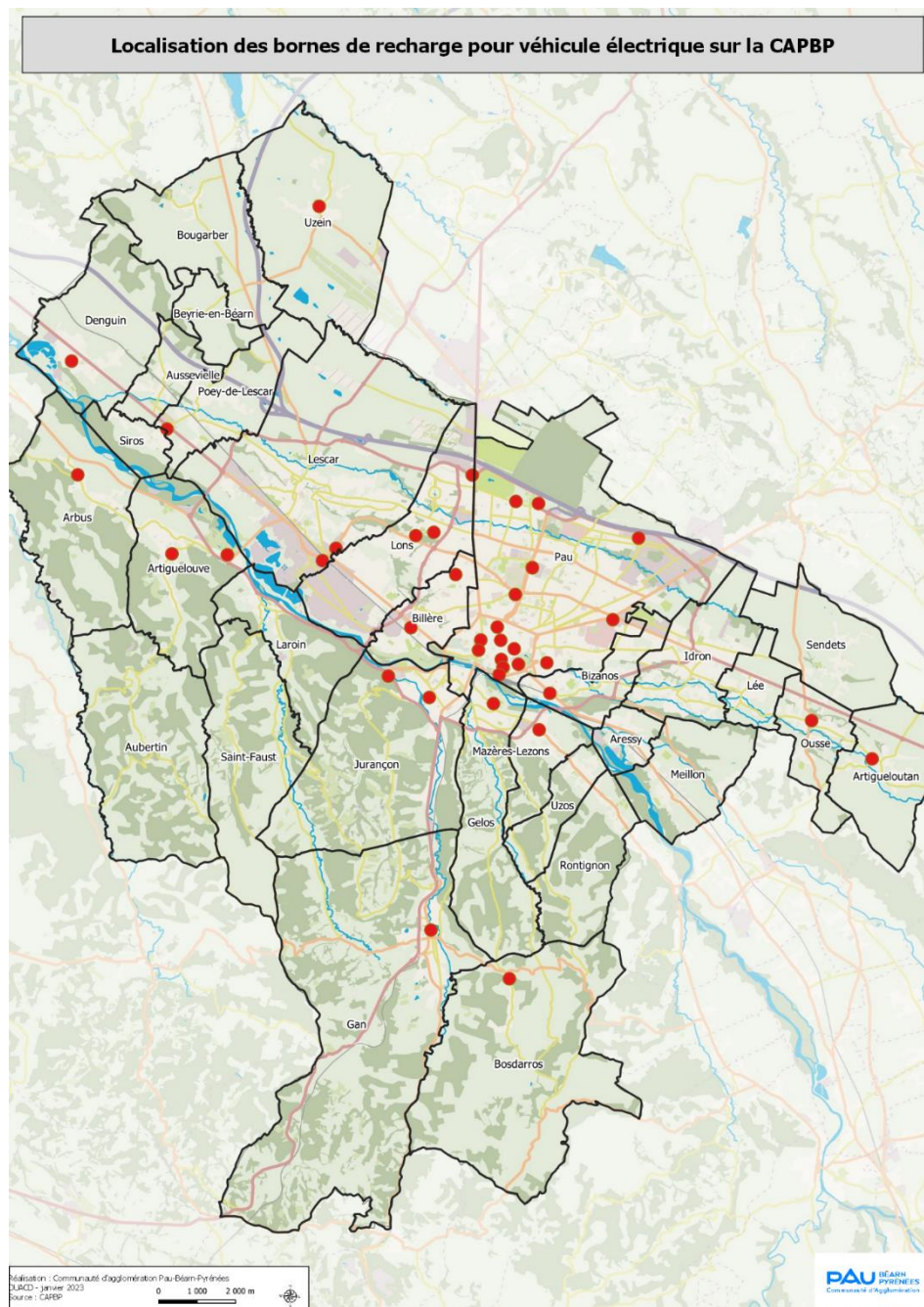
Par ailleurs, les parkings créés ou en cours de réalisation à proximité immédiate de la gare de Pau (en lieu et place des anciens parkings gratuits du Stadium et de l'usine des tramways) avec 270 places de stationnement payant vont permettre de développer l'intermodalité et une mutualisation des usages.

## Zoom sur les bornes de recharge des véhicules électriques

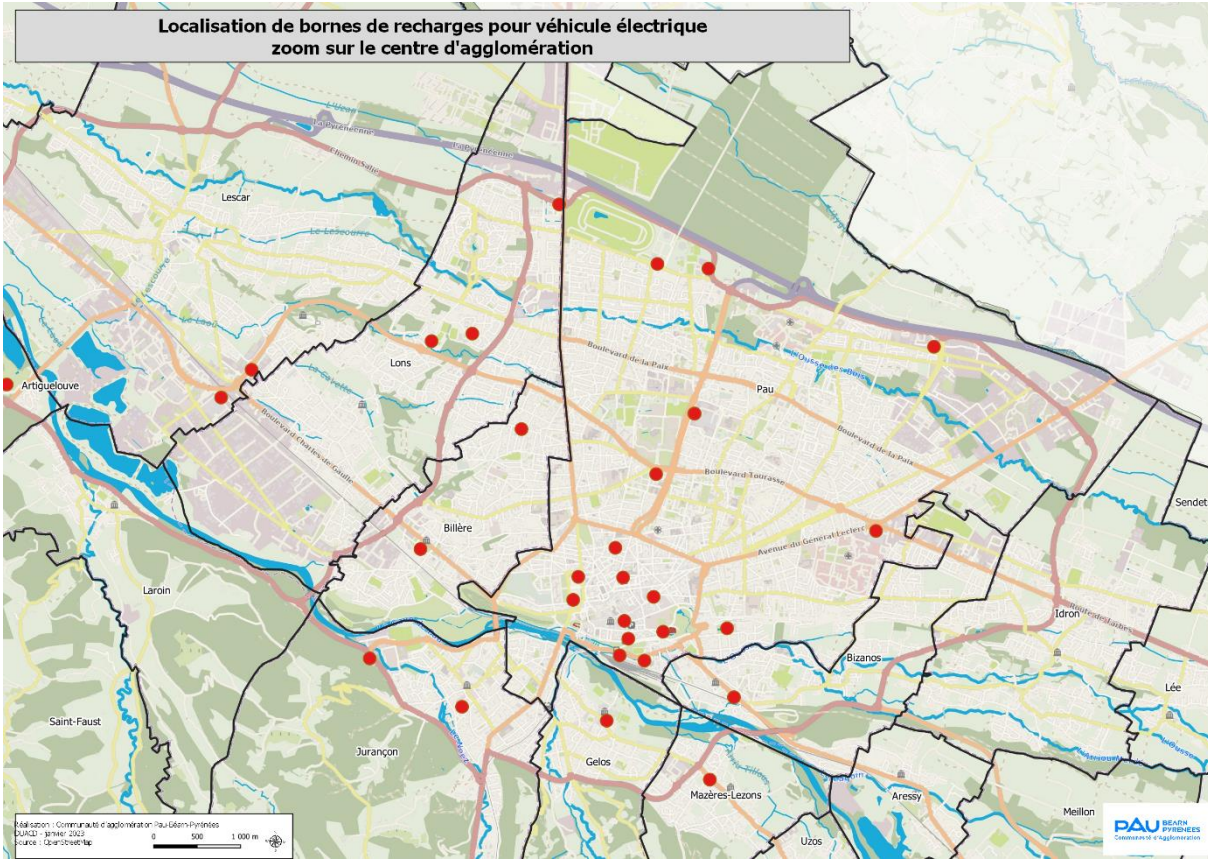
La communauté d'agglomération compte 41 bornes de recharges pour voitures électriques sur son territoire en 2023 correspondant à 109 places (sources : *Open street map, chargemap et analyse CAPBP*). Ces bornes correspondent aux bornes de recharges publiques mais aussi à celles situées dans les parcs privés des surfaces commerciales ou certains concessionnaires automobiles.

17 communes sur 31 comptent au moins une borne de recharge électrique. La ville de Pau centralise la moitié des bornes de recharge principalement situées dans le centre-ville.

	nombre de bornes de recharge pour voiture électrique	nombre de places correspondantes
ARBUS	1	2
ARTIGUELOUTAN	1	2
ARTIGUELOUVE	2	4
BILLERE	2	4
BIZANOS	1	2
BOSDARROS	1	2
DENGUIN	1	2
GAN	1	2
GELOS	1	2
JURANCON	2	3
LESCAR	3	10
LONS	4	8
MAZERES-LEZONS	2	4
OUSSE	1	2
PAU	16	56
POEY-DE-LESCAR	1	2
UZEIN	1	2
<b>Total CAPBP</b>	<b>41</b>	<b>109</b>



**Localisation de bornes de recharges pour véhicule électrique  
zoom sur le centre d'agglomération**



### 5.4.2.2. Stationnement vélo

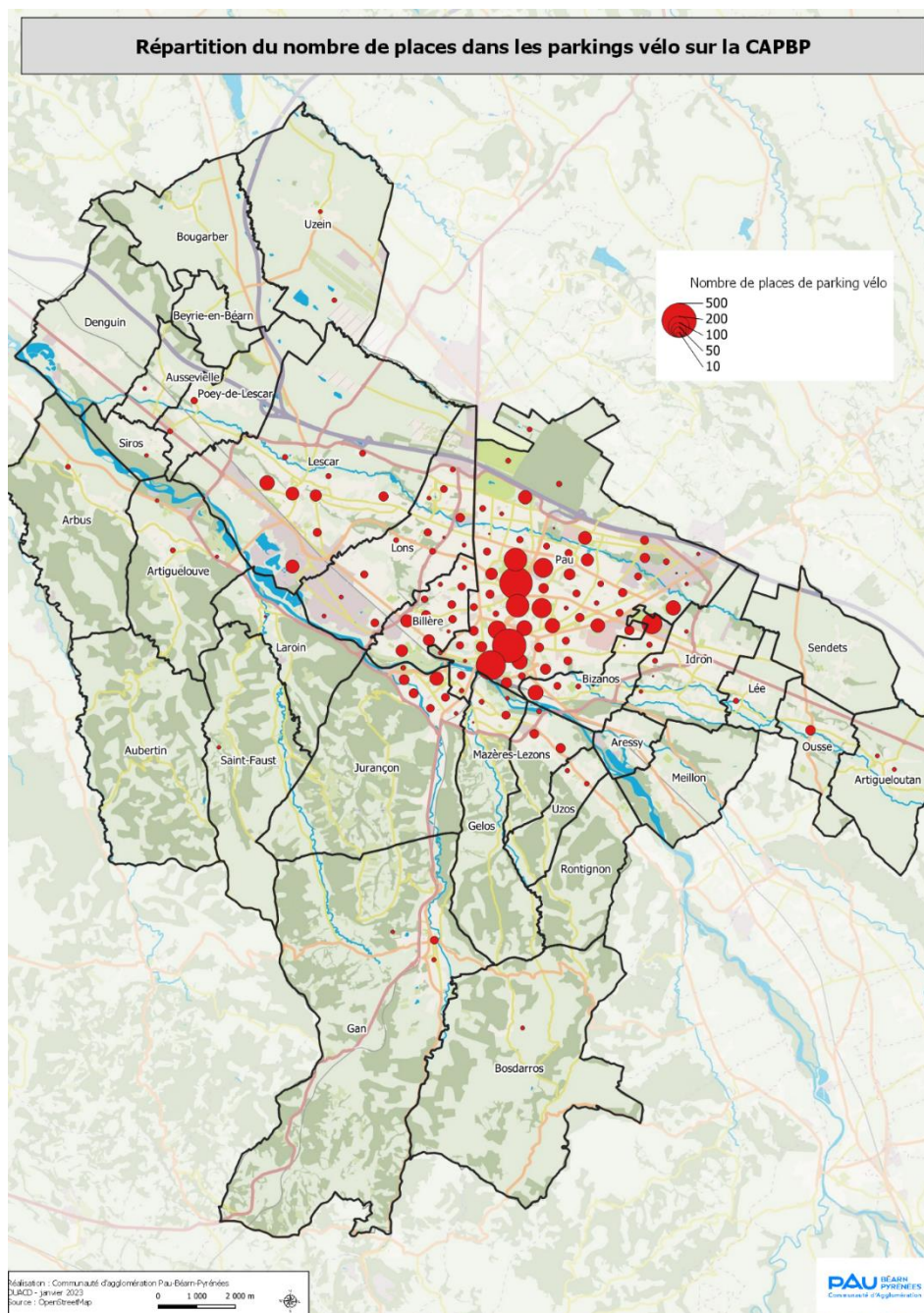
La communauté d'agglomération compte 661 parkings vélo sur son territoire correspondant à 6 210 places de stationnement en 2023. (sources : Open streetmap, ville de Pau, Pau Béarn Pyrénées Mobilités).

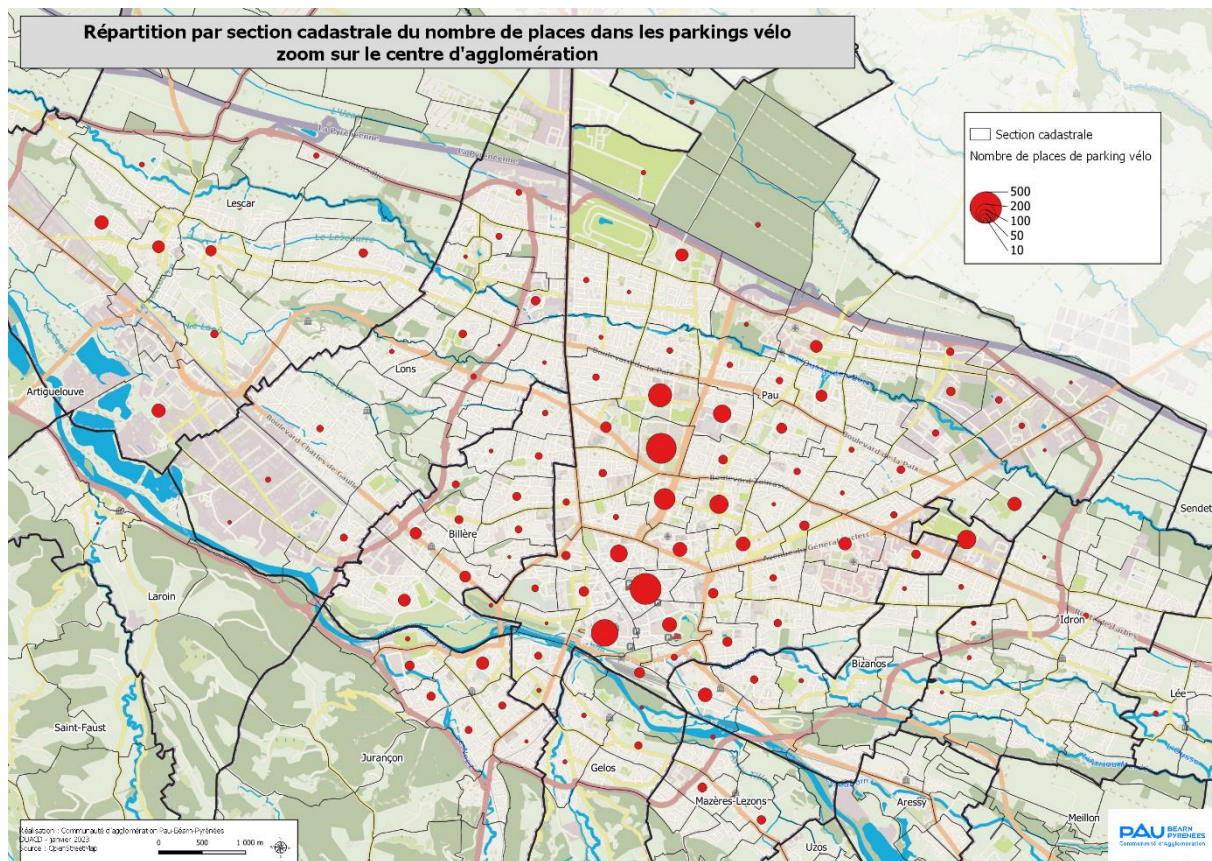
L'inventaire cible aussi bien :

- les parkings (publics et privés) ouverts au public : 577 parkings pour 5 318 places de stationnement,
- les parkings réservés à un établissement en particulier (établissement scolaire, entreprise) : 84 parkings pour 892 places de stationnements.

Ces stationnements vélo se concentrent principalement dans le centre-ville de Pau et au niveau du quartier de l'université.

	Nombre de parkings vélo	Nombre de places correspondantes
ARBUS	2	10
ARTIGUELOUTAN	4	28
ARTIGUELOUVE	4	19
AUSSEVIELLE	1	5
BILLERE	63	392
BIZANOS	30	346
BOSDARROS	1	6
GAN	5	41
GELOS	10	54
IDRON	7	42
JURANCON	31	238
LAROIN	2	2
LEE	2	12
LESCAR	43	441
LONS	28	222
MAZERES-LEZONS	11	94
OUSSE	6	42
PAU	401	4146
POEY-DE-LESCAR	2	28
SAINT-FAUST	1	5
SIROS	1	5
UZEIN	2	15
UZOS	4	17
<b>Total CAPBP</b>	<b>661</b>	<b>6210</b>





### 5.4.3. Les possibilités de mutualisation de ces capacités de stationnement

La mutualisation revient à partager les offres de stationnement entre plusieurs points de destination pour réduire l'espace dédié au stationnement. Cette démarche est envisageable quand les rythmes de ces points de destination sont différents : la place pourra être utilisée plusieurs fois dans la journée, on parle alors de foisonnement.

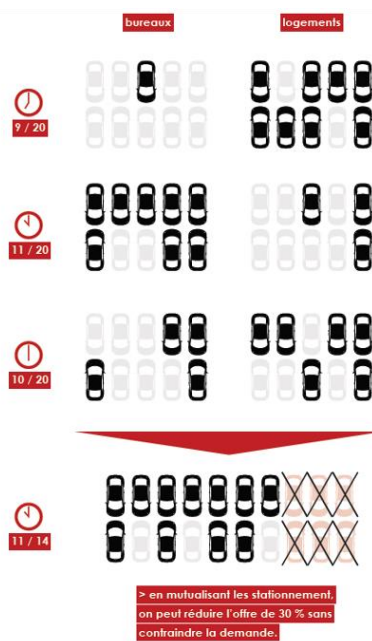
Étant donné les tarifs appliqués, leur localisation et leur fonction, les stationnements sur voirie sont mutualisés de fait compte-tenu du turn over important sur ces places.

La mutualisation peut s'envisager davantage dans les parkings ouverts au public et plus spécifiquement dans ceux qui disposent d'un contrôle d'accès (parkings payants en ouvrage, aérien ou souterrain) dans la mesure où les incertitudes demeurent sur la possibilité de mobiliser des parcs de stationnement privé ou des parcs de stationnement liés à un générateur spécifique (hôpital, salles de spectacle, salles de sport, aéroport, université, établissement scolaires, centres commerciaux...). Ce partage de l'usage permet de répondre à différents besoins et d'assurer une optimisation de l'usage du foncier, un enjeu aujourd'hui capital.

A titre d'illustration, voici ci-dessous un extrait d'une étude menée par l'agence d'urbanisme Atlantiques et Pyrénées sur l'occupation des places de stationnements sur la ZACOM de Lons-Lescar et sur la répartition des places de stationnements entre les bureaux et les logements, afin de démontrer la capacité de mutualisation des places de stationnement.

Recensement : 1er samedi des soldes d'été, par temps maussade, sur des aires de stationnement vastes, souvent supérieures aux normes actuelles, pas de difficultés de stationnement particulières.

	nombre de places	ratio surface bâtie / stationnement	occupation des places
MOBILIER DE France	65	54%	12%
MAISON DE LA LITERIE	21	157%	14%
ZOLPAN / 1001 CHAISES	42		14%
ALDI	85	232%	15%
AUTOUR DE BEBE	42	134%	19%
EUROMASTER	26		19%
PYRENEES BATERIES	14		21%
POINT VERT	82	134%	24%
TOYSRUS	220	167%	28%
UNIVERS DU SOMMEIL	10	81%	30%
CUIR CENTER / ROCHEBOBOIS	43	92%	30%
LIDER PRICE	141	240%	33%
KERIA	32	84%	34%
C'EST LA FETE / SOCIETE GENERALE	38	73%	47%
MONDIAL TISSU	40	123%	50%
KIABI / INTERSPORT	320	139%	53%
BABOO	221	184%	57%
CASTORAMA / SAINT-MACLOU / CONFORAMA	558	102%	57%
LA HALL / CULTURE VELO	95	89%	58%
BOULANGER	73	143%	62%
CASH 31	35	43%	63%
GEMO / DARTY	152	111%	65%
LA HALL (MODE/ACCESSOIRES)	36		67%
NORAUTO	46		78%
BUT	109	83%	83%
AUBERT	23	144%	87%
BESSION	70	187%	111%



Source : Agence d'Urbanisme Atlantique et Pyrénées

La mise en place de nouvelles solutions de stationnements, leur situation géographique et leur fonctionnement révèle des potentialités de mutualisation et de partage des usages à analyser voire développer :

- Les parkings relais, créés au départ pour favoriser le report modal de la voiture vers les transports en commun, avec un stationnement gratuit pour les usagers du bus, sont désormais gratuits et accessibles à tous. On constate ainsi d'autres usages, comme le stationnement des actifs à proximité de zones d'emploi (P+R Catherine de Bourbon), le stationnement des supporters lors de matches (P+R Stades) ou encore le stationnement des visiteurs de l'hôpital (P+R Cliniques). Ces parkings sont aussi utilisés pour le covoiturage ou stationner son véhicule durant plusieurs jours d'absence après avoir pris le train (accès direct à la gare depuis ces parkings). Dans le cadre du prochain système de Vélos en Libre (VLS) une réflexion est même portée quant à l'installation de stations de pose et dépose sur ces parkings.
- Les parkings dits "de covoiturage" de Lescar, de Jurançon, de Pau, etc. sont aussi bien utilisés pour partager les trajets en voiture mais aussi par les randonneurs stationnant leur véhicule avant de débuter une randonnée à pied. Les aménagements prévus tiennent compte d'un usage par les automobilistes (bretelle d'accès, rapidité) mais aussi par les piétons et modes doux (sécurité, traversée et accessibilité).
- Les parkings des grandes surfaces commerciales étant toujours desservis par une ligne du réseau de transports en commun, par la densité de population du quartier, ils sont utilisés par les clients mais aussi par les usagers du réseau de bus (voiture + bus). Dans le cadre des Relais IDECYCLE (vélos électriques partagés), ces espaces sont également recherchés et les enseignes sont démarchées pour devenir partenaires et ainsi proposer de la location de vélos. Les vélos sont installés sur ces parkings encouragent la combinaison voiture + vélo (exemple du Relais IDECYCLE Feu Vert à Lons).

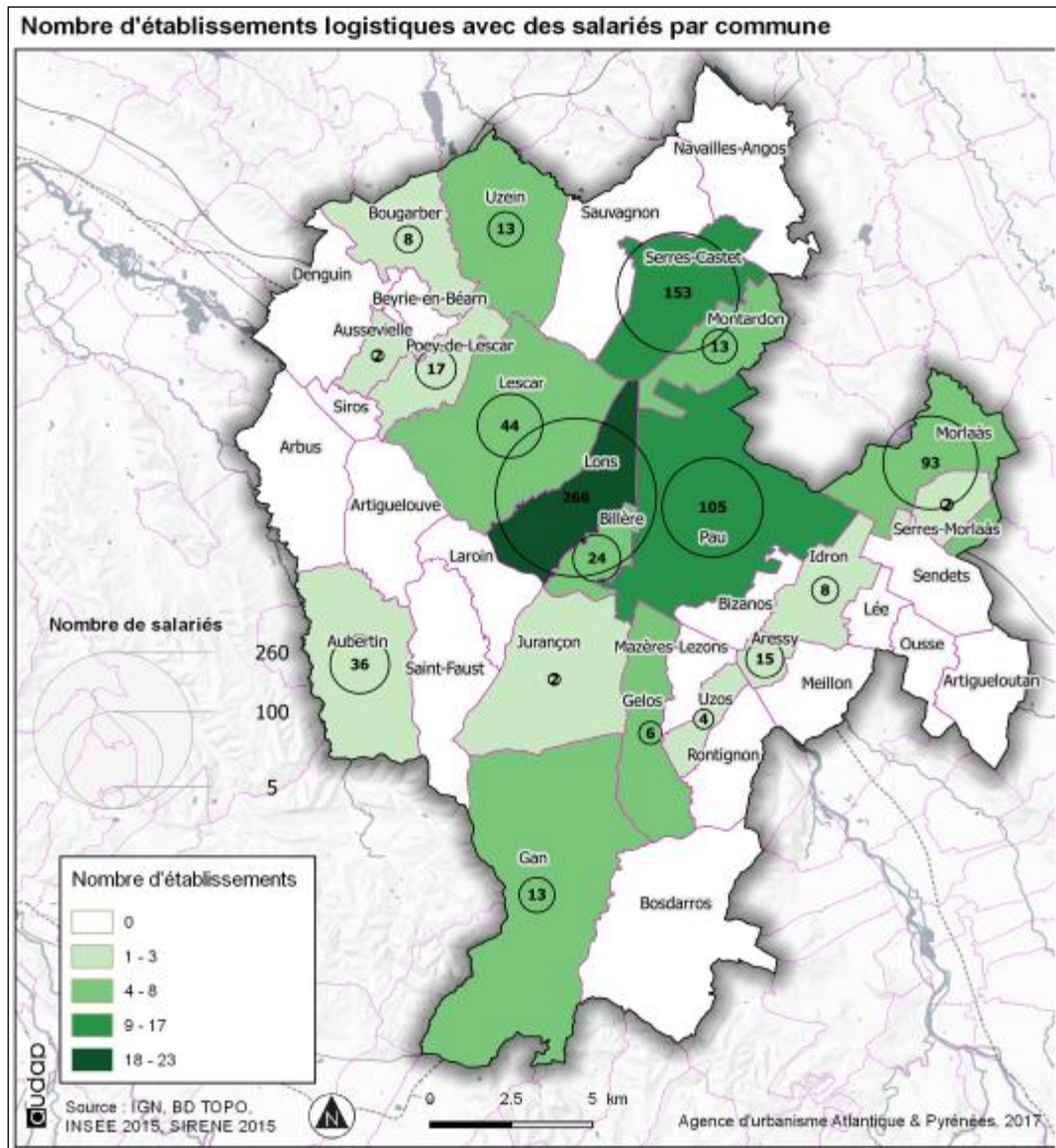


- Les parkings situés à proximité du pôle d'échanges multimodal seront accessibles pour les usagers du train mais aussi pour les personnes devant se rendre en centre-ville (via le funiculaire notamment). Les tarifs sont ainsi réfléchis par rapport à ces deux usages distincts.
- Enfin de nouveaux besoins, comme la logistique du dernier kilomètre (démarche INTERLUD portée par le syndicat mixte), nécessitent de réfléchir à l'optimisation de foncier en secteur contraint (hyper centre-ville). Les parkings souterrains sont déjà perçus (selon leur taux de fréquentation) comme des espaces pertinents pour le stockage et la redistribution de certains flux.

La recherche de sobriété dans toutes les politiques publiques menées impose de raisonner sous l'angle de la mutualisation.

Le PDU et le PLUi ont l'intérêt de favoriser les liens entre les entités compétentes et les acteurs du territoire pour coordonner les services déployés. Les politiques publiques et les projets collectifs mis en œuvre ont pour principale définition de devoir répondre à une pluralité d'usages individuels.

## 5.5. Logistique et transport de marchandises



Sur le territoire de l'agglomération paloise, il y a un peu plus d'une centaine d'établissements qui offrent des services de prestations logistiques. Ces derniers génèrent des mouvements de marchandises réguliers avec le tissu économique local. On constate la forte présence de prestataires logistiques dans les communes pourvues de zones d'activités comme à Lons, Pau, Lescar.

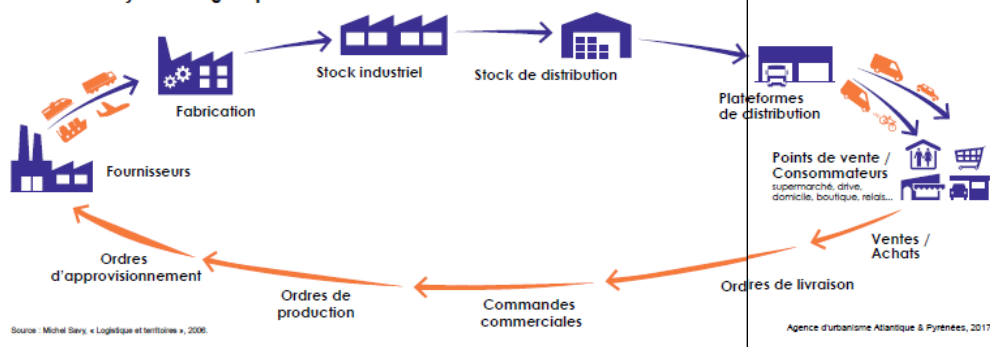
Dans l'agglomération paloise, il n'existe pas de lieu de massification et de mutualisation des marchandises avant leur entrée en milieu urbain. Chaque transporteur s'organise pour effectuer ses livraisons. Par jour, un commerce peut se faire livrer 5 fois par jour par 5 livreurs différents.

Il n'existe pas de réglementation homogène à l'ensemble du territoire en ce qui concerne la circulation des poids lourds. Certaines voies sont interdites au plus : de 2 tonnes, de 3,5 tonnes, de 6 tonnes, de 7,5 tonnes, de 26 tonnes. En entrée d'agglomération, des panneaux annoncent l'interdiction du transit des poids lourds dans la ville de Pau. Les véhicules sont orientés sur la rocade.

Les comptages des trafics poids lourd sur les voies départementales permettent de constater que les axes qui supportent le plus de trafic poids lourds sont la rocade et les routes du nord-ouest du territoire d'action du SMTU. Il n'existe pas d'itinéraires poids-lourds, cependant, il existe des réglementations tonnage sur certaines voies.

Entre les prestataires logistiques regroupés dans des zones d'activités et ceux disséminés sur le territoire, les flux liés à la logistique ne sont pas concentrés sur un seul espace. Les infrastructures de communication présentes sur le territoire ne sont pas toujours adaptées au trafic poids lourd. Certaines voies supportent un trafic poids lourd qu'elles ne sont pas en capacité d'accueillir. L'activité logistique repose donc sur des questions d'aménagement de voirie avec notamment l'identification de

#### Processus et système logistique



réglementations spécifiques type itinéraires poids lourds.

L'organisation des livraisons est à organiser sur l'ensemble du territoire. La rocade a un niveau de trafic poids lourds élevé. En centre-ville de Pau, les difficultés sont récurrentes et génèrent des livraisons en double file. La réglementation des livraisons est insuffisamment respectée (stationnement illicite). Ces dernières années, peu de moyens ont été mis en œuvre pour optimiser l'organisation des livraisons. Des évolutions sociétales sont à intégrer (accès zones piétonnes aux artisans, services à la personne, modes de livraison pour les nouvelles consommations, etc.).

L'optimisation de la livraison des marchandises en ville et la réduction des nuisances (bruit, pollution atmosphérique...) doivent être développées d'autant que le volume d'échanges s'accroît. En effet, la vente en ligne a progressé de manière régulière et conséquente (plus d'un milliard de transactions en France en 2016, soit 30 transactions par consommateur et par an). Les points relais se multiplient et de nouvelles solutions de retrait sont imaginées. L'exemple à Pau est la plateforme innovante de recommandation en ligne de produits des commerces du centre-ville de Pau E-CITY, le volet logistique est assuré par la Poste qui gère la livraison en porte à porte dans la journée

**Logistique urbaine ou logistique dit du dernier kilomètre**  
 Ensemble des opérations d'acheminement et d'enlèvement au cœur des villes auprès des entreprises (flux « BtoB », des commerces et des particuliers (flux « BtoC »)).  
 D'un point de vue économique, le dernier kilomètre représente 20 % du coût total de la chaîne logistique. Il est à l'origine de 25 % des émissions de gaz à effet de serre. En milieu urbain, la part de l'occupation de la voirie par les véhicules de livraison est d'environ 30 %.

Les besoins fonciers théoriques pour la logistique urbaine sont estimés à 4ha pour 100 000 habitants. Il est aujourd'hui nécessaire d'intégrer la fonction logistique urbaine dans les documents d'urbanisme avec par exemple l'identification d'espaces ou aires de logistique urbaine. Dans une logique d'optimisation de l'usage du foncier, la mixité des fonctions peut être recherchée (activité logistiques, commerces, services...).

## Les enjeux pour le territoire

Atouts	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Une offre alternative à la voiture individuelle existante (transports en commun, bus à haut niveau de service à venir sur l'axe nord/sud, train) ;</li> <li>- La présence d'infrastructures routières diversifiées (nationales et locales),</li> <li>- Une pratique du vélo sans difficulté majeure en plaine dans le Cœur de Pays et le long du Gave de Pau,</li> <li>- La présence d'innovations, d'initiatives en lien avec le déplacement des personnes et des biens (associations, auto-entreprenariat...);</li> <li>- L'accessibilité du réseau de transports collectifs urbain à tout public (aménagement des quais bus),</li> <li>- Une offre de stationnement public conséquente en voirie et en ouvrage particulièrement dans le centre d'agglomération,</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Un territoire non compact avec une urbanisation linéaire le long des axes de communication et diffus sur les coteaux,</li> <li>- Une forte dépendance à la voiture individuelle,</li> <li>- Des difficultés de circulation importantes aux heures de pointe (rocade et pénétrantes en cœur de pays),</li> <li>- Un relief marqué dans les coteaux induisant des difficultés pour se déplacer dans ces espaces,</li> <li>- La présence de voies étroites et sinueuses surtout dans la partie sud du territoire et donc un partage de la voie rendue difficile et dangereuse,</li> <li>- Des transports collectifs encore peu compétitifs par rapport à la voiture individuelle,</li> <li>- Des livraisons de marchandises en ville induisant des nuisances et conflits d'usage.</li> </ul>

## Enjeux

<ul style="list-style-type: none"> <li>- Cœur de pays : L'accessibilité au centre d'agglomération et à ses équipements et services L'accroissement de l'offre de transport dans le centre d'agglomération, l'optimisation de la productivité (lignes structurantes) Un meilleur partage des voies (sécurité et apaisement des espaces) (hors espaces de transit) Une offre de stationnement optimisée et une localisation stratégique Des livraisons de marchandises optimisées, mutualisées (logistique urbaine)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Communes périurbaines : L'organisation des systèmes de mobilité avec un rabattement sur le réseau de transport en commun existant L'optimisation des véhicules individuels et diminution de l'« autosolisme » (co-voiturage) Une bonne signalétique afin d'éviter la présence de véhicules en transit sur des voies qui ne sont pas en capacité de les supporter</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Dans tous les secteurs : La diminution de la place de la voiture dans l'espace public au profit des mobilités douces Le développement du vélo comme mode alternatif à l'utilisation de la voiture (infrastructures dédiées et sécurisées, stationnement...) La performance des transports en commun et leur adaptation aux besoins des habitants et aux caractéristiques du territoire Le développement de l'intermodalité Le développement des mobilités douces ou actives (aménagements dans le cadre des opérations, dans les centralités et à l'échelle des secteurs périurbains)</li> </ul>

## **6. HABITAT**

L'élaboration du 3ème Programme Local de l'Habitat (PLH) de l'agglomération paloise (2018/2023) a été engagée par délibération du conseil communautaire du 31 mars 2016 puis étendue au périmètre des 31 communes par délibération du 9 février 2017. Suivant l'article L 302-1 du code de la construction et de l'habitation (CCH), "le programme local de l'habitat définit, pour une durée de six ans, les objectifs et les principes d'une politique visant à répondre aux besoins en logements et en hébergement, à favoriser le renouvellement urbain et la mixité sociale et à améliorer l'accessibilité du cadre bâti aux personnes handicapées en assurant entre les communes et entre les quartiers d'une même commune une répartition équilibrée et diversifiée de l'offre de logements."

La définition des orientations et actions du PLH est précédée d'une phase de diagnostic. Le conseil communautaire a arrêté le projet de PLH et sollicité l'avis des communes et du Syndicat Mixte du Grand Pau par délibération du 21 septembre 2017. Puis, le PLH a été approuvé par le conseil communautaire du 29 mars 2018.

Les développements suivants reprennent largement les éléments de diagnostic mis en avant dans le PLH 2018/2023.

Couplée à la stratégie de développement territorial, la politique locale de l'habitat va dans le sens d'une requalification, d'un réinvestissement des centres anciens du centre d'agglomération. C'est un enjeu prioritaire du PLH approuvé en 2018 et des moyens sont mobilisés pour cela notamment à travers l'« Action Coeur de ville ». Grâce au projet de revitalisation du centre-ville de Pau (mis en place en 2009), 765 propriétaires ont été accompagnés et 345 logements remis sur le marché.

Cette dynamique s'étend maintenant à plusieurs centres-villes et centres-bourgs à travers une opération de requalification immobilière multi-sites qui concernera les centres-villes des communes de Pau, Billère, Bizanos, Jurançon, Gan et Gelos (nouvelle concession d'aménagement prévue en juin 2020). Cette opération d'aménagement trouve sa cohérence, s'agissant des cœurs d'agglomération, à travers des enjeux communs identifiés de vacance structurelle, d'habitat indigne, de précarité sociale et de besoins en offre de logement locatif.

Les priorités définies de l'opération d'aménagement se structurent autour de ces objectifs :

- restructurer, réhabiliter et/ou recycler des immeubles ou groupe d'immeubles inconfortables ou obsolètes afin de remettre sur le marché de la vente ou de la location des logements de qualité adaptés à la demande des populations en place et à venir,
- résorber l'habitat indigne et insalubre et lutter contre la vacance en complément et en collaboration avec l'OPAH-RU
- préserver et valoriser le patrimoine bâti
- développer une offre dédiée aux familles et aux primo-accédants
- revitaliser le commerce et l'artisanat, avec notamment le renforcement et l'adaptation de l'offre immobilière dans ce domaine.

## **6.1. Un marché du logement qui peine à s'ajuster**

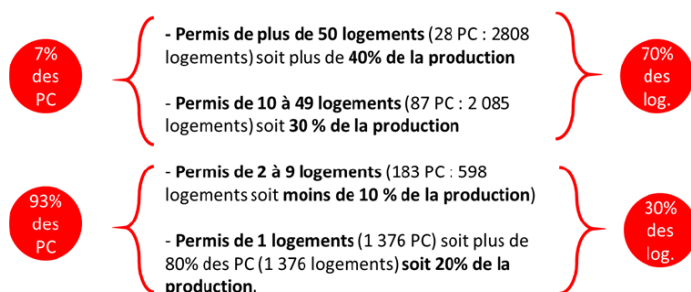
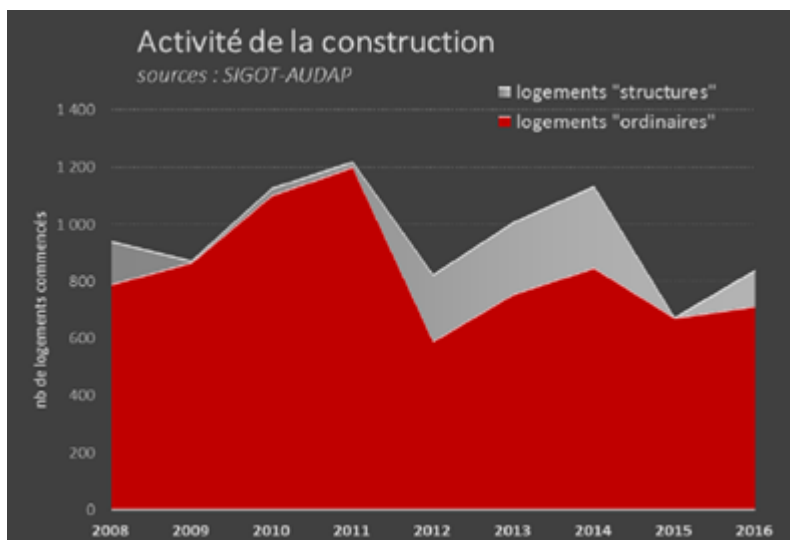
### **6.1.1. Un marché du logement détendu et déstabilisé**

#### **6.1.1.1. Un atterrissage de la dynamique de construction (autour de 720 logements ordinaires par an)**

Au même titre que de nombreuses agglomérations et villes moyennes, l'agglomération paloise a constitué un site privilégié pour le développement de l'investissement locatif défiscalisé. Ce segment du marché a été un des moteurs puissants du développement de l'offre de logements ces dernières années. Cependant, la crise immobilière de 2007-2008 et aujourd'hui un dispositif d'investissement locatif moins attractif sur l'agglomération paloise se sont traduits par une baisse globale de cette activité.

Le parc ancien (produits de seconde main) représente 70 % des ventes.

La construction neuve représente environ 720 logements ordinaires par an depuis 2012. La production de logements spécifiques participe de manière importante à la dynamique de la construction de l'agglomération avec 180 logements par an pour les étudiants, les personnes âgées....



Communes périurbaines sources : SIGOT-AUDAP		rythme annuel de constructions entre 2011-2015
Gan		20
Aressy		13
Artiguelouve		11
Poey-de-Lescar		10
Artigueloutan		9
Bougarber		9
Sendets		8
Arbus		8
Uzein		8
Laroin		6
Lée		6
Meillon		6
Siros		5
Ousse		5
Denguin		3
Saint-Faust		3
Rontignon		3
Aussevielle		3
Uzos		3
Bosdarros		2
Aubertin		2
Beyrie-en-Bearn		1

#### 6.1.1.2. Une dynamique de production qui a profité aux communes du cœur de pays

Les communes du cœur de pays représentent 83 % des logements construits. La commune de Pau a un rythme relativement régulier avec environ 420 logements par an sur la période 2011/2014 et a connu une baisse de sa dynamique en 2015 avec moins de 150 logements commencés. Le poids de la ville centre dans la construction globale de l'agglomération est donc passé de 34 % en 2011 à moins de 20 % en 2015. Les communes de Lons, Billère, Lescar représentent 330 logements neufs par an soit 35 % de la construction neuve de l'ensemble de l'agglomération (pour atteindre en 2014 et 2015 environ 50 %). La production est liée à plusieurs programmes immobiliers importants dans le cadre d'opérations de défiscalisation et/ou de mobilisation des opérateurs HLM. En effet, 7 % des permis de construire sont à l'origine 4 900 logements soit 70 % de la production récente. Depuis 2012, Les communes périurbaines représentent environ 120 - 140 logements / an, la maison individuelle représentant 70 % de la production dans ces communes. A l'exception de Gan qui se développe à hauteur de 20 logements par an, les rythmes se situent entre 1 et 13 logements par an depuis ces cinq dernières années.

#### 6.1.1.3. La fin du Pinel : un nouveau modèle de production à trouver

En 2015-2016, on assiste à une baisse des transactions, à une position attentiste ou de prudence de la part des promoteurs immobiliers (incertitudes du levier fiscal notamment) qui développent des opérations de plus petite taille soit environ 30-50 logements et recentrent leurs investissements sur les trois grandes communes du centre d'agglomération. Pour les années à venir, de nouveaux modes de développement de l'habitat semblent se dessiner avec des opérations de plus petite taille. Ces opérations paraissent souhaitables du point de vue du marché et de ses capacités d'écoulement mais aussi du point de vue des clientèles qui souhaitent très largement un produit « habitat » proposant un haut niveau de services et qui recherchent à la fois proximité des services et des emplois et intimité de l'espace privé et espaces de prolongement (terrasse, jardin, parking...).

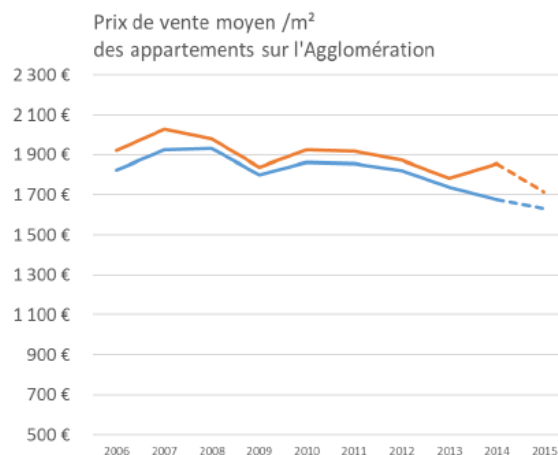
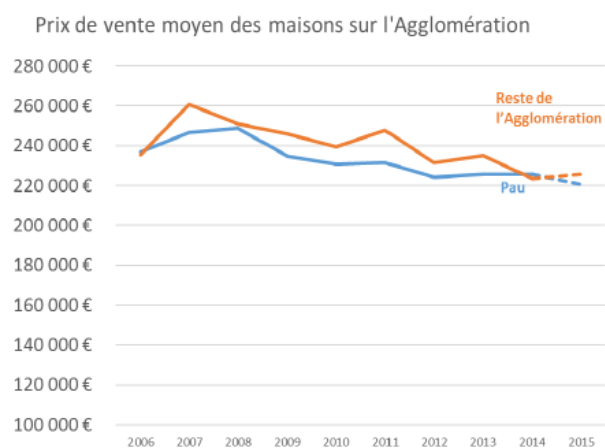


#### 6.1.1.4. Des valeurs immobilières moyennes et stables

Concernant les prix de l'immobilier, deux périodes peuvent être soulignées :

- Entre 2000 et 2008, un doublement des valeurs immobilières (les produits de défiscalisation ont eu un effet inflationniste sur les prix) ;
- Suite à la crise de 2008 : les valeurs immobilières ont reculé mais sans s'effondrer contrairement à d'autres villes moyennes d'Aquitaine.

On assiste donc à un maintien relatif des prix immobiliers mais ce positionnement reste néanmoins fragile et susceptible de basculement si les valeurs de vente continuent de chuter ou si les dispositifs fiscaux sont moins favorables.



Source : DVF-AUDAP

La détente du marché immobilier a pour plusieurs conséquences :

- Un resserrement des valeurs immobilières que les transactions portent sur le neuf ou l'ancien ;
- Un renforcement des concurrences entre les produits logements (neuf / ancien) et les territoires
- Des difficultés pour réactiver le parc ancien (coûts de travaux importants) et des mécanismes de délaissement voire de décrochage des produits les moins attractifs.

Par ailleurs on observe la permanence de situations de rétention et de dureté foncière en centre d'agglomération car nombre d'acteurs tendent à positionner leurs stratégies au regard de la période de hautes valeurs foncières et immobilières.

### 6.1.2. La vacance, symptôme des dysfonctionnements du marché du logement

Selon les données de l'INSEE, la CAPBP est en tête des agglomérations de même taille frappées par la vacance (Pau 15 %, Poitiers 8,7 %, Avignon 14,7 %, Béziers 17,4 %)

Il y a des risques importants de basculement d'une vacance de marché vers une vacance structurelle (soit une vacance supérieure ou égale à 2 ans et qui représente 43 % des logements vacants privés, source DGFIP 2015). Le parc ancien est particulièrement concerné : 1 logement sur 5 du parc construit avant 1948 est inoccupé

La ville centre et notamment son cœur historique représente 1/3 des logements vacants de l'agglomération (taux de vacance entre 15 et 25 % selon les secteurs du centre-ville). L'incapacité des propriétaires de ces logements (du fait de leur âge ou de leurs ressources) à mener une stratégie patrimoniale porteuse de renouvellement est une des causes de cette situation. Une analyse fine de ce phénomène en centre-ville de Pau permet d'observer des situations positives : la réduction de la vacance structurelle résultat de l'effet-levier joué par les interventions publiques volontaristes depuis plusieurs années (OPAH RU).

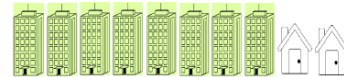
#### Les caractéristiques des logements vacants de l'Agglomération

DGFIP 2015—Etude AUDAP

- 7 logements sur 10 ont plus de 40 ans



- 8 logements sur 10 sont des appartements



- 1 logement sur 2 ≤ 54 m²



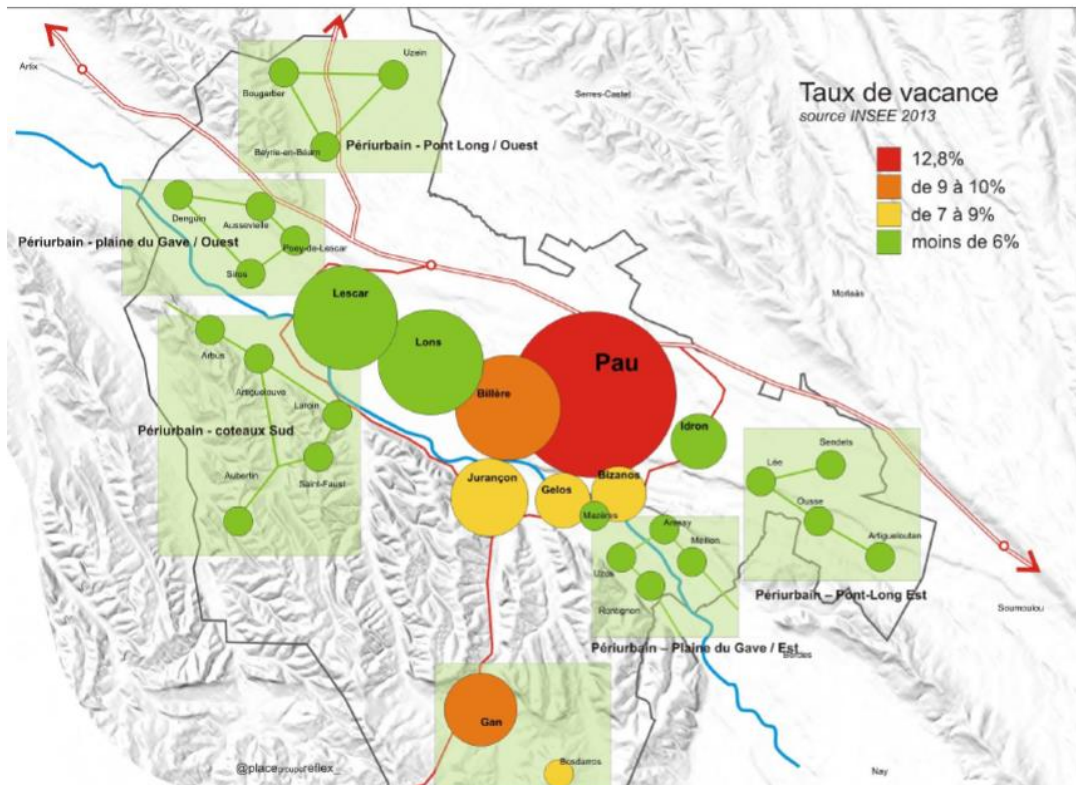
- 45 % des propriétaires habitent la CAPP



1 propriétaire sur 4 habite Pau



#### Le taux de logements vacants



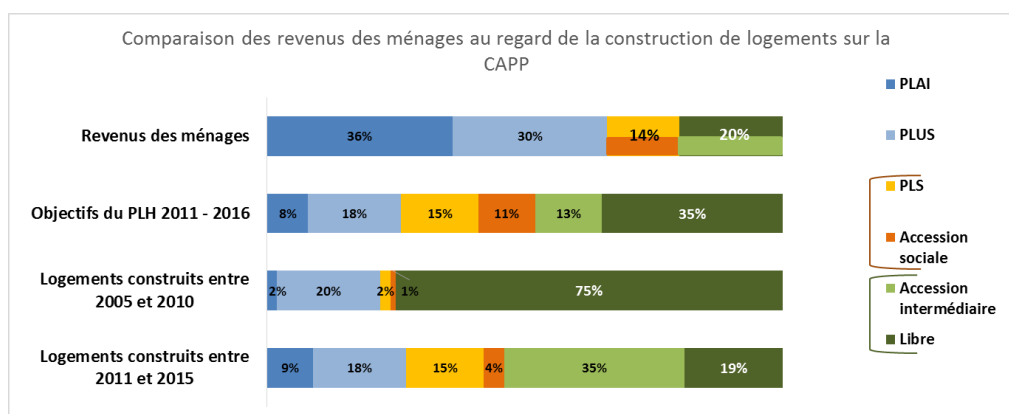
## 6.2. Une inadéquation de l'offre et de la demande de logements sur certains segments les plus sociaux

### 6.2.1. Les difficultés des ménages pour se loger dans de bonnes conditions

La forte mobilité résidentielle observée principalement à Pau et dans le centre d'agglomération peut avoir plusieurs explications :

- Des "produits logements" variés et nombreux
- Les attentes et exigences des ménages en matière d'habitat

Malgré des efforts de rééquilibrage entre offre nouvelle de logements et demande des ménages sur l'Agglomération, les écarts restent importants. L'offre nouvelle propose une gamme de produits encore majoritairement en accession libre ou intermédiaire, est restée en décalage avec des niveaux de ressources des ménages (66% des ménages peuvent prétendre à accéder à un logement HLM).



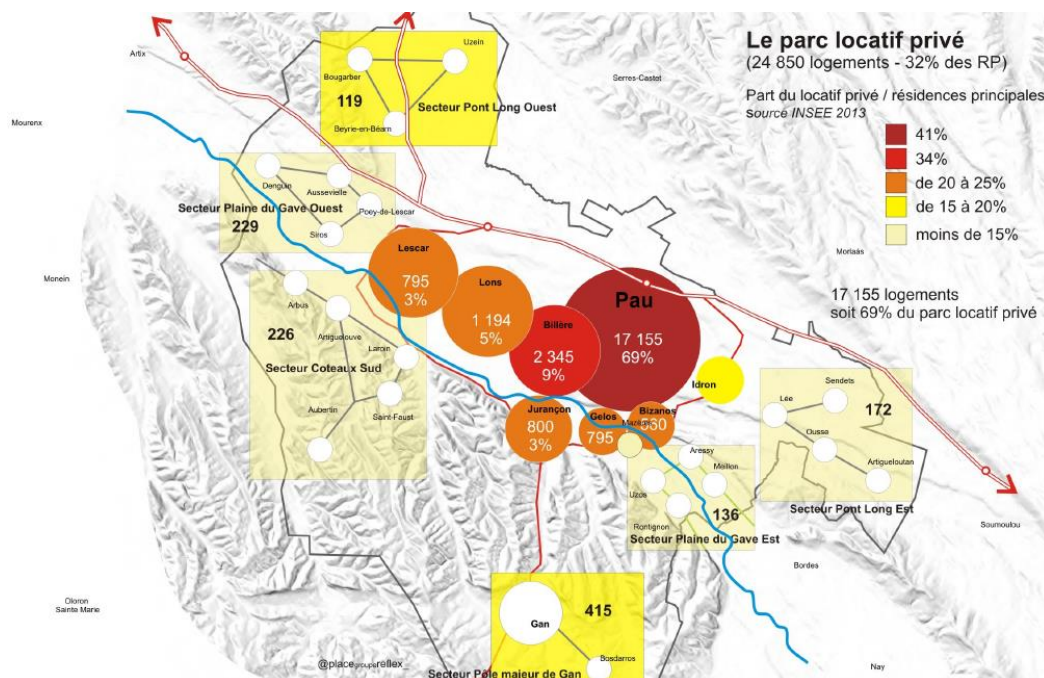
### 6.2.1.1. Un parc locatif qui se paupérise

On compte 36 200 logements locatifs soit 46 % des résidences principales (RP).

#### *Le parc locatif privé :*

On compte 24 850 logements locatifs privés soit 31 % des RP.

Ce parc est concentré en majorité dans le centre d'agglomération (70 % à Pau). Il est constitué du parc ancien du centre d'agglomération et des produits locatifs défiscalisés (1 logement locatif privé sur 10 a été construit entre 1999 et 2010). Par contre, au sein des communes périurbaines, la présence du parc locatif privé reste modeste, voire réduit à la marge.



Les niveaux de loyers sont globalement accessibles (entre 6,6 €/ m<sup>2</sup> et 10,6 €/ m<sup>2</sup>) dans le neuf ou l'ancien. Selon les typologies, les loyers du secteur privé sont proches et parfois comparables à ceux pratiqués dans certains parcs HLM. Les effets de concurrence entre les produits sont de fait particulièrement sensibles.

Les principales difficultés qui persistent sont :

- D'ordre financier : 20 % des allocataires CAF du parc privé ont un taux d'effort supérieur à 39 %
- En terme de confort et de qualité du parc pour de nombreux locataires.

Ce parc a une fonction sociale très importante. En effet, près de 50 % des ménages aux ressources très modestes de l'agglomération logent dans le parc locatif privé. La mauvaise qualité des logements génère une très forte rotation : 28 % des locataires du parc privé (hors étudiants) ont changé de logement dans l'année (source INSEE).

#### *Le parc locatif social :*

On compte 12 500 logements soit 16 % des RP. Ces logements sont gérés par 5 opérateurs principaux (Office 64 de l'Habitat, Office Palois de l'Habitat, Béarnaise Habitat, Habitelem, SNI Coligny). Avec plus de 3 000 logements chacun, ils gèrent une diversité de produits marqués par l'histoire de leur financement (niveaux de loyers, situation géographique, forme urbaine). Seules les communes de Pau et Juranton disposent ou approchent des 20 % de logements locatifs sociaux et respectent donc les obligations de la loi SRU.

Le développement de l'offre de logement locatif social pour répondre aux obligations SRU est posé dans un contexte de marché immobilier particulièrement détendu et notamment dans les communes où la demande reste faible.

Répondre aux obligations de la loi SRU représente un effort très conséquent dans certaines communes comme à Gan et Idron au regard de la faible tension sur le parc locatif social.

La Loi Egalité et Citoyenneté, à travers les décrets 835 et 840, vient modifier le dispositif SRU afin de mieux prendre en compte la tension existante sur le parc social et la desserte des liaisons avec le bassin d'emploi par les transports en commun.

A l'aune de ces nouvelles mesures, l'Agglomération paloise ne justifie pas un effort de production supplémentaire au regard de la tension existante sur le parc locatif social, qui reste modérée, et portée majoritairement par la Ville de Pau.

Aussi, l'objectif à atteindre reste à hauteur de 20% des résidences principales à l'horizon 2025, contre 25% pour les autres Agglomérations. Bien que l'État apprécie la tension sur l'offre sociale à l'échelle de l'EPCI, les objectifs de rattrapage sont posés à la commune sur la base d'engagements triennaux.

Cet élément doit également être pris en compte et suivi très finement sur les prochaines années pour orienter la programmation des opérations.

La détente des niveaux de loyers a induit une concurrence accrue entre le parc privé et le parc public. Les bailleurs sociaux mettent alors en avant plusieurs difficultés :

- Une montée des refus : pour demande qui est davantage en capacité de choisir les loyers bas que proposent les grands ensembles HLM ne suffisent plus à donner l'envie d'y vivre. Certaines résidences HLM souffrent d'un manque d'attractivité (formes urbaines jugées denses et « datées ») principalement dans le centre d'agglomération (Pau, Billère, Jurançon) ;
- Une demande peu pressante (3 800 demandeurs, largement marquée par les mutations internes au parc HLM représentant un tiers des demandes) et un faible indicateur de pression (nombre de demandes / nombre d'attributions) ;
- Une demande de plus en plus précarisée (64 % des demandeurs sont éligibles au PLAi) qui induit un risque d'accentuation de la spécialisation sociale au sein des ensembles d'habitat social.

La stratégie engagée par les précédents Programmes Locaux de l'Habitat (2004/2010 et 2011/2016) a permis d'amorcer le rattrapage des déficits SRU dans les communes concernées et le rééquilibrage géographique de l'offre HLM.

L'offre HLM (250 logements par an hors structure en moyenne depuis 2008) se diffuse dans la plupart des communes. La période récente confirme les efforts de dissémination et de rééquilibrage géographique de la production neuve sous la forme de petits programmes grâce à la transcription dans les PLU des communes des objectifs de mixité sociale. Cette diversification de l'offre de logements sociaux sur toutes les communes de l'agglomération contribue aussi à prolonger la dédensification de logements sociaux des quartiers en rénovation urbaine (Quartier du Hameau et Quartier Saragosse) et d'opérer un rééquilibrage progressif de l'offre au coût abordable.

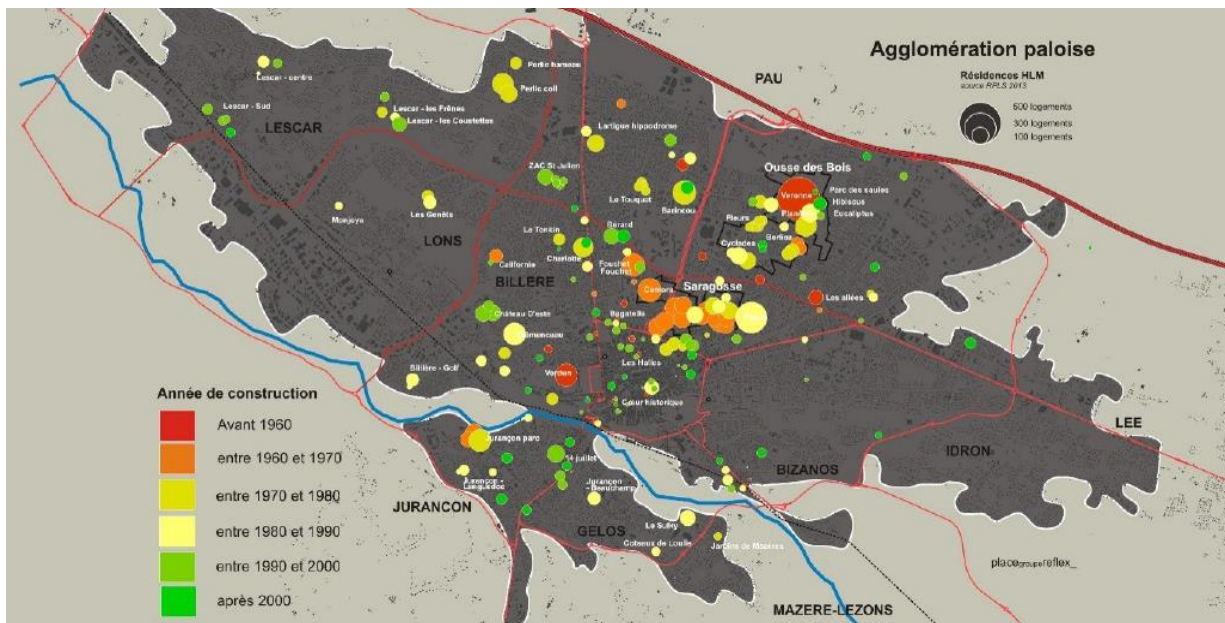
Il faut noter également un rééquilibrage typologique du parc de logement social historiquement tourné vers l'accueil de familles. La part des « petits logements » (T2 / T3) est en progression dans la production récente pour s'adapter à la structure actuelle de la demande (personnes seules, couples sans enfants, familles mono parentales).

Cette logique de rééquilibrage du parc HLM reste la voie à suivre. Mais cette ambition est à organiser dans un contexte de demande peu pressante et plus sélective dans ces choix. Les points de vigilance suivants s'imposent :

- L'accessibilité économique des nouveaux produits et la progression de la part des logements de surface petite ou moyenne ;

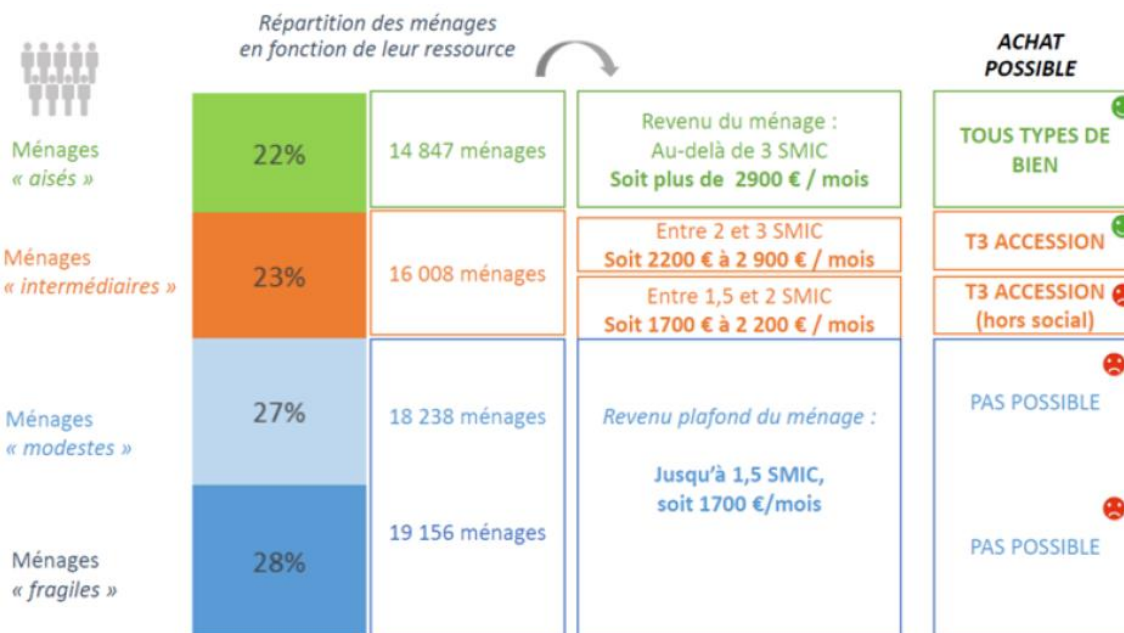
Communes	Résidences principales au 1/1/2016	Nombre de logements locatifs sociaux au 1/1/2016	Taux de logements locatifs sociaux	Nombre de logements sociaux manquants pour atteindre 20%
BILLERE	7092	1245	17,55%	173
BIZANOS	2228	311	13,96%	134
GAN	2338	177	7,57%	290
GELOS	1674	231	13,80%	103
IDRON	2028	184	9,07%	221
JURANCON	3387	675	19,93%	2
LESCAR	3931	576	14,65%	210
LONS	5650	868	15,36%	262
<b>Total CAPBP</b>	<b>28328</b>	<b>4267</b>	<b>15,06%</b>	<b>1395</b>

- Le déploiement de l'effort de production sur l'ensemble des pôles de vie du territoire et des opérations de reprise et requalification du bâti ancien dans le centre d'agglomération.



### 6.2.1.2. Une offre en accession abordable sous représentée

Selon une étude de l'Agence d'Urbanisme Atlantique et Pyrénées (AUDAP) dans le cadre du PLH, pour la plupart des ménages inscrits dans l'emploi et aux revenus supérieurs à deux SMIC, les prix de l'accession à la propriété ne sont pas un obstacle. Cependant, pour les ménages aux capacités de financement limitées (entre 1.5 et 3 SMIC), les opportunités se réduisent.



Selon l'enquête menée auprès des salariés dans le cadre du PLH, le « désir de ville » est largement partagé et les produits en centre d'agglomération privilégiés. Près de la moitié du panel de salariés souhaite déménager pour le centre-ville de Pau, une maison de ville ou une résidence récente intra-rocade. Un ménage sur cinq souhaite aussi déménager dans un village à proximité des services. Mais Pau, et plus encore les communes du centre d'agglomération, apparaissent comme les plus « difficiles d'accès » pour les ménages aux revenus « intermédiaires ». La question du rapport qualité/prix compte pour beaucoup.

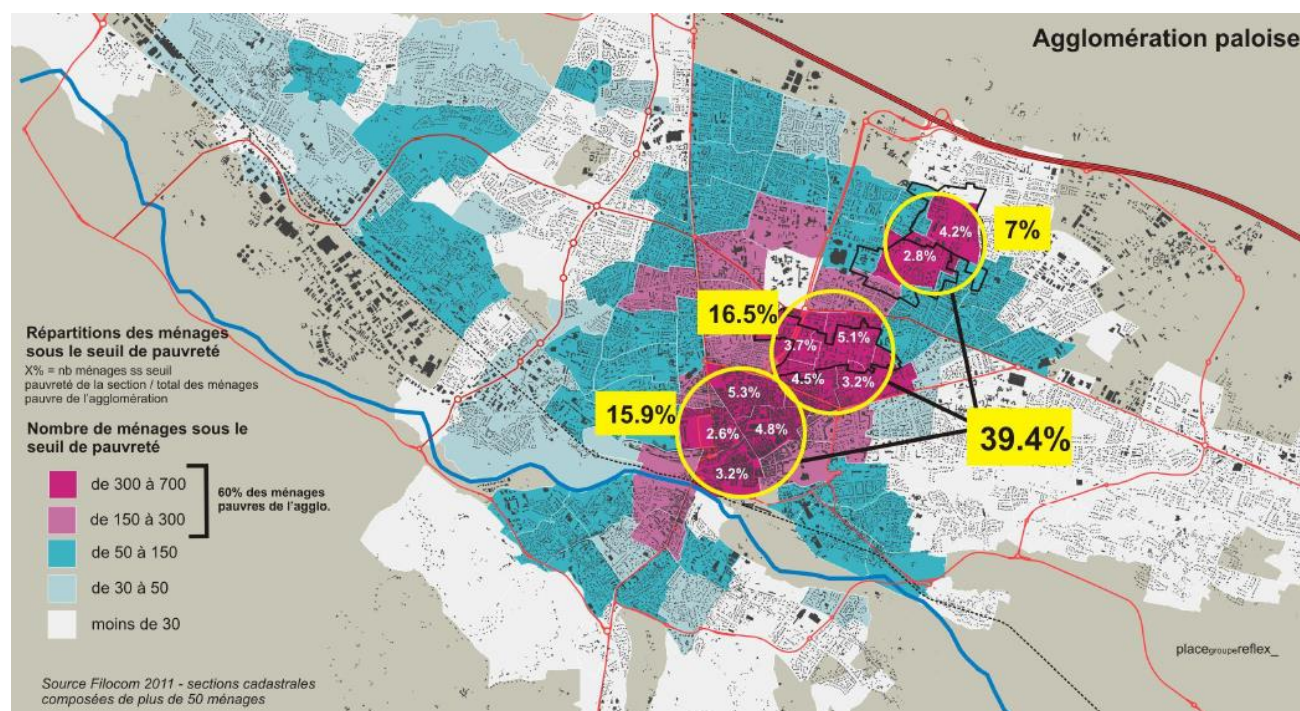
Les familles avec enfant(s) sont les catégories de ménages salariés qui éprouvent le plus de difficulté à trouver leur logement (43% contre 37% pour l'ensemble des salariés).

Cependant, la capacité à accompagner l'installation de familles et de ménages actifs, la diversification des clientèles en centre d'agglomération est confrontée au faible volume de l'offre de produits logements proposant la sécurisation des primo-accédant. Avec environ 30% des ménages de l'Agglomération qui pourraient prétendre à ce mode d'accession, ces produits ont leur place sur le marché. Actuellement, seuls deux opérateurs se positionnent sur les produits en accession (PSLA neuf).

Des attentes portant également sur un habitat renouvelé et désirable témoignent d'une exigence de qualité : des offres à proximité des services et des aménités urbaines, espaces de prolongement /d'intimité, l'accessibilité, le stationnement...

### 6.2.1.3. Un centre d'agglomération fragilisé

L'espace central de l'agglomération accueille à la fois le parc locatif ancien et les grands ensembles HLM dont les loyers sont particulièrement accessibles. Ce double héritage marque le centre d'agglomération qui concentre 40 % des ménages de la CAPBP vivant sous le seuil de pauvreté. Cet espace se fragilise alors même que son attractivité et son rayonnement sont stratégiques pour soutenir le regain démographique et économique de l'ensemble du territoire de l'agglomération.

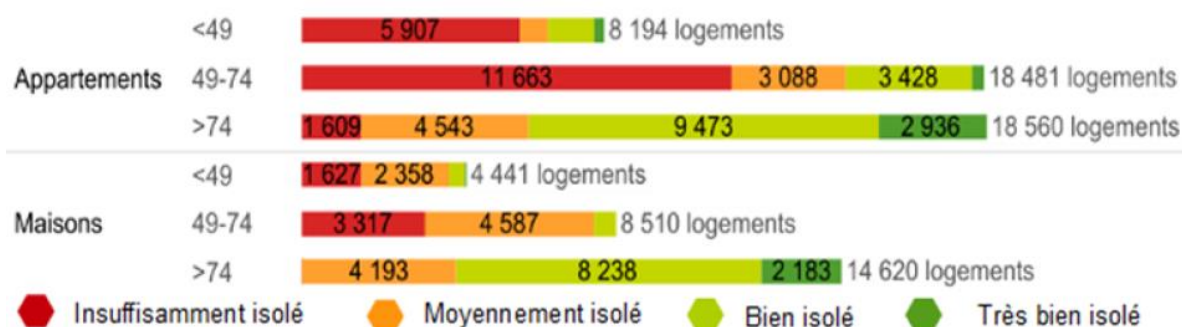


Selon les données FILOCOM (2013), l'habitat de mauvaise qualité ou potentiellement indigne (insalubrité, risque de péril, saturnisme...) représente 3,1 % du parc des résidences principales privées sur l'ensemble de l'agglomération paloise, en majorité du parc locatif et situé à Pau. La lutte contre l'habitat indigne soit parfois composer avec des publics à la solvabilité très réduite face à la conduite de travaux.

La lutte contre la précarité énergétique est une des questions clés de cette problématique. Le parc énergivore est un facteur de fragilisation des ménages aux revenus modestes et un des principaux facteurs d'augmentation des gaz à effet de serre (GES). L'action de la CAPBP menée depuis 2004 à travers le dispositif « Plaisir d'habiter » est une réponse aujourd'hui bien structurée et repérée par les propriétaires (2 480 logements améliorés).

Certains îlots du centre ancien cumulent vacance, mal logement et dysfonctionnements patrimoniaux et/ou urbains. Ils sont identifiés et font l'objet d'une intervention puissante associant leviers coercitifs et incitatifs.

**Cette situation implique de mettre en place une politique volontariste pour soutenir la vitalité et l'attractivité du centre d'agglomération en intervenant plus particulièrement sur le parc ancien.**





## Zoom

Le quartier de Saragosse à Pau illustre le phénomène de vulnérabilité du parc HLM ancien dans l'agglomération paaloise. Il souligne les risques de décrochage, les enjeux et opportunités d'une politique de renouvellement urbain volontariste, aujourd'hui soutenue par le Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain (convention signée en juin 2017).

Situé entre le centre-ville et le nord de Pau, le quartier Saragosse a été construit dans les années 60. L'habitat est collectif et vertical. La hauteur a autorisé une offre importante de logements. Elle a aussi permis d'aménager des espaces publics conséquents entre les résidences. Le patrimoine HLM appartient pour l'essentiel à l'Office Paloïse et à la Béarnaise Habitat. Le parc HLM (avec 2 240 logements) représente 1/3 des résidences principales du quartier, il cohabite avec de grandes copropriétés construites pendant la même période.

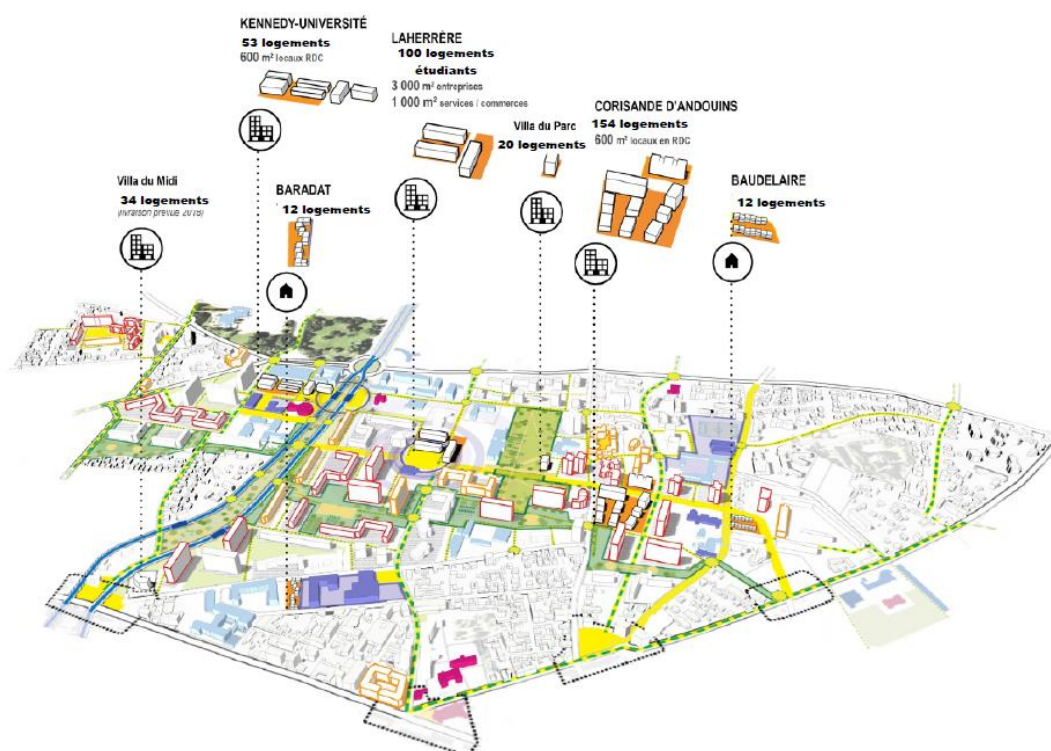
Le quartier de Saragosse joue mécaniquement un rôle essentiel dans l'apport d'une offre sociale au sein de l'Agglomération : c'est sur ce quartier que se réalise chaque année près d'une attribution HLM sur cinq. Avec un tel volume, le quartier est particulièrement exposé aux conséquences de la paupérisation de la demande.

En proposant des loyers bas, le patrimoine HLM de Saragosse joue un rôle stratégique dans l'accueil des ménages à faibles ressources : 45% des locataires ont ici des ressources inférieures à 40% des plafonds HLM. Le profil des entrants accentue la vocation sociale forte de ce parc : la part de ces ménages à très faibles ressources se hisse à 63% parmi les nouveaux locataires.

Mais au-delà de cette fonction sociale, qu'il est important de prendre en compte, c'est bien l'attractivité globale du quartier qui est posée comme une composante centrale du projet de revitalisation d'ensemble du centre d'Agglomération. Son inscription dans le Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain donne l'opportunité de développer un projet urbain, ouvrant sur la transformation d'image et la requalification en profondeur du fonctionnement social et urbain.

Les enjeux habitat sont clairement identifiés pour ce quartier :

- proposer un développement ajusté du parc HLM à l'échelle de l'Agglomération pour ne pas accentuer les concurrences des patrimoines publics
- diversifier le parc de logement et les publics au sein du quartier
- soutenir le redéploiement du parc à bas niveaux de quittance au sein de l'Agglomération
- accompagner les parcours résidentiels des ménages (donner l'envie d'y rester et les moyens d'en sortir).



## 6.2.2. Les besoins spécifiques en logements ou en hébergement

### 6.2.2.1. Le logement des jeunes

Les parcours des jeunes sont multiples, les situations différentes selon les profils, les expériences, les réseaux. La modicité des ressources, l'exposition à la précarité sont des marqueurs de la jeunesse.

Il faut souligner que le territoire de l'agglomération paloise attire les jeunes : 12 000 étudiants, 3 000 jeunes en formation, 6 000 actifs entre 15 et 24 ans, des publics en insertion ou en recherche d'emploi (plus de 2 000 chômeurs entre 15 et 24 ans). Cependant, la présence de la jeunesse accuse un recul ces dernières années (- 3 000 jeunes entre 2008 et 2013).

Dans un marché relativement détendu, les jeunes ont peu de difficultés à trouver un logement, notamment dans le parc locatif privé et le parc conventionné du CLOUS. En revanche, ce public ayant une faible solvabilité, s'installe dans des logements offrant parfois de mauvaises conditions de vie (notamment énergivores). Ces conditions ne génèrent pas un lien positif au territoire qu'il s'agisse de rester ou de donner envie de revenir vivre dans l'agglomération.

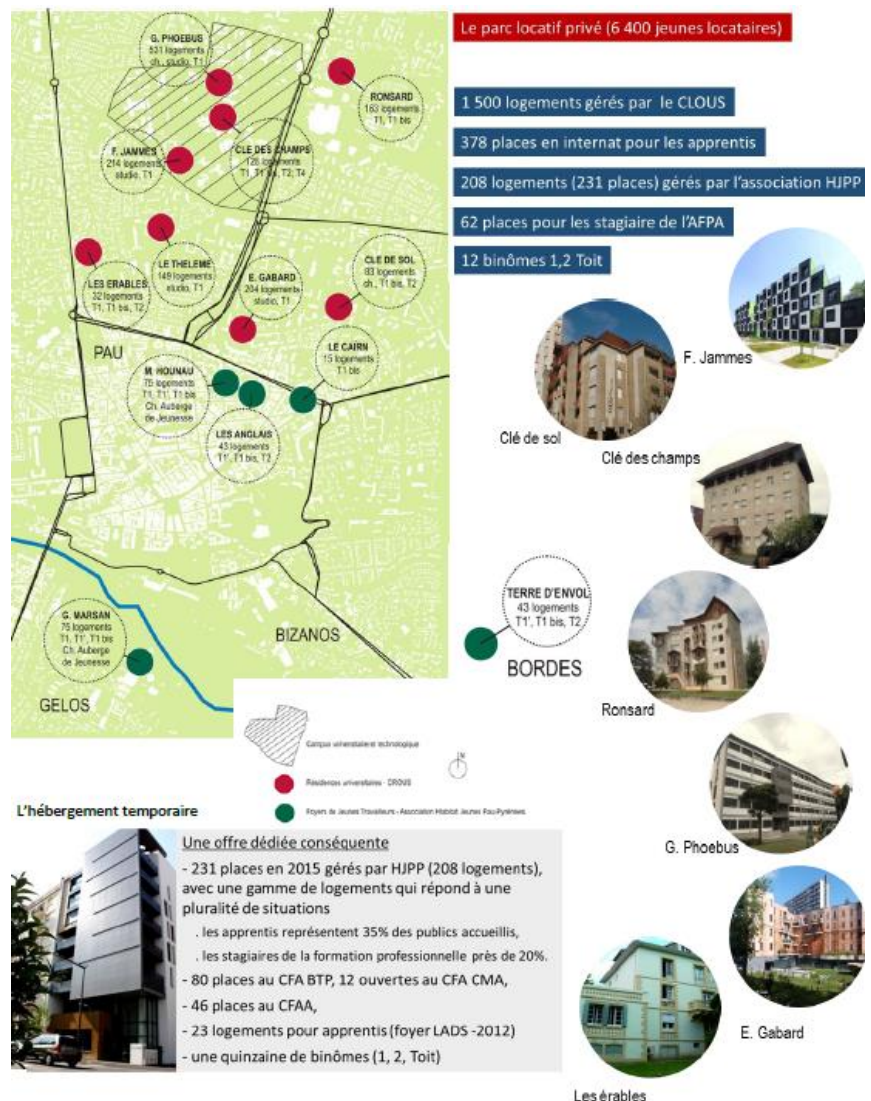
Concernant en particulier les logements étudiants, le parc du CLOUS est conséquent avec 1 500 logements (le plus fort taux de logement par étudiant en Aquitaine).

	Nombre de logements CROUS	Nombre d'étudiants	Logements / étudiants
Bordeaux	6 033	92 275	7%
Pau	1 504	12 384	12%
Péngueux	132	2 399	6%
Bayonne	443	5 999	7%
Agen	153	3 229	5%

Ce parc a été largement recomposé et amélioré ces dernières années (opérations de

démolition / reconstruction) grâce au partenariat entre la Région Aquitaine, l'Etat, le CROUS, l'agglomération paloise et la ville de Pau.

Concernant les jeunes en formation, une étude menée par Habitat Jeunes Pau Pyrénées en lien avec l'ensemble des prescripteurs de stage ou formation, le besoin en logement n'est pas entièrement satisfait ce qui implique notamment de créer une offre spécifique complémentaire.



Source : PLH 2018/2023

### 6.2.2.2. Le logement des personnes âgées

Dans l'agglomération paloise, près d'un habitant sur trois a plus de 60 ans (27 %) soit plus de 41 000 personnes. C'est la seule classe d'âge qui augmente entre les recensements de 2008 et 2013.

Aujourd'hui, 30 % des revenus de l'ensemble des ménages de l'agglomération proviennent des pensions et retraites (FILOSO-FI, 2013). Les niveaux de retraites ou pensions dans l'agglomération paloise sont aujourd'hui largement supérieurs à ceux des territoires voisins du département. Cela s'explique par le tissu économique local constitué de grandes entreprises permettant des rémunérations conséquentes. Mais cette moyenne cache des disparités entre retraités issus du salariat des grandes entreprises et ceux issus de petites entreprises ou de l'agriculture par exemple. A cela s'ajoutent des phénomènes nouveaux de précarisation du salariat, d'augmentation des séparations et d'allongement de la durée de la vie.

Le centre d'agglomération concentre 77 % des personnes de plus de 75 ans. Le vieillissement de la population locale s'inscrit dans des tissus urbains et au sein de produits habitat très différents (zone pavillonnaire ancienne, grande copropriété des années 1960, quartier ou résidence d'habitat social, appartement ancien du centre historique...). Les problématiques d'adaptation du logement, du maintien de l'autonomie et de la vie sociale, associées à la diversité des tissus urbains sont largement contrastées.

Profils des seniors		Caractéristiques	Attentes	Besoins	
60-74 ans (16%)	Retraités "actifs"	Activités/pouvoir d'achat	Convivialité/cadre de vie/services	sous-occupation logement et mobilité	On est pas vieux
75-84 ans (10%)	Personnes âgées	Entrée en dépendance : Protection/affection	Convivialité/cadre de vie/services Proximité et accessibilité	Inadaptation logement (type et/ou confort) Offre de logement intermédiaire et aide soins à domicile	On devient vieux
85 ans et Plus (1%)	Grand âge	Handicap/dépendance/ Risque	Convivialité/cadre de vie/services Proximité et accessibilité	Inadaptation logement (type et/ou confort) Aide soins à domicile Soins Médicaux	On est vieux

Il apparaît nécessaire de construire une chaîne de réponse ayant pour dénominateur commun l'accessibilité financière (le plus bas niveau de quittance possible) et prenant en compte les souhaits de s'installer en logement autonome en se rapprochant des services et aménités urbaines, dans un environnement sécurisant.

Différents types de réponses existent :

- Développement de projets immobiliers privés dédiés aux seniors en adoptant une posture prudentielle en terme de volume des livraisons, localisation et insertion urbaine, prix pratiqués notamment.
- Développement du logement intergénérationnel, de l'habitat participatif assurant la mixité des publics dans une même opération.
- Développement des logements sociaux inscrits dans les tissus urbains, une partie étant dédiée ou adaptable aux personnes âgées (exemple de l'opération Guilhembagué réalisée à Laroin, livraison en 2012, Office 64 de l'Habitat, photo ci-contre).



- Hébergement spécialisé : déficit en termes de capacité d'accueil (nombre de lits) et besoin de modernisation et d'humanisation de ces structures. Développement de la capacité d'accueil en EHPAD en lien avec Schéma gérontologique (géré par Conseil Départemental)  
Objectif PLH : production de 100 logements structure par an, comprenant notamment les EHPAD.

En parallèle au développement de cette offre, une mutualisation des services permettant de tisser des passerelles entre les différentes offres de logement ou d'hébergement est attendue.

Au-delà du logement, c'est aussi l'adaptation des tissus urbains à l'avancée en âge de la population qu'il est important d'anticiper.

#### 6.2.2.3. Le logement des personnes handicapées

Les problématiques qui se posent sont l'accès au logement (et notamment la connaissance du parc accessible) et l'autonomie dans le logement. Le dispositif Adalogis expérimenté pendant 3 ans dans le Pays du Grand Pau et porté par une structure associative a permis de référencer, entre 2013 et 2016, 636 logements adaptés. Cependant les logements accessibles aux personnes handicapées restent aujourd'hui mal repérés et devront être recensés. Il y a un enjeu d'amélioration de la lisibilité des dispositifs existants et d'articulation des actions comme entre les missions la Maison Départementale des Personnes Handicapées et des opérateurs soutenus par l'agglomération.

L'autonomie dans le logement passe également par la création d'une offre dédiée que ce soit dans le parc public (résidences spécialisées) ou dans le parc privé (amélioration des logements).

#### 6.2.2.4. Les besoins d'hébergement

L'hébergement d'insertion et le logement accompagné passent pas plusieurs dispositifs : centre d'hébergement et de réinsertion sociale (4 CHRS dans l'agglomération soit 201 places), les logements conventionnés à l'Allocation de Logement Temporaire (environ 100 places pour l'OGFA, une trentaine pour l'AJIR, une douzaine pour le CCAS de Billère), les maisons relais et résidences sociales (réponses alternatives à la mobilisation de lits d'hospitalisation notamment). Les conditions d'hébergement sont proches de celle d'un logement ordinaire. Cette individualisation des réponses repose sur l'aménagement d'appartements au sein des structures mais aussi sur la mobilisation d'appartements « en diffus » dans le

parc privé et public. En 2015, 321 personnes ont bénéficié d'une affectation (séjour effectif) dans les dispositifs d'insertion de l'agglomération paloise (rapport d'activité du SIAO).

L'hébergement d'urgence a vu son offre évoluer notamment dans le but d'accueillir des couples avec enfants ou parents isolés ou des femmes victimes de violence. Il faut noter la création récente de la Coopérative Paloise d'Hébergement d'Urgence co-gérée par les associations OGFA et AJIR. Le dispositif propose des appartements répartis dans l'agglomération paloise. En 2015, 429 personnes différentes ont pu bénéficier d'un accueil en urgence (rapport d'activité du SIAO).

L'hébergement d'asile et de la protection internationale passe par les Centre d'accueil de demandeurs d'asile (environ 120 places pour Isard COS, environ 200 places pour « Messins » OGFA). L'accueil s'opère dans des logements individuels.

Quel que soit le dispositif (CHRS, hébergement d'urgence, maison relais, CADA...), il y a une tendance au développement d'une offre en diffus rendu possible par le niveau de détente du marché locatif palois.

Ces solutions individuelles offrent à leurs bénéficiaires un cadre sécurisant et respectent leur intimité. Elles leur permettent de s'approprier un lieu de vie, de maintenir ou de restaurer leur autonomie mais aussi de bénéficier de la proximité des services et commerces et de développer les relations sociales qu'autorise l'inscription dans une « vie de quartier ».

#### 6.2.2.5. L'habitat des gens du voyage

Le schéma départemental de l'accueil et de l'habitat des gens du voyage donne des prescriptions en matière d'aires d'accueil pour la période 2011/2017. A ce jour, si les objectifs du schéma ne sont pas pleinement atteints, plusieurs projets notamment d'habitat adapté sont réalisés ou en cours.

L'accueil des gens du voyage sur l'agglomération paloise passe par :

- Les aires d'accueil : 3
  - Aire de Lons : 40 caravanes et 12 cabanons
  - Aires de Lescar : 18 caravanes, 6 cabanons, 2 maisons
  - Aire Nobel : en cours de fermeture
- Les stationnements tolérés à l'année : 19

Situés en cœur de Pays, ils totalisent une capacité de stationnement de 250 caravanes minimum et 36 cabanons. Les conditions d'accueil sont précaires et parfois au-delà (risques sanitaires et/ou d'incendie) dans la majorité des cas.

- Les logements adaptés : 67
  - Réalisés : 13 logements adaptés (6 sur Idron et 7 à Billère)
  - En cours de réalisation : Lons : 14 logements adaptés et Pau-Merisiers-Nobel : 41 logements. Cette dernière opération vise à loger les occupants de l'aire Nobel avant fermeture.
- Les terrains familiaux privés : 9

Ces terrains sont répartis sur 7 communes périurbaines différentes

- Un terrain familial locatif public : 1

Un projet en cours de réalisation pour 9 caravanes sur la commune de Rontignon.

L'estimation sommaire réalisée en 2015 par l'association Gadje voyageurs mettait en avant environ 700 ménages "gens du voyage en habitat mobile" (soit 2 500 personnes) dans le département des Pyrénées Atlantiques dont 60 % dans l'agglomération paloise (soit 420 ménages environ).

Pour des raisons multiples (attaches familiales, précarité économique, santé, agrandissement de la famille, vieillissement...), une majorité croissante de gens du voyage présents **a fortement réduit son itinérance, sans pour autant renoncer à la mobilité**. Sur le territoire de l'Agglomération, l'ancrage territorial s'est développé de manière significative : **environ 250 à 280 ménages sont sédentarisés ou en voie de sédentarisation sur le territoire**. Beaucoup de ménages séjournent la majeure partie de l'année sur les aires d'accueil. La fonction de passage n'est plus réellement assurée sans que pour autant les besoins de sédentarisation soient pleinement possibles. La tension entre la demande et l'offre de terrain engendre des situations délicates de stationnements illicites sur du foncier délaissé (mais souvent tolérés). Souvent, ces situations s'enkystent et génèrent des conditions de vie très dégradées.

L'achat de parcelles privées très bon marché est une des stratégies de contournement de plus en plus fréquentes. Ces parcelles sont la plupart du temps inconstructibles et l'installation durable des voyageurs interpelle le droit de l'urbanisme, en plus des autres problématiques.

Enfin pour les voyageurs en mobilité, la très faible fluidité des aires de passages et l'incertitude à retrouver un emplacement induisent des situations d'errance sur le territoire de l'Agglomération.

Ce contexte difficile marque la question des besoins de solutions d'habitat adapté. **Concilier itinérance et attachement territorial est un des enjeux majeurs de l'habitat des gens du voyage de l'agglomération paloise**. Dans cette perspective, et sans que cela soit le seul déterminant, la possibilité de maintenir la caravane sur le lieu de vie est un marqueur du respect des modes d'habiter des voyageurs.

Trois types d'habitat adapté sont à encourager :

- Le terrain familial : composé d'un bloc sanitaire et d'une partie pour le stationnement des caravanes. Il ne constitue pas un équipement public mais correspond à un habitat privé qui peut être locatif (collectivité propriétaire du terrain) ou en pleine propriété. On distingue donc le terrain familial public (locatif) et le terrain familial privé.
- Le logement adapté : porté par un opérateur social ou une association agréée et à usage locatif, il comporte une construction en dur comprenant au moins une pièce de vie, une chambre ou non, et les commodités sanitaires. Le terrain intègre le stationnement d'une ou plusieurs caravane(s) attenante(s) au logement (financement PLAI, MOUS).
- Le logement classique de droit commun : il peut comprendre ou pas le stationnement de caravanes. Un accompagnement spécifique des familles peut être prévu pour favoriser l'appropriation du logement.

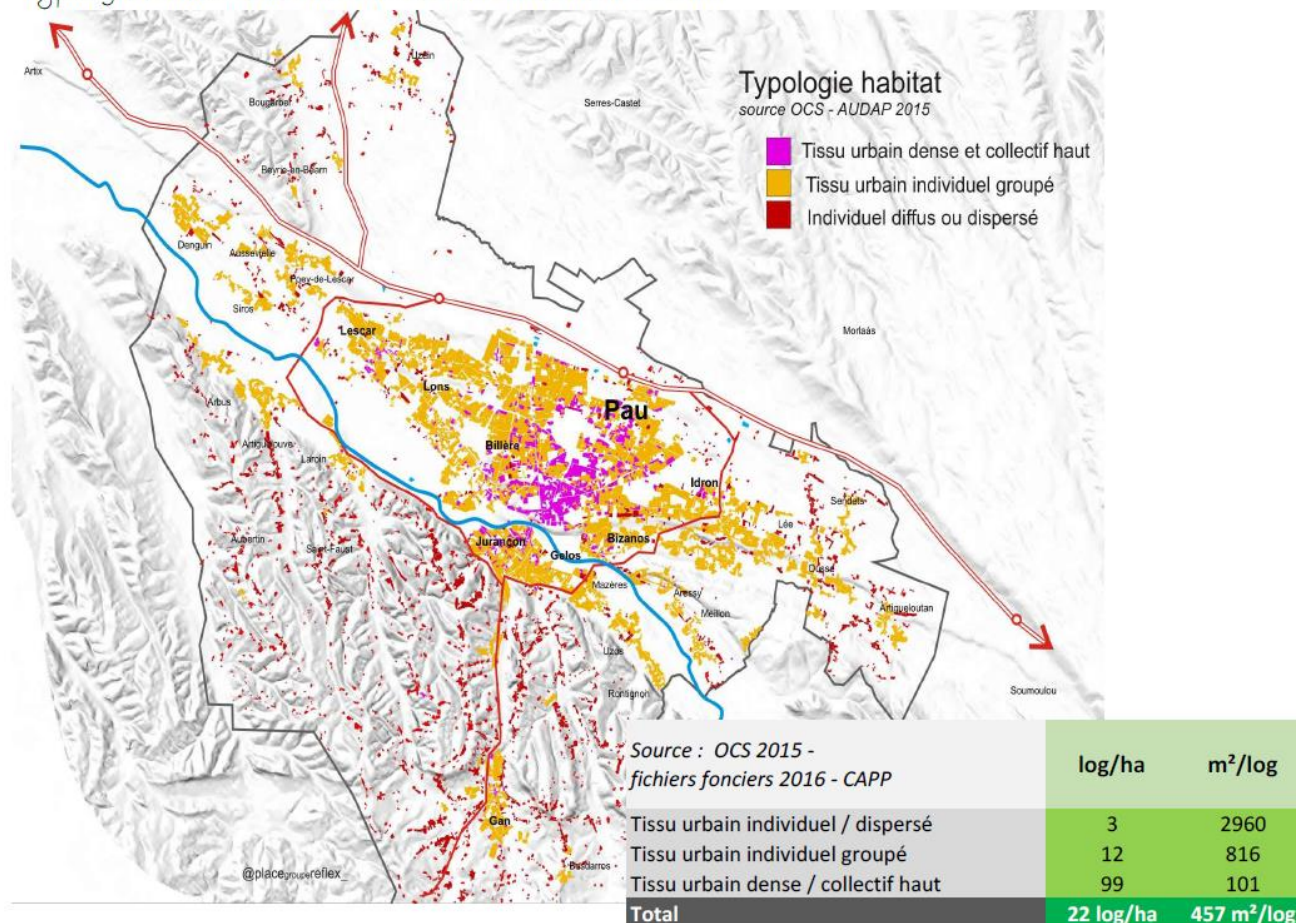
Sur la base d'une étude précise sur les besoins de sédentarisation dans le territoire de l'agglomération paloise (à réaliser), plusieurs pistes peuvent être évoquées pour répondre aux besoins :

- Le développement de terrains familiaux publics ;
- L'aide à la recherche de terrains familiaux privés ;
- L'aide à l'auto-construction ;
- Le soutien à l'accès au logement autonome.

### 6.3. Un développement de l'habitat plus vertueux mais encore fortement consommateur d'espace

L'organisation territoriale de l'habitat est structurée autour de grandes composantes urbaines dont les caractéristiques et les fonctions d'habiter sont complémentaires.

Typologie et densité de l'habitat des territoires de la CAPBP



Le centre d'agglomération est le lieu des plus hautes intensités urbaines. Avec une moyenne de 100 logements à l'hectare, l'habitat est constitué d'un tissu urbain dense et de grandes résidences collectives. Ce territoire concentre 50 000 logements soit 60 % du parc de l'agglomération et porte un enjeu essentiel de revitalisation.

Adossés mais en rupture avec le centre d'agglomération, les espaces de faubourg<sup>9</sup> proposent en majorité un tissu de maisons individuelles groupées de faible densité (10-12 logements / ha) à l'intérieur de la rocade comme dans ses prolongements dans les vallées.

Au cours de la période 1998-2015, plus de 911 ha ont été consommés pour de l'habitat. Il faut noter les efforts entrepris par l'ensemble des communes et des acteurs de la construction ces dernières années pour limiter la consommation d'espace liée à l'habitat. En effet, sur la période 1998 – 2009, le rythme de la consommation foncière liée aux projets de développement de l'habitat était en moyenne de 63 ha / an alors que sur une période plus récente (2009 – 2015) cette consommation moyenne s'élevait à 35 ha / an.

Cette baisse s'explique par la baisse de l'activité de construction mais aussi par l'évolution des pratiques, des règles d'urbanisme et des besoins et possibilités des habitants. Il est à noter que le développement de l'habitat autour ou au sein des

<sup>9</sup> « Quartier d'une ville qui s'est développé en dehors du périmètre initial de cette ville » (CNRTL)

centralités est significativement plus économe en foncier. Les communes de Pau et de Billère qui ont porté le développement de l'habitat ces dernières années (43 % des constructions) ont été relativement sobres en consommation foncière (13 % de l'ensemble des consommations à usage d'habitat sur une période équivalente). Le développement de nombreux collectifs explique cette sobriété.

Les autres communes intra-rocade proposent d'autres produits habitat significativement moins denses. Les tissus d'habitat individuel sont en moyenne autour de 1 000 m<sup>2</sup>, même si aujourd'hui la majorité des terrains proposés ont une surface d'environ 500 m<sup>2</sup>. La diversification et l'intensification de l'habitat s'organisent aussi sur des opérations collectives entre 50 et 60 logements / ha. Ces communes du cœur de pays ont concentré 41 % de l'activité de construction et consommé 37 % de l'ensemble des consommations foncières à usage d'habitat.

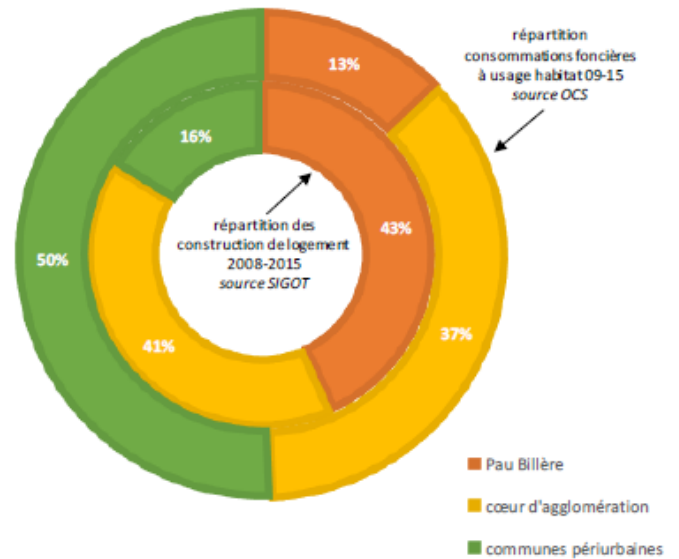
Enfin, en ce qui concerne les communes périurbaines de tradition rurale, le développement est tout autre avec des tissus d'habitat clairsemés et des niveaux de densité souvent faibles. Le développement peu diversifié, autour de la maison individuelle, induit un processus d'étalement urbain et de consommation foncière nécessitant une meilleure maîtrise. Ces communes représentent 16 % du développement du parc de logements et 50 % des consommations foncières à usage d'habitat (400 ha consommés depuis 1998).





Opération « Vanille » à Billère (Béarnaise Habitat)

## CONSTRUCTION DE LOGEMENTS ET CONSOMMATIONS FONCIÈRES



Source : OCS 2015 -  
fichiers fonciers 2016 - CAPP

	m <sup>2</sup> /logement	logement/ha
<b>Pau</b>	<b>204 m<sup>2</sup>/log</b>	<b>49 log/ha</b>
Tissu urbain individuel / dispersé	3068 m <sup>2</sup> /log	3 log/ha
Tissu urbain individuel groupé	577 m <sup>2</sup> /log	17 log/ha
Tissu urbain dense / collectif haut	87 m <sup>2</sup> /log	115 log/ha
<b>Billère</b>	<b>351 m<sup>2</sup>/log</b>	<b>28 log/ha</b>
Tissu urbain individuel / dispersé	1910 m <sup>2</sup> /log	5 log/ha
Tissu urbain individuel groupé	649 m <sup>2</sup> /log	15 log/ha
Tissu urbain dense / collectif haut	123 m <sup>2</sup> /log	82 log/ha
<b>Cœur d'agglomération (hors Pau et Billère)</b>	<b>872 m<sup>2</sup>/log</b>	<b>11 log/ha</b>
Tissu urbain individuel / dispersé	3068 m <sup>2</sup> /log	3 log/ha
Tissu urbain individuel groupé	954 m <sup>2</sup> /log	10 log/ha
Tissu urbain dense / collectif haut	179 m <sup>2</sup> /log	56 log/ha
<b>Périurbain (communes de la CAPP)</b>	<b>1737 m<sup>2</sup>/log</b>	<b>6 log/ha</b>
Tissu urbain individuel / dispersé	3068 m <sup>2</sup> /log	3 log/ha
Tissu urbain individuel groupé	1295 m <sup>2</sup> /log	8 log/ha
Tissu urbain dense / collectif haut	299 m <sup>2</sup> /log	33 log/ha

**L'agglomération paloise ressentie par ses habitants – Enquête TMO (janvier 2018) : « Une recherche de logement valorisant la praticité de la vie quotidienne mais confrontée à des contraintes de coûts »**

Parmi les répondants envisageant de déménager au sein de l'agglomération et en dehors du prix, trois critères de praticité de la vie quotidienne sont mis en avant qui suggèrent un enjeu d'urbanisation dans et autour des centralités :

- La proximité du lieu de travail (43%),
- La proximité des lieux d'enseignement des enfants (49% des ménages avec enfant),
- La proximité d'une centralité (41%).

Viennent ensuite les critères de proximité des espaces naturels (34%), de proximité de l'entourage (31%), et en dernier lieu la présence de services de transport (16%).

La faiblesse de ce dernier critère peut être interprétée de différentes manières : un désir de mobilité individuelle, la faiblesse de l'offre actuelle de transport, ou encore la priorité donnée à la proximité des centralités et de leur offre (commerces, équipements...et transport), limitant le besoin de services de transport. On verra comme nous l'avons vu précédemment l'amélioration des mobilités est un enjeu majeur pour le territoire aux yeux des répondants.

Par ailleurs, interrogés sur la diversité, l'attractivité et le coût des logements à Pau et sur l'agglomération, les répondants envisageant de déménager sont essentiellement critiques vis-à-vis du coût de l'offre paloise (43% de ceux qui souhaitent déménager dans l'agglomération contre 36% sur l'ensemble de l'échantillon), et dans une moindre mesure vis-à-vis de son attractivité (25% de ceux qui souhaitent déménager dans l'agglomération contre 21% au global). Leur perception de l'offre de logements à l'échelle de l'agglomération est globalement plus positive bien que son coût génère une insatisfaction notable (36% contre 20% au global).

La critique vis-à-vis du coût des logements peut être relativisée en regard des prix du marché de l'immobilier du territoire, mais cette perception doit être mise en regard d'une part des capacités financières des ménages à l'échelle de l'agglomération (ex. 55% des ménages ont un revenu inférieur à 1,5 SMIC), d'autre part du rapport qualité / prix des logements à Pau.

La constitution d'une offre abordable à l'échelle du territoire, notamment dans et autour des centralités, et le renforcement de l'attractivité des logements à Pau, semblent par conséquent deux enjeux de la thématique habitat.

## Les enjeux pour le territoire

Atouts	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Une attractivité qui génère une dynamique d'installation ;</li> <li>- Un taux de logement locatif social important à l'échelle de l'agglomération (16 % des résidences principales) et une dynamique de production ces 10 dernières années ;</li> <li>- Le développement d'une offre en accession sociale et d'une offre de logement innovante (habitat participatif) ;</li> <li>- Un développement de l'habitat moins consommateur d'espace sur la période récente ;</li> <li>- Une dynamique de réhabilitation des logements anciens (particulièrement en centre d'agglomération) et de rénovation urbaine (OPAH RU dans le centre-ville de Pau, projet du quartier Saragosse).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- L'arrivée de nouveaux habitants ne compense pas les départs ;</li> <li>- Un déficit au regard de la loi SRU (logement locatif social) important pour les communes de Bizanos, Gan, Gelos, Lescar</li> <li>- Un marché du logement détendu et déstabilisé : concurrence entre les produits (neuf/ancien) et les territoires, décrochage des produits les plus anciens</li> <li>- La permanence de situation de rétention et de dureté foncière ;</li> <li>- La vacance, la mauvaise qualité de l'habitat, la paupérisation principalement en centre d'agglomération ;</li> <li>- Le vieillissement de la population ;</li> <li>- Les conditions de vie des gens du voyage.</li> </ul>

## Enjeux

- L'attractivité du centre d'agglomération et en particulier le devenir du parc existant : amélioration du parc privé et mobilisation du parc vacant ;
- La création d'une offre de logement à coût abordable (locatif et accession) ;
- L'équilibre entre renouvellement de l'offre de l'hyper centre et développement de nouveaux sites (renforcement des centralités) ;
- La promotion et la réalisation de nouvelles formes urbaines dans les communes périurbaines optimisant l'espace et proposant une qualité de l'habitat porteuse de vitalité sociale ;
- Les évolutions sociétales et les besoins des publics spécifiques ;
- La réalisation d'un produit habitat comportant un haut niveau de services et alliant proximité des services et emplois mais aussi intimité de l'espace privé et des espaces de prolongement.
- L'adaptation des logements et des tissus urbains à l'avancée en âge des populations ;
- Les besoins des gens du voyage : concilier itinérance et attachement territorial.