

## COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION MONT DE MARSAN AGGLOMÉRATION

*Le Point de Vue de l'Etat (PVE) est une analyse synthétique, sélective et directive en vue d'améliorer l'aménagement du territoire. Ce document est effectué dans le cadre de l'exercice de planification du Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUi). Il porte sur quelques domaines qui lui sont spécifiques, tout en déclinant les politiques publiques essentielles.*

Dans ce cadre et en complément du Porter A Connaissance (PAC), l'Etat présente sa vision du territoire, en s'appuyant sur une lecture territoriale et socio-économique.

Ce PVE vient s'articuler avec le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) opposable, le Programme Local de l'Habitat (PLH), ainsi que les autres documents de planification et schémas régionaux supra-communautaires.

### La vision de l'Etat sur le territoire de Mont-de-Marsan Agglomération :

▶ Mont-de-Marsan Agglomération est un EPCI de 18 communes, constituant un pôle de vie principal à l'échelle du département des Landes. Les communes de Mont-de-Marsan et Saint-Pierre-du-Mont constituent le pôle urbain regroupant la majorité des commerces, services et équipements. Le périmètre administratif de Mont-de-Marsan Agglomération est plus petit que son bassin de vie et que son aire urbaine.

▶ Ce territoire est attractif, de par le siège de la Préfecture, les administrations et la Base Aérienne 118 (BA 118), pôle économique majeur. Le taux d'accroissement de la population est stable à + 1,1 % depuis 1999.

75 % de la population habite à Mont-de-Marsan et Saint-Pierre-du-Mont.

▶ Mont-de-Marsan Agglomération a une influence sur le réseau de bourgs périphériques (Villeneuve de Marsan, Grenade-sur-l'Adour, Saint-Sever, Tartas, Labrit, Roquefort). Sa zone d'emploi s'étend même jusque dans le Gers. Cette influence économique engendre des déplacements pendulaires importants, qui s'effectuent essentiellement en voiture.

▶ Mont-de-Marsan Agglomération est un territoire de passage :

- entre le nord de l'Aquitaine et les Pyrénées, avec un accès plus aisé par l'échangeur de l'A65,
- des Landes vers le Gers et Lot-et-Garonne.

Mont-de-Marsan est au carrefour d'axes routiers départementaux majeurs, entre la RD824 à 2 x 2 voies et l'A65. Le flux de la rocade et de la RD 932 jusqu'à l'échangeur du Caloy connaît des difficultés aux heures de pointe. Le territoire est desservi aujourd'hui par une seule ligne ferroviaire voyageurs « en cul de sac ».

▶ Le Marsan, un territoire de transition entre le massif forestier des Landes de Gascogne et la Chalosse :

- avec un taux de boisement de 76 % sur les communes du Nord de l'agglomération, le massif forestier constitue la richesse naturelle et environnementale du territoire, mais est également facteur de risques,
- l'agriculture, surtout présente dans les communes du sud du territoire, est en recul depuis deux décennies.

Ces espaces naturels, agricoles et forestiers font l'objet d'une consommation foncière importante pour l'urbanisation, engendrant des ruptures de continuités écologiques.

▶ Un territoire au cœur du bassin versant de la Midouze, soumis à de nombreuses pressions impactant la ressource en eau : l'état écologique des masses d'eaux superficielles varie de moyen à médiocre, au sens de la directive cadre sur l'eau.

▶ Mont-de-Marsan Agglomération est engagé dans la démarche de Territoire à Energie Positive pour la Croissance Verte (TEPCV), démarche essentielle pour la transition énergétique.

Ce constat a conduit l'Etat à dégager cinq enjeux prioritaires, liés à l'aménagement durable du territoire de Mont-de-Marsan Agglomération.

## **1 – Urbaniser qualitativement dans une logique d’agglomération**

Outre la prise en compte des orientations et prescriptions du SCoT, du PLH et du Contrat de Ville, le développement de l’urbanisation de Mont-de-Marsan Agglomération doit prioritairement :

- s’effectuer en intra-rocade pour le pôle urbain et en densification des bourgs pour les communes rurales. Les Orientations d’Aménagements et de Programmes (OAP) seront qualitatives et prescriptives, particulièrement à Saint Pierre du Mont (dans le secteur nord du boulevard Mont Alma), dans le nord-est du territoire et dans chaque centre-bourg,
- proposer une diversité de logements adaptée à la demande dans toutes les communes, tenant compte des obligations pesant sur les deux communes centre quant à l’article 55 de la loi SRU,
- faire du renouvellement dans les espaces déjà urbanisés, en densification (friches, dents creuses) et en mutation d’espaces déjà bâtis (changement de destination), avant d’aller consommer des espaces naturels, agricoles et forestiers,
- préserver la liberté d’action de la BA 118 en étant particulièrement attentif au développement de l’urbanisation et des infrastructures, au Nord et dans l’axe de la piste de la base et en prenant en compte la servitude d’utilité publique du Plan d’Exposition au Bruit (PEB),
- préparer l’arrivée de la LGV par une réflexion prospective sur les zones d’habitats et économiques, les déplacements et les emprises des infrastructures existantes et à créer.

## **2 – Adapter le territoire au changement climatique**

L’énergie et le climat sont des enjeux majeurs qui devront trouver une déclinaison dans le document d’urbanisme.

Le PLUi devra s’articuler pleinement avec le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET).

Pour ce qui concerne l’énergie, le PLUi doit :

- optimiser les potentialités du territoire en énergies renouvelables (méthanisation, biomasse, bois-énergie, géothermie...),
- développer les énergies renouvelables non consommatrices d’espaces (solaire sur bâti existant et nouveau ...),
- organiser des modes de transport et de construction moins émetteurs de gaz à effet de serre,
- lutter contre la précarité énergétique, notamment dans les quartiers pavillonnaires (logements « Castors »).

Du point de vue de l’adaptation au changement climatique, le PLUi doit :

- protéger les espaces naturels et forestiers pour maintenir des puits de carbone,
- protéger les espaces agricoles et favoriser les circuits courts en agriculture,
- intégrer les risques naturels, plus particulièrement les incendies feu de forêt et les inondations,
- prendre en compte les îlots de chaleur urbains.

### **3 – Adapter la politique de déplacements et de mobilité**

Le territoire de Mont-de-Marsan Agglomération est desservi par des infrastructures majeures, des routes départementales à 2 x 2 voies jusqu'à la rocade (RD824 à l'ouest et RD933s au sud), ainsi que par l'A65 au nord-est.

Le maillage en étoile des routes départementales, avec Mont-de-Marsan au centre, engendre des difficultés sur la circulation intra-muros. La circulation, sur la rocade sud de Mont-de-Marsan et Saint-Pierre-du-Mont, est saturée à certaines heures au niveau des ronds-points.

Malgré 42 % d'actifs de la BA118 résidents sur le pôle urbain, la majorité du flux de déplacements vers la BA 118 est concentrée sur les voies en intra-rocade.

Au-delà de sa compatibilité avec le Plan global de Déplacement, il est opportun que le PLUi ré-appréhende ce sujet par une vision globale à plus long terme, afin de l'améliorer en :

- organisant des lignes de transports en commun, à proximité des zones à urbaniser (habitat et emploi),
- développant des voies intra-rocade transversales pour atténuer l'effet du maillage en étoile, notamment sur le secteur au nord du boulevard Mont Alma et l'accès à la BA 118,
- développant des parcs de stationnement multifonctions à l'extérieur et à l'intérieur de la rocade (co-voiturage, e-commerces, bornes recharges électrique, DRIVE ... ),
- réutilisant et/ou préservant les emprises des lignes ferroviaires désaffectées vers l'Est du territoire (arrivée de la LGV, développement économique ...),
- tenant compte de la réouverture de la ligne ferroviaire de fret Mont-de-Marsan / Tarbes,
- innovant sur le covoiturage de courte distance,
- développant des cheminements doux, entre les quartiers résidentiels et les principaux lieux d'emplois, de services et d'éducation.

### **4 - Affirmer l'identité du territoire**

Le territoire de Mont-de-Marsan Agglomération dispose d'un patrimoine naturel et architectural riche. Le Parc Naturel Urbain et le projet rivières dans la ville en sont la parfaite illustration.

Des projets de requalification de centre-bourgs, d'entrées de ville ont été réalisés sur les entrées Ouest et Nord-Ouest de Mont-de-Marsan, ainsi que la première tranche du boulevard Nord.

Un programme d'actions nécessite d'être élaboré au travers de :

- la requalification des avenues du Maréchal Juin et John Kennedy prioritairement,
- l'élaboration un Règlement Local de Publicité Intercommunal (RLPI) à l'échelle de l'agglomération,
- la revitalisation du centre-ville de Mont-de-Marsan,
- la préservation du patrimoine bâti et naturel remarquable, en s'articulant avec la politique touristique.

## **5 – Impératifs et contraintes**

La communauté d'agglomération doit par ailleurs mener des actions fortes visant à préserver et/ou restaurer l'environnement et prendre en compte les risques du territoire.

L'urbanisation des zones rurales devra respecter la charte des principes de constructibilité des espaces agricoles et forestiers.

La Midouze et ses affluents constituent des cours d'eau majeurs du territoire, à la fois source d'une richesse écologique et patrimoniale, mais également soumis à de nombreuses pressions (rejets de STEP et de géothermie, pollutions diffuses agricoles, prélèvements d'irrigations, barrages, plans d'eaux ...).

En matière d'environnement, le PLUi doit notamment sur l'ensemble du territoire :

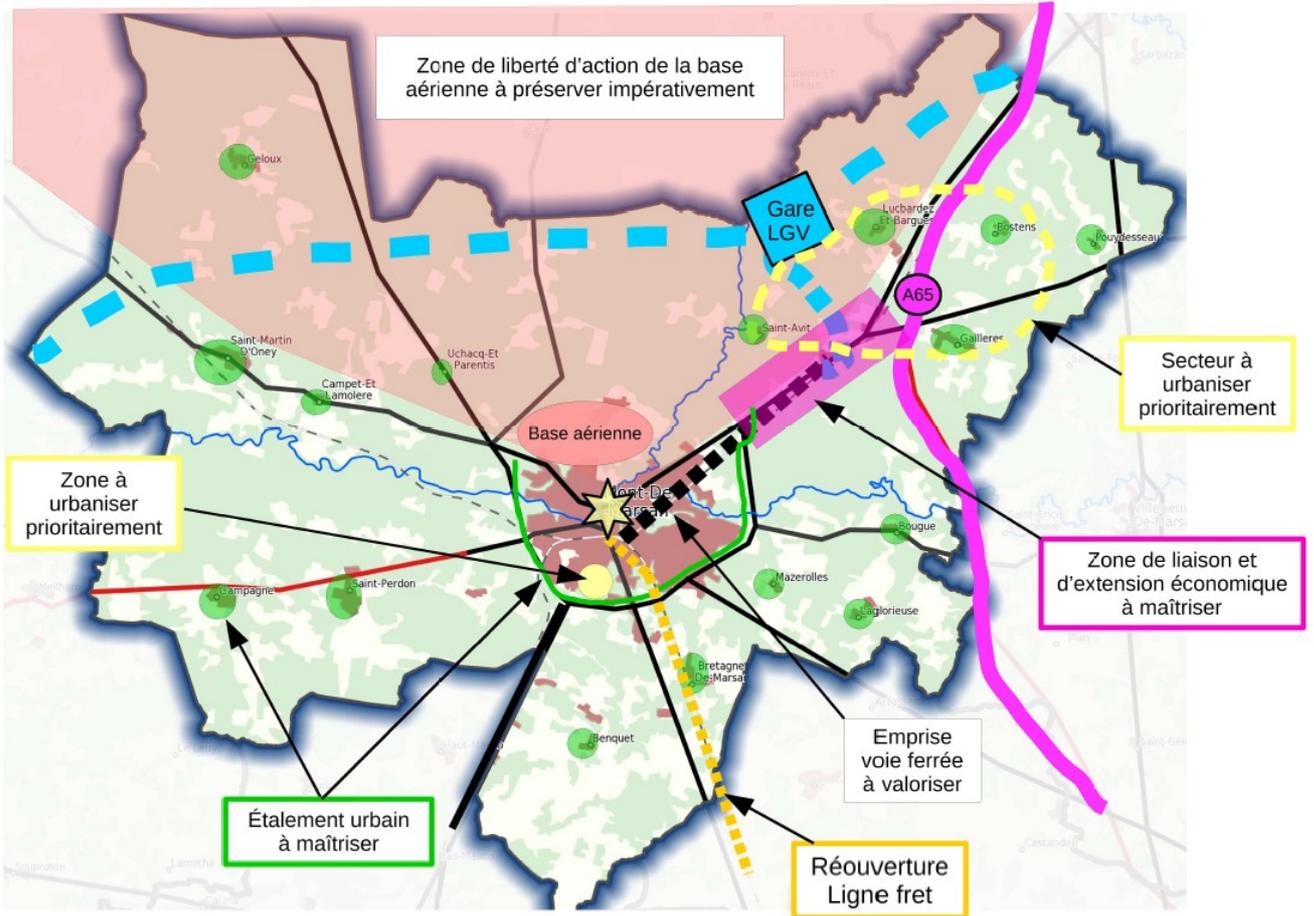
- préserver les zones humides et les milieux naturels,
- identifier les Trames Vertes et Bleues (TVB), à l'échelle de chaque commune,
- préserver et/ou restaurer les corridors écologiques et la biodiversité,
- identifier les éléments topographiques et paysagers à protéger,
- limiter la constructibilité aux zones desservies par l'assainissement collectif et aux quelques zones présentant une aptitude favorable à l'assainissement autonome,
- se doter d'un schéma directeur d'assainissement, comprenant un volet eaux pluviales et d'un zonage eaux pluviales.

Par ailleurs, le PLUi doit tenir compte des risques principaux suivants, en évitant de développer l'urbanisation au nord de la base aérienne et en dehors des zones exposées :

- inondation par ruissellement pluvial et débordement de cours d'eaux,
- explosion, en prévoyant la possibilité de déplacer le dépôt de carburant en dehors du pôle urbain et en n'urbanisant pas dans les zones de dangers des conduites de gaz,
- feu de forêt en intégrant les prescriptions du guide de prise en compte du risque incendie de forêt dans le massif des Landes de Gascogne.



## Représentation spatiale schématique des enjeux du territoire



## Représentation spatiale schématique des enjeux du pôle urbain

