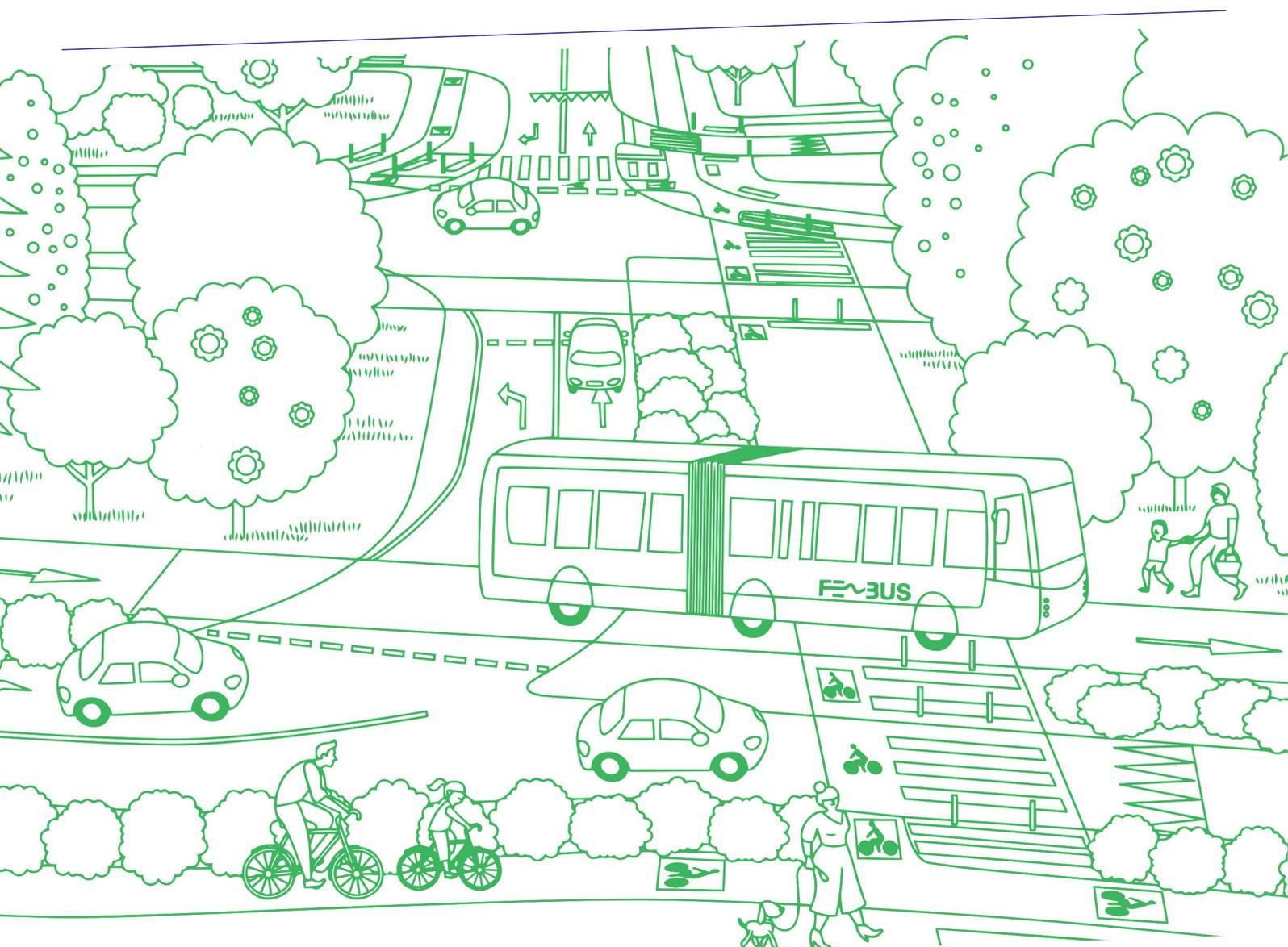


PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS

RÉVISION DU PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS BILAN DU PDU 2004 - 2010



Révision du Plan de Déplacements Urbains

Bilan du PDU
2004-2010

Sommaire	3
1. Environnement législatif	4
2. Les différents objectifs d'un PDU.....	5
3. Pourquoi réviser le Plan de Déplacements Urbain ?.....	6
Evaluation des actions 2004 - 2010	9
1.1 La constitution et l'aménagement d'un réseau de voirie d'intérêt communautaire défini selon les usages souhaités	14
1.2 Requalifier des pénétrantes et des entrées de ville.....	16
1.3 Adapter les plans de circulations dans les centres-villes et aux abords des établissements scolaires.....	18
1.4 Réhabiliter et remettre en valeur les espaces publics prioritairement dans les centres-villes	20
1.5 Mieux faire respecter la réglementation en matière de circulation.....	22
1.6 Mieux utiliser l'offre en stationnement.....	24
1.7 Rationaliser l'organisation des livraisons en ville.....	28
1.8 Réaliser un réseau vélo	30
2.1 Mettre en œuvre à très court terme un programme de modernisation du réseau de transport collectif urbain.....	32
2.2 Mener les études de définition d'axes structurants de transport collectif en site propre (TCSP sur voie réservée).....	34
2.3 Créer des parcs-relais.....	36
2.4 Mettre en place des axes structurants de Transport Collectif en Site Propre (TCSP)....	38
2.5 Aménager des pôles d'échanges urbains	40
2.6 Coordonner la tarification et l'information des transports collectifs.....	42
3.1 Engager une démarche d'extension du réseau routier qui soit assujettie à des objectifs de développement durable	44
3.2 Engager une réflexion sur la cohérence entre urbanisme et transport au-delà du PTU.	46
3.3 Elaborer un guide de mise en compatibilité des PLU avec le PDU	48
3.4 Réaliser une expertise déplacements des projets urbains	50
3.5 Développer le transport combiné rail-route.....	52
3.6 Mettre en place un outil de conseil à la mobilité et d'observation des déplacements.....	54

Etat d'avancement du programme d'actions du PDU de l'agglomération Paloise	56
Niveau d'intérêt et pérennité des actions dans le nouveau PDU	58
Pré diagnostique	
Données de cadrage	61
Le réseau viaire	68
1. Armature du réseau structurant d'agglomération.....	69
2. Intensité des flux de déplacement	69
3. Caractéristique des flux journaliers	70
4. Typologie des trafics	71
5. Qualité du jalonnement.....	71
6. Accidentologie.....	72
Les transports collectifs.....	76
1. Les TC routiers	77
2. Le Funiculaire	80
3. Les Transports ferroviaires	80
4 Vers une intermodalité entre les transports en communs.....	82
Les modes doux.....	84
1. La place accordée aux modes doux	85
2. Qualité des cheminements piétons.....	85
3. Aménagements cyclables	87
Le stationnement.....	92
1. Cadrage général	93
2. Le stationnement dans l'agglomération paloise.....	94

1. Environnement législatif

Les Plans de Déplacements Urbains s'inscrivent dans un cadre législatif. Les lois référentes en la matière sont :

Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) n°82-1153 du 30 décembre 1982

C'est avec la loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) qu'apparaît le concept de Plan de Déplacements Urbains. Elle affirme le droit aux transports pour tous et la liberté dans le choix des modes de déplacement. Elle donne comme enjeu principal de définir « les principes généraux de l'organisation des transports, de la circulation et du stationnement » pour permettre « une utilisation plus rationnelle de la voiture et assurer la bonne insertion des piétons, des véhicules à deux roues et des transports en commun » (article 28).

Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE) du 30 décembre 1996

Elle complète la LOTI en rendant obligatoire l'élaboration d'un PDU pour les agglomérations de plus de 100.000

habitants.

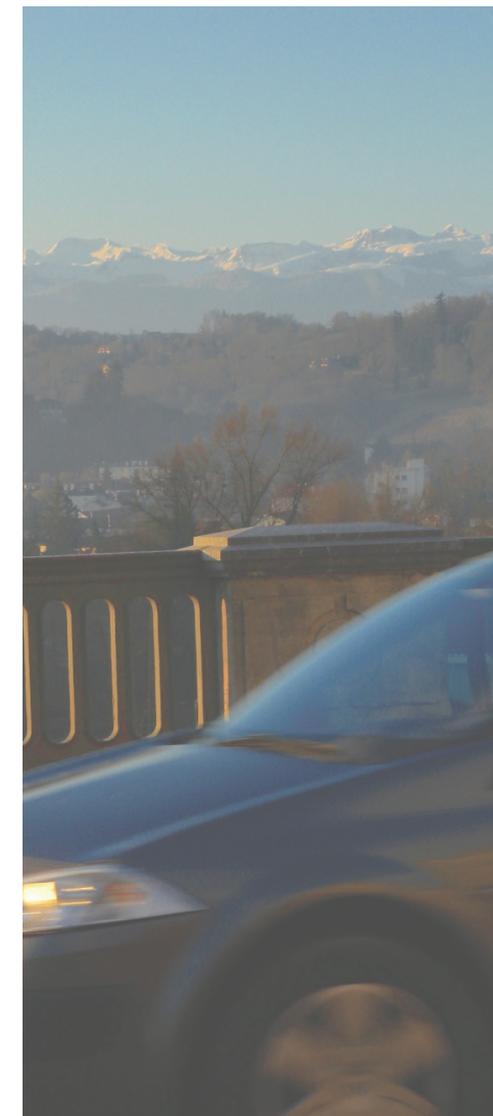
«Le Plan de Déplacements Urbains définit les principes de l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement, dans le Périmètre des Transports Urbains (...)

Il vise à assurer un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part. Il a comme objectif un usage coordonné de tous les modes de déplacements, notamment par une affectation appropriée de la voirie, ainsi que la promotion des modes les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie. » (article 14).

Loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU) n°00-1208 du 13 décembre 2000

La loi SRU a renforcé l'outil PDU dans ses principes. Elle place comme objectif premier la sécurité de tous les déplacements par un partage équilibré de la voirie. Elle instaure la mise en place d'un observatoire des accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste. Elle intègre la mise en cohérence des politiques d'urbanisme et de déplacements et la

notion de développement durable. Enfin, elle vient renforcer les dispositions prises en matière d'organisation du stationnement, de la livraison des marchandises, des plans de mobilité et de la mise en place d'une tarification et d'une billettique intégrées.



2. Les différents objectifs d'un PDU

Le plan de déplacements urbains :

- Définit les principes d'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement, dans le périmètre des transports urbains,

- Vise à assurer un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part,

- Doit permettre un usage coordonné de tous les modes de déplacement en favorisant les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie,

- Précise les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre,

- Cherche à modérer l'usage de la voiture.

Les mesures à mettre en place concernant :

- L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements,

- La diminution du trafic automobile (ou trafic routier),

- Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacements économes et les moins polluants pour l'environnement, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied,

- L'aménagement et l'exploitation des réseaux et des voiries d'agglomérations, afin de les rendre plus efficaces, notamment en les partageant entre les différents modes de déplacement et en favorisant la mise en œuvre d'actions d'information sur la circulation,

- L'organisation du stationnement sur voirie et dans les parcs de stationnement,

- Le transport, la livraison des marchandises, tout en rationalisant l'approvisionnement de l'agglomération

pour maintenir les activités commerciales et artisanales,

- La mise en place d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements,

- l'encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à favoriser le transport de leur personnel, notamment par l'utilisation des TC et du covoiturage, en réalisant un PDE.



3. Pourquoi réviser le Plan de Déplacements Urbain ?

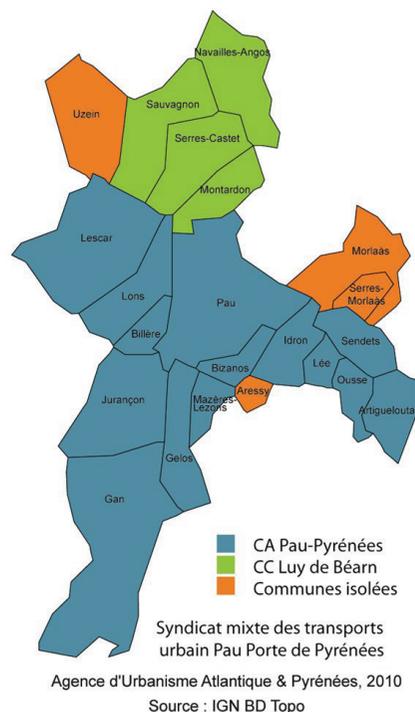
Un nouveau PDU à l'échelle du nouveau PTU

Le Périmètre des Transports Urbains (PTU) de l'Agglomération Paloise a été élargi à 8 communes supplémentaires en début d'année 2010 pour mieux répondre aux attentes des habitants et des usagers :

- la Communauté de Communes du Luy-de-Béarn (Montardon, Navailles-Angos, Sauvagnon, Serres-Castet),
- Aressy,
- Morlaàs,
- Serres-Morlaàs,
- et Uzein.

Ce nouveau territoire a donné lieu à la création le 2 avril 2010 du Syndicat Mixte des Transports Urbains (SMTU) Pau Porte des Pyrénées.

En cas de modification du périmètre de transports urbains (PTU), l'autorité compétente pour l'organisation des transports est tenue d'élaborer un nouveau plan de déplacements urbains, et ce, dans un délai de 3 ans.



Un nouveau cap en matière de politique des déplacements et en cohérence avec les politiques urbaines

Restructuration complète du réseau de transports en commun urbains, mise en place de services d'autopartage, mise en service de vélos en libre service, projet de BHNS, etc.

La loi sur l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées du 11 février 2005

La loi introduit dans son article 45 la prise en compte de tous les types de handicaps, la volonté de traiter l'intégralité de la chaîne de déplacements en rendant obligatoire l'accessibilité complète des services de transport collectif. Ces nouvelles obligations sont appelées à bénéficier à tous les usagers, y compris les personnes âgées, les enfants et plus généralement toutes les personnes gênées à titre temporaire ou permanent dans leurs déplacements. Elles participent ainsi à l'amélioration du confort général de la population dans son ensemble.

Le PDU doit chercher à améliorer l'accessibilité des réseaux de transports

publics aux personnes handicapées ou à mobilité réduite (article 28 de la loi d'orientation des transports intérieurs). Ainsi, le PDU « précise les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre afin de renforcer la cohésion sociale et urbaine et d'améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics aux personnes handicapées ou à mobilité réduite ainsi que le calendrier des décisions et réalisations. Il est accompagné d'une étude des modalités de son financement et de la couverture des coûts d'exploitation des mesures qu'il contient ».

A cet effet, les PDU doivent comporter une annexe traitant de l'accessibilité. Cette annexe indique les « mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre afin d'améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics aux personnes handicapées et à mobilité réduite, ainsi que le calendrier de réalisation correspondant ».

L'ordonnance 2004-489 du 3 juin 2004 relative à l'évaluation environnementale

La réalisation de l'évaluation environnementale dans le plan de déplacements urbains est une démarche obligatoire. L'ordonnance n°2004-489 du 3 juin 2004, transposant la directive européenne 2001/42/CE du Parlement et

du Conseil européen a institué la mise en place de l'évaluation environnementale pour les documents d'urbanisme.

Les PDU sont ainsi concernés par l'ordonnance 2004-489 et sont donc soumis à l'évaluation environnementale. Cette évaluation a pour objectif d'évaluer les incidences environnementales suffisamment en amont de la procédure de révision. Ceci afin que le respect de l'environnement soit pris en compte dans l'ensemble des décisions structurantes du plan.

Le Grenelle de l'environnement

Le Grenelle de l'environnement précise que l'Etat encouragera, dans le cadre des plans de déplacements urbains, la mise en place de plans de déplacement d'entreprises, d'administrations, d'écoles ou de zones d'activité, ainsi que le développement du covoiturage, de l'auto-partage et du télétravail, de la marche et du vélo, notamment par l'adoption d'une charte des usages de la rue.

*Bilan du Plan d'actions
PDU 2004 - 2010*





Spatialisation des actions du PDU 2004-2010

20 fiches synthétiques

L'état d'avancement du programme d'actions du PDU de l'agglomération Paloise

Niveau d'intérêt et pérennité des actions dans le **nouveau PDU**



Spatialisation des actions du PDU 2004-2010

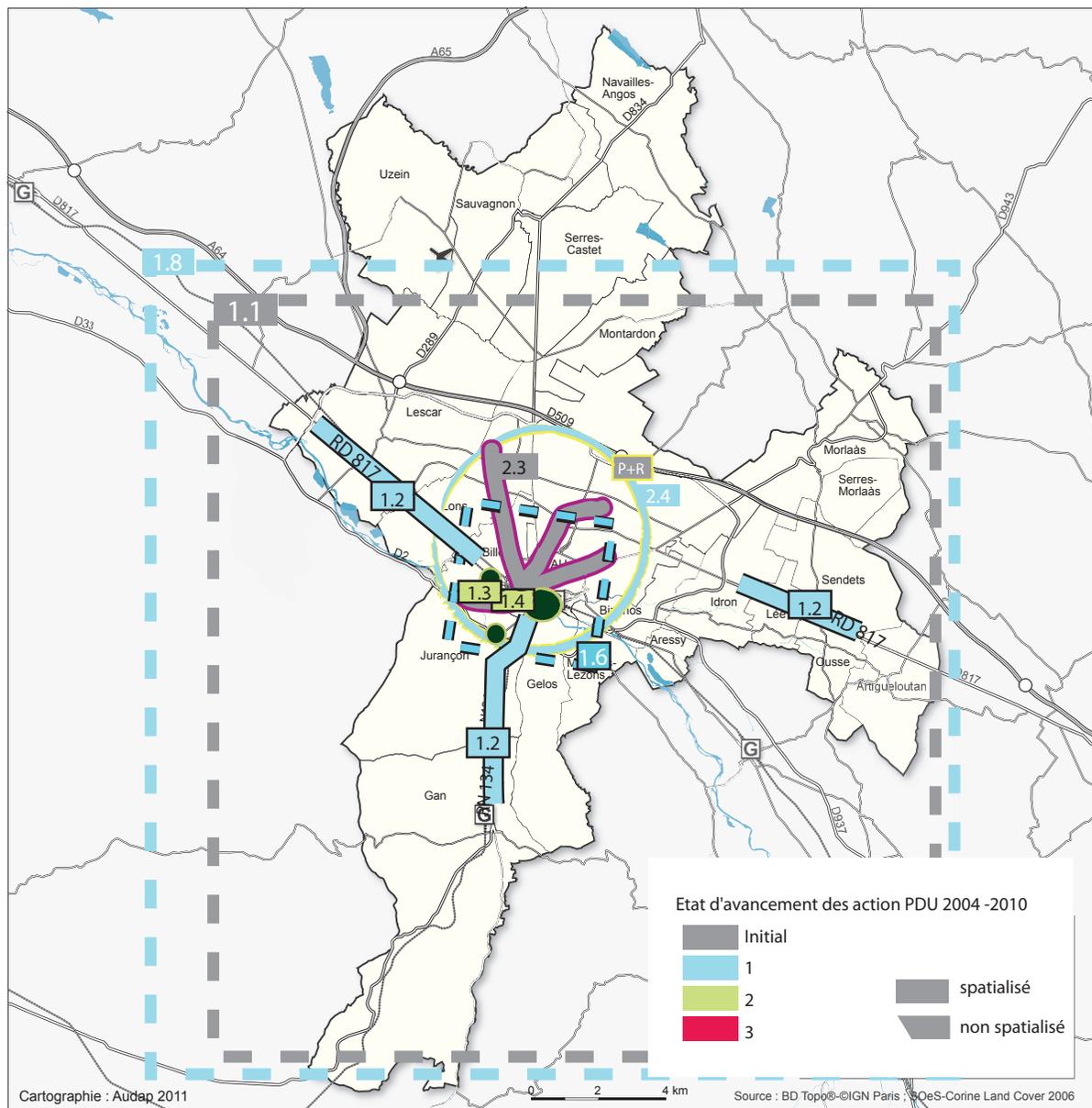
Le Plan de Déplacements urbains de l'agglomération de Pau s'articule sur trois objectifs majeurs :

- 1. Améliorer la sécurité routière et l'attractivité des centres-villes**
- 2. Rendre les transports collectifs plus performants et plus attractifs**
- 3. Mettre en œuvre un développement durable**

Le PDU, approuvé le 6 février 2004, a fait émerger 20 grandes actions à réaliser ou à initier à l'horizon de 15 ans.

Au cours des dernières années, de nombreuses études et réalisations ont été menées dans le cadre de la mise en œuvre opérationnelle du PDU. Le plan de déplacements urbains doit faire l'objet d'une évaluation obligatoire au bout de 5 ans.

La volonté de révision du PDU va au delà du simple bilan, et correspond aujourd'hui à la volonté de créer une nouvelle mobilité s'appuyant sur le triptyque du développement durable.



- 1.1 La constitution et l'aménagement d'un réseau de voirie d'intérêt communautaire définis selon les usages souhaités
- 1.2 Requalifier des pénétrantes et des entrées de ville
- 1.3 Adapter les plans des circulations à Pau, dans les centres-bourgs et aux abords des établissements scolaires
- 1.4 Réhabiliter et remettre en valeur les espaces publics prioritairement dans les centres-ville
- 1.5 Mieux faire respecter la réglementation en matière de circulation
- 1.6 Mieux utiliser l'offre en stationnement
- 1.7 Rationaliser l'organisation des livraisons en ville
- 1.8 Réaliser un réseau vélo
- 2.1 Mettre en œuvre a très court terme un programme de modernisation du réseau de transport collectif urbain
- 2.2 Mener les études de définition d'axes structurants de transport collectif en site propre (TCSP sur voie réservée)
- 2.3 Mettre en place des axes structurants de transport collectif en site propre (TCSP)
- 2.4 Créer des parcs-relais
- 2.5 Aménager des pôles d'échanges urbains
- 2.6 Coordonner la tarification et l'information des transports collectifs
- 3.1 Engager une démarche d'extension du réseau routier qui soit assujettie a des objectifs de développement durable
- 3.2 Engager une réflexion sur la cohérence entre urbanisme et transports au-delà du PTU
- 3.3 Elaborer un guide de mise en compatibilité des PLU avec le PDU
- 3.4 Réaliser une expertise déplacements des projets urbains
- 3.5 Développer le transport combiné rail-route
- 3.6 Mettre en place un outil de conseil à la mobilité et d'observation des déplacements



20 projets 2004-2010
fiches synthétiques d'évaluation

1.1 La constitution et l'aménagement d'un réseau de voirie d'intérêt communautaire défini selon les usages souhaités

1.2 Requalifier des pénétrantes et des entrées de ville

1.3 Adapter les plans de circulations dans les centres-villes et aux abords des établissements scolaires

1.4 Réhabiliter et remettre en valeur les espaces publics prioritairement dans les centres-villes

1.5 Mieux faire respecter la réglementation en matière de circulation

1.6 Mieux utiliser l'offre en stationnement

1.7 Rationaliser l'organisation des livraisons en ville

1.8 Réaliser un réseau vélo

2.1 Mettre en œuvre à très court terme un programme de modernisation du réseau de transport collectif urbain

2.2 Mener les études de définition d'axes structurants de transport collectif en site propre (TCSP sur voie réservée)

2.3 Créer des parcs-relais

2.4 Mettre en place des axes structurants de Transport Collectif en Site Propre (TCSP)

2.5 Aménager des pôles d'échanges urbains

2.6 Coordonner la tarification et l'information des transports collectifs

3.1 Engager une démarche d'extension du réseau routier qui soit assujettie à des objectifs de développement durable

3.2 Engager une réflexion sur la cohérence entre urbanisme et transport au-delà du PTU

3.3 Elaborer un guide de mise en compatibilité des PLU avec le PDU

3.4 Réaliser une expertise déplacements des projets urbains

3.5 Développer le transport combiné rail-route

3.6 Mettre en place un outil de conseil à la mobilité et d'observation des déplacements

Action 1.1 La constitution et l'aménagement d'un réseau de voirie d'intérêt communautaire défini selon les usages souhaités

Constat du diagnostic

Pour atteindre les objectifs affichés d'amélioration de la sécurité routière et de renforcement de l'attractivité des centralités, la Communauté d'Agglomération doit disposer de ses propres leviers d'actions, grâce à la constitution d'un réseau de voirie d'intérêt communautaire.

Objectifs à atteindre

Il s'agit de définir un réseau d'intérêt communautaire maillé et hiérarchisé à l'échelle de l'agglomération paloise.

Ce réseau a pour vocation d'assurer trois niveaux de fonction : transit, échanges longs, échanges courts (principaux trafics internes et TC).

Actions réalisées ✓

- Etude de définition du réseau de voirie d'intérêt communautaire,
- Jalonnement d'entrée d'agglomération signalant l'entrée dans le territoire de la communauté d'agglomération.

Actions non réalisées ✗

- Malgré les études, pas d'applications réelles (Aménagement physique des voies en suivant une charte d'aménagement, création d'infrastructures communautaires complétant le réseau de voirie, réglementation de la circulation, etc.)
- Absence d'adaptation du jalonnement directionnel à l'échelle communautaire



Objectif 1
Améliorer la sécurité et l'attractivité des centres-villes



Pour aller plus loin...

« une classification des voies offre l'avantage de convenir, à une échelle intercommunale le type d'aménagement applicable selon une typologie (pistes/bandes cyclables, zones 30, voies réservées bus, limitation de vitesse, etc.) »

Evaluation

Dans le cadre de l'application du PDU de l'agglomération de Pau, une étude de hiérarchisation du réseau viaire à l'échelle de la communauté d'agglomération a été mise en œuvre.

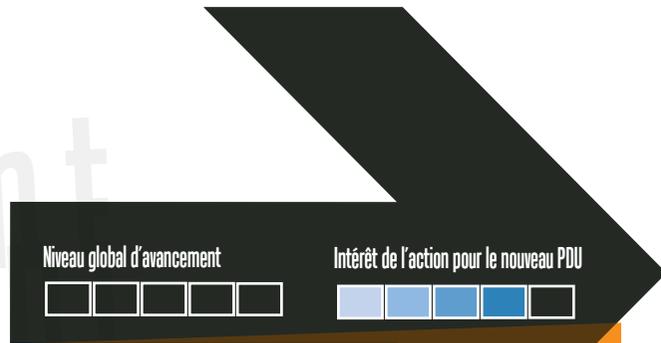
- En revanche, malgré cette étude, il n'a depuis pas été établi de hiérarchie du réseau viaire à l'échelle communautaire, et aucune charte d'aménagement des voies selon leurs classification n'est applicable.

- Le jalonnement directionnel est du ressort des communes, du département de l'Etat selon les compétences de chacun. Il n'y a actuellement aucun plan de jalonnement communautaire.

- Le manque de coordination est visible sur l'espace communautaire notamment par le manque d'homogénéité dans la qualité de la signalétique et le manque d'efficacité du jalonnement intercommunal et communautaire.

Ces éléments induisent un accroissement général des temps de parcours, des problèmes d'usage avec des circulations importantes sur des axes peu adaptés et enfin des difficultés à se repérer sur les axes (l'usager ne sait pas spontanément si il se trouve sur un axe principal ou non).

- Avis sur la pérennisation
- Il est primordial de se préoccuper de la hiérarchisation du réseau viaire, du moins à l'échelle communautaire, afin de mettre en adéquation le traitement de la voie et les fonctions qu'elle assure (ou que l'on souhaite lui faire assurer).
- La hiérarchisation du réseau viaire doit obligatoirement s'accompagner d'une charte des aménagements (multimodaux) selon la typologie des voies.



Action à Poursuivre

Action 1.2 Requalifier des pénétrantes et des entrées de ville



Constat du diagnostic

Les grands axes pénétrant dans l'agglomération sont soumis à une superposition de nuisances : trafic important, vitesse moyenne élevée, bruit, dégradation des espaces publics, danger de circulation.

Objectifs à atteindre

Reconsidérer la fonction des anciennes routes nationales 117 et 134 à l'intérieur de la rocade de contournement, en vue de les transformer en avenues urbaines au trafic apaisé, à l'usage partagé entre les divers modes de déplacements et le long desquelles il sera possible de retrouver des conditions acceptables d'habitat en milieu urbain.

Actions réalisées ✓

Des études préalables ont été réalisées :

- par la commune de Billère sur la RN117 ;
- par la commune d'Idron sur la Route de Tarbes (Dans son PLU, Idron affiche sa volonté de maîtriser l'urbanisation le long de la RD 817.

Actions non réalisées ✗

- Etudes et aménagements : RN 117, à l'Ouest entre Billère et Lescar
- Etudes et aménagements : RN 117, à l'Est entre la sortie de Pau et Idron
- Etudes et aménagements : RN 134 au sud de Jurançon à Gan

Zoom sur...

... Ville de Billère : Etude de requalification de la RN117 en boulevard urbain

En accompagnement d'une réflexion sur le centre ville, et suite au déclassement de la RN117 en voie communale, la commune de Billère en liaison avec la Communauté d'Agglomération de Pau-Pyrénées a réalisé une étude de requalification de cette pénétrante d'agglomération.

Ce projet de rénovation de voirie commence par un rétrécissement de la chaussée (actuellement 16m de large), afin d'améliorer les déplacements durables avec un agrandissement des trottoirs pour les piétons et deux pistes cyclables bilatérales. Les transports en commun circuleront en site propre et seront donc prioritaires par rapport aux autres véhicules.



illustration : Etude SEPA, Ville de Billère, CAPP

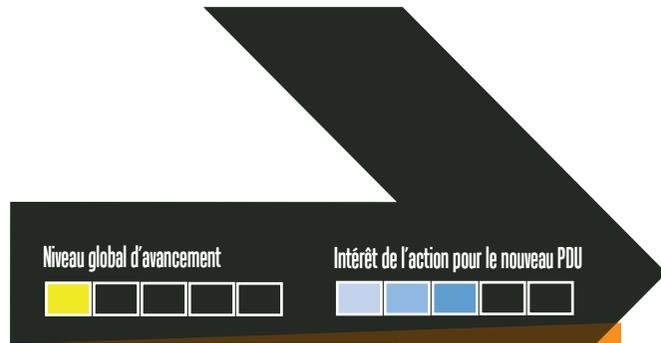
Evaluation

- Les requalifications de pénétrantes doivent porter sur l'amélioration de la sécurité routière, la diminution des nuisances sonores, un meilleur partage de l'espace entre les différents modes de déplacement, et l'amélioration de l'image d'entrée de ville (requalification paysagère, etc.).

- Qu'ils soient d'initiative communale ou communautaire les aménagements doivent se faire nécessairement dans le cadre de la hiérarchisation du réseau viaire et dans le respect de la charte des aménagements. (Cf. action 1.1).

- **Avis sur la pérennisation**
- **La requalification des pénétrantes d'agglomération et des entrées de ville devront se faire non plus dans une logique d'aménagement d'axes, mais bien en cohérence avec l'ensemble du système de déplacement à l'échelle PTU.**
- **Pour aller plus loin dans la démarche de mutualisation il serait envisageable de définir une labellisation PDU des requalifications de voirie (avec même l'intégration des aspects paysagers dans la labellisation).**

et des entrées de ville



Action à intégrer dans une démarche plus globale d'amélioration de la qualité de Ville

Action 1.3 Adapter les plans de circulations dans les centres-villes et aux abords des établissements scolaires

Constat du diagnostic

Il est nécessaire de réaménager les plans de circulation des centralités de façon à limiter le trafic de transit, améliorer la circulation des bus, et faire progresser le partage modal vers un meilleur équilibre entre les modes.

Objectifs à atteindre

- Sécuriser les espaces piétons dans les centres-villes et aux abords des écoles,
- Faire diminuer les pollutions sonore et olfactive,
- Donner plus de place aux cheminements des modes doux,
- encourager le développement de l'activité dans le centre-ville,
- améliorer les conditions de livraison.

Actions réalisées ✓

- Démarche de PDS (Plan de Déplacements Scolaires) engagée par la CAPP;
- Le plan de jalonnement de la ville de Pau est réalisé, et les implantations physiques vont débuter au premier trimestre 2011.
- La création du centre piéton a pour objectif de diminuer les flux de transit dans le centre ville de Pau
- Démarche « abords d'écoles apaisés » : opération en cours sur la ville de Pau, visant notamment l'amélioration de la sécurité routière aux abords des écoles.
- Réalisation de couloirs bus

Plan de jalonnement, aménagements qualitatifs, secteurs apaisés dans certaines centralités



Actions non réalisées ✗

- Centres-bourgs : adapter la réglementation de la circulation, organiser le stationnement, réaliser des aménagements de sécurité et de confort, et ce, pour l'ensemble des modes (La plupart des centres-bourgs du territoire sont néanmoins équipés de zones 30).

Objectif 1
Améliorer la sécurité et l'attractivité des centres-villes



Evaluation

- Volonté de faire baisser l'insécurité routière aux abords des écoles à Pau, mais sans toutefois viser un rééquilibrage modal dans ces secteurs (la forte présence automobile se fait toujours ressentir).

- Le plan de circulation a pour objectif de dissuader le trafic de transit dans le centre, mais également d'offrir de meilleures conditions d'accès aux chalandes et aux résidents.

- **Avis sur la pérennisation**
- **Les plans de circulations dans les centres-villes devront nécessairement s'articuler avec la hiérarchisation du réseau viaire à l'échelle communautaire. (cf. action 1.1).**
- **Les actions de pacification des secteurs scolaires se feront en lien avec un soucis de rééquilibrage modal des voies.**
- **Il faudra porter la réflexion sur les nouveaux dispositifs de partage de la rue (plateaux piétons, zones de rencontres, etc.)**

Niveau global d'avancement

<input type="checkbox"/>				
--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------

Intérêt de l'action pour le nouveau PDU

<input type="checkbox"/>				
--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------

Action à Poursuivre

Vers une reconquête de l'espace public à Pau

Pour aller plus loin...

« La loi du 11 février 2005 relative à l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées prévoit la mise en accessibilité de la chaîne de déplacement. Ainsi, elle impose aux collectivités compétentes la réalisation d'un Plan de Mise en Accessibilité de la Voirie et des espaces publics.

Chacune des 22 communes, est donc dans l'obligation de réaliser un PMAV (avant le 23 décembre 2009).

Ce plan se décline comme un document de référence en matière de qualité d'usage. Il détermine la logique d'ensemble dans laquelle s'inscriront toutes les transformations urbaines qui concourront à améliorer progressivement l'accessibilité de la cité. »



Evaluation

- Le PDU n'a pas été l'occasion, pour les communes, de travailler collectivement sur les questions de réhabilitation des espaces publics.

- Une politique volontariste au centre de Pau offre de nouvelles perspectives, le piéton retrouve pas à pas sa place en hyper centre (aménagement de la place Clemenceau, suppression de stationnement en surface, mise en place de bornes d'accès au centre-ville) mais avec accès souple aux automobilistes et une offre de stationnement considérable à l'échelle du centre-ville.

- La reconquête des espaces publics par les modes alternatifs à l'automobile n'en est qu'à ses prémices sur le territoire et il reste primordial de définir une politique cohérente en la matière.

- Un fond de concours, non inscrit au PDU 2004-2010 a permis ponctuellement d'aider à des réalisations d'aménagement.

Avis sur la pérennisation

Il apparaît primordial de permettre au piéton de reconquérir des territoires identitaires plus vastes lui assurant la perméabilité, la connectivité et l'accessibilité à l'espace public par le réseau viaire. La marche, mode de déplacements doux, doit désormais être davantage mis en avant afin de se rapprocher un espace urbain jusqu'ici trop souvent dévolu aux déplacements motorisés.



Action à intégrer dans une démarche plus globale d'amélioration de la qualité de Ville

Action 1.5 Mieux faire respecter la réglementation en matière de circulation

Constat du diagnostic

De nombreux accidents dus à une vitesse excessive sur les principaux axes du territoire (les pénétrantes, les zones sensibles telles que les établissements scolaires, centres-villes, etc.)

Objectifs à atteindre

Mettre en place des campagnes ou des équipements fixes de mesure de la vitesse, pour identifier non seulement les quelques excès mais aussi l'ensemble d'une circulation trop rapide.

Actions réalisées ✓

- Equipements mobiles acquis par la gestion des feux pour mesurer les vitesses
- Convention avec l'Etat pour récupérer les données accidentologie sur le territoire de la CAPP intégrées par le SIG et consultables lors de chaque projet.

Actions non réalisées ✗

- Campagnes de contrôles de mesures par des équipements fixes à installer
- Contrôles sur ces secteurs : RN 117, RN 134, Centres-villes, Etablissements scolaires

Zoom sur... Boulevard en promenade

L'objectif affiché est que : «tous les premiers dimanches du mois, le boulevard des Pyrénées est réservé aux piétons, aux cyclistes, aux badauds et aux familles de 14h à 18h.»

Le constat est plutôt mitigé, avec une chaussée toujours fréquentée par les voitures, un non respect des interdictions de stationnement sur les places marquées et surtout, un paysage encore plus marqué par l'automobile qu'en tant normal, car une partie de la chaussée (coté pyrénées) est en fait utilisé comme zone de stationnement de la part des exposants, clients, promeneurs, etc... du boulevard des Pyrénées.



Objectif 1
Améliorer la sécurité et l'attractivité des centres-villes



Le mobilier anti-stationnement n'apporte qu'une réponse « locale », et peut même nuire parfois au changement de comportement.



Le respect de la réglementation en matière de circulation est une affaire de tous.



L'absence de mobilier anti-stationnement octroie aux automobiliste « un droit » de stationner.

Evaluation

Les équipements acquis servent actuellement aux services internes en amont des projets d'aménagement. En revanche ces outils n'ont pas été utilisés dans l'optique de contrôle des vitesses en vue de sanctions et ou d'avertissements quelconques.

- Avis sur la pérennisation
- - **Il est bien entendu que le meilleur des aménagements ou la meilleure des réglementations ne pourront jamais fonctionner sans un contrôle efficace. Ce type d'action pourrait intégrer un volet de communication plus large au sein du PDU.**

Nouveau PDU : Indicateurs à mettre en oeuvre

- Nombre de pv stationnement,
- Comptage de vitesse,
- Evolution de l'accidentologie.

Niveau global d'avancement



Intérêt de l'action pour le nouveau PDU



Action non prioritaire, à réintégrer dans un
volet large de communication

Action 1.6 Mieux utiliser l'offre en stationnement

Constat du diagnostic

Une nécessaire rationalisation de l'offre de stationnement, notamment au centre de Pau, mais aussi dans les autres centres de l'agglomération.

Objectifs à atteindre

- Libérer les espaces publics d'une présence automobile excessive au profit des espaces piétons,
- Augmentation du taux de rotation,
- Lutte contre le stationnement illicite,
- Inciter à utiliser les parkings souterrains,
- Favoriser le stationnement résidentiel.

Actions réalisées ✓

- Centre de PAU : parking Clemenceau (400 places en ouvrage réservés aux résidents et clients horaires),
- Suppression d'au moins 200 places en contre partie de la création de l'espace de stationnement en ouvrage place Clemenceau,
- Etude pour l'élaboration d'un plan de stationnement en cours à Pau. La phase de définition des actions à mener est en cours au premier trimestre 2011,
- Requalifications des parcs en ouvrage : en cours.
- Assurer un contrôle plus efficace du stationnement : démarche en cours avec restructuration de l'équipe des ASVP et de leurs méthodes d'intervention,

- Tarifs résidentiel : une première étape avec un abonnement à 18 euros/mois pour le stationnement en soirée et WE,
- Réglementation courte durée place Verdun sur une partie de l'espace de stationnement, (100 places sur 1500 limitée à 2h)
- Jalonnement dynamique des parkings publics (première étape réalisée).

Actions non réalisées ✗

- Lutter contre le stationnement illicite dans toutes les communes : pas de communication réalisée dans ce sens,
- Création de P+R et réduction d'au moins 20% de l'espace de stationnement de la place de Verdun,

Pour aller plus loin...

« Avec la loi SRU, l'article initial de la LAURE sur le stationnement public dans les PDU a été enrichi. Il s'apparente à une explication de texte, en définissant de manière très claire ce que doit être le contenu du volet stationnement public du PDU : organisation, réglementation, tarification, localisation des parcs de rabattement, stationnement des taxis, des résidents, des personnes handicapées ou à mobilité réduite, »

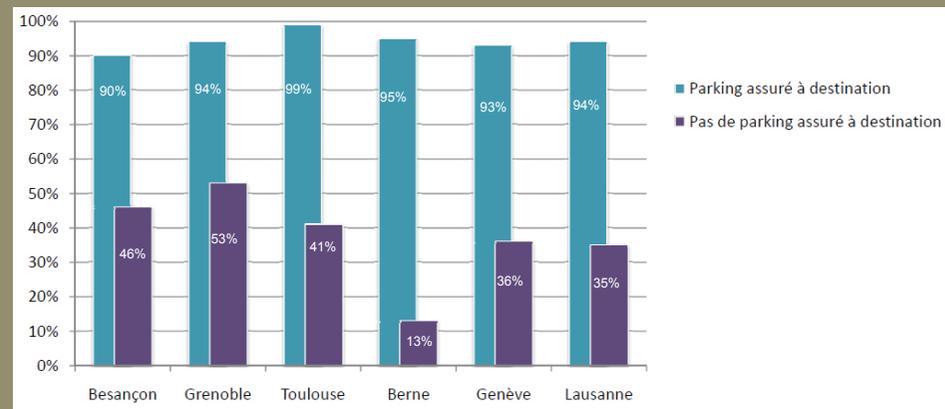


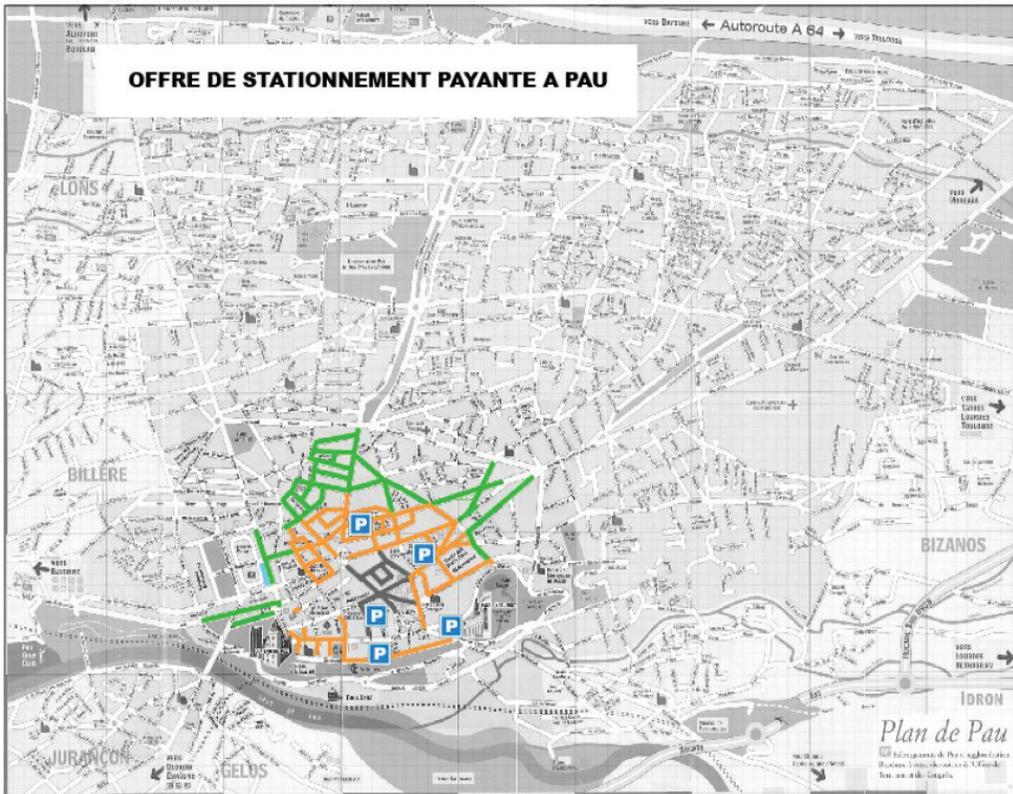
Zoom sur... le stationnement utilisé comme un outil au service de la mobilité

L'utilisation de la voiture par les pendulaires est largement dépendante des conditions de stationnement au lieu de travail. Alors que 75 % des actifs qui disposent d'une place de stationnement hors voirie utilisent leur voiture pour aller travailler, ils ne sont plus que 34 % s'ils n'ont pas de place hors ou sur voirie sur leur lieu de travail.

(source Etudes INSEE, INRETS, EPFL)

Le stationnement au lieu de travail déterminant du choix modal





Evaluation

- 6 communes sur les 22 du PTU ont opté pour une réglementation du stationnement visant à limiter la durée de stationnement. Seule la ville de Pau propose différentes réglementations selon une logique de secteurs (gradient en fonction du type de stationnement (voirie/ouvrage) et de l'éloignement à l'hypercentre). La zone tarifée est par ailleurs limitée à l'hyper centre. avec un ratio de 18 habitants par place payante contre 15 en moyenne, la ville de Pau présente une offre réglementée cumulée (ouvrage et voirie) légèrement moins développée que d'autres ville de taille comparable.

- Une voirie en hyper-centre de Pau saturée du fait de conflits d'usages entre les résidents, les migrants pendulaires et les visiteurs des commerces entraînant des trafics parasites d'utilisateurs à la recherche de

place,

- Le parking Clemenceau et les places de stationnement minute jouent un rôle dans l'importance des flux de transit aux abords du centre piéton. En effet, jouant le rôle d'«aspirateurs à voitures» (de part leurs positions au coeur du centre piéton), pour les usagers automobilistes en recherche de place de stationnement.

Ainsi, lors de la saturation des espaces de stationnement, les automobilistes tentent tout de même leur chance, n'hésitant pas à effectuer des boucles dans le secteur Clemenceau, avant de se rabattre dans les espaces de stationnement périphériques (qui sont pourtant tous situés à moins de 5 minutes de l'hyper-centre),

- Absence de tarification spécifique pour les résidents (la tarification et la limitation dans le temps du stationnement contraint à l'utilisation des véhicules personnels en journée

dans les secteurs réglementés),

- Une mauvaise lisibilité de l'offre actuelle tant pour les parkings publics que pour le zonage réglementaire en surface.

Multiplication (notamment sur Pau), d'un panel de dispositifs pour mettre en place du stationnement gratuit à durée limitée. Il existe d'ailleurs différents mobiliers (panneaux, horodateurs distribuant des tickets gratuits, bornes clignotantes, etc.) ainsi que différentes durées (de 15 minutes à 1 heure).

- un taux de paiement du stationnement en baisse sur la période, et des durées de stationnement largement abusifs sur les stationnement «minutes»

(certains véhicules observés sur la même place pendant plus de 48h contre 15 minutes autorisés...)

Nouveau PDU : Indicateurs à mettre en oeuvre

par secteur et par type d'offre de stationnement :

- Nombre de pv stationnement,
- Taux de rotation,
- Taux d'occupation,

- Taux de paiement
- Taux de congestion
- Taux d'interdit
- Evolution des tarifications
- Estimation des effets de bords (interface secteurs réglementés/non réglementés).

Avis sur la pérennisation

Action primordiale et centrale qui visera à réduire les problèmes de stationnement résidentiel (une priorité dans une logique de reconquête des centres-villes), à lutter contre le stationnement sauvage, à accompagner la politique dissuasive vis-à-vis des migrants pendulaires automobilistes (en lien avec le TSCP notamment).

- Les actions stationnement devront tout mettre en oeuvre pour une attractivité accrue des commerces par une plus grande disponibilité de places

de stationnement due à une meilleure rotation dans les centralités.

- Suivre, mettre en oeuvre le plan de stationnement à Pau et en mesurer les impacts sur le reste du coeur d'agglomération ;

- le nouveau PDU devra se doter d'un observatoire stationnement.

Niveau global d'avancement



Intérêt de l'action pour le nouveau PDU



Action prioritaire à redéfinir

Objectifs à atteindre

- Simplifier la réglementation et la rendre plus lisible et compréhensible pour qu'elle puisse être mieux respectée,
- Initier des échanges et des réflexions entre les différents partenaires.

Actions réalisées ✓

- Etude menée en 2009-2010 par la CERTA concernant la logistique urbaine (cette étude permettra d'entrevoir les différents outils envisageables en la matière...),
- De nombreuses communes ont instaurées des limitation du tonnage PL (3t5) en transit sur le territoire communal, mais peu suivi d'effets (arrêtés municipaux difficilement applicables. Avec, de manière générale, des difficultés de contrôle, le problème des indications GPS non adaptées aux réglementations, les itinéraires les plus courts sont les plus privilégiés par les transporteurs...).

Actions non réalisées ✗

- Interdire la circulation et l'arrêt des véhicules de livraison entre 7h30 et 9h30 et entre 16h30 et 19h00,
- Instaurer un périmètre unique de réglementation des livraisons dans Pau,
- Développer une démarche de concertation commerçants - transporteurs - pouvoirs publics pour optimiser l'offre de livraison en centre-ville,
- Réaliser un schéma des zones à vocation logistique pour permettre un meilleur accueil des activités génératrices de flux de marchandises embranchées fer de l'agglomération (cf. action 3.5),
- Expérimenter la mise en place de sas collectifs dédiés aux livraisons effectuées en dehors des horaires d'ouverture des magasins,
- Etude générale de la réglementation dans l'agglomération et spécifique aux livraisons dans l'hypercentre.

Pour aller plus loin...

« ...concernant les livraisons de marchandises

Un certain nombre de points méritent un approfondissement tels que :

- la mise en place de recueil de données sur le trafic des marchandises.
- une coordination communautaire des réglementations et des politiques relatives au transport des marchandises et aux livraisons,
- L'accompagnement des différents acteurs liés aux questions de livraisons de marchandises (transporteurs, commerçants, aménageurs, etc.) (pour établir des chartes de respect des horaires de livraison par exemple).
- Articulation des réflexions avec le cadre régional et supra régional

- Une meilleure coordination avec le PRQA (plan régional pour la qualité de l'air) dans sa partie marchandises.
- et enfin, l'urbanisme commercial constitue l'un des leviers d'action majeurs de la mobilité des marchandises et de son impact environnemental, que ce soit en amont du côté des professionnels de la livraison, ou en aval pour ce qui concerne les déplacements pour motif achat des clients du commerce.





Evaluation

- De très nombreuses actions identifiées dans le PDU 2004-2010, mais très peu de mesures réalisées durant la période.

Il est à noter qu'aucune démarche d'homogénéisation des réglementations (d'horaire, de tonnage, etc.) n'a été lancée (ni à l'échelle communautaire, ni aux échelles communales).

Les conclusions de l'étude menée sur Pau par la CERTA concernant la logistique urbaine ne sont pas encore connues. Ces dernières permettront certainement d'initier le débat sur les livraisons de marchandises en ville.

- Avis sur la pérennisation
- Il est primordial :
 - - d'engager une démarche de concertation entre acteurs locaux et professionnels du transport de marchandises.
 - - de tendre vers une harmonisation intercommunale des réglementations sur les livraisons
 - - de définir un schéma PL à l'échelle de l'agglomération paloise.

Nouveau PDU : Indicateurs à mettre en oeuvre

- Evolution de la part modale PL,
- localisation des aires de livraisons, (types de marchandises, de véhicules...),
- réglementations communales (gabarits, tonnages, horaires)
- localisation des entreprises de transport.

Niveau global d'avancement



Intérêt de l'action pour le nouveau PDU



Action à mettre en oeuvre

Action 1.8 Réaliser un réseau vélo

Constat du diagnostic

Un usage du vélo qui est essentiellement à vocation de loisir sur le territoire.

Objectifs à atteindre

- Développement de l'usage du vélo à des fins utilitaires pour faciliter l'accès par ce mode aux principaux équipements, dans une optique d'intermodalité,
- Etablir un schéma directeur pour permettre un développement progressif et cohérent des aménagements cyclables de l'agglomération.

Actions réalisées ✓

- **Elaboration d'un Schéma Directeur des Aménagements Cyclables (SDAC)** en 2009, desservant toutes les communes de l'agglomération,
- **Réalisation d'une charte des aménagements cyclables** à l'échelle de l'Agglomération (La Charte, délivre les critères, normes et considérations à prendre en compte lors de la réalisation d'un aménagement cyclable. Elle servira ainsi d'appui technique unique pour l'ensemble des techniciens de l'agglomération.
- Actions d'accompagnement : **édition d'un plan pour la ville de Pau,**
- Lancement en 2010 par le SMTU de l'offre **IDEcycle vélos en libre service** (220 vélos, 20 stations),
- **Comité d'élus communaux** qui se réunit 2 à 3 fois par an pour échanger sur la problématique vélo;
- **L'association d'usagers Pau à Vélo (Fubicy)** est **consultée régulièrement** concernant les aménagements cyclables en projet
- la ville de Pau organise une réunion mensuelle, et les communes de Billère, Lescar et Bizanos ont mis en place une commission d'élus spécifique (où l'association Pau à vélo est conviée).

Actions non réalisées ✗

- **Réalisation du réseau structurant des aménagements cyclables** sur la voirie d'intérêt communautaire (30 km linéaire, charte d'aménagement, jalonnement, stationnement)



A savoir : Les principes de base et orientations du schéma directeur :

1/ Pouvoir faire du vélo en sécurité dans toutes les rues de l'agglomération et dans les 2 sens :

- Par la réalisation d'aménagements cyclables sur les voies artérielles (constitutives du réseau cyclable d'agglomération),
- Par la mise en zones 30 de toutes les voies secondaires.

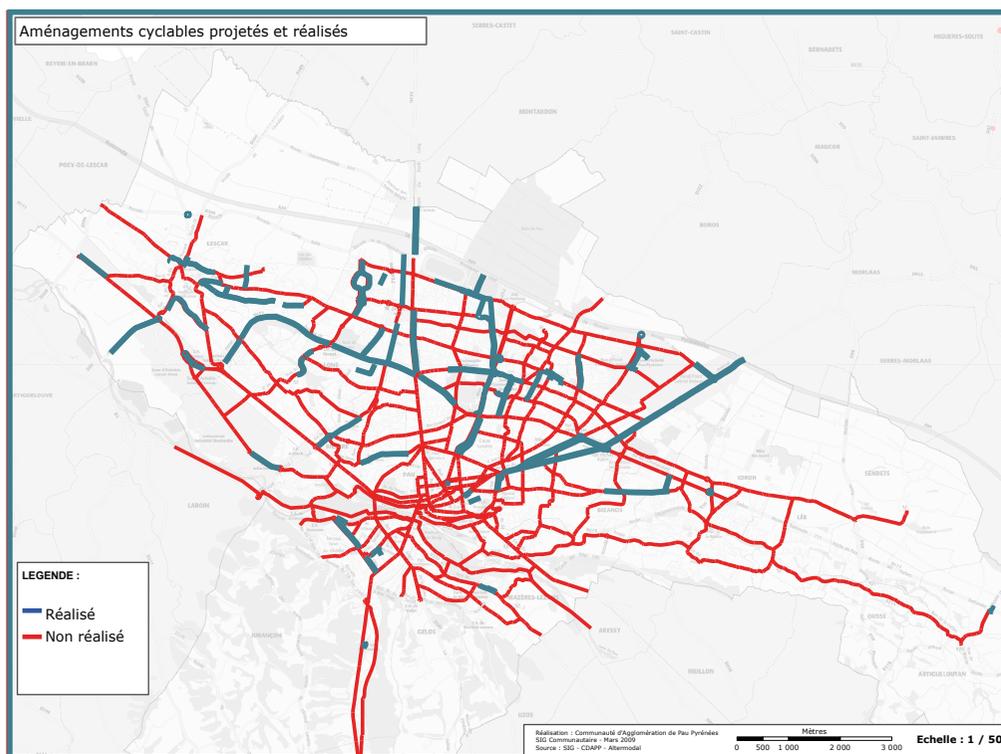
2/ Adapter les aménagements au contexte :

- Les pistes ne sont pas en toutes circonstances plus sûres que les bandes, le public-cible est le cycliste urbain (vélo-transport),

3/ Réduire les largeurs de chaussée dédiées à la circulation générale :

- Pour ralentir le trafic (réduction des nuisances), pour dégager les espaces nécessaires à la réalisation d'aménagements cyclables,
- Parce qu'une politique de report modal ne fonctionne que si elle rend moins facile le recours à la voiture.)

Objectif 1
Améliorer la sécurité et l'attractivité des centres-villes



Nouveau PDU : Indicateurs à mettre en oeuvre

- Evolution réseau (linéaire annuel, selon typologie des aménagements)
- Nombre de stationnement deux roues
- Accidentologie deux roues

Evaluation

- Le schéma directeur des aménagements cyclables établi a pour vocation principal d'établir un réseau dit utilitaire des déplacements vélo.

- Les réalisations se concentrent essentiellement sur des portions d'axes structurants situés proches de la centralité.

- Le peu d'aménagements ne constituent pas un réseau d'agglomération, mais plutôt une succession de linéaires cyclables communaux. Les aménagements actuels se font plutôt au gré des travaux que dans un souci de maillage à l'échelle du territoire.

- Une dynamique communautaire qui se développe avec une mobilisation claire des élus en la matière

- **Avis sur la pérennisation**
- - **La première période d'application du PDU a été l'occasion d'étudier le tracé du réseau cyclable.**
- - **Il faut désormais mettre en oeuvre les aménagements physiques à l'échelle communautaire.**
- - **Cette action est à poursuivre dans sa phase de réalisation des aménagements cyclables en vue d'un maillage de qualité à l'échelle du PTU.**
- - **Veiller à pérenniser l'implication politique.**
- - **En appui avec la charte des aménagement, il serait utile d'initier une culture technique commune.**



Action à mettre en oeuvre

Action 2.1

Mettre en œuvre à très court terme un programme de modernisation du réseau de transport collectif urbain



Constat du diagnostic

Le réseau de transports collectifs urbains présente des ratios moyens d'offre et d'usage (nombre de voyages par kilomètre offert), l'offre est relativement faible en termes de fréquence et la configuration centralisée pénalise les déplacements de périphérie à périphérie.

Objectifs à atteindre

Le programme de modernisation vise à apporter des solutions à court terme : augmentation de l'offre, facilitation de la circulation des bus et amélioration de l'information aux usagers.

Actions réalisées ✓

- Mise en place de **services de soirée**,
- Création et organisation des **services à la demande**,
- **Desserte de l'aéroport Pau-Pyrénées**,
- **Réalisation de couloirs d'approche** au niveau des points noirs : carrefours de la Croix du Prince, carrefour Alsace-Lorraine/Dufau/Carnot, carrefour Grammont / Etigny, carrefour Liège / Orléans, carrefour Monnet / Despouirins,
- Renouvellement équipement points d'arrêt TC,
- **2,5 km de couloirs bus réservés** hyper centre Pau,
- Démarche de **modernisation du système d'aide à l'exploitation et à l'information** des voyageurs (SAEIV) en cours,
- Définition et déploiement d'un **système de billettique interopérable** (en cours, mise en œuvre pour 2012),
- Élaboration du **schéma directeur d'accessibilité** du réseau de transports urbains (en cours de réalisation).



Arrêt non sécurisé, non accessible PMR
Av. Alfred Nobel, Pau

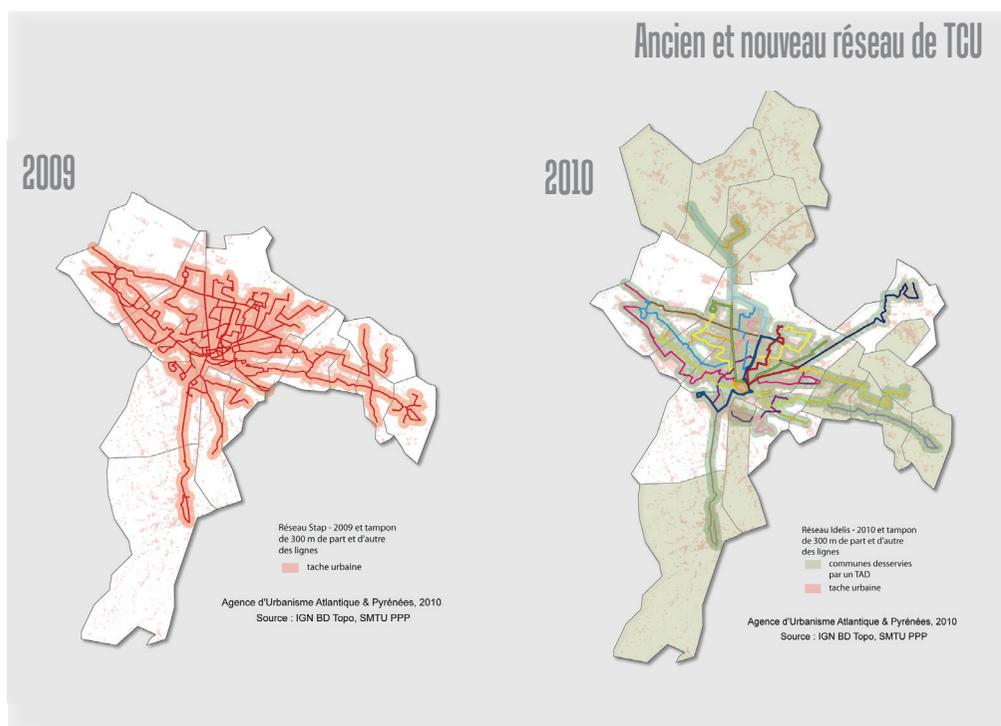


Arrêt en encoche et cheminement piéton restreint
Chemin des remparts, Morlaas



quai réhaussé, accessible aux PMR
bd. du recteur Jean sarrailh, Pau

Objectif 2
Rendre les transports collectifs plus performants et plus attractifs



Evaluation

Depuis le 3 juillet 2010, le réseau de bus à été entièrement renouvelé, à l'occasion du renouvellement de DSP, simultanément à l'extension du PTU. La restructuration du réseau est tardive face aux engagements PDU. Certaines améliorations auraient pu être mises en œuvre auparavant.

De 12 à 18 lignes, la restructuration du réseau a eu pour objet d'élargir la palette de parcours, d'accroître les fréquences et les amplitudes horaires et enfin, de renforcer le rôle des 3 lignes structurantes, préfigurant ce que seront à terme les futures lignes de BHNS.

- Avis sur la pérennisation
- La restructuration du réseau TC répond à la logique de préfiguration du futur réseau intégrant les lignes TCSP, inscrit au PDU 2004-2010.
- Cette action est donc considérée comme finalisée même si il sera nécessaire, dans le cadre de l'élaboration du nouveau PDU, de conserver une action concernant les possibilités d'ajustement du réseau TC lors de la mise en service des lignes TCSP.

Nouveau PDU : Indicateurs à mettre en oeuvre

Restructuration du réseau (TCSP)

- indicateurs de densité de desserte
- amplitude horaire par ligne
- fréquences de desserte
- fréquentation (nbre abonnements, tickets unité, etc.)

Points noir réseau TC

vitesse commerciale annuelle et périodique évolutions des priorités bus linéaire en site propre

Pour aller plus loin...

Indicateur quantitatif PDU : Passer de 2008 à 2015 de 8 à 13 millions de voyageurs par an.

Niveau global d'avancement



Intérêt de l'action pour le nouveau PDU



Action finalisée

Action 2.2 Mener les études de définition d'axes structurants de transport collectif en site propre (TCSP sur voie réservée)



Constat du diagnostic

Il a été choisi de développer fortement la place des transports collectifs dans l'agglomération par la création de deux lignes de transport collectif à haut niveau de service, et en site propre (TCSP)

Objectifs à atteindre

Réaliser les études de définition d'axes structurants de transport collectif en site propre sur deux axes :

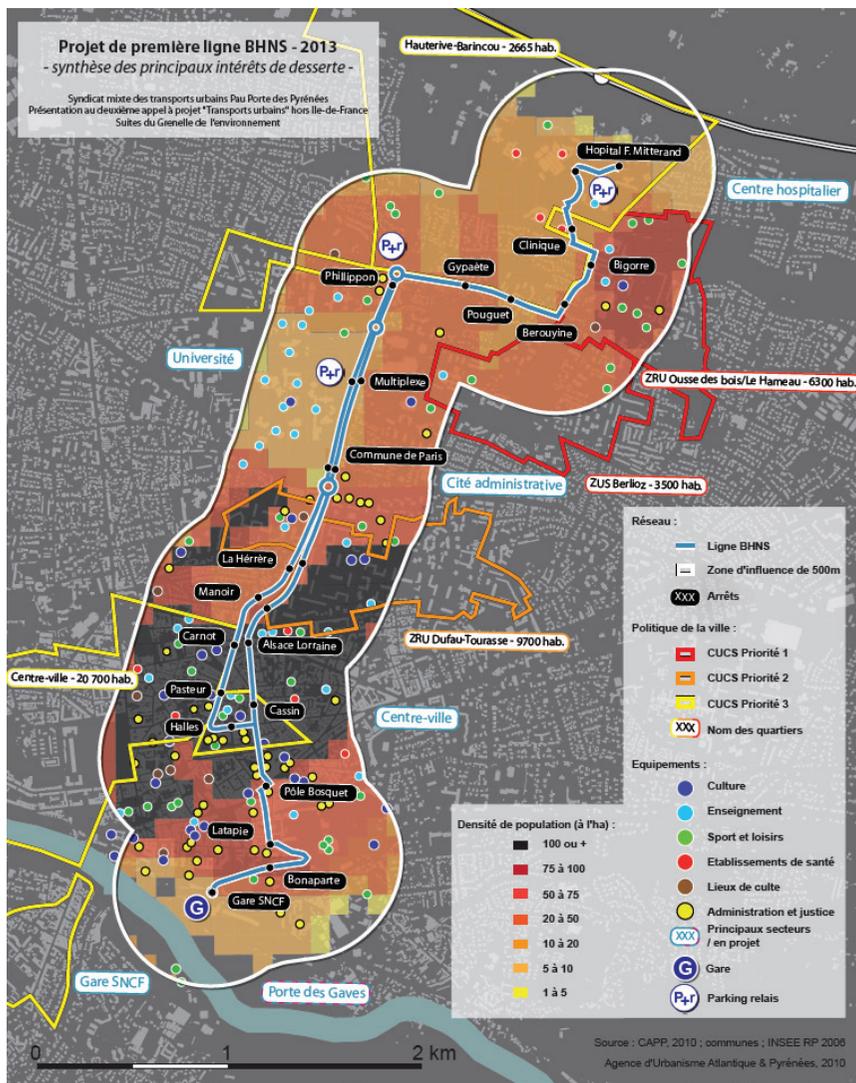
- Axe A : Billère/Jurançon-Hopital via le centre-ville et l'université (12,2 km)
- Axe B : Perlic- Pissard – Santrelli via la gare SNCF et le centre-ville (12,4 km)

Actions réalisées ✓

- 2008 – 2009 : **réalisation d'une étude de définition et de faisabilité d'un projet de transport collectif en site propre (TCSP)** et de nouvelles pratiques de mobilité urbaine (SETEC, Chemin Faisant, SARECO).

- **Modélisation TC + VP** : mise en place d'un modèle par SETEC dans l'objectif, après formation, que le SMTU/AOTU puisse exploiter/maîtriser la modélisation en interne.

Objectif 2
Rendre les transports collectifs plus performants et plus attractifs

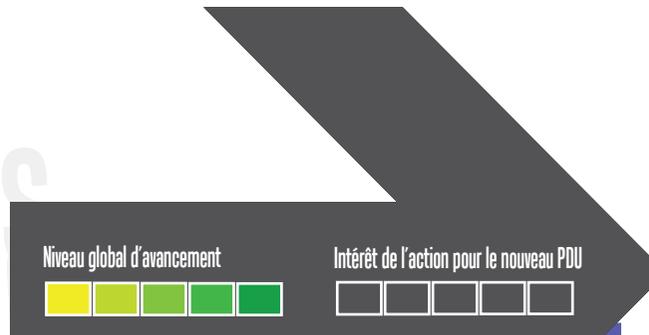


Evaluation

- Les études de faisabilité ont été réalisées durant la période d'application du PDU 2004 – 2010, et ont permis de définir 3 lignes structurantes de TCSP.

- Le projet de première ligne de bus à haut niveau de service Gare-Centre-ville-Hôpital a été retenu dans le cadre de l'appel à projet du Grenelle de l'environnement. Le montant des subventions s'élève à 5,4 M€.

- Avis sur la pérennisation
- - Les études de faisabilité de tracé sont désormais terminées. Il n'est plus nécessaire de poursuivre l'action.



Action finalisée

Action 2.3 Mettre en place des axes structurants de Transport Collectif en Site Propre (TCSP)

Constat du diagnostic

Il a été choisi de développer fortement la place des transports collectifs dans l'agglomération par la création de deux lignes de transport collectif à haut niveau de service, et site propre (TCSP)

Objectifs à atteindre

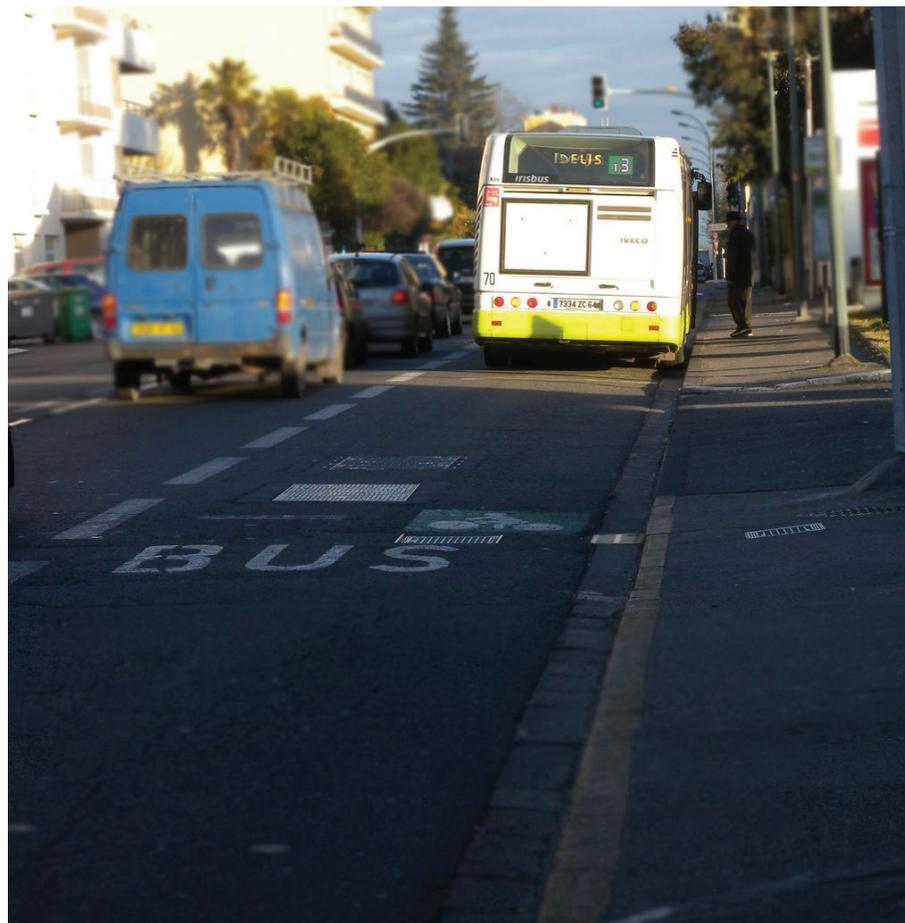
Suite aux études de définition qui auront permis de préciser le tracé exact des lignes, il s'agira de mettre en place les axes structurants de Transports Collectifs en Site Propre.

Actions réalisées ✓

- Réalisations ponctuelles de voies réservées bus (2,5 km)
- Consultation pour recrutement de l'équipe de Maîtrise d'Oeuvre (en cours)

Actions non réalisées ✗

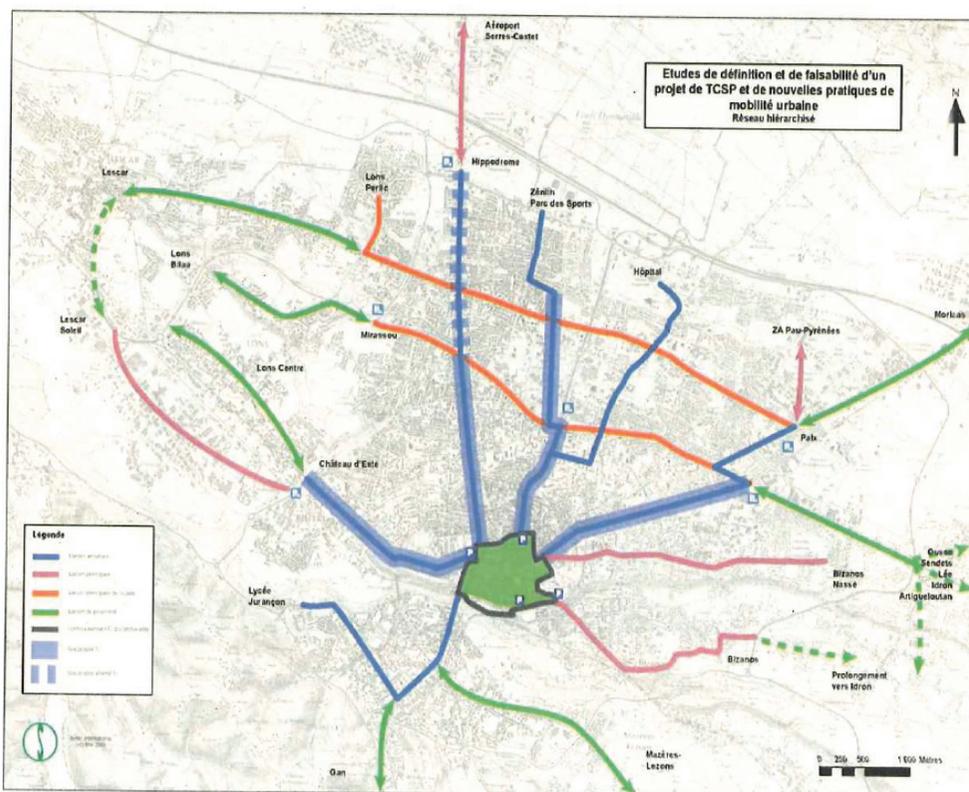
- Aménagement des axes (environ 25 km), conformément aux recommandations des études



Mettre en place des axes structurants
Propre (TCSP)

Objectif 2
Rendre les transports collectifs plus performants et plus attractifs

Une approche multimodale autour des projets de TCSP



Evaluation

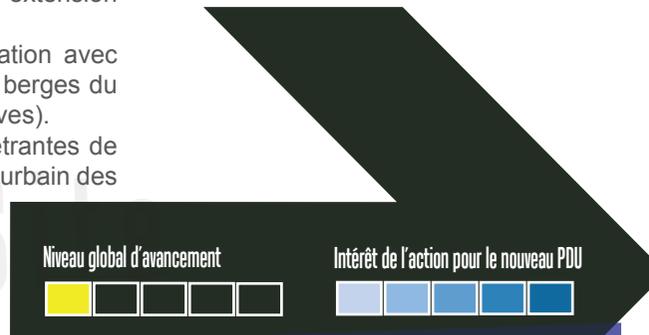
- Le conseil communautaire a adopté le 11 décembre 2009 le projet de transports collectifs en site propre (TCSP) en s'engageant sur une première phase opérationnelle : la réalisation d'une première ligne de bus à haut niveau de service : Hôpital – université – gare.

De plus, ce projet a fait l'objet d'une réponse au Deuxième appel à projet « transports urbains » hors Ile-de-France, Suites du Grenelle de l'Environnement.

La mise en place du TCSP permettra d'impulser, via le BHNS, les nouvelles politiques urbaines visant à :

- Contribuer au désenclavement des quartiers en leur assurant une desserte efficace par les lignes du bus structurantes.
- Requalifier et redynamiser le coeur d'agglomération (cohérence des plans de circulation, de stationnement et extension des secteurs piétonniers).
- Connecter le coeur d'agglomération avec un réseau écologique le long des berges du Gave de Pau (projet porte des Gaves).
- Traiter une des principales pénétrantes de la ville pour réaffirmer le caractère urbain des lieux.

- Avis sur la pérennisation
- - **Faisant partie d'une stratégie urbaine d'ensemble, le projet de BHNS s'inscrit dans une logique de renouveau des transports publics sur l'agglomération**
- **Ce premier axe de transport en commun en site propre est la prochaine étape d'envergure que va franchir l'agglomération dans son projet de mise en oeuvre d'une mobilité durable.**



Action à mettre en oeuvre

Action 2.4 Créer des parcs-relais

Objectifs à atteindre

Développer l'intermodalité : permettre aux résidents de toute l'agglomération et de l'aire d'attractivité de l'agglomération de bénéficier des axes de transports collectifs.

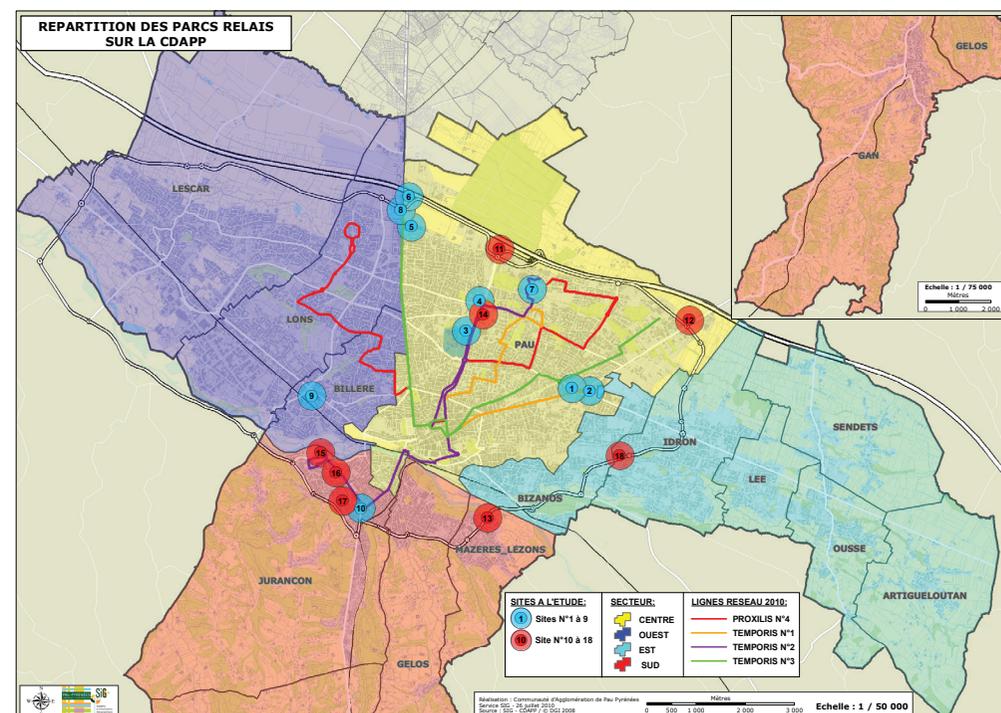
Actions réalisées

- Des **études et réflexions** ont définies des secteurs potentiels d'implantation de parkings relais dans l'agglomération (recensement de sites potentiels en 2010),
- Les **modalités d'acquisitions foncières** (en cours).

Actions non réalisées

- **Acquisitions foncières** (en cours)
- **Création des P+R**

Sites potentiels d'accueil de P+R à l'échelle du PTU



Créer des parcs-relais

Objectif 2
Rendre les transports collectifs plus performants et plus attractifs



Le réseau Idelis c'est déjà doté de son logo P+R

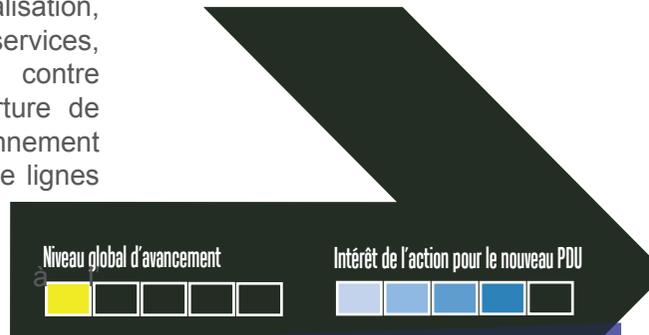
Evaluation

- Le PDU se doit d'harmoniser la politique de stationnement à une échelle plus large que l'échelle communale et ainsi poursuivre une politique globale de stationnement de rabattement à l'échelle du périmètre de transport urbain.

- A l'heure actuelle, malgré une identification de 7 parcs relais (850 places prévues) aucune réalisation (phase de travaux/d'aménagement des aires) n'est programmée sur le territoire. (les premières réalisations sont prévues pour 2012).

Un parc relais se doit de respecter certaines conditions de base pour exister en tant que tel (localisation, offre multimodale, qualité de services, sécurité, etc.). Et il serait contre productif de précipiter l'ouverture de certains espaces de stationnement périphériques avant l'arrivée de lignes de TC cadencées, ou sans offrir les services minimums qui s'imposent «appellation» parcs relais.

- **Avis sur la pérennisation**
- **- Au-delà de la mise en œuvre du TCSP, Le report modal de la voiture individuel vers les transports en commun s'effectuera sous condition d'offrir aux usagers des possibilités de rabattement idéales et compétitives face au tout automobile. La création de parcs relais est une des solutions clé encourageant les automobilistes à utiliser les transports collectifs.**
- **Cette action est bien évidemment à pérenniser mais dans une phase opérationnelle et en lien surtout avec d'autres mesures (offre TC compétitive, réglementation du stationnement dans les centralités, etc.)**



Action à mettre en oeuvre avant l'arrivée du TCSP

Action 2.5 Aménager des pôles d'échanges urbains

Objectifs à atteindre

Les pôles d'échanges permettent de développer et de faciliter l'utilisation des transports collectifs par l'amélioration des correspondances :

- entre les lignes de bus urbains,
- entre les lignes de bus et les lignes départementales et entre les lignes de bus et les dessertes ferrées.

Actions réalisées ✓

- réalisation du pôle d'échange Bosquet

Actions non réalisées ✗

- Etude et aménagement pôle d'échanges Pau
- Etude et aménagement Gare SNCF Pau (mais réflexion en cours dans le cadre du projet Les Portes Des Gaves)
- Etude et aménagement gare SNCF Gan



La Gare de Gan aujourd'hui

Objectif 2
Rendre les transports collectifs plus performants et plus attractifs



Zoom sur... ... les pôles d'échanges

Lieux d'interface entre les différents modes de déplacements, les pôles d'échanges constituent une étape essentielle dans la chaîne de déplacement des voyageurs.

Ils sont le lieu d'accès privilégié à une offre diversifiée de transports, ainsi qu'à toutes les autres composantes du service indispensables à la réalisation du voyage : information multimodale, vente de titres de transport, accueil des voyageurs...

Ils sont également des lieux de transit où peuvent se développer des activités connexes qui contribuent à agrémenter le déplacement et à faciliter la gestion des temps d'attente : petite restauration, presse, informations sur la vie locale.

d'après STIF, PDU IDF

Evaluation

- Dans le cadre de la mise en œuvre du nouveau réseau TCU, toutes les lignes ne passent plus par le pôle Bosquet (ce qui permet des parcours directs de périphérie à périphérie, une diffusion de la centralité sur trois pôles : Bosquet, Verdun et Gare SNCF.

- La gare de Pau est au centre d'un projet urbain de grande ampleur. Elle sera restructurée à l'horizon 2013 pour en faire un véritable pôle d'échange intermodal d'agglomération (projet s'insérant dans le programme « Portes des Gaves »).

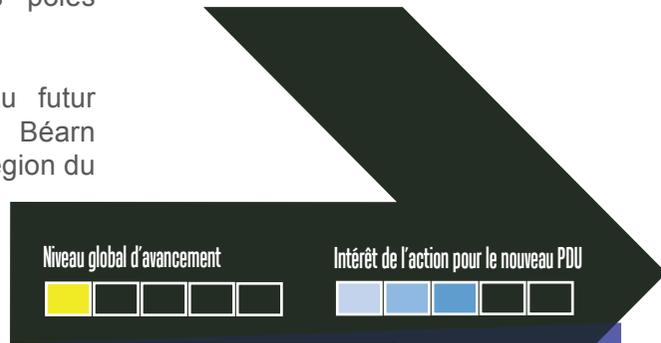
- Le PDU 2004-2010 n'a pas été l'occasion de porter d'actions d'envergure au niveau des pôles d'échanges identifiés.

- Une démarche d'étude du futur contrat d'axe ferroviaire en Béarn (dernière délibération de la Région du 20 décembre 2010), inscrite au schéma régional des infrastructures des transports et d'Intermodalité (SRIT) vise à

identifier, préalablement, les potentiels existants et futurs de développement autour de l'axe Est-Ouest Puyoo-Pau-Montaut et de l'axe Sud Pau-Oloron-Bedous.

La mesure de ces capacités de développement doit permettre de déterminer la pertinence d'une nouvelle politique publique destinée à faire du ferroviaire et des gares de nouveaux axes structurant de l'urbanisation du territoire.

- • • • • **Avis sur la pérennisation** • • • • •
- **- Action à poursuivre afin de définir** •
- **de véritables offres intermodales** •
- **et multimodales à l'échelle de** •
- **l'agglomération** •
- • • • •



Action à mettre en oeuvre



Constat du diagnostic

L'absence quasi-totale de coordination entre les transports urbains et interurbains pénalise fortement l'utilisation des transports collectifs pour les déplacements à plus longue distance (entre les communes de l'agglomération et celles extérieures au périmètre des transports urbains).

Objectifs à atteindre

Tendre vers une harmonisation tarifaire et une convergence de l'information entre les différents réseaux et modes de déplacement.

Actions réalisées ✓

- Billettique interopérable : étude de faisabilité réalisée, AMO en cours. Mise en service envisagée en mai 2012 pour les bus IDELIS (1,5 M€ sur 3 ans),
- Relation entre AOT : Concertation en cours avec le CG 64 à propos du système billettique interopérable,
- Le centre « Re-Resources » situé place d'Espagne à Pau est un guichet unique pour informer et conseiller sur l'habitat, les déplacements et l'énergie. C'est à l'espace Re-sources que se trouve l'agence commerciale IDELIS (achat de titre de transport, informations sur le réseau...)

Actions non réalisées ✗

- Intégration, aux guides horaires, d'informations sur les autres modes,
- Création d'un lieu d'information commun aux TC urbains et interurbains,
- Intégration à la centrale de mobilité des informations des autres modes,
- Pas de tarification intermodale, ni de tarification multimodale à l'intérieur du PTU.



Pour aller plus loin...

« Les cartes routières ont été capables d'intégrer toutes les routes quelque soit leur gestionnaire. Il est anormal que les transports publics ne puissent aujourd'hui offrir une information complète, une tarification simple et adaptée, le minimum de correspondances ou des ruptures de charge faciles.

[...] La technologie permet aujourd'hui d'avoir accès à cette information mais, outre le fait qu'elle n'est pas accessible à tous, elle n'est bien souvent disponible que opérateur par opérateur.

Chantal DUCHENE, Directrice générale du Groupement des Autorités Responsables de Transport, France

L'agence Re-Sources



Le centre Re-sources est un guichet unique où les habitants de l'agglomération peuvent venir chercher des informations pratiques sur les thématiques de l'habitat, de l'énergie et des déplacements. L'objectif du lieu est de susciter les changements de comportements individuels en apportant des réponses concrètes aux besoins quotidiens.

Cela se traduit par la mise à disposition d'informations pratiques sur les thématiques abordées par Re-sources, et pourra prendre différentes formes : mise à disposition d'information, exposition, simulateurs, prêt de matériel, distribution d'un éco kit, permanences d'association ou de partenaires...

Evaluation

- La démarche volontariste du SMTU, visant à acquérir un système de billettique interopérable, permettra à terme de faciliter les déplacements sur les différents réseaux, avec un titre de transport unique.

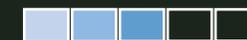
- L'espace Re-sources est une opportunité à développer dans l'optique du développement de l'intermodalité, avec la création d'une centrale de mobilité, informations sur les différents réseaux de transport (TCU, TC interurbains, offre ferrée, etc.), sur les nouvelles mobilités, etc.

- Avis sur la pérennisation
- - Améliorer la coordination entre les différents opérateurs est nécessaire (cadencement des bus avec les horaires des trains, chaque opérateur communique sur l'offre d'intermodale offerte, etc.)

Niveau global d'avancement



Intérêt de l'action pour le nouveau PDU



Action à poursuivre

Action 3.1 Engager une démarche d'extension du réseau routier qui soit assujettie à des objectifs de développement durable

Constat du diagnostic

L'étalement urbain en cours depuis le début des années 70, s'est traduit par un étalement au-delà des limites de l'agglomération et par un déclin démographique prononcé du cœur de l'agglomération (Pau, Billère, Jurançon).

Objectifs à atteindre

La poursuite de l'extension du réseau des grandes voies de communication est nécessaire à l'amélioration de la desserte régionale de l'agglomération, mais aussi à la facilité d'accès à cette dernière depuis sa périphérie.

Actions réalisées ✓

- Travail notamment lors d'opérations de ZAC sur l'intégration des modes doux dans les projets de créations de voies.

Actions non réalisées ✗

- Aucun travail engagé sur la création d'axes structurants

Pour aller plus loin...

« L'amélioration des réseaux de transport et des modes de déplacement, a conduit en fait à l'allongement des trajets : on parcourt aujourd'hui une distance journalière dix fois plus importante qu'il y a 50 ans.

C'est la vitesse des moyens de déplacement qui détermine l'extension spatiale et la densité des tissus urbains.

Dès lors, n'est-ce pas antinomique de vouloir engager une démarche d'extension du réseau routier qui soit assujettie à des objectifs de développement durable ? »

Pour aller plus loin...

« Aller plus vite ne permet pas de gagner du temps, mais d'aller plus loin. La preuve en est l'étalement urbain en partie permis par les grandes infrastructures routières et la stabilité des temps quotidiens de déplacement.

L'extension du réseau viaire en vue de fluidifier le trafic est un leurre qui correspond en fait à contraindre les actifs à une automobilité croissante.

Evaluation

- Malgré son aspect «aménagement routier», cette action présente un caractère intéressant visant à intégrer dans l'ensemble des projets d'aménagement routier la notion de développement durable et de vision communautaire. Cependant, il faut veiller à ne pas offrir de nouvelles possibilités d'extension de réseau en vue d'accroître les vitesses de déplacement ou la fluidité du trafic.

Le principe de gel de capacité des pénétrantes, serait plus en phase avec une logique d'amélioration des déplacements alternatifs à l'automobile.

Avis sur la pérennisation

- Cette action, devra être intégrée à un volet plus large intégrant la prise en compte de la notion d'interface urbanisme et transport.

Niveau global d'avancement

Intérêt de l'action pour le nouveau PDU

Action à intégrer dans une démarche plus globale
urbanisme - transport

Action 3.2 Engager une réflexion sur la cohérence entre urbanisme et transport au-delà du PTU



Constat du diagnostic

Si le PDU a pour périmètre d'action le PTU (périmètre des transports urbains), il n'est pas exclu de réfléchir à la problématique de la cohérence entre urbanisme et transport à une échelle plus vaste et de préparer éventuellement de futures évolutions.

Objectifs à atteindre

Cette action a pour objectif d'évaluer la part relative de la croissance démographique et la forme de la croissance urbaine dans les communes situées hors du PTU, dans l'aire urbaine de Pau.

Actions réalisées ✓

- Orientation affichée dans le travail en cours dans le cadre du SCOT du Pays du Grand Pau,
- EMD réalisée au-delà du PTU,
- La question de la mobilité est désormais une constante dans les réflexions liées aux projets urbains.
- Elargissement du Périmètre des Transports Urbains (PTU) à 8 communes supplémentaires en 2010.

Engager une réflexion sur la cohérence en
dehors du PTU

Objectif 3

Mettre en oeuvre un développement durable



Evaluation

- L'élargissement du Périmètre des Transports Urbains (PTU) intervenu en 2010 offre la possibilité de répondre aux besoins de déplacement d'un bassin de population plus large, mais révèle également le phénomène de périurbanisation croissante sur le territoire.

- Même si les actions menées correspondent aux attentes inscrites au PDU, remarquons cependant qu'à ce jour, peu d'actions concrètes cadrant le lien entre urbanisme et transport ont été réalisées.

Les attentes concernant cette action se porteront sur :

- la constitution du SCOT du Pays du Grand Pau en cours de réflexion ;
- et sur l'élaboration d'une démarche de réflexion mobilité élargie à l'échelle de l'Aire d'Influence du Grand Pau.

- Avis sur la pérennisation
- Même si il n'est plus à démontrer que les modes de développement des territoires influent sur les pratiques de déplacements des populations, la vision unilatérale dans les politiques de développement tend pourtant à constituer un « terrain » favorable à l'étalement urbain.
- A partir de ce constat, il est fondamental d'articuler urbanisme et transport dans les démarches de planification urbaines, éléments par ailleurs déjà actés dans de nombreuses démarches de planification (SCOT, PDU, PLH, PLU, etc.) impactant le périmètre d'étude.

Niveau global d'avancement



Intérêt de l'action pour le nouveau PDU



Action à mettre en oeuvre

Action 3.3 Elaborer un guide de mise en compatibilité des PLU avec le PDU

Constat du diagnostic

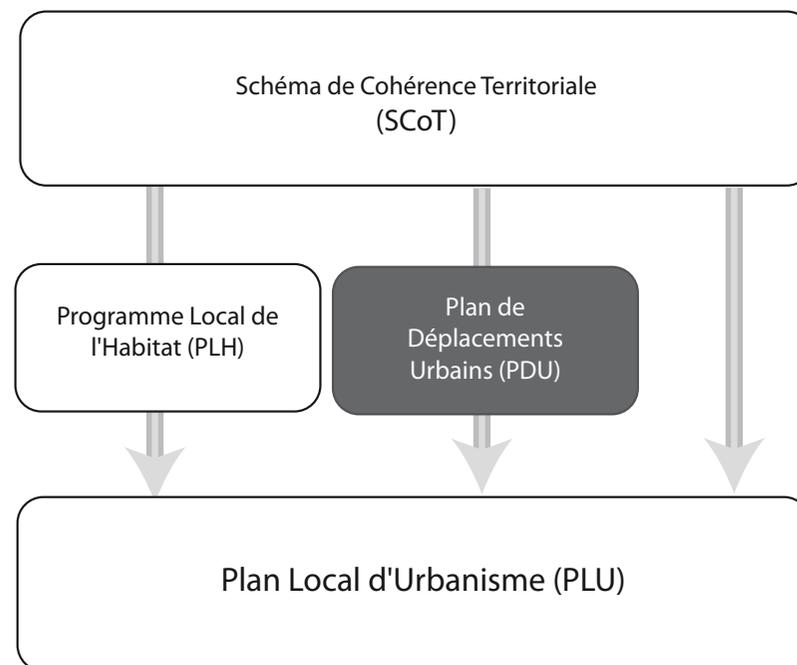
Une grande majorité de communes de l'agglomération possède encore un POS qui devra, à terme, être révisé en PLU et être mis en compatibilité avec le PDU

Objectifs à atteindre

Accompagner les communes de l'agglomération à la mise en compatibilité de leurs PLU avec le PDU

Actions non réalisées ✘

Il n'y pas eu d'élaboration de guide de mise en compatibilité des PLU avec le PDU (en revanche, le volet déplacement fait partie des thématiques analysées dans les avis sur les projets de PLU communaux remis par la CAPP et le SMTU (AOT).



Elaborer un guide de mise en com

Objectif 3
Mettre en oeuvre un développement durable

Evaluation

- Il n'y a pas eu de réflexion dans ce sens dans le cadre du PDU 2004-2010,

- L'articulation entre les principaux outils de planification est nécessaire. Elle se doit d'être portée par une démarche partenariale multi-acteurs (des élus locaux aux services de l'Etat).

- Avis sur la pérennisation
- - Action facultative à partir de l'instant où le PDU est un document accepté et reconnu par tous et que des instances de travail commun existent pour faire valoir les orientations et les préconisations du PDU.



Niveau global d'avancement

Intérêt de l'action pour le nouveau PDU

Action à intégrer dans une démarche plus globale
urbanisme - transport

Action 3.4 Réaliser une expertise déplacements des projets urbains

Objectifs à atteindre

Le principe est de soumettre chaque projet urbain (habitat, activité, équipement) à une expertise d'accessibilité, afin de vérifier la compatibilité du projet avec les objectifs et les prescriptions du PDU, en matière :

- de localisation,
- d'accessibilité tous modes,
- d'impact environnemental.

Actions réalisées ✓

- Participation du service déplacements-mobilité aux comités techniques de certains projets.

Actions non réalisées ✗

- L'approche transversale dans les projets urbains n'est pas encore automatique.



Objectif 3
Mettre en oeuvre un développement durable

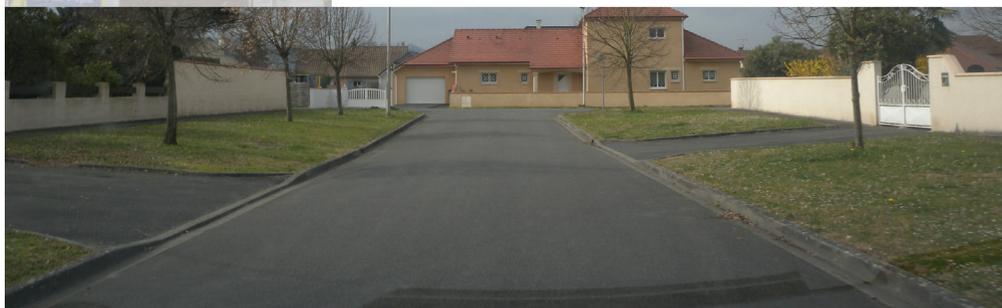


artigueloutan

Nouveaux lotissements péri-urbains : le manque de réflexions sur l'intermodalité dessine un paysage exclusivement automobile



Lons



Lescar

Evaluation

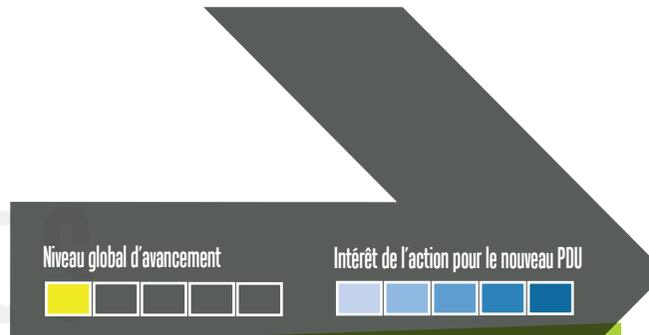
Cette action PDU, originale dans son approche, souligne à l'heure du développement durable la nécessité de cultiver l'approche transversale (inter-services, mais également multi-partenaire).

C'est par la consultation élargie et des échanges continus entre les différents acteurs du territoire que pourra germer une politique des déplacements au service du développement durable.

La difficulté réside dans la mise en oeuvre concrète de cette action. En effet, le PDU 2004-2010 ne mettait pas à disposition des préconisations précises et transposables aux projets urbains.

- • • • •
- **Avis sur la pérennisation** •
- Action centrale, à poursuivre et à •
- développer, tout en : •
- •
- - améliorant la transversalité des •
- compétences dans les projets •
- urbains, •
- •
- - définissant une méthode •
- d'expertise fiable des projets •
- urbains, •
- •
- - Etablissant des plans d'actions •
- clairs •
- •
- • • • •

projet



Action à poursuivre et à renforcer

Action 3.5 Développer le transport combiné rail-route



Constat du diagnostic

La route exerce une domination presque absolue sur le transport de marchandises qui se traduit pas un accroissement considérable du trafic, tant sur les routes et autoroutes que dans les villes et contribue à l'engorgement des infrastructures. Le fer joue un rôle trop faible dans les trafics à longue distance.

Actions réalisées ✓

- Rôle de la communauté d'agglomération en matière de prospection commerciale, d'aide à l'investissement et de participation aux réflexions régionales
- Echanges en cours sur un projet de contrat d'axes avec la Région



Développer le transport

Objectif 3

Mettre en oeuvre un développement durable

Evaluation

- Il serait nécessaire de réorienter cette action, avec en plus la création d'un schéma des itinéraires PL sur le territoire, en lien avec la hiérarchisation du réseau viaire et des contraintes horaires de livraisons dans les centralités.

Avis sur la pérennisation

- Action qui nécessite un travail partenarial à une échelle bien plus large que l'espace communautaire Palois et/ou du PTU.
- Cette action doit être retenue dans la nouvelle programmation d'actions, mais avec un soucis de cohérence territorial élargie (échelle du Béarn, ou régionale...), en lien avec les questions de livraisons de marchandises en ville (action 1.7).

Nouveau PDU : Indicateurs à mettre en oeuvre

- évolution trafic PL sur le réseau routier

Pour aller plus loin...

Objectif qualitatif du PDU : application du schéma des itinéraires Poids Lourds, prise d'arrêtés municipaux dans certaines communes pour limiter le trafic de transit...

Niveau global d'avancement



Intérêt de l'action pour le nouveau PDU



Action à mettre en oeuvre

Action 3.6 Mettre en place un outil de conseil à la mobilité et d'observation des déplacements



Constat du diagnostic

La loi SRU qui a modifié l'article 27 de la LOTI prescrit que des outils d'aide à la décision publique sur les transports urbains doivent être créés : un compte déplacements et un service de conseil en mobilité...

Objectifs à atteindre

Afin de réduire significativement les flux de déplacements en voiture liés au motif travail, un ensemble de mesures cohérentes doivent être mis en place au sein des établissements publics et privés. Pour mener à bien cette démarche, un outil de conseil à la mobilité, d'observation des déplacements et de l'accidentologie urbaine devra être développée à la communauté d'agglomération.

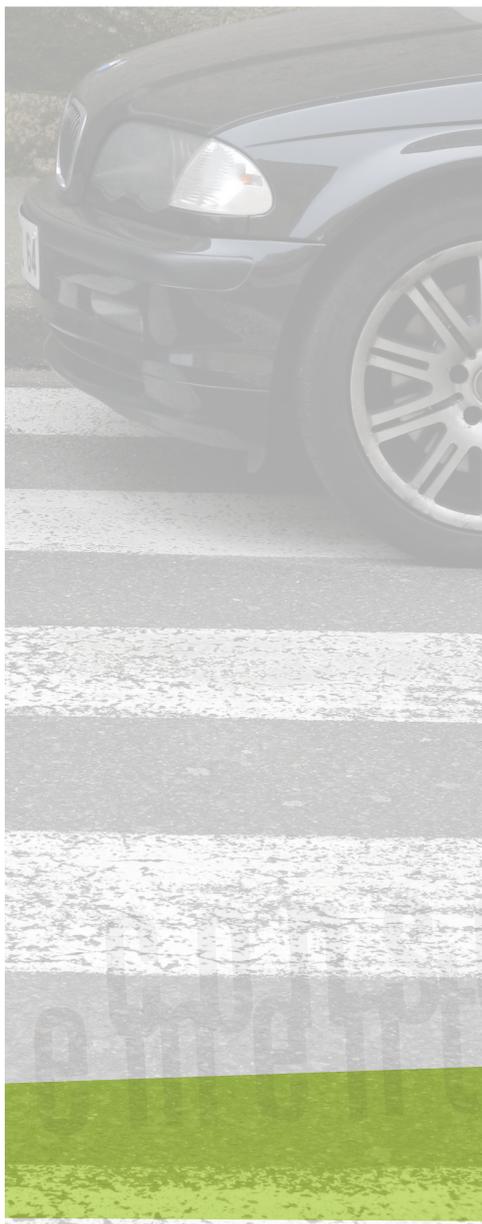
Actions réalisées ✓

- Création de l'espace Re-source;
- Interfaces informatiques réalisées permettant l'alimentation d'un observatoire du stationnement et d'un observatoire du centre piéton ;
- réflexion en cours pour développer un PDA CAPP (Plan de Déplacement d'Administration)

Actions non réalisées ✗

- les ressources existent pour l'observatoire des déplacements, mais il n'y a pas de coordination entre les différents partenaires pour permettre de faire vivre un observatoire en tant que tel (absence de bilan annuel, manque de données (notamment dans les mises à jour), pas de tableau de bord PDU, etc.)
- Pas de démarche externe de sensibilisation aux Plan de Déplacement des Employés (PDE)

Objectif 3
Mettre en oeuvre un développement durable



Evaluation

La loi L.A.U.R.E. prévoit qu'au terme d'une période de cinq ans, le P.D.U. fait l'objet d'une évaluation et est révisé le cas échéant (titre V, article 28-3). Son suivi se traduit concrètement par l'élaboration d'un observatoire du plan de déplacements urbains, outil indispensable à cette évaluation.

Actuellement il n'existe pas d'observatoire des déplacements en tant que tel sur le territoire.

• Avis sur la pérennisation

- Interface entre l'objet et l'acteur
- en quête de connaissance et de compréhension, l'observation
- occupe une place stratégique dans le processus de gestion et d'analyse des politiques d'aménagement.
- L'extension récente du PTU, avec l'intégration de 8 nouvelles communes au périmètre va nécessiter de nouveaux partenariats.
- La nouvelle démarche PDU se devra d'initier, dès la définition des actions, une véritable démarche intégrée (définition des indicateurs, mode de constitution/recueil, périodicité, mode d'analyse/traitement...)

Les objectifs de l'observatoire du nouveau PDU se devront :

- d'assurer le suivi de la mise en oeuvre des actions du PDU;
- D'analyser l'évolution des indicateurs liés à la mobilité et de l'environnement identifiés ;
- D'informer sur les résultats et les effets directs ou indirects des actions, en vue d'apporter des correctifs le cas échéant.

Niveau global d'avancement



Intérêt de l'action pour le nouveau PDU



Action à poursuivre



Etat d'avancement du programme d'actions du PDU de l'agglomération Paloise

Parmi les 20 actions inscrites au PDU approuvé en 2004, seules 2 actions sont finalisées.

Intégrées à l'Objectif 2 du PDU, ces deux actions portent sur la restructuration du réseau TC et sur l'étude de définition du TCSP. La mise en place concrète de l'offre TCSP, troisième projet principal de cette thématique, en est au stade de démarrage, avec le lancement de la consultation de la Maîtrise d'Oeuvre.

Quatre autres actions sont en cours de démarrage, voire au stade initial :

- l'action 1.1 concernant les voiries d'intérêt communautaires (mais l'étude de faisabilité a été réalisée en 2006),
- l'action 1.7 pour laquelle il n'y a pas eu d'action de rationalisation des livraisons de marchandises en ville (mais une étude du CERTA (2010) a eu lieu),
- et les actions 3.1 et 3.3 de l'objectif 3 de mise en oeuvre du développement durable.

La grande majorité des actions sont ainsi débutées, avec pour chacune un niveau d'avancement différencié.

Cependant, ayant peu de hiérarchie entre elles, l'impact de chaque action et de son niveau d'avancement n'influe pas ou très peu sur les autres. seules les actions de structuration du TCSP (2.1, 2.2, et 2.3) sont interdépendantes (les études étaient différenciées des réalisations d'infrastructures).

ACTIONS INSCRITES AU PDU APPROUVÉ EN 2004			Niveau d'achèvement des actions			
			initial	1	2	3
Objectif 1 Améliorer la sécurité routière et l'attractivité des centres-villes	1.1	La constitution et l'aménagement d'un réseau de voirie d'intérêt communautaire définis selon les usages souhaités	Etudes en 2006			
	1.2	Requalifier des pénétrantes et des entrées de ville				
	1.3	Adapter les plans des circulations à Pau, dans les centres-bourgs et aux abords des établissements scolaires				
	1.4	Réhabiliter et remettre en valeur les espaces publics prioritairement dans les centres-villes				
	1.5	Mieux faire respecter la réglementation en matière de circulation				
	1.6	Mieux utiliser l'offre en stationnement				
	1.7	Rationaliser l'organisation des livraisons en ville	Etude CERTA en 2010			
	1.8	Réaliser un réseau vélo				
Objectif 2 Rendre les transports collectifs plus performants et plus attractifs	2.1	Mettre en œuvre à très court terme un programme de modernisation du réseau de transport collectif urbain				
	2.2	Mener les études de définition d'axes structurants de transport collectif en site propre (TCSP sur voie réservée)				
	2.3	Mettre en place des axes structurants de transport collectif en site propre (TCSP)	Lancement consultation MOE			
	2.4	Créer des parcs-relais				
	2.5	Aménager des pôles d'échanges urbains				
	2.6	Coordonner la tarification et l'information des transports collectifs				
Objectif 3 Mettre en œuvre un développement durable	3.1	Engager une démarche d'extension du réseau routier qui soit assujettie à des objectifs de développement durable				
	3.2	Engager une réflexion sur la cohérence entre urbanisme et transports au-delà du PTU				
	3.3	Elaborer un guide de mise en compatibilité des PLU avec le PDU				
	3.4	Réaliser une expertise déplacements des projets urbains				
	3.5	Développer le transport combiné rail-route				
	3.6	Mettre en place un outil de conseil à la mobilité et d'observation des déplacements				



Niveau d'intérêt et pérennité des actions dans le nouveau PDU

Les actions du premier PDU de l'agglomération paloise portent leurs fruits, le territoire évolue, les comportements en matière de mobilité changent (implications locales, mais également sensibilisation nationale).

Cette mutation progressive doit être accompagnée et soutenue dans le futur PDU par :

- **la mise en oeuvre concrète d'actions précédemment inscrites :** Aménagements des couloirs bus en site propre, l'organisation des livraisons de marchandises en ville (en lien avec une réflexion sur les flux PL en général), la création de P+R, etc.
- **Le maintien d'actions précédentes :** avec par exemple, la nécessité de poursuivre le travail volontariste effectué dans la coordination de la tarification et l'information des transports collectifs, la poursuite des aménagements cyclables en vue d'établir un réseau maillé à l'échelle du PTU, initier une réflexion sur l'articulation urbanisme-transport, etc.
- **la mutation d'actions déjà inscrites et surtout la création de nouvelles actions répondant aux futurs enjeux à définir en matière de mobilité durable.**

ACTIONS INSCRITES AU PDU APPROUVÉ EN 2004			Niveau d'intérêt de la pérennité de l'action pour le nouveau PDU				Mode d'intégration dans le nouveau PDU
			0	1	2	3	
Objectif 1 Améliorer la sécurité routière et l'attractivité des centres-villes	1.1	La constitution et l'aménagement d'un réseau de voirie d'intérêt communautaire définis selon les usages souhaités					Action à poursuivre
	1.2	Requalifier des pénétrantes et des entrées de ville					Action à intégrer dans une démarche plus globale d'amélioration de la qualité de Ville
	1.3	Adapter les plans des circulations à Pau, dans les centres-bourgs et aux abords des établissements scolaires					Action à Poursuivre
	1.4	Réhabiliter et remettre en valeur les espaces publics prioritairement dans les centres-villes					Action à intégrer dans une démarche plus globale d'amélioration de la qualité de Ville
	1.5	Mieux faire respecter la réglementation en matière de circulation					Action non prioritaire, à réintégrer dans un volet large de communication
	1.6	Mieux utiliser l'offre en stationnement					Action prioritaire à redéfinir
	1.7	Rationaliser l'organisation des livraisons en ville					Action à mettre en œuvre
	1.8	Réaliser un réseau vélo					Action à mettre en œuvre
Objectif 2 Rendre les transports collectifs plus performants et plus attractifs	2.1	Mettre en œuvre a très court terme un programme de modernisation du réseau de transport collectif urbain					Action finalisée
	2.2	Mener les études de définition d'axes structurants de transport collectif en site propre (TCSP sur voie réservée)					Action finalisée
	2.3	Mettre en place des axes structurants de transport collectif en site propre (TCSP)					Action à mettre en œuvre
	2.4	Créer des parcs-relais					Action à mettre en œuvre (avant l'arrivée du TCSP)
	2.5	Aménager des pôles d'échanges urbains					Action à mettre en œuvre
	2.6	Coordonner la tarification et l'information des transports collectifs					Action à poursuivre
Objectif 3 Mettre en œuvre un développement durable	3.1	Engager une démarche d'extension du réseau routier qui soit assujettie a des objectifs de développement durable					Action à intégrer dans une démarche plus globale urbanisme transport
	3.2	Engager une réflexion sur la cohérence entre urbanisme et transports au-delà du PTU					Action à mettre en œuvre
	3.3	Elaborer un guide de mise en compatibilité des PLU avec le PDU					Action à intégrer dans une démarche plus globale urbanisme transport
	3.4	Réaliser une expertise déplacements des projets urbains					Action à poursuivre et à renforcer
	3.5	Développer le transport combiné rail-route					Action à mettre en œuvre
	3.6	Mettre en place un outil de conseil à la mobilité et d'observation des déplacements					Action à poursuivre

Pré-diagnostic PDU

Données de cadrage
Les modes doux
Stationnement
livraisons de marchandises en ville
les transports collectifs
Réseau viaire



Données de cadrage

1. Données de cadrage

L'agglomération paloise se situe au sein d'une vaste organisation urbaine linéaire, suivant le Gave de Pau et cadrée par les coteaux annonçant les Pyrénées. La continuité urbaine, entrecoupée d'espaces agricoles et naturels s'étend à l'ouest vers l'agglomération orthézienne et à l'est vers les agglomérations de Tarbes et de Lourdes.

En direction du sud, cette continuité se diffuse le long de l'étroite vallée du Nééz jusqu'à l'agglomération d'Oloron Sainte-Marie.

L'agglomération a suivi cette extension linéaire. D'abord vers l'ouest sur les communes de Billère, Lons, Lescar le long de la RD 817, historique route de Bayonne. Au cours des années 90, l'extension s'est faite à l'est et au sud-est autour d'anciens bourgs rendus plus aisément accessibles suite à l'ouverture de la RD 937 qui contourne les espaces bâtis. Enfin, les années 2000 ont été marqués par une extension au nord de l'agglomération, sous forme de pavillonnaire diffus, alors que les communes du sud connaissent une baisse de leur population.

A ces deux échelles, l'agglomération

paloise, deuxième agglomération d'aquitaine, est le pôle de premier ordre, accueillant équipements métropolitains et exceptionnels, de nombreux commerces spécialisés et une part importante des emplois : la Communauté d'Agglomération de

Pau concentre 80 % des emplois du Pays du Grand Pau.

Le périmètre des Transports Urbains Pau Porte des Pyrénées (SMTU PPP) compte actuellement 22 communes totalisant ainsi plus de 165 000 habitants (INSEE 2006) sur

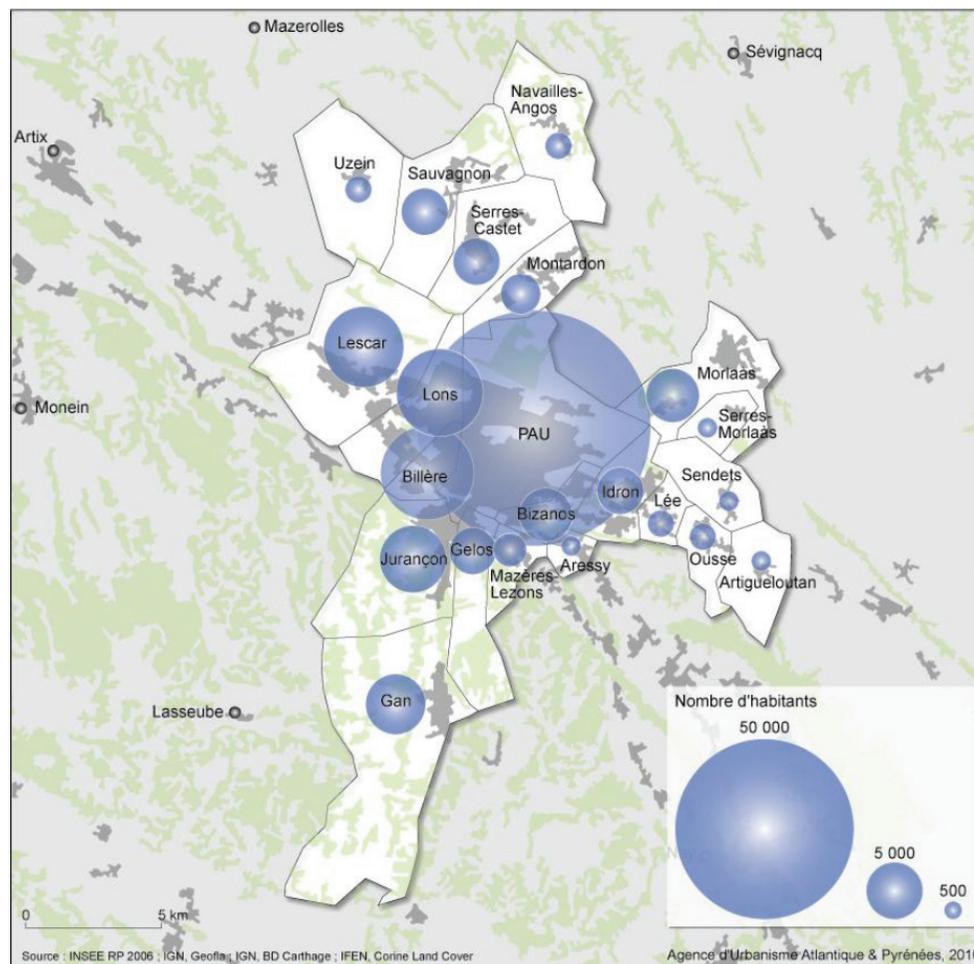
un territoire de près de 272 km².

Pau, «ville centre» totalise à elle seule plus de la moitié des habitants du PTU avec près de 84 000 habitants. Les communes de Billère, Jurançon, Lons constituent avec Pau le cœur d'agglomération.

L'extension du PTU, avec l'intégration des 8 nouvelles communes correspond à un bassin de vie d'un peu moins de 8 000 habitants supplémentaires.

les communes péri-urbaines nouvellement intégrées connaissent une croissance démographique rapide, mais le nombre d'habitants reste faible (9,6 % du total des habitants du PTU), et la valeur de densité de population (à la commune) dans ces territoires est la plus basse, avec par exemple Uzein : 71 hab/km² ou encore Navailles-Angos : 93 hab/km².

Le développement urbain de ces dernières années, au même titre que de nombreuses agglomérations françaises, s'est accompagné d'un véritable desserement urbain. L'utilisation de la voiture individuelle par une part de plus en plus grande de la population a ainsi repoussé les distances de déplacements et les limites du bassin de vie quotidienne.



2. La mobilité au sein de l'agglomération Paloise

Avec une moyenne de 1,20 voitures par ménage à l'échelle du PTU, le territoire ne se situe que légèrement au dessus de la moyenne nationale (1,18 véhicules/ménage en 2006).

Cependant, les caractéristiques de l'agglomération résident dans d'importants écarts de taux de motorisation constatés entre les différentes communes qui la composent : partant d'un parc automobile situé dans la moyenne nationale, l'observation du niveau d'équipement des ménages à

l'échelle communale révèle des écarts conséquents entre la centralité et les communes les plus éloignées. Ces écarts reflètent les logiques de périurbanisation menées ces dernières années, et démontrent ainsi l'impact du relâchement de la densité urbaine sur les pratiques de déplacements des habitants.

Le taux de motorisation de Pau est de 1,00 véhicule par ménage, valeur située dans la fourchette haute des taux de motorisation de villes de taille comparable (près de 0,10 points au delà de la moyenne). Les communes d'Idron ou de Montardon affichent quant à elles des taux supérieurs à 1,8 véhicules possédés par ménage.

Ces écarts s'expliquent tant par l'importante multimotorisation des ménages dans le périurbain (74,9 % des ménages multimotorisés à Idron, contre 20,7 % des ménages à Pau) que par l'importance des ménages non motorisés (23 % à Pau, 1 % à Montardon, 2 % à Sauvagnon...).

L'évolution des comportements entre les deux périodes de recensement de la population (1999-2006) n'est pas véritablement significative à l'échelle du PTU, on constate néanmoins que la part de ménages non motorisés recule de 1,5 points (de 18,1 % en 1999 à 16,6 % en 2006) pendant que la multimotorisation des ménages gagne 1,4 points sur la période (de 31,8 % des ménages multimotorisés en 1999 à 33,2 % en 2006).

Contrairement aux idées reçues, «l'automobilité» n'est pas une fatalité dans les territoires : ainsi, pendant que les secteurs périphériques accueillent de plus en plus de ménages motorisés (jusqu'à +3,70 points à Gan), les secteurs

Commune	Densité (hab/km ²)	Population 2006	Evolution de la population 1999 - 2006	Part de population en 2006
Aressy	257	552	2%	0,3%
Artigueloutan	102	827	15%	0,5%
Billère	2 897	13 241	-1%	8,0%
Bizanos	1 043	4 612	-1%	2,8%
Gan	131	5 197	5%	3,1%
Gelos	334	3 683	0%	2,2%
Idron	473	3 665	17%	2,2%
Jurançon	369	6 937	-6%	4,2%
Lée	373	1 096	41%	0,7%
Lescar	368	9 752	19%	5,9%
Lons	1 023	11 799	6%	7,1%
Mazères-Lezons	507	2 026	-5%	1,2%
Montardon	255	2 149	17%	1,3%
Morlaàs	313	4 121	13%	2,5%
Navailles-Angos	93	1 321	10%	0,8%
Ousse	305	1 367	7%	0,8%
Pau	2 663	83 903	7%	50,8%
Sauvagnon	167	2 791	19%	1,7%
Sendets	103	815	11%	0,5%
Serres-Castet	252	3 461	14%	2,1%
Serres-Morlaàs	162	679	6%	0,4%
Uzein	71	1 148	40%	0,7%
TOTAL	607	165 142	7%	100%

sources : INSEE 2006

COMMUNE	Tx ménages sans voiture (%)	Taux de motorisation
LE MANS	24,0	1,01
PAU	22,8	1,00
BESANCON	28,5	0,91
BELFORT	27,6	0,92
TOULOUSE	27,3	0,94
STRASBOURG	34,5	0,84
LORIENT	26,0	0,94
LILLE	40,3	0,73
BORDEAUX	33,3	0,84
MAUBEUGE	27,0	0,96
DUNKERQUE	26,0	0,96
LYON	34,3	0,82

sources : INSEE 2006

centraux affichent une certaine stabilité (voir même une légère déprise automobile (-0,81 points à Lons, -1,77 points à Jurançon).

Un point sur... Logements accessibles et mixité sociale à l'échelle du Grand Pau (source diagnostic SCOT GP).

En plus de la diversité de l'offre, un des obstacles majeurs pour les ménages est le coût de l'acquisition ou de l'occupation du logement. L'écart entre les capacités financières des ménages et les valeurs immobilières pratiquées ne cesse

de croître. Cette tension croissante du marché du logement ajoute aux déséquilibres structurels du territoire, des déséquilibres sociaux liés aux revenus.

Comme dans de nombreuses agglomérations françaises, avait été posé en 2003/2004 le constat d'une corrélation entre éloignement du

cœur d'agglomération et baisse des prix. Aujourd'hui, ce constat n'est plus tout à fait valable. Le prix de vente moyen des maisons dans la CAPP reste élevé comparé au reste du territoire.

Les ménages les plus modestes sont donc contraints :

- soit, quand ils souhaitent accéder à

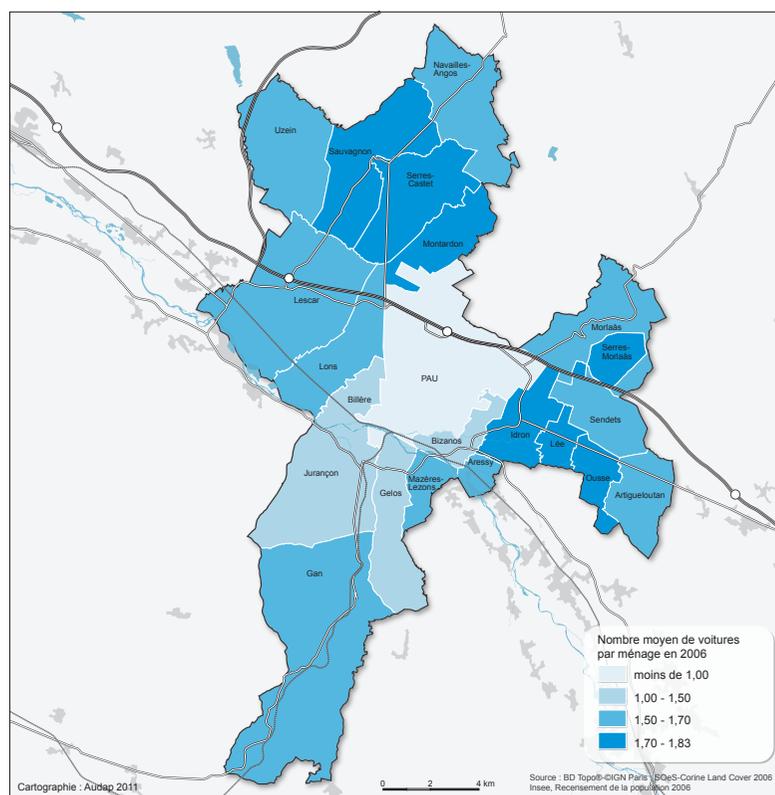
la propriété individuelle, de s'installer toujours plus loin ;

- soit de rester en cœur urbain dans des logements plus petits.

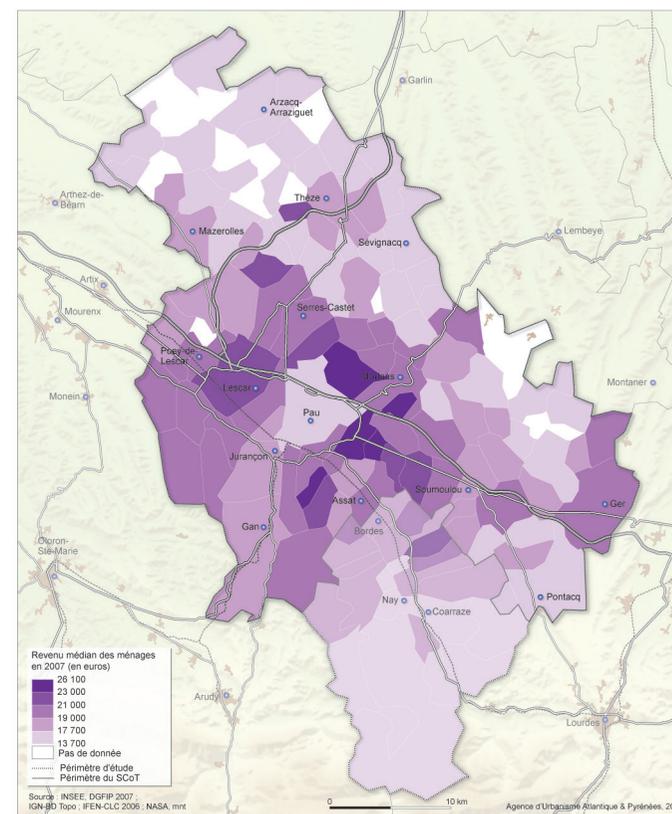
Précisons à ce titre que le marché de l'habitat est principalement porté par l'agglomération et la ville centre.

En 2008, 96 % des transactions d'appartements et 50 % des transactions de maisons s'effectuent

Le nombre moyen de voitures par ménage en 2006



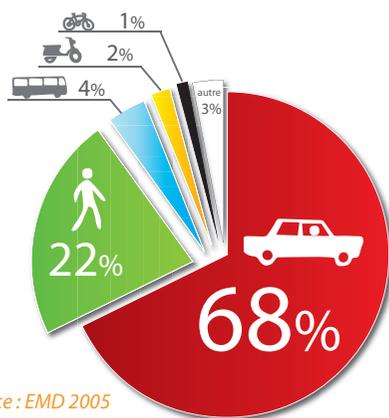
LE REVENU MÉDIAN DES MÉNAGES PAR UNITÉ DE CONSOMMATION (UC) EN 2007



dans la CAPP, preuve de la faible rotation dans le parc de logements individuels dans les 1ère et 2nde couronnes.

L'automobile est le mode de déplacement le plus utilisé par les habitants du PTU. Cet état de fait peut être marginalement associé à un parc automobile important, signe d'un niveau de vie important en première couronne, mais il rappelle surtout que l'utilisation de la voiture est une composante essentielle du mode de vie périurbain, reposant historiquement sur la dissociation du lieu d'habitat et d'emploi permise par la démocratisation de la voiture individuelle.

Répartition des déplacements par mode de transport dans la CAPP



Source : EMD 2005

3. La population active

Au regard des moyennes départementales et régionales (de respectivement 45,0 % et 45,5 %), le taux d'activité à l'échelle du PTU est situé dans la moyenne avec 45,1 % d'actifs.

Le taux d'activité est variable selon la commune, ou plutôt selon la situation géographique de la commune. En effet, il est à noter que le taux d'activité augmente proportionnellement à l'éloignement des communes à la centralité.

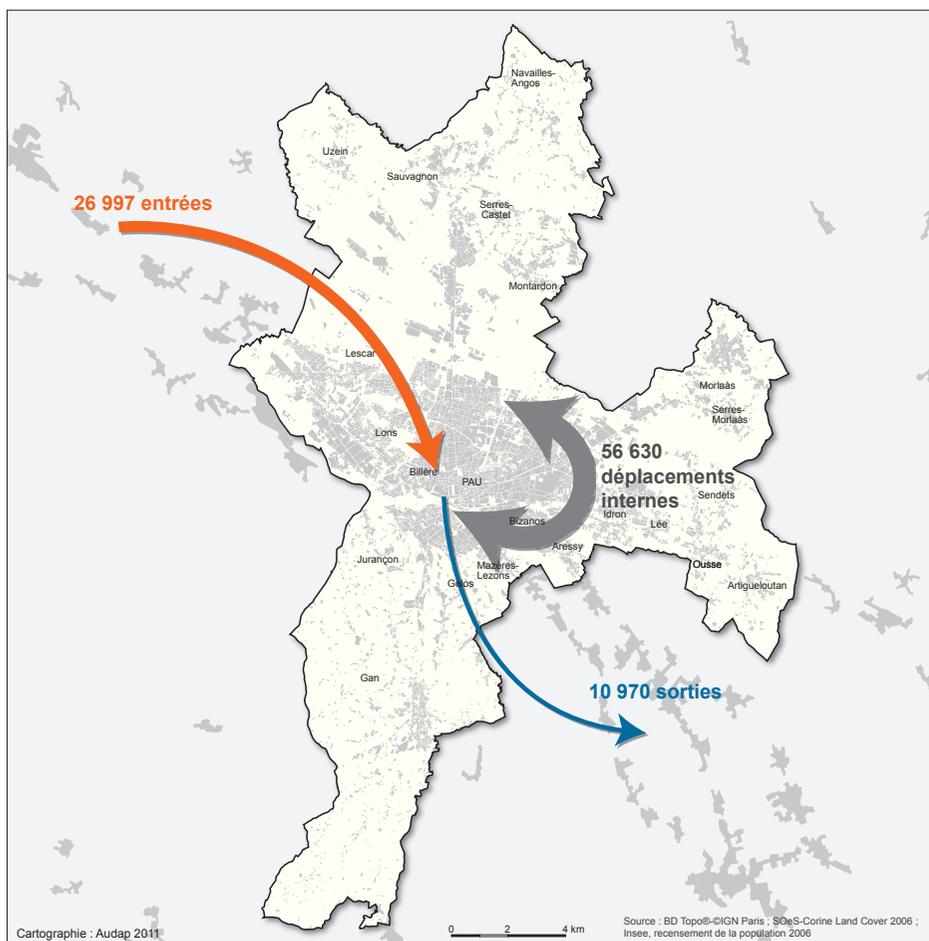
La pyramide des âges expliquera ce phénomène : les communes-centres

concentrent en effet une part plus importante des plus jeunes et des plus âgés.

Commune	Nb emplois	Population active	taux d'activité	nombre d'emplois théoriques offerts par actif résidant la commune
Aressy	341	285	52%	1,2
Artigueloutan	115	420	51%	0,3
Billère	3871	6420	48%	0,6
Bizanos	1263	1998	43%	0,6
Gan	1398	2372	46%	0,6
Gelos	762	1650	45%	0,5
Idron	865	1704	46%	0,5
Jurançon	2858	3031	44%	0,9
Lée	130	549	50%	0,2
Lescar	5683	4416	45%	1,3
Lons	6588	5727	49%	1,2
Mazères-Lezons	465	862	43%	0,5
Montardon	837	1015	47%	0,8
Morlaàs	2262	1952	47%	1,2
Navailles-Angos	113	644	49%	0,2
Ousse	155	656	48%	0,2
Pau	48764	36386	43%	1,3
Sauvagnon	568	1313	47%	0,4
Sendets	82	382	47%	0,2
Serres-Castet	4002	1696	49%	2,4
Serres-Morlaàs	100	293	43%	0,3
Uzein	1139	716	62%	1,6
TOTAL	82358	74 487	45%	1,1

sources : INSEE 2006

Les migrations résidentielles en 2006



4. Une attractivité économique

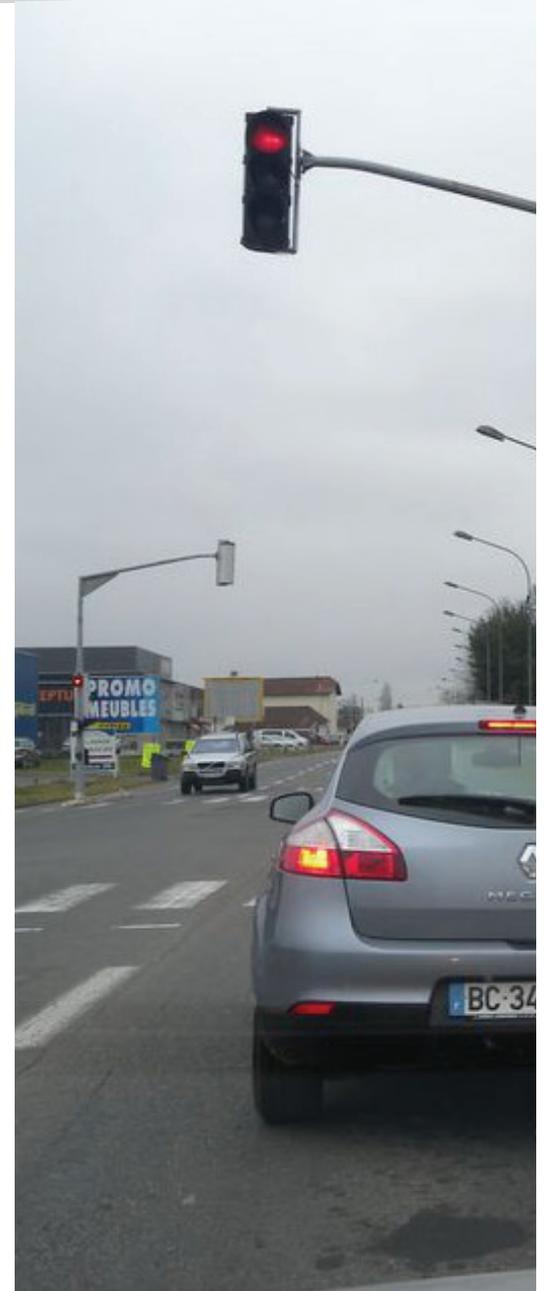
L'offre d'emploi est excédentaire sur le périmètre du PDU, avec un ratio théorique de 1,1 emplois offerts par actif du territoire.

presque 75 000 personnes travaillent dans le périmètre pour plus de 82 000 emplois, soit près de 8 000 emplois de plus que le nombre d'actifs occupés qui y résident.

Le territoire est donc globalement attractif en termes d'emplois, mais le ratio emplois offerts/actifs est bien évidemment variable selon la

commune et ne reflète en rien les réalités pendulaires (on ne réside pas nécessairement dans le territoire dans lequel on a un emploi).

Le réseau viaire



2. Intensité des flux de déplacement

On constate une temporalité dans les flux de déplacement, voire une saisonnalité.

En 2010, deux périodes ont été mises en évidence :

-entre juin et octobre plus de 18 000 véhicules ont circulé en moyenne entre Pau et Gan dans les deux sens. Ce chiffre élevé s'explique par la proximité des pyrénées, véritable territoire d'accueil touristique en période estivale.

- entre novembre et mai, près de 17 000 véhicules en moyenne ont emprunté cet axe. Ce chiffre est moindre qu'en période estivale mais reste important compte tenu de la capacité d'accueil de cet axe.

- De légers pics de fréquentation sont visibles en février et en avril. Ceux-ci sont dus aux allers-retours vers les stations de sports d'hiver : Issarbe, la Pierre-Saint-Martin, Le Somport-Candanchu, Artouste et Gourette.

3. Caractéristique des flux journaliers

La charge de trafic sur le territoire varie fortement selon l'heure de la journée.

Exemple de la RN 134, au sud de l'agglomération :

Partant de flux très faibles en période nocturne, le trafic progresse rapidement à partir de 5h du matin, jusqu'à atteindre près de 1400 véhicules/heures au pic horaire de 8 heures.

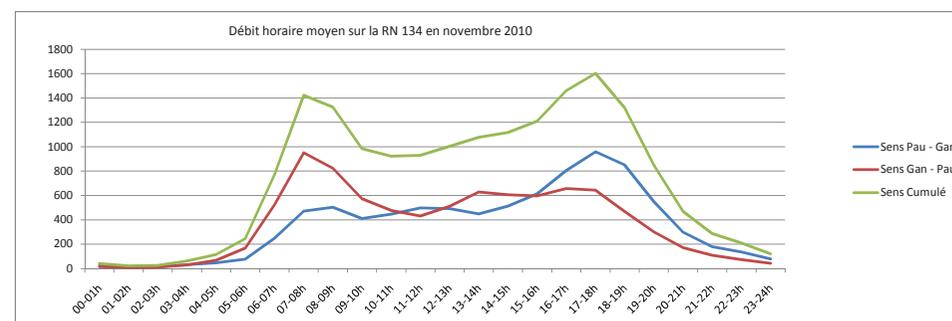
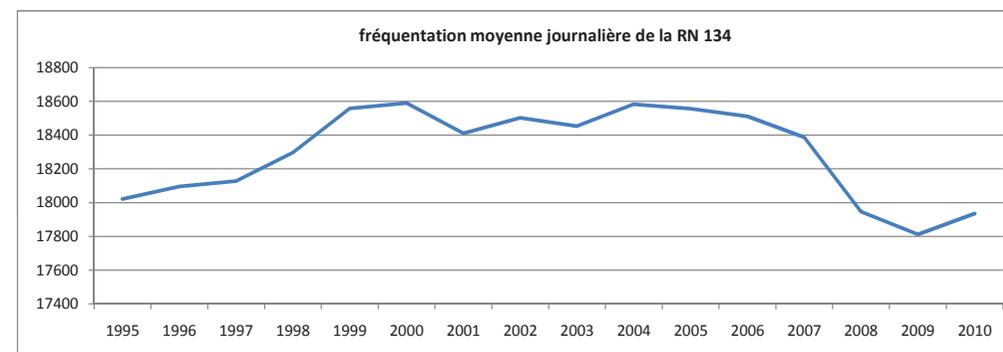
Les flux principaux sont orientés périphérie - centre (ratio de 2 véhicules en direction du coeur d'agglomération contre 1 en sortie).

la période suivante, 9h - 16h est relativement stable en cumulé, mais avec des mouvements tout de même marqués aux périodes de repos du midi (retour au domicile des pendulaires).

La période d'activité maximale correspond aux flux de fin de journée, avec un maximum vers 18h (plus de 1600 véhicules/heure).

Le profil des débits horaires moyen sur la RN134 reflète clairement la prédominance des flux pendulaires en lien avec l'agglomération paloise (les pics horaires ponctuels semblent démontrer une certaine homogénéité dans les distances parcourues par

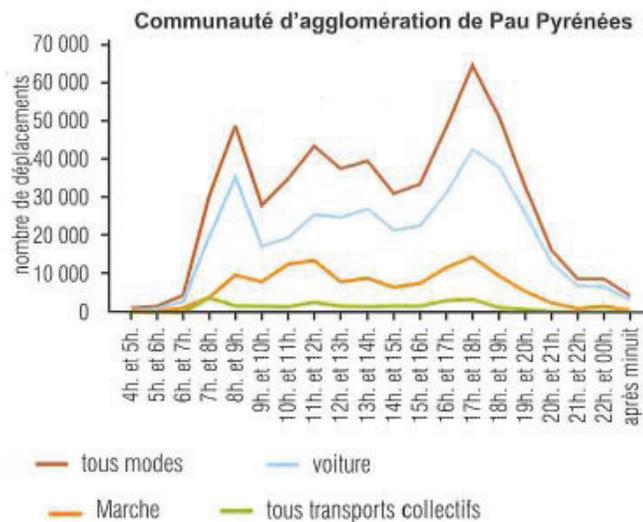
une majorité de pendulaires (distance domicile-travail semblable).



Nombre de déplacements à l'échelle de la communauté d'agglomération de Pau Pyrénées

A l'échelle de l'agglomération, la tranche médiane de la journée fait l'objet d'une augmentation significative des déplacements en voiture. On peut en déduire que beaucoup d'actifs rentrent à leur domicile à l'heure du déjeuner.

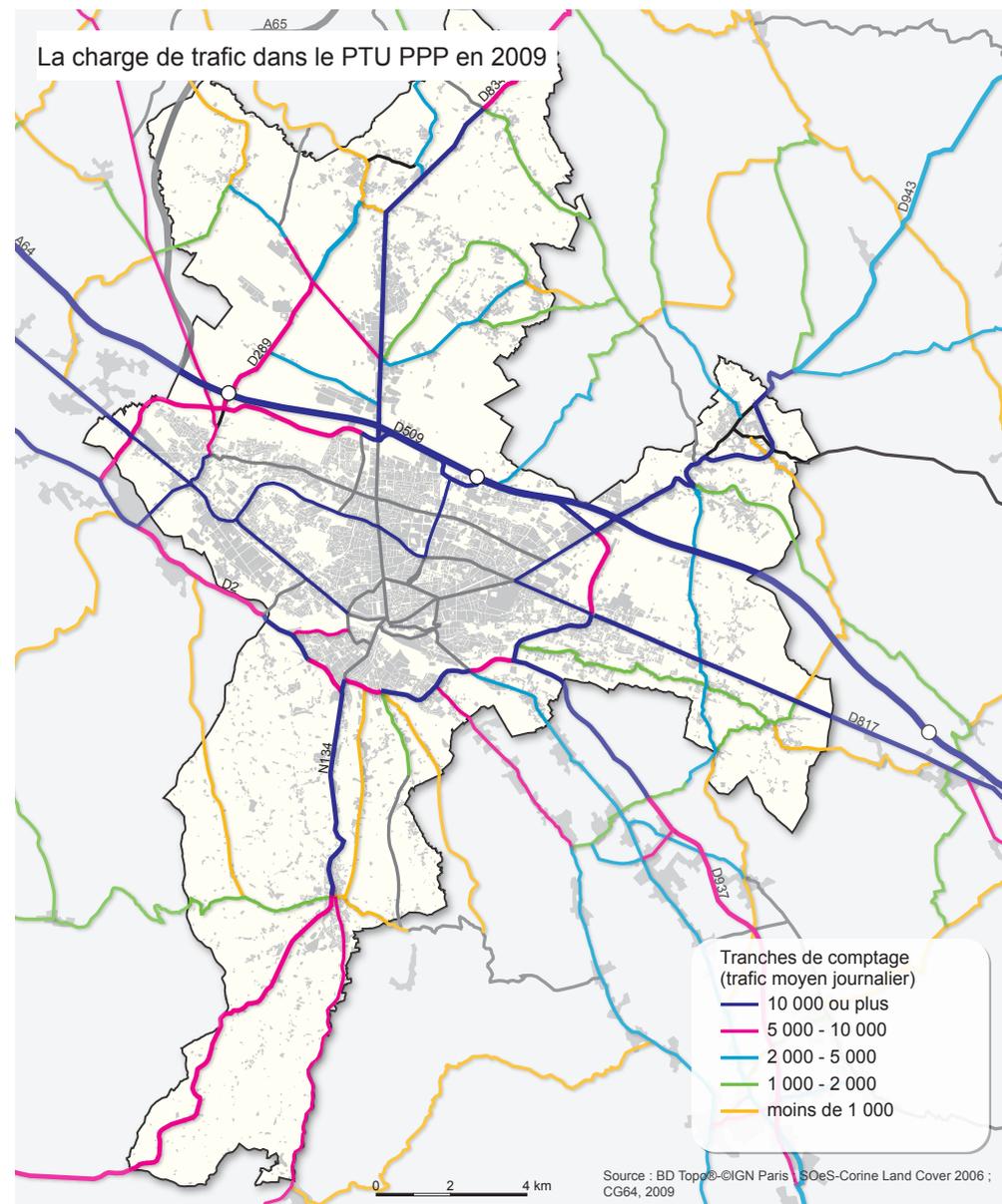
Pour les habitants de la CAPP, la marche suit les courbes horaires de l'automobile et confirme qu'elle constitue un mode de déplacement à part entière.



source : DDTM, EMD 2005

Occupation des véhicules

D'après des comptages menés en 2006 par la Direction Départementale de l'Équipement, les trois quart des véhicules légers enquêtés ne sont occupés que par une seule personne. Cette sous occupation confirme un mode de déplacement automobile «individuel».



4. Typologie des trafics

80% du trafic annuel journalier s'effectue à partir ou à destination de l'intérieur de la rocade (Pau + agglomération ouest). Ce qui représentait, en 2006, 109 331 véhicules par jour (comptages spécifiques DDE 64). Plus de la moitié du trafic annuel journalier s'effectue à l'intérieur du pays du grand pau (76 288 véhicules jour). Le trafic de transit (départ et arrivée extérieurs au Grand Pau) est

très faibles (2 567 véhicules jour) ce qui représente moins de 2% du trafic.

5. Qualité du jalonnement

Au niveau du PTU, la qualité du jalonnement directionnelle est relativement inégale. En effet, la superposition des territoires va nuire au repérage et à la lisibilité des déplacements.

- L'entrée de la Communauté d'Agglomération Pau Pyrénées (CAPP)

est marquée par un panneauage spécifique «14 communes, 14 fois bienvenue».

- Pas de distinction dans le jalonnement directionnel entre les communes de l'agglomération/du PTU

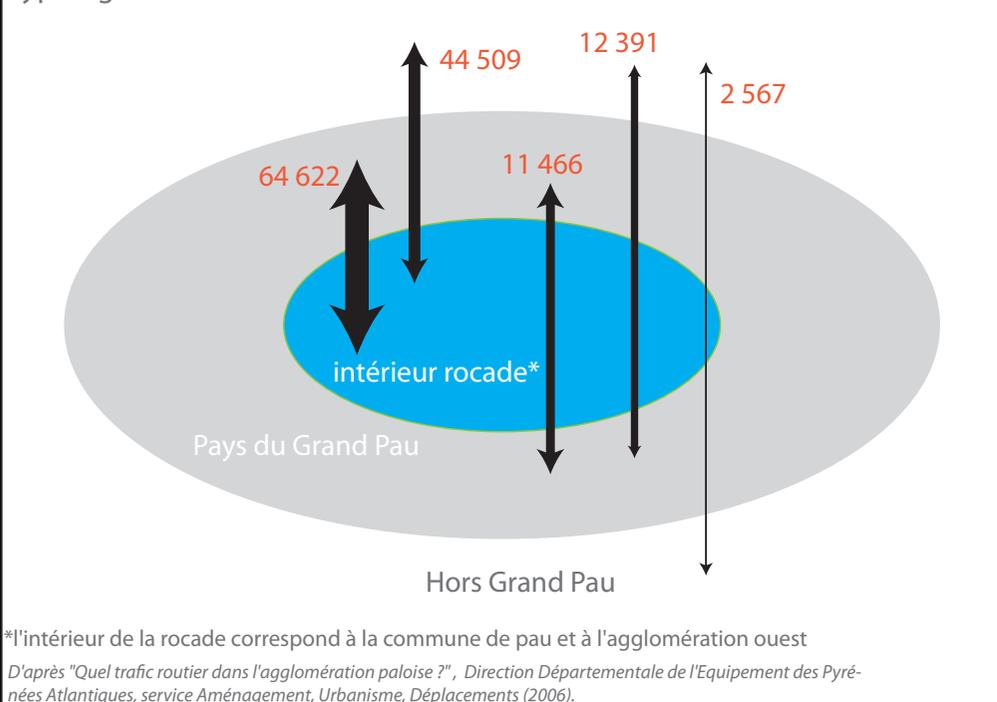
- qualité de jalonnement inégale selon les lieux (jalonnement vétuste, ancien, peu clair, etc...).

A ce propos, un nouveau plan de jalonnement est en cours de réalisation sur la ville de Pau. La mise en place des nouveaux panneaux directionnels a démarré et doit se poursuivre jusqu'à l'été 2012. L'objectif du nouveau plan de jalonnement est multiple. Il consiste principalement à réorganiser les flux à partir des cinq grandes pénétrantes de la ville et de diriger efficacement ces derniers vers le cœur de ville (limitation des circulations parasites sur des axes qui ne sont pas en mesure d'accueillir du trafic de transit par exemple). un autre aspect du nouveau jalonnement consiste à orienter les flux vers les espaces de stationnement en ouvrage dans le centre-ville, et de limiter ainsi les trajets inutiles (recherche de place, circulation de transit, etc..). La mise en place du plan de jalonnement va coûter au total 1,2 million d'euros.



Panneau d'entrée dans la CAPP (Ousse)

Typologie des Trafics routiers



Jalonnement directionnel avec indication des voies départementales et nationales (Lons)



6. Accidentologie

La quantité d'accident suit un gradient inversement proportionnel à la distance du centre de l'agglomération, ainsi l'accidentologie semble être fortement concentrée en coeur d'agglomération (concentration des axes de déplacements).

7. les projets routiers

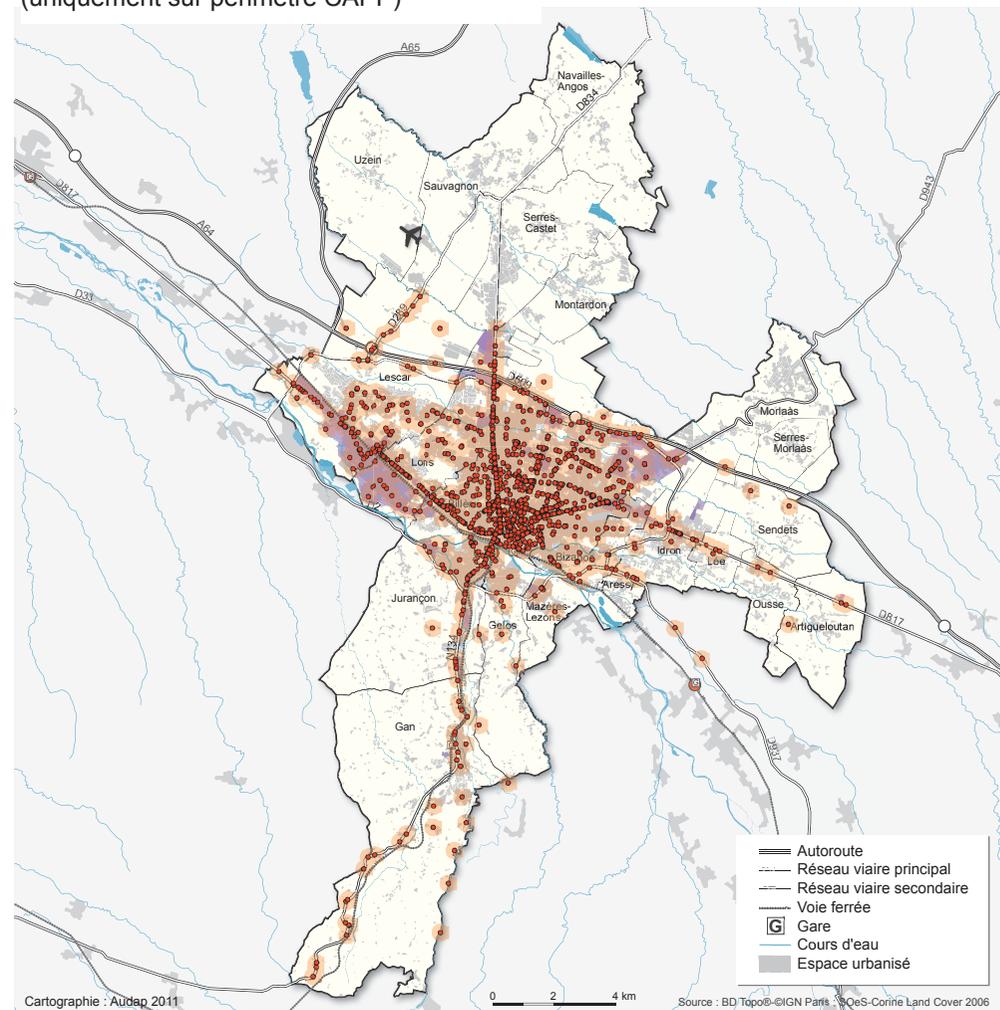
- **Le hauban nord-ouest** permettrait de délester la RD834 de son trafic urbain/interurbain (l'A65 remplissant la fonction de transit) tout en connectant ce dernier à l'échangeur de Lescar. La RD834 nord, dans sa partie plus urbaine, deviendrait alors un axe préférentiel de développement des transports collectifs, modifiant de fait le rapport à l'urbanisation du secteur et interrogeant la desserte de ce dernier.

Cette dernière évolution serait d'autant plus forte avec le doublement de la RD834. Mais pour limiter le développement du réseau routier, consommateur de foncier et stimulant à l'usage de l'automobile et l'étalement urbain, sera-t-il nécessaire de réinterroger le rôle de la voie en élargissant ses fonctions (trafic automobile, axes de TC structurant, modes doux à favoriser) ?

- **La création de diffuseurs autoroutiers au niveau de Morlaàs et d'Uzein** pour améliorer la desserte du territoire (actuellement les conditions de cet équipement ne sont pas définies, et non inscrits au contrat de Plan Etat/ASF).

- Autre projet envisagé, un **accès routier direct dit Pau-Oloron** (ancien A650, projet abandonné en 2008), possiblement concédé, à travers les coteaux en évitant la vallée du Nééz, encombrée et sinueuse, est soutenu par le Conseil général.

Localisation des accidents sur le territoire (uniquement sur périmètre CAPP)



La synthèse

Réseau viaire

	commentaires	evolution
Structuration du réseau viaire	<ul style="list-style-type: none"> - Une orientation est-ouest majoritaire des voies de communication (la RD 817, la RD 938 qui double la RD 937 et l'A64 (voie de transit surcapacitaire), les liaisons sont complétées à l'échelle du PTU par des infrastructures nord-sud (RN134/RD834, A64). - Au carrefour de ces axes structurants, se situe la rocade qui permet au trafic de transit d'éviter les espaces centraux de l'agglomération. - La ville de Pau est caractérisée, dans ses entrées de ville, par de larges pénétrantes, facilitant les circulations automobiles. - Des lacunes relevées dans le jalonnement à l'échelle du PTU (ce qui, en lien avec le manque de hiérarchisation du réseau viaire, créé des inadéquations entre les voies et l'usage qui peut en être fait par la diffusion des flux de transit notamment). 	0
Importance du trafic routier	<p>Un fort trafic urbain/interurbain relevé aux heures de pointe du matin et du soir notamment aux franges du coeur d'agglomération.</p> <p>Les voies structurantes subissent des congestions ponctuelles croissantes en raison des flux pendulaires automobiles (du fait du développement croissant de la péri-urbanisation sur le territoire, engendrant une dépendance forte à l'automobile).</p>	-
Accidentologie	Une concentration des accidents en coeur d'agglomération.	=

Les chiffres clés du pré-diagnostic

Part de l'automobile dans les déplacements

68 % des déplacements se font en automobile dans l'agglomération (EMD 2005)

Charge de trafic sur l'A64

< 18 000 véhicules / jour
(le seuil de saturation étant > 45 000 véhicules/jour)

Axe le plus chargé

RD 834 Serres-Castet - Pau : > 25 000 véhicules / jour
(le seuil de saturation étant > 15 000 véhicules/jour)

Importance du trafic de transit au sein du Pays du Grand Pau

Inférieur à 2 % du trafic

Coût du plan de jalonnement de Pau

1,2 Millions d'euros



Les transports collectifs



1. Les TC routiers

1.1 Du réseau STAP à IDELIS

Du 1er janvier 2000 au 31 décembre 2009, le réseau a été exploité par la SEM STAP (Société des Transports de l'Agglomération Paloise) pour le compte de la Communauté d'agglomération Pau-Pyrénées, donnant suite à une délégation de service public passée en 2000. Le réseau circulait sur les territoires des communes membres de la communauté d'agglomération.

La délégation a été renouvelée le 11 décembre 2009 pour la période 2010-2015, donnant lieu à de nouveaux services et une restructuration du réseau. La compétence transport urbain a été transférée le 12 avril 2010 au SMTU-PPP (Syndicat mixte des transports urbains Pau Portes de Pyrénées) pour répondre aux exigences de l'extension du périmètre des transports urbains à huit communes hors de la CAPP (les quatre membres de la communauté de communes de Luy-de-Béarn et quatre communes adhérent individuellement).

1.2 Evolution du réseau jusqu'à 2010

Entre 2004 et juillet 2010, le réseau urbain a peu évolué. Les principales modifications ont visé à faire évoluer des tracés de lignes et le nombre de dessertes quotidiennes.

De manières chronologiques, quelques exemples d'évolutions du réseau:

•2004

-adaptation des ligne 2 et de l'Ovaligne.

•2005

- Les services du Studibus (services à destination des étudiants, reliant la gare SNCF à l'Université et ses résidences) du samedi et lundi ont été supprimés, ainsi que les deux derniers du vendredi. Les lignes C à I, le dimanche et à partir de 20h (service Noctambus, circulant de 20h à minuit) ont également été abandonnées.

•2006

- Ligne 4 prolongée en deux antennes, l'une vers le Zénith, l'autre vers le quartier Perlic à Lons.

- Ligne 7 simplifiée pour assurer, depuis Bizanos, une double desserte (Navette Citadine et ligne 7) au cimetière, à la gare, à la Place Verdun, au pôle Foch, aux Halles et au quartier du Buisson.

•2007

- Nouveau service gratuit baptisé « la Navette ». Elle relie le centre-piéton et le quartier des halles. Elle fonctionne du lundi au samedi de 9H00 à 12H30 et de 14H00 à 18H00 avec une fréquence de passage de 5 minutes, soit près de 90 rotations par jours. Un second service de navettes gratuites cadencé à huit minutes est mis en service pour Noël et les soldes d'hivers, dans le centre de Pau.

- L'ancienne Citadine, devenue ligne 13, a vu son offre diminuée par la suppression des courses les moins fréquentées, notamment sur la branche desservant le Cimetière.

- Le tracé de la ligne 1 est rendu plus direct.

•2008

- La desserte de la ligne 1 a été modifiée. Cinq liaisons relient l'Echangeur au Pôle Bosquet et sept dans le sens inverse.

- La médiathèque de Lons est desservie par 57 services par jour ainsi que Les quartiers Phoebus, Miassou et Santorine.

- « La Navette » est remplacée par la « Coxity » qui arbore une livrée représentant une coccinelle. Elle dessert le centre ville du lundi au samedi de 8H30 à 19H15 sur la base d'un cadencement à quinze minutes et

s'arrête à la volée.

- Les abonnés de la Section paloise ont été géocodés de façon à proposer un nouvel itinéraire du service dédié.

•2009

- Le service Coxity est modifié le samedi matin pour s'adapter à la demande liée au marché des Halles. La navette circule toute les huit minutes entre le quartier des Halles et la place Verdun où a été déplacé le marché le temps des travaux de la médiathèque (de juillet à décembre). En compensation, le service de 18h est le dernier tout au long de la semaine, le temps des travaux.

A échéance de la DSP, le réseau se composait de treize lignes régulières et d'une navette, complétées par des services de transports à la demande (Taxibus) circulant du lundi au samedi entre 7h et 20h avec des modifications de services durant les vacances scolaires. Des services spécifiques, en soirée, pour les matches de rugby, les scolaires et des services de transports à la demande étaient également proposés.

Dans le détail, les lignes 1 et 3 étaient les plus structurantes du réseau. Elles étaient desservies par trois à cinq services par heure et représentaient 45 % des voyages pour 31 % des

kilomètres parcourus. Les autres lignes avaient des fréquences faibles, voire très faibles. Le Pôle Bosquet était de loin le point d'arrêt le plus fréquenté. Il représentait 21 % des origines et 18 % des destinations.

En dehors du centre-ville, les autres arrêts importants correspondaient aux supermarchés Géant, Leclerc et Auchan.

Dans les grandes lignes, le réseau urbain organisé en étoile autour du Pôle Bosquet d'où rayonnait toutes les lignes se révélait peu hiérarchisé. Il était avant tout utilisé par les populations captives (qui n'ont d'autre mode que le bus pour se déplacer). Le réseau souffrait en effet :

- D'une absence de hiérarchisation des services (toutes les lignes proposent grossièrement des fréquences équivalentes et des tracés tortueux) rendant les trajets particulièrement longs;
- D'une grille horaire non cadencée et peu lisible;
- D'une gamme tarifaire « mille-feuilles ».

1.3 Evolution des fréquentations

Depuis le début des années 1990, la fréquentation était stable autour de 8 millions de voyageurs par an. Les premières années de la DSP 2000-

2009 ont été marquées par une forte augmentation de la fréquentation du réseau urbain. Cependant, l'évolution s'est inversée légèrement à partir de 2005 et de façon plus marquée depuis 2006.

A cela, plusieurs explications sont avancées, tel qu'une baisse des bénéficiaires CMU donnant droit à la gratuité des transports, Les travaux engagés en centre ville, qui ont impacté la qualité des services et leur régularité (des retards parfois de 45 minutes...). De nombreux usagers, ont probablement abandonné le bus le temps des travaux et n'y sont par revenus par la suite, en l'absence d'une amélioration de l'offre.

L'objectif de 13 millions de voyageurs annuel à l'horizon 2015, soit 50 % d'augmentation par rapport à 2009, peut donc sembler ambitieux, mais réaliste au regard des efforts consentis.

1.4 Evolution des kilomètres parcourus

Depuis 1997, le nombre de kilomètres parcouru est resté relativement constant à 2,8 millions de kilomètres par an. Les améliorations de services ont systématiquement été compensées par une dégradation sur d'autres.

1.5 Evolution du matériel roulant et du SAEIV

Le renouvellement du parc de matériel roulant n'a pas permis de le rajeunir. Entre 2004 et 2009, le parc est passé de 85 à 90 véhicules et l'âge moyen de 8 ans et 9 mois à 9 ans et 4 mois, évoluant à la baisse les années d'acquisition de matériel.

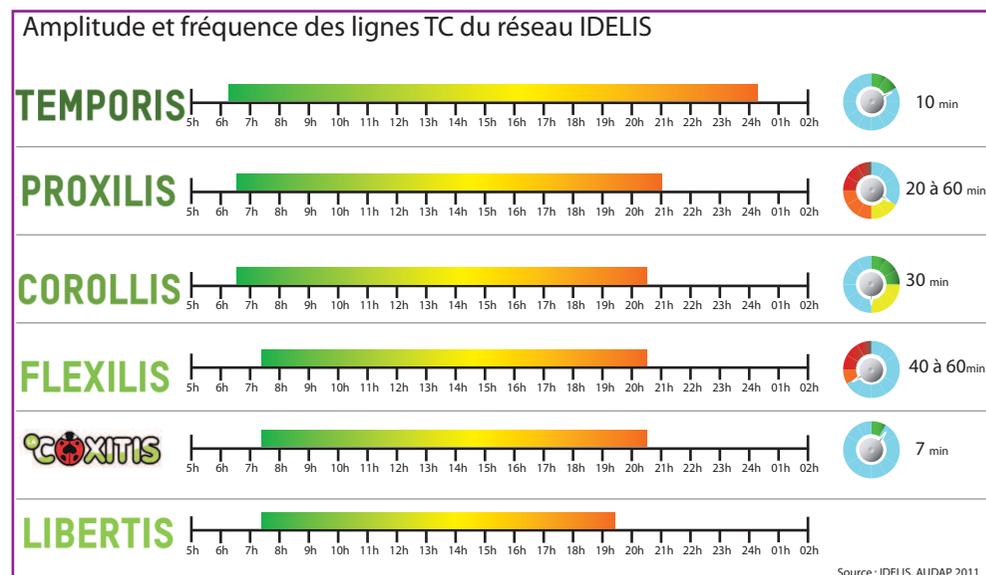
Néanmoins, entre 2006 et 2007, le système d'aide à l'exploitation et à l'information voyageurs datant de 1989 a été renouvelé. Il permet un meilleur suivi de l'exploitation (kilométrages, validations...) et d'envisager une

information plus dynamique pour les usagers.

1.6 Restructuration du réseau en juillet 2010 et renouvellement de la DSP

Le nouveau réseau Idelis est entré en service le 3 juillet 2010 et se distingue clairement du précédent au niveau de son organisation, en étant :

- **Décentré** : Toutes les lignes ne passent plus par le Pôle Bosquet. L'intérêt est multiple :
 - des parcours directs de périphérie à périphérie ;
 - le centre de Pau est « agrandi » avec



une diffusion de la centralité sur trois pôles : Bosquet, Verdun, Gare SNCF de Pau ;

-la pression subie par les rues composant le Pôle Bosquet est réduite;

-pour autant, cela ne se fait pas au détriment des avantages du pôle permettant toutes les connexions : les lignes principales passent toutes par le Pôle Bosquet, la navette et la ligne Corollis 14 relient les lignes entre-elles.

•**Hiérarchisé** en sept niveaux d'offres, pour plus de lisibilité.

-*Temporis*. Ces lignes structurent le territoire et préfigurent les futures lignes TCSP;

-*Proxilis*. Affinent la desserte des quartiers;

-*Corollis*. Offrent des parcours évitant le centre-ville;

-*Electris*. La navette de centre ville, qui relie les principales lignes et les parkings de centre-ville;

-*Flexilis*. Le service de transport à la demande;

-*Libertis*. Le service de transport à la demande pour les personnes à mobilité réduite;

-*Scolaris*. Les lignes scolaires.

•**Augmenté**. Les fréquences sont renforcées et cadencées, et l'amplitude est étendue, pour répondre à la

demande habitante.

-*Temporis*. De 6h20 à 0h15 en semaine, à 10 minutes toute la journée et 45 les soirs, dimanches et jours fériés ;

-*Proxilis*. De 6h30 à 21h pour les amplitudes les plus larges, pour des fréquences de 20, 30 ou 60mn ;

-*Corollis*. De 6h30 à 20h30 ou 21h toutes les 30mn ;

-*Coxitis*. De 7h30 à 20h30 à intervalle de 7mn ;

-*Libertis*. De 7h15 à 19h30.

Les horaires sont rendus plus lisibles par une uniformisation tout au long de l'année, faisant fi des périodes de vacances scolaires (seul le rythme Septembre-Juin et Juillet-Août est conservé pour certaines lignes) et par un cadencement généralement identique en semaine et le samedi.

Dans la pratique, les nouveaux parcours offrent plus de destinations (aéroport et gare de Pau notamment) et sont plus directs que sur le réseau précédent.

Ils répondent mieux aux attentes exprimées par les habitants lors de la concertation réalisée durant le 1er semestre 2010 en préalable au nouveau réseau et aux axes BHNS. Ils mettent 95 % d'entre eux à moins de 300 m d'un arrêt.

1.7 Des études de définition d'axes structurants

Des études ont été engagées pour améliorer l'infrastructure et les services de la ligne gare – centre-ville – université – hôpital et en faire une ligne très structurante. Ce projet prévoit la transformation des voies par l'attribution d'un site propre au bus qui gagneront en temps de parcours.

Les piétons et cyclistes bénéficieraient quant à eux de conditions de circulation plus aisées. Aussi, la ligne serait équipée d'un matériel roulant spécifique, hybride, qui apportera plus de confort aux usagers et une forte identité visuelle.

Ces aménagements pour la mise en place de bus à haut niveau de service pourraient concerner progressivement les trois axes structurants ainsi que la route de Bayonne à l'Ouest de l'agglomération et s'accompagner à chaque fois de parkings relais, permettant une interface entre l'automobile en rabattement vers l'agglomération et le bus en intrarocade.

En attente de ces projets globaux, plusieurs aménagements de voirie ont été réalisés pour améliorer les conditions de circulation et d'usage de bus, à commencer par la restructuration

du Pôle Bosquet et la création de voies réservées à l'approche de certains points noirs.

2 Les Transports interurbains

L'agglomération paloise est desservie par les cars du Conseil général des Pyrénées Atlantique s'organisant autour d'une quinzaine de lignes majoritairement destinées à un public scolaire.

Au cours de l'année 2010, un schéma a été dressé pour redéfinir l'offre à l'échelle du département à l'horizon septembre 2012, en lien avec le renouvellement des DSP liant l'AOT aux opérateurs. Dans les grandes lignes :

- Séparation des scolaires et des commerciaux dès 2011;
- Services commerciaux recentrés sur les axes les plus porteurs (10 sur le département, soit 500 à 600 points d'arrêts contre 10 000 actuellement) avec des services cadencés (ex : à la demi-heure pour Pau-Orthez) ;
- Une ligne express par autoroute Pau-Bayonne, avec possibilité d'un arrêt à une plate-forme de covoiturage et de transport à la demande pour attirer des usagers en rabattement ;
- Des outils souples (plates-formes et aires de covoiturage, TAD) pour les territoires non desservis par des

services réguliers ;

- Desserte des stations de ski et thermales ainsi que de la Côte Basque ;
- Mise en accessibilité totale PMR ;
- Création d'un syndicat mixte de type Loi SRU avec les trois autres AOT (Syndicat mixte des transports urbains Pau-Porte des Pyrénées, Syndicat mixte des transports en commun de Bayonne et Conseil Régional d'Aquitaine) qui permettrait de mieux appréhender les problématiques d'intermodalité et de lever un versement transport additionnel.

A l'occasion de l'extension du PTU, un travail a été mené afin d'éviter les doublons : certaines lignes ont été transféré au SMTU-PPP, notamment sur le secteur de Morlaàs. Néanmoins aucune action d'harmonisation tarifaire n'a encore aboutie.

Pour compléter l'offre de cars, une plateforme de covoiturage a été mise en place en 2006. Elle regroupe quelques 1700 utilisateurs inscrits qui organisent eux même leurs trajets par le biais du site internet covoiturage64.fr. Plusieurs parkings relais au droit des diffuseurs autoroutiers sont à l'étude pour faciliter cette pratique.

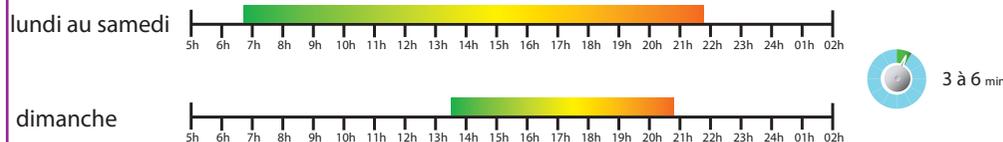
2. Le Funiculaire

Le funiculaire de Pau fait partie intégrante de l'offre de transports en commun. Bien que la partie basse de la ville soit maintenant bien desservie par le réseau urbain, le funiculaire offre toujours la possibilité de franchir aisément le dénivelé de trente mètres séparant le quartier de la gare du centre ville.

L'infrastructure centenaire a été restaurée et modernisée au cours de l'été 2010 pour un coût de travaux de 1,23 millions d'euros. Les deux cabines effectue une rotation toutes les trois minutes, de 6h45 à 21h40 du lundi au samedi et de 13h30 - 20h50 les dimanches et fériés. Plus de 500 000 passagers l'utilisent gratuitement chaque année.



Amplitude et fréquence du funiculaire



Source : AUDAP 2011

3. Les Transports ferroviaires

Le territoire profite d'une desserte ferroviaire sur trois axes rayonnant autour de la gare de Pau :

- Vers Bordeaux et Bayonne
- Vers Oloron-Sainte-Marie
- Vers Toulouse

3.1 Qualité de la desserte

Cependant il ne bénéficie que de trois points d'arrêts :

- La gare de Pau, accueillant des services Ter, Grande ligne et TGV
- Les haltes de la Croix-du Prince et de Gan qui ne sont desservies que par les services à destination de Lourdes.

Ces services sont assurés par la SNCF, pour le compte de la Région Aquitaine pour ce qui est des TER. Réseau ferré de France est le gestionnaire d'infrastructure.

Une offre limitée qui ne sert pas les déplacements internes au Béarn

La Région Aquitaine, autorité organisatrice du transport régional de voyageur, a amélioré son offre au cours des dernières années. Au niveau local :

Bordeaux-Pau :

- Depuis 2003, cinq circulations nouvelles ont été créées
- Une fréquentation des Ter qui a augmenté de 50 % au cours des deux dernières années (250.000 voyages/an)

Bayonne-Pau

- Depuis 2003, trois circulations nouvelles ont été créées
- Une fréquentation des Ter qui a augmenté de 55% durant les deux dernières années (160.000 voyages/an)

Oloron-Pau

- Création de 2 circulations supplémentaires avant 2010
- Une fréquentation des Ter qui a augmenté de 40 % les trois dernières années (120.000 voyages/an)

Néanmoins, les différents services constituent encore une offre limitée.

A l'échelle du PTU, l'offre se limite aux huit allers-retours entre Pau et Oloron-Sainte-Marie. Le train est compétitif avec les transports urbains sur ces parcours en termes de temps de parcours, mais pas pour les offres tarifaires.

Ce constat se vérifie également à l'échelle plus large du périurbain. Néanmoins, il n'est vrai que pour des trajets directs ne demandant pas de changement en gare de Pau. L'offre est en effet organisée de telle façon que la grille horaire correspond plus à des déplacements à l'échelle régionale et nationale que locale, ou à une pure logique d'exploitation :

- Les services ne sont pas cadencés ;
- On observe un déficit de liaisons vers Pau depuis l'Ouest tôt le matin et vers l'Ouest depuis Pau dans la soirée : les services en lien avec Bordeaux et Paris ne sont pas encore arrivés ou déjà partis.

- Peu de train n'ont pas pour terminus la gare de Pau : de nombreuses liaisons de périphérie à périphérie imposent un changement ;

- Certains points d'arrêts, Assat par exemple, ne sont desservis que par un aller-retour par jour ;

- Les horaires de passage en gare de Pau de la rame sur la voie entre Pau et Oloron ne correspondent pas à une volonté de créer des connexions avec les autres services, mais à une logique d'exploitation ;

La Région met également en œuvre des services routiers, en complément des offres ferroviaires :

- Agen-Pau : un aller-retour. arrivée à Pau à 12h35, départ 17h30 ;
- Mont-de-Marsan-Pau : un à deux allers-retours + 1 avec Aire-sur-l'Adour.

3.2 Des projets qui renforceront l'offre ferroviaire

La Région entend poursuivre le renforcement de son offre. Le Schéma Régional des Infrastructures, des Transports et de l'intermodalité expose ses intentions. Elle y prévoit



d'affecter une fréquence d'au maximum une heure sur chacun des axes. Elle entend cependant que l'accroissement de l'offre soit mené en concomitance d'une augmentation parallèle des potentiels usagers mais un engagement des autres collectivités à densifier l'urbanisation autour des axes et à faciliter le rabattement vers les points d'arrêts ferroviaires.

Aussi, le CPER 2007-2013 a inscrit une enveloppe de 35 millions d'euros pour la régénération de la voie est des ouvrages d'art sur la ligne Pau-Oloron. Ceci permet d'entrevoir un meilleur confort aux usagers et des temps de parcours plus intéressants, ainsi qu'une réouverture de la ligne jusqu'à Bedous, puis à plus long terme jusqu'à Canfranc. Néanmoins, depuis septembre 2008, la ligne est désélectrifiée.

Autre élément de nature à améliorer l'offre et les temps de parcours, les réflexions portant sur la création ou le renouvellement d'infrastructures :

- La desserte du Béarn et de la Bigorre par la LGV ;
- La création d'une traversée centrale des Pyrénées.

4 Vers une intermodalité entre les transports en communs

Le passage d'un transport en commun à un autre pose toujours de vrais problèmes dans l'agglomération. Cependant, plusieurs actions devraient permettre d'entrevoir des améliorations à ce niveau :

- La desserte de la gare par une des lignes structurantes du réseau urbain pouvant progressivement mener à l'émergence d'un véritable pôle d'échange d'agglomération ;
- La mise en place d'une plateforme de dialogue entre les autorités organisatrices de transports ;
- Les démarches pour la création d'une billettique multimodale menée par l'agglomération et le SMTU-PPP. Le Conseil Général s'est doté en 2009 d'un système de billettique compatible Intercode2 qui permet d'engager l'interopérabilité des titres ;
- Les travaux de rénovation engagés par la SNCF pour le bâtiment voyageur de la gare.

La synthèse Transports collectifs

	commentaires	evolution
Evolution de l'offre TC	<p>Les évolutions du réseau de TC routiers correspondent entre 2004 et début 2010 (avant la restructuration), à une adaptation de l'offre au regard des résultats d'exploitation du réseau et des demandes d'utilisateurs (création/suppression de services, évolution et mutation de lignes en frange du réseau...).</p> <p>La restructuration volontariste du réseau, intervenue au premier trimestre 2010, marque quant à elle le pas et préfigure le futur réseau TCSP de l'agglomération paloise (une amélioration de la couverture réseau, hiérarchisation des lignes, logique de cadencement...)</p>	++
Fréquentation	<p>sur la période d'application du PDU (2004-2010), la fréquentation du réseau est en baisse constante. En revanche, la fréquentation depuis la restructuration démontre le potentiel du réseau TC dans l'agglomération.</p>	+
Niveau d'accessibilité au réseau TC	<p>95% de la population est à moins de 300 m d'un arrêt de TC. La couverture du réseau est très bonne sur l'agglomération paloise, malgré la faible densité dans les communes les plus périphériques. Ce chiffre est tout de même à relativiser au regard de la méthode de calcul (donnée à vol d'oiseau, et non par le réseau viaire).</p>	=
les usagers du réseau TC	<p>Essentiellement destiné aux captifs des transports collectifs (scolaires, personnes âgées, personnes non motorisées...) avant sa restructuration, le réseau IDELIS se veut désormais, (en lien avec le projet de TCSP), force de report modal de l'automobile vers les bus pour les actifs du territoire (notamment sur les lignes structurantes, préfigurant la future offre TCSP).</p>	+
Niveau d'intermodalité	<p>Malgré la volonté du réseau IDELIS de tendre vers une interopérabilité des systèmes d'information et de billettique, l'intermodalité entre les réseaux de TC est encore perfectible actuellement sur le territoire (problème de cadencement des différentes offres, niveau d'information faible, etc.). Au regard de la faiblesse de l'intermodalité TC/VP, cette question doit être un enjeu central du nouveau PDU.</p>	=

Les chiffres clés du pré-diagnostic

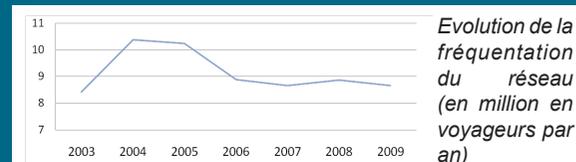
Evolution des kilomètres parcourus réseau IDELIS

Stabilité à 2,8 millions de km/an

Restructuration du réseau IDELIS



Evolution fréquentation réseau TCU



L'impact de la restructuration du réseau sur la fréquentation est conséquent avec un rythme de progression de + 41,1 % (période janvier-mars 2011). Ainsi, le cap du million de voyages mensuels a été atteint (1 151 258 voyages).

Funiculaire de Pau

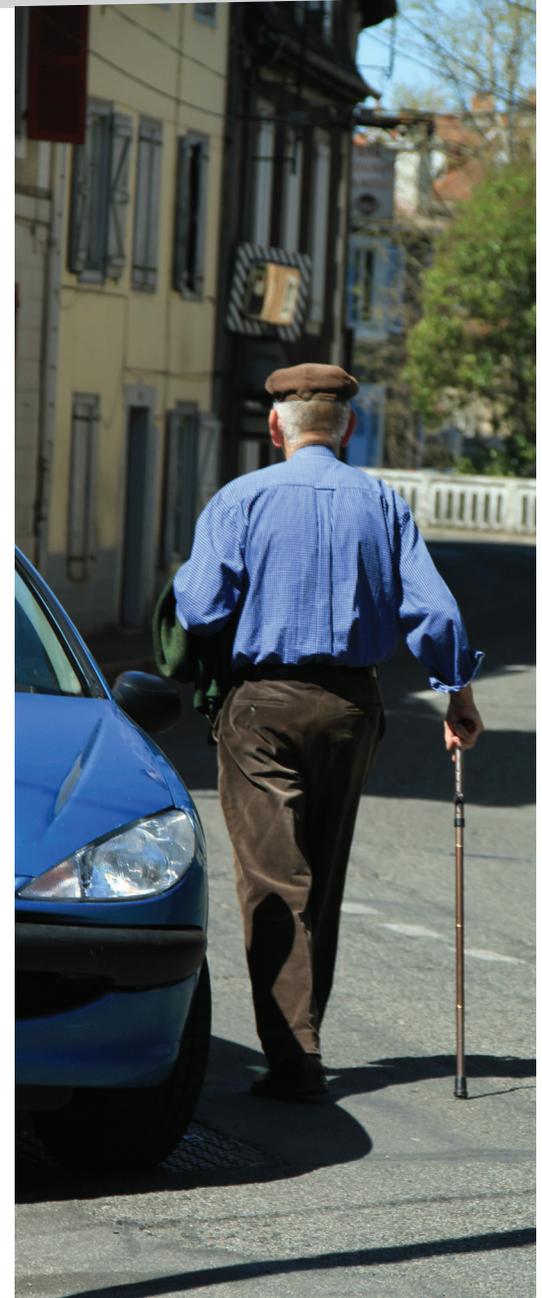
500 000 usagers / an

TER : Evolution de la fréquentation ces deux dernières années

**Bordeaux-Pau : + 50 % de passagers
Bayonne Pau + 55 % de passagers**



Les modes doux



1. La place accordée aux modes doux

Outre embellir la qualité de vie, et si l'amélioration des pratiques modes doux favorisait la qualité de Ville ?

Le refus de l'asphyxie par la circulation routière et la volonté d'améliorer le partage modal est aujourd'hui une volonté qui se doit d'être partagée par tous.

Bien entendu, la réponse à apporter n'est pas d'opposer les modes entre eux, mais plutôt de tendre vers un rééquilibrage de chaque mode de déplacement en fonction de son usage.

Ce rééquilibrage modal passe par un changement de pratique des habitants et des façons de vivre la ville.

Des aménagements qualitatifs et un traitement soigné des espaces publics vont favoriser le développement des modes alternatifs à l'automobile. Il est important également de travailler sur les questions de perméabilité piétonne et cyclable.

La marche : mode de déplacement d'avenir ?

L'aménageur se met systématiquement à la place de l'automobiliste, mais rarement à la place du cycliste et encore moins du piéton.



Piéton tentant d'accéder à l'arrêt TC sur RN417 (situé sur terre-plein central) Lescar



Aucune perméabilité piétonne dans la zone (absence de passage piéton, arrêt tc non accessible PMR, absence total de cheminement piéton...)

Il faut désormais apprendre à penser la ville piétonne, la ville de proximité. Pour ce faire, chaque aménagement doit être pensé pour le piéton, son confort, sa sécurité et la qualité du déplacement piéton (logique d'itinéraire, jalonnement, etc.).

Il faut penser la logique de déplacement, perméabilité piétonne, logique du plus court chemin... etc.

Le réseau viaire est établi, cartographié depuis de nombreuses années, la question du réseau cyclable est, pour sa part, aujourd'hui actée. En revanche, la trame piétonne dans la Ville est aujourd'hui méconnue de la part des aménageurs.

Dans une logique d'amélioration de la qualité de vie, en lien avec l'amélioration de l'accessibilité pour tous il va être désormais nécessaire de se saisir de cette question de réseau piéton.

2. Qualité des cheminements piétons

La qualité des cheminements piétons est relativement hétérogène aujourd'hui sur le territoire du PTU.

De manière générale, on peut retenir que les traitements sont dans leur globalité très routiers : les espaces publics sont aménagés pour l'automobile en priorité (circulation et stationnement), la place des autres modes venant par la suite (sur l'espace restant disponible).



Mat de candélabre sur cheminement piéton dans une réalisation récente Artigueloutan



Cheminement «sauvage» créé par le passage systématique des piétons afin d'éviter un détour dans le cheminement Pau



Absence de cheminement piéton dans un secteur ancien contraint Lee

Néanmoins, on note que la quasi totalité des aménagements récents mis en oeuvre dans les centralités tendent vers la notion de partage modal et de rééquilibrage des modes de déplacements.

C'est à Pau que la reconquête de l'espace public en faveur des piétons est la plus marquée. Bien que trop récente, cette réappropriation de l'espace public au profit de la qualité paysagère et des modes alternatifs à l'automobile est désormais affichée comme une priorité.

Un nouvel urbanisme est à co-construire avec l'ensemble des acteurs et usagers du territoire, le nouveau PDU devra par ailleurs s'inscrire fortement dans ce processus.

Accessibilité des Personnes à mobilité réduite (PMR)

Au delà de présenter un frein au développement de la pratique de la marche, le manque d'aménagements piétons de qualité va induire de véritables difficultés structurelles dans la chaîne de déplacement des personnes à mobilité réduite (PMR).

Même si depuis trente ans, la législation traite des problématiques d'accessibilité, un pas supplémentaire a été franchi avec la loi n° 2005-102



Traversée piétonne en conformité PMR Bizanos



Il est nécessaire de penser «chaîne de déplacement» exemple d'une traversée piétonne en conformité PMR, mais cheminement non conforme sur trottoir Pau

du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées. en effet, d'incitative, la législation est devenue prescriptive. Parmi les nouvelles obligations qui en résultent, la réalisation d'une annexe accessibilité lors de l'élaboration ou de la révision des plans de déplacements urbains (PDU) s'impose désormais aux autorités organisatrices de transports.

De plus, cette loi oblige désormais les aménageurs à s'interroger sur l'ensemble de la chaîne de déplacement



Panneau publicitaire Decaux sur cheminement piéton. Sa non conformité PMR est dangereuse pour les non voyants (absence de rappel au sol). Pau



Largeur de cheminement piéton non réglementaire (passage impossible (poussette, UFR, etc.) sans descendre sur la chaussée automobile) Pau



Les seuils de trottoirs non franchissables pour les UFR, obligent une circulation sur la chaussée Pau

(du départ à l'arrivée du déplacement, autrement dit de l'accessibilité du logement à l'accessibilité sur le lieu de travail, ou encore aux services publics (en empruntant des transports publics et une voirie accessibles).

Malgré le caractère obligatoire, très peu de communes du PTU ont à l'heure actuelle validés leurs Plan de Mise en Accessibilité de la Voirie (certaines communes n'ont d'ailleurs toujours pas initiée cette démarche).

3. Aménagements cyclables

3.1 Une politique cyclable à l'échelle de l'agglomération paloise

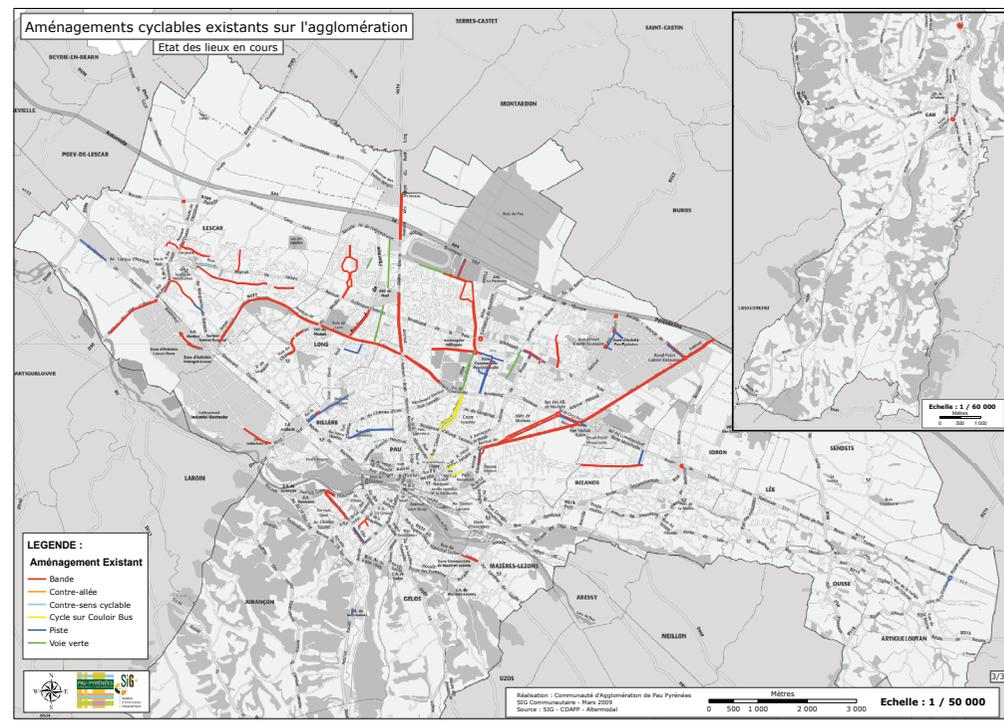
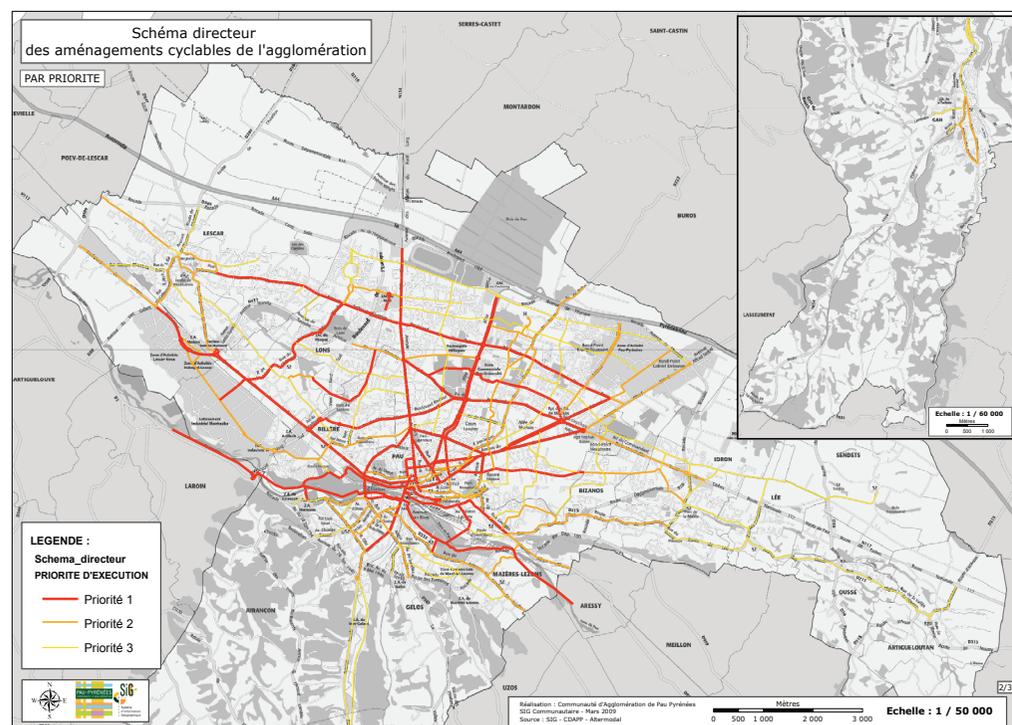
Le développement de l'usage du vélo est expressément prévu par le Plan des Déplacements Urbains 2004 dans son action 1.8 « réaliser un réseau vélo ».

La création de ce réseau s'est traduit par l'établissement d'un schéma

directeur des aménagements cyclables desservant l'ensemble des communes de l'agglomération et par la mise en place d'actions d'accompagnement comme la location de vélos, à l'échelle de l'agglomération.

L'objectif a été à la fois de répondre à un besoin en terme d'aménagements cyclables, exprimés par les cyclistes urbains, d'inciter le cycliste occasionnel à prendre plus régulièrement son vélo et de permettre au non cycliste de découvrir un nouveau mode de

déplacements. Ce n'est qu'en 2008, qu'est réalisée une étude pour l'élaboration d'un schéma directeur des aménagements cyclables et la mise en place d'un système de prêt de vélos.



3.2 Principes de base et orientations du schéma directeur établi en 2009 :

1/ Pouvoir faire du vélo en sécurité dans toutes les rues de l'agglomération et dans les 2 sens :

- par la réalisation d'aménagements cyclables sur les voies artérielles (constitutives du réseau cyclable d'agglomération),

- par la mise en zones 30 de toutes les voies secondaires.

2/ Adapter les aménagements au contexte :

- les pistes ne sont pas en toutes circonstances plus sûres que les bandes,

- le public-cible est le cycliste urbain (vélo-transport).

3/ Réduire les largeurs de chaussée dédiées à la circulation générale :

- pour ralentir le trafic (réduction des nuisances),

- pour dégager les espaces nécessaires à la réalisation d'aménagements cyclables,

Typologie des aménagements existants dans l'agglomération	en km
bandes unidirectionnelles	60,7
Bandes multifonctionnelles	3,3
contre-allées	0,1
Contresens cyclables	0,7
pistes cyclables	10
Véloroute	4,5
Zones 30	4,9
TOTAL	101,2
D'après étude Indiggo, 2008	

parce qu'une politique de report modal ne fonctionne que si elle rend moins facile le recours à la voiture.

Le Schéma des aménagements cyclables de l'agglomération de Pau Pyrénées propose 226 km d'aménagements supplémentaires pour le développement de la pratique du vélo.

Au total, plus de 320 km de voirie seront traités, soit 10 % du réseau de l'agglomération de Pau Pyrénées, c'est-à-dire un triplement de l'état actuel.

L'agglomération de Pau Pyrénées c'est donc au total près de 3200 km de voirie (hors nouvelles communes du PTU), dont 54 km déjà aménagés à Pau et 47 km dans les autres communes avant l'établissement du schéma des aménagements cyclables de l'agglomération.

C'est donc un total existant de 101 km de linéaire cyclable destiné à la pratique du vélo qui ont été diagnostiqué en 2008, soit à peine 3 % du réseau.

Il est difficile de comparer aujourd'hui les données du diagnostic de 2008. Mais il semblerait que le linéaire actuel se porte à environ 120 kilomètres de linéaire cyclable total (dont 3 km environ de voie bus).



Les aménagements « routiers » incitent les deux roues motorisés à circuler sur les voies vélos Pau



Début de piste cyclable Lescar

A titre de comparaison, (d'après le diagnostic réalisé par la société Indiggo):

- dans l'agglomération Lilloise, près de 28 % du réseau est inscrit pour être aménagé en faveur des cyclistes (aménagements cyclables, zones 30, ...),

- Dans l'agglomération Grenobloise, 280 km de voiries sont aménagés pour les cyclistes et à l'issue de son schéma cyclable, l'agglomération recensera 430 km traités,

- Enfin, à Paris, 400 km sont aménagés pour 1700 km de voirie, soit près de 24 % du réseau.

Il est intéressant de noter ici que dans d'autres villes européennes, notamment en Allemagne ou en Suisse, la part du réseau adapté aux vélos est parfois très supérieure à ce qui se fait en France ; A Berlin, 70 % des voies sont en zone 30 ...

Bref, en matière d'aménagements cyclables, la marge de manoeuvre est importante, et est à ce jour bien engagée.



Qualité des aménagements

Malgré une charte des aménagements cyclables approuvée à l'échelle communautaire, la qualité des aménagements est relativement hétérogène.

De manière générale et au même titre que l'approche qui est faite des cheminements piétons, le traitement des circulations vélo se fait d'une manière très « routière » (de nombreux feux rouges vélos, peu d'axes en site propre (mise à part les voies bus)...). La qualité des marquages est médiocre en certains lieux, notamment sur les axes routiers les plus fréquentés (le passage intensif des véhicules ayant effacés les peintures).

Stationnement deux roues

Comme en automobile, tout déplacement en vélo commence et se termine par un lieu de stationnement. La disposition d'un stationnement, tant dans l'espace privé que sur l'espace public est donc primordial pour développer la pratique.

Un recensement de l'offre existante a été réalisé dans le cadre de la réalisation d'un plan vélo en 2009 à l'échelle de la ville de Pau. il est nécessaire de poursuivre ces initiatives, de collecter l'information, en vue d'établir un



schéma de stationnement deux roues. Actuellement l'offre de stationnement deux roues mise à disposition est plutôt bien occupée, signe d'une pratique évidente du vélo. De nombreux mobiliers urbains (généralement là où l'offre de stationnement est inexistante), sont occupés par des cycles. Ce type de stationnement peut s'avérer gênant, voire dangereux pour les piétons (en lien avec les normes d'accessibilité de la voirie).



*un vélo stationné sur un panneau indicateur, occupant ainsi le cheminement piétons.
Pau*

Idecycle

Idecycle est un système de vélos en libre service mis à disposition du public. Ce service permet d'effectuer des déplacements de proximité en milieu urbain.

Depuis septembre 2010, 20 stations permettent d'emprunter un des 200 vélos en libre service.

les 30 premières minutes d'utilisation sont gratuites, puis le coût est environ d'1 euro de l'heure les trois premières heures.



La synthèse modes doux

	commentaires	evolution
Cheminevements piétons	<p>La qualité des cheminevements piétons tend à s'améliorer sur le territoire, notamment dans les centres-bourgs et centres-villes.</p> <p>La piétonnisation du secteur centre-ville à Pau, malgré l'omniprésence automobile, se poursuit depuis quelques années au profit de l'amélioration du cadre de vie (pollution, nuisances sonores, qualités visuelles, etc.).</p> <p>Un travail conséquent est nécessaire en matière de création de liaisons douces dans les secteurs commerciaux</p> <p>La loi d'accessibilité PMR présente l'avantage, du moins au gré des travaux, d'améliorer de fait les qualités piétonnes.</p>	+
Réseau cyclable d'agglomération	<p>La première période d'application du PDU fut l'occasion pour l'agglomération paloise de prendre conscience de la nécessité d'aménager, à l'échelle communautaire, un réseau cyclable «utilitaire» d'agglomération.</p> <p>Actuellement, on ne peut parler de réseau d'agglomération, mais plutôt d'une succession de linéaires cyclables à l'échelle communale.</p>	+
Politique globale en faveur des modes doux	<p>Une politique en faveur des modes doux qui est en cours sur le territoire.</p> <p>En revanche, le PDU devra se pencher sur les questions relatives à l'élaboration des Plans de mise en accessibilité des voiries communales, et ce, à l'échelle du PTU.</p>	+
intermodalité	<p>L'amélioration de l'intermodalité passera par l'articulation des aménagements cyclables avec les points d'arrêts TC, la création ou le renforcement des stationnements deux roues,</p>	0

Les chiffres clés du pré-diagnostic

Plan de mise en accessibilité de la voirie

Aucun plan de mise en accessibilité approuvés

Réseau cyclable réalisé

101,2 km au total en 2009

Réseau cyclable projeté

320 km (à l'échelle CAPP)

Vélos en libre service IDEcycle

*372 abonnés annuels dont 191 abonnés IDELIS
près de 22 000 emprunts depuis septembre 2010*



Le stationnement



1. Cadrage général

1.1 La demande de stationnement s'articule autour de 4 grandes catégories d'usagers :

- **Les résidents** : ces usagers ont des besoins de stationnement à proximité immédiate de leur lieu de résidence. La pratique de stationnement est généralement de type longue durée et en période nocturne.

- **Les actifs** : lors de leur trajet domicile-travail, les migrants pendulaires désirent trouver une place de stationnement sur le lieu de travail ou à proximité immédiate de celui-ci. Ces usagers pratiquent un stationnement diurne de longue durée.

- **Les chalands** : cette catégorie, appelée également visiteurs regroupe essentiellement les clients des commerces. Ces derniers pratiquent un stationnement de courte durée, dans un lieu proche de l'activité commerciale. Cette catégorie est essentielle à l'activité économique des centre-villes.

- **Les actifs automobilistes qui effectuent un report modal de l'automobile vers un mode alternatif** (de la voiture au train, de la voiture au bus, etc.). Cette catégorie d'usagers

découle de nouvelles pratiques de mobilité, la bimodalité. Cette catégorie dépend fortement de l'amélioration de l'intermodalité et de l'offre alternative (développement des TC).

Bien évidemment, selon le lieu et l'heure de la journée chacun peut être tour à tour résident, actifs, chalands, etc.

La catégorisation d'usagers du stationnement renvoie implicitement à la question de conflits d'usages, tant spatiaux que temporels. Ainsi, selon le lieu, l'heure, ou le jour, on va retrouver dans certains espaces des pressions plus ou moins importantes sur l'espace public occupé par l'offre de stationnement. Les conflits d'usages les plus récurrents vont se retrouver aux abords :

- **des centre villes** (superposition des usages, avec demande de stationnement résidentiel, visiteur et des pendulaires),

- **des gares** (stationnement courte durée (dépose-reprise) et longue durée (actifs effectuant un report modal) ;

- **des zones commerciales, d'activité, et de service ;**

- **des secteurs résidentiels** (avec

parfois du stationnement ventouse d'actifs automobilistes repoussés dans des secteurs périphériques aux zones réglementées (on parle alors d'effets de bords)).

1.2 Les enjeux du stationnement

Tout trajet automobile commence et fini par un lieu de stationnement.

Le stationnement agissant aux deux extrémités d'un déplacement automobile, on peut définir ce dernier comme un outil opérationnel, au service de la mobilité.

L'action en matière de stationnement est donc locale, mais son impact dépasse bien souvent ce cadre, au point d'avoir des effets importants dans le système global de déplacement à l'échelle du territoire.

Le rôle du stationnement dans l'utilisation quotidienne de la voiture personnelle est aujourd'hui clairement établi, tant à travers de retours d'expériences dans les politiques mises en œuvre que par le résultat d'enquêtes menées dans des villes françaises et étrangères.

L'impact d'une politique de stationnement dans le choix modal

des migrants pendulaires intervient à différents niveaux :

- **L'influence de la mise à disposition d'un parking par l'employeur sur le choix modal des actifs** possédant une voiture. On constate par exemple que la part de la voiture particulière dans les migrations alternantes franciliennes s'élève à 74 % pour les actifs disposant d'un emplacement de stationnement au lieu de travail, alors qu'elle n'est que de 39 % pour ceux qui n'en dispose pas.

-A l'inverse, **l'absence d'offre résidentielle diurne de stationnement** ou de politique préférentielle favorable au résident (à un coût admissible) peut pousser à un usage non souhaité de l'automobile pour les déplacements domicile-travail.



1.3 rôle du stationnement dans les pdu :

Depuis La loi SRU, le contenu des PDU est renforcé (tout comme le caractère normatif). La loi SRU précise que le PDU porte sur :

l'organisation du stationnement sur voirie et dans les parcs publics de stationnement, et notamment :

- *les zones dans lesquelles la durée maximale de stationnement doit être réglementée ;*

- *les zones de stationnement payant ;*

- *les emplacements réservés aux handicapés ou à mobilité réduite ;*

- *la politique de tarification à établir, en relation avec la politique de l'usage de la voirie, en matière de stationnement sur voirie et en matière de parcs publics ;*

- *la localisation des parcs de rabattement à proximité des gares ou aux entrées de villes ;*

- *les modalités particulières de stationnement et d'arrêt des véhicules de transport public, des taxis et des véhicules de livraison de marchandises ;*

- *les mesures spécifiques susceptibles d'être prises pour certaines catégories d'usagers, et tendant notamment à favoriser le stationnement des résidents.*

2. Le stationnement dans l'agglomération paloise

2.1 Les réglementations mises en œuvre sur le territoire

La réglementation du stationnement est communale (pouvoir de police du maire).

Malgré des possibilités de mise en œuvre de police intercommunale, il n'y a pas eu à ce jour d'actions dans ce sens au sein du territoire.

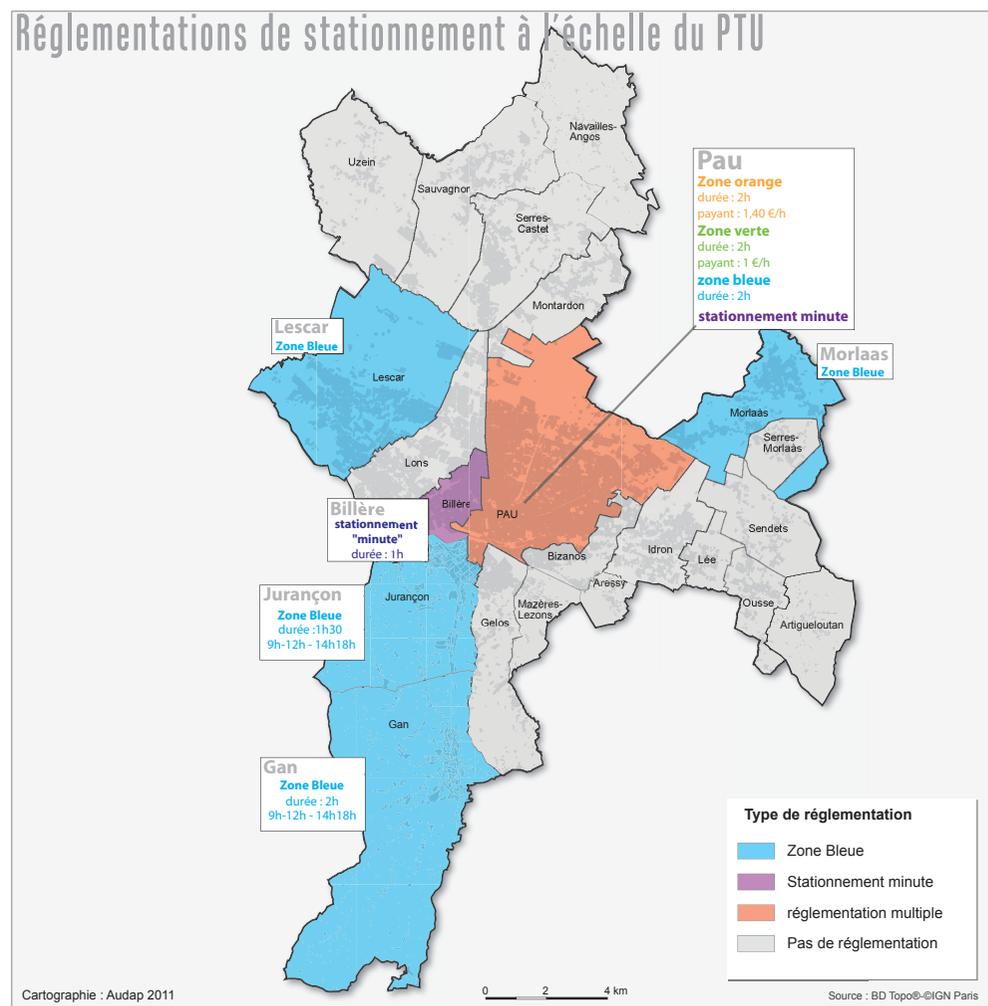
6 communes, sur les 22 que compte le PTU, se sont dotées d'une réglementation de stationnement.

Le degré de chaque réglementation est variable en fonction de la commune et du contexte urbain. Allant du stationnement minute à Billière, en passant par de la réglementation zone bleue à Gan, Jurançon, Lescar et Morlaas, seule la ville de Pau possède une politique globale de stationnement à l'échelle de son centre.

La période d'application du PDU 2004-2010 n'a pas été l'occasion pour l'intercommunalité de tendre vers

une uniformisation des politiques de stationnement entre les communes. Ainsi, la durée maximale de stationnement sur la zone réglementée de Gan n'est pas la même qu'à Jurançon (respectivement 2h contre

1h30). Il est en de même concernant les horaires de réglementation qui diffèrent selon les communes du territoire. A titre d'exemple, le stationnement est réglementé de 9h à 12h et de 14h à 18h à Gan, contre 9h





Signalisation stationnement minute
Ville de Pau



Signalisation verticale _ Zone bleue 2h
Ville de Gan



Signalisation verticale _ zone bleue 1h30
Ville de Jurançon

à 12h30 et de 14h à 18h30 en zone payante à Pau, ou encore 8h 18h en zone de stationnement minute...

2.2 Les lieux de stationnement

- **Les centres-villes, centres-bourgs,**

Hormis Pau, les réglementations de stationnement mises en place sont localisées dans les centres-villes, centres-bourgs et concernent seulement quelques places. L'objectif clairement affiché est de permettre le stationnement des visiteurs en améliorant la rotation du stationnement.

- **Les secteurs résidentiels,**

Selon les quartiers résidentiels du territoire (pavillonnaire ou d'habitat collectif), divers problèmes sont relevés : des véhicules en stationnement sur les trottoirs, au droit des pavillons individuels (appropriation de l'espace public), stationnement devant les immeubles d'habitat collectifs sociaux (multimotorisation des ménages et possibilité de séparation des baux appartements/garage)...

Au centre ville de Pau, malgré le caractère piéton de cet espace, de nombreux véhicules de résidents sont en stationnement dès le début de

soirée, jusqu'au petit matin.

Ces stationnements, bien qu'illicites, sont pratiqués par des «habituez», ils ne sont que très peu verbalisés, gênent rarement à la circulation automobile. En revanche, ces pratiques nuisent fortement au développement de la marche (+ impact paysager négatif).



De nombreux stationnement sur trottoir
Ville de Gelos



Stationnement hors case sur trottoir
Ville de Gan



Stationnement hors case zone semi-piétonne
Ville de Pau



Stationnement public en milieu résidentiel
Ville de Billère

- **Les secteurs commerciaux**

L'offre s'est développée ces dernières décennies en entrées de ville le long des axes routiers autour de trois pôles commerciaux périphériques : le pôle majeur « Lescar Soleil », en entrée ouest le long de la route de Bayonne (2ème zone commerciale d'Aquitaine), les pôles en entrée nord, de part et d'autre de la route de Bordeaux, et en entrée est, route de Tarbes...

L'urbanisme commercial de ces pôles n'a pas appréhendé l'approche multimodale, conférant à ces espaces un caractère très routier. Le stationnement est donc l'enjeu central dans l'attractivité de ces secteurs. Chaque commerce possède en front son propre parking (pas de mutualisation des espaces de stationnement). Bien souvent, les cheminements piétons sont inexistantes, et les perméabilités piétonnes et cyclables quasi nulles.

- **Les grands équipements**

Les grands équipements du territoire tels que l'hippodrome, le Zénith, le Palais des Sports, Jaï-Alaï, le parc des expositions, le stade d'eaux vives, etc. ne présentent pas de problèmes particuliers de stationnement, principalement de part leur positionnement et de part l'offre en stationnement propre (mise à part le parc des expositions). Ponctuellement, (lors de manifestation, d'événements

sportifs, culturels...) un certain report de stationnement intervient aux abords de ces équipements d'envergure métropolitaine.

- **Les aires de covoiturages (sauvages ou auto-organisées)**

Actuellement au sein du périmètre d'étude, il n'existe aucune aire de stationnement de type Parc relais ou aire de covoiturage.

En revanche, on peut constater des pratiques non organisées de stationnement automobile en périphérie des centralités.

Cette pratique est principalement le fait d'actifs pendulaires covoitureurs qui utilisent les espaces de stationnement proches des noeuds autoroutiers (exemple de l'échangeur de l'A64 à Lescar), ou des entrées/sorties d'agglomération (exemple ci-dessous de l'aire de stationnement au niveau du giratoire en sortie de Jurançon).



(Cet espace fait d'ailleurs partie du diagnostic P+R mené par le SMTU).

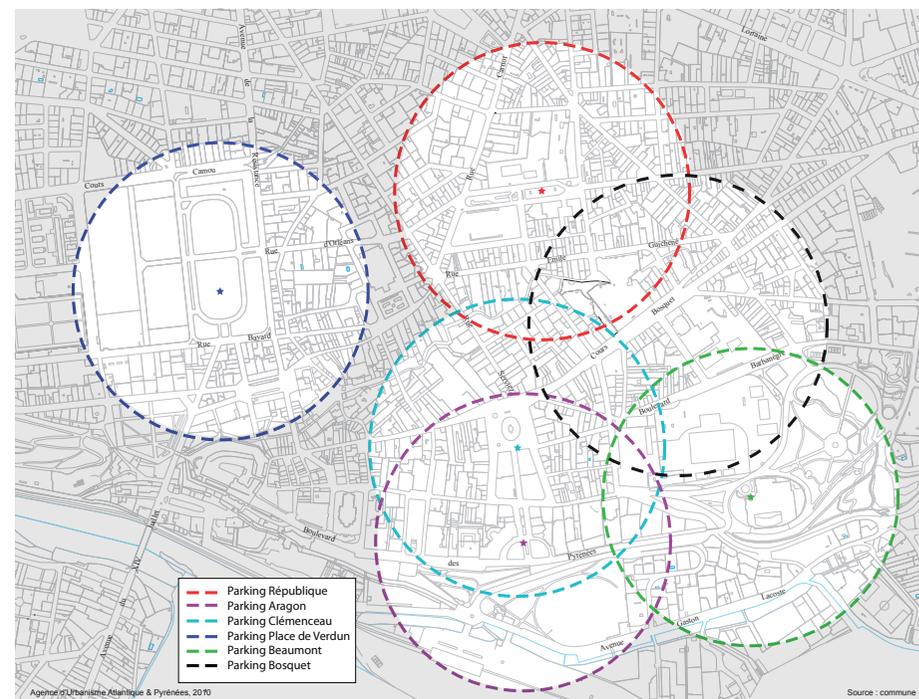
- **Le centre-ville de Pau**

A Pau, la politique de stationnement est plus large : réglementation en voirie, en ouvrage, gradient selon l'éloignement à la centralité, etc.

La politique mise en oeuvre est nécessaire dans le sens où les conflits d'usages sont qualitativement

et quantitativement plus importants que les autres communes du PTU, avec l'empilement des besoins stationnement (visiteurs, résidents, et actifs).

Une étude spécifique de stationnement dans le centre-ville de Pau est en cours d'élaboration.



Les effets de bords liés à la politique de stationnement à Pau :

En fonction de la saturation de l'offre, des phénomènes de report de la demande s'exercent sur les secteurs du péri-centre et notamment sur les secteurs gratuits ou ceux où le contrôle est perçu comme moins régulier

Volume de l'offre :

Sur l'ensemble de la commune c'est plus de 12 500 places de stationnement dont plus de 8 000 places gratuites. La répartition entre le volume de l'offre gratuite 65 % et le volume de l'offre payante 35% est favorable à l'offre gratuite par rapport à des villes de même catégorie.

L'offre de stationnement en surface :

La réglementation du stationnement en voirie est répartie en 4 types de zone réglementaires :

Zone semi-piétonne : stationnement limité à 15 minutes (tickets)

Zone orange : la voirie de l'hyper-centre. stationnement de courte durée, 1,40 €/h limité à 2h

Zone verte : voirie périphérique du centre ville, stationnement de moyenne durée limité à 4h (1€/h).

Zone bleue : place de verdun (100 places sur les 1500 que compte cet espace de stationnement).

L'offre de stationnement en ouvrage :

Le centre ville de Pau dispose de 5 parkings en ouvrage cumulant ainsi 2600 places. L'ensemble des parkings sont situés entre 200 et 300m du centre ville (place Clemenceau), 300m étant généralement considéré comme la distance maximale qu'un usager accepte de parcourir à pied à partir de son lieu de stationnement.

Dès lors, et en comparaison avec d'autres villes, l'offre de stationnement en ouvrage est particulièrement rapprochée du centre ville.

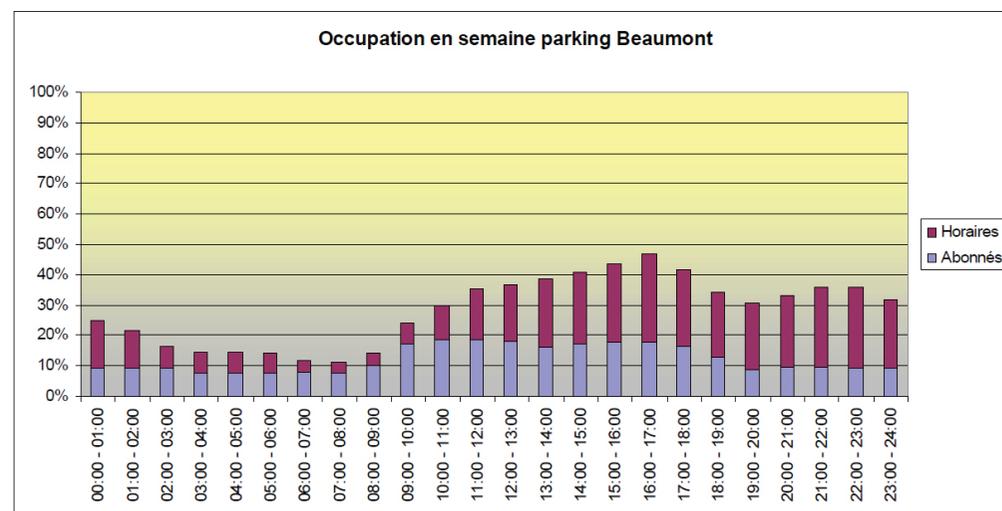
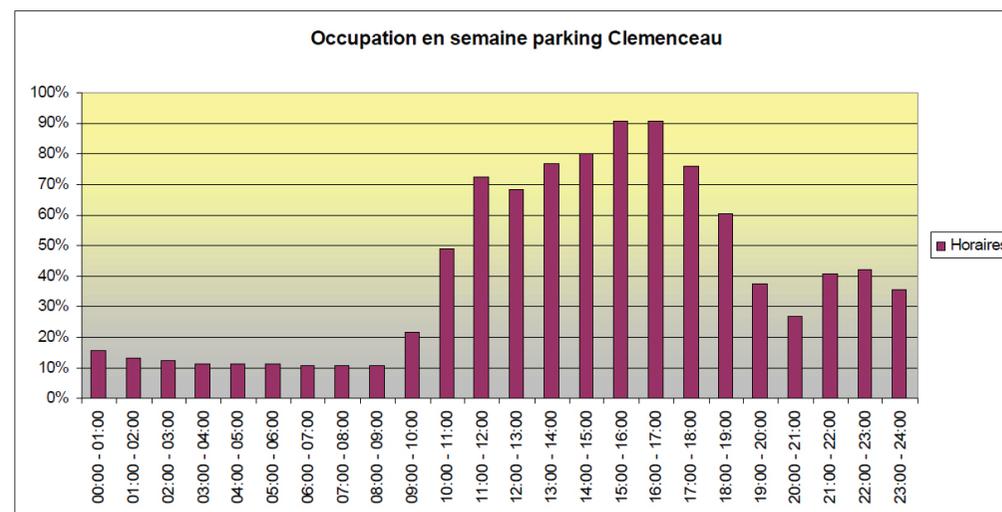
Tarifification des ouvrages

Les parkings Bosquet, Aragon et Halles République sont soumis à une tarification unique de 1,10€ la première heure. Soit une tarification inférieure à celle de la voirie environnante (zone orange)

Le Parking Clemenceau, le plus rapproché de l'hyper centre est soumis à une tarification de 1,0 € la première heure soit un tarif horaire égal à celui de la voirie.

Le Parking Beaumont est soumis à une tarification horaire de 1,10 € la première heure avec fractionnement par demi-heure. Il est situé à la limite de la zone orange, la voie à proximité immédiate étant gratuite.

La politique tarifaire des ouvrages vise donc bien à en renforcer l'attractivité pour les usagers horaires en proposant



une tarification inférieure à celle de la voirie et ceci dès la première heure. La tarification des abonnements permanents diffère pour chaque parc entre 43 et 56 € mensuels. L'abonnement nuit (17h - 9h en semaine, les WE et jours fériés toute la journée) est peu utilisé malgré son prix attractif (18 euros par mois, environ 100 abonnés en 2009).

Politique tarifaire

La comparaison de la politique tarifaire au regard d'autres villes de taille comparable met en évidence le positionnement de Pau dans la moyenne haute en matière de tarification du stationnement public sur voirie et dans la moyenne pour les tarifs horaires en parkings en ouvrage. La tarification du stationnement de la ville de Pau correspond aux moyennes habituellement constatées sur des villes de 100 à 200 000 habitants. Contrairement à de nombreuses villes, Pau ne dispose pas de tarification résidents sur la voirie payante.

La politique tarifaire horaire est conforme aux politiques des villes de 100 à 200 000 habitants qui favorisent le développement des TC.

En matière d'abonnement dans les

ouvrages publics la politique tarifaire moyenne pratiquée à Pau se situe dans la fourchette basse. En revanche il n'y a pas de distinction dans la politique entre le stationnement résidentiel et les autres catégories d'usagers.

Occupation et rotation dans les espaces de stationnement

Le profil d'occupation des espaces de stationnement en ouvrage est variable selon le lieu et l'heure. A titre d'exemple le parking Beaumont à un taux d'occupation oscillant entre 10 % à moins de 50 % selon l'heure de la journée. Le taux d'occupation du parking Aragon approche quant à lui les 80 % au pic d'occupation de l'après midi, pendant que le parking Clemenceau est lui bien souvent proche de la saturation sur cette même période (c'est à dire que seul le parking Clémenceau à le fonctionnement normal d'un espace de stationnement de centre-ville.).

Taux de rotation des parkings en ouvrage.
Ville de Pau

	2007	2008	2009
ARAGON	0,48	0,54	0,54
BEAUMONT	1	0,86	0,92
BOSQUET	1,16	1,16	1,19
CLEMENCEAU	3,45	4,55	4,8
REPUBLIQUE	1,15	1,17	1,17

Sur les 5 parcs en ouvrages, 4 sont sous-exploités par les usagers horaires (au regard des contraintes constatées sur voirie). Malgré une saturation apparente des espaces de stationnement, il existe toujours une réserve de places dans les parkings en ouvrage, même en heure de pointe.

Le taux de rotation (qui correspond au nombre de véhicules par place par jour) est faible pour du stationnement de centre-ville. En effet, un taux de rotation inférieur à 3 véhicules par jour correspondant généralement à des secteurs non réglementés (les taux de rotation seront supérieurs à 6 dans les zones réglementés de type courte durée privilégiant le stationnement des chalands).

Le parking Clemenceau est le parc en ouvrage affichant les taux d'occupation les plus élevés avec en moyenne près de 4,8 véhicules par place de stationnement par jour. Ce taux reste tout de même très faible pour un secteur hyper central (certainement dû à l'offre d'abonnement de stationnement en faveur des actifs, privilégiant ainsi les véhicules ventouses en hyper centre).

La synthèse stationnement

	commentaires	evolution
Niveau d'offre	L'offre de stationnement est relativement importante sur le territoire. C'est dans le cœur de ville de Pau que la pression sur le stationnement est la plus élevée. Il n'y a cependant pas de problème structurel d'offre, mais plutôt une mauvaise répartition de la demande de stationnement. Ainsi, la voirie en hyper centre est saturée alors que le report est insuffisant sur les parkings publics pourtant très proches de l'hyper centre, le parking Clemenceau s'en distinguant grâce à une localisation au cœur de l'activité commerciale du centre ville.	0
Concurrence et conflits d'usages	C'est dans le centre-ville de Pau que la concurrence entre usagers est la plus forte, et ce sur l'ensemble de la journée (les conflits persistent même en soirée). Les conflits d'usages entre les résidents, les migrants pendulaires et les chalands entraînent des trafics parasites d'usagers à la recherche de place.	-
Politique de stationnement	Une mauvaise lisibilité de l'offre actuelle tant pour les Parkings publics que pour le zonage réglementaire. La politique actuelle conforte les actifs automobilistes (abonnement dans les parkings en ouvrage à un prix abordable), tout en ne privilégiant pas les résidents (absence d'abonnement pour le stationnement en surface).	+
Contrôle et stationnement illicite	Sur la période 2002 – 2009 : une diminution des heures payées sur voirie due en grande partie à un taux de respect insuffisant. Même la meilleure politique de stationnement ne peut fonctionner sans l'aide d'un contrôle efficace. Seul le renforcement du contrôle et des consignes données aux ASVP peut permettre d'améliorer la rotation sur voirie.	-

Les chiffres clés du pré-diagnostic

Taux de rotation

*Absence d'enquête de stationnement sur la voirie
taux de rotation en dessous des normes dans les parkings en ouvrage (hormis Clemenceau)*

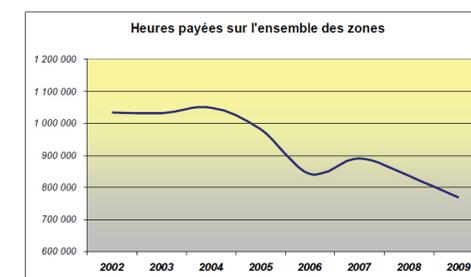
Taux d'occupation

Bosquet : malgré sa situation hypercentrale, l'occupation est toujours inférieure à 60 % même le samedi. (pendant que le parking Clemenceau est saturé, ainsi que la voirie réglementée) . Il y a une réserve de place dans les parkings en ouvrage toute la journée.

Stationnement des résidents du centre-ville de Pau

Les résidents occupent faiblement les parkings la nuit : 15 % de l'offre globale

Evolution des heures payées sur la voirie à Pau





Ingénierie d'intérêt public pour la promotion d'un urbanisme durable dans les Pyrénées-Atlantiques et le sud des Landes

*agence d'urbanisme
atlantique & pyrénées
Petite Caserne
2 allée des Platanes - BP628
64106 Bayonne cedex
tél. 05 59 46 50 10
fax. 05 59 46 50 30
contact@audap.org
www.audap.org*





PAU BÉARN
PYRÉNÉES
MOBILITÉS

