

**Extrait du Registre des Délibérations
Comité Syndical
Séance du mardi 26 janvier 2021**

Date de la convocation : Mardi 19 janvier 2021

Étaient Présents :

Membres titulaires :

Nicolas PATRIARCHE, *Président* ; Michel CAPERAN, Jean-Claude BOURIAT,
Jean-Yves COURREGES,

Mohamed AMARA, Jean-Michel BALEIX, Hamid BARARA, Muriel BAREILLE, Patrice BARTOLOMEO, Kenny BERTONAZZI, Michel BILLE, Nejia BOUCHANNAFA, Jean-Louis CALDERONI, Eric CASTET, Thibaud CHENEVIÈRE, Frédéric CLABE, François DAMIAN-PICOLLET, Gilbert DANAN, Frédéric DAVAN, Jean-Marc DENAX, Victor DUDRET, Stéphanie DUMAS, Philippe DUVIGNAU, Frédéric GOMMY, Arnaud JACOTTIN, Jean-Yves LALANNE, Régis LAURAND, Jacques LEROUX-MENESTREY, Véronique LIPSOS-SALLENAVE, Jacques LOCATELLI, Bernard MARQUE, Françoise MARTEEL, André NAHON, Marie-Claire NE, Valérie REVEL, Karine RODRIGUEZ, Joël SEGOT, Gilles TESSON.

Étaient représentés :

François BAYROU a donné pouvoir à Nicolas Patriarche

Étaient excusés :

Monique ARDOY, Michel BERNOS, Christelle BONNEMASON-CARRERE, Marion BUSSY, Gwendoline ISAAC-LAVIGNE, Yves LACOSTE, Marie-Laure MESTELAN, Francis PEES, Jean-Louis PERES.

Étaient absents :

Pauline ROY, Patricia WOLFS

Secrétaire de séance : JEAN-YVES COURREGES

**8 - APPROBATION DU PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS
(PDU)**

Rapporteur : Monsieur Patriarche

Mesdames, Messieurs,

La présente délibération a pour objet de soumettre au vote du Comité Syndical l'approbation

du plan de déplacements urbains.

I. Rappel de la procédure : du lancement de la procédure de révision à l'arrêté

A. Le projet de PDU

Le PDU formalise un projet politique ambitieux, s'inscrivant dans le long terme, et visant à faire de Pau Béarn Pyrénées Mobilités un territoire exemplaire en matière de mobilité durable, de transition énergétique et de cohérence entre politiques d'aménagement du territoire et de mobilités.

Son élaboration, qui s'est étalée sur de longues années, s'est assortie de la mise en œuvre d'un grand nombre d'actions, dont le lancement de la première ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) et la refonte du réseau IDELIS, qui ont constitué le point de départ d'une politique mêlant réflexion prospective, orientations stratégiques et concrétisations locales.

L'approbation du PDU ne constitue pas un aboutissement mais bien la formalisation d'une démarche engagée et volontariste, nécessitant la poursuite d'une méthode de travail collaborative et transversale.

Le diagnostic, dont une première version a été élaborée dès 2011 et une mise à jour sur le nouveau ressort territorial de 37 communes en 2017, a permis de mettre en avant la large dépendance à l'automobile, qui s'accroît progressivement avec l'éloignement de la ville centre.

Les communes situées aux franges du territoire présentent une forte dépendance à la voiture, qui est utilisée pour près de 8 déplacements sur 10. Dans ces territoires périurbains, plus de 60% des ménages ont deux voitures ou plus ; 80% des actifs se déplacent en voiture pour se rendre au travail.

La majorité des flux domiciles travail est réalisée au sein de la Communauté d'Agglomération. Toutefois plus de 15 000 actifs effectuent chaque jour un déplacement entre l'Agglomération et les intercommunalités voisines, notamment les communautés de communes du Pays de Nay et des Luys en Béarn.

Pour illustrer cet état des lieux, on estime aujourd'hui le nombre de déplacements quotidiens à 515 000 sur l'agglomération, dont environ 370 000 se font en voiture, et environ 850 000 déplacements quotidiens sur l'ensemble du Béarn, dont environ 750 000 en voiture.

Les enjeux issus des étapes de concertation et de diagnostic ont guidé les orientations du plan d'actions. Les objectifs suivants ont été identifiés, ils constituent le fil directeur pour une majorité d'actions :

- la mobilité pour tous,
- la limitation des nuisances,
- la préservation de l'environnement et du cadre de vie,
- le respect et la sécurité de tous,
- l'articulation des politiques d'urbanisme et de transports,
- le changement de comportement.

Les ambitions en termes de parts modales constituent un objectif chiffré de l'évolution des pratiques de mobilités sur le territoire du périmètre de Pau Béarn Pyrénées Mobilités. Il s'agit d'une répartition de l'usage des modes de déplacements qu'ont souhaité se fixer les élus de Pau Béarn Pyrénées Mobilités sur la prochaine décennie pour répondre aux enjeux environnementaux et éviter l'asphyxie du réseau routier.

Ainsi, le PDU vise à ramener la part de déplacements en voiture passer à 50%, grâce à un report sur les modes alternatifs comme suit :

Mode de déplacement	Aujourd'hui	Etape 2020	Objectifs PDU 2030
Marche	17%	19%	30%
Vélo	2%	5%	10%
Transports collectifs	6%	8%	10%
Voiture	75%	68%	50%

Le Plan de Déplacements Urbains comporte un programme de 32 actions, comprenant plus d'une centaine de mesures concrètes, qui se répartissent selon 3 axes :

Axe A : Aménager la ville des proximités

Cet axe reprend l'ensemble des actions qui concourent à faciliter le développement de la pratique de la marche et du vélo.

Le principe de la ville des proximités ou de la ville apaisée, consiste à adapter la circulation motorisée aux territoires, pour garantir partout la sécurité de tous et, en premier lieu, des plus vulnérables. Cet axe concerne chaque territoire, du plus urbain ou plus rural, du centre d'agglomération aux villages en passant par toute zone à dominante résidentielle ou économique. Le lien avec l'urbanisme y est fort et la sobriété des mobilités encouragée par un rapprochement des fonctions et une mixité des lieux.

Axe B : Proposer une offre de transport renouvelée

Cet axe couvre les enjeux de desserte en transports collectifs des territoires, variables de par leur densité et exigeant des réponses adaptées aux besoins des différents publics à différentes périodes, dans le respect des équilibres des finances publiques. Il comprend également de nombreuses propositions pour une meilleure complémentarité spatiale des offres, l'organisation de l'intermodalité et l'interopérabilité des réseaux.

Axe C : Améliorer la gestion et la connaissance du territoire

Cet axe recouvre un ensemble d'action visant à « Mieux connaître pour mieux gérer ».

Aussi, les actions de cet axe doivent permettre d'évaluer les pratiques actuelles de mobilités, mesurer leurs évolutions, mais aussi sensibiliser aux alternatives à l'usage de la voiture individuelle. Ces mesures d'accompagnement sont indispensables à l'atteinte des objectifs et à l'appropriation des solutions de mobilités proposées.

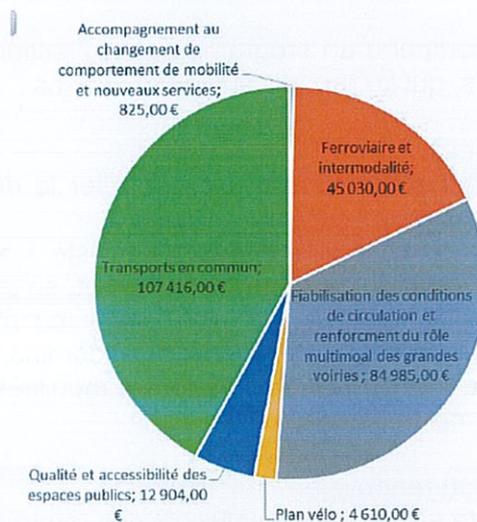
Synthèse financière

Faute d'engagements suffisants de la part des autres partenaires institutionnels, les engagements financiers du PDU recouvrent principalement des actions relevant des compétences de la Communauté d'Agglomération Pau Béarn Pyrénées et du Syndicat Mixte Pau Béarn Pyrénées Mobilités.

Le dialogue permanent avec les différents partenaires -*l'Etat, la Région Nouvelle Aquitaine, le Département des Pyrénées-Atlantiques et les Communes du ressort territorial du PDU*- devra donc permettre de préciser un certain nombre d'actions, tant dans leur coût que leur plan de financement et leur date de réalisation.

En cela, le processus d'évaluation annuelle et 5 ans après l'approbation du PDU permettra de mettre à jour la participation de chaque acteur sur les politiques de mobilité sur le territoire.

A ce stade, le PDU flèche 255 millions d'euros (M€) d'investissements publics, dont 177 M€ d'investissements portés par le Syndicat Mixte Pau Béarn Pyrénées Mobilités et la Communauté d'Agglomération Pau Béarn Pyrénées.



Répartition des coûts du PDU (ensemble des maîtrises d'ouvrage)

Les actions du Plan de Déplacements Urbains ne prévoient pas de hausse significative des dépenses de fonctionnement. La création de services supplémentaires devra donc passer par une meilleure réorganisation des services et donc une rationalisation des coûts, à l'image du réseau IDELIS+ qui, grâce aux efforts de productivité et de gestion, offre désormais 10% de services supplémentaires dans le respect de la subvention d'équilibre prévue au contrat de délégation de service public.

B. Les dates clés du PDU

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 PDU a été arrêté par le Comité syndical le 5 mars 2019.

L'Agence d'Urbanisme Atlantique et Pyrénées (AUDAP) a accompagné Pau Béarn Pyrénées Mobilités tout au long de la révision, après un premier diagnostic établi par le cabinet EGIS.

Rappel du calendrier :

2010-2012 : Une première phase importante de concertation a permis de partager les enjeux du PDU, tant avec les élus des communes que les acteurs de la société civile.

2013-2014 : L'élaboration du PDU a été mise en suspens pour cause de période électorale.

2015-2017 : Les enjeux et objectifs du PDU formalisés n'ayant pas été remis en cause par les exécutifs installés suite aux élections de mars 2014, le PDU est entré dans une démarche de discussions avec les différents partenaires institutionnels pour déterminer les actions sur lesquelles chaque partie était prête à s'engager dans la programmation de mise en œuvre. Outre les délais liés aux élections et réinstallations des différents conseils d'élus en 2014, le PDU a dû faire face à un nouveau contretemps suite au Schéma Départemental de Coopération Intercommunale (SDCI), qui a conduit aux extensions de l'Agglomération et du ressort territorial de Pau Béarn Pyrénées Mobilités à compter du 1er janvier 2017. Une mise à jour du diagnostic sur ce nouveau périmètre a donc été nécessaire.

2018 : Mise en débat du plan d'actions du PDU avec les partenaires institutionnels, puis 2nd temps fort de concertation avec les deuxièmes rendez-vous de la mobilité. Malheureusement, la mobilisation n'a pas été au niveau escompté, tant au niveau de la participation citoyenne que des partenaires institutionnels.

Mars 2019 : Arrêt du projet de PDU par délibération du 5 mars 2019 du comité syndical de Pau Béarn Pyrénées Mobilités.

Avril-Décembre 2019 : Consultation des Personnes Publiques Associées

Mars 2020 : Rédaction du mémoire en réponse aux Personnes Publiques Associées

3 Septembre 2020 : Arrêté d'ouverture de l'enquête publique

21 Septembre - 23 Octobre 2020 : Enquête Publique

23 Novembre 2020 : Remise du rapport de la Commission d'Enquête

C. La consultation des personnes publiques associées

L'ensemble des avis formulés et des propositions de modifications à apporter est précisé dans le document « Consultation des Personnes Publiques Associées : Avis et mémoire en réponse » annexé au projet de PDU.

Avis des conseils municipaux et des communes membres :

2 communes du ressort territorial ont émis un avis dans ce cadre formalisé :

- La commune d'Uzein est a émis un avis défavorable au projet de PDU arrêté, mettant en cause l'absence de desserte du centre bourg par les transports en commun.
- La commune de Sauvagnon a, de son côté, émis un avis favorable, avec toutefois un certain nombre de demandes (notamment la création d'une desserte régulière en transports collectifs et une demande de relier l'itinéraire pédestre et cyclable de la plaine du Pont-Long vers 5ème RHC/ETAP).

Avis des Personnes Publiques Associées :

La Commune du Haut-de-Bosdarros, sollicitée en tant que commune limitrophe au territoire du syndicat mixte, a exprimé un avis favorable sans remarque.

La Chambre du Commerce et d'Industrie (CCI) a demandé à intégrer la construction et l'exploitation d'une station GNV & BioGNV sur le périmètre de la Communauté d'Agglomération de Pau Béarn Pyrénées dans le plan d'actions du PDU arrêté.

La Chambre des Métiers de l'Artisanat (CMA) a émis un avis favorable, constatant cependant, une offre de transports en commun moins concurrentielle à la voiture en périphérie.

Enfin, l'État a exprimé un certain nombre de remarques, intégrées en majeure partie dans le PDU final.

La MRAE a listé de façon précise et constructive ses observations dans le but d'enrichir le contenu du projet.

Les propositions de modifications, en réponse à ces remarques, sont intégrées dans le document final du PDU et annexées à la présente délibération.

Les avis des personnes publiques associées ne s'étant pas exprimées dans un délai de 3 mois sont considérés comme favorables.

II. L'enquête publique : déroulement et conclusions de la commission d'enquête

L'enquête publique s'est déroulée du 21 septembre (9h) au 23 octobre 2020 (17h).

Le projet de PDU arrêté était consultable dans les 37 mairies du ressort territorial de Pau Béarn Pyrénées Mobilités, sur le site du centre technique municipal de Pau, ainsi qu'en ligne sur pau.fr.

Les avis pouvaient être déposés :

- Sur les registres d'enquête présents sur les 38 sites de consultation du PDU
- Sur le registre numérique accessible via pau.fr
- Lors des 13 permanences de la Commission d'Enquête
- Par courrier postal à l'attention du Président de la Commission d'Enquête

A. La mobilisation de la Commission d'Enquête

L'implication des 3 commissaires enquêteurs est à saluer.

Partant du constat de la faible mobilisation des personnes publiques associées, ils ont en effet rencontré chaque Commune ainsi que le Département et la Région.

Cette implication, probablement en synergie avec l'installation des exécutifs municipaux, a eu pour effet de mobiliser habitants et élus de certaines communes sur le dossier, mais de manière très hétérogène, conduisant à une mobilisation non représentative de la réalité du territoire : les contributions de ressortissants de la Commune de Sauvagnon représentent 24,5% des contributions totales, celles de Lescar 20,2%, alors que celle de Pau ne représentent que 15,5%.

B. Procès-Verbal de la Commission d'Enquête

Les différentes pièces relatives à cette enquête (Rapport comprenant PV de synthèse et mémoire en réponse + Avis de la Commission d'Enquête) sont annexées à la présente délibération (PDU - A. Pièces administratives).

Le procès-verbal de la Commission d'Enquête, remis au porteur de projet le 29 octobre 2020, fait état de 470 observations.

Faute d'avoir formulé un avis dans le cadre de la consultation des personnes publiques associées, certaines communes ont délibéré et formulé leur avis sur le projet de PDU arrêté dans le cadre de cette enquête publique (Arbus, Artigueloutan, Aussevielle, Beyrie-en-Béarn, Denguin, Gan, Gelos, Laroin, Lescar, Poey de Lescar, Sauvagnon et Siros). Artiguelouve s'est également exprimée sur le projet de PDU par délibération du 12 novembre 2020 (hors délai enquête publique).

La Commission d'enquête a établi la répartition par thématique des observations reçues :

Marche	Vélo	Transports collectifs	Voiture	Autres
96	226	362	166	29

La Commission d'Enquête a mis en évidence cinq sujets principaux faisant l'objet de remarques et d'observations tout au long de l'enquête :

- 1- La création ou l'extension de lignes de bus, l'aménagement et l'optimisation de lignes existantes ;
- 2- Le développement, la continuité et la sécurité des pistes cyclables ;
- 3- La complémentarité des réseaux (IDELIS, Transports 64, Transports scolaires, TER, ...)
- 4- Les parkings relais et les parkings de covoiturage ;
- 5- Le respect du code de la route, en particulier dans les agglomérations, et la sécurisation des usagers.

La Commission d'enquête a enfin établi dans son procès-verbal une liste de 15 questions.

C. Mémoire en réponse du porteur de projet

Pau Béarn Pyrénées Mobilités a rédigé un mémoire en réponse composé de deux parties :

- **Le mémoire en réponse aux observations déposées** : rédigé sous forme de tableaux par commune, il reprend chaque remarque (annotation sur registre, courrier, courriel et délibération) classée par thématique.

Les réponses ont ainsi été rédigées pour chacune de ces entrées. L'objectif d'un tel document exhaustif est d'apporter à chacun les réponses concernant sa commune et de disposer d'informations pédagogiques permettant de comprendre les caractéristiques techniques de construction et d'élaboration des services et infrastructures de mobilité.

- **Le mémoire en réponse aux questions de la Commission d'Enquête.**

Cette pièce est annexée au présent PDU soumis à approbation et sera envoyée aux communes membres pour une meilleure compréhension de l'objet et du rôle de ce document de planification.

D. Rapport et Avis de la Commission d'Enquête

La Commission d'Enquête a remis son rapport final au porteur de projet le 23 novembre 2020, en présence du Président de Pau Béarn Pyrénées Mobilités.

Un avis favorable a été formulé, assorti de 7 recommandations et 3 réserves.

Recommandations :

- 1- Parking relais et aires de covoiturage
- 2- Pôle intermodal "Lescar Soleil"
- 3- Améliorer la performance des transports en commun pour un meilleur service à l'utilisateur
- 4- Réduire l'accidentologie
- 5- Réactiver le projet ferroviaire (contrat d'axe du Béarn)
- 6- Adapter les plans de circulation
- 7- Améliorer la fluidité du trafic sur la rocade et les voies pénétrantes du cœur d'agglomération

Réserves :

- Réserve 1 : Desservir, par un bus régulier de la commune de Sauvagnon,
- Réserve 2 : Desservir l'aire de covoiturage de l'échangeur de Lescar /A 64 via un arrêt au village d'Emmaüs
- Réserve 3 : Impliquer et informer les élus et les habitants du territoire

III. Les réponses du Syndicat Pau Béarn Pyrénées Mobilités, porteur de projet

A. Réponses aux observations faites par les communes

Deux points principaux ressortent de cette phase d'enquête publique concernant certaines communes :

- de fortes attentes en matière d'offre de services ou d'infrastructures
- le sentiment de n'avoir pas assez eu l'occasion de s'exprimer, voire de n'être pas assez écoutées

L'élaboration d'un Plan de Déplacements Urbains est obligatoire pour toute agglomération de plus de 100 000 habitants. La loi confère à l'Autorité Organisatrice de la Mobilité la responsabilité de cette élaboration.

Cette tâche n'est pas aisée, dans la mesure où un PDU porte sur l'ensemble du spectre des déplacements des personnes et des biens sur le territoire, donc relève de compétences multiples et variées dont, en premier lieu, celles des gestionnaires de voirie et du pouvoir de police.

Dans ce rôle de chef d'orchestre, le Syndicat s'est quelque peu heurté :

- à la difficulté pour chaque partie prenante (Etat, Département, Région, Communes) de s'engager sur un programme d'actions concrètes sur les 10 prochaines années, assorties d'un plan de financement et d'un calendrier de réalisation, compte-tenu de la tension sur les finances publiques et les incertitudes auxquelles chacune est confrontée
- à la difficulté pour chaque partenaire du PDU de dépasser le seul cadre de compétences du Syndicat (organisation des transports publics urbains de voyageurs) pour embrasser la totalité des sujets
- à sa propre capacité à mobiliser les acteurs du territoire -techniciens, élus et acteurs de la société civile- dans un contexte de profusion de démarches institutionnelles (SCOT, PLUI, SRADDET, PCAET, ...) et d'individualisation croissante, qui tend à biaiser la représentativité des participants aux concertations publiques (pour illustrer, les parts modales des participants aux réunions ne correspondent absolument pas au diagnostic établi du fonctionnement du territoire, avec une sur-représentation des cyclistes et piétons et une sous-représentation des automobilistes).

Nonobstant, le Syndicat n'a pas ménagé ses efforts pour mobiliser autour du PDU :

- Organisation de temps forts de concertation, ouverts au public mais mobilisant élus et techniciens partenaires, avec les Rendez-vous et les Ateliers de la Mobilité
- 30-31 mai et 7-8 juin 2011 au Palais Beaumont :
 - RDV de la mobilité n°1, avec la venue de nombreux territoires et experts extérieurs souvent exemplaires sur un segment de la mobilité pour donner des idées



- 20 septembre 2011 au Palais Beaumont : RDV de la mobilité n°2, pour présenter le bilan du PDU 2004-2010 et engager les débats sur les enjeux du prochain PDU
 - 16 et 17 novembre 2011 - 13 et 14 décembre 2011 : 12 Ateliers du PDU dont 2 délocalisés (Idron et Lescar), pour aborder différentes thématiques
 - 24 janvier 2012 au Palais Beaumont : 3ème RDV de la mobilité, ayant abouti au partage des enjeux proposés pour le PDU
 - 28 février 2012 : Atelier sur la cohérence entre Urbanisme et Transports
 - 19 et 26 novembre 2013 : Atelier sous forme de jeux d'acteurs alimenté par des fiches-actions
 - 9 et 10 octobre 2018 à l'amphithéâtre de la CCI : 4èmes RDV de la Mobilité, avec de nouveau la venue de territoires exemplaires pour confronter les pratiques d'autres territoires aux propositions du PDU de Pau Béarn Pyrénées
-
- Organisation de nombreux temps de travail, techniques et politiques :
 - 2 tables rondes du 23 mars 2013 : 1 sur les transports en commun et 1 sur les modes actifs
 - 5 présentations en Conférence thématique Mobilités-Voirie-Grands travaux de la CAPBP :
 - Présentation du diagnostic et du projet PDU, le 7 décembre 2016
 - Déploiement des nouvelles mobilités, le 05 mars 2017
 - Hiérarchisation de la voirie et Plan Vélo, le 31 mai 2017
 - Développement des modes doux et modération des vitesses, le 5 février 2018
 - Management de la mobilité, le 23 avril 2018
 - 7 ateliers réunissant les référents techniques de chaque collectivité :
 - BHNS et Temporis
 - Réseaux de transports collectifs
 - Parcs-relais et stationnement
 - Voirie et espaces publics
 - Transports de marchandises
 - Intermodalité
 - Urbanisme et Transports
 - 7 ateliers géographiques communs au PDU et au PLUi :
 - Pôle Sud (Gan, Bosdarros), le 5 mars 2018
 - Pôle Sud-Est (Aressy, Bizanos, Mazères-Lezons, Meillon, Rontignon, Uzos), le 22 mars 2018
 - Pôle Sud-Ouest (Arbus, Artiguelouve, Aubertin, Laroin), le 22 mars 2018
 - Pôle Nord-Est (Artigueloutan, Idron, Lée, Ousse, Sendets) le 27 mars 2018
 - Pôle Nord-Ouest (Aussevielle, Beyrie-en-Béarn, Bougarber, Denguin, Poey-de-Lescar, Siros, Uzein), le 29 mars 2018
 - Pôle Nord –Luys en Béarn (Sauvagnon, Montardon, Serres-Castet, Navailles-Angos), le 20 juin 2018



- Cœur de Pays (communes du centre d'agglomération), le 2 mai 2018
 - 3 présentations en Commission Mixte de Pau Béarn Pyrénées Mobilités le 12 avril 2011, 19 juin 2017 et 19 février 2019.
- Transmission de documents de travail pour avis et propositions complémentaires en retours :
 - 29 avril 2013 : envoi des propositions concernant le schéma d'itinéraires cyclables et schéma de hiérarchisation de la voirie aux membres du COPIL
 - 26 août 2013 : envoi des fiches actions aux membres du COPIL, avec demande de compléments/propositions avant le 15 octobre 2013
 - 18 juillet 2017 : envoi des propositions concernant le schéma d'itinéraires cyclables, le plan d'action et schéma de hiérarchisation de la voirie aux membres du COPIL

Le ressenti d'une faible association apparaît donc relativement étonnant, mais peut certainement s'expliquer par certains changements d'acteurs au sein de communes.

Concernant les demandes de certaines communes, il est rappelé :

- Tout d'abord, le PDU est un document de planification et de programmation. Partant de ce constat, le Syndicat Pau Béarn Pyrénées considère que :
 - le PDU définit la doctrine en matière de niveau de desserte par type de territoire, selon des critères rationnels (potentiel de desserte, distances à parcourir, ...) et avec la préoccupation de garantir un droit à la mobilité partout au moyen d'une diversité de solutions
 - la consistance précise de l'offre (tracé et/ou fréquence exacts d'une ligne de bus) ne relève pas du PDU mais du contrat de délégation de service public le liant la SPL-STAP, en vigueur jusqu'au 31 décembre 2022 ;
 - la préservation des équilibres financiers du Syndicat, qui ne fait appel à aucune contribution de ses membres et n'envisage pas devoir y avoir recours dans les prochaines années, est essentielle et ne permet pas de répondre à toutes les sollicitations
- D'autre part, Pau Béarn Pyrénées Mobilités n'a pas souhaité engager un de ses partenaires à travers le PDU sur une action qui n'aurait pas fait l'objet d'un engagement formel de sa part ;

Néanmoins, le Syndicat entend les attentes fortes et s'engage à :

- Œuvrer pour un dialogue et des partenariats accrus
- Etudier les demandes qui lui parviennent et apporter des réponses objectivées
- Poursuivre ses efforts avec la SPL STAP dans une gestion rigoureuse, qui a déjà non seulement permis de redresser une trajectoire financière qui laissait entrevoir d'importantes difficultés, mais aussi de développer l'offre de 10% sans augmenter la dépense publique.

A. Réponses du porteur de projet aux sept recommandations exprimées dans le rapport de la Commission d'Enquête

1-Parking relais et aires de covoiturage : privilégier leur implantation aux limites extérieures du territoire pour qu'ils soient attractifs. Utiliser le parking du Zénith comme parking relais avec une navette Coxity pour accéder au terminus de Fébus.

Contexte :

Un parc-relais vise à proposer une solution de stationnement gratuit en périphérie principalement pour les personnes devant fréquenter le centre-ville sur de longues durées. Ce sont donc les salariés du centre-ville, et visiteurs à la demi-journée ou plus, qui représentent la cible principale des parcs-relais.

Outre la corrélation directe avec le nombre d'emplois en centre-ville, le succès des parkings relais dépend d'un juste équilibre entre une offre de transports en commun performante - *sachant qu'un parc-relais ne suffit pas à lui seul à justifier une ligne de transports collectifs à forte fréquence*-, une politique de stationnement adaptée (en centre-ville et le long du corridor desservi) et une situation géographique proche des axes structurants. D'autres contraintes de mise en œuvre entrent également dans le choix des solutions retenues : maîtrise foncière, environnement immédiat, ...

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. 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).

Aujourd'hui, Pau Béarn Pyrénées Mobilités a aménagé ses trois premiers parkings-relais : Cliniques, Catherine de Bourbon, Stades. Situés aux entrées de la ville, ces parkings sont desservis par des lignes régulières aux vitesses et fréquences élevées, incitant ainsi le report modal pour une solution concurrente à la voiture.

Deux autres sites sont en cours de programmation : Entrée Ouest à Billère (à proximité immédiate du croisement entre la route de Bayonne et la voie Nord-Sud) et Entrée Sud à Jurançon (croisement entre rocade et avenue Corps Franc Pomiès).

D'autres seront étudiés dans les années à venir.

Réponse du Syndicat à la recommandation n°1 :

L'implantation de parkings aux limites extérieures du territoire est intellectuellement satisfaisante et constitue bien l'objectif à l'horizon 2030 du PDU.

Elle ne paraît néanmoins pas opportune à court terme. En effet, cela nécessiterait de revoir en profondeur le réseau Idelis actuel, donc soit bouleverser les équilibres financiers actuels, soit opérer des choix drastiques de redéploiement (suppression/création) de lignes.

Comme indiqué précédemment, on ne construit pas une ligne de bus à forte fréquence par rapport à l'emplacement d'un parc-relais, mais on vise la construction d'un parc-relais le long d'une ligne de bus à forte fréquence existante (ou dont la modification de tracé n'est pas rédhibitoire). Une ligne à forte fréquence doit en effet trouver un public suffisant -*au moins 5000 voyageurs par jour*- pour être efficace, alors qu'un parc-relais ne génère à lui seul que quelques centaines de voyages quotidiens.

Les parkings relais Catherine de Bourbon et Cliniques, tous deux situés non loin du parking du Zénith, sont facilement accessibles en voiture depuis le nord du territoire, la rocade et l'autoroute A64, tout en permettant un accès direct au centre-ville de Pau via la ligne Fébus.

La seule observation de la fréquentation des 3 premiers parcs-relais mis en service depuis quelques mois, particulièrement faible, suffit à elle seule à démontrer la nécessité de prudence et de laisser du temps aux changements de comportements en matière de mobilité.

Concernant le Zénith, Pau Béarn Pyrénées Mobilités continue d'étudier la réponse à ce besoin de desservir le palais des sports en soirée. Un décrochage de Fébus (sous forme d'antenne) vers ce site a été étudié, mais les difficultés de circulation ne permettent pas de respecter le cadencement de la ligne.

2-Pôle intermodal “Lescar Soleil” : mieux desservir l'Ouest de l'agglomération via la construction d'un pôle intermodal, constitué d'un parking relais et de covoiturage (liaison Artiguelouve, Poey-de-Lescar...).

Le Syndicat œuvre en ce sens.

Tout d'abord, le réseau IDELIS a presque doublé l'offre de bus sur le secteur de Lescar, avec notamment la création d'une ligne Temporis (T3) sur la route de Bayonne, dont le terminus est à Quartier Libre.

Ensuite, le Syndicat a cofinancé une étude de faisabilité pour la création d'une halte ferroviaire à l'entrée Ouest de l'agglomération. Cette étude a démontré la faisabilité mais reste en attente d'une implication accrue de la Région Nouvelle-Aquitaine, seule compétente en matière de TER, pour engager un projet dont la première étape nécessitera une maîtrise foncière adaptée. Le Syndicat a clairement exprimé sa préférence pour un site proche du pont route du boulevard de l'Europe, qui permettrait d'organiser un pôle d'échanges multimodal majeur entre Quartier Libre et le centre commercial Carrefour, et profiter du passage sous le pont pour permettre des cheminements piétons et cyclables confortables et sécurisés.

La configuration de ce site et sa desserte lui confèrent déjà un rôle central permettant d'assurer la connexion entre le cœur urbain et les communes périphériques et d'articuler les différentes offres de mobilités.

Enfin, concernant les parkings relais, le stationnement gratuit ne manque pas sur la zone Lescar Soleil et permet déjà de laisser sa voiture pour emprunter le réseau Idelis. De la même façon, le covoiturage peut être organisé depuis et à destination de ce lieu au regard des nombreux parkings disponibles et de la desserte par le réseau de transports urbains.

En outre, le transport à la demande Flexilis de la zone Ouest permet de rabattre les usagers vers ou depuis l'arrêt Lescar Soleil, desservi par les lignes 3, 7, 12, 13 et la ligne interurbaine 801.

3-Améliorer la performance des transports en commun pour un meilleur service à l'utilisateur : optimiser l'offre via des enquêtes de satisfaction et des échanges avec les associations d'usagers.

Pau Béarn Pyrénées Mobilités a d'ores et déjà mené un travail considérable avec sa société publique locale en charge de l'exploitation du réseau Idelis. Ce travail sur la productivité de l'entreprise a ainsi permis de mettre en place en juillet 2019, un réseau Idelis+ qui propose 10% d'offre kilométrique en plus à niveau de dépense publique constant.

Le réseau de bus est ainsi passé de 3 lignes structurantes (Temporis) à une ligne de Bus à Haut Niveau de Service (Fébus) et 4 lignes Temporis, toutes améliorant la couverture des zones urbaines à forte densité et créant de nouvelles dessertes (Montardon, Poey de Lescar), sans dégrader l'offre préexistante sur le reste du territoire.

Pour autant, le travail continue, avec notamment les perspectives suivantes :

- Travail sur les temps de parcours et sur l'analyse de la fréquentation par arrêt, par course et par période pour adapter l'offre au plus près de la demande.
- Définition d'une méthodologie stricte et partagée avec l'exploitant sur les réclamations des clients pour permettre une analyse fine des axes d'amélioration à engager. A ce sujet, la synthèse des observations déposées dans le cadre de l'enquête publique a été partagée avec l'exploitant du réseau pour étudier chaque proposition et définir les évolutions prioritaires.

Le travail déjà engagé avec les partenaires et les associations se poursuivra, via notamment l'installation d'un comité des partenaires avec les représentants de l'association de Défense

des Usagers des Transports, le projet de convention tripartite avec l'Université de Pau et des Pays de l'Adour (10 000 étudiants) et IDELIS pour promouvoir l'utilisation du réseau de transports urbains, la signature des premières conventions d'accompagnement Plans de Mobilité Entreprises avec la CCI, etc.

4-Réduire l'accidentologie : sécuriser les pistes cyclables et le contrôle du code de la route.

La sécurité des cyclistes est une préoccupation centrale, soulignée par le PDU. Pour mémoire, les aménagements cyclables relèvent de la compétence voirie, donc ne rentrent pas dans le champ d'intervention du syndicat Pau Béarn Pyrénées Mobilités.

La pose récente de séparateurs ZICLA par l'Agglomération (solution privilégiée lors des aménagements de mai 2020) a montré par exemple, que des bandes cyclables existantes, peu utilisées, étaient de nouveau appréciées des cyclistes grâce à cette séparation physique installée.

A chaque projet urbain, chaque réaménagement de carrefour ou requalification d'un espace public, la place du cycliste est étudiée et prise en compte. Les associations d'usagers saluent les améliorations considérables apportées, même si les capacités financières des gestionnaires de voiries ne permettent pas de tout traiter du jour au lendemain.

La sécurité des cyclistes passe également par la sensibilisation de chaque usager : les cyclistes doivent être responsables et appliquer les règles du code de la route ; les automobilistes, les chauffeurs de bus, etc. doivent en faire autant et faire attention aux usagers les plus vulnérables.

Pau Béarn Pyrénées Mobilités finance actuellement deux parcours pédagogiques aux écoles des 31 communes de la Communauté d'Agglomération. A travers, le catalogue "Trajectoires", 10 classes apprennent à rouler et à se positionner sur la route.

Le Défi Mobilité est également un dispositif qui permet d'accompagner les particuliers dans cette pratique car si la plupart des adultes savent faire du vélo, très peu savent comment se comporter au sein du trafic routier.

Les ateliers de remise en selle, animés par l'atelier vélo participatif et solidaire et l'UFOLEP 64, permettent de prendre confiance et de disposer d'une formation permettant de se déplacer en toute sécurité et sérénité.

D'autre part, le syndicat des mobilités cofinance le dispositif participatif FASILAVELO, qui encourage la pratique du vélo par des animations grand public et l'ouverture d'une Maison du vélo. Une réflexion est déjà engagée à l'échelon intercommunal, sur la suite de cet outil pédagogique (fin 2021), qui pourrait devenir une structure itinérante allant à la rencontre des citoyens (scolaires, entreprises, seniors ...), au sein de toutes les communes.

Enfin, les plans de mobilité entreprise ou les plans de mobilité école sont des outils transversaux qui traitent de l'ensemble des modes, qui encouragent le report modal et le changement de comportements.

A travers toutes ces démarches ponctuelles de sensibilisation et d'essai, le cycliste acquiert le "savoir rouler" et l'automobiliste devient, par son expérience vécue (même temporaire) en tant que cycliste, plus attentif au partage de l'espace.

Enfin, et surtout, le PDU prône la réduction des vitesses, en proposant à chaque commune de faire du 30 km/h la règle et le 50 km/h l'exception (voies structurantes). En effet, l'abaissement des vitesses montre un effet majeur sur la gravité des dommages corporels pour un piéton ou un cycliste en cas d'accident.

En combinant ainsi les actions d'aménagement de l'espace public, les opérations de contrôle (préventives ou répressives), les animations auprès du jeune public, ... Pau Béarn Pyrénées Mobilités et ses partenaires tâcheront de réduire l'accidentologie sur le territoire.

5- Réactiver le projet ferroviaire (contrat d'axe du Béarn) : mettre en œuvre les études et les actions prévues entre 2014 et 2020 dans le contrat signé en 2013, dans les meilleurs délais.

Le contrat d'axes ferroviaire du Béarn, signé en 2013 par toutes les collectivités compétentes en matière de transports et d'urbanisme, fait état d'un objectif de 2 trains par heure aux périodes de pointe et 1 train par heure aux périodes creuses sur l'axe Pau-Puyoô.

Toutefois, même si l'offre actuelle n'est finalement pas si éloignée de l'objectif, force est de constater que l'offre TER n'évolue pas depuis plusieurs années ; bien au contraire, la vétusté des infrastructures tend à faire du Sud-Aquitaine l'un des pires secteurs sur le plan national en termes de régularité (retards voire annulations récurrents).

Une étude d'amélioration de l'infrastructure, proposant d'analyser les trois niveaux de services ferroviaires (local, régional, national) est enfin engagée par l'Etat et la Région Nouvelle-Aquitaine au titre du CPER.

Pau Béarn Pyrénées Mobilités et le pôle métropolitain Pays de Béarn abordent désormais ces questions de mobilité à l'échelle du Béarn, et souhaitent formaliser un livre blanc de la mobilité en Béarn pour peser sur les décisions à prendre à l'avenir.

Le syndicat régional Nouvelle-Aquitaine Mobilités confirme l'intérêt de l'axe Puyoô-Lourdes dans son schéma directeur Mobilité.

L'offre devrait donc s'étoffer en application de ces divers documents d'orientations avec à court terme, une solution en transport routier certainement.

Plus ponctuellement, une étude de faisabilité relative à la création d'une halte ferroviaire à Lescar a été menée ; celle-ci confirme la faisabilité au regard de l'infrastructure ferroviaire. Les aspects fonciers sont en cours d'analyse pour trouver un site permettant d'aménager des quais au droit des voies ferrées, mais aussi des solutions de stationnement (automobile et vélo) et, idéalement, faire de cette halte un point de franchissement de l'obstacle que constitue une voie ferrée en milieu urbain.

6- Adapter les plans de circulation : réviser et adapter les plans de circulation aux objectifs du PDU, en garantissant la perméabilité tout en respectant la volonté d'une "ville apaisée".

Le Plan de circulation de Pau et plus largement les plans de circulation dans l'agglomération (des communes comme Lescar, Bizanos, Billère étant également très impactées par la circulation automobile) seront à l'évidence mis en débat dans les années à venir.

Conformément aux orientations de l'axe C du PDU, Pau Béarn Pyrénées Mobilités et ses partenaires travaillent activement à l'amélioration de la connaissance des trafics sur le territoire.

Un modèle de simulation des trafics a d'ores et déjà été construit sur le périmètre du centre-ville de Pau, à partir d'une enquête dite cordon réalisée en mars 2016 ; une enquête de même nature a permis, fin 2019, d'étendre ce modèle au Quartier du 14 Juillet et Jurançon. Un travail d'extension à l'ensemble de l'agglomération est en cours, sur la base de comptages récents et du modèle construit en 2010 par le cabinet SETEC.

En parallèle, un logiciel permettant d'installer une caméra sur le domaine public pour comptabiliser les différents types de trafics (piétons, deux-roues, véhicules légers, poids lourds, véhicules de transports collectifs) a été testé puis acheté en 2020.

Différents capteurs de piétons ont déjà été installés, dans l'aire piétonne de Pau et sur certaines voies vertes (Parc Naturel Urbain du Gave, Coulée verte du Laü).

D'autres technologies sont en cours d'analyse ; le Département engage actuellement une mise à jour de sa connaissance des trafics sur la rocade ; La ville de Lescar a lancé une étude de plan de déplacement local, intégrant une analyse des trafics traversant la commune.

Seule une connaissance fine de la mobilité (flux, origines/destinations) permettra de proposer aux élus des communes des évolutions cohérentes.

Pau Béarn Pyrénées Mobilités et la Communauté d'Agglomération ont renforcé les moyens d'ingénierie pour développer des compétences et capitaliser les connaissances au fil des études.

L'application de la "ville apaisée" et de ses grands principes, améliorera la circulation des biens

et des personnes sur le territoire. La perméabilité sera alors permise pour les mobilités alternatives à la voiture individuelle : transports en commun, vélo, marche, ... Chaque mode de déplacement et chaque voie retrouvant ainsi sa fonction : de transit ou de desserte pour des déplacements interurbains ou de proximité.

7- Améliorer la fluidité du trafic sur la rocade et les voies pénétrantes du cœur d'agglomération : étudier, en concertation avec le Département et l'Etat, les aménagements lourds indispensables à l'amélioration de la fluidité de la circulation sur les pénétrantes de Pau. La rocade assure une double fonction :

- voie de contournement de l'agglomération dans les relations entre bassins de vie du Béarn situés de part et d'autre de l'agglomération de Pau
- voie de distribution des échanges intra/extra rocade

La préservation de la capacité d'écoulement du trafic de la rocade est soulignée dans le PDU, compte tenu que dès que celle-ci sature, les trafics se reportent sur les voies internes à l'agglomération (boulevard de la Paix par exemple). Le développement urbain (essentiellement zones d'activités économiques) sur les franges de la rocade, avec souvent des branchements directs, sont générateurs de dysfonctionnements croissants.

Pour autant, une mise à 2x2 voies de la rocade de Pau ne semble pas réaliste à court terme. En effet, le Département a réalisé une étude sur la rocade en 2014, qui montre qu'une mise à 2x2 voies nécessiterait plus de 100 millions d'euros d'investissements, ce qu'aucune collectivité territoriale n'est aujourd'hui en capacité d'assumer.

Pau Béarn Pyrénées Mobilités et la Communauté d'Agglomération Pau Béarn Pyrénées travaillent avec le Département sur la recherche d'aménagements plus réalistes sur le plan financier pour pouvoir être mis en œuvre rapidement, qui permettent d'améliorer le fonctionnement actuel.

Les échéances de réalisation dépendront des volumes financiers à mobiliser et des décisions politiques des différents partenaires.

A. Réponses du porteur de projet aux trois réserves exprimées dans le rapport de la Commission d'Enquête

Si les deux premières réserves émises par la Commission d'Enquête interrogent fortement le Syndicat sur leur légitimité, s'agissant davantage de réserves d'opportunité que de réserves appropriées à un document tel qu'un Plan de Déplacements Urbains, il vous est proposé d'y apporter des suites favorables.

1-Desserte, par un bus régulier de la commune de Sauvagnon

1.1 Offre actuelle

La Commune de Sauvagnon est desservie par 4 offres de services de mobilité :

- Le Transport à la Demande FLEXILIS
- Les lignes de transport scolaire
- La ligne 10 du réseau IDELIS
- Les services de vélos en location toutes durées

Le Transport à la Demande FLEXILIS

La commune de Sauvagnon est intégrée à la zone Nord du service Flexilis avec 5 autres communes voisines : Bougarber, Montardon, Navailles-Angos, Serres-Castet et Uzein.

Ce service permet aux habitants de voyager :

- entre leur domicile et un point d'arrêt Flexilis correspondant aux principaux pôles de vie du secteur (mairies, centres commerciaux, services médicaux...)
- entre leur domicile et un arrêt de bus IDELIS en correspondance, leur permettant de rejoindre le centre-ville de Pau avec une ligne du réseau structurant (bus toutes les 10 min).

Le service fonctionne :

- du lundi au vendredi (hors jours fériés) de 8 h (1er départ) à 18 h (dernier départ),
- le samedi de 9 h (1er départ) à 18 h (dernier départ).

La réservation est possible jusqu'à 1 heure avant la prise en charge (sous réserve de disponibilité) et peut se faire par téléphone, par mail ou par internet.

Le tarif est de 2€ par trajet. La correspondance avec le réseau IDELIS est incluse durant 1 heure à compter de la 1ère validation du ticket.

Le nombre de personnes inscrites au service et le nombre de voyages est en augmentation depuis 4 ans pour la commune de Sauvagnon, avec un léger ralentissement en 2020 du fait de la crise sanitaire :

Année	Nombre d'inscrits	Nombre de voyages
2017	27	38
2018	34	329
2019	46	530
2020 (janvier-septembre)	24	301

Le réseau de transport scolaire SCOLARIS

256 habitants de Sauvagnon sont actuellement abonnés au réseau IDELIS, dont 247 scolaires et 5 jeunes (moins de 26 ans).

12 circuits scolaires desservent la commune de Sauvagnon permettant de rejoindre 7 établissements scolaires du territoire.

Les circuits scolaires desservant les lycées de Pau sont ouverts à tous, permettant aux actifs de se rendre directement sur Pau (sur présentation d'un titre de transport et dans la limite des places disponibles).

Le réseau régulier IDELIS

La commune est desservie au Sud par la ligne 10 (pôle Bosquet – Aéroport d'Uzein) et bénéficie de 31 trajets par jour, du Lundi au Samedi de 6h30 à 19h30.

Cette ligne ne dessert toutefois pas le centre-bourg, relativement éloigné des principaux corridors de déplacements et dont les accès ne paraissent pas adaptés au passage régulier de poids lourds tels que des bus.

Les services de location de vélos

Cinq types de vélos et de nombreux accessoires peuvent être loués au mois, au trimestre ou à l'année : des vélos classiques, des vélos enfants, des vélos à assistance électrique (VAE), des vélos pliants, des tandems, des remorques, sièges bébé, sacoches, ...

Pour les communes éloignées du centre-ville, les clients ont la possibilité de se faire livrer le vélo à domicile. Actuellement 2 habitants de Sauvagnon louent un VAE.

1.2 Réponse du porteur de projet

Bien que la consistance précise de l'offre ne relève pas du PDU et que la commune soit déjà desservie au Sud par la ligne 10, le Syndicat Mixte a pris bonne note des nombreux courriels remis lors de l'enquête publique ainsi que de la délibération du Conseil Municipal, qui sollicite expressément une ligne de bus régulière dont les horaires seraient à finaliser.

Sauvagnon fait partie des 37 communes qui composent le ressort territorial du Syndicat et est effectivement identifié comme "polarité" dans le SCoT.

La présence sur la commune de logements sociaux modernes et d'un EHPAD de qualité confirment tout l'intérêt à trouver les meilleures solutions quant à l'organisation d'offres de mobilité adaptée. Enfin, le Syndicat Mixte constate une lente mais réelle progression démographique (+ 400 personnes en 7 ans).

Le Syndicat étudie actuellement avec la SPL-STAP une possibilité d'expérimentation répondant aux souhaits de la Commune. Dans tous les cas, une expérimentation sera menée afin de vérifier le potentiel d'utilisateurs.

Cette expérimentation sera complétée par une étude technico-économique, analysant tant l'efficacité d'une desserte régulière au regard du potentiel d'usagers et de son coût que la faisabilité technique en termes de gabarits des voies et de sécurité routière.

Au regard de la forte mobilisation des habitants de Sauvagnon, le Syndicat Mixte s'engage donc à mener une expérimentation et une étude technico-financière d'ici la fin de l'année 2021.

En complément, le Syndicat a rencontré Monsieur le Maire d'Uzein. Il a été convenu de travailler conjointement sur une enquête auprès des administrés pour analyser leur propension à utiliser un transport collectif public, en tenant compte de l'importance attachée à un certain nombre de variables importantes dans les choix d'un mode de déplacement : besoins (itinéraires et horaires) et motifs de déplacements, temps de trajet, aspects environnementaux, économiques, liberté de mouvements, ...

Une telle enquête pourrait évidemment être étendue à tout ou partie des communes ne bénéficiant pas de desserte régulière.

Il est toutefois précisé que l'expérience tend à montrer qu'une ligne régulière de transports collectifs, ne proposant qu'une fréquence faible (1 bus par heure, uniquement aux heures dites de pointe), ne suffit pas à attirer une clientèle importante. Il est en effet fort à parier que nombre d'habitants disposant d'un véhicule ne soient pas enclins à opter pour un transport rallongeant le temps de trajet, voire ne proposant pas l'itinéraire adapté aux besoins individuels, et faisant perdre en liberté de mouvement (déplacements liés à l'accompagnement), et restent donc captifs de l'automobile. Seules des fréquences élevées et une multitude de trajets permettent

d'opérer un report modal de la voiture vers les transports collectifs, ce qui n'est économiquement possible qu'en milieu urbain dense.

Dès lors, il semble qu'un service de transport à la demande tel que le service Flexilis apparaît plus approprié qu'une ligne régulière aux territoires les moins denses, pour garantir le droit à la mobilité des personnes dépourvues d'automobile (notamment publics les plus jeunes ou âgés) : service plus souple qui permet un itinéraire sur mesure avec prise ou dépose à domicile, et non contraint comme pour une ligne régulière de bus ou car.

2-Desserte de l'aire de covoiturage de l'échangeur de Lescar A64 via un arrêt au village d'Emmaüs

2.1 Contexte :

L'aire de covoiturage de l'entrée sur l'autoroute A 64 a été réalisée par le Département des Pyrénées-Atlantiques, avec un cofinancement à hauteur de 50% du Syndicat Pau Béarn Pyrénées Mobilités.

Sa vocation, comme son nom l'indique, est de permettre à plusieurs automobilistes de se regrouper dans un seul véhicule pour un trajet. Ce genre de pratique est particulièrement courant à proximité des autoroutes, dans la mesure où les économies opérées sont immédiatement perceptibles par les covoitureurs.

L'aire de covoiturage de Lescar-Emmaüs est en ce sens un réel succès, puisque l'occupation du parking est aujourd'hui estimée à 75%, alors que l'aire finalement construite l'a été avec le double du nombre de places prévues initialement.

La desserte par bus régulier de ce parking, pour en devenir un parking relais avec le captage du trafic routier venant de la zone Nord/ Est, exprime une volonté relevant d'hypothèses émises par la Commission d'Enquête Publique, que le Syndicat considère pour sa part utopiques et déconnectées de toute réalité à court terme.

Pour les confirmer il est nécessaire d'établir des comptages réels à différents moments de la journée, de l'année... afin de déterminer le taux de remplissage actuel du parking avant d'envisager une utilisation plus large.

Comme indiqué dans le mémoire en réponse de l'enquête publique, les coûts d'exploitation liés à la desserte de ce site impacteront forcément le budget de Pau Béarn Pyrénées Mobilités et nécessiteront des arbitrages politiques, sachant que ce site est éloigné et en secteur diffus (ratios de performance présagés faibles : voyageur/km, coût/km et recettes/dépenses).

Pour rappel, Pau Béarn Pyrénées Mobilités a proposé à la Communauté Emmaüs de subventionner l'acquisition d'un véhicule permettant à la communauté d'organiser un transport privé, qui pourrait servir aux déplacements des membres de sa communauté mais aussi à proposer aux usagers du village Emmaüs une navette sur un itinéraire dédiée (la mise à disposition d'un quai au nord de la place Verdun a été proposée).

L'intégration du village d'Emmaüs dans une zone de transport à la demande Flexilis (Ouest ou Nord) a également été proposée au regard de la pertinence de cette solution par rapport au besoin exprimé : garantir le droit à la mobilité des personnes dépourvues d'automobile grâce à un service plus souple qui permet un itinéraire sur mesure, et non contraint comme pour une ligne régulière.

2.2 Réponse du porteur de projet

Concernant l'agrandissement de l'aire de covoiturage, cette dernière appartient à la Commune de Lescar et a été réalisée par le Conseil Départemental des Pyrénées-Atlantiques pour le compte de la Commune avec une participation financière du Syndicat Mixte Pau Béarn Pyrénées Mobilités. **La décision de l'élargir ne pourra être prise qu'avec l'accord de la Commune et sous réserve que le parc de stationnement actuel soit arrivé à saturation. Une parcelle classée en zone UE sur le Plan Local d'Urbanisme Intercommunal permettrait d'agrandir le parking actuel de 150 places.**

Au-delà, **la levée de cette partie de réserve, ne serait, en outre, réalisable qu'à condition d'apporter une modification du foncier identifié en "terres agricoles" dans le PLUI approuvé par le Conseil Communautaire de la Communauté d'Agglomération Pau Béarn Pyrénées fin 2019.**

En effet, il est interdit de procéder à l'artificialisation des sols depuis une instruction

ministérielle du 29 juillet 2019.

Le Syndicat Mixte s'engage à mener une étude nécessité/faisabilité. Si la saturation s'avérait réelle, le Syndicat Mixte engagerait les négociations nécessaires avec les partenaires institutionnels concernés au regard de ses capacités financières.

Le Syndicat Mixte ne peut pas s'engager totalement à lever cette réserve qui nécessiterait des décisions ou participation financières d'autres collectivités, sa compétence s'arrêtant au financement de parcs relais et non d'aires de covoiturage.

Concernant, la desserte du Village Emmaüs, le syndicat Pau Béarn Pyrénées Mobilités travaille déjà sur la création d'une desserte par le biais d'une ligne arrivant de la Communauté de Communes Lacq-Orthez (CCLO), empruntant l'A64 entre Artix et Lescar et rejoignant ensuite Pau en desservant ainsi l'aire de covoiturage et le site Emmaüs.

Une telle desserte pourrait être mise en place :

- Soit par convention entre la Région Nouvelle-Aquitaine et le Syndicat (ajustement de l'itinéraire de la ligne 801 ou 802)
- Soit directement par le Syndicat dans l'hypothèse d'une adhésion de la CCLO au Syndicat, sans préjuger à ce stade des discussions en cours dans le cadre de la mise en œuvre de la Loi LOM avec les EPCI membres du Pôle métropolitain du Pays de Béarn.

Le Syndicat Mixte s'engage donc à créer cette ligne qui desservira également l'aire de covoiturage. Une étude coût / fréquentation permettra de définir l'organisation la plus adéquate.

3-Implication et information des élus et des habitants du territoire

La Commission d'Enquête demande à ce que soient organisées des réunions annuelles par zone, à destination des élus, pour évaluer les actions mises en place sur le territoire, connaître les attentes précises et étudier les propositions. La Commission demande également au porteur de projet de mettre à disposition du public les évaluations annuelles du PDU sur son site internet.

Comme indiqué dans le mémoire en réponse aux personnes publiques associées, 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** ; à raison de 4 fois/ an (commune d'accueil différente à chaque fois). Ce détail est inscrit dans la fiche d'action C11 du PDU. La première Matinale Mobilités a été organisée par visioconférence pour tenir compte des consignes sanitaires et a eu pour thématique "PDU - Le vélo : D'un document stratégique à un travail collaboratif".

Concernant l'évaluation du PDU, Pau Béarn Pyrénées Mobilités suivra, à travers son observatoire environ 60 indicateurs de mesure, une trentaine d'indicateurs d'actions et une quinzaine d'indicateurs d'ambitions. Ce sont ces derniers qui seront communiqués au grand public et feront l'objet d'une fiche pédagogique mêlant information, sensibilisation et incitation. Ces supports seront mis en ligne sur le site internet de pau.fr et envoyés aux communes qui composent le ressort territorial du Syndicat pour une diffusion de proximité. Les indicateurs d'ambitions permettront de comprendre les grandes avancées du PDU sans pour autant présenter trop de détails qui pourraient rendre illisible et inefficace ce document grand public.

Les modalités d'organisation de cette évaluation sont précisées dans le mémoire en réponse aux PPA et réaffirmées dans l'action C11 du plan d'actions du PDU.

A. Propositions de modifications apportées au projet de PDU arrêté

Les propositions de modification sont détaillées dans le mémoire en réponse aux Personnes Publiques Associées, annexé à la présente délibération ; celles-ci reprennent déjà les remarques et propositions de modification inscrites dans le mémoire en réponse relatif à l'enquête publique.

Le projet de PDU joint à la présente délibération intègre donc ces modifications.

Il vous est donc proposé d'approuver le projet de plan de déplacements urbains de Pau Béarn Pyrénées Mobilités, tel qu'annexé, comprenant les pièces administratives et techniques du PDU et ses annexes.

Le sommaire du PDU soumis à approbation est rappelé ci-dessous pour plus de compréhension :

A - Pièces Administratives

1. Délibérations et arrêtés
2. Consultation des Personnes Publiques Associées : Avis et Mémoire en réponse
3. Enquête Publique : Rapport final (dont PV de synthèse et mémoire en réponse) et Avis de la Commission d'Enquête

B - Pièces Principales

1. Diagnostic
2. Projet et cahiers thématiques
3. Plan d'actions

C - Annexes

1. Bilan de la concertation
2. Annexe accessibilité
3. Annexe environnementale
4. Plan vélo
5. Annexe cartographique et graphique
6. Bilan du PDU 2004-2010

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu le Code des Transports,

Vu la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs,

Vu la loi n°96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie,

Vu la loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbain,

Vu la loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées,

Vu le Code de l'Environnement et notamment les articles L. 123-1 et suivants et R. 123-1 et suivants concernant les enquêtes publiques relatives aux plans ayant une incidence sur l'environnement,

Vu l'arrêté du Préfet des Pyrénées-Atlantiques, du 2 avril 2010, portant création du Syndicat Mixte des Transports Urbains Pau Porte des Pyrénées, comprenant la Communauté d'Agglomération Pau Pyrénées, la Communauté de Communes de Luy de Béarn et les Communes d'Aressy, Morlaàs, Serres-Morlaàs et Uzein,

Vu la délibération du Comité Syndical du 18 octobre 2010 approuvant le lancement de la démarche de révision du PDU,

Vu l'arrêté du Préfet des Pyrénées-Atlantiques, du 30 avril 2014, prenant en compte la fusion des anciennes communautés de communes du Luy de Béarn et de Thèze, la restitution de la compétence organisation des transports urbains par la première communauté à ses anciennes communes membres et l'adhésion de ces dernières (Montardon, Navailles-Angos, Sauvagnon, Serres-Castet) au Syndicat Mixte.

Vu l'arrêté du Préfet des Pyrénées-Atlantiques, du 17 janvier 2017, prenant en compte l'intégration des communes d'Uzein et d'Aressy au sein de la Communauté d'Agglomération Pau Pyrénées ainsi que de la fusion des Communautés de Communes de Gave et Côteaux et du Miey de Béarn avec la Communauté d'Agglomération Pau Béarn Pyrénées.

Vu le projet de Plan de Déplacements Urbains, arrêté par délibération du Comité Syndical du 5 mars 2019,

Vu la désignation par la Présidente du Tribunal Administratif de Pau de la Commission d'Enquête, par décision n°E19000105/64, en date du 14 janvier 2020,

Vu l'arrêté portant ouverture de l'enquête publique relative au projet de PDU du Syndicat Mixte des mobilités Pau Béarn Pyrénées Mobilités, du 3 septembre 2020.

Vu le PDU ci-annexé,

Après avis du Bureau et de la Commission Mixte du 12 janvier 2021, le Comité Syndical :

1 – approuve le Plan de Déplacements Urbains annexé à la présente délibération.

2 – rappelle que la présente délibération sera adressée à Monsieur le Préfet des Pyrénées-Atlantiques.

3 – informe qu'en application des dispositions des articles L. 123-1 et suivants et R. 123-1 et suivants du Code de l'Environnement, le PDU approuvé ainsi que ses annexes dont le rapport et les conclusions de la Commission d'Enquête seront adressés aux maires des 37 communes incluses dans le ressort territorial du Syndicat Mixte et à Monsieur le Préfet des Pyrénées-Atlantiques.

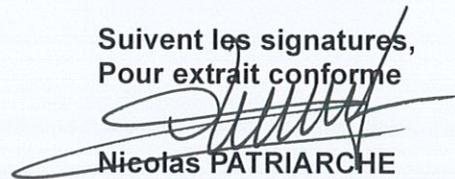
Ce document approuvé et ses annexes sera tenu à la disposition du public pendant une année au siège de Pau Béarn Pyrénées Mobilités : Hôtel de France - 2 bis, Place Royale - 64 000 PAU cedex, aux jours et heures habituels d'ouverture des bureaux au public. Pendant cette même période, il sera par ailleurs consultable sur le site internet du syndicat mixte (<https://www.pau.fr>).

Enfin, le rapport et l'avis de la commission d'enquête seront tenus à la disposition du public pendant un an, dans les 37 communes qui composent le ressort territorial de Pau Béarn Pyrénées Mobilités.

4 – autorise Monsieur le Président à signer tous les actes afférents et à engager toutes les démarches nécessaires à l'exécution de la présente délibération.

Conclusions adoptées
à l'unanimité

Suivent les signatures,
Pour extrait conforme



Nicolas PATRIARCHE

Président de Pau Béarn Pyrénées Mobilités