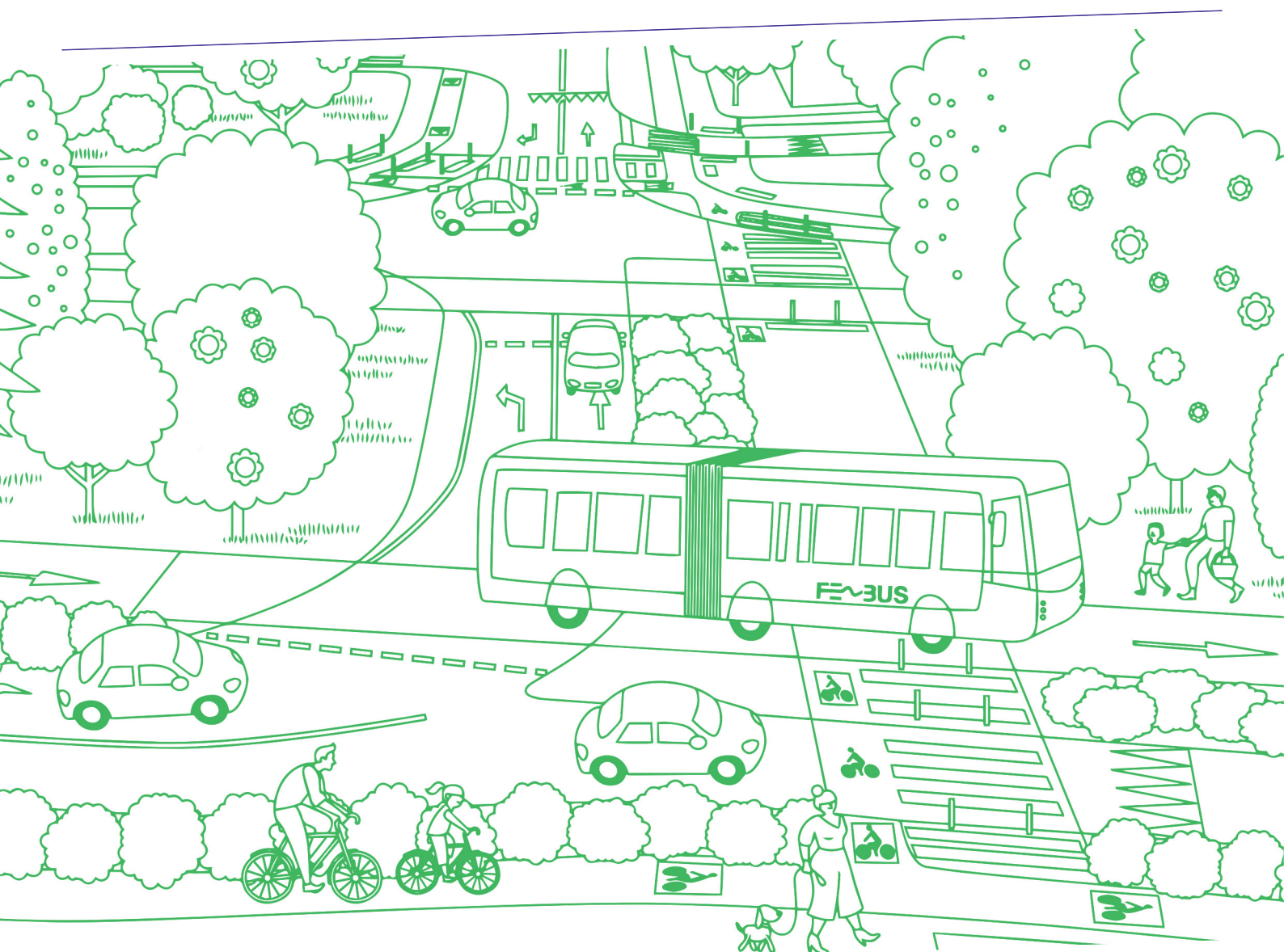


PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS DU SYNDICAT DES MOBILITÉS PAU BÉARN PYRÉNÉES

B - PIÈCES PRINCIPALES 2 - PROJET ET CAHIERS THÉMATIQUES



PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS DE L'AGGLOMÉRATION PALOISE PROJET ET CAHIERS THÉMATIQUES

Le Plan de Déplacements Urbains vise à organiser les déplacements sur un territoire donné, en articulation avec les questions d'urbanisme, de respect de l'environnement et d'une amélioration des conditions de vie des habitants sur ce territoire. Les objectifs sont multiples : créer du lien social entre les centralités périurbaines, se déplacer dans les centralités, de centralité à centralité, de centralité au centre d'agglomération et faire le relais dans le cœur de pays.

En cohérence avec les documents d'urbanisme sur le territoire, le PDU propose une stratégie de développement sous la forme d'espaces en enveloppes, définissant quatre espaces de vie : le centre d'agglomération, lieu de la ville dense et plurielle, qui comprend Pau et une partie des communes de Billère, Lons, Jurançon, Gelos, Bizanos, Mazères-Lezons et Idron, les territoires à vocation urbaine (en grande majorité dans l'intra-rocade), les centralités spécifiques (Morlaàs, Serres-Castet, Gan) et les territoires de la première couronne.

En milieu urbain, l'objectif principal consiste à intensifier les espaces les uns après les autres de façon à permettre aux réseaux de transports en commun et cyclables de devenir performants, et de les renforcer au fur et à mesure que l'intensification opère.

Dans les centralités rurales, il s'agit de renforcer l'offre de services et de commerces afin d'intensifier la vie locale et offrir aux habitants un «village des proximités», recréer un cadre de vie dans le bourg invitant aux rencontres et aux échanges.

Le développement des modes doux au profit d'une proximité et d'une sécurité améliorée constitue donc le dénominateur commun à tous les territoires du PDU. Le centre d'agglomération se distingue par une offre en transports en commun plus importante. ■



La stratégie de développement de la ville des proximités est déjà affirmée dans un document avec lequel le PDU doit être compatible : le SCoT. Il préconise de privilégier l'urbanisation dans les secteurs urbains qui bénéficient d'une desserte en transports en commun structurants, de favoriser le renouvellement urbain au sein du tissu urbain constitué et d'agencer l'espace dans les pôles de vie en faveur des modes doux et en les reliant entre eux.



SOMMAIRE

Partie 1 Projet de mobilité du territoire	7
Portrait du territoire	9
Rappel des éléments saillants du diagnostic.....	10
Organisation territoriale	11
Identification des enjeux.....	12
Identification des objectifs.....	14
Identification des axes de travail	15
AXE A : Aménager la ville des proximités	16
AXE B : Proposer une offre de transports renouvelée	18
AXE C : Améliorer la gestion et la connaissance du territoire	20
Le projet de mobilité à l’horizon 2030	21
Partie 2 Cahiers thématiques	23
Avant-propos	24
Tableaux de bord	25
Le projet global de mobilité : articuler l’urbanisme et la mobilité	28
Apaiser l’espace public et la voirie	32
Favoriser la pratique de la marche et du vélo	35
Développer une offre de transports renouvelée.....	38
Favoriser la rotation du stationnement	41
Déployer une politique de management de la mobilité	43

■ PARTIE 1

PROJET DE MOBILITÉ DU TERRITOIRE

Du diagnostic vers le projet ...

L'analyse des données du territoire, des pratiques de déplacements des habitants et du fonctionnement des infrastructures est regroupée dans le document «Diagnostic».

Il a permis d'identifier un certain nombre d'enjeux et d'objectifs afin de formuler un projet de territoire présenté dans cette partie.

PORTRAIT DU TERRITOIRE

Identité locale

À l'échelle du territoire d'étude, le ressort territorial de l'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) est composé de 37 communes. Il comprend un peu plus de 177 000 habitants (soit 29 % de la population des Pyrénées-Atlantiques) pour une superficie de plus de 400 km². L'intégralité du territoire est comprise dans la grande aire urbaine de Pau.

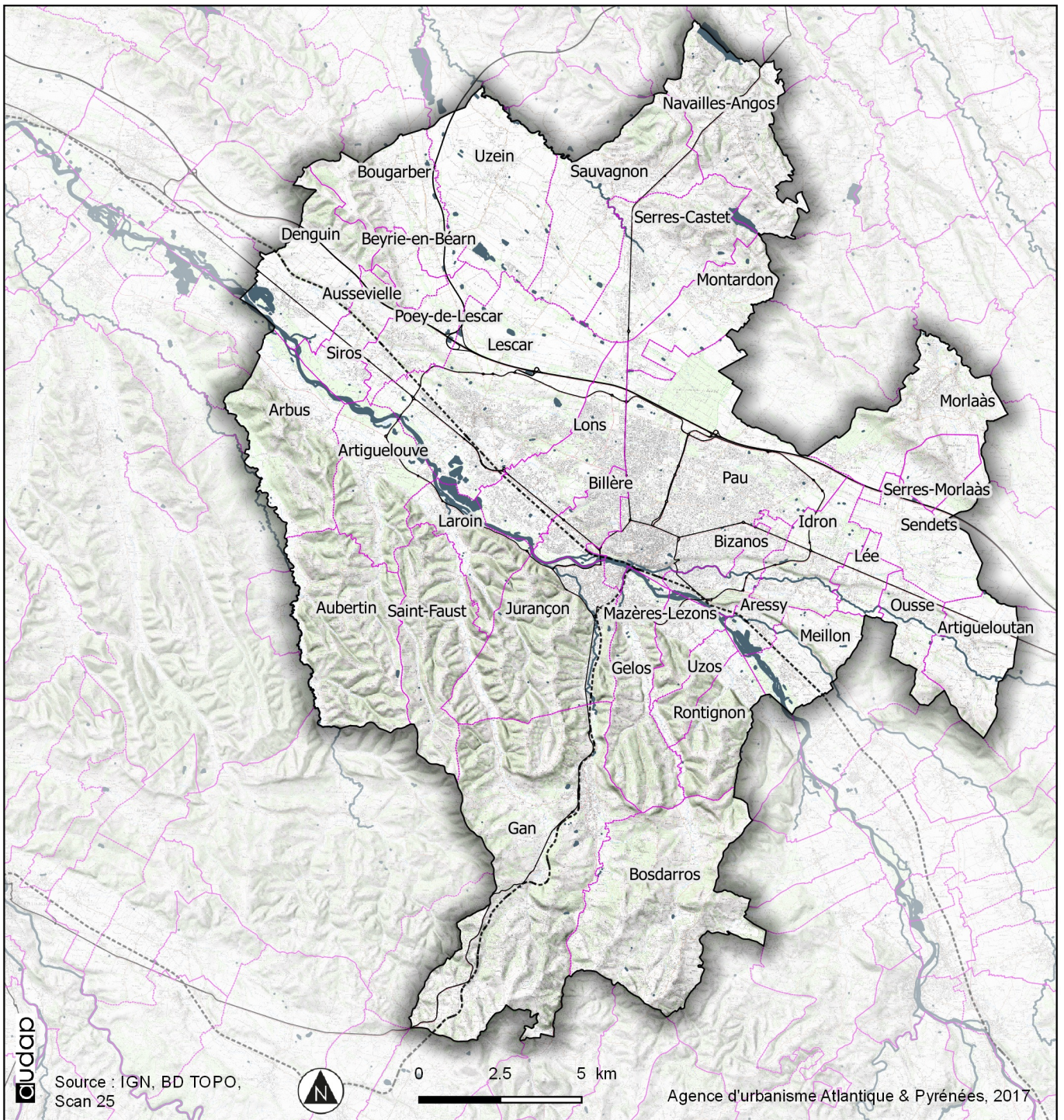
Positionnement régional

Située dans la Région Nouvelle-Aquitaine, Pau est la troisième agglomération en termes d'emplois et de population du grand sud-ouest après Bordeaux et Toulouse. Elle a la particularité d'entretenir des relations privilégiées avec la Région Occitanie et l'Espagne. Son dynamisme économique est largement lié à la présence de fonctions métropolitaines (équipements de niveau régional, université...). Son positionnement stratégique repose sur un axe est-ouest reliant l'Atlantique et la Méditerranée, en passant par Toulouse (autoroute A64 et voie ferrée). La mise en service de l'autoroute A65 en 2011 a permis de désenclaver le territoire en reliant Pau à Bordeaux en 2h par voie autoroutière, au lieu de plus de 3h par voies départementales et nationales. Le renforcement de l'accessibilité externe au territoire passe aujourd'hui par le développement des liaisons en direction de l'Espagne (liaison transfrontalière Pau – Canfranc) et par le développement de la ligne ferroviaire à grande vitesse (LGV). Depuis juillet 2017, Pau, la ville centre de l'agglomération paloise est à 4h23 en train de la capitale contre 5h15 minimum auparavant.

Positionnement local

L'agglomération paloise est entourée de plusieurs pôles urbains et d'unités urbaines (Lourdes, Tarbes, Oloron-Sainte-Marie, Orthez - Mourenx - Lacq, Nay) qui sont autant de bassins de déplacements qui échangent avec le territoire. Ce réseau de villes doit être relié avec une offre de transport adéquate. Le territoire du SMTU-PBP Mobilités constitue un bassin de vie attractif. Néanmoins, depuis 2010, sa croissance démographique diminue (-0.4 % entre 2010 et 2015), qui ne va pas sans influencer la vacance des logements (croissance de 24 % sur la même période passant de 9 027 à 11 188). En parallèle, dans certaines communes du territoire, le processus d'artificialisation des sols est important, il ne cesse de croître.

Ressort territorial du SMTU Pau Béarn Pyrénées Mobilités



RAPPEL DES ÉLÉMENTS SAILLANTS DU DIAGNOSTIC

Le diagnostic territorial du Plan de déplacements Urbains a été actualisé en 2017, à l'occasion de la création de l'Agglomération Pau Béarn Pyrénées à 31 communes, à laquelle s'ajoutent 6 communes pour constituer le Syndicat Mixte des Transports Urbains. Le document « Diagnostic » regroupe l'ensemble des données de façon plus précise

Un étalement urbain important ces dernières années

L'étalement urbain et le mitage du territoire entraînent une perte de dynamisme dans le centre-ville de Pau, exprimée par une importante vacance de logements (+ 29 % de 2010 à 2015) et de commerces. Une faible densité freine le développement des transports en commun performants et structurants et privilégie le tout-voiture.

Il est observé une hausse de la démographie et de l'urbanisation le long de l'axe routier est-ouest (rocade nord notamment), ce qui entraîne des coupures urbaines, une perte de lien social entre les quartiers et une problématique d'accidentalité.

Des accidents encore trop nombreux

La part des accidents, notamment vélo, est importante et en augmentation. 323 accidents en moyenne sont constatés tous les ans (de 2011 à 2015), dont une quarantaine impliquant un vélo.

Des parts modales lors des déplacements domicile-travail dominées par la voiture

- La voiture présente une part modale de 80 % pour le motif travail et 76 % pour l'ensemble des déplacements. Le taux d'occupation des véhicules est de 1,2.
- La voiture est le véhicule qui génère le plus de pollution notamment aux particules fines : entre 10 et 15 μ /m³.
- Les transports collectifs sont à 6 % de part modale. En 2016, 8 millions de voyageurs ont circulé sur le réseau. 19 communes ne sont pas desservies par le réseau Idelis, ce qui représente 11,5 % de la population totale.
- La marche représente 17 % de part modale.
- Le vélo représente 1 % de part modale.

Marchandises en ville : un sujet encore trop peu investigué

Une réglementation des aires de livraison et des horaires existe sur la ville de Pau, mais n'est que peu respectée. Il n'existe pas d'Espace de Logistique Urbaine, afin notamment de mettre en place la livraison du dernier kilomètre. Un Espace de Logistique Urbaine accueille les différents transporteurs de marchandises sur un même site. Elles sont ensuite réparties entre différents petits livreurs (petits véhicules, électriques, triporteurs ou vélos à assistance électrique) qui vont livrer en centre-ville en limitant les nuisances liées à la motorisation et à l'espace utilisé. ■

8/10

actifs utilisent leur voiture pour se rendre à leur travail

8 millions

de voyageurs sur le réseau Idelis (2016)

323

accidents en moyenne par an entre 2011 et 2015, dont 79% dans l'intra-rocade, 7/10 impliquant un vélo

1,2

taux d'occupation des voitures

ORGANISATION TERRITORIALE

Le territoire est organisé en «enveloppes», qui dessinent des espaces aux caractéristiques spécifiques, demandant des réponses adaptées.

Le centre d'agglomération 1

Le centre d'agglomération est un espace dense en habitat, activités et services, où les alternatives à la voiture individuelle doivent être privilégiées et renforcées.

Le cœur de Pays 2

Les territoires à vocation urbaine (en intra-rocade) sont des espaces favorables au développement de la pratique du vélo, où les transports en commun deviennent moins performants. La voiture individuelle peut difficilement être limitée, mais un travail sur le partage de la rue est à initier.

L'ambition pour cet espace consiste à atteindre un niveau de densité équivalent au centre d'agglomération. L'offre de transport public et le maillage cyclable s'en trouveront augmentés.

Les polarités majeures 3

Les polarités majeures (ou centralités spécifiques) présentent la particularité d'offrir un certain nombre de services de proximité aux habitants. L'offre de déplacement doit donc se tour-

ner en priorité vers la centralité dans le cadre de la ville des proximités et le privilège accordé aux modes doux. Des solutions de déplacements alternatives à la voiture individuelle vers le cœur de pays doivent être proposées.

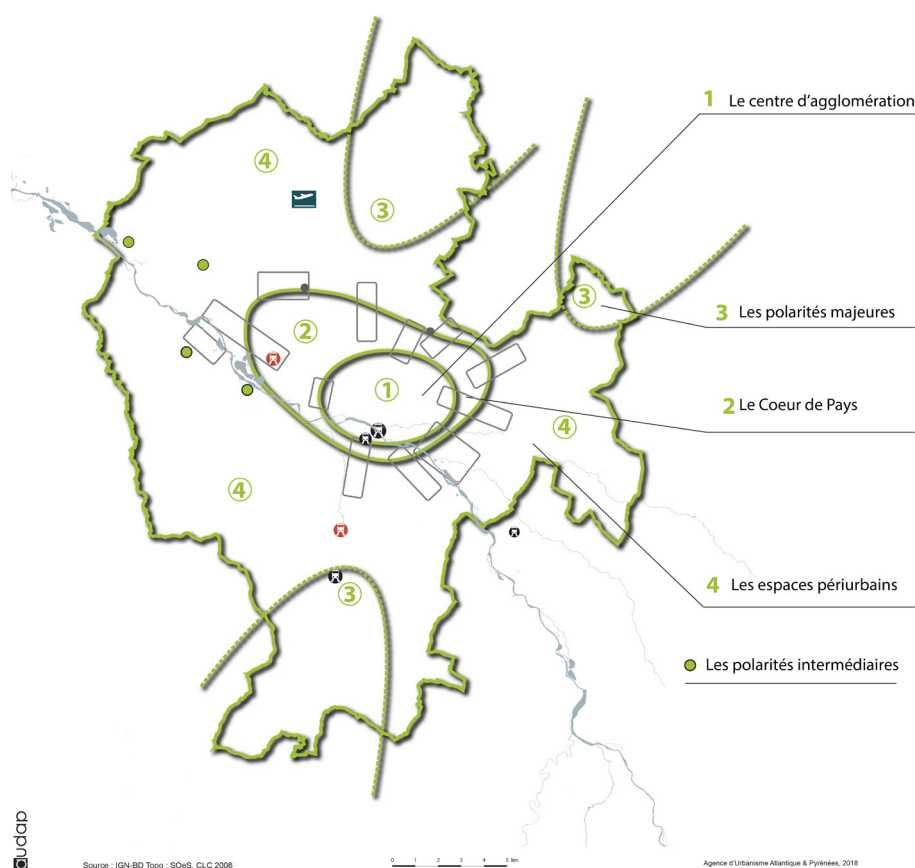
Les espaces périurbains 4

Dans les territoires de première couronne, le droit à la mobilité pour tous revêt toute son importance et se traduit par des services de transport sur réservation, du transport scolaire, des services inter-urbains et de mobilité cyclable (assistance électrique, parc naturel urbain).

Les polarités intermédiaires 5

Quatre communes sont considérées comme des polarités intermédiaires pour l'ouest du territoire : Denguin, Poey-de-Lescar, Laroin et Artiguelouve.

Le territoire et ses enveloppes



IDENTIFICATION DES ENJEUX

Le projet de PDU a pour objectif de poursuivre la construction d'un système de mobilité performant, socialement juste, vertueux du point de vue écologique et soutenable financièrement. Le diagnostic établi a permis de faire émerger quatre enjeux principaux qui ont guidé la définition du projet. Ces quatre enjeux montrent le rôle actif que souhaitent prendre les acteurs du territoire face aux situations en présence.

Agir ensemble pour la pérennité de solutions qui répondent aux besoins

La voiture apparaît, aujourd'hui encore, comme synonyme de liberté. Elle est devenue le mode réflexe pour tous les déplacements, même les plus courts. Sur le territoire, plus de sept déplacements sur dix sont réalisés en voiture, alors qu'on sait qu'en moyenne, au niveau national, 25 % des déplacements font moins d'un kilomètre. Ces déplacements pourraient être réalisés en moins de cinq minutes à vélo et moins de quinze minutes à pied. Ce système montre aujourd'hui ses limites. Face aux renchérissements des carburants et des autres contraintes que cela suppose, circuler en voiture est déjà, pour certains, un luxe.

De même, les réseaux de transports ne peuvent plus suivre raisonnablement les dispersions de la ville. Les capacités financières sont limitées. Le projet pour le territoire cherchera à infléchir ces dynamiques et amplifier le report modal vers des modes alternatifs à la voiture individuelle. Les efforts engagés ont déjà permis des avancées notables. Par exemple, le réseau de transports en commun urbain, a gagné 48 % d'usagers par rapport à l'ancien réseau (avant 2010).

Le projet visera à favoriser :

- Une ville des proximités, celle dont les politiques d'aménagements et de mobilité sont pensées en synergies, où les aménités sont accessibles à pied, à vélo et s'organisent autour des offres de transport en commun,
- Des modes alternatifs performants, attractifs, confortables, coordonnés et mis en complémentarité : bus, car, train, marche, vélo, covoiturage, autopartage, etc.
- Une offre de stationnement qui positionne la voiture à sa juste place,
- Des publics sensibilisés, concernés et impliqués dans la construction des projets portés par les élus.

Agir pour l'équité devant le droit à la mobilité

La mobilité est un vecteur essentiel de la vie quotidienne. Pouvoir se déplacer, c'est pouvoir accéder à un emploi, des services, des informations, des biens de consommation, du loisir et du sport. Les difficultés dans la mobilité accélèrent la précarisation des situations. 16 % des ménages du territoire n'ont pas d'automobile. Ces ménages sont majoritairement âgés et à faible revenus. Les mineurs n'ont pas d'automobile. Le projet est conçu comme un moyen de tendre vers une équité quant au droit à la mobilité.

Quels que soient les revenus, les situations sociales ou l'âge, des offres nouvelles seront proposées pour permettre de réaliser les impératifs du quotidien.

On visera pour cela :

- Des réseaux de transport en commun performants, rapides et efficaces, mais aussi proches des habitants et de leurs besoins et aux tarifications abordables,
- Une bonne accessibilité des réseaux de transports et des espaces publics pour atténuer les contraintes liées aux situations de mobilité réduite, ponctuelles ou permanentes,
- Pour les mobilités actives, gage de mobilité à moindre frais et à santé augmentée, des réseaux maillés sur l'ensemble du territoire,
- Des actions d'apprentissage, de mise en situation pour accompagner les plus fragiles à une autonomie dans leurs déplacements,
- Une amélioration de la sécurité routière et du confort dans l'espace public.

Agir pour l'attractivité des territoires

Les villes, les villages sont des espaces de rencontre. Les personnes s'y croisent pour échanger des biens, des informations, des savoirs-faire. Par extension, ce sont aussi des lieux de vie. Dans les villes et les villages, les espaces publics sont le siège de ces interactions et accueillent également les flux d'échanges. Leur bon fonctionnement est nécessaire pour la vitalité d'un lieu.

D'importants efforts ont été engagés (espace piétonnier de Pau, centres de Gelos et de Jurançon, etc.) et de façon générale, avec l'intégration de la notion de mixité sociale et fonctionnelle. Cependant, les paysages urbains du territoire sont encore fortement marqués par la voiture et les fonctions de circulations : larges avenues (avenue Leclerc), espaces de loisirs, de commerces ou simples places devenues parkings ou giratoire (Stadium de la Gare, Place Verdun). Ces mutations ont porté atteinte à ce qui fait vie dans les espaces publics. Pourtant, les conditions de circulation tendent à se complexifier, à être de plus en plus difficiles (encombrement, difficultés d'accès aux centres-villes).

Le projet pour le territoire vise à accompagner une ville dynamique et interactive en assurant :

- Un partage des espaces publics basé sur les aménagements qui correspondent tant au projet qu'aux attentes des usagers,
- La valorisation des multiples usages de l'espace public : circulation, repos, échanges, jeux, contemplation, découverte, etc.,
- Des conditions d'accès efficaces à l'ensemble du territoire mais différenciées en fonction des situations : développement de modes alternatifs, amélioration des conditions d'intermodalité, organisation des rabattements,
- L'organisation des livraisons pour conforter l'attractivité et la vitalité de secteurs contraints.

Agir pour l'amélioration du cadre de vie et la réduction des pollutions

Le système tout voiture, qui a structuré la ville au cours du 20^{ème} siècle, n'est plus compatible avec les enjeux environnementaux actuels : limiter les bouleversements climatiques, réduire les risques pour la santé publique, améliorer le cadre de vie, etc.

Qu'elles soient nationales ou locales, les données sont parlantes. A titre d'exemple, le secteur des transports est une source très importante d'émission de gaz à effet de serre. 26 % des émissions de gaz à effet de serre en France relèvent du secteur des transports et c'est le transport routier qui domine de manière écrasante le bilan énergétique.

Il représente 80 % de la consommation d'énergie, tous modes de transport confondus. Le secteur des transports a également des impacts forts sur la qualité de l'air, des milieux naturels et de l'environnement sonore.

Le projet vise à valoriser le cadre de vie et les identités locales qui sont des richesses et des images de marque pour le territoire. Il s'engagera à :

- Encourager les pratiques alternatives à la voiture individuelle, vertueuse d'un point de vue environnemental,
- Dissocier usage et possession de la voiture, en développant et accompagnant des solutions de covoiturage,
- Rationaliser l'usage de la voiture, notamment dans et à l'approche des secteurs les plus contraints,
- développer des technologies innovantes pour réguler le trafic et tendre vers la ville intelligente. ■

IDENTIFICATION DES OBJECTIFS

Un certain nombre d'objectifs ont découlé des enjeux. Ils permettent d'aboutir à des perspectives selon différents scénarios. L'objectif global est de contribuer à la dynamique du territoire par la création d'une ville apaisée et des proximités.

1 LA MOBILITÉ POUR TOUS

les âges, les catégories sociales et les territoires : accessible, diversifiée, coordonnée

“ La spécificité du territoire, sa diversité : urbaine, périurbaine, rurale

2 LA LIMITATION DES NUISANCES

sonores, visuelles, olfactives, environnementales

“ Partager les espaces publics avec tous les modes

3 LA PRÉSERVATION DE L'ENVIRONNEMENT ET DU CADRE DE VIE

des ambiances urbaines invitant à l'appropriation de l'espace public, la participation locale à la préservation de l'environnement global

4 LE RESPECT ET LA SECURITE DE TOUS

les usagers par le partage de la voirie vers un équilibre des modes et la sécurisation des modes les plus vulnérables

“ Endiguer le phénomène de périurbanisation et d'artificialisation des sols

5 L'ARTICULATION DES POLITIQUES D'URBANISME ET DE DÉPLACEMENTS

par la maîtrise de l'étalement urbain et un développement urbain privilégiant le recours aux modes alternatifs

6 LE CHANGEMENT DES COMPORTEMENTS

de mobilité, en complémentarité avec le développement des modes alternatifs à la voiture individuelle. Le changement de comportement doit être accompagné par une politique volontariste affichée

“ Tourner les comportements de mobilité vers des solutions durables

7 L'OFFRE ALTERNATIVE DE DEPLACEMENTS

pour faciliter l'atteinte des objectifs de report modal

IDENTIFICATION DES AXES DE TRAVAIL

Trois axes ont été identifiés sur la base des enjeux et des objectifs. Les axes s'inscrivent dans des exigences internationales et nationales qui ont des objectifs englobants (réduction des émissions de Gaz à Effet de Serre, développement de l'activité physique, lutte contre l'étalement urbain, mise en accessibilité) qui se doivent d'être déclinés à travers des actions et des mesures correspondant à la réalité de l'agglomération paloise. Les habitants souhaitent se déplacer autrement qu'avec leur véhicule individuel. Le territoire contraint de plus en plus l'usage de la voiture tout en proposant des alternatives.

Axe A / Aménager la ville des proximités

La ville apaisée est souhaitable pour améliorer la qualité de vie des habitants, des actifs, des clients et visiteurs de la ville et du village. Elle est possible grâce à un certain nombre d'actions d'organisation de la voirie, de communication et de sensibilisation, de mise en place de services et d'infrastructures, d'outils de connaissance du territoire pour adapter les mesures.

La ville apaisée est directement corrélée avec la ville des proximités, et son souci constant de rapprocher les fonctions de la ville et du village : habitat, commerce, emploi, loisirs, nature, social.

Rendre la ville vivable, praticable et à échelle humaine, c'est-à-dire permettre aux habitants de s'approprier ou de se réapproprier les espaces publics. En effet, qu'il soit motorisé ou non, un déplacement implique un usage de l'espace public. Ce dernier se doit d'être adapté aux usages des habitants ainsi qu'aux ambitions du territoire en termes de déplacements urbains.

Axe B / Proposer une offre de transports renouvelée

La réorganisation du réseau de transports en commun implique plusieurs degrés d'aménagements :

- la hiérarchisation des offres par l'organisation d'un réseau armature (Fébus et réseau Temporis) et d'un réseau de proximité ;
- une offre adaptée à tous les types de territoires (temporis +, temporis, maillage, sur réservation), à différents publics (seniors, PMR, jeunes, ...), à différentes périodes (soirée, week-end, vacances, ...)
- la complémentarité spatiale des offres entre elles : interurbaine, sur réservation, et organisation de l'intermodalité.

En parallèle, doivent être menées des actions portant sur la qualité du déplacement de l'usager, à savoir :

- l'accessibilité du réseau aux personnes à mobilité réduite qui bénéficie à l'ensemble des usagers,
- l'amélioration de la qualité de l'attente des usagers aux arrêts,
- la multiplication des services sur les pôles d'échanges et sur le réseau qui favorisent l'intermodalité,
- la multimodalité et l'interopérabilité.

Axe C / Améliorer la gestion et la connaissance du territoire

Un certain nombre d'actions vise à améliorer l'organisation des politiques de déplacements entre elles pour que la ville soit plus facile et agréable à appréhender.

Les différentes «boucles» autour de l'agglomération sont autant de filtres de protection qui trient les véhicules adaptés pour entrer dans la boucle.

Le stationnement automobile, et la façon de le gérer, joue un rôle primordial dans la promotion de la mobilité durable.

La logistique urbaine, qui peut créer des nuisances, doit pouvoir être encadrée pour être mieux vécue.

Connaître la façon dont s'organisent les déplacements, sensibiliser et communiquer sur les alternatives à l'usage de la voiture individuelle, sont autant de façons d'améliorer la gestion et la connaissance du territoire.

Les objectifs de parts modales du PDU

Il s'agit d'atteindre :

- une forte progression des parts modales des transports en commun, de la marche et du vélo
- une réduction des déplacements en voiture (- 15 000 déplacements /jour)
- une limitation de l'étalement urbain par l'association des politiques urbaines et d'une politique active en faveur des modes alternatifs

Mode de déplacement	Aujourd'hui	Etape 2020	Objectifs PDU à 2030
Marche	17 %	19 %	30 %
Vélo	1 %	5 %	10 %
Transports collectifs	6 %	8 %	10 %
Voiture	76 %	68 %	50 %

L'ensemble des actions du PDU concourt à cet objectif. En particulier, la généralisation des zones 30, la priorité donnée aux piétons dans les centres urbains et villageois, le déploiement d'un réseau de transports collectifs structurant autour de sa colonne vertébrale qu'est Fébus et la politique de gestion du stationnement automobile participent amplement à l'atteinte de cet objectif.

Cet objectif porte sur l'ensemble du ressort territorial. Les gains engendrés pour une les uns ne devra pas représenter une dégradation pour les autres.

AXE A : AMÉNAGER LA VILLE DES PROXIMITÉS

Le principe de la ville apaisée consiste à adapter la circulation motorisée au territoire. La vie locale détermine les conditions de modération de la circulation et les capacités d'adaptation des espaces publics.

Modérer les vitesses

La **modération** des vitesses passe par :

- la hiérarchisation fonctionnelle de la voirie sur l'ensemble des 37 communes. Cette étape offre la possibilité d'adapter l'aménagement au rôle de la voie dans l'agglomération,
- la généralisation des zones 30 par de la signalétique et des aménagements. De 70 % à 90 % des voies sont potentiellement concernées.

La mise en place de seuils dans l'organisation du réseau viaire facilite la compréhension de la ville par les usagers, notamment les automobilistes. Ce sont des lieux où on incite les usagers à modifier leur comportement : réduire la vitesse des véhicules, partager la voirie avec les autres usagers de l'espace public, notamment les plus vulnérables.

À terme, un guide d'aménagement des espaces publics recensera les aménagements possibles selon le tissu urbain traversé et l'emprise existante.

Aménager les entrées / sorties de ville

L'aménagement des axes d'entrée de ville, qui aujourd'hui facilitent les accès en voiture, donne à voir un aménagement routier, où il apparaît malaisant de déambuler, flâner ou se promener. Il s'agit de permettre à ces espaces de représenter des lieux accessibles à tous les modes, où changer de mode apparaît rapide et facile. Ce sont des lieux stratégiques dans l'aménagement où une attention particulière doit être donnée à l'articulation entre la marche, le vélo, le bus et la voiture. Il s'agit d'inverser la tendance routière vers une ambiance de rue, de foisonnement de modes de déplacements peu polluant et peu bruyant, tendant vers un espace public apaisé.

Les pôles d'échanges sont la représentation de ces lieux, la gare de Pau étant un exemple judicieux : le projet du pôle d'échanges multimodal intègre l'ensemble des modes de déplacements et offre une large place aux piétons et aux cyclistes. Enfin, les effets produits par la mise en service du

nouvel échangeur de Berlanne seront anticipés dans l'aménagement de l'entrée de ville nord-ouest.

Lier l'urbanisme et la mobilité

Il est nécessaire d'atteindre des niveaux de densité plus importants qu'actuellement, et de limiter l'urbanisation le long des axes routiers principaux. Pour cela, il est possible de travailler en étroite collaboration avec les équipes du PLUi. Il est recommandé de densifier dans les centralités et le long des axes de transport en commun (BHNS et lignes structurantes Temporis), de créer des quartiers multifonctionnels et denses pour rendre le réseau de transports efficient et créer les conditions favorables à l'émergence de la ville des proximités.

Aménager l'espace public en faveur des modes doux

Il s'agit de donner de la place à tous les usages (les personnes et les biens). Dans les centres urbains, la qualité des espaces publics permettra de valoriser l'usage des modes doux, tout en modérant la place de la voiture et sa vitesse (zones apaisées, cheminements doux, etc.).

Développer les services et les équipements en faveur des modes alternatifs

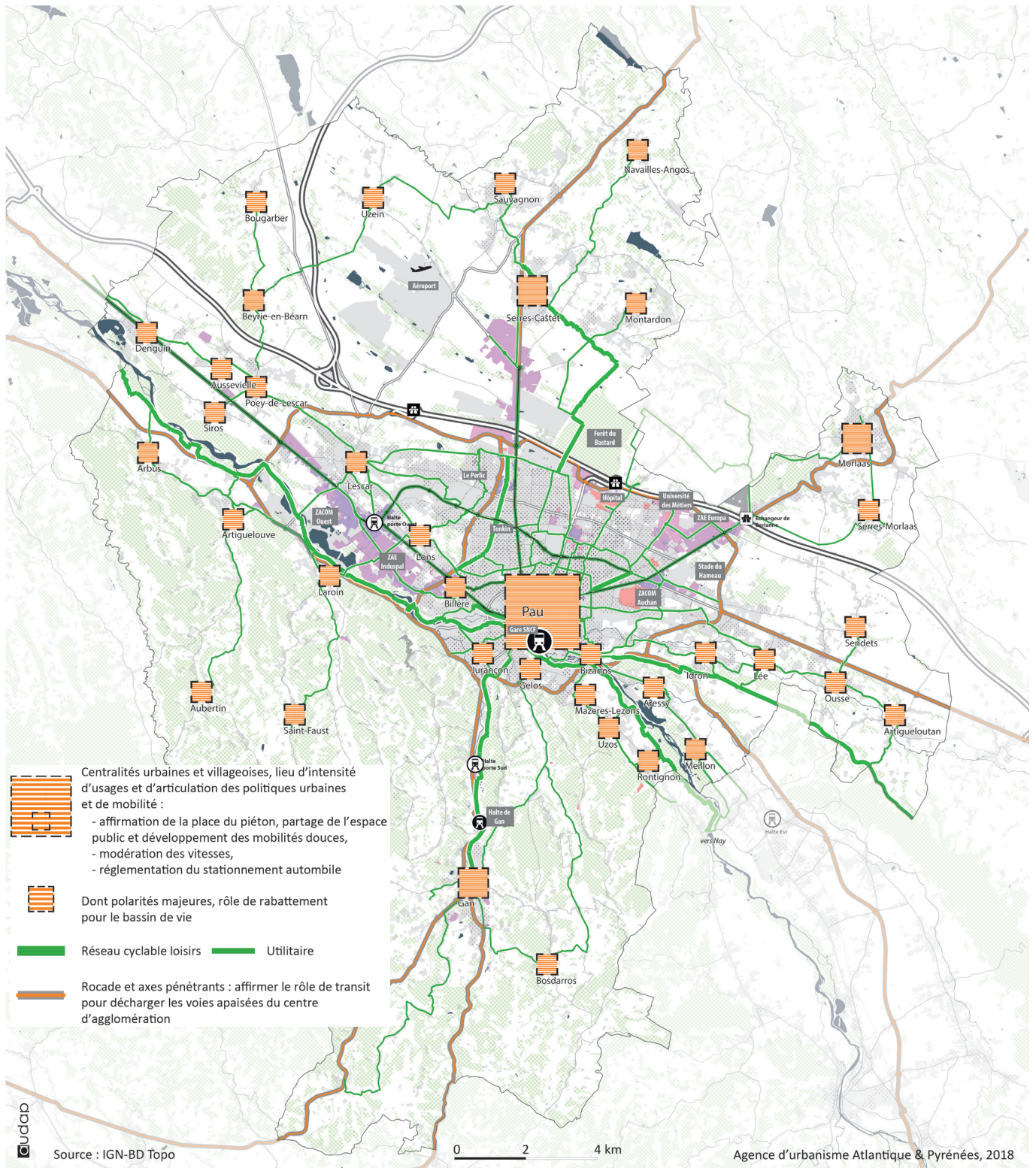
La pratique des modes doux est rendue possible par une facilitation du développement des services (locations de vélos standard, à assistance électrique et atypiques, de remorques, casques et porte-bébé, ...), des équipements (stationnement abrité ou non, sécurisé ou non), par la possibilité de réparer soi-même son vélo dans un souci d'économie ou de plaisir à faire soi-même, et par une information et une communication autour de la pratique du vélo pouvant prendre la forme d'une maison de la mobilité (itinérante ou non).

Les déplacements à pied peuvent être développés avec la mise en oeuvre d'une signalétique piétonne qui permet d'exprimer, à l'aide d'un fléchage d'itinéraires, des temps de trajet moyens à pied, et non plus des distances. ■

Mots-clés

apaisement des vitesses | proximité | espace public | modes doux | services

L'organisation de la ville apaisée pour un cadre de vie de qualité



Carte disponible en format A3 dans l'annexe cartographique.

AXE B : PROPOSER UNE OFFRE DE TRANSPORTS RENOUVELÉE

Il s'agit de répondre aux enjeux de desserte en transports en commun des territoires, variables de par leur densité et exigeant des réponses adaptées aux besoins.

Hiérarchiser le réseau de bus pour accroître son attractivité

La ligne de bus à haut niveau de services est la colonne vertébrale du projet de transports en commun. Autour de cet axe, il s'agit d'optimiser les lignes structurantes du réseau de transports collectifs dans les territoires les plus denses en emploi et en habitants : mise en service d'un réseau à haut niveau de service et restructuration du réseau (lignes temporis).

Les lignes de maillage complètent ce réseau dans le centre d'agglomération et s'étendent dans les territoires à vocation urbaine pour assurer la proximité du service dans les centralités spécifiques, les quartiers et lieux générateurs de déplacements.

Les espaces périurbains sont dotés de services aux heures de pointe complétés par un service sur réservation, répondant à la plus faible densité et la plus grande dispersion des emplois et des habitants.

Répondre aux enjeux d'intermodalité

La particularité du territoire est de dépendre de deux réseaux régionaux : celui de la Région Nouvelle-Aquitaine et celui de la Région Occitanie. La mobilité régionale est impactante pour le territoire du fait de l'étalement urbain et donc de l'allongement des distances de déplacement. La présence de gares et haltes prévoyant une offre de service conséquente garantit un usage

accru du train, et une hausse de l'intermodalité avec les autres modes de déplacements. La création de nouvelles haltes sera étudiée et programmée en fonction des engagements sur le développement de l'offre TER (Ouest et Sud).

Le pôle d'échanges multimodal de la gare de Pau est le support de l'intermodalité en centre-ville.

Pour rendre possible le changement de comportement, il est nécessaire d'encourager la combinaison des modes et des réseaux et d'accompagner les nouvelles pratiques de mobilité. Le PDU répond à cela grâce à plusieurs facteurs :

1/ La création de parcs-relais liés au réseau urbain Idelis en agglomération et situés le long des lignes TER. Ils sont dotés de services et équipements (commerces, stationnement vélo, ...) qui permettent de concevoir ces lieux comme des lieux d'échanges, de services et d'information.

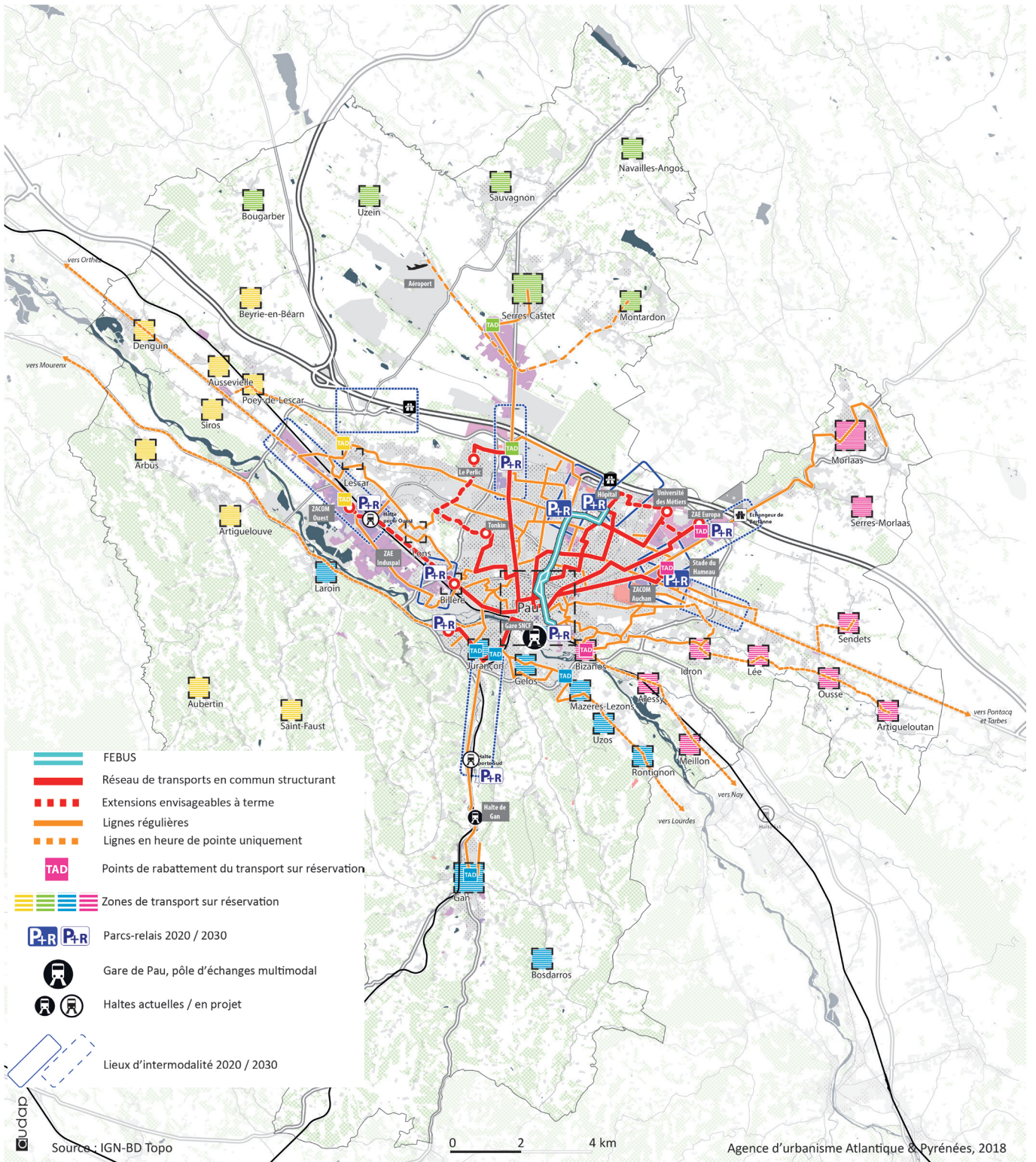
2/ Une offre diversifiée et en quantité avec des services de location de vélos et trottinettes, des bus urbains, interurbains, des liaisons régionales par train.

3/ L'interopérabilité et la tarification multimodale pour harmoniser les informations entre les réseaux, mettre en place un titre de transport intermodal, une centrale de mobilité. ■

Mots-clés

haut niveau de service | accessibilité | mise en commun | interopérabilité

**Un réseau de transports collectifs maillé,
aux temps de parcours attractifs, adapté aux territoires traversés**



Carte disponible en format A3 dans l'annexe cartographique.

AXE C : AMÉLIORER LA GESTION ET LA CONNAISSANCE DU TERRITOIRE

La fabrique de la ville des proximités doit aussi passer par une organisation des flux, des lieux de stationnement et la proposition d'incitations au report modal.

Répondre aux enjeux du report modal par le biais du stationnement

La politique de stationnement :

- est un levier en faveur du report modal et entraîne une libération de l'espace public ouvert à d'autres fonctions que l'usage automobile,
- permet de résoudre les conflits d'usages pour les résidents et les visiteurs. La politique tarifaire progressive du stationnement de surface permet aux clients et aux visiteurs d'accéder proche des commerces tout en encourageant une rotation favorable à l'activité économique. Les pendulaires sont incités à du report modal par un panel d'offres aux portes de la ville et au pied de leur logement ;
- permet la reconquête de l'espace public pour l'attractivité touristique et économique et l'amélioration du cadre de vie.

Il s'agit d'harmoniser les règles de stationnement à l'échelle du ressort territorial et tendre vers une police intercommunale. Une démarche d'urbanisme négocié permet l'intégration de la gestion et de la capacité du stationnement dans les opérations immobilières.

Dans les villages, l'objectif est de créer des poches de stationnement et des liaisons douces vers les centre-bourgs pour requalifier l'espace public.

Répondre aux enjeux de déplacements liés au travail et aux études

Le changement de comportement représente l'objectif final de la mise en œuvre d'une politique écomobile. Il est rendu possible par l'offre multimodale mais aussi et surtout par des campagnes de communication, de l'information, de la sensibilisation et la création d'une mission chargée de conseil en mobilité.

Le lancement de Plans de Mobilité (entreprises,

administrations et établissements scolaires) garantit de repenser les modes de fonctionnement et les pratiques de chacun et permet de sensibiliser dès le plus jeune âge aux modes alternatifs. Des événements ou rencontres sont alors rendus possibles, comme le Challenge de la mobilité et le Club de la mobilité, particulièrement fédérateurs dans le cadre de plans de déplacements inter-établissements et permettant d'échanger sur les pratiques de mobilité domicile-travail. Le PDU entend soutenir d'autres initiatives dans ce domaine.

Nouveaux usages de la voiture : partage et service

Les véhicules qui convergent tous les jours aux heures de pointe vers les pôles d'activités sont autant de possibilités de mutualisation et de « transports en commun ». Dans les espaces les moins denses, où les transports collectifs sont moins efficaces, le partage de la voiture permet de répondre aux besoins de mobilité des habitants de ces territoires. La création de lignes de covoiturage participe de cette ambition, s'appuyant sur les axes structurants disposant d'arrêts spécifiques, pour du covoiturage organisé en amont ou de l'autostop sécurisé.

Concevoir la voiture comme un service dans les espaces les plus denses (autopartage entre entreprises et entre particuliers) présente l'avantage de désencombrer l'espace public du stationnement (une voiture reste stationnée 95 % de la journée) et de mutualiser les véhicules entre plusieurs acteurs.

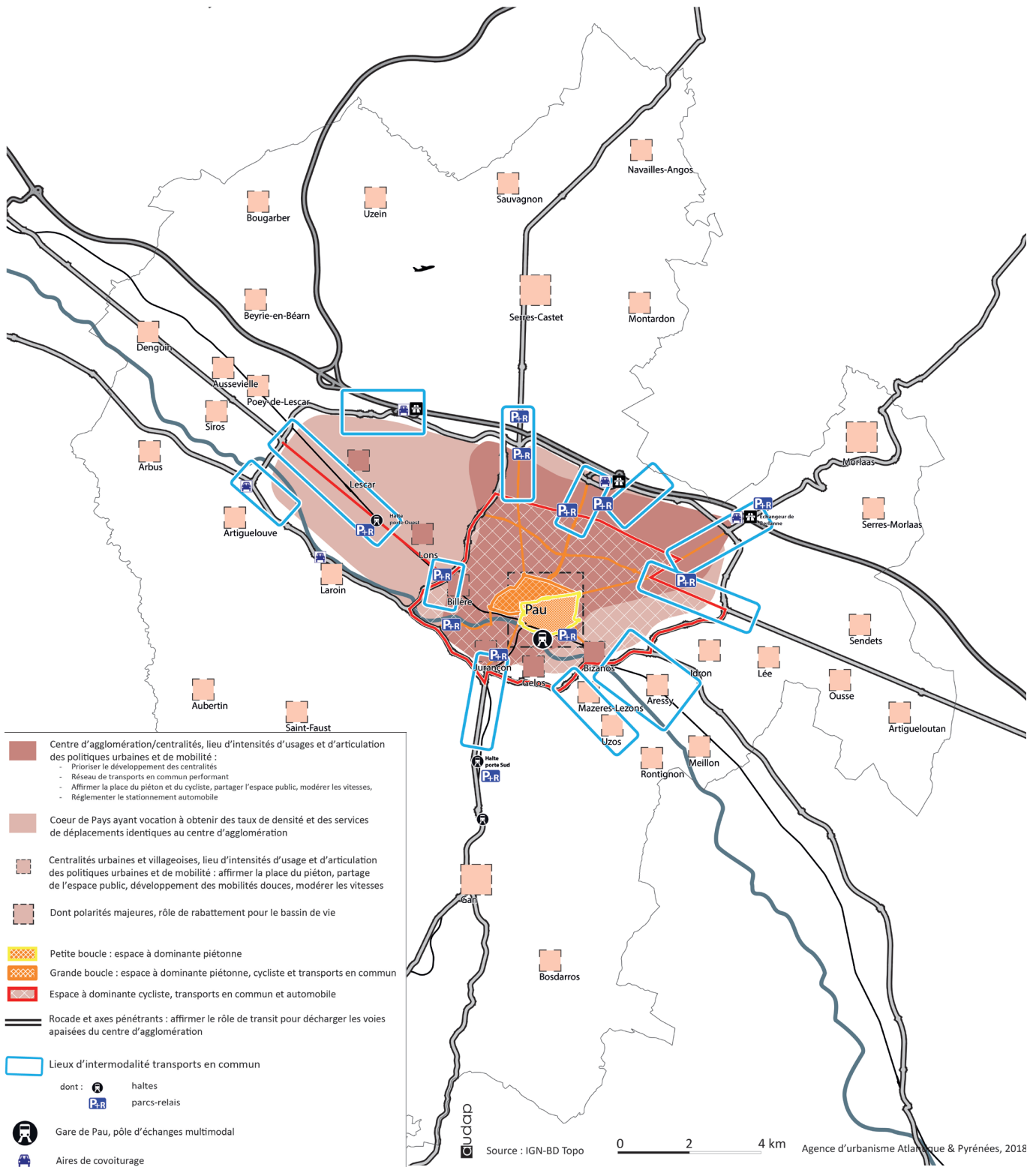
Limiter les nuisances de la logistique urbaine

La livraison des marchandises en ville crée des nuisances environnementales, visuelles, sonores et olfactives. Le développement d'Espaces Logistiques Urbains permet de tendre vers une organisation de la livraison du dernier kilomètre en ville et de limiter le nombre de véhicules dans le périmètre de la petite boucle (cf carte ci-après). Il s'agit d'intégrer la mutualisation et la massification des marchandises en intégrant des véhicules propres et en organisant l'arrêt et le stationnement des véhicules pendant les livraisons. ■

Mots-clés

tarification progressive | harmonisation des règles | police intercommunale | mutualisation | logistique urbaine | changement de comportement

LE PROJET DE MOBILITÉ À L'HORIZON 2030



Carte disponible en format A3 dans l'annexe cartographique.

■ PARTIE 2

CAHIERS THÉMATIQUES

AVANT-PROPOS

Du projet vers le plan d'actions ...

Le projet de mobilité du territoire a permis de faire émerger un certain nombre d'actions, regroupées dans un document unique « Plan d'actions ».

Il est découpé en trois axes :

- Aménager la ville des proximités
- Proposer une offre de transports renouvelée
- Améliorer la gestion et la connaissance du territoire

Les tableaux ci-après récapitulent l'ensemble des actions et des mesures du Plan de Déplacements Urbains.

Le document «Plan d'actions» (pièce B3 du PDU) détaille les mesures et fournit un tableau de bord de chaque action : calendrier, maîtrise d'ouvrage, partenaires, coût, indicateurs de suivi.

... en passant par les cahiers thématiques

Les cahiers thématiques reprennent l'ensemble des actions par thématique :

- apaiser l'espace public et la voirie
- favoriser l'usage de la marche et du vélo
- développer une offre de transports renouvelée
- favoriser la rotation du stationnement
- déployer une politique de management de la mobilité

A chaque thématique sont assignés deux ou trois objectifs, auxquels il sera possible de répondre grâce aux actions fléchées dans le plan d'actions.

C'est un document de communication pour le grand public qui synthétise le plan d'actions.

Axe A - AMENAGER LA VILLE DES PROXIMITES

1- Hiérarchiser le réseau pour permettre un meilleur usage

- 1- Appliquer le schéma de hiérarchisation de la voirie
- 2- Définir un référentiel d'aménagements sur les voies urbaines
- 3- Engager la mise en œuvre de ce schéma

2- Lancer une politique de modération des vitesses

- 1- Définir les critères des zones 30
- 2- Définir un référentiel d'aménagement des zones 30 et l'appliquer
- 3- Établir un plan de communication sur les zones 30

3- Engager un plan piéton qui intègre la mise en accessibilité de l'espace public

- 1- Mettre en œuvre les Plans de Mise en Accessibilité de l'Espace Public réalisés dans les communes
- 2- Définir un projet : le plan piéton
- 3- Rendre compte aux commissions pour l'accessibilité aux personnes handicapées des avancées de la politique d'accessibilité conduite
- 4- Prendre en compte et prévenir le risque lors de rassemblements sur l'espace public

4- Aménager un réseau cyclable

- 1- Décliner le schéma cyclable à l'échelle du PTU
- 2- Partager un référentiel d'aménagements cyclables
- 3- Traiter les discontinuités cyclables
- 4- Définir le plan de jalonnement et le mettre en place

5- Développer l'offre de stationnement vélo

- 1- Étude d'opportunité et de localisation des stationnements vélo
- 2- Aménager des stationnements dans l'espace public
- 3- Développer le stationnement dans les espaces privés

6- Encourager la pratique du vélo par la mise en place de services

- 1- Étudier l'opportunité et la faisabilité des services
- 2- Identifier les acteurs capables de porter les services et définir les règles de subventionnement
- 3- Mettre en œuvre et financer les services

7- Développer un code de la rue et un référentiel d'aménagement de l'espace public

- 1- Rédaction d'un code de la rue
- 2- Réalisation d'un référentiel d'aménagement de l'EP

8- Créer une commission de suivi de l'accidentologie

- 1- Déterminer les secteurs accidentogènes et suivre l'accidentologie
- 2- Évaluation d'impact des aménagements urbains sur la sécurité routière
- 3- Coordonner l'action de concertation entre les différents acteurs compétents en matière de sécurité routière

9- Lier urbanisation et mobilité vers une ville des courtes distances

- 1- Prioriser le développement autour des centralités
- 2- Préférer les quartiers multifonctionnels
- 3- Créer ou recréer de la perméabilité
- 4- Privilégier les formes compactes
- 5- Animer les espaces publics

10- Créer un label "PDU" pour les nouveaux projets

- 1- Définir les critères du label PDU
- 2- Mettre en place une commission d'analyse et de labellisation

B- Proposer une offre de transport renouvelée

1- Définir le réseau structurant de demain

- 1-Hiérarchiser le réseau afin de renforcer son caractère structurant à court terme
- 2- Définir le réseau structurant à moyen terme par des lignes type "contrat d'axe"
- 3- Poser les conditions de développement des lignes fortes de demain
- 4- Poser les conditions du choix de mode
- 5- Définir les lignes fortes du réseau du cœur d'agglomération

2- Aménager et mettre en service la 1ère ligne de BHNS

- 1- Aménager les infrastructures de Fébus pour une mise en service en septembre 2019
- 2- Articuler urbanisme et mobilité le long de la ligne BHNS
- 3- Mise en place d'un suivi de projet, par l'élaboration d'un bilan socio-économique du projet
- 4-Mettre en service un bus 0 émission

3 - Développer le service de transport sur réservation

1. Communiquer et informer sur le service
2. Etudier la possibilité de proposer un service de soirée sur réservation
3. Mettre en place un système de réservation accessible
- 4- Améliorer le service dédié Libertis

4- Poursuivre la mise en accessibilité des réseaux TC

- 1- Poursuivre l'aménagement des arrêts de bus
- 2- Renouveler le matériel roulant
- 3- Informer, former et évaluer

5- Améliorer l'accueil des usagers

- 1-Développer l'information de passage en temps réel aux arrêts
- 2-Installer des abris voyageurs sur les arrêts du réseau régulier
- 3-Renouveler le site internet Idelis

6- Agir sur les vitesses commerciales pour maîtriser les coûts d'exploitation

- 1- Étudier les marges de manœuvre par une approche globale par ligne
- 2- Lancer les études de maîtrise d'œuvre pour les lignes structurantes pré-identifiées
- 3-Aménager les lignes structurantes de transports en commun en temporis +

7- Aménager des parkings-relais au droit des entrées d'agglomération

- 1- Aménager les trois premiers parkings relais (2 Fébus + stade)
- 2- Évaluer la fréquentation des trois premiers sites
- 3- Préserver le foncier et inscrire les P+R dans des logiques de contrat d'axe négocié
- 4- Aménager de nouveaux parcs relais

8- La gare de Pau, pôle d'échanges multimodal

- 1- Réaliser les études de conception de Pôle d'échange Multimodal de la gare de Pau
- 2-Aménager le pôle d'échange
- 3- Accompagner la démarche partenariale

9- Valoriser l'étoile ferroviaire paloise en appliquant le contrat d'axe

- 1- Planifier les projets urbains
- 2-Améliorer les rabattements
- 3-Aménager les pôles d'échanges

10- Coopération des autorités de la mobilité pour des offres coordonnées

- 1- Adhérer au Syndicat Mixte Intermodal de Nouvelle-Aquitaine
- 2- Mettre en place le titre Modalis et renouveler le système billettique Idelis
- 3- Renforcer le rôle du centre Re-Sources
- 4-Mettre en place un site d'information multimodal

C- Améliorer la gestion et la connaissance du territoire

1- Réduire les trafics de transit pour apaiser la ville

- 1- Renforcer le rôle des boulevards et des voies structurantes
- 2- Réaménager la rocade pour limiter le trafic de transit
- 3- Aménager le diffuseur de Morlaàs
- 4- Accompagner la réalisation du diffuseur par des solutions de mobilité durable

2- Développer une véritable ingénierie du trafic au profit d'une mobilité durable

- 1-Développer le poste central de régulation des feux tricolores
- 2-Développer l'information sur les conditions de trafic en temps réel en lien avec le plan de protection de l'atmosphère
- 3-Développer les outils de prévisions de trafics
- 4-Développer la vidéo protection pour le contrôle du stationnement et les comptages routiers

3- Définir les normes de stationnement

- 1- Mettre en place la sectorisation réglementaire
- 2- Prescrire des normes de stationnement dans les espaces privés
- 3- Mettre en place un suivi de projet, par l'élaboration d'un bilan socio-économique

4-Faire évoluer les politiques publiques de stationnement

- 1- Définir une politique de stationnement intercommunale
- 2- Définir une réglementation du stationnement adaptée et cohérente
- 3- Etudier l'opportunité et la faisabilité de la construction de nouveaux parcs en ouvrage

5- Créer une police intercommunale

- 1- Mettre en place une police intercommunale

6- Accompagner les politiques de covoiturage

1. Achever le plan départemental des aires de covoiturage
2. Compléter le maillage départemental
3. Lancer une étude d'opportunité entre les services d'autostop organisé et la mise en relation informatique.
4. Communiquer sur les offres de service liées au covoiturage

7- Tendre vers des livraisons respectueuses et respectées

- 1- Créer une plateforme de dialogue et d'échanges autour de la livraison en ville
- 2- Rédiger une charte des bonnes pratiques de livraison
- 3- Créer une labellisation des professionnels les plus vertueux

8- Limiter la démultiplication des véhicules de livraison en ville

- 1- Réaliser une étude d'opportunités d'Espaces Logistiques Urbains
- 2- Organiser une veille foncière et les outils d'action foncière pour établir des espaces de logistiques urbaines
- 3- Engager la mise en œuvre d'Espaces de Logistique Urbaine

9- Intégrer la problématique de livraisons de marchandises dans les projets de développement territorial

- 1- Intégrer les réflexions sur la livraison / enlèvement de marchandises dans les projets de développement territorial
- 2- Adapter le fonctionnement des aires de livraison au fonctionnement de la ville

10- Sensibiliser aux pratiques alternatives à l'automobile de l'école à l'entreprise

- 1- Accompagner la réalisation de plans de mobilité
- 2- Réaliser des interventions dans les écoles

11- Mettre en place un observatoire des déplacements

- 1- Création de l'observatoire pour suivre la politique des déplacements à l'échelle du PTU
- 2- Création d'un cotec et d'un copil de suivi du PDU
- 3- Les livrables observatoire PDU

12-Faciliter le développement de la mobilité électrique

- 1- Réaliser une veille technologique pour le bus à hydrogène
- 2- Déployer des bornes électriques
- 3- Prioriser les accès en véhicules propres sur des secteurs définis
- 4-Monter un programme de renouvellement des véhicules professionnels de la CAPBP

LE PROJET GLOBAL DE MOBILITÉ : ARTICULER L'URBANISME ET LA MOBILITÉ

Assurer la cohérence urbanisme / mobilité

Il s'agit d'instaurer un processus de densification par extension progressive des limites de la zone urbaine dense. La performance des transports en commun, et la pertinence des modes doux s'exercent dans des espaces denses en habitat, emploi, commerces, services.

Apporter une réponse adaptée aux espaces aux caractéristiques diverses

L'articulation entre ces espaces est gérée à l'aide de « portes ». Ces portes sont des lieux d'intermodalité où il est proposé à l'utilisateur de changer de mode de déplacement pour un mode qui soit adapté au tissu urbain qu'il traverse.

Différents outils de mobilité sont proposés par typologie d'espace :

Transversal

- Modes doux : la proximité et la sécurité sont à privilégier, rendus possibles par un meilleur partage de l'espace public
- Organisation de la voirie : création de seuils permettant de passer des espaces de circulation routière à des espaces de partage de la voie par tous les usagers

Spécifique

- Le centre d'agglomération est un espace dense en habitat, activités et services, où les alternatives à la voiture individuelle doivent être privilégiées et renforcées.

Leviers : incitation au report modal pour résoudre les conflits. Création de parcs-relais voiture / vélo / transports en commun favorisant l'intermodalité et la complémentarité entre tous les modes : vélo, bus, trains, cars, covoiturage. Le pôle d'échanges multimodal de la Gare de Pau est un maillon essentiel de cette intermodalité : il est au cœur d'un projet urbain liant habitat, activités économiques et de loisirs, et à l'interface entre le Bus à haut niveau de service, l'offre ferroviaire et l'offre de bus interurbaine.

- Le Cœur de pays : les territoires à vocation urbaine sont des espaces favorables au développement de la pratique du vélo, où les transports en commun deviennent moins performants. La voiture individuelle peut difficilement être limitée, mais il y a un travail sur le partage de la rue à initier. Levier : atteindre un niveau de densité équivalent au centre d'agglomération pour augmenter l'offre de service de transport public et le maillage cyclable.

- En-dehors du cœur de pays : les centralités spécifiques présentent la particularité d'offrir un certain nombre de services de proximité aux habitants. L'offre de déplacement doit donc se tourner en priorité vers la centralité dans le cadre de la ville des proximités et le privilège accordé aux modes doux. Des solutions de déplacements alternatives à la voiture individuelle vers le cœur de pays doivent être proposées.

Levier : organisation du covoiturage pour limiter le nombre de véhicules entrant dans l'agglomération.

- Dans les territoires de première couronne, le droit à la mobilité pour tous revêt toute son importance. Leviers : services de transport sur réservation, du transport scolaire, des services inter-urbains.

LE PROJET GLOBAL DE MOBILITE : ARTICULER L'URBANISME ET LA MOBILITE

Les différents documents de planification affichent des objectifs de densification rendant les transports en commun plus attractifs

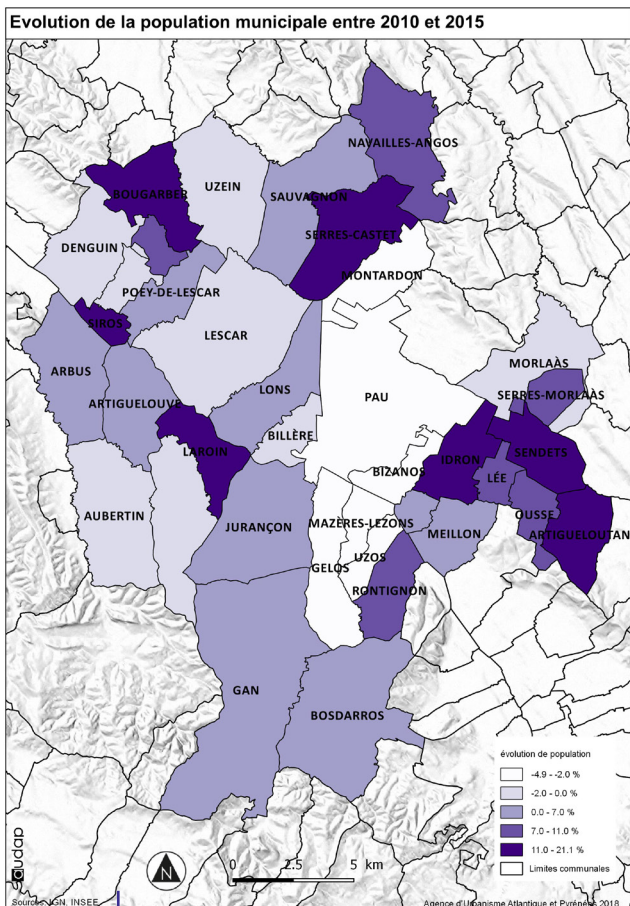
Considérant les hypothèses de croissance démographique, le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) projette un besoin de 12 100 logements supplémentaires sur le territoire pour les 10 prochaines années 2020-2030 (11 000 pour la Communauté d'Agglomération Pau Béarn Pyrénées, 770 pour les 4 communes des Luys en Béarn, 300 pour les 2 communes du Nord-Est Béarn).

Afin de réduire le mitage et de mettre en tension les besoins de développement et les droits d'ouverture à l'urbanisation, Les ambitions de développement sont traduites en objectifs cibles de densités adaptées aux situations territoriales et spatiales.

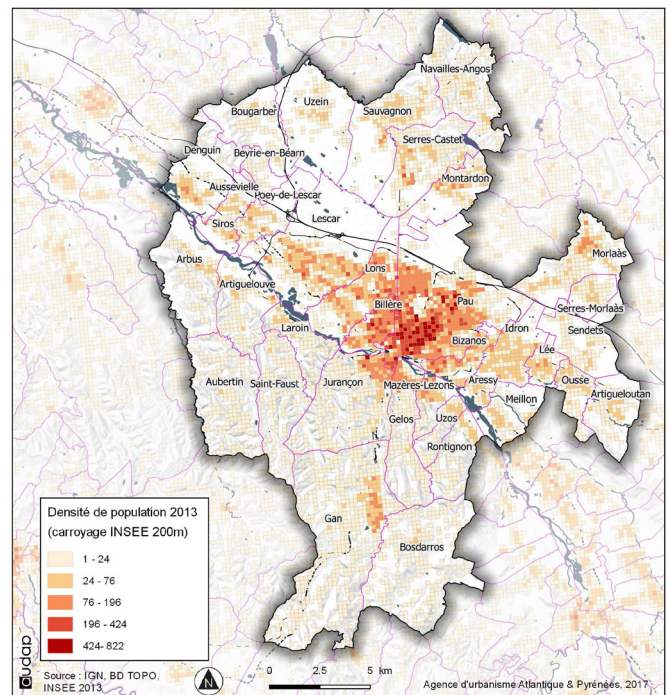
80 % de ce besoin (soit 8 800 logements) sera développé dans le Cœur de Pays, espace infra-rocade, par optimisation des potentiels fonciers et actions de renouvellement et d'intensification. Le potentiel foncier et immobilier, bâti et non bâti, du centre d'agglomération, comme espace prioritaire du cœur de pays, sera prioritairement mobilisé.

L'enveloppe résiduelle de logements sera ensuite distribuée, par intensification radioconcentrique.

En couronne périurbaine, la distribution des 2 200 logements complémentaires sera assurée par pôles de proximité et extrapolation des projections du PLH 2018-2023.



Evolution de la population par commune entre 2010 et 2015
Source : Audap, 2017



Densité de population en 2013
Source : Audap, 2017

LE PROJET GLOBAL DE MOBILITE : ARTICULER L'URBANISME ET LA MOBILITE

L'allongement des distances de déplacement est le fait du mitage urbain, de la spécialisation des espaces et de l'usage prépondérant de la voiture. Il s'agit de mettre en cohérence les différentes politiques (circulation, stationnement, commerce, habitat) afin de recentrer les développements, et de créer de l'urbanité en agissant notamment sur les espaces publics (aménagements adaptés aux modes doux). Les projets du « système vélo » et de transport en commun sont les garants de la ville des proximités et d'un usage plus modéré des modes de déplacements consommateurs d'énergie et émetteurs de pollutions.

Objectif n°1 : faire du renouvellement urbain et l'intensification fonctionnelle pour retrouver la ville et le village des proximités

Le PDU, en lien avec le SCoT et les PLUi, s'attache à lier urbanisation et transport en commun vers une ville des courtes distances par le biais de plusieurs outils :

- La priorisation du développement autour des centralités,
- La préférence aux quartiers multifonctionnels,
- La création de perméabilité pour les liaisons piétonnes et cyclables, offre de stationnement restrictif, lisibilité des accès par du jalonnement et de la signalétique,
- Donner la priorité aux formes compactes, peu consommatrices d'espace et donc peu génératrices de distance : principe d'organisation urbaine favorable aux TC (équipements générateurs, localisation des plus fortes densités, continuité des espaces publics),
- L'animation des espaces publics,
- La préservation des possibilités d'insertion,
- L'intégration des réflexions concernant les livraisons dans les projets de développement territorial.



Éléments de diagnostic

La diversité des paysages et des espaces (urbains, périurbains et ruraux) engendre des enjeux de mobilité différents.

L'urbanisation des 20 dernières années s'est faite essentiellement le long des axes routiers, sur les franges est et ouest du territoire, augmentant les distances de déplacement.

Des trafics routiers de plus en plus importants, surtout aux marges de la ville, traduisent une dynamique centrifuge à l'image de la périurbanisation résidentielle et du déplacement des emplois et des loisirs aux franges de la ville. Ils laissent augurer une « asphyxie périurbaine ».

Les communes rurales caractérisées par une faible densité de population avec un bâti dispersé sur le territoire empêchent un fonctionnement optimal des services publics de transport urbain. L'hétérogénéité démographique du territoire ne permet pas de mettre en place une offre de transport unique qui répondrait aux besoins des habitants de l'ensemble du territoire par un modèle unique.

De grandes disparités de revenus entre les ménages posent la question de la tarification adaptée, accessible à tous.

Les personnes jeunes et âgées sont des publics dépendants de l'offre alternative à la voiture. Les personnes âgées sont davantage représentées en milieu urbain tandis que les jeunes sont en proportions plus nombreuses dans les communes où la densité est faible.

Action	Mesure
A9-Lier urbanisation et mobilité vers une ville des courtes distances	Priorisation du développement autour des centralités, préférence aux quartiers multifonctionnels, création ou recréation de perméabilité, privilège aux formes compactes, animation des espaces publics
C9-Intégration des réflexions sur la livraison de marchandises dans les projets de développement territorial	Intégration des réflexions sur la livraison de marchandises dans les projets de développement territorial

LE PROJET GLOBAL DE MOBILITE : ARTICULER L'URBANISME ET LA MOBILITE

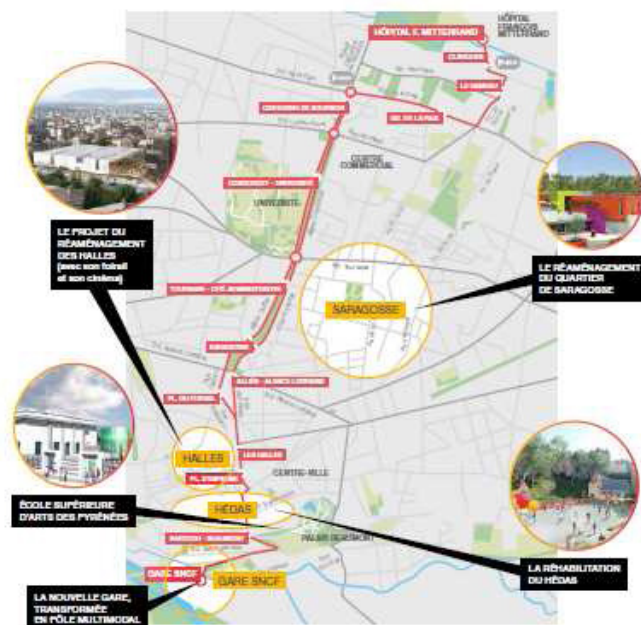
Objectif n°2 : développer les secteurs de projets en lien avec les projets de mobilité

Fébus est le fer de lance de l'articulation entre urbanisme et transport par l'intensification de l'habitat et des activités dans l'épaisseur de son parcours, par la recherche d'amélioration des continuités piétonnes et cyclables (intervention sur les espaces publics) et la mise en œuvre de jalonnements directionnels incitant à la pratique des transports en commun.

Au niveau ferroviaire, 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, de mixité sociale et de qualité environnementale.

Sera priorisé le développement des secteurs de projet situés autour des lignes structurantes de bus puis, sous réserve de confirmation des engagements de développement de l'offre ferroviaire, des gares et haltes ferroviaires en les conditionnant à des principes de recentrage urbain autour des centralités existantes et des points d'arrêt. La gare ou halte doit constituer un catalyseur de l'urbanité : les rabattements en transports en commun et en modes doux seront privilégiés.

Le Pôle Gare Multimodal de Pau s'inscrit dans le projet de requalification urbaine « Rives du Gave » mené sur les quatre communes de Pau, Bizanos, Gelos et Mazères-Lezons, dont les objectifs sont de développer l'intermodalité à partir de la gare, valoriser les espaces bâtis et non bâtis autour de la gare et aux alentours, assurer la présence des services, commerces et autres structures d'accueil ou d'information en gare.



Projets de requalification d'espaces publics le long du tracé de Fébus
Source : www.reseau-idelis.com

Action	Mesure
B8-Valoriser l'étoile ferroviaire paloise en appliquant le contrat d'axe	Planification des projets urbains, amélioration des rabattements et aménagement des pôles d'échanges
B9-Aménager la gare de Pau	Aménagement de la Gare, pôle d'échanges multimodal (quartier Porte des Gaves, gare centrale, pôle d'échanges)

APAISER L'ESPACE PUBLIC ET LA VOIRIE

Tous les usagers doivent pouvoir être en mesure de trouver leur place sur les espaces publics dans de meilleures conditions de confort et de sécurité.

Objectif n° 1 : mieux partager les voiries publiques en fonction de leurs usages

Le schéma de hiérarchisation de la voirie :

- repère les axes majeurs pour le territoire : il s'agit de préserver les qualités de circulation pour permettre le transit, les grandes liaisons à l'intérieur du territoire et le transport de marchandises. La rocade est le support du trafic de transit, elle doit être confortée dans cette fonction en limitant au maximum les intersections avec d'autres voies.
- marque des seuils : les entrées d'agglomérations et les voies pénétrantes signifient le passage de voies « routières » à des voies « urbaines ». Leurs vocations sont alors différentes, la circulation motorisée prime sur les voies « routières » alors que ce sont des fonctions sociales (échanges, commerces, repos, circulations douces, etc.) qui s'affirment sur les voies « urbaines », y compris sur les axes majeurs.
- modère les vitesses : dans l'espace intra-rocade, sur les voies urbaines, la vitesse 30 est la règle, 50 l'exception. Les circulations douces sont favorisées.

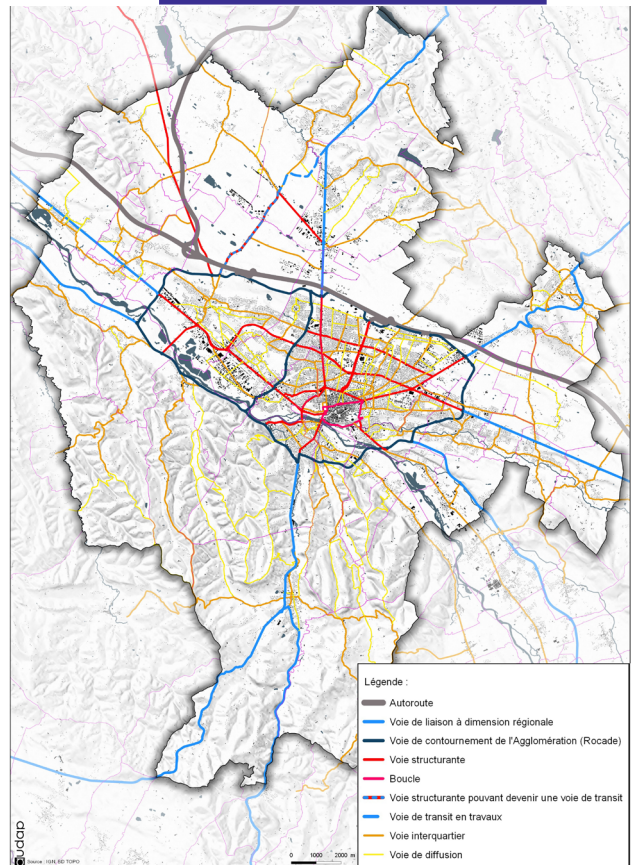
Éléments de diagnostic

La Boucle, anneau de circulation autour de l'hyper-centre palois, limite l'entrée des automobilistes dans les espaces apaisés de l'hyper-centre. La qualité de vie en ville peut être impactée par la démultiplication des véhicules et les conflits d'usage, tant dans le fonctionnement de la ville que d'un point de vue environnemental.

La dépendance à l'automobile est liée au gradient d'éloignement de la ville-centre. Les communes situées aux franges du territoire présentent une forte dépendance et possession de la voiture : plus de 60 % des ménages ont 2 voitures ou plus. Certaines voies, comme la rocade ayant pour vocation d'assurer un trafic efficace, font l'objet de nombreuses demandes de raccordement à des voies de desserte. Chaque nouveau piquage génère une nouvelle intersection et entraîne une réduction de la fluidité des trafics.

Sur certaines portions, il est difficile de différencier les voies constituant la rocade des autres voies. On note globalement une dissonance entre l'aménagement des voies et leurs vocations. Cette situation peut être mieux gérée par le schéma de hiérarchisation de la voirie et un référentiel d'aménagement. Ces documents définissent, pour chaque voie, une fonction et une typologie d'aménagement.

Le schéma de hiérarchisation de la voirie



Carte disponible en format A3 dans l'annexe cartographique.

Action	Mesure
A1-Hiérarchiser le réseau pour permettre un meilleur usage de la voirie	Déclinaison du schéma de hiérarchisation de la voirie
	Définition et mise en œuvre d'un référentiel d'aménagement des espaces publics
C1-Réduire les trafics de transit pour apaiser la ville	Réaménagement de la rocade et des voies structurantes

APAISER L'ESPACE PUBLIC ET LA VOIRIE

Objectif n° 2 : requalifier et apaiser l'espace public par la modération des vitesses

Des zones 30 devront être établies sur l'ensemble du territoire conformément à l'application du schéma. Ces zones devront être facilement identifiées par les usagers et les règles appliquées sur ces secteurs devront être les mêmes pour que les usagers puissent avoir une connaissance commune de ces zones 30.

La mise en place de nombreuses zones 30 est susceptible d'encourager les automobilistes, via une baisse du danger lié à la vitesse des véhicules, à utiliser d'autres modes de déplacements et même de désengorger certains secteurs de la ville. Un travail de sélection des voies devra être effectué à travers un certain nombre de critères permettant d'appliquer un référentiel d'aménagement sur lesdits espaces. Les critères suivants seront pris en compte : la largeur minimum et maximum des voies, la gestion des intersections, la nature des aménagements cyclables, les aménagements de transports en commun envisageables, la vitesse maximale autorisée.



Rue en zone 30 à Pau
Source : AUDAP - 2018

Éléments de diagnostic

Sur le territoire, les voies ont des aménagements très routiers. Parfois jusque dans les centralités, on retrouve de larges rues, pour certaines dépourvues de trottoirs, où l'on peut circuler à allure soutenue. S'y déplacer à pied et à vélo relève du défi et peut même dissuader certains habitants prêts à changer de mode de déplacement. Ces rues sont par endroit surdimensionnées, ce qui est, selon les secteurs, inadapté à certaines pratiques. Leur entretien coûte cher à la collectivité.

Il existe un enjeu fort à penser conjointement les fonctionnalités du réseau et l'aménagement des espaces publics pour améliorer les conditions de déplacements de tous. Il s'agit d'optimiser les investissements publics et de qualifier les espaces de mobilité quotidienne.

Il est difficile de pratiquer ces rues à pied ou à vélo, et difficile aussi d'y voir émerger de petits commerces et une vie de quartier faute de place rendue à l'habitant et d'un niveau de sécurité satisfaisant.

Action	Mesure
A2-Lancer une politique de modération des vitesses	Définition et mise en œuvre d'un référentiel d'aménagement des zones 30
	Établissement d'un plan de communication sur les zones 30
A8-Créer une commission de suivi de l'accidentologie	Déterminer les secteurs accidentogènes et suivre l'accidentologie

APAISER L'ESPACE PUBLIC ET LA VOIRIE

Objectif n° 3 : organiser la livraison de marchandises dans l'espace public

La mise en œuvre d'Espaces Logistiques Urbains (ELU), par le biais de la livraison du dernier kilomètre en véhicule propre, permet de diminuer le nombre de véhicules de livraison sur la voirie et contribue à apaiser le trafic et les vitesses.

L'adaptation de l'aménagement des aires de livraison au fonctionnement de la ville diminue les nuisances liées au stationnement sur voirie en double file et contribue à l'amélioration de la circulation des modes doux dans la ville.

Éléments de diagnostic

Des conflits d'usage sont constatés sur les voiries, entre les véhicules de livraison, les véhicules des particuliers, les piétons et les cyclistes. Lorsque les aires de livraison ne sont pas respectées, les véhicules de livraison doivent empiéter sur les espaces dévolus aux autres usages. Cette situation crée des conflits d'usage récurrents.

Action	Mesure
C8-Limiter la démultiplication des véhicules de livraison en ville	Étude d'opportunité et création d'Espace Logistiques Urbains (ELU)
C9-Intégrer la problématique des livraisons de marchandises dans les projets de développement territorial	Adaptation des aires de livraison au fonctionnement de la ville

FAVORISER LA PRATIQUE DE LA MARCHÉ ET DU VÉLO

Le système vélo est l'ensemble des aménagements, des matériels, des services, des règlements, des informations et des formations permettant d'assurer sur un territoire une pratique du vélo efficace, confortable et sûre. **Frédéric Héran**

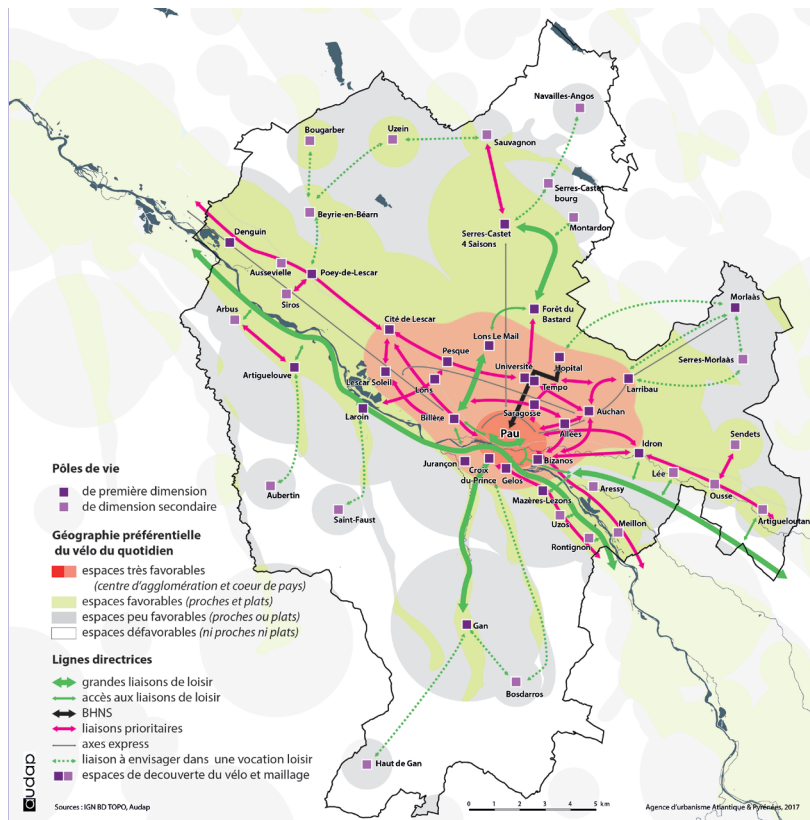
Objectif n°1 : favoriser l'usage quotidien du vélo par un réseau cyclable

L'incitation à la pratique des modes doux passe par la sécurisation des parcours grâce à l'élaboration d'un schéma cyclable. Il intègre deux logiques : celle d'itinéraire et celle de continuité de sécurité. D'autres actions du PDU favoriseront la pratique des modes doux :

- la définition d'un plan de jalonnement,
- un référentiel d'aménagements cyclables,
- le traitement des discontinuités cyclables.

Éléments de diagnostic

Le Plan Vélo validé et approuvé doit être mis en œuvre. Le Parc Naturel Urbain offre 7 kilomètres de voies vertes dédiées aux mobilités actives. Le territoire est favorable à la pratique du vélo. Les cyclistes sont toutefois relativement impactés par les accidents.



Itinéraires cyclables de l'agglomération de Pau

Action	Mesure
A4-Aménager un réseau cyclable	Déclinaison du Schéma cyclable
	Partage d'un référentiel d'aménagements cyclables
	Traitement des discontinuités cyclables
	Définition et mise en oeuvre du plan de jalonnement

FAVORISER LA PRATIQUE DE LA MARCHÉ ET DU VÉLO

Objectif n°2 : conforter les cyclistes dans leurs usages par une amélioration de l'offre de services

Un certain nombre de services visent à améliorer les conditions de déplacements des usagers des modes doux :

- le stationnement vélo : agir sur l'adéquation entre l'offre et la demande de stationnement, définir des typologies d'aménagement de stationnements pour les cycles, aménager des stationnements dans l'espace public et privé,
- les services vélos, le « Bouquet Idecycle » : la location, les vélos en libre-service, le marquage bicycode.



Vélo à assistance électrique et tandem d'Idelis
Source : www.reseau-idelis.com

Éléments de diagnostic

Des services facilitent l'usage du vélo : location courte durée en libre service, location toutes durée (vélos standard et VAE), stationnement pour les vélos, ...



Service de location de vélos en libre-service d'Idelis
Source : www.pau.fr

Action	Mesure
A5-Développer l'offre de stationnement vélo	Etude d'opportunité et de localisation des stationnements vélo
	Définition des typologies d'aménagement de stationnements pour les cycles
	Aménagement de stationnements vélo dans les espaces publics et privés
A6-Encourager la pratique du vélo par la mise en place de services	Étudier l'opportunité, la faisabilité de services vélos et leurs porteurs, et les mettre en œuvre

FAVORISER LA PRATIQUE DE LA MARCHÉ ET DU VÉLO

La mise en accessibilité garantit l'accueil des personnes en situation de handicap. Les déplacements en modes doux permettent des mouvements respectueux de l'environnement. La place qui leur est laissée dans l'espace public doit être importante. La réduction des vitesses à certaines intersections peut être une solution pour faire diminuer le nombre d'accidents.

Objectif n°3 : poser les conditions favorables pour des espaces publics fréquentés par les modes doux

La mise en œuvre d'un plan piéton permettra de réfléchir à la place du piéton dans les villes et les villages et aux actions qui pourraient encourager la pratique de la marche sur l'ensemble du territoire.

Le code de la route actuel favorise les déplacements motorisés et ne donne pas la priorité aux modes doux dans l'espace public et sur la voirie. La rédaction d'un code de la rue définira un projet visant à un partage plus équitable de l'espace public et à une charte d'usage de gestion et d'aménagements de l'espace public. Il s'articulera avec le référentiel d'aménagement de l'espace public.

Éléments de diagnostic

La rénovation du quartier du Hédas aborde l'urbanisme sous le prisme de la proximité et de la connexion entre les espaces publics.



Réaménagement de la rue Serviez
Source : Audap



Aménagement d'un giratoire de petite taille, sécurisant et favorisant la pratique de la marche et du vélo - Artigueloutan
Source : Audap

Action	Mesure
A3-Engager un plan piéton qui intègre la mise en accessibilité de l'espace public	Mise en œuvre des Plans de Mise en Accessibilité des Espaces Publics
	Définition et mise en œuvre du plan piéton
	Compte-rendu aux commissions pour l'accessibilité des avancées de la politique d'accessibilité
A7-Développer un code de la rue et un référentiel	Rédaction du Code de la Rue et réalisation du référentiel d'aménagements de l'espace public

DÉVELOPPER UNE OFFRE DE TRANSPORTS RENOUVELÉE

Objectif n°1 : réorganiser le réseau de transports en commun

- La hiérarchie des offres permet la priorisation des lignes du réseau afin de renforcer leur caractère structurant. Cela passe par la dissociation de deux composantes : le réseau armature situé dans l'intra-rocade et le réseau de proximité situé à la fois en intra-rocade et en extra-rocade. Le caractère structurant du réseau armature est maintenu par la priorisation des lignes Temporis.
- La proposition d'une offre de transport adaptée à chaque type de territoire, à différents publics (seniors, personnes à mobilité réduite), à différentes périodes (soirée, dimanches et fériés, été).
- La mise en accessibilité vise à poursuivre l'aménagement des arrêts de bus selon un planning de travaux défini et le renouvellement du parc de bus pour arriver à terme à une flotte accessible dans son ensemble aux personnes à mobilité réduite.
- Dans les secteurs périurbains, le transport à la demande répond de façon harmonisée et généralisée aux besoins de déplacements de la population ne pouvant pas se déplacer en voiture.

Éléments de diagnostic

Le réseau de transports collectifs maille le Cœur de Pays, de façon plus ou moins régulière selon la distance qui sépare le secteur du centre d'agglomération et la densité de population. Le nombre de voyageurs par jour augmente constamment (actuellement 36 000 voyageurs par jour).

La ligne 1 de BHNS desservira 5 000 habitants et 5 000 emplois par kilomètre.

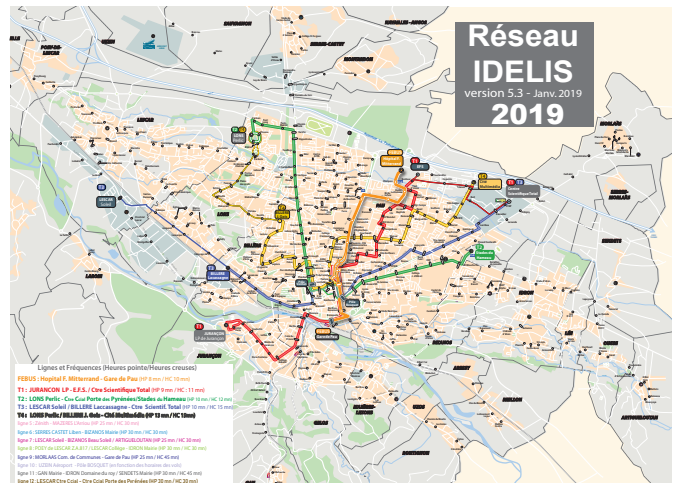
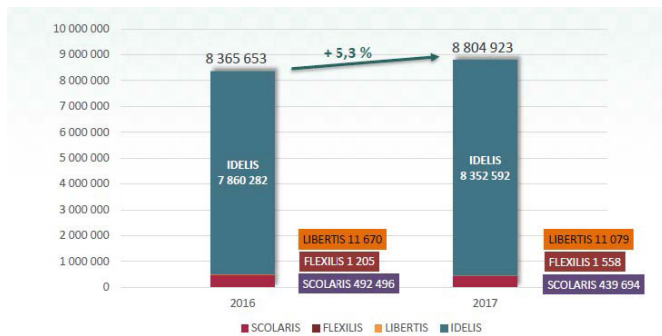
Le transport sur réservation est uniformisé sur l'ensemble des territoires périphériques du ressort territorial. Le service Flexilis compte 186 abonnés.

Le réseau scolaire Scolaris dessert les écoles, collèges et lycées pour 55 € par an. Il existe une intégration tarifaire avec le réseau interurbain (2 000 validations depuis juillet 2018).

Le service Libertis accompagne les personnes en situation de handicap ayant un taux d'invalidité de 80 % et plus.

Le pôle d'échanges multimodal de la gare de Pau prévoit l'organisation des déplacements intermodaux et alternatifs à la voiture individuelle.

Nombre de validations sur le réseau Idelis



Action	Mesure
B1-Définir le réseau structurant de demain	Hiérarchisation du réseau Idelis
B4-Poursuivre la mise en accessibilité des réseaux	Poursuite de la mise en accessibilité des arrêts : arrêts de bus, matériel roulant, information et formation
B3-Développer le service de transport sur réservation	Développement du service de transport sur réservation : communication, réservation accessible

DÉVELOPPER UNE OFFRE DE TRANSPORTS RENOUVELÉE

Les transports en commun sont efficaces à condition d'être bien coordonnés entre eux et avec leurs relais que sont la marche, le vélo et la voiture.

Objectif n°2 : améliorer la performance du réseau structurant

Un ensemble de facteurs doit être mis en œuvre afin de rendre les transports en commun performants face à l'autosolisme.

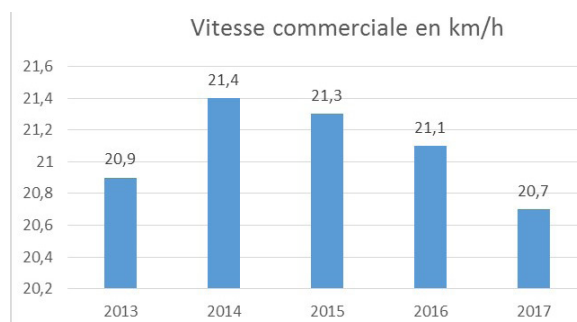
- Mettre en service le Bus à Haut Niveau de Service en septembre 2019, requalifier et redynamiser le centre d'agglomération en mettant en cohérence les différentes politiques (circulation, stationnement, piétonisation). L'aménagement de la ligne est l'occasion de traiter une des principales pénétrantes de la ville pour réaffirmer le caractère urbain des lieux et de connecter l'agglomération avec un réseau écologique le long des berges du Gave.
- Le concept de Temporis + sera généralisé. C'est un concept de bus à haut niveau de service intermédiaire entre le bus classique et Fébus. Ce sont des gains de parcours, des fréquences aux alentours de 10 minutes en heure de pointe et 12 minutes en heure creuse, une garantie d'un temps de parcours en heure de pointe proche de celui en heures creuses, une performance de l'offre toute l'année, la mise en accessibilité des arrêts, une identification visuelle des lignes (véhicules, stations, plans, numérotation), et le développement du réseau structurant en proposant une politique d'urbanisme volontariste et ciblée.
- Poursuivre le maillage du réseau à haut niveau de service à terme pour favoriser le report modal et améliorer l'accessibilité du cœur d'agglomération, en développant le réseau structurant (lignes à forte fréquence Temporis) :
 - o augmentation de l'offre sur la ligne Fébus (8-10 minutes de fréquence),
 - o association des 4 demi-lignes les plus fortes (10-12 minutes de fréquence),
 - o modification des lignes T1 (Jurançon – EFS, via Saragosse), T2 (Lons-Perlic – Hameau), T3 (mairie de Billère - Centre scientifique Total et T4 (augmentation offre P4).

- Dans l'optique de maîtriser la vitesse commerciale et les coûts d'exploitation, étudier les marges de manœuvre par une approche globale par ligne. Cela permettra de définir d'une part les itinéraires les plus adaptés, et d'autre part les aménagements nécessaires (sites propres continus ou ponctuels, gestion des intersections, ...).

Éléments de diagnostic

La vitesse commerciale s'établit à 20,7 km/h pour l'année 2017. La progression de 9 % par rapport à 2009 montre la pertinence des aménagements réalisés et surtout la nécessité de poursuivre les actions :

- de création de couloirs bus,
- de mise en place de la priorité des bus aux feux tricolores,
- de restriction de circulation automobile et du stationnement en centre-ville.



Action	Mesure
B1-Définir le réseau structurant de demain	Définition du réseau structurant par des lignes de type « contrat d'axe »
	Identification des conditions de développement des lignes fortes de demain et du choix de mode
B2-Aménager et mettre en service la 1 ^{ère} ligne de BHNS	Mise en service du BHNS
B6-Agir sur les vitesses commerciales pour maîtriser les coûts d'exploitation	Gestion des vitesses commerciales par une approche globale par ligne et par la réalisation des lignes structurantes

DÉVELOPPER UNE OFFRE DE TRANSPORTS RENOUVELÉE

Objectif n°3 : améliorer la lisibilité du réseau, la communication et l'information

- Terminer le rapprochement tarification et billettique des réseaux urbains et interurbains.
- Mettre en place un service de billettique interopérable.
- Étudier les possibilités de mise en place d'un site d'information multimodale par le biais de modalis.fr.
- Améliorer les conditions d'attente aux arrêts, par l'équipement en mobilier et, sur les principaux arrêts, en bornes d'informations voyageurs.

Éléments de diagnostic

L'homogénéisation de la tarification entre le réseau Idelis et celui du département augmente l'attractivité du réseau.



Quais accessibles du réseau Idelis
Source : Audap



Titre de transport intermodal de la Région
Source : <http://www.kisio.org/assistance-technique-lanimation-de-demarche-dinteroperabilite-suivi-projet-billettique/>

Action	Mesure
B5-Améliorer l'accueil des usagers aux arrêts	Développement de l'information de passage en temps réel
	Installation d'abris voyageurs sur les principaux arrêts du réseau régulier
B10-Coopération des autorités de la mobilité pour des offres coordonnées	Adhésion au Syndicat Mixte Intermodal de Nouvelle-Aquitaine
	Mise en place du titre Modalis
	Création d'un site d'information multimodale

FAVORISER LA ROTATION DU STATIONNEMENT

La politique de stationnement est un levier essentiel de report modal. Sa prise en compte dans l'aménagement du territoire et des mobilités donne l'occasion de penser l'espace public comme un espace de qualité pour les cheminements piétons et cyclables, n'autorisant la voiture que ponctuellement et pour certains usages.

Objectif n°1 : favoriser le report modal de la voiture vers les modes alternatifs

Les portes de la ville constituent le pivot essentiel de l'intermodalité, matérialisées par la facilitation des échanges tous modes. Cette intermodalité est notamment rendue possible par la création de parcs-relais (P+R) jalonnés et bien situés (le long du BHNS, notamment). Une nouvelle offre tarifaire permet d'encourager le recours à d'autres modes de déplacement pour venir en ville.

Dans le quartier de la gare, le stationnement sera réglementé (payant à partir de la première demi-heure) afin de favoriser la rotation. Un nouveau parc-relais permettra aux usagers de Fébus de stationner.

Au-delà du cœur de pays, les aires de covoiturage judicieusement implantées doivent pouvoir faciliter la mutualisation et le partage des véhicules et réduire le nombre de voitures accédant au milieu urbain dense. Ce déploiement doit être couplé avec une tarification du stationnement en centre-ville qui soit progressive et un jalonnement visible des parcs-relais et des aires de covoiturage.

Éléments de diagnostic

Avec la mise en service du BHNS, l'aménagement de parcs-relais en entrée d'agglomération limite le nombre de voitures en circulation et en stationnement dans le centre d'agglomération.

L'aménagement d'aires de covoiturage (Emmaüs-Lescar) incite à l'augmentation de cette pratique ce qui réduit la congestion, la saturation du stationnement et la pollution atmosphérique.



Aire de covoiturage de Lescar
Source : Audap

Action	Mesure
B7-Aménager des parcs-relais au droit des entrées d'agglomération	Implantation et aménagements de nouveaux parcs-relais
	Évaluation de la fréquentation des parcs-relais
	Préservation du foncier et inscription des parcs-relais dans des logiques de contrat d'axe négocié
C6-Accompagner les politiques de covoiturage	Aménagement d'aires de covoiturage (achèvement et complément du maillage départemental)

FAVORISER LA ROTATION DU STATIONNEMENT

Objectif n°2 : rééquilibrer le partage de l'espace public

La rationalisation et la mutualisation du stationnement en milieu urbain permettent de libérer de l'espace. Cet espace ainsi libéré peut être dévolu à la circulation des modes doux et l'installation de lieux de vie et d'échanges qui favorisent le lien social. A cette fin, il est nécessaire de réorganiser le volume de stationnement, de définir une politique de stationnement intercommunale et une réglementation du stationnement adaptée et cohérente.

Éléments de diagnostic

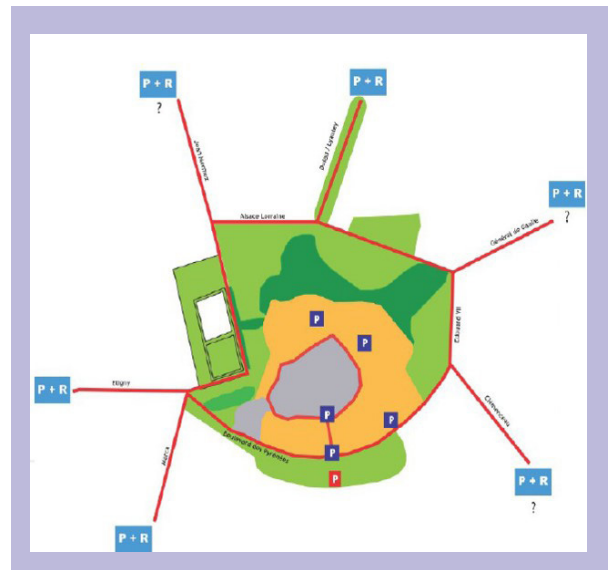
En 2017, la réglementation du parking Verdun et des rues adjacentes a permis d'augmenter le taux de rotation des véhicules et proposer à un plus grand nombre de personnes de bénéficier des places.

Il existe actuellement 2 050 places de stationnement sur voirie et 2 600 places de stationnement en ouvrage.

Organisation du stationnement à Pau - 2015



Organisation du stationnement à Pau - 2030



- Stationnement courte durée favorisé
- Stationnement moyenne durée favorisé

Action	Mesure
C3-Définir les normes de stationnement	Mise en place d'une sectorisation réglementaire
	Prescription de normes de stationnement dans les espaces privés
C4-Faire évoluer les politiques publiques de stationnement	Initiation d'une tarification de stationnement adaptée aux secteurs
	Réglementation du stationnement intercommunal

FAVORISER LA ROTATION DU STATIONNEMENT

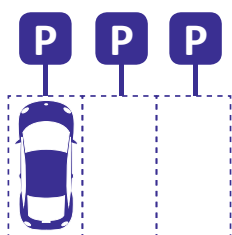
Objectif n°3 : soutenir l'attractivité commerciale et économique dans les centralités

La réglementation de la durée du stationnement est un outil pour favoriser la rotation du stationnement dans les centralités (tarification, zones bleues, ...). Cela favorise la venue des clients et visiteurs qui donnent de l'animation et du dynamisme économique à la ville. Il s'agit alors de proposer une tarification progressive, favorisant le stationnement de courte durée. L'application et le contrôle par une police intercommunale offrent une efficacité et une harmonisation sur l'ensemble du territoire.

Objectif n°4 : maîtriser les nuisances liées au stationnement anarchique

Le stationnement anarchique nuit à l'attractivité de la ville pour les modes doux (stationnement sur bande cyclable, sur trottoir, sur passage piétons). Un contrôle du respect des aménagements pour les piétons et les cyclistes doit permettre le changement de comportement des automobilistes, favoriser l'attractivité des modes doux et leur utilisation dans la ville au quotidien.

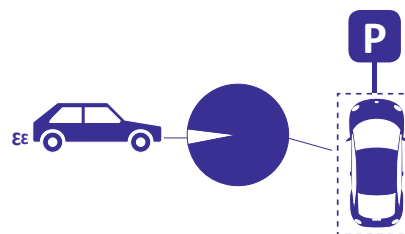
De plus, la réglementation du stationnement a pour objectif de créer une forte rotation des véhicules sur chaque place. La fraude empêche d'atteindre cet objectif. Il s'agit de mieux contrôler les secteurs réglementés afin de favoriser le respect de cette nouvelle politique.



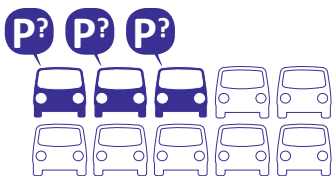
Sur un territoire donné, le ratio est d'une voiture pour 2 à 3 places



A l'arrêt, une voiture occupe 10m². 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)



Pourtant, en ville, 20 à 30 % du trafic est lié à la recherche d'une place



Des m² qui dans l'espace public imposent généralement de faire des choix entre stationnement et espaces pour les autres modes

Action	Mesure
C4-Faire évoluer les politiques publiques de stationnement	Initiation d'une tarification de stationnement adaptée aux secteurs
C5-Créer une police intercommunale	Mise en place d'une police intercommunale
C9-Intégrer la problématique de livraisons de marchandises dans les projets de développement territorial	Réglementation de la livraison de marchandises (implantation d'aires de livraison)

DÉPLOYER UNE POLITIQUE DE MANAGEMENT DE LA MOBILITÉ

Le management de la mobilité est à la mobilité ce que la recette est à la cuisine. Les infrastructures sont les casseroles et les services de bus ou de vélo sont les ingrédients

Objectif n°1 : initier le changement de comportement par la mise en place de conditions favorables

La réalisation de Plans de Mobilité par les établissements de plus de 100 employés sera facilitée par la création d'une mission de conseil en mobilité pour accompagner les entreprises et les administrations. Cette mission permettra d'identifier les établissements concernés, de les accompagner dans leur diagnostic mobilité et la connaissance des problématiques de leur(s) site(s), et d'engager des actions favorisant le déploiement des alternatives à l'autosolisme.

Il s'agit d'accompagner la mise en relation des covoitureurs par des outils (application, spontané). La collectivité peut venir soutenir la pratique du covoiturage en facilitant la mise en relation. Elle peut prendre la forme d'une application smartphone, en mettant en relation de façon instantanée, en limitant au maximum les contraintes d'organisation (géolocalisation, ...). Elle peut également être spontanée, par le biais de la sécurisation de l'auto-stop : création d'une communauté d'utilisateurs inscrits, des points d'arrêts sur les axes routiers circulés et une sécurisation par sms.

Les Plans de Mobilité concernent les livraisons et la logistique. Il s'agit d'encourager les entreprises et les transporteurs à utiliser des modes de transport plus vertueux en favorisant le recours aux véhicules propres, silencieux et de faible gabarit.

Cela peut passer par :

- la labellisation des professionnels du transport et des entreprises qui s'engagent dans cette démarche,
- la création d'une plateforme dédiée au dialogue et aux échanges entre les acteurs de la livraison en ville,
- la signature d'une charte des bonnes pratiques.

Éléments de diagnostic

La création du Club de la Mobilité en janvier 2016 permet aux entreprises d'être accompagnées dans leurs réflexions ou dans la mise en place d'un Plan de Mobilité.

Les actifs du territoire représentent 150 000 personnes, répartis dans 18 000 établissements dont 66% dans le commerce.

Les principales zones d'emploi se situent au centre de Pau, à l'Université et dans les zones d'activités.

Huit actifs sur dix se déplacent en voiture pour se rendre au travail. La part des actifs dans les communes rurales est importante et pose des problématiques de déplacements pendulaires (congestion, saturation du stationnement).

L'outil « Plan de Mobilité d'entreprise » permet d'organiser les déplacements des salariés vers un report modal.

Depuis le 1er janvier 2018, les Plans de de mobilité sont obligatoires pour les établissements de plus de 100 employés sur un même site. Cela concerne une cinquantaine d'entreprises. Quelques entreprises du territoire sont déjà en démarche.

Action	Mesure
C10-Sensibiliser aux pratiques alternatives à l'automobile de l'école à l'entreprise	Initiation de plans de mobilité entreprises
C6-Accompagner les politiques de covoiturage	Étude d'opportunité pour un outil de mise en relation de covoitureurs
	Communication sur les offres de service liées au covoiturage
C11-Mettre en place un observatoire des déplacements	Création de l'observatoire pour suivre la politique des déplacements
C7-Tendre vers des livraisons respectueuses et respectées	Création d'une plateforme de dialogue des transporteurs et des entreprises
	Rédaction d'une Charte des bonnes pratiques de la livraison
	Labellisation des professionnels de la livraison les plus vertueux

DÉPLOYER UNE POLITIQUE DE MANAGEMENT DE LA MOBILITÉ

Objectif n°2 : animer le management de la mobilité

Créer des événements et des rendez-vous incontournables de mobilité alternative à la voiture individuelle (« Fête du vélo », « Challenge de la mobilité ») afin de lancer une dynamique positive et festive autour des modes alternatifs à la voiture individuelle.

Proposer des outils de mise en relation pour la pratique du covoiturage et communiquer sur les services proposés.

Connaitre les leviers au changement de comportement par la diffusion d'enquêtes de mobilité qualitatives. Cela entraîne une meilleure connaissance des habitudes de mobilité des usagers globalement et des actifs en particulier, leurs freins au report modal et leurs souhaits pour l'avenir. L'identification des étapes de cheminement dans le processus de report modal participe à l'efficacité des actions du Plan de Mobilité, adaptées aux besoins de chaque employé.

Éléments de diagnostic

En partenariat avec le SMTU et l'UPPA, l'Audap a réalisé une enquête au printemps 2018 sur les freins aux pratiques de la marche, du vélo et des transports en commun.

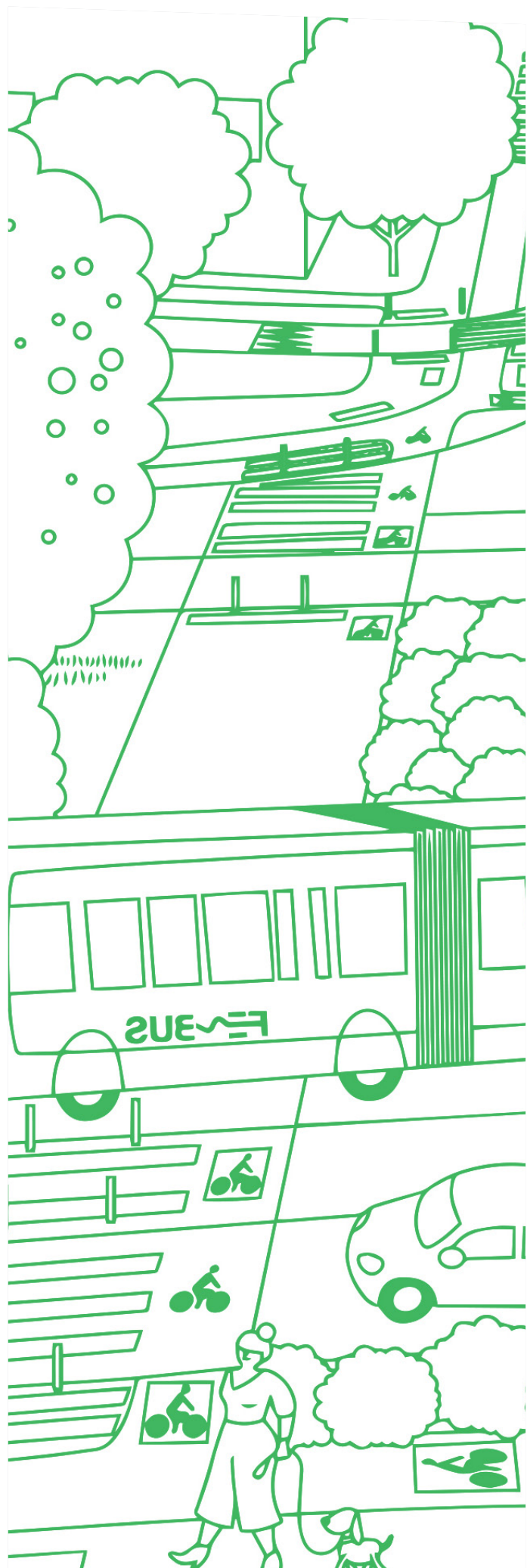
Il en est ressorti que les habitants souhaitent :

- bénéficier d'aménagements cyclables sécurisés et continus ;
- le respect des passages pour piétons par les véhicules motorisés ;
- de meilleures conditions d'attente aux arrêts de bus.



Action	Mesure
C10-Sensibiliser aux pratiques alternatives à l'automobile de l'école à l'entreprise	Initiation de plans de mobilité entreprises et écoles
C6-Accompagner les politiques de covoiturage	Etude d'opportunité pour un outil de mise en relation de covoitureurs
	Communication sur les offres de service liées au covoiturage
C11-Mettre en place un observatoire des déplacements	Création de l'observatoire pour suivre la politique des déplacements







Petite caserne
2 allée des platanes - BP 628
64106 Bayonne Cedex
Tél. 05 59 46 50 10

4 rue Henri IV - Porte J
64000 Pau
Tél. 05 33 64 00 30

www.audap.org