

Projet CAP BRASOS

Béarn

Aspe

OSsau

Pau se tourne enfin vers le Béarn

Esquisse et Analyse Préliminaire

(document provisoire)

24 Mars 2008

V.1.01

B.Salsé et les Patous Palois

Cap Brasos : Pau se tourne enfin vers le Béarn

Pau, Boulevard des Pyrénées, le Béarn est sous vos yeux et devant vous les Pyrénées, tout proche, vous éblouissent. Vous tournez enfin le dos au centre-ville, à sa circulation impossible, à ses parkings difficiles, et à son commerce chancelant. Derrière vous, un champ de ruines ou presque et devant vous s'ouvre une pampa. Incroyable ! Votre cœur de commerçant ne fait qu'un tour.

Et sur ce Boulevard des Pyrénées, à vos pieds, à 200 m de ce centre-ville impossible, commence une « friche de 60 hectares » (120 terrains de rugby !), vide d'activités. Impossible à croire vu l'état du centre ville. Et à coté de ces friches, là sous vos yeux,..... une Gare ! Endormie, mais qui devrait permettre de relier entre eux la majorité des 350 000 habitants du Béarn. Un marché de 350 000 habitants dans une toute petite zone. Le cœur du petit commerçant en herbe s'emballé !

Vous vous approchez de la Gare, voulant aller à Nay, à Oloron, Orthez, Bedous....Déception, les trains sont rares. Déception ! Pau n'est tournée que vers elle-même, vers le Nord. Le Palais des Sports, le Zénith, la Pelote, tout à des km du centre au Nord. Et le centre-ville se meurt. A Pau on y a tué le centre-ville. Une paupière de Pau vient à peine de se lever vers le Sud ? Mais pour y faire un Stade de Kayak ! Bonne idée sur le plan sportif. Mais cela va-t-il sauver le centre-ville ?

Surpris, vous questionnez. Le Parking de la Place Clemenceau ? Un « Trou des Halles » pour 8 Millions d'euros ? Pour 400 places ? 20 000 E la place ? Et en face à 200 m, « 60 hectares de friche » ?. Votre calculette s'emballé. Des parkings dans la friche à 200 m ! En veux-tu en voilà ? A 1500 E la place avec les voies d'accès. Pour le même prix vous en avez presque 6000 ! 15 fois plus ! Vos yeux frétille !

Une Gare pour accéder à 350 000 habitants, des Parkings faciles, à 200 m du Centre-Ville. Qu'y faire ? Vous circulez dans le centre-ville, à pied ! Vous tombez sur les Halles ; un fouillis sympa, mais étouffé. Des paysans mal installés, des camelots mal équipés, des commerces limités. Et en plus la Ville va y ajouter une Médiathèque pour nourrir la tête. Dieu, en construisant l'homme, a réfléchi. La tête, réceptacle du savoir, le ventre réceptacle de la nourriture ne sont pas au même endroit dans le corps humain. Toute la nature y a réfléchi. La Nature n'atteint-elle pas Pau ?

Un flash vous atteint ! Les Halles ? Les mettre à la Gare, tout près de la Gare ! Les navettes gratuites du Centre vous y emmèneront. Elles livreront les colis. Vous pourrez même y aller en voiture ; plus de 3000 places de parking, 4 fois le nombre de places du parking actuel des Halles. Le coût ? Votre calculette se met en marche : A peine 1500 E par an par commerçant des Halles pendant 20 ans. Une Halles de Luxe, au prix des Restau de Coluche.

Mais ! Cela vous vient à l'esprit « Il n'y a pas de train à la Gare ! » Où sont les 350 000 habitants ? Patatras ! Vous ressortez la calculette. Allez ! Une rame tous les ¼ d'heures pour toutes les destinations du Béarn, et toutes les ½ heures pour les autres horaires. Coût ? Moins de 50 E par habitant du Béarn par an. 2 fois moins cher que la STAP à Pau.

Ca y est vous voyez des Halles de Pau, transformées en Halles du Béarn, avec des clients dans tout le Béarn. Des fournisseurs, des clients, arrivent de partout, Des activités multiples se montent. Vous voyez déjà un producteur de yaourts à la Gare. Il livre du yaourt frais du jour, moins cher que Danone. Les vaches ne sont pas loin, le lait non plus, le producteur de yaourt non plus, et les clients non plus.

Les bases du développement durable s'établissent. Au premier étage des nouvelles Halles du Béarn, apparaissent de nouvelles activités. Le développement de la Ville est lancé.

Et combien faut-il au total pour lancer ce projet : 28 Millions d'Euros. Pas plus cher que le PBC, la fibre optique, qui n'a procuré aucun avantage important à la collectivité paloise, moins cher que la première Médiathèque Régionale. A peine 80 E par habitant du Béarn !

Mais la Ville n'a même pas besoin de ponctionner le citoyen. 28 millions d'Euros c'est à peine 7% de la valeur du stock d'appartements possédés et accumulés par la Sem de la Mairie, la Béarnaise Habitat. Une obésité immobilière aggravée depuis 30 ans. La Ville a accumulé du béton. Elle s'est alourdie. Elle ne peut plus courir depuis des années. L'activité disparaît donc par elle-même.

Le projet Cap Brasos propose à la ville une autre voie. Mieux courir avec son siècle. S'ouvrir vers le Béarn, multiplier les échanges, et régler les problèmes actuels du Centre-Ville. Et avoir un projet digne d'une capitale commun avec tout le Béarn. C'est cela le rôle d'une Capitale. De vrais projets communs.

C'est toute l'ambition du Projet Brasos. Amplifier la vie dans tout le Béarn et dans toutes les vallées !

Cap Brasos : Pau se tourne enfin vers le Béarn

*Synergie Sports/ meilleur Environnement/Activités
pour un vrai développement durable*

*

SOMMAIRE

1	<i>Constat : Trop de projets palois publics à oeillères</i>	6
1.1	Un Projet «Porte des Gaves » : faux développement durable !	6
1.2	Le Centre-Ville de Pau s'est étouffé	7
1.3	Un seul centre a conservé son activité depuis 35 ans : Les Halles, la Ville ne les a pas encore touchées !	7
1.4	L'Espace Halles actuel trop limité pour se développer pleinement	7
1.5	Médiathèque aux Halles ? : La saturation des Halles risque de s'amplifier !	7
2	<i>Cap Brasos : Une règle, Synergies + Synergies = Dév. Durable</i>	8
2.1	Cap Brasos : Synergies, moteurs du projet	8
2.1.1	Profiter des synergies : un moteur de base	8
2.1.2	Synergie 1 : Eaux Vives + Halles	8
2.1.3	Synergie 2 : Parking+ Halles+ Gare+, Centre-Ville	8
2.1.4	Synergie 3 : Gare + Transport du Béarn	8
2.1.5	Synergie 4 : Transports + Amplification de l'emploi	9
2.2	Cap Brasos : Les objectifs de base	9
2.2.1	Pau a vocation de capitale ? : Que la ville se tourne donc enfin vers son « Béarn » !	9
2.2.2	Pau à relier mieux au Béarn ? : Développer la Gare !	9
2.2.3	Des rails sous-utilisés ? Mettons-y enfin des trains pour atteindre tout le Béarn	10
2.2.4	Les Halles à la Gare? : Durablement évident !	10
2.3	CAP BRASOS : Une ambition largement à la portée de Pau	11
2.4	CAP BRASOS : Les axes de développement	12
2.4.1	Axe 1 : Halles du Béarn: des Halles pour tout le Béarn (Annexe 1)	12
2.4.2	Axe 2 : Ronde du Béarn : des Trains Brasos dans tout le Béarn (Annexe 2)	12
2.4.3	Axe 3 : Parkings et Circulation (Annexe 3)	12
2.4.4	Axe 4 Amplifier les conséquences des synergies	12
2.5	CAP BRASOS Plan d'ensemble et planning de réalisation	12
3	<i>Annexe 1 ; Les Halles</i>	16
3.1	Le projet	16
3.2	Les coûts de construction	17
4	<i>Annexe 2 ; La Ronde du Béarn</i>	18

4.1	Le principe	18
4.2	Les coûts : investissement et fonctionnement	18
5	Annexe 3 : Parkings, accès et circulation	20
5.1	Les parkings Gare/Halles	20
5.1.1	Les coûts de construction	20
5.2	Les Voies d'accès aux Parking	21
5.2.1	L'accès par Gelos	21
5.2.2	L'accès par Bizanos	21
5.2.3	L'accès par l'Avenue Gaston Lacoste	21
5.3	Les Accès à pied	21
5.3.1	Gare	21
5.3.2	Halles	21
5.3.3	Centre-Ville	21
5.3.4	Gelos	21
5.3.5	Bizanos	21
6	Annexe 4 : Outil d'amplification de synergie	23

1 Constat : Trop de projets paloïds publics à oeillères

Le Gave au pied du boulevard des Pyrénées et donc à quelques secondes du centre ville à la vitesse de Jess Owens a été complètement oublié par la ville pendant des décennies. Elle vient juste de se réveiller Estanguet a été médaillé olympique. La ville a regardé le Gave d'un autre œil mais la réflexion s'est arrêtée au kayak. Cela semble propre à Pau. Les projets majeurs semblent choisis et se développer depuis plusieurs années au gré des évènements sans cap bien précis et sans synergie évidente entre eux.

Ainsi Pau n'a pas profité pleinement de l'effet Lacq. Elle avait la tête ailleurs. Pau gère son eau. Les chinois cherchaient des municipalités pour les aider à résoudre leur problème. La ville avait la tête ailleurs. La Ville et l'université de Pau auraient pu développer une image et une expertise reconnue dans ces problèmes : pétrole, eau, assainissement... Mais non.

A contrario, la Ville, suivant une mode a choisi se lancer, dans les Télécom, dans la fibre optique pour des raisons liées à des rêves. Pour en tirer un avantage infime par rapport à l'investissement : 30 Millions d'euros, pour aujourd'hui payer plus cher qu'ailleurs, où il n'y a eu aucun investissement municipal. Pau n'a pas su vraiment construire sur ses points forts pour créer d'autres points forts. Elle a choisi ses projets, au gré des gourous qui pouvaient passer dans la Ville : Médiathèque, PBC,...

Pas de synergie entre les projets ! Cap Brasos vise à remédier à ce constat. L'investissement Cap Brasos, du même ordre que celui du PBC, a vocation à sortir Pau de son hyper-centre pour lui faire jouer un rôle capital dans le Béarn. Pau ne peut y être capitale, dans ce Béarn, que si elle y joue un grand rôle dans tous les domaines. Sortons Pau de son nombrilisme. De quelle situation partons-nous ? Quel constat pouvons-nous faire sur quelques éléments du centre-ville ? .

1.1 Un Projet «Porte des Gaves » : faux développement durable !

Ce projet important est prévu pour donner plus d'intérêt au centre-ville. Que nous dit la Ville pour présenter ce projet de la Porte des Gaves ?

Les Portes des Gaves : un écrin de Nature en cœur d'Agglomération

PDF | PRINT | EMAIL

Présentation du projet A la convergence des communes de Pau, Gelos, Bizanos et Mazères-Lezons, la Communauté d'Agglomération "Pau Pyrénées" a entrepris de concrétiser un projet d'exception.

60 hectares de friches circonscrites entre Gave et gare de Pau sont en cours de réhabilitation, de sorte à créer un vaste parc urbain où se mêleront équipements publics et privés dans un environnement de Nature régénérée, partiellement réservé à la faune et à la flore locales.

Articulé autour du triptyque "Sport-Nature-Culture", ce projet majeur pour le devenir de notre territoire s'inscrit pleinement dans la logique du Développement Durable, dont il porte toutes les valeurs.

A l'aube du XXIème Siècle, le site "Portes des Gaves" apparaît déjà comme un havre de paix, promis à devenir une vitrine et l'un des principaux poumons verts de l'Agglo.

La Ville dit bien qu'il y a 60 hectares en friche (120 terrains de rugby !). Elle parle de développement durable. Et elle dit que ce projet « porte toutes les valeurs du développement durable » Il y aura une « Nature régénérée » ! Ce sera un « havre de paix promis à devenir une vitrine et l'un des principaux poumons verts de l'Agglo. »

On pourrait faire remarquer que ces 60 hectares de friches sont déjà un havre de paix et un des principaux poumons verts de l'Agglo. L'ivresse des mots. Il y a de quoi transformer une agglo en bateau ivre ! La ville ne remarque même pas qu'il y a une gare à côté de ces 60 hectares en friche. En plus ces 60 hectares commencent à 200 m du Boulevard des Pyrénées. Elle nage dans la Nature ! Les Coteaux de Jurançon sont vraiment très loin !

1.2 Le Centre-Ville de Pau s'est étouffé

A 200 mètres de ces 60 hectares en friche, le centre-ville, déjà concurrencé par les commerces en périphérie, déserté par les habitants pour diverses raisons, d'accès difficile en raison des travaux de ces dernières années concernant le parking Clemenceau (400 places !), 8 Millions d'Euros de travaux, 20 000 E la place de parking !, mais avec des parkings insuffisants, a récolté tous les ingrédients qui ne pouvaient que l'anéantir, ce pauvre centre-ville. Ainsi en voulant en faire un centre-ville piéton, ce qui permet en général à juste titre de favoriser le commerce du centre, on a anéanti le centre-ville !

Et pourtant à 200 m il y a 60 hectares en friche où la ville aurait pu aménager 5000 places de parking à 1500 E de coûts d'aménagement, au lieu de n'en faire que 400, soit 12 fois moins pour un coût identique. La Ville devait avoir le complexe du « Trou des Halles » de Paris. 3 ans de travaux, 8 Millions d'euros, 400 places, un centre-ville étouffé. C'est de la *désintégration de synergie*, spécialité paloise depuis des décennies.

1.3 Un seul centre a conservé son activité depuis 35 ans : Les Halles, la Ville ne les a pas encore touchées !

Les Halles n'ont pas complètement échappé ces dernières décennies, aux regards de la Mairie. Dès le début de sa première mandature, AL avait lancé, une rénovation des Halles. Déménagement à la Place de Verdun, en 71/72, rénovation des Halles, pour principalement y mettredes bureaux de la Mairie ! Cela commençait bien. Remplacer des commerçants par des bureaux de Mairie, cela relance l'activité en centre-ville. C'était déjà de la *désintégration de synergie*.

Mais depuis 35 ans, Les Halles, ayant échappé aux regards supplémentaires de la Mairie, représentent un ensemble qui a su résister aux commerces de la périphérie. C'est un commerce qui répond à quelques critères du développement durable, concernant les frais de l'échange commercial, le quota de frais assurés par les activités locales. Les Halles font vivre une partie de la ville, font travailler une partie de la ville, et travaillent grâce à la ville.

1.4 L'Espace Halles actuel trop limité pour se développer pleinement

Ces Halles, cependant, étouffent dans leur enclos actuel. Cet Espace subit les inconvénients du centre-ville actuel : pas accessible facilement ni pour les clients, ni pour les fournisseurs. Il n'est plus dans un état très attirant pour les clients. Les travaux de 1972/1973 ont fait disparaître une très grande partie de l'Espace paysan ! C'était la participation de Pau à l'essor des paysans béarnais de la région. En 1973 les paysans ont été remplacés par les bureaux de la Mairie ! Cela a-t-il bénéficié aux Halles ?

1.5 Médiathèque aux Halles ? : La saturation des Halles risque de s'amplifier !

L'expérience de 1973 risque de se renouveler. En 1973 on avait amené des bureaux aux Halles pour remplacer les paysans. En 2008 on songe à y amener les bibliothèques, peut-être pour y remplacer les derniers camelots et les derniers paysans. La ville continue ainsi à saturer un quartier avec en plus maintenant une Médiathèque à vocation régionale, qui se veut à fort attrait, en face des Halles, mais dans une cour d'école. L'empilement va continuer.

C'est encore de la *désintégration de synergies* ! Spécialité paloise

2 **Cap Brasos : Une règle, Synergies + Synergies = Dév. Durable**

2.1 **Cap Brasos : Synergies, moteurs du projet**

2.1.1 Profiter des synergies : un moteur de base

C'est le principe moteur de ce projet destiné à rendre durable le moteur à développement du Béarn. Le point de départ du projet ? : Depuis 50 ans la Ville a un espace libre de 60 hectares en friche (!) à 200 mètres du Boulevard des Pyrénées, donc à 200 mètres de l'hyper centre-ville. Vous en avez vu déjà des villes qui ont cet avantage et qui l'ont négligé pendant un demi-siècle. C'était au Sud. L'ancien maire AL ne jurait que par le Nord. On peut rectifier ? On peut regarder ?

Cet espace libre de 60 hectares démarre à la Gare, à 200 mètres d'un centre-ville étouffé par la circulation, les travaux. La ville y a fait des travaux démentiels pour construire un parking de 400 places (20 000 Euros le prix de revient de la place !), souterrain, en plein centre, bloquant tout le centre ville pendant presque 3 ans, à 200 mètres de ces 60 hectares en friche au Sud. Surprenant ! Le commerce en a nettement pâti. On a voulu en faire un centre-ville piéton, à juste titre, mais sans avoir un plan permettant d'y arriver facilement.

Cependant la Ville a un projet, sur ces 60 hectares. Y construire un stade de kayak. Intéressant, mais est-ce suffisant ? C'est une bonne idée. Mais à Pau, au Sud manque-t-on vraiment d'air, de nature au point de sacrifier au vert 60 hectares démarrant à 200 m de l'hypercentre. ? Les Coteaux de Jurançon, à combien de mètres ? 500 mètres ?. On croirait que Pau, c'est New-York, Paris. On croirait entendre ces municipalités présenter l'intérêt de Hyde Park, Bois de Boulogne et de Vincennes. Que la Ville de Pau arrête de se prendre pour une grande. Qu'elle soit grande simplement, ce serait déjà bien, et donc regardons les réalités de la Ville. Et quelles sont ces réalités ?

Les Halles ont besoin d'espace ; les transports dans le Béarn sont à transformer ; le centre-ville a besoin de place, de parkings ; la circulation du centre-ville est à revoir ; la Gare a besoin de parkings.

Pourquoi ne pas réaliser un projet regroupant différents besoins et profitant des différentes synergies entre ces différents axes ? C'est l'ambition de Cap Brasos.

2.1.2 Synergie 1 : Eaux Vives + Halles

Synergie 1 : 60 hectares libres à 200 mètres du centre-ville ? Installons-y les Halles La clientèle disposera en plus du cadre du Stade des Eaux Vives, et les installations, hôtels, restaurants du Stade Eaux Vives profiteront de la clientèle des Halles. *Des Halles amorties à raison de 1500 E par commerçant et par an, 150 par mois en arrondissant.* Les deux ensembles y gagneront.

2.1.3 Synergie 2 : Parking+ Halles+ Gare+, Centre-Ville

Synergie 2 : Manque de Parkings dans la ville et 60 hectares en friche à 200 M ? Mettons-y des parkings utiles à la Gare, aux Halles, au Stade d'Eaux-Vives. Réalisons les accès faciles à ces parkings et résolvons le problème de la circulation en ville et celui des parkings. Ces parkings profiteront à toutes les entités. *Des places de parkings aménagées au coût seulement de 1500 E, voies d'accès compris.*

2.1.4 Synergie 3 : Gare + Transport du Béarn

Synergie 3 : Une Gare à côté ? Profitons de ces 200 000 habitants du Béarn à portée de Gare, pour étendre la clientèle potentielle des Halles. Profitons de cet accroissement d'activité pour établir un véritable réseau de transport propre au Béarn et reliant Pau, Orthez, Nay, Oloron, et Bedous. *Un effort dont le coût de fonctionnement annuel par habitant est de l'ordre de 50 E par an, 2 fois moins que le prix de revient de la STAP à Pau !*

2.1.5 Synergie 4 : Transports + Amplification de l'emploi

Synergie 4 : Plus de transports ? on élargit automatiquement la zone dans laquelle d'une part une personne peut trouver un emploi et d'autre part une entreprise peut recruter son personnel. Travailler à Orthez et habiter Pau et inversement plus facile.

Avec un tel projet on poursuit donc plusieurs objectifs :

- mieux rentabiliser le projet en cours du Stade d'Eaux Vives,
- développer plus largement l'activité des Halles,
- développer le transport dans le Béarn,
- désengorger et développer le centre-ville,
- développer l'emploi dans le Béarn, grâce à ce réseau de transport.

2.2 **Cap Brasos : Les objectifs de base**

2.2.1 Pau a vocation de capitale ? : Que la ville se tourne donc enfin vers son « Béarn » !

Capitale ou a-t-elle déjà capitulé ? Depuis des années, La Ville se concentre sur son hyper centre-ville : La Place Clemenceau. Et paradoxalement, voulant le développer, elle en a détruit l'essentiel de l'activité. Les bureaux arrivent, les habitants désertent, les commerces de proximité ou autres disparaissent. On a « muséifié » et bancarisé l'hyper centre-ville. A force de se concentrer sur son nombril, la Ville s'est éthérée. Tout occupé à ces petits jeux de centre-ville, d'agglo, tels que la médiathèque, le PBC, les travaux du centre-ville, la Ville y a laissé son âme du Béarn. Elle l'a oublié.

Qu'est ce que Pau a apporté au Béarn depuis des années ? En dehors des mots ? Rien. On a vu des projets comme « Béarn 21 ième siècle » des années 2000. Cela en est resté aux mots. Il y en avait trop. Il faudrait peut-être s'intéresser aux activités de bases de toute collectivité : échanger, produire, vendre, acheter, consommer, créer...A commencer par les poires ! Et non pas avoir les yeux complètement obnubilés par les « nanotechnologies » qu'on cherche partout. A force de les rendre invisibles. l'activité le devient aussi. La « nanoactivité » n'est pas loin. C'est le premier objectif de Cap Brasos. Replacer Pau dans son rôle de centre du Béarn.

2.2.2 Pau à relier mieux au Béarn ? : Développer la Gare !

Comment la ville de Pau a-t-elle pu accepter la fin de la ligne PAU-Canfranc il y a presque 40 ans ? Comment accepter de se couper en quelque sorte d'une vallée d'Aspe qui aurait pu se développer pleinement ? Cela a démontré que Pau avait un état d'esprit qui lui faisait tourner le dos à son « pays ». Regardez la méfiance des communes du Grand Pau à l'égard de l'agglo de Pau. Un journal local avait même titré un jour « l'agglo de Pau fait peur »

La Gare aurait du être le cœur des contacts de Pau avec son Béarn. Il n'en a rien été. La Gare est restée quasiment dans le même état depuis un demi-siècle ! Il aurait peut-être fallu mettre des trains sur les voies. La Gare ne pourrait-elle donc pas être un bon moyen pour les hommes du Béarn, pour les produits, pour les clients, pour les fournisseurs, d'élargir leur horizon ? . Les hommes de Bedous peuvent trouver davantage de débouchés à Pau. Les hommes de Pau peuvent trouver leur bonheur à Bedous.

Trouver son bonheur, il y faut un échange. Un centre d'échange près de la gare ! Quel bonheur ! Et on a 60 hectares en friches près de la Gare. Un miracle ! Et on en a fait rien. Si ! On va y faire un stade à kayak ! Pour remonter le gave de Pau et aller à Nay en kayak ? Près de cette Gare, on a la place pour y faire des parkings, y installer des commerces et tout cela à 2 pas de hypercentre Un emplacement relié à tout le Béarn (350 000 habitants, sans compter les touristes). Quel commerçant ne serait pas intéressé ? Quel fournisseur ne serait pas intéressé ?

2.2.3 Des rails sous-utilisés ? Mettons-y enfin des trains pour atteindre tout le Béarn

On a des voies qui vont à Orthez, à Nay, à Oloron, à Bedous. On ne pourrait pas y mettre des trains, des mini-trains, des nano-trains, très fréquents, le RER du Béarn. Le projet Cap Brasos propose de mettre en place : la Ronde du Béarn, la ROBE (cf Annexe 2)

Une première approximation du budget ROBE (annexe 2) montre qu'avec 20 Millions d'euros par an, on pourrait mettre des mini trains ROBE, tous les ¼ d'heure, à destination de Orthez, de Oloron, de Nay, de Bedous. Soit un budget à peine plus élevé que celui de la STAP. Pour un bassin de 350 000 habitants (à vérifier !), 20 millions d'euros par an, c'est 60 Euros par an. A titre de comparaison, la Stap à Pau, c'est 15 millions pour 160000 habitants, soit presque 100 E par habitants (94 E).

Ainsi pour un prix de revient du même ordre que celui de la STAP, on pourrait circuler dans tout le Béarn, comme on circule dans la région parisienne. Et on n'y pense pas. On est obnubilé par le TGV, Pau-Paris à X milliards d'euros. Incroyable ! On en a oublié les relations avec Nay et les autres. Le développement durable, cela commence par le transport local. Evidemment on a un gave, on peut y circuler en kayak. Il faudrait peut-être entrouvrir les œillères.

La Gare pourrait donc être le premier centre d'échanges du Béarn sous condition d'y mettre des trains. Le coût est de l'ordre de 20 Millions d'euros par an pour tout le Béarn. A titre de comparaison, la construction de la ligne LGV, Bordeaux-Saragosse, passion des élus, 500 km, à raison de 2 milliards d'euros les 100 kilomètres, pour un trajet de difficulté moyenne, coûterait largement 12 milliards d'euros, avec donc des frais financiers annuels de l'ordre de 1 milliard, soit 50 fois le coût du ROBE. C'est même le prix de 50 petits Airbus. De quoi faire une navette tous les ¼ heure entre Bordeaux, Pau et Saragosse. Où regardent-ils nos élus ?

On pourrait donc peut-être mettre en œuvre quelques principes simples :

- mettre plus de trains là où il y a déjà des voies
- mettre des avions pour les longues distances surtout quand il n'y a pas de voies.

La Gare de Pau est le centre du Béarn, à l'image de celle de Perpignan, centre du monde selon Dali. Comment faire de ce centre, un centre d'activités ? Comment amplifier l'activité ?

2.2.4 Les Halles à la Gare? : Durablement évident !

Le besoin de mettre les Halles à la Gare de Pau, c'est comme le besoin de respirer, c'est naturel. Les marchandises arrivent à la gare, elles partent de la gare. Les fournisseurs arrivent à la gare, les clients aussi. D'ailleurs il y a 50 ans, les épiciers de la Ville et du Béarn, venaient bien souvent acheter « au wagon ». C'était moins cher. Ils achetaient, déchargeaient, chargeaient et donc payaient un peu moins. C'était le prix de leur sueur. Ce serait donc pas totalement nouveau.

Et en plus elle est au centre-ville et il y a de la place. On l'a sous nos yeux depuis le boulevard des Pyrénées, à 200 mètres ! Incroyable qu'on y pense pas. C'est l'histoire des Irlandais, morts de faim, il y a 150 ans, avec des poissons à portée de mains mais sous l'eau. Parlera-t-on plus-tard de ces « pôvres Palois » qui n'avaient pas vu le Béarn sous leurs yeux depuis le Boulevard des Pyrénées ? Aveuglés par le soleil du Beth Ceu de Pau ?

2.3 CAP BRASOS : Une ambition largement à la portée de Pau

Synthèse Budget Projet Cap Brasos	<i>Investissement</i>
HALLES	8 400 000 €
PARKING 1	2 920 000 €
PARKING 2	2 380 000 €
RONDE DU BEARN	14 800 000 €
Total	28 500 000 €
Equivalent BEARNAISE HABITAT	
Equivalent en M2 d'appartement	14 250
Nbre d'appartement de 50 M2	285
% du stock d'appartements de la Béarnaise d'Habitat	<u>7,13%</u>

2 chiffres montrent toute l'ambiguïté de la gestion passée de la Mairie de Pau. Ce projet Cap Brasos qui vise à résoudre, avec toutes les chances de succès, divers problèmes de la ville tels que :

- très fort affaiblissement de l'activité commerciale du centre-ville,
- circulation surchargée et parkings manquants en centre-ville,
- donner de l'air et de l'espace aux Halles,
- relancer l'activité en améliorant nettement les transports dans le Béarn,

demande moins de 30 millions d'euros d'investissements.

Et ce montant correspond à moins de 10% du stock d'appartements acquis par la Béarnaise Habitat, Sem de la Mairie de Pau. .

Si la Sem BH vend 10% de ses appartements la Ville peut financer la totalité du projet sans emprunter. Incroyable ! Cela montre le trésor qui a été thésaurisé par la Ville au détriment de l'activité et l'emploi. Relisez les bons livres d'économie !

L'investissement pourrait même être du double ou du triple. Cela resterait encore à la portée de Pau.

2.4 **CAP BRASOS** : Les axes de développement

2.4.1 Axe 1 : Halles du Béarn: des Halles pour tout le Béarn (Annexe 1)

Construire de nouvelles Halles à la Gare

Déplacer les Halles

Budget de 8,4 ME d'investissements pour avoir 10 000 M2 au total (rez-de-chaussée et 1 étage)

2.4.2 Axe 2 : Ronde du Béarn : des Trains Brasos dans tout le Béarn (Annexe 2)

Des mini trains dans tous les axes du Béarn

Une quinzaine de millions d'investissement

20 millions de frais de fonctionnement par an y compris les amortissements

2.4.3 Axe 3 : Parkings et Circulation (Annexe 3)

Des parkings pour la gare, les halles et le centre-ville

Mettre en place les chemins d'accès piétons

Mettre en place les points d'accès parking

Un budget total de 5 à 6 millions d'euros pour construire de 3 à 4000 places

A titre comparatif les 400 places de la Place Clemenceau ont coûté 8 Millions d'euros

2.4.4 Axe 4 Amplifier les conséquences des synergies

Elargir le bassin d'emploi de tout un chacun (Annexe 4)

Favoriser la création d'activités autour de la gare

Développer de nouveaux systèmes de production (les yaourts !)

Développe de nouveaux systèmes de transports autour des gares

Vélos, voiture électrique en location

Navettes gratuites intégrés à la Ronde du Béarn

.....

2.5 **CAP BRASOS** Plan d'ensemble et planning de réalisation

Le projet comprend :

- la construction des Halles
- le transfert des Halles
- la mise en place de la Ronde du Béarn
- la construction des parkings, voies d'accès et passages piétons,
- l'action pour l'emploi dans le Béarn.

Le planning doit prendre en compte :

- les urgences
 - o réalisation des parkings et passages pour désengorger le centre-ville
- les contraintes de fonctionnement
 - o les Halles à la gare ne peuvent démarrer que lorsque les liaisons avec le Béarn fonctionnent et que lorsque les parkings, voies d'accès sont réalisées

Après les premières études de calibrage du projet, les choix des emplacements, le projet devrait se mettre en place en suivant les étapes de planning suivant :

- construction des parkings à la Gare
 - o parking 1 qui peut desservir la gare et le centre-ville
 - o parking 2 qui dessert bien le centre ville, les Halles et la gare un peu moins bien
- réalisation des premières voies d'accès
- démarrage de la Ronde du Béarn

Planning général du projet

Ensembles	T4 - 2008	T1 - 2009	T2	T3	T4	T1-2010	T2
Parking 1 et chemins d'accès	Deb TRX	Mise en Service					
Parking 2 et chemins d'accès		Deb TRX	xxxxxxx	Mise en Service			
Ronde du Béarn Phase 1 (Pau Oloron)		Début	xxxxxxx	Mise en Service			
Ronde du Béarn Phase 2 (autres lignes)				Deb	xxxxxxx	Mise en Service	
Construction des Halles			Deb TRX	xxxxxxx	xxxxxxx	Fin TRX	
Transfert des Halles							Mise en Service

		Mois	09/08	10/08	11/08	12/08	01/09	02/09	03/09
Construction des Parkings et Voies d'accès									
	Ensemble	Sous-Ensemble							
1010	Parking 1		Deb TRX	xxxxxxxxxxxxxxxx	xxxxxxxxxxxxxxxx	Fin TRX	Mise en serv.		
1020	Chemin d'accès piéton gare	(passer par dessus les voies)	Deb TRX	xxxxxxxxxxxxxxxx	xxxxxxxxxxxxxxxx	Fin TRX	Mise en serv.		
1030	Voies d'accès Centre ville								
103010		<i>Rampe Funiculaire</i>				Déjà utilisable	Mise en serv.		
103020		<i>Ascenseur CG</i>			Mise en serv.				
103030		<i>Tour Monnaie</i>			Mise en serv.				
103040		<i>Navette Gare</i>			Mise en serv.				
1040	Chemin d'accès Halles et Eaux Vives								
1050	Voies d'accès depuis Gelos		Deb TRX	xxxxxxxxxxxxxxxx	xxxxxxxxxxxxxxxx	Fin TRX	Mise en serv.		
1060	Voie d'accès depuis le pont d'Espagne		Deb TRX	xxxxxxxxxxxxxxxx	xxxxxxxxxxxxxxxx	xxxxxxxxx	xxxxxxxxx	Fin TRX	Mise en serv.

Planning du Parking 1

Planning du Parking P2

		Mois	03/09	04/09	05/09	06/09	07/09
Construction des Parkings et Voies d'accès							
	Ensemble	Sous-Ensemble					
2010	Parking 2		Deb TRX	xxxxxxxxxxxxxxxx	xxxxxxxxxxxxxxxx	Fin TRX	Mise en serv.
2020	Chemin d'accès piéton gare	(passer par dessus les voies)	Deb TRX	xxxxxxxxxxxxxxxx	xxxxxxxxxxxxxxxx	Fin TRX	Mise en serv.
2030	Voies d'accès Centre ville						
203010		<i>Ascenseur nouveau</i>					Mise en serv.
203020		<i>Navette Gare</i>					Mise en serv.
2040	Chemin d'accès Halles et Eaux Vives		Deb TRX	xxxxxxxxxxxxxxxx	xxxxxxxxxxxxxxxx	Fin TRX	Mise en serv.
2050	Voies d'accès depuis Bizanos		Deb TRX	xxxxxxxxxxxxxxxx	xxxxxxxxxxxxxxxx	Fin TRX	Mise en serv.
2060	Voie d'accès depuis le parking 1		Deb TRX	xxxxxxxxxxxxxxxx	xxxxxxxxxxxxxxxx	Fin TRX	Mise en serv.

3 Annexe 1 ; Les Halles

3.1 Le projet

- déplacer les Halles de Pau près de la Gare et en faire les Halles du Béarn
 - o à l'emplacement des anciens dépôts de l'Epargne
- sur une surface de plus de 5 000 M2 pour les commerces de bases
 - o pour une centaine de commerçants avec les camelots
 - o pour les paysans
- avec un premier étage réservé à des services et à d'autres commerces
 - o vêtements, magasins d'usines
 - o crèche, restaurants, ...
- une clientèle de centre-ville accédant aux Halles de plusieurs façons
 - o à pied par passerelle depuis le Boulevard des Pyrénées
 - o par navette gratuite depuis la ville
 - o en voiture par Bizanos, Gelos, Avenue Gaston Lacoste
 - 3 à 4000 places de parking
- une clientèle du Béarn
 - o gare desservant Orthez, Oloron, Nay,...
- des commerçants ayant des facilités pour livrer soit en ville, soit à distance dans le Béarn,
 - par la Ronde du Béarn
 - service de livraison dans toutes les gares
 - commandes au téléphone ou par Internet
 - livraison à la gare
 -

3.2 Les coûts de construction

Le coût de construction des Halles est évaluée à 8,4 Millions d'euros. Cela correspond à un amortissement annuel de 1500 E par commerçant. C'est largement inférieur à un loyer. Il y a donc les moyens de faire des Halles de qualité

Budget d'investissement des Halles

Commerces	Larg (M)	Long (M)	Surf (M2)	Nbre Commerçants	Surf totale (M2)	Coeff surf circulation	Surf. Totale (M2)	Surf / comerç	Amort/an par commerçant
Primeurs	3	8	24	25	600	2	1200		
Poissonniers	3	6	18	5	90	2	180		
Bouchers / Charcutiers	3	5	15	20	300	2	600		
Autres Commerces	3	5	15	25	375	2	750		
Total				75	1365		2730	36,40	1 456 €
Paysans		80	30	200			2400	12,00	480
Surf ace au sol Nécessaire				275			5130		
HALLES		80	70				5600		
Budget		Surf	PRIX (m2)				MT investissement (E)		
Halles		5600	800				4 480 000 €		
1 er Etage usage divers		5600	700				3 920 000 €		
				Investissement Total			8 400 000 €		

					Budget STAP	15 000 000 €	####
							####
					Population PAU	160 000	

Un tel service avec les hypothèses faites revient à 16 Millions d'euros par an avec 37 Rames de 50 places qui circulent à une fréquence d'un quart d'heure à une demi heure sur les axes Pau, Canfranc, Pau orthez, Pau Nay. Ils transportent 3,2Millions de personnes, soit 1,26% de la population. A titre de comparaison, la STAP fait 8 millions de voyages par an, soit par rapport à 160 000,6,5% de la cible par jour

Ces calculs sont donc faits avec des hypothèses en échelle basse au niveau de la fréquentation.

Il faut remarquer que le budget par personne (bassin ou ville de Pau) est de 94 E par personne pour la STAP et de 46 E pour RondeBéarn

En financement cela correspond à 46 E par habitant.

LES TRANSPORTS : LA RONDE DU BEARN

Pau-Oloron	5H 7H	7H-9H	9h-11h	11h-15	15h-17H	17H-19H	19h-21H	21h-23H	23H-01H	Voy/ et trajet	
Freq L-V	1/2	1/4	1/2	1/2	1/2	1/4	1/2	1/2	1/2		
Nb de trajet AR	4	8	4	4	4	8	4	4	4	440	D tra m
nbre moyen de passager par rame	30	40	30	15	15	40	30	15	10		3
Nbre de voyageurs par tranche de 2 heures	120	320	120	60	60	320	120	60	40	12200	
Nbre rames roulant simultanément dans un sens	2	4	2	2	2	4	2	2	2	8	
Freq Samedi	1/2	1/4	1/2	1/2	1/2	1/4	1/2	1/2	1/2		
Nb de trajet AR	4	8	4	4	4	8	4	4	4	88	
nbre moyen de passager par rame	20	25	20	20	20	30	20	15	10		
Nbre de voyageurs par tranche de 2 heures	80	200	80	80	80	240	80	60	40	1880	
Freq Dimanche	1/2	1/4	1/2	1/2	1/2	1/4	1/2	1/2	1/2		
Nb de trajet AR	4	8	4	4	4	8	4	4	4	88	
nbre moyen de passager par rame	20	25	20	15	15	30	20	15	10		
Nbre de voyageurs par tranche de 2 heures	80	200	80	60	60	240	80	60	40	1800	

			Total des semaine /an			K
				Rames	616	96
#####				Voy/ semaines	1588	
				Voy/an	82576	
				Voy/rames	26	
				Mt unit		T
Nbre de rames nécessaires	10		Personnels conducteurs	20	100 000 €	
Coût de la rame	400 000 €		P. techniques	8	100 000 €	80
Coût total	4 000 000 €		Divers	4	50 000 €	20
Durée d'amortissement	30		Materiel et réparations	5%	4 000 000 €	20
Amort par an	133 333 €					
Péage (mt au 100 km) payé à la RNTF	100,00 €		Coût Péage			96
Mt Péage (voies + électr)	960 960 €		Budget Total Annuel			4 9
			Nombre de voyagees			82
			Coût du voyage			5,0
			Coût au km			4,

5 Annexe 3 : Parkings, accès et circulation

5.1 Les parkings Gare/Halles

2 Parkings desserviront la gare, le centre-ville, et les Halles. Entre 3 et 4 000 places de parking seront disponibles sur environ 3 hectares (sur 60 hectares). Leur aménagement coûtera de l'ordre de 1500 E par place, en comprenant les voies d'accès. Ce prix de revient n'a rien à voir avec les 10 000 à 20 000 E par place pour les parkings du centre-ville en souterrain. Quel a été le budget du parking de 400 places de la Place Clemenceau ? 8 ME ? Soit 20 000 E par places ?

5.1.1 Les coûts de construction

L'ensemble des 2 parkings, des voies d'accès en voiture, des chemins piétonniers, coûtera 5,3 Millions d'euros

5.2 Les Voies d'accès aux Parking

5.2.1 L'accès par Gelos

Depuis la rue du 14 juillet dans un premier temps, et dans un deuxième temps depuis le pont d'Espagne

5.2.2 L'accès par Bizanos

Un accès relativement simple à réaliser

5.2.3 L'accès par l'Avenue Gaston Lacoste

Un accès qui existe déjà et qu'il faut aménager

5.3 Les Accès à pied

5.3.1 Gare

Depuis le parking 1, par un pont sur les voies.

Depuis le parking 2, par un pont sur les voies également.

5.3.2 Halles

2 chemins piétonniers, depuis chaque parking et un accès depuis l'Avenue Gaston Lacoste

5.3.3 Centre-Ville

Navette gratuite, passerelle depuis le Boulevard des Pyrénées,
Ascenseurs du Boulevard des Pyrénées, un 3 ième ascenseur.

5.3.4 Gelos

Passerelle sur le Gave (projet Eaux Vives)

5.3.5 Bizanos

Passerelle sur le Gave (projet Eaux Vives)

Budget d'investissement du Parking 1

Ensemble	Long m	Larg m	Surface m2	S/:voit	Coeff Circulation	Places Parking	Cout / M2	Budget	Coût/ Voiture
Parking 1								PKG	
<i>Parking 1</i>	100	150	15000	6	1,5	1667	100 €	1 500 000 €	900 €
<i>Voies d'accès 1 Gelos</i>	300						#####	300 000 €	180 €
<i>Voies d'accès 2 Pont Espagne</i>	800						700 €	560 000 €	336 €
<i>Chemin piéton</i>	300						200 €	60 000 €	36 €
<i>Pont sur les voies</i>								500 000 €	300 €
							Total	2 920 000 €	1 752 €

Budget d'investissement du Parking 2

Parking 2								PKG	
<i>Parking 2</i>	100	150	15000	6	1,5	1667	100 €	1 500 000 €	900 €
<i>Voies d'accès Bizanos</i>	200						1 000 €	200 000 €	120 €
<i>Voies d'accès Parking 1</i>	300						400 €	120 000 €	72 €
<i>Chemin piéton</i>	300						200 €	60 000 €	36 €
<i>Pont sur les voies</i>								500 000 €	300 €
							Total	2 380 000 €	1 428 €

6 Annexe 4 : Outil d'amplification de synergie

Bassin d'emplois

Le Projet Cap Brasos mettra en place les organisations nécessaires pour élargir les recherches d'emploi.

Transports

Navettes, véhicules électriques en location, vélos,

Commerces

Magasins d'usine près de la Gare

Services aux Halles

Crèches

.....

.....