



Vu pour être annexé à la délibération du
Conseil Municipal en date du :

PLAN LOCAL D'URBANISME DE MONT-DE-MARSAN

II. PROJET D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLE - PADD

Ville de Mont-de-Marsan – février 2012

Sommaire

Préambule	p.3
Paramètres ayant servi à l'élaboration du PADD	p.5
1. Ville - Parc	p. 9
2. Ville - ¼ heure	p. 13
3. Ville - 36 000 habitants	p. 17
4. Ville – centre d'activités	p. 21
5. Ville - quartiers	p. 25

RÔLE DU PADD

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) est apparu au sein du Plan Local d'Urbanisme avec la loi « SRU » (Solidarité et Renouvellement Urbains) du 13 décembre 2000. Conformément à l'article L123-1-3 du Code de l'Urbanisme, « *Le projet d'aménagement et de développement durables définit les orientations générales des politiques d'aménagement, d'équipement, d'urbanisme, de protection des espaces naturels, agricoles et forestiers, et de préservation ou de remise en bon état des continuités écologiques.*

Le projet d'aménagement et de développement durables arrête les orientations générales concernant l'habitat, les transports et les déplacements, le développement des communications numériques, l'équipement commercial, le développement économique et les loisirs, retenues pour l'ensemble de l'établissement public de coopération intercommunale ou de la commune.

Il fixe des objectifs de modération de la consommation de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain. »

Conçu à l'échelle communale, le PADD a ainsi pour objet d'exposer les objectifs et intentions de la municipalité en matière d'aménagement et d'urbanisme.

Le PADD en lui-même n'est pas opposable, les objectifs qu'il présente sont mis en œuvre par le biais du dispositif réglementaire (zonage et règlement). Le PADD est plus simplement un cadre de référence pour le développement de la commune, capable de mettre en cohérence les actions engagées et à venir.

Toutefois, il doit s'inscrire en pleine cohérence avec les autres documents de planification que sont :

- Le Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire
 - Le Programme Local de l'Habitat
 - Le Plan Global des Déplacements
 - Le Schéma de Cohérence Territoriale
- dont certains sont approuvés et en cours de validité, et d'autres à des stades d'élaboration plus ou moins avancés.

Par ailleurs, le PADD rappelle les principes des articles L. 110 et L. 121-1 du Code de l'urbanisme :

«Les schémas de cohérence territoriale, les plans locaux d'urbanisme et les cartes communales déterminent les conditions permettant d'assurer, dans le respect des objectifs du développement durable :

1° L'équilibre entre :

- a) Le renouvellement urbain, le développement urbain maîtrisé, la reconstruction des espaces urbanisés, la revitalisation des centres urbains et ruraux ;*
- b) L'utilisation économe des espaces naturels, la préservation des espaces affectés aux activités agricoles et forestières, et la protection des sites, des milieux et paysages naturels ;*
- c) La sauvegarde des ensembles urbains et du patrimoine bâti remarquables ;*

1° bis La qualité urbaine, architecturale et paysagère des entrées de ville ;

2° La diversité des fonctions urbaines et rurales et la mixité sociale dans l'habitat, en prévoyant des capacités de construction et de réhabilitation suffisantes pour la satisfaction, sans discrimination, des besoins présents et futurs en matière d'habitat, d'activités économiques, touristiques, sportives, culturelles et d'intérêt général ainsi que d'équipements publics et d'équipement commercial, en tenant compte en particulier des objectifs de répartition géographiquement équilibrée entre emploi, habitat, commerces et services, d'amélioration des performances énergétiques, de développement des communications électroniques, de diminution des obligations de déplacements et de développement des transports collectifs ;

3° La réduction des émissions de gaz à effet de serre, la maîtrise de l'énergie et la production énergétique à partir de sources renouvelables, la préservation de la qualité de l'air, de l'eau, du sol et du sous-sol, des ressources naturelles, de la biodiversité, des écosystèmes, des espaces verts, la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques, et la prévention des risques naturels prévisibles, des risques technologiques, des pollutions et des nuisances de toute nature. »

RÔLE DU PADD DE MONT-DE-MARSAN

L'élaboration du PADD de la Ville de Mont-de-Marsan s'inscrit dans les trois grands principes de planification urbaine qui président à tout document d'urbanisme :

- l'équilibre entre le développement urbain et l'utilisation économe des espaces naturels
- la diversité des fonctions urbaines
- la protection et la mise en valeur de l'environnement

Les objectifs à atteindre dans le domaine de l'environnement ont encore été renforcés récemment dans le cadre du Grenelle I, incitant à s'engager résolument dans une démarche de développement durable en contribuant à la lutte contre le changement climatique.

Afin d'ancrer fortement cette démarche dans son contexte territorial, des enjeux primordiaux ont émergé à la suite de la phase de diagnostic, qui sous-tendent l'ensemble des orientations du projet d'aménagement.

Les principes de préservation des terres agricoles et sylvicoles font partie de ces thèmes, de même que la promotion des transports collectifs et l'offre d'alternatives à l'usage de la voiture, la densification de la ville sur elle-même, la recherche de solidarité et de cohésion sociale...

Le PADD de la Ville de Mont-de-Marsan définit donc les conditions d'un aménagement durable, au sens où il permet un usage et une utilisation raisonnés du territoire ainsi qu'une coexistence harmonieuse des activités. Il fixe les modalités d'un développement territorial équilibré, durable et pérenne.

Paramètres ayant servi à l'élaboration du PADD

- a. DONNEES
- b. PROJET D'AGGLOMERATION
- c. SYNTHESE

Paramètres ayant servi à l'élaboration du PADD

a. DONNEES

SOCIO-DEMOGRAPHIQUES

L'analyse de l'état initial et les projections sociodémographiques ont été établies à partir des bases de données nationales (RGP, SIRENE, DGI, SITADEL, etc.) et des documents cadres de l'Agglomération comme le PLH et le SCOT déclinées selon :

- les différentes échelles territoriales de comparaison : moyenne nationale, Département, Agglomération, Ville et découpages IRIS.
- les différentes dates pour tenir compte des évolutions : 1990, 1999, 2006.

Mont-de-Marsan, ville-préfecture des Landes et ville-centre d'agglomération est un pôle d'emplois (21 000 emplois) et d'habitat (30 000 habitants).

Bien que positive, sa croissance démographique et économique ralentit au début des années 2000. En effet, le foncier disponible bien desservi se fait plus rare et la conjoncture immobilière difficile ralentit le développement résidentiel. Comme partout en France, la taille moyenne des ménages diminue, témoin des évolutions sociétales. Ce desserrement des ménages est néanmoins plus faible qu'ailleurs, car Mont-de-Marsan accueille principalement des ménages actifs, avec un renouvellement régulier de population. Cette situation permet également de limiter le vieillissement de la population.

Avec une offre importante en équipements publics, services et commerces, Mont-de-Marsan a vocation à conserver voire renforcer son rôle de ville-centre.

SPATIALES

Située entre la forêt landaise au nord et le territoire agricole de la Chalosse au sud, Mont-de-Marsan est une clairière urbaine au cœur des Landes.

La ville de Mont-de-Marsan a une superficie de près de 37 km² et compte environ 30 000 habitants. En France par exemple, pour la même surface, Blois accueille 49 000 habitants (préfecture du Loir-et-Cher), Valence compte 65 000 habitants (préfecture de la Drôme).

Le développement urbain à l'horizontal qui caractérise la première ville des Landes, explique en partie cette différence de densité.

Il s'ajoute à d'autres facteurs spatiaux, comme la présence de la Base Aérienne militaire, qui grève une partie considérable du territoire. Certains sont néanmoins en train d'évoluer et vont considérablement modifier la perception de ce territoire. En effet, jusque là isolé, le territoire de Mont-de-Marsan est nouvellement desservi par l'autoroute Bordeaux-Pau (A65), puis devrait l'être à moyen-long terme par la LGV Sud-Atlantique.

L'arrivée de ces grandes infrastructures sont des paramètres essentiels pour l'élaboration du projet de ville. Mont-de-Marsan, dont le prix du foncier est presque deux à trois fois moins élevé qu'à Bordeaux ou Bayonne, a un potentiel de développement urbain nouveau, qu'il s'agit d'organiser pour éviter la poursuite de l'étalement urbain et la juxtaposition opportuniste d'activités.

Paramètres ayant servi à l'élaboration du PADD

b. PROJET D'AGGLOMERATION

SCOT

Le Schéma de Cohérence Territoriale de l'agglomération du Marsan est en cours d'élaboration, son approbation est souhaitée pour le premier semestre 2012. Son PADD est néanmoins quasiment abouti et décline les objectifs suivants :

- I. Favoriser un développement économique structurant
Permettre un développement économique équilibré géographiquement sur le territoire, en lien avec le développement résidentiel, complémentaire en termes de filières, favoriser la formation et l'innovation, accompagner le développement des entreprises locales, requalifier les zones d'activités, assurer la desserte en transports et modes doux
- II. Aménager harmonieusement le territoire
La population du Marsan pourrait atteindre 65 000 habitants en 2030. Cette croissance s'organise par polarités et bassins de vie. Le SCOT vise à réduire la consommation foncière à des fins urbaines, accroître l'offre en logements sociaux, encourager le renouvellement urbain et réduire la vacance, répondre aux besoins spécifiques en logements, développer les équipements et les modes de déplacements.
- III. Préserver et valoriser les ressources environnementales
Maîtriser la consommation foncière, réduire la consommation des terres agricoles à des fins d'urbanisation, préserver la ressource en eau (consommation, assainissement), préserver la biodiversité (trame verte et bleue), valoriser les paysages (boisements, entrées de ville, coulées vertes) et le patrimoine, limiter les nuisances sur les populations, contribuer à la lutte contre le réchauffement climatique (réduire la consommation d'énergie, changer les modes de transports)

PLH

Le Programme Local de l'Habitat, approuvé par le Conseil communautaire le 15/11/2010, indique les objectifs quantitatifs et qualitatifs de développement résidentiel pour l'agglomération du Marsan. Il s'agit d'une part d'atteindre les 55 000 habitants à l'horizon 2015, d'autre part de mieux adapter l'offre aux besoins en diversifiant les produits, proposant des logements spécifiques, intervenant sur le parc ancien.

Pour la ville de Mont-de-Marsan, les projections et objectifs pour 2015 sont les suivants :

- Atteindre 32 000 habitants en 2015
- Atteindre 15% de parc social
- Réduire la vacance à 6% du parc
- Produire 1731 logements neufs (soit près de 300 logements par an), dont 504 logements sociaux. Dans cet objectif de 504 logements, 54 sont programmés dans le cadre de l'ANRU en supplément des reconstructions. La Ville doit donc accueillir 450 logements sociaux supplémentaires dans la période du PLH.

Le PLH répartit géographiquement cet objectif selon 8 secteurs :

- Centre-ouest : 160
- Centre-est : 80
- Saint-Jean d'Août : 20
- Peyrouat / Nonères / Argenté : 50
- Barbe d'Or : 20
- Pémégnan : 40
- Saint-Médard : 60
- Dagas / Beillet / Chourié : 20

Paramètres ayant servi à l'élaboration du PADD

C. SYNTHÈSE

1960 - 2010, LE CONSTAT

Mont-de-Marsan s'est considérablement développée spatialement depuis les années 1960. Projets résidentiels pavillonnaires, base aérienne et zone d'activités forment aujourd'hui le visage urbain de la ville, ainsi que son identité urbaine contemporaine : « castors landais », base aérienne 118, entrée de ville Est...

En 50 ans, Mont-de-Marsan a **consommée** la majorité du foncier communal urbanisable atteignant les **limites physiques** de la rocade au sud et de la base aérienne au nord.

Corolaire de cet étalement urbain, les déplacements individuels automobiles se sont multipliés jusqu'à **saturer** les espaces publics. Le rôle de ville centre amplifie cet effet quotidiennement avec les déplacements depuis les villes de l'agglomération.

Passée de 17 000 habitants en 1960 à 30 000 aujourd'hui, Mont-de-Marsan se trouve dans **l'incapacité de proposer des nouveaux sites** d'urbanisation pour répondre aux demandes internes, externes, sociales...

Sans développement hiérarchisé, les **activités sont désormais éparpillées** dans la ville. Cette situation nuit à la qualité résidentielle mais aussi au développement de l'emploi, devenu illisible.

Les anciens quartiers de St-Jean-d'Août-et-Nonères et St-Médard ont progressivement **perdu leur identité** au profit du centre. La vie des quartiers a été affaiblie.

2010, LES VECTEURS DE CHANGEMENT

Si Mont-de-Marsan doit répondre à ses problématiques propres, elle doit également **anticiper les impacts** de projets plus larges comme la LGV, l'A65 ; des réflexions de **prospectives** territoriale comme Landes 2040, le Pays Basque de Demain ; et des **évolutions de société** comme le développement durable, la HQE, la proximité, le pic pétrolier, le réchauffement climatique.

Le projet répond donc à ces éléments prospectifs, qu'il s'agisse de mobilité, d'habitat, d'activité ou d'équipements.

2010-2026, LES ORIENTATIONS

Face à ces constats, le Projet d'aménagement et de développement durable prévoit donc **5 grandes orientations** :

o Ville - Parc

La croissance urbaine est désormais contenue à l'intérieur de la rocade, préservant les terres agri et sylvicoles. Le renouvellement et la densification urbaine deviennent les outils de la croissance. Cette posture favorise la préservation et le développement des espaces verts urbains ainsi que l'aménagement des espaces publics.

o Ville – ¼ d'heure

La ville ne s'étendant plus, les transports en commun et les liaisons douces se développent. La présence de la voiture est hiérarchisée, des parkings publics facilitant son usage. L'arrivée de la LGV est anticipée avec l'aménagement du pôle gare.

o Ville – 36 000 habitants

Mont-de-Marsan se prépare à accueillir 6 000 habitants supplémentaires et à répondre ainsi aux besoins générés par un total de 36 000 habitants à l'horizon 2026. La ville doit prévoir la construction d'environ 5 000 logements, incluant les besoins du desserrement, dont 25% seront sociaux ou en accession sociale. Le foncier étant rare, les principes de reconquête, de densification et de renouvellement sont favorisés. La création à long terme d'un nouveau quartier à Pémégnan est anticipée.

o Ville – Centre d'activités

L'ouverture de la ville sur des infrastructures routières et ferroviaires est un atout à utiliser pour développer les filières existantes et en créer de nouvelles. Des nouveaux lieux d'activités sont développés, autour de la gare et à Pémégnan notamment.

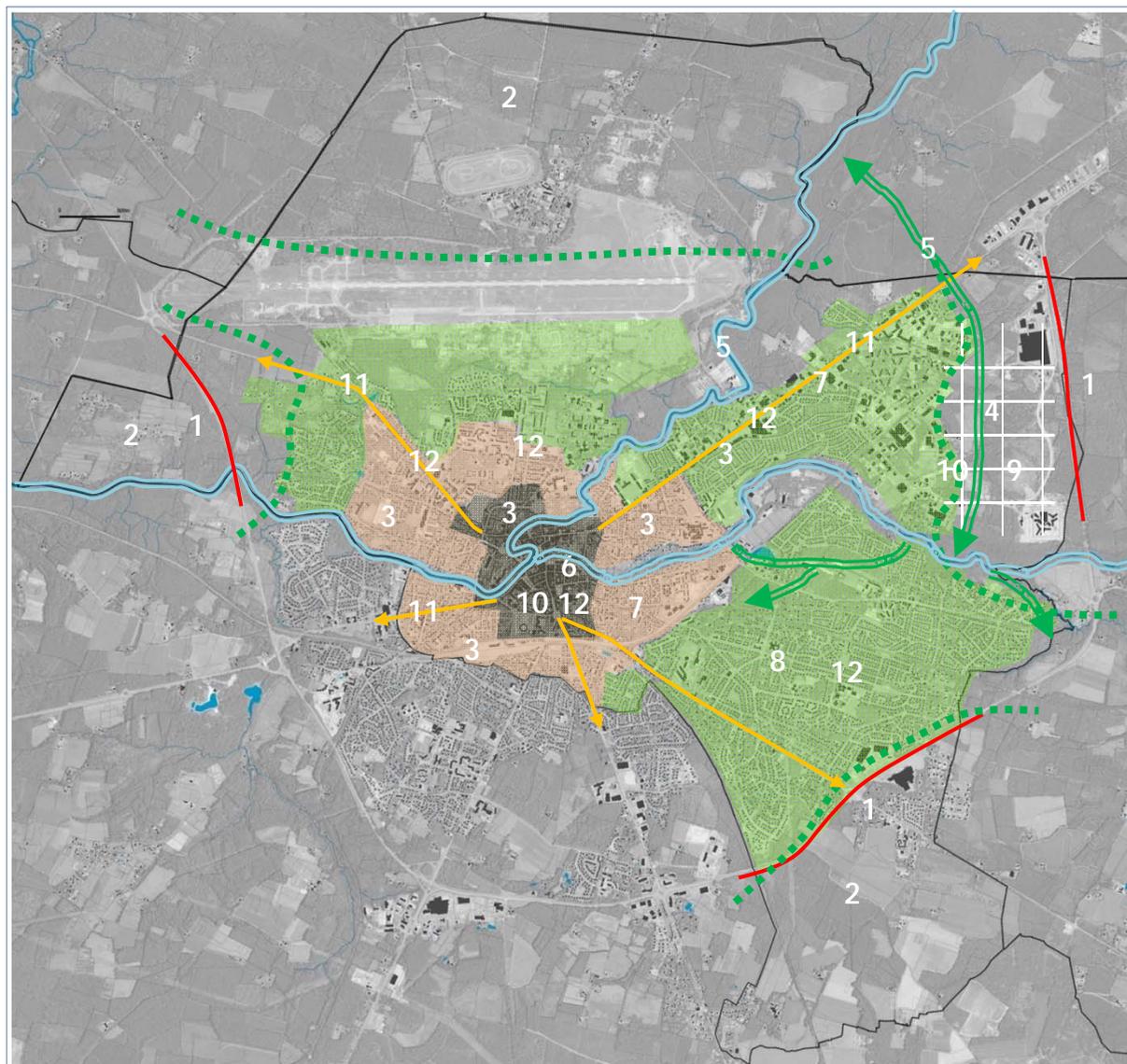
o Ville - Quartiers

Les micro-centralités existantes sont pérennisées et confortées, qu'il s'agisse de commerce ou d'équipement public. Des liaisons douces en facilitent l'accès.

1. Ville - Parc

- a. CONTENIR L'URBANISATION A L'INTERIEUR DE LA ROCADE
- b. PRESERVER ET COMPLETER LE PATRIMOINE VEGETAL ACTUEL
- c. FAVORISER ET DIVERSIFIER LA PRATIQUE DES ESPACES PUBLICS

1. Ville - Parc



CONTENIR L'URBANISATION A L'INTÉRIEUR DE LA ROCADE

1. Conforter la rocade comme limite de la zone urbaine, favorisant ainsi l'écrin vert de la ville
2. Appuyer l'activité agricole et sylvicole
3. Favoriser le renouvellement urbain et la densification
4. Préparer l'urbanisation de Pémégan-Barbe d'Or

PRÉSERVER ET COMPLÉTER LE PATRIMOINE NATUREL

Intervenir différemment selon les tissus urbains

5. Intégrer et préserver le site Natura 2000 et les continuités écologiques
6. Dans la ville dense : révéler les rivières, valoriser les espaces publics et reconquérir le patrimoine bâti existant
7. Dans la ville-faubourgs : intervenir ponctuellement en densification végétale
8. Dans la ville - parc : requalifier les entrées de ville, développer la trame verte sur l'ensemble des voies
9. Futur quartier Pémégan : un campus préservant des clairières forestières

FAVORISER ET DIVERSIFIER LA PRATIQUE DES ESPACES PUBLICS

10. Requalification des berges des 3 rivières
11. Requalification des espaces publics des entrées de ville
12. Centre ville et Centre de quartiers

AVERTISSEMENT : les schémas présentés illustrent les lignes de force du PADD. Ces schémas sont indicatifs et ne sauraient en aucun cas constituer un zonage ou une localisation précise

CONSTAT

- Territoire à la limite entre la forêt landaise et le paysage agricole de la Chalosse
- 4 tissus urbains distincts : ville cœur, ville dense, ville faubourg, ville parc
- Très faible densité de logements (7 log/ha pour la zone urbaine) et d'activités (moins d'1 emploi pour 100 m² SHON)
- Ville étalée et contrainte (BA118 – rocade) : manque de foncier disponible
- Des qualités environnementales, paysagères et urbaines souvent peu perceptibles, à préserver et à valoriser : écrin vert et confluence des trois rivières, patrimoine architectural
- Des espaces boisés et terres agricoles menacés par la poursuite de l'étalement
- Des entrées de ville dévalorisées

a. CONTENIR L'URBANISATION A L'INTERIEUR DE LA ROCADE

1. **Arrêter l'étalement urbain** : la rocade comme limite à l'urbanisation résidentielle
2. **Maintenir la vocation des terres agricoles et espaces boisés** au-delà de la rocade (sud, nord, ouest de la ville)
3. **Favoriser le renouvellement urbain et la densification de la zone urbaine existante** : encourager des densités minimales sur les axes de transports en commun existants et à venir (gare TER et lignes de nervure du Plan Global des Déplacements), structurer les polarités de quartier identifiées.
4. **Préparer l'urbanisation de Pémégnan à long terme** en anticipant la trame du futur quartier : un campus géré en réserve foncière pour une interface ville-nature maîtrisée. Pour maîtriser le développement de ce secteur, un périmètre d'attente est mis en place afin de se doter des outils nécessaires au développement d'un projet d'ensemble cohérent.

b. PRESERVER ET COMPLETER LE PATRIMOINE VEGETAL

1. **Révéler les rivières** : préserver des espaces sauvages pour la faune et la flore des berges et des zones humides, assurer une certaine porosité entre la ville et les rives, favoriser un accès mesuré aux berges (promenades, percées visuelles et physiques réalisées avec soin)
2. **Entretenir l'écrin vert de la ville** : le cultiver, le chérir, le diffuser (pédagogie). Gérer les franges ou les aménager pour favoriser la promenade en lisière, développer des activités pédagogiques et de «sensibilisation» (Est Eco Quartier, Ouest Sylviculture, Nord Cheval, Sud Agriculture)
3. **Hiérarchiser la trame viaire** : planter les grands axes en arbres de haut jet, planter les voies structurantes d'arbres de moyen jet, planter les voies de desserte d'arbres de petit jet, favoriser ou préserver la perméabilité des sols là où c'est possible.
4. **Requalifier les entrées de ville** : réaliser des séquences claires dans le déroulé de la forêt à la ville, contenir et élargir les espaces plantés, proposer un principe de trame paysagère en prévision des mutations le long des voies
5. **Conserver la qualité urbaine et paysagère** du tissu pavillonnaire et encadrer son évolution (favoriser une bande jardinée et une bande à édifier, préserver la bande jardinée située entre l'espace public et la façade bâtie, développer l'extension parallèlement à l'espace public)
6. **Préserver et créer des espaces de respiration** : densifier les pièces végétales de la ville faubourg (acquérir des parcelles mutables pour privilégier la plantation de bosquets d'arbres dans les secteurs asphyxiés, préserver l'existant, épaissir l'existant trop exigü)

c. FAVORISER ET DIVERSIFIER LA PRATIQUE DES ESPACES PUBLICS

1. Reconquérir les espaces publics du centre-ville

- Aménager les berges
- Redéfinir les règles de stationnement pour le contenir, l'organiser, le masquer
- Favoriser l'espace du piéton (la voiture traverse l'espace piéton et non l'inverse)
- Prendre en compte les besoins des personnes à mobilité réduite dans l'aménagement des espaces publics et l'accès aux équipements

2. Élargir le centre et donner de nouveaux usages aux espaces publics

3. Clarifier la lecture urbaine de la ville

Centre-ville

- Formes, localisation et dimensionnement des poches de stationnement à définir
- Mise en scène les bâtiments publics
- Simplification et caractérisation des sols (chemin de l'eau de ruissellement, un sol de façade à façade, ...)
- Nouvelle liaison de la gare aux berges

Ville-dense

- Aménagement des entrées au secteur dense de la ville : les places rondes, le bord des rivières, les places et espaces publics larges
- Prolongement des aménagements d'espaces publics déjà réalisés sur le cœur de ville

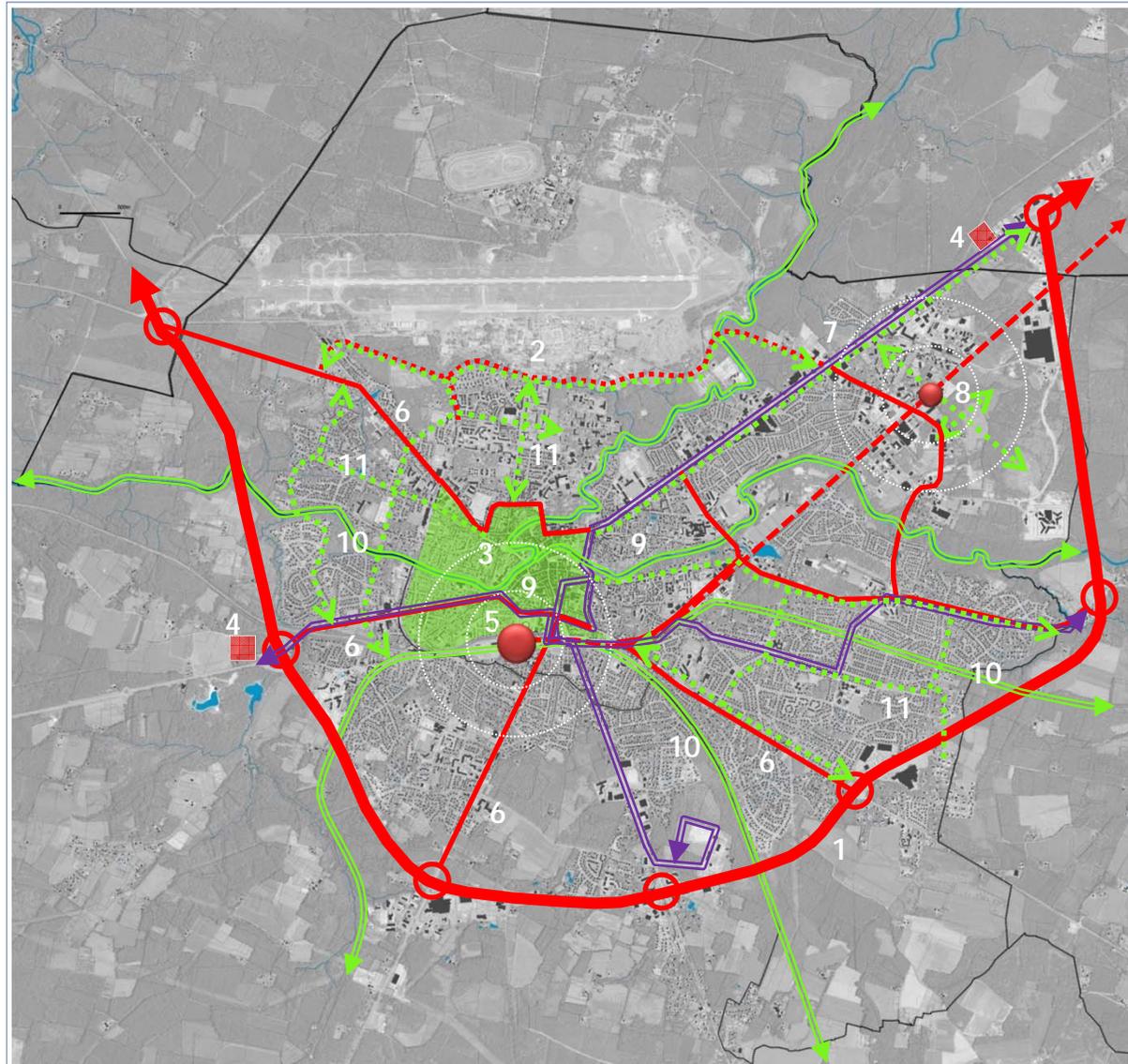
Ville -parc

- Aménagement des centralités de quartier

2. Ville – ¼ d'heure

- a. HIERARCHISER LES DEPLACEMENTS
- b. ENRICHIR L'OFFRE DE TRANSPORT EN COMMUN
- c. CRÉER UN RESEAU DENSE DE LIAISONS DOUCES

2. Ville – ¼ d'heure



HIÉRARCHISER LES DÉPLACEMENTS

-  1. Encadrer l'évolution du profil de la rocade
-  2. Créer le boulevard nord – tracé
-  3. Développer et structurer l'offre de stationnement du centre ville
-  4. Envisager la création de parkings-relais aux entrées de ville de la zone urbaine

ENRICHIR L'OFFRE DE TRANSPORT EN COMMUN

-  5. Conforter le pôle multimodal de la gare
-  6. Aménager les entrées de ville (TC et liaisons douces)
-  7. Tracé transport en commun structurant
-  8. Anticiper un arrêt potentiel de la liaison TER dans le futur campus de Pémégan dans le cadre de la LGV

CRÉER UN RÉSEAU DENSE DE LIAISONS DOUCES

-  9. Espace partagé en centre ville
-  10. Conforter les liaisons existantes : berges des rivières et ancienne voie ferrée
-  11. Favoriser les déplacements doux dans les quartiers et créer des liaisons interquartiers

AVERTISSEMENT : les schémas présentés illustrent les lignes de force du PADD. Ces schémas sont indicatifs et ne sauraient en aucun cas constituer un zonage ou une localisation précise

CONSTAT

- 30% des ménages ont au moins 2 voitures
- L’usage exclusif de la voiture pour les déplacements domicile-travail (92%)
- Du stationnement envahissant lié à l’emploi : un flux quotidien d’au moins 20 000 véhicules dont 90% reste sur la ville en journée
- Pas de bouclage de transit au nord et saturation de la rocade sud
- Tour de cœur de ville viaire incomplet
- Arrivée de l’autoroute : report de flux et activités vers l’est
- Un réseau de transports en commun en pétales inefficace
- Un potentiel de déplacement cycles (rapport distance/ temps) mais une absence de maillage du réseau doux

a. HIERARCHISER LES DEPLACEMENTS

1. **Fluidifier la circulation de transit** : intervention sur la rocade, notamment sur les carrefours problématiques
2. **Réduire les temps de parcours intra-muros à 15 minutes, quelque soit le mode** (auto, TC, cycles, piétons) en hiérarchisant la trame de déplacement entre habitat/activité et polarités (équipement, commerce), en complétant le maillage communal (boulevard nord et tour de ville dense)
3. **Limiter la présence de voitures « ventouses » sur l’espace public** en organisant les stationnements :
 - Structurer l’offre de stationnement en centre-ville (parking silo de la gare)
 - Implanter des parking relais aux entrées de ville
 - Encourager le covoiturage, les PDE (Plans de Déplacements Entreprise – hôpital, armée, administrations, etc.)

b. ENRICHIR L’OFFRE DE TRANSPORT EN COMMUN

1. Offrir une réelle alternative à l’usage de la voiture en densifiant le réseau de transports

- Revoir le schéma du réseau de bus : hiérarchiser les lignes, éviter les boucles, créer une ou plusieurs lignes structurantes en site propre ou prioritaires et cadencées (Plan Global des Déplacements du Marsan)
- La ligne fret devient une liaison de transports en commun qui organise les déplacements domicile-travail et domicile-tourisme. Elle relie la gare-centre à la gare TGV en moins de 15 minutes. Une halte est souhaitée en partie est de la ville pour irriguer les zones actives et équipées
- Requalifier l’entrée est pour donner la priorité au passage d’une ligne de « nervure » de bus
- Adapter les horaires aux usages
- Compléter l’offre par du TAD (transports à la demande)

2. Simplifier et rendre efficace l’intermodalité fer-bus

- Aménager le pôle d’échanges de la gare-centre
- Anticiper un arrêt potentiel de la liaison TER dans le futur campus de Pémégnan dans le cadre de la LGV

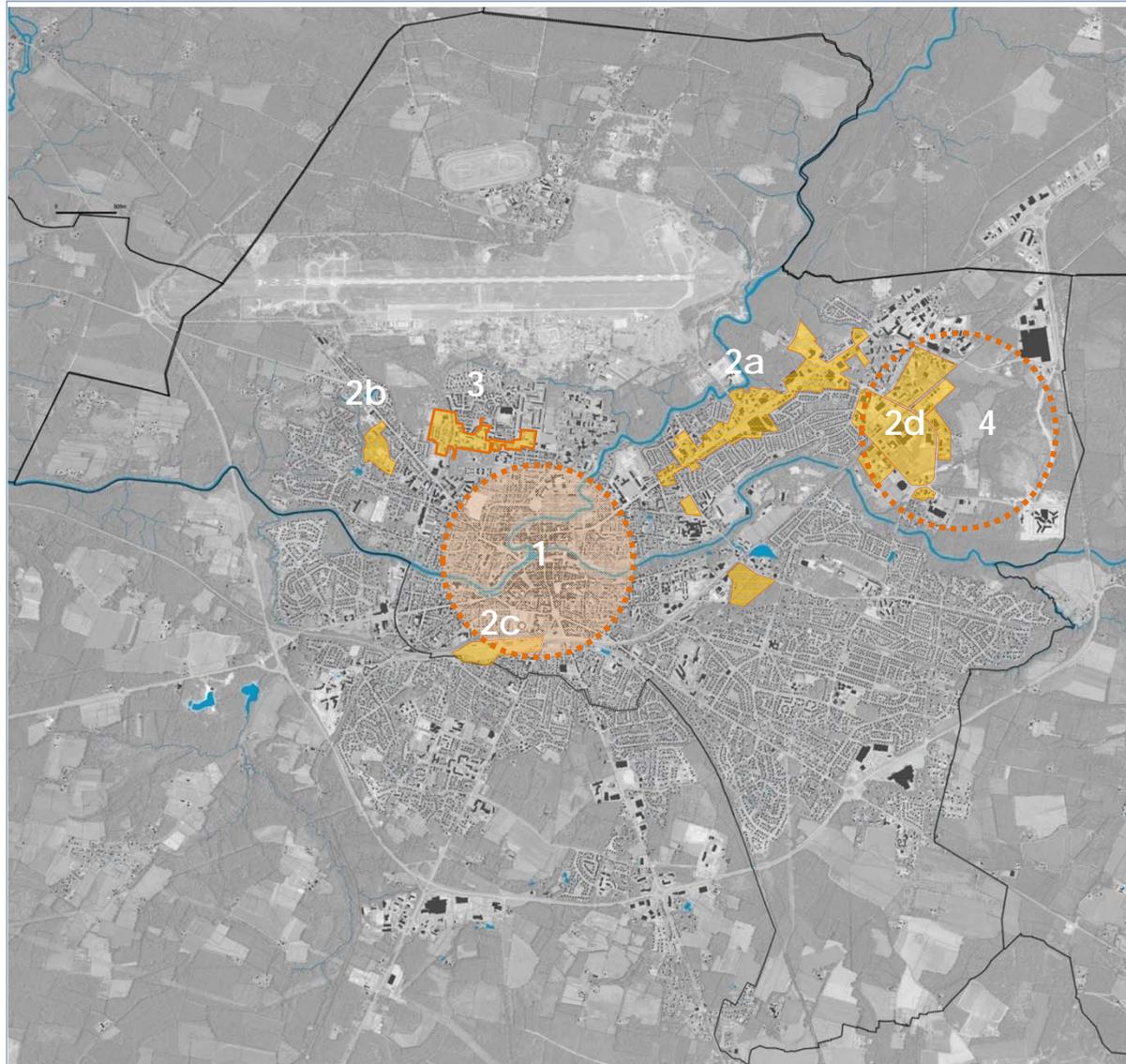
c. CRÉER UN RESEAU DENSE DE LIAISONS DOUCES

1. **Poursuivre l’aménagement du maillage** amorcé en privilégiant la desserte des équipements publics, étudier systématiquement les possibilités d’aménagement d’espace public en cas d’intervention techniques sur les voiries.
2. **Intégrer les modes doux dans les futures liaisons** : de la gare aux berges par l’îlot République, les promenades sur berges, le tour de cœur de ville, le boulevard nord
3. **Signaliser les espaces partagés** en définissant les priorités : le centre-ville et les espaces difficilement aménageables identifiés
4. **Prévoir des lieux de stationnements protégés**, bien positionnés : près des stations de transports, des équipements publics, des centralités de quartier
5. **Réduire la circulation automobile autour des écoles** : réfléchir à un Plan de Déplacements Établissements Scolaires dans le cadre du Plan Global des Déplacements (pédibus – vélobus)

3. Ville – 36 000 habitants

- a. ATTEINDRE 36 000 HABITANTS EN 2026
- b. DIVERSIFIER ET DENSIFIER L'HABITAT DANS LES QUARTIERS
- c. ORGANISER LES OPERATIONS DE DEVELOPPEMENT RESIDENTIEL

3. Ville – 36 000 habitants



ATTEINDRE 36 000 HABITANTS EN 2026

1. Favoriser l'habitat dans le centre-ville élargi
2. Développer le renouvellement/densification des espaces déjà urbanisés avec la fonction résidentielle
 - a. Entrée Est
 - b. Entrée Nord-ouest
 - c. Pôle gare
 - d. Pémégnan-Barbe d'Or
3. Accompagner le projet ANRU
4. Anticiper le futur quartier campus de Pémégnan-Barbe d'Or

DIVERSIFIER ET DENSIFIER L'OFFRE DANS LES QUARTIERS

Permettre un parcours résidentiel pour tous

Atteindre les 20% de logements sociaux

Favoriser les opérations de logements collectifs

Étudier la diversification typologique du tissu pavillonnaire

Appuyer les initiatives de logements évolutifs, pour personnes âgées, étudiants, jeunes ménages

AVERTISSEMENT : les schémas présentés illustrent les lignes de force du PADD. Ces schémas sont indicatifs et ne sauraient en aucun cas constituer un zonage ou une localisation précise

3. Ville – 36 000 habitants

CONSTAT

- Un ralentissement de la croissance démographique, portée par l'excédent naturel
- Un **vieillissement modéré** de la population grâce au maintien d'une population active
- **L'importance des migrations**, même si le solde reste nul : 8 000 entrées-sorties en 5 ans, près d'un Montois sur 3
- Des **ménages de plus en plus petits** : 72% des ménages de 1 à 2 personnes
- Un parc de logements majoritairement individuels, grands et de propriétaires occupants
- Une **inadéquation grandissante** entre la taille des ménages et celle des logements
- Le maintien de la dynamique de construction jusqu'en 2006, une **diversification des produits**
- Un manque **de parc locatif social** (12 à 14%) et de **cohésion sociale**

a. ATTEINDRE 36 000 HABITANTS EN 2026

1. **Accueillir la croissance démographique de l'agglomération**, rester ville centre. L'objectif de croissance : 32 000 habitants en 2014 (en cohérence avec le PLH), jusqu' **36 000 en 2026**, soit 1% de croissance annuelle. Construire environ **300 logements par an**.
2. **Grandir sans s'étaler** : l'objectif est de rester dans les limites de la zone urbaine définie par l'orientation 1.a. Cela induit :
 - **La résorption de la vacance** : OPAH-RU en centre-ville et rénovation urbaine au Peyrouat
 - **La mutation et densification de secteurs ciblés** dont :
 - Le centre-ville élargi : îlot République, quartier de gare
 - Les quartiers nord : Peyrouat (ANRU)/ Rozanoff /Boucher
 - Les entrées est et nord : mutation des activités en cours de transfert (automobile, matériaux)
 - Les polarités de quartier à conforter et à créer autour des axes de transports en commun en particulier
3. **Préparer la trame paysagère du futur quartier Pémégnan**. Pour maîtriser le développement de ce secteur, un périmètre d'attente est mis en place afin de se doter des outils nécessaires au développement d'un projet d'ensemble cohérent.

3. Ville – 36 000 habitants

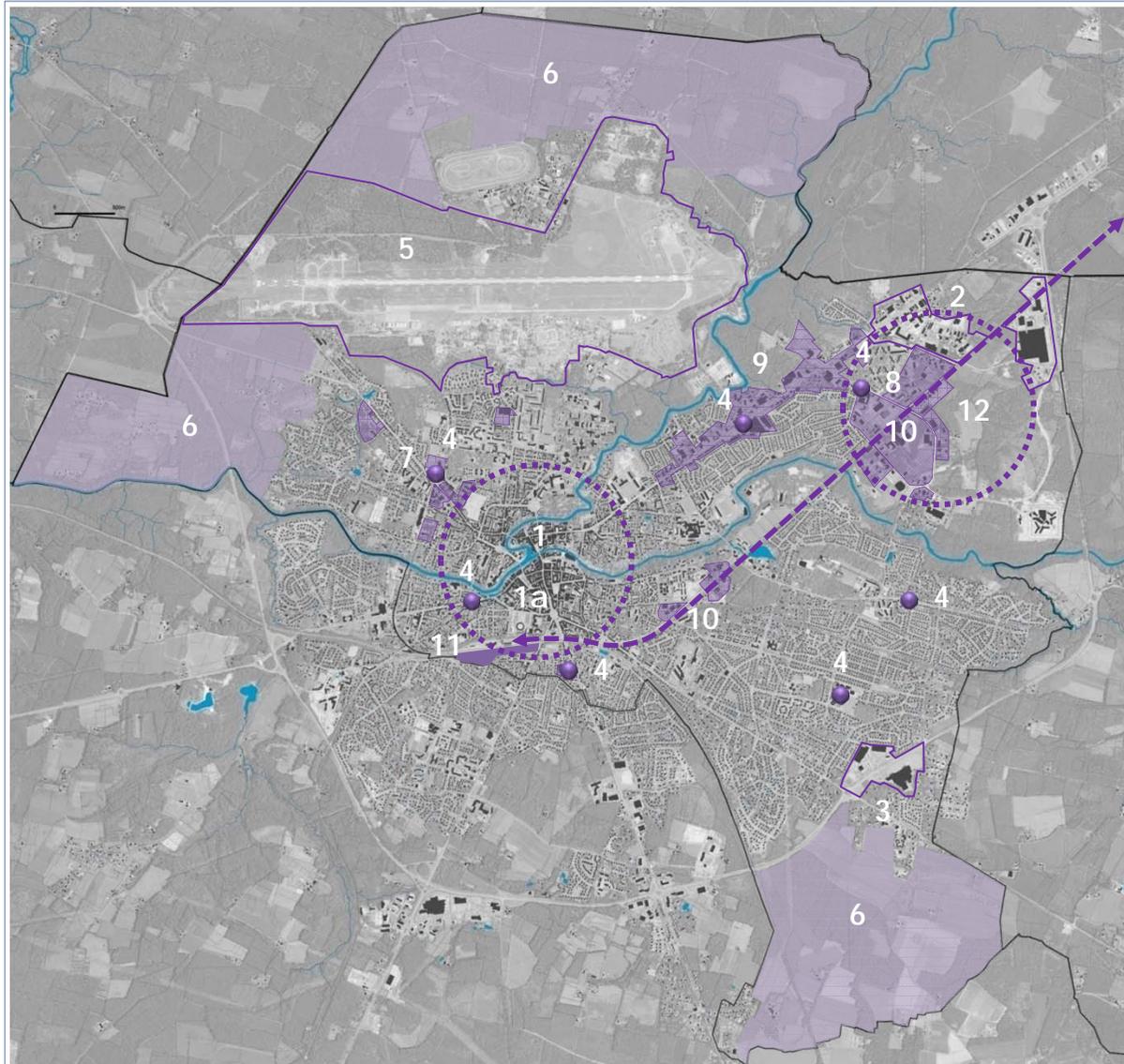
b. DIVERSIFIER ET DENSIFIER L'HABITAT DANS LES QUARTIERS

1. **Favoriser la mixité sociale** : atteindre 20% de parc social en 2026, construire environ 90 logements sociaux par an (25 à 30% de la construction), privilégier la localisation dans les quartiers en déficit et près des polarités d'équipements (centre-ville, Barbe-d'Or, Saint-Médard, Saint-Jean d'Août)
2. **Faciliter les parcours résidentiels et adapter les produits aux évolutions sociétales et aux besoins spécifiques** identifiés au PLH : parcellaire plus petit dans l'individuel, logements intermédiaires et collectifs à privilégier, habitat évolutif, résidence hôtelière à vocation sociale, logements personnes âgées, aire d'accueil des gens du voyage
3. **Maîtriser l'évolution des quartiers en préservant les qualités paysagères**, suivre un modèle de construction en tissu pavillonnaire respectant des critères d'insertion paysagère
4. **Développer une nouvelle qualité des procédés de construction** : constructions durables (maintenance), économes en eau (infiltration-récupération), en énergie (isolation, réseau de chaleur, EnR), évolutives (anticipation des extensions, des accès)

4. Ville – Centre d'activités

- a. STRUCTURER LE TISSU D'ACTIVITES
- b. FAVORISER LA MUTATION DES PARCELLES D'ACTIVITES EXISTANTES
- c. ENCOURAGER LE DEVELOPPEMENT DE NOUVELLES FILIERES

4. Ville – Centre d'activités



STRUCTURER LE TISSU D'ACTIVITES

1. Encadrer l'activité commerciale et de services dans le centre ville élargi
 - a. Îlot République
2. Valoriser la zone d'activité Est
3. Requalifier la zone commerciale Sud
4. Révéler les polarités de quartiers
5. Pérenniser le fonctionnement de la base aérienne
6. Préserver les zones d'activités agricoles et sylvicoles

FAVORISER LA MUTATION ET LA REQUALIFICATION DES PARCELLES D'ACTIVITES EXISTANTES

7. Entrée Nord-ouest
8. Pémégnan – Barbe d'Or
9. Entrée Est – avenue du Maréchal Juin
10. Parcelles liées au passage de la voie TER

ENCOURAGER LE DEVELOPPEMENT DE NOUVELLES FILIERES

11. Création du pôle d'activités de la gare
12. Anticiper l'activité du futur quartier campus de Pémégnan avec le projet de zone d'activités technopolitaine

AVERTISSEMENT : les schémas présentés illustrent les lignes de force du PADD. Ces schémas sont indicatifs et ne sauraient en aucun cas constituer un zonage ou une localisation précise

4. Ville – Centre d'activités

CONSTAT

- Mont-de-Marsan, ville centre
- 21 229 emplois sur Mont-de-Marsan (2006), 18 090 emplois salariés (2007) soit 15% d'emplois non salariés
- **1,5 emploi pour 1 actif**, un impact sur les flux
- Des **catégories socio-professionnelles supérieures** plus représentées que sur les Landes
- **Emploi public** important : **68% en tout** (collectivités 30%, santé 19%, éducation 10% et action sociale 9%)
- Taux de chômage (**12%**) plus important que la moyenne départementale
- **78% des actifs travaillent sur la ville**
- **8 emplois sur 10 concernent les services**. Avec les commerces, ce sont les plus gros **créateurs** d'emplois
- 1 114 emplois salariés dans 214 établissements liés au **BTP** ou au commerce et réparation d'**automobile** (59% du total agglomération)
- Dans le travail du bois, seulement 60 emplois salariés sur la ville, 111 sur l'agglomération

a. STRUCTURER LE TISSU D'ACTIVITE

1. **Maintenir le taux d'emploi** supérieur ou égal à 1. Avec 36 000 habitants en 2026, cela induit environ 17 000 actifs sur la ville
2. **Organiser, regrouper, densifier les filières d'activités existantes** pour leur donner une meilleure visibilité : zones d'activités thématiques (automobile, construction, logistique)
3. **Pérenniser et clarifier les limites de la base aérienne** pour mieux l'intégrer dans le fonctionnement urbain
4. **Pérenniser le foncier agricole et sylvicole local**, encourager la production et créer des liens avec le commerce local par la création de structure adaptée
5. **Renforcer et réorganiser l'armature commerciale de la ville** : valorisation des commerces du centre (ilot République, requalification des espaces publics, opération FISAC), densification des commerces périphériques sur leur parcelle (zone sud et est), organisation des polarités de quartier

4. Ville – Centre d'activités

b. FAVORISER LA MUTATION DES PARCELLES D'ACTIVITES

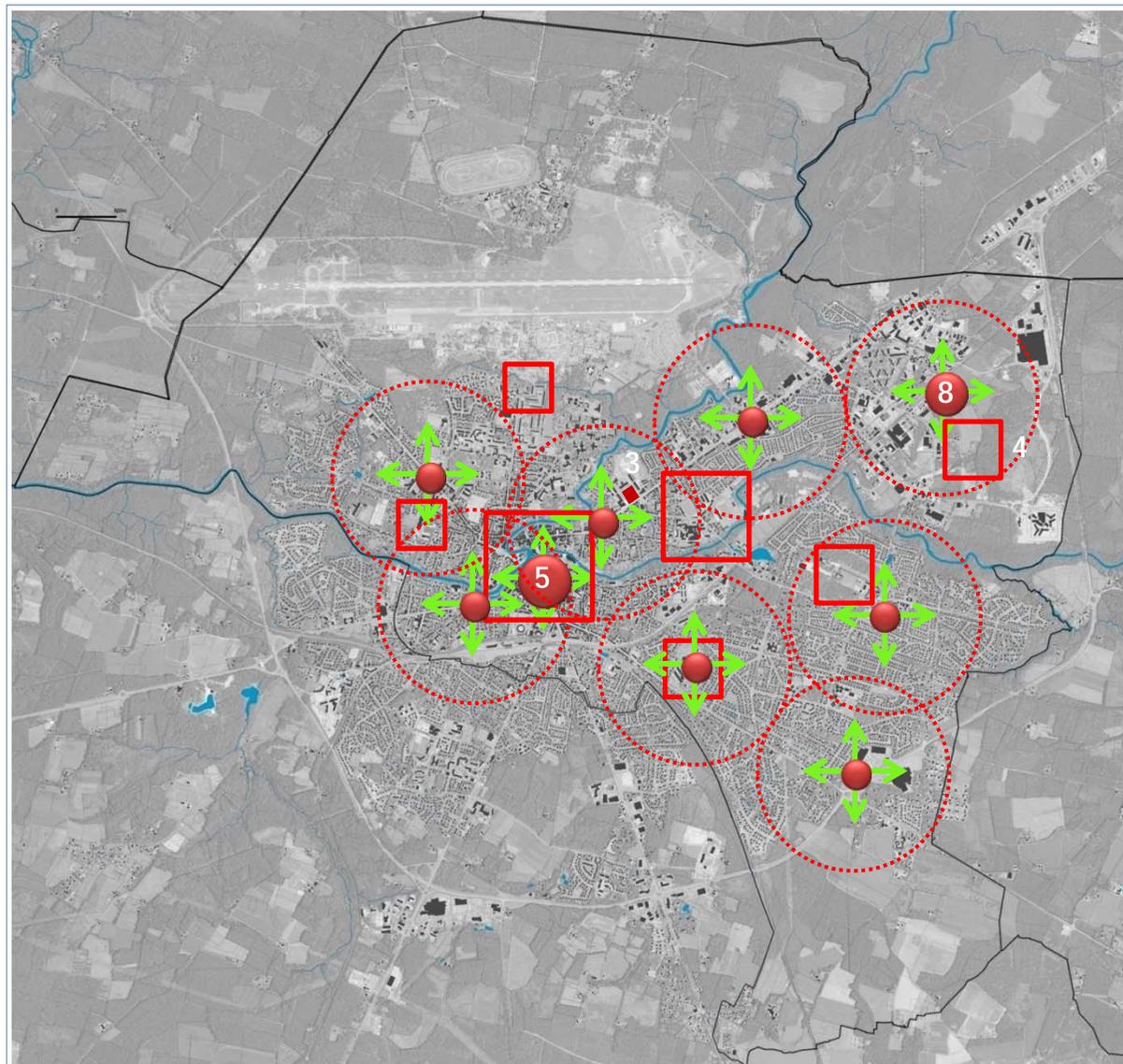
1. Améliorer la qualité urbaine des zones d'activités et revaloriser les entrées de ville
2. Favoriser la mixité des fonctions et la création de réels quartiers de ville
3. Offrir, aux entreprises qui ne trouveraient plus leur place dans le tissu urbain qu'elles occupent actuellement, des possibilités de requalification et de relocalisation d'activités économiques vers des sites plus propices à leur développement :
 - Entrée Est : la mutation des activités commerciales dont le transfert est programmé sur d'autres sites
 - Pémégnan-Barbe d'Or
 - Entrée nord-ouest : accompagner les projets des sociétés qui déménagent de la route de Sabres vers la Mamoura
 - Futures liaisons de transports (ligne de nervure bus et ligne TER) : à proximité des arrêts, changer la forme voire la vocation des occupations
4. Privilégier les produits mixte habitat/activités en RdC

c. ENCOURAGER LE DEVELOPPEMENT DE NOUVELLES FILIERES

1. **Donner une visibilité au marché tertiaire** : développer un mini-pôle tertiaire autour de la gare-centre, s'armer d'outils d'aide à la création d'entreprises (pépinière, hôtel d'entreprises)
2. **Diversifier le tissu d'activités en recherchant la haute valeur ajoutée** : projet de zone d'activités technopolitaine sur le futur quartier campus de Pémégnan
3. **Valoriser les énergies renouvelables** : assurer les débouchés pour développer le recours à la géothermie (réseau de distribution)

5. Ville - Quartiers

- a. FACILITER LES ACCES AUX EQUIPEMENTS
 - b. COMPLETER L'OFFRE ACTUELLE
- c. AFFIRMER LES CENTRALITES DE QUARTIER



FACILITER L'ACCÈS AUX ÉQUIPEMENTS

1. Développer les liaisons douces et les transports en commun



2. Aménager les espaces publics depuis les équipements en profondeur dans les quartiers

COMPLÉTER L'OFFRE ACTUELLE

3. Médiathèque

4. Collège

5. Pôle loisirs centre-ville



6. Équipements de proximité

AFFIRMER LES CENTRALITÉS DE QUARTIER



7. Conforter les micro-centralités

8. Anticiper la création de la centralité du quartier campus de Pémégnan

AVERTISSEMENT : les schémas présentés illustrent les lignes de force du PADD. Ces schémas sont indicatifs et ne sauraient en aucun cas constituer un zonage ou une localisation précise

CONSTAT

- **Une offre importante mais peu créatrice de lieux de vie**
- Des équipements rayonnants à conforter et **mieux intégrer** à la vie urbaine des quartiers (IUT, stade, Nahuques)
- Beaucoup d'équipements de proximité mais **peu de polarités de quartier**
- Des **trop** : écoles sous occupées (2600 élèves pour une capacité de 3400 places)
- Des **besoins** : crèches, gymnases, grande salle culturelle, complexe sportif et hôtelier
- Manque de coordination et d'anticipation des besoins entre services de la même branche : petite enfance, 3^{ème} âge

a. FACILITER LES ACCES AUX EQUIPEMENTS

1. Redéfinir la géographie des quartiers

Définir un nouveau découpage des quartiers : une taille pour organiser un quartier durable (50 à 200 ha), des logiques de maillage, des notions de proximité (400 m et 800 m) : 7 super écoquartiers

2. Répartir équitablement l'offre de services sur le territoire pour diminuer les distances d'accès et favoriser l'accès aux aménités urbaines à toutes les personnes vivant avec un handicap, permanent ou temporaire

3. Améliorer la lisibilité et la visibilité des équipements existants Aménager les espaces publics (place du théâtre à aménager, place du stade à créer, etc.), organiser la signalétique (création d'une charte)

4. Améliorer la desserte en transports en commun et modes doux Un réseau doux cohérent avec le réseau d'équipements publics, des stationnement systématiques, une desserte en transports en commun (chaque logement à moins de 300 m d'un arrêt)

b. COMPLETER L'OFFRE ACTUELLE

1. **Rester attractif par des équipements rayonnants** liés aux loisirs et à l'emploi :
 - Accueillir la médiathèque
 - Renforcer l'offre de formation : zone d'activités technopolitaine et veille foncière autour du site universitaire existant
 - Compléter l'offre d'équipements sportifs pour l'évènementiel : création d'un complexe couvert
 - Créer un quartier de nuit sur l'emplacement du port
 - Programmer une grande salle dédiée aux manifestations culturelles (salle de spectacle + maison des jeunes)
2. **Répondre aux besoins de proximité et anticiper les besoins liés aux évolutions démographiques**, répondre aux attentes de tous les âges
 - Rénovation voire extension des installations sportives existantes, redistribution en lien avec l'organisation des écoles
 - Compléter l'offre de proximité : crèche, pôle de services, maisons de quartier, centre social, MJC

c. AFFIRMER LES CENTRALITES DE QUARTIER

1. Permettre une vie de quartier par la constitution d'un **réseau de micro-centralités complémentaires** :
 - Structurer l'offre d'équipements publics et de services
 - Pérenniser l'offre commerciale de quartier
 - Aménager les espaces publics
2. **Densifier l'habitat autour de ces polarités** pour atteindre un seuil (de rentabilité, de visibilité)
3. **Cibler le type d'équipement de quartier** spécifique plutôt que d'éparpiller, réfléchir systématiquement aux mutualisations et synergies possibles, assurer la complémentarité entre quartier



Ville de Mont-de-Marsan
2, place Général Leclerc – BP 305 - 40011 Mont-de-Marsan cedex
tél.: 05 58 05 87 87 – fax : 05 58 05 87 86
mèl : mairie@montdemarsan.fr
web : www.montdemarsan.fr



Alphaville
20, boulevard de Sébastopol – 75004 Paris
tél./fax : 01 42 72 72 04
mèl : contact@alphaville
web : www.alphaville.fr



Cabinet DESTARAC
2 place André Malraux 75001 Paris
tél. : 01 42 60 33 36
mèl : cabinet@destarac-avocats.fr



Horizons paysages
61, boulevard Bompard – 13007 Marseille
tél. : 04 91 46 38 60 – fax : 04 91 46 31 22
mèl : contact@horizons-paysages.fr
web : www.horizons-paysages.fr



Urban-Eco
119 av. Colonel Fabien – 94800 Villejuif
tél. : 09 50 24 28 02 – port. : 06 73 53 56 30
mèl : contact@urban-eco.fr
web : www.urbaneco.sitew.com