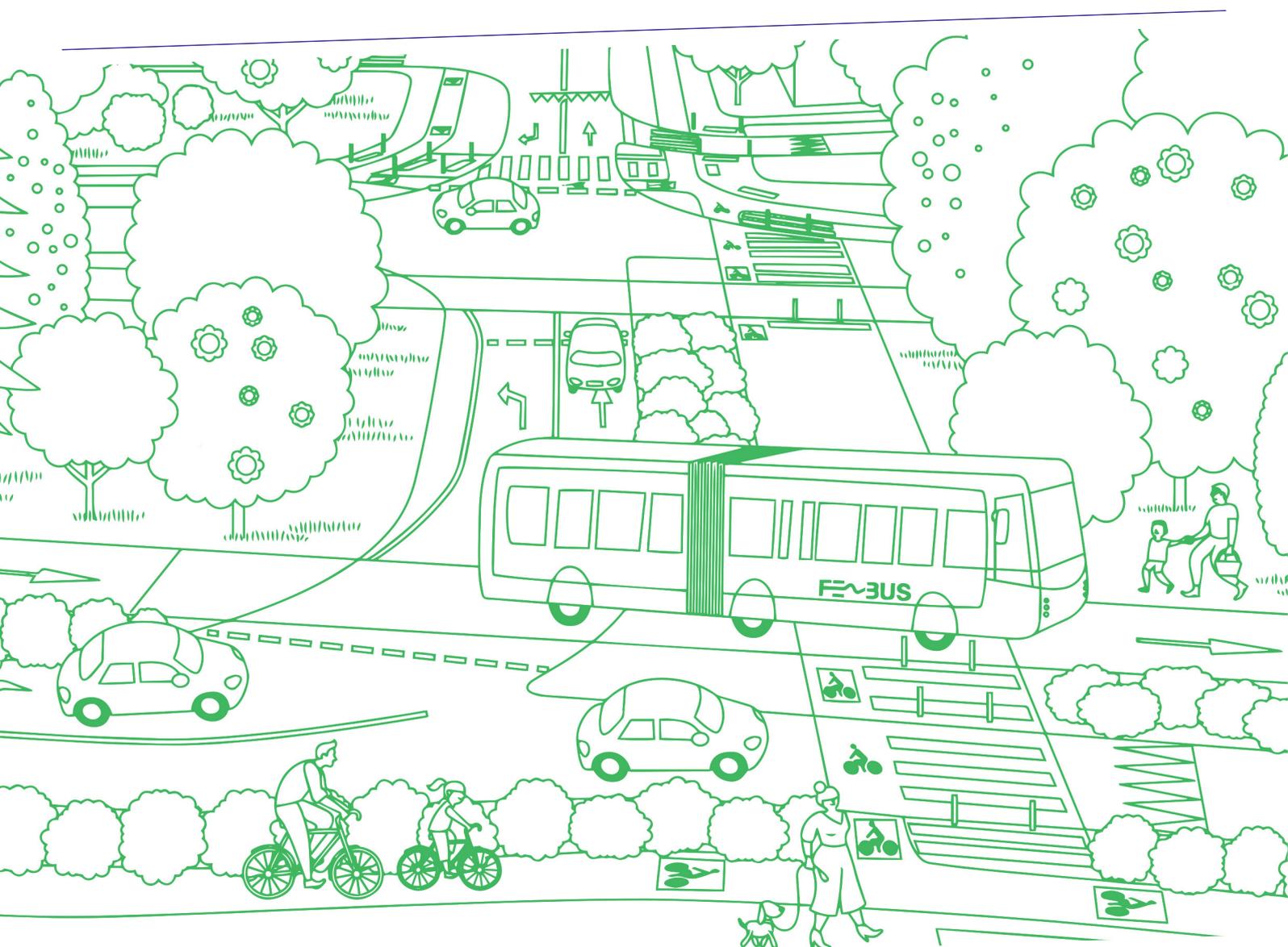


PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS DU SYNDICAT DES MOBILITÉS PAU BÉARN PYRÉNÉES

A - PIÈCES ADMINISTRATIVES 2. CONSULTATION DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIÉES : AVIS ET MÉMOIRE EN RÉPONSE



SOMMAIRE

Remarque formulée par la Chambre de commerce et d'industrie.....	4
Remarque formulée par la Chambre des Métiers et de l'Artisanat.....	5
Remarque formulée par des communes.....	6
Remarque formulée par l'Autorité environnementale régionale.....	7
Remarque formulée par l'Etat	15

REMARQUE FORMULÉE PAR LA CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE

Intégrer la construction et l'exploitation d'une station GNV & BioGNV sur le périmètre de la CAPBP.

Partie concernée : Plan d'actions

Le schéma directeur de la Mobilité GNV/BioGNV de la Région Nouvelle Aquitaine encourage plusieurs projets de création de stations à l'échelle régionale. Son objectif est d'accompagner l'émergence de 20 stations ; une ou deux seront implantées sur le territoire de Pau Béarn Pyrénées Mobilités.

Afin de soutenir la faisabilité du projet (besoins d'approvisionnement et de distribution), la CAPBP a décidé d'acquérir progressivement, dans le cadre du programme de renouvellement de sa flotte de bennes à ordures ménagères, des véhicules équipés de cette motorisation gaz.

L'intégration de cette filière énergétique dans les actions promues par le PDU semble donc tout à fait cohérente.

Proposition de modification : Elargir l'action 12 de l'axe C : «Faciliter le Développement de la mobilité électrique et des filières énergétiques alternatives pour les véhicules».

REMARQUE FORMULÉE PAR LA CHAMBRE DES MÉTIERS ET DE L'ARTISANAT

Avis favorable. Constat d'une offre de transports en commun moins concurrentielle à la voiture en périphérie.

Partie concernée : Document général

Les réseaux de transports en commun sont construits selon plusieurs ratios de productivité : les rapports voyageur/km, coût/km et recettes/dépenses.

Les transports collectifs sont une solution adaptée en centre urbain au regard de la densité de population, qui permet d'obtenir des ratios élevés.

En périphérie, de par la moindre densité de population et l'augmentation des distances, ces indicateurs d'efficacité de service sont moins bons ; sachant que pour être concurrentielle, l'offre doit être régulière (plages horaires étendues, fréquence importante, ...) tout en proposant un tarif attractif.

Au regard de ces éléments et dans l'objectif permanent de garantir la mobilité de tous, le PDU multiplie les solutions de mobilité, en s'adaptant à chaque usage et en répondant au mieux, aux besoins de ses habitants pour concurrencer la voiture individuelle.

En ce sens, le PDU prévoit pour les territoires périphériques moins denses le développement du service de transport à la demande (axe B, action 3) ou encore l'accompagnement des politiques de covoiturage (axe C, action 6).

De façon complémentaire et tout aussi prioritaire, la compétence Mobilités s'appréhende sous l'angle de l'Urbanisme. L'étalement urbain passé et le développement de pôles spécifiques (commerciaux, résidentiels, tertiaires ...) a généré une demande de mobilité à laquelle les collectivités doivent aujourd'hui répondre.

A moyen terme, les projets de densification et de mixité urbaine permettront de réduire la distance des déplacements nécessaires et de pouvoir envisager de façon pérenne et efficace le développement de services et d'infrastructures de mobilité alternative : vélo, marche, transports en commun.

Les actions 9 "Lier urbanisation et mobilité vers une ville des courtes distances" et 10 "Créer un label PDU pour les nouveaux projets" de l'axe A du PDU affirment cette étroite corrélation entre les deux champs de compétence.

REMARQUE FORMULÉE PAR DES COMMUNES

COMMUNE D'UZEIN

Partie concernée : Plan d'actions

Avis défavorable. Absence de desserte du centre bourg par les transports en commun.

Le PDU n'a pas vocation à définir le niveau de desserte du réseau de transport collectif. L'offre de transports en commun est un outil permettant d'atteindre les objectifs du PDU.

Le réseau IDELIS évolue régulièrement pour tenir compte de l'évolution démographique, de l'urbanisme, des équipements publics : de l'ensemble des pôles générateurs de déplacement qui déterminent les besoins de mobilité.

Sur la commune d'Uzein, le principal pôle identifié est l'aéroport. Il est donc desservi par une ligne régulière (ligne 10). Le reste de la commune dispose d'une offre adaptée à sa démographie et ses équipements, via le service de transport à la demande Flexilis et le service de transport scolaire Scolaris, ouvert au public. utilisé.

COMMUNE DE SAUVAGNON

Partie concernée : Annexe environnementale

Avis favorable - Demande de relier l'itinéraire pédestre et cyclable de la plaine du Pont-Long vers 5ème RHC/ETAP.

Proposition de modification

Demander l'itinéraire à la commune et l'intégrer aux cartographies de l'annexe «1-Bilan de la concertation» du PDU, secteur Nord-Ouest (figure 7).

COMMUNE DE HAUT DE BOSDARROS

Partie concernée : Document général

Avis favorable sans remarque. ■

REMARQUE FORMULÉE PAR L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE RÉGIONALE (MRAE)

Partie concernée : Annexe environnementale

Intégrer le bilan global du précédent PDU 2004-2010.

Proposition de modification : Remettre en forme le document via InDesign (95 pages) pour intégration.

Etablir formellement un lien fort entre les actions du PDU et celles du PCAET, notamment en termes de réduction de gaz à effet de serre.

Comme indiqué dans la partie 3 du Diagnostic, le PDU est imbriqué dans un ensemble de documents de planification dont les PCAET de la Communauté d'Agglomération Pau Béarn Pyrénées et des communautés de communes des Luys en Béarn et Nord-Est Béarn.

Etant donné l'entrée en vigueur du PCAET de la CAPBP et la couverture totale de ce territoire par le ressort du PDU, son contenu a été principalement pris en compte pour la définition des enjeux liés aux émissions de GES.

Le secteur des transports est responsable de 33% des émissions de gaz à effet de serre (changement climatique) à l'échelle de la Communauté d'Agglomération Pau Béarn Pyrénées (source : PCAET de la CAPBP, émissions GES en 2015).

Côté polluants atmosphériques (qualité de l'air), les déplacements sont responsables de 21% des émissions de dioxyde d'azote (2ème secteur après l'alimentation) et de 18 % des émissions de particules fines. La combustion des carburants et les frottements mécaniques (usure, abrasion des pneus, freins et routes) influencent majoritairement ces émissions.

Le rapport de l'ATMO Nouvelle-Aquitaine « Diagnostic qualité de l'air : mesures/émissions », rédigé en octobre 2019 et intégré au PCAET de la CAPBP, précise que la réduction des émissions liées à la mobilité peut être traitée par différentes mesures : réduction du nombre de véhicules en circulation sur le réseau routier, renouvellement du parc automobile, mise en circulation de véhicules technologiquement plus performants, réduction du nombre de kilomètres parcourus par les usagers via la promotion des modes alternatifs ...

De par ses objectifs, le PDU concoure donc directement au Plan Climat Air Energie Territorial. En effet le développement d'une mobilité durable pour tous aborde les questions de sobriété, d'efficacité, d'innovation pour tendre vers des alternatives réduisant les émissions de gaz à effet de serre et améliorant la qualité de l'air.

Le PCAET a aussi pour objectif de permettre l'adaptation du territoire au changement climatique et de réduire sa vulnérabilité. En encourageant le report modal vers les transports en commun, le vélo, la marche, le covoiturage, le PDU accompagne les citoyens et les acteurs de son territoire à anticiper une raréfaction des ressources non renouvelables et à rapprocher les fonctionnalités pour une amélioration du cadre de vie.

Le PCAET 2018-2024 englobe les actions Mobilités suivantes :

AXE 1 : Aménager un territoire sobre en carbone

1.2.1 : Accompagner le renforcement de la future halte ferroviaire à l'ouest de l'agglomération

1.2.2 : Concevoir et réaliser le réseau de lignes de bus à haut niveau de service

1.2.3 : Formaliser et mettre en œuvre une politique de stationnement favorisant l'intermodalité des transports

1.2.4 : Animer une démarche de concertation avec les opérateurs du fret pour rationaliser leurs trajets

1.3.1 : Réaliser et mettre en œuvre un plan vélo, à l'échelle de l'agglomération et de la ville de Pau

1.3.2 : Permettre le développement de la marche à pied et mettre en œuvre une stratégie de zones apaisées

1.3.3 : Encourager le covoiturage et l'écoconduite

1.4.1 : Optimiser la flotte de véhicules

1.4.2 : Formaliser le plan de mobilité des agents

Proposition de modification

Intégrer ce paragraphe dans l'évaluation environnementale du PDU « Autres documents de planification que le PDU doit prendre en compte » page 20.

REMARQUE FORMULÉE PAR L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE RÉGIONALE

Mieux justifier et exprimer la stratégie par rapport à un scénario « fil de l'eau ».

Les études de simulation de trafics réalisées entre 2008 et 2010 conservent une grande part de cohérence :

- D'une part, elles ont été établies sur la base des prévisions de croissance démographique et d'emplois établies pour le schéma de cohérence territoriale (SCoT) du Grand Pau qui s'avèrent aujourd'hui fortement surestimées au regard de la réalité des données issues de l'analyse des derniers recensements de la population et des migrations résidentielles. Celles-ci montrent un net infléchissement des dynamiques à l'œuvre au début de la décennie 2000.
- D'autre part, les hypothèses d'infrastructures et de réseaux des différents horizons de l'étude SETEC correspondent en presque tous points à celles des horizons du PDU.

Ainsi :

- L'horizon 2010 du rapport SETEC correspond particulièrement bien à la situation initiale du PDU (Diagnostic PDU, 2017), tant sur les projections de population (légère hausse) et d'emplois (développement des zones de l'aéroport et Europa), que d'infrastructures (mise en service Voie

Nord-Sud, Autoroute A65 et diffuseur de Lescar, périmètre aire piétonne, ...)

- L'horizon 2013 du rapport SETEC correspond bien à l'horizon 2020 du PDU, avec notamment la mise en service de la première ligne de BHNS.
- L'horizon 2020 du rapport SETEC correspond bien à l'horizon 2030 du PDU puisqu'il prévoit un étoffement du réseau Idelis avec notamment la réalisation de 3 lignes BHNS supplémentaires.

A noter toutefois que les élus de Pau Béarn Pyrénées Mobilités ont souhaité arrêter un projet de PDU plus ambitieux que les résultats apportés par le modèle de trafics en matière de parts modales des modes dits actifs (marche et vélo). Un écart pondéré lorsque l'on sait que les modes actifs sont relativement mal pris en compte par les modèles de trafics, contrairement au potentiel de report de la voiture vers les transports collectifs.

Ainsi, l'atteinte des objectifs de parts modales du PDU pourraient permettre d'éviter environ 134 739 déplacements automobiles par jour par rapport à une situation projetée fil de l'eau.

Modes	Situation initiale PDU		Horizon 2030 sans PDU		Horizon 2030 avec PDU		Ecart avec parts modales PDU
	Scénario SETEC 2010		Fil de l'eau avec scénario		Objectifs PDU		
ML	97 747	19%	102 402	19%	215 582	40%	113 180
TC	30 868	6%	32 337	6%	53 896	10%	21 558
VP	385 845	75%	404 217	75%	269 478	50%	- 134 739
TOTAL	514 460	100%	538 956	100%	538 956	100%	

Clé de lecture : affectation des parts modales du diagnostic PDU (19%-6%-75%) aux prévisions des scénarios Setec quant aux nombres de déplacements

Modes	Ecart avec parts modales PDU
ML	113 180
TC	21 558
VP	- 134 739

REMARQUE FORMULÉE PAR L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE RÉGIONALE

Préciser les solutions de substitution envisagées lors de l'élaboration des choix, notamment pour les parkings relais, en se basant sur une analyse qualitative et quantitative des alternatives.

Le succès des parkings relais dépend d'un juste équilibre entre une politique de stationnement adaptée en centre-ville, une situation géographique au plus près des axes structurants et une offre de transports en commun performante.

A cela s'ajoutent des contraintes de mise en œuvre (maîtrise foncière, qualité de l'aménagement existant, niveau de desserte en transports collectifs, environnement immédiat ...) qui entrent également dans le choix des solutions retenues.

L'ensemble de ces facteurs ont été définis dans l'étude menée par le bureau d'études TTK, en 2013, sur la programmation en matière de parcs relais sur le périmètre de Pau Béarn Pyrénées Mobilités.

Méthodologie appliquée : Définition de bassins versants, représentant les aires de chalandise pour les futurs sites P+R.

Une observation des flux de circulation en direction de Pau, mais aussi des navettes domicile-travail a permis de définir un périmètre d'étude qui soit le plus pertinent possible avec la réalité des déplacements pratiqués quotidiennement en direction de Pau.

Après avoir analysé les itinéraires préférentiels depuis chaque commune en direction de Pau, les axes routiers structurants, les axes ferroviaires et les gares associées, 9 bassins versants ont été identifiés (regroupant 203 communes).

Les niveaux de desserte des sites, associés à celle du potentiel de places P+R à créer (selon ratios nationaux) a permis de définir les sites devant être aménagés en priorité.

	Auto-routes	Nord-Ouest	Nord-Est	Nord	Est	Axe Lourdes	Sud-Est - Mazères-Lezons	Sud Gan - Oloron	Ouest - Mourenx	Total
2016	630	190	100	130	150	0	0	0	300	1 500
2020	640	500	310	140	490	0	40	80	310	2 510
2030	670	620	360	160	620	100	50	80	720	3 380

Avec une offre globale de 1200 places répartie sur 7 sites, l'étude affiche un ratio de 8 places pour 1000 habitants.

Comparaison en nombre de places pour 1 000 habitants : Orléans (7,5), Grenoble (7), Strasbourg (8,5), Bordeaux (7) ; villes disposant toutes d'un mode de transport lourd (tramway).

A l'horizon 2030 avec la création de deux nouveaux sites, soit un total de 9, et l'extension d'autres P+R, l'offre globale afficherait 3100 places et porterait alors ce ratio à 19 places pour 1000 habitants.

Les conclusions de cette étude, la maîtrise foncière des sites du Boulevard de la Paix, du Centre hospitalier, et l'opportunité liée à l'aménagement de la plaine des sports du Hameau ont conduit à la réalisation de 3 parkings relais prioritaires d'une capacité totale de 620 places : le parkings Stades (150 places), le parking Cliniques (150 places) et le parking Catherine de Bourbon (320 places).

Pau Béarn Pyrénées Mobilités porte une politique globale volontariste en matière de parcs relais. Le PDU veillera à l'articulation de plusieurs actions complémentaires (évolution des normes et politiques de stationnement en centre-ville Actions C3-C4, structuration du réseau de transports collectifs Actions B1-B6-B9 ...) pour atteindre l'objectif global de report modal.

Bassin versant	Pop 2009	Pop 2016	Pop 2020	Pop 2030	Flux D-T > Pau 2009	Flux D-T > Pau 2016	Flux D-T > Pau 2020	Flux D-T > Pau 2030
Nord-Ouest	24 250	27 970	30 420	37 770	3 380	3 900	4 240	5 270
Nord	4 160	4 640	4 940	5 830	830	930	990	1 180
Nord-Est	12 480	13 630	14 350	16 380	1 930	2 110	2 220	2 530
Est	15 130	16 800	18 160	23 290	3 000	3 320	3 580	4 600
Autoroutes	132 980	134 770	136 000	139 840	4 240	4 430	4 540	4 870
Axe de Lourdes	29 460	31 590	32 930	36 720	3 040	3 310	3 470	3 950
Sud-Est - Mazères-Lezons	4 030	4 020	4 030	4 050	690	690	690	690
Sud - Gan - Oloron Ste Marie	36 100	36 490	36 740	37 440	3 000	3 010	3 030	3 070
Ouest - Mourenx	36 110	38 840	40 610	45 860	3 510	3 880	4 110	4 800
TOTAL	294 700	308 750	318 180	347 180	23 620	25 580	26 870	30 960

REMARQUE FORMULÉE PAR L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE RÉGIONALE

Améliorer la rédaction du résumé non technique de l'évaluation environnementale pour sa bonne compréhension de tous (constitution d'une pièce séparée pour plus de visibilité).

Le résumé non technique de l'évaluation environnementale fait l'objet d'un chapitre de 17 pages en fin de document de l'annexe 3. Dans la même visée pédagogique, le document 2 des pièces principales « Projet et cahier thématiques » est un outil de communication à destination du grand public, donnant la possibilité de comprendre rapidement le projet de territoire et de prendre connaissance des actions par grand objectif, sans lecture de l'ensemble du PDU.

Proposition de modification

Préciser le lien de renvoi vers le document « Projet et cahier thématiques » dans le chapitre « Résumé non technique » de l'annexe environnementale, pour permettre au lecteur une compréhension globale du document (enjeux, objectifs, contenu).

Compléter le dossier par un tableau de synthèse regroupant les indicateurs, la source, l'état initial ... et intégrer quelques indicateurs macroscopiques.

Les tableaux de bord de suivi des actions du PDU sont présentés dans le plan d'actions, à partir de la page 180. Ces indicateurs globaux permettent de comprendre comment seront évaluées les différentes mesures, le maître d'ouvrage en charge de les engager et les partenaires associés.

Ces tableaux seront complétés par le référent PDU afin de suivre précisément, pour chacune des 32 actions : le pilote, le budget alloué (annuellement et globalement) le calendrier de mise en œuvre, l'indicateur de suivi et la source.

Chaque action fera l'objet d'une fiche action individuelle et d'une fiche de suivi annuelle (avec le détail des mesures). Cette dernière sera l'outil de dialogue et d'échange entre le référent PDU et le pilote en charge de l'action.

Concernant la prise en compte d'indicateurs macroscopiques, la mobilité pourra être appréhendée de façon globale en début de tableau de suivi, avec l'évolution des parts modales, des motifs de déplacement ou des profils (actifs, seniors, élèves, entreprises ...).

Proposition de modification

Tableaux de suivi (page 180) : Rajouter une colonne « source » après l'indicateur ainsi qu'une colonne « état initial » et une colonne « pilote » pour compléter celle intitulée « maître d'ouvrage ».

Rajouter l'indicateur des différentes parts modales et des motifs de déplacement en début de tableau.

Fiche action individuelle / Fiche de suivi annuelle : Intégrer ces deux fiches types au PDU pour préciser les données collectées durant la mise en œuvre du PDU, qui garantiront le caractère opérationnel du document de planification et l'amélioration continue des actions.

REMARQUE FORMULÉE PAR L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE RÉGIONALE

Préciser les étapes de concertation et la méthodologie de suivi du PDU.

L'action 11 de l'axe C prévoit la création d'un comité de pilotage et d'un comité technique pour suivre la mise en œuvre du PDU. Cette fiche action ne précise pas la fréquence de rassemblement de ces instances ni les membres qui les composent.

La politique Mobilités sera évaluée par les élus et les partenaires, lors du comité de pilotage et ajustée en continu. Les membres du COPIL valideront le bilan de l'année écoulée et définiront les actions à suivre de façon prioritaire pour l'année à venir.

COPIL : Membres de la commission mixte du syndicat Pau Béarn Pyrénées Mobilités + Etat, Région, Département.
Fréquence : 1 fois/an

Chaque année et afin d'assurer l'atteinte des objectifs globaux, le référent PDU suivra les actions identifiées comme prioritaires par le COPIL (10-15 actions/an). Les pilotes en charge des actions fléchées seront associés au comité technique.

COTECH : Membres du CODIR de la Direction Mobilités et Espaces Publics + pilotes en charge des actions en cours (Urbanisme, Développement Durable, ...).
Fréquence : 1 fois/ trimestre

Pour compléter ces rendez-vous physiques, un groupe élargi et évolutif sera constitué via des supports de communication collaboratifs (TEAMS) afin d'échanger sur les avancées du projet et de faciliter les échanges entre les directions tout au long de sa mise en œuvre.

Enfin, les communes membres du syndicat seront associées de façon régulière pour veiller à appliquer les principes du PDU sur l'ensemble du territoire.

Des "Matinales Mobilités" (avec ou sans intervenants extérieurs) seront organisées par secteur géographique (thématiques généralistes, avancées du PDU ...) ou par thématique (transport à la demande, modes actifs, stationnement ...) avec visite de terrain, pour faciliter les échanges entre communes de même taille ou ayant les mêmes problématiques.
Fréquence : 2 fois/ an (commune d'accueil différente à chaque fois)

Les actions du PDU évolueront et seront également enrichies par les échanges issus d'autres instances partenariales, comme le Club de la Mobilité (animé par la CCI et Pau Béarn Pyrénées Mobilités, regroupant les entreprises du territoire 3-4 fois par an) ou le Comité des partenaires, créé par la loi LOM et destiné à regrouper des représentants d'employeurs et d'associations d'usagers ou d'habitants.

Proposition de modification

Intégrer ce paragraphe à la mesure 2 de l'action 11 de l'axe C « Création d'un COTECH et d'un COPIL de suivi du PDU ».

Regrouper tous les éléments de diagnostic au sein du tome B1 en ajoutant notamment les éléments détaillés présents dans le rapport environnemental (chapitre 2 pages 22-115).

Le rapport environnemental décrit l'état initial de l'environnement par thématique (air, trame verte et bleue, paysages ...) et conclut chacune d'elle par deux tableaux : « Synthèse des constats » et « Synthèse des besoins et enjeux ».

Le lecteur obtient ainsi de nombreuses informations sur le territoire et les enjeux de préservation.

Il peut sembler pertinent de retrouver ces éléments dans le document « B1. Diagnostic », constituant une pièce principale du dossier plutôt qu'au sein d'une annexe qu'est l'étude environnementale.

Ceci dit, le diagnostic du PDU énonce plutôt des éléments relatifs à la mobilité sur le territoire. Les dynamiques sociologiques, les organisations territoriales et les enjeux énoncés permettent de pré-identifier les actions du programme d'actions.

Proposition de modification

Plutôt que de transférer la centaine de pages contenue dans l'état initial de l'environnement vers le document « B1. Diagnostic », il est proposé de noter un renvoi vers l'annexe environnementale dès le sommaire : "Rappel de l'état initial de l'environnement : Cf. Annexe environnementale".

REMARQUE FORMULÉE PAR L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE RÉGIONALE

Détailler les enjeux liés aux nuisances sonores (cartes peu lisibles, établissements sensibles non répertoriés ...)

Le plan d'exposition au bruit (PEB) est un instrument juridique destiné à maîtriser l'urbanisation autour des infrastructures bruyantes. Les droits à construire dans ces zones peuvent être limités et des règles d'isolation acoustique imposées pour les constructions autorisées.

C'est un document d'urbanisme opposable à toute personne publique ou privée et doit être annexé au plan local d'urbanisme.

Le PLUi de la Communauté d'Agglomération de Pau Béarn Pyrénées a un PEB annexé à son PLUi, pour le site de l'aérodrome Pau-Uzein.

Sur le reste du ressort territorial, le guide transversal des OAP sectorielle (partie 3. OAP du PLUi) précise que la voirie principale représente à la fois une offre de desserte et une potentielle source de nuisances sonores pour les riverains. Des prescriptions sont donc détaillées pour tenter de diminuer les nuisances sonores dans la façon d'aménager les futurs quartiers.

De façon globale, l'encouragement des mobilités douces et la mixité des usages permet de réduire l'emprise destinée aux véhicules motorisés et de fait de réduire les nuisances liées au trafic et à la vitesse.

La carte ci-dessous a été créée et viendra compléter le PDU, pour permettre la prise en compte de la proximité d'établissements sensibles lors de travaux d'aménagement de voirie.

Prévoir un état des lieux de la pollution lumineuse.

Aucune étude d'analyse de la pollution lumineuse n'a été engagée au niveau de l'agglomération de Pau car la réalisation de cartographies aériennes nocturnes représente un investissement important pour des résultats déjà connus car intrinsèquement liés à la vétusté du patrimoine et à sa consommation énergétique.

Ainsi, depuis 10 ans, la priorité est donnée à la sécurisation électrique des installations et à la réduction de leur puissance d'appel électrique.

Il s'agit bien là du même sujet puisque les luminaires vétustes dangereux électriquement sont aussi énergivores et polluants : les flux lumineux intrusifs ou dirigés vers la voûte céleste consomment inutilement de l'énergie qui doit être

absorbée uniquement pour l'éclairage du domaine public parfaitement maîtrisé dans la norme.

Insertion de l'image...

A l'avenir et durant la mise en œuvre des actions du PDU, la pollution lumineuse, via l'élaboration d'une trame noire, devrait être un sujet porté par le Pôle Métropolitain Pays de Béarn (en partenariat avec le SDEPA). Les enjeux identifiés à cette échelle seront suivis et pris en compte dans l'ensemble des actions du PDU pouvant participer aux objectifs de réduction et d'amélioration.

Tenir compte du rôle des délaissés routiers et des accotements dans les trames vertes et bleues, afin de prévoir des mesures adaptées pour une gestion durable de ces espaces par la suite.

Les délaissés routiers et les accotements représentent des zones de retrait qui permettent de garantir la continuité des zones humides, des axes d'écoulement des eaux et des corridors écologiques.

Le PLUi (OAP sectorielle) encourage de travailler les interfaces comme le traitement des fossés en noues, l'intégration de bassins d'infiltration et la création de structures réservoirs, les aires de stationnement boisées ou encore les parkings drainants afin de limiter les risques d'inondations et l'accès aux nappes phréatiques.

Le guide transversal du PLUi défend quant à lui l'alignement d'arbres le long des voiries qui qualifient les aménagements urbains, créent des perspectives, donnent un rythme aux déplacements et participent à l'épanouissement de la trame verte et bleue en milieu urbain.

En application de ces principes d'aménagement, le PDU traitera ces espaces pour chaque opération de renouvellement ou de création (cf. Réponse remarque 14).

A l'échelle de la ville de Pau et à travers sa compétence communale, la Direction Nature et Patrimoine Végétal a identifié les réservoirs de biodiversité et les corridors écologiques avec le Conservatoire des espaces naturels d'Aquitaine.

Cette carte que l'on retrouve dans le PLUi (p.5 et 28 1.3 Evaluation environnementale) est le socle du plan d'actions en cours de définition, permettant de préserver cette trame verte et bleue. La gestion différenciée des espaces verts publics de la ville en fait partie.

REMARQUE FORMULÉE PAR L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE RÉGIONALE

Présenter le schéma de hiérarchisation de la voirie et détailler les mesures en faveur de la réduction des nuisances sonores.

L'action A1 « Hiérarchiser le réseau pour permettre un meilleur usage » prévoit comme mesure 1 l'application du schéma de hiérarchisation de la voirie. Le titre de la mesure prévoit bien la mise en œuvre d'un document (« application »).

Le lecteur s'attend donc à voir ce schéma présenté, comprenant des cartes et des mesures associées, or le schéma ne fait l'objet que d'une carte globale hiérarchisant les infrastructures.

Proposition de modification

Supprimer la mesure 1

Prévoir dans la mesure 2 « Définir un référentiel d'aménagement sur les voies urbaines en fonction des emprises disponibles » un item sur la réduction des nuisances sonores et la prise en compte des établissements sensibles dans l'environnement immédiat (à partir de la carte créée et insérée en remarque 9) ;

Intégrer dans la mesure 3 « Engager la mise en œuvre de ce schéma en cohérence avec le référentiel d'aménagements » un calendrier de traitement des axes les plus bruyants.

Prévoir une action en faveur de la réduction des pollutions lumineuses, notamment dans la gestion de l'éclairage public sur les axes de circulation.

Au regard des éléments connus (réponse remarque 10) la réduction des pollutions lumineuses peut être traitée par une politique Eclairage public volontariste et ambitieuse.

Sur l'agglomération de Pau, les niveaux lumineux appliqués sont proportionnels aux usages des voies et calculés par rapport à l'outil de hiérarchisation de voirie (couche SIG) et permettant de respecter le référentiel européen EN13201.

Plus l'axe de circulation est important et fréquenté plus le niveau lumineux est élevé. Ci-dessous, un extrait de la représentation cartographique et de sa traduction en matière d'éclairage :

Le service Eclairage Public de la ville de Pau résout également le problème de pollution lumineuse par la sécurisation et l'amélioration de l'efficacité énergétique des installations.

Cela est possible notamment grâce aux progrès technologiques des luminaires LED et des solutions d'éclairage intelligent.

Aussi, toutes les conceptions neuves sont normalisées et prennent en compte les prescriptions globales d'installation du décret de nuisances lumineuses du 27/12/2018.

La stratégie globale de requalification de l'intégralité du patrimoine est scindée en deux actions majeures et complémentaires :

Recherche de performance énergétique et requalification totale de l'éclairage public fonctionnel du centre de ville de Pau, couplé à la sublimation par la lumière de son patrimoine architectural et paysagé ;

Requalification totale de l'éclairage public fonctionnel du reste de la ville et des ZAE de la CAPBP.

Proposition de modification

Ajouter dans le référentiel d'aménagement un item sur la réduction des pollutions lumineuses, à travers la mise en place de la stratégie globale de requalification de l'éclairage public existant et de la normalisation des équipements neufs.

REMARQUE FORMULÉE PAR L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE RÉGIONALE

Compléter les actions du PDU par une mesure sur la gestion durable des délaissés routiers et des accotements.

Pour compléter la réponse à la remarque 11 et comme proposé en réponse de la remarque 12, le référentiel d'aménagement sur les voies urbaines en fonction des emprises disponibles indique à minima :

- les largeurs minimum et maximum des voies
- la gestion des intersections
- la nature des aménagements cyclables
- les aménagements TC envisageables
- la vitesses maximale autorisée

Proposition de modification

Ajouter dans le référentiel d'aménagement un item sur la gestion durable des accotements et le traitement des délaissés routiers le cas échéant (selon prescriptions du PLUi).

En résumé des remarques 12, 13 et 14 ci-dessus, le référentiel d'aménagement indiquera :

- - les largeurs minimum et maximum des voies
- la gestion des intersections
- la nature des aménagements cyclables
- les aménagements TC envisageables
- la vitesse maximale autorisée
- les mesures de réduction des nuisances sonores (si établissements sensibles à proximité)
- les mesures de réduction des pollutions lumineuses (selon stratégie Eclairage Public)
- la gestion durable des accotements et le traitement des délaissés routiers (selon prescriptions PLUi)

Préciser les modalités de développement de l'autopartage, notamment en matière de stationnements réservés.

Un service d'autopartage a existé sur la ville de Pau de juin 2010 à octobre 2014 "IDELIB" mais l'expérience n'a pas été poursuivie faute d'un modèle économique pérenne et d'un faible nombre d'usagers (128 contre 471 attendus).

Au regard de cette expérience, le PDU ne prévoit pas de mesure encourageant l'autopartage mais si une initiative portée par un opérateur public ou privé venait à voir le jour, les objectifs et orientations du PDU permettront de favoriser le développement d'un tel service et ses mesures associées, comme le stationnement réservé.

Etudier plus précisément les incidences négatives de certaines actions pré-identifiées dans le tableau page 117-127 de l'annexe environnementale.

Dans le chapitre 3 (partie 1) de l'annexe environnementale, on identifie 10 actions pouvant avoir une incidence négative sur une des thématiques environnementales traitées. Pour autant, il n'est pas précisé de mesures compensatoires ou d'évitement.

Proposition de modification

Faire apparaître le risque d'incidence négative identifié dans les fiches de suivi (cf. réponse remarque 6) des 10 actions. En réponse à cela, décliner des mesures correctives nécessaires ou privilégier des solutions réduisant cette incidence afin d'assurer le côté itératif de la démarche.

Exemple

Action B5 « Améliorer l'accueil des usagers »

Incidence négative identifiée : Paysage-Patrimoine (multiplication du nombre d'abris bus)

Mesures correctives : En zone classée, concerter l'ABF pour faire valider le mobilier implanté – Hors ZPPAUP, privilégier des matériaux naturels, les couleurs neutres, respectant les règles d'urbanisme en vigueur.

REMARQUE FORMULÉE PAR L'ETAT

Partie concernée : Diagnostic

Distinguer la part modale des deux roues (vélos et 2 roues motorisés) page 36.

La part modale des deux roues, égale à 5%, ne concerne que les vélos.

Proposition de modification

Remplacer le pictogramme scooter par un vélo.

Rectifier l'erreur concernant la route départementale reliant Pau à Bordeaux (RD 834) page 61.

Proposition de modification

Faire la correction.

Partie concernée : Projet et Cahiers Thématiques

Justifier la bonne atteinte des objectifs ambitieux de répartition des parts modales.

Les objectifs de part modale affichés découlent d'une ambition politique marquant la volonté d'opérer des changements radicaux et répondant à une attente forte des citoyens. Les enjeux liés au phénomène de changement climatique obligent les élus à envisager une accélération des changements de pratiques. S'ils paraissent ambitieux, ils sont non moins réalistes et atteignables ; les 32 actions fléchées concourent de façon complémentaire et additionnelle à l'atteinte de ces objectifs.

Le PDU prévoit un dispositif d'observation continue de l'évolution des déplacements par mode. Le bilan intermédiaire permettra de considérer l'évolution réelle des pratiques de mobilité et d'adapter les mesures pour promouvoir ou limiter leurs tendances.

Veiller à tenir ces objectifs sur l'ensemble du ressort territorial.

La réalité du territoire (géographie, urbanisation, démographie ...) ne permettra pas d'avoir une répartition uniforme et identique de ces objectifs de parts modales mais à travers les compétences Mobilités et Urbanisme, tous les leviers seront activés pour promouvoir le développement de villes et de villages apaisés, où les fonctions (habitat, commerce, emploi, loisirs, nature, social) sont rapprochées et où les aménagements sont pensés selon les usages. Les principes de sobriété et d'évitement, premiers éléments d'application de la mobi-

lité durable, seront ainsi appliqués et les modes de déplacements actifs encouragés pour ces villes et villages des courtes distances.

Enfin, comme précisé dans le document d'objectifs et d'orientations du SCOT (compatible avec le PDU), plusieurs polarités identifiées sur le territoire permettront d'assurer aux bassins de vie périphériques (périurbains et ruraux) une desserte efficace et optimisée par les transports en commun, via la mise en place d'une offre de rabattement (page 132-133 du Diagnostic).

Les échanges réguliers avec la Région, AOM en charge des transports interurbains, permettent également de construire et de faire évoluer les réseaux de façon corrélée. La desserte du pôle d'échanges Bosquet par les lignes interurbaines permet physiquement d'assurer la continuité avec le réseau urbain.

Assurer la fluidité de la rocade, pour garantir son rôle d'écoulement de trafic, et limiter l'urbanisation aux abords directs.

La fonction de contournement d'agglomération de la rocade, pour rallier et relier les différents pôles territoriaux du Béarn, est bien un objectif partagé par les partenaires du PDU et affirmé dans l'action C.1 "Réduire les trafics de transit pour apaiser la ville" avec la mesure 2 "Réaménager la rocade pour limiter le trafic de transit". La limitation du nombre de voies d'accès à la rocade, la fluidité du trafic aux intersections et les panneaux directionnels permettront de garantir cette fonction première.

REMARQUE FORMULÉE PAR L'ÉTAT

Préciser l'action B7 « Aménager des parkings relais au droit des entrées d'agglomération » et C4 « Faire évoluer les politiques publiques de stationnement » en termes de plans/normes pour être plus prescriptif.

Le PDU peut s'appuyer sur le contenu du SCOT et du PLUi pour être prescriptif en matière de règles d'urbanisme et de stationnement.

Les mesures du SCOT (paragraphe 2.1.2 et 2.2.2 du DOO) concourent à concevoir un développement urbain favorable à la pratique de la mobilité et à encourager l'intermodalité.

Le PLUi, de par sa nécessaire compatibilité avec ce document, précise dans son Rapport de Présentation, (pièce 1.4 Justification des choix - page 105), cette cohérence, notamment en matière de mobilité douce "Promouvoir une politique de mobilité durable en lien étroit avec l'armature urbaine et rurale".

L'article 13 des deux règlements du PLUi (Cœur d'agglomération / Communes périphériques) prévoit bien les normes en matière de stationnement, selon la typologie du quartier, la nature du bâtiment construit ou encore le niveau de desserte par les transports en commun. Certains critères pouvant aller jusqu'à la dispense de création de stationnement.

Extrait de l'article 13 du PLUi

A la page 178 du rapport 1.4 Justification des choix, des éléments sur les principes et règles de stationnement sont affichés :

"L'objectif principal poursuivi est de diminuer l'impact du stationnement, innover dans la gestion du stationnement et inciter au changement des pratiques. Pour ce faire, le PLUi met en place les principaux dispositifs suivants :

- L'efficacité des transports en commun en site propre prise en compte avec l'établissement d'un nombre de places obligatoires moins contraignant dans la zone d'influence des 500 mètres de part et d'autre du tracé des TCSP (Fébus) ;
- Le foisonnement des stationnements permis dans les programmes mixtes ; Les stationnements pourront être foisonnés en cas de programmes mixtes (logements / bureaux, logements/commerces). Ce foisonnement des places ne devra pas dépasser 1/4 du nombre total des places ;
- Des obligations portant sur la taille et la localisation des locaux vélos. Cela se traduit dans le règlement à l'article 14 de chaque zone par la mention suivante : « Pour les immeubles collectifs, au minimum un local est imposé pour stationner les vélos et/ou les poussettes. Il doit être intégré

dans chaque bâtiment implanté sur le terrain de construction, fonctionnellement bien disposé (accès et sécurité) et respecter les normes définies dans l'arrêté ministériel du 13 juillet 2016 définissant notamment la capacité de stationnement des vélos dans les bâtiments neufs : 0,75 m² par logements jusqu'à 2 pièces principales et 1,5 m² par logement dans les autres cas avec une superficie minimale de 3 m². »

- L'application de l'article L 123-1-13 du code de l'urbanisme : Il n'est pas exigé plus d'une aire de stationnement par logement lors de la construction de logements locatifs financés avec un prêt aidé par l'Etat. Il n'est pas imposé d'aire de stationnement pour les logements locatifs acquis ou améliorés avec un prêt locatif aidé à financement très social.
- Un assouplissement de la règle pour les établissements recevant du public. Cela se traduit dans le règlement par la possibilité d'exiger ou d'accepter un nombre de places différent des normes fixées par destination, pour les Etablissements Recevant du Public selon leur localisation, la proximité des transports en commun, les fréquences d'utilisation simultanées ou non, la nature et l'intensité du trafic des voies qui les desservent ..."

Proposition de modification

Préciser dans les fiches actions B7 et C4 la compatibilité avec le PLUi et les prescriptions tenant compte des objectifs du PDU (Règlement de chaque zone [Article 13] et Rapport de Justification des choix).

Modifier le format de l'annexe cartographique

Proposition de modification

Présenter les cartes au format A3.

REMARQUE FORMULÉE PAR L'ÉTAT

Faire en sorte que les aménagements des voies tiennent compte des typologies de conflit entre véhicules motorisés et usagers vulnérables ainsi que de l'environnement immédiat.

La mesure 2 de l'action A1 prévoit la définition d'un référentiel d'aménagement sur les voies urbaines en fonction des emprises disponibles. La sécurité routière sera abordée comme enjeu transversal dans chacun des thèmes traités : gestion des intersections, nature des aménagements cyclables, vitesses autorisées ...

Préciser le calendrier de l'action A1 relative à l'application du schéma de voirie (page 27).

Proposition de modification

Préciser dans le calendrier de l'action A1 (page 27) : « Appliquer le schéma de hiérarchisation de la voirie – programmation à définir selon chaque gestionnaire ».

Vérifier le coût de 7 394 000 € de l'action A3 « Engager un plan piéton qui intègre la mise en accessibilité de l'espace public » (page 39)

Proposition de modification

Le coût de 7 394 000 € est associé à la mesure 1 de l'action A3 et non à la mesure 3. Erreur à corriger également dans le tableau de bord p. 180.

Compléter le suivi de l'action A4 « Aménager un réseau cyclable » en suivant l'indicateur Nombre de discontinuités cyclables traitées.

Proposition de modification

Intégrer cet indicateur dans la fiche de suivi.

Compléter le suivi de l'action A8 « Créer une commission de suivi de l'accidentologie » en suivant l'indicateur Suivi des accidents impliquant un piéton ou un cycliste.

Proposition de modification

Intégrer cet indicateur dans la fiche de suivi.

Rappeler l'importance dans l'action B8, de concerter l'ensemble des AOM pour faire en sorte que le pôle d'échanges multimodal joue pleinement son rôle d'intermodalité (correspondances adaptées à la demande).

L'action B8 « Gare de Pau, pôle d'échanges multimodal » traite le PEM dans son aménagement, sa mixité urbaine et

son intégration paysagère et environnementale. Les mesures qui sont présentées visent à créer une infrastructure centrale et partenariale, permettant à l'utilisateur une mobilité fluide et intermodale via la connexion physique des réseaux.

La concertation des AOM quant à la coordination des services et des offres de mobilité est plutôt abordée dans l'action B10 « Coopération des AOM pour des offres coordonnées ».

Proposition de modification

Ajouter l'objectif de coopération des AOM pour une offre coordonnée au niveau du PEM dans l'action B8 (page 111) et renvoyer vers le contenu de l'action B10 pour la mise en œuvre.

Indiquer une valeur initiale des indicateurs d'actions (indicateur de référence).

La fiche de suivi annuelle et la fiche action réalisées pour chaque action et assurant les échanges entre le référent PDU et chaque pilote prévoient, si cela est possible et pertinent, une colonne « valeur initiale/indicateur de référence » afin de mesurer l'évolution de l'action.

REMARQUE FORMULÉE PAR L'ÉTAT

Partie concernée : Annexe environnementale

Être vigilant sur le développement des zones 30 et l'augmentation induite des GES, due aux phénomènes de rétrogradation et d'accélération.

Les Zones 30 constituent un aménagement de centre-ville ou de centre-bourg, où les formes urbaines et l'aménagement des espaces publics (plus que la vitesse réglementaire) invitent le conducteur à la prudence et au ralentissement.

Pour ce qui est de la transition et de changement de vitesse, la Zone par définition et par opposition à une section de voie, définit bien un ensemble de rues et avertit donc le conducteur d'un apaisement prolongé.

Ce passage de vitesse à 30 km/h précède ou succède généralement une portion de voie à 50 km/h ou à 20 km/h (aménagement de centralité). L'accélération ou la rétrogradation est donc progressive.

La fluidification du trafic et ces ralentissements par pallier rendent cet aménagement pertinent alors que l'arrêt brutal généré par des intersections à feux, où le conducteur passe de l'arrêt à une vitesse de 50 km/h en quelques mètres, semble plus impactant en matière d'émissions de GES liées à l'accélération et à la rétrogradation.

Intégrer l'analyse des effets négatifs potentiels sur l'environnement lors des études opérationnelles de projets, au regard des enjeux mis en évidence.

Cf. réponse Remarque Autorité environnementale régionale

Partie concernée : Annexe accessibilité

Afficher la situation d'état d'avancement des PAVE sur le ressort territorial de Pau Béarn Pyrénées Mobilités et prévoir des mesures d'accompagnement le cas échéant.

Le Conseil communautaire de l'agglomération de Pau a délibéré le 21 décembre 2009 pour la réalisation d'un PAVE sur le réseau de voiries communautaires prioritaires sur Pau, Lescar, Lons, Gelos, Jurançon, Idron.

A l'issue du diagnostic, les actions ont été priorisées comme suit :

Priorité 1 : Point de rupture dans la chaîne de déplacement. Cheminement non conforme et non praticable même avec un accompagnement.

Priorité 2 : Point de rupture dans la chaîne de déplacement. Cheminement non conforme mais praticable avec accompagnement.

Priorité 3 : Cheminement / équipement praticable en autonomie mais non conforme.

Priorité 4 : Qualité d'usage, préconisation non réglementaire ou obstacle temporaire (poubelle, végétation),

Un tableau listant tous les points à traiter sur les voiries prises en compte, avec le détail de la mesure, le budget prévisionnel, etc. a permis aux élus d'approuver le PAVE le 20 novembre 2017.

Un point d'étape a été fait en 2019, affichant les indicateurs suivants pour la ville de Pau :

Passages piétons accessibles : 2 385 passages et 76% accessibles

Places PMR : 377 places et 48% conformes

Linéaires de trottoirs accessibles : 269 km de voies (dont 211 avec trottoirs) => 83 km accessibles

Équipement des carrefours à feux : 144 carrefours dont 73 équipés

REMARQUE FORMULÉE PAR L'ÉTAT

PROGRAMME D'ACCESSIBILITE 2019

Projets d'aménagement d'espaces publics :

Rue René Char : passages piétons mis aux normes, création d'un trottoir et d'une voie verte,

Avenue Montardon et Nouste Soureilh : élargissement et création de trottoirs, passages piétons aux normes,

Parvis Nicéphore Niepce : cheminements confortables, passages piétons aux normes,

Création de trottoirs et de passages piétons : Cami salié , rue Copernic, rue de Suède, ...

Zone 30 Coeur de ville

Mise en accessibilité de l'ensemble des passages piétons à l'intérieur de la boucle

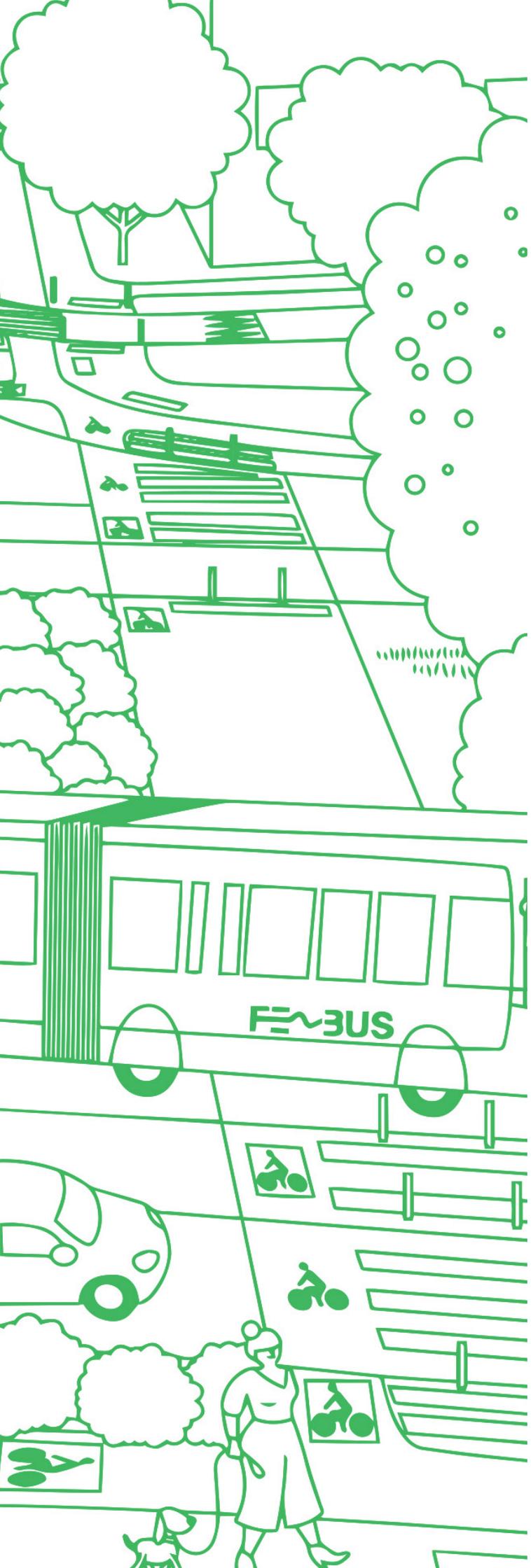
Abaissement des bordures quand cela est nécessaire

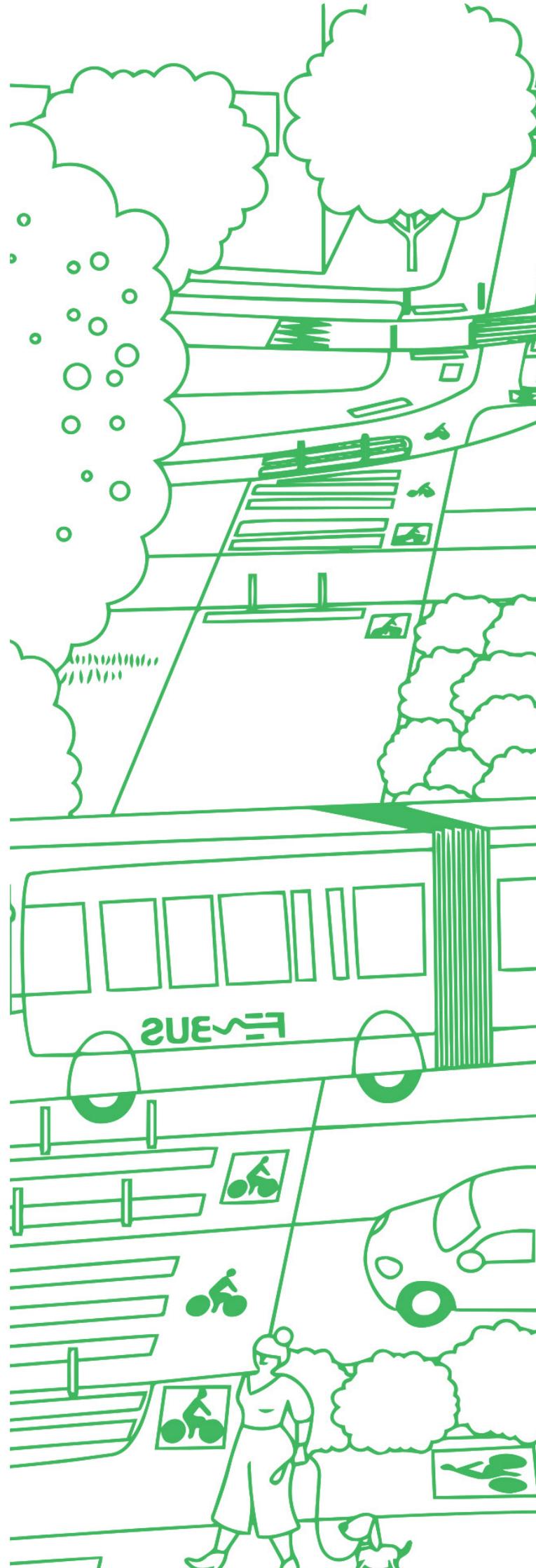
Pose de dalles podotactiles quand il n'y en a pas

Mise en place de bandes de guidages dans l'axe de la traversée piétonne pour guider les mal voyants.

=> 220 passages piétons accessibles pour les Personnes à Mobilité Réduite

Afin de respecter les obligations réglementaires, l'action A3 "Engager un plan piéton qui intègre la mise en accessibilité de l'espace public" sera une priorité en termes de suivi et de mise en œuvre pour l'année 2020.







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

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

www.audap.org

Pau, le 14 mars 2019

COURRIER ARRIVE LE

25 MARS 2019

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION
DE PAU-PYRENEES

Nos réf. : / Dossier <2019> n°6736

Affaire suivie par : Guillaume REY-TRICHOT
Tél. : 05-59-80-74-69
E-mail : g.reytrichot@agglo-pau.fr

→ JGS

Objet : Révision du Plan de Déplacements Urbains – Consultation des personnes publiques associées

Monsieur le Président,

Le plan de déplacements urbains détermine les principes régissant l'organisation du transport de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement dans le ressort territorial du Syndicat Mixte des Transports Urbains Pau Béarn Pyrénées Mobilité.

La démarche de révision du Plan de Déplacements Urbains a été lancée par délibération du 18 octobre 2010, pour initier un PDU de deuxième génération après celui approuvé par la Communauté d'Agglomération en 2004.

Le projet de plan de déplacements urbains a été arrêté lors du comité syndical de Pau Béarn Pyrénées Mobilités le 5 mars 2019.

Il vous est désormais transmis pour avis. Le projet de plan sera ensuite soumis par le Syndicat Pau Béarn Pyrénées Mobilités à une enquête publique réalisée conformément au code de l'environnement.

Dans l'attente de votre retour, je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.



Nicolas PATRIARCHE
Président de Pau Béarn Pyrénées Mobilités