

I) Résumé non technique et contextuel portant sur le projet de Plan de Déplacements Urbains

1.1) Synthèse des principales orientations du Plan de Déplacements Urbains

Le Plan de Déplacements Urbains est un document de planification stratégique en matière de mobilités qui vise à coordonner les politiques de mobilités menées par différents acteurs sur un même territoire. Il s'inscrit dans une vision globale à long terme, propose des actions à court et moyen termes ; il définit les indicateurs permettant d'établir une évaluation régulière et dresser un bilan sur la nécessité d'une modification ou révision.

Obligatoire dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants depuis la loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie (L.A.U.R.E.) du 30 décembre 1996 :

Son rôle est de :

- ✗ Définir les principes d'intervention de l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement ;
- ✗ Assurer un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part ;
- ✗ Coordonner tous les modes de déplacements, notamment par une affectation appropriée de la voirie, ainsi que la promotion des modes les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie ;
- ✗ Préciser les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre ;
- ✗ Chercher à modérer l'usage de la voiture.

Tout en veillant aux enjeux suivants :

- 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 déplacements
- Le changement de comportements
- L'offre alternative de déplacements

Le syndicat Pau Béarn Pyrénées Mobilités est l'autorité compétente en matière de mobilités.
Cela lui confère la responsabilité d'élaborer un PDU.

Le syndicat regroupe les 31 communes de l'agglomération de Pau, plus les communes de Montardon, Sauvagnon, Navailles-Angos, Serres-Castet, Morlèas, Serres-Morlèas.

Le PDU arrêté par les élus en comité syndical, le 5 mars 2019, comprend 32 actions, une centaine de mesures et est rédigé ainsi :

Axe A / Aménager la ville des proximités

La ville apaisée vise à améliorer la qualité de vie de tous les usagers du territoire : habitants, actifs, clients, visiteurs réguliers ou occasionnels, ... Elle est possible grâce à un certain nombre d'actions de partage de la voirie, de sensibilisation, de mise en place de services et d'infrastructures. La ville apaisée est directement corrélée avec le concept de ville des proximités, et son souci constant de rapprocher les fonctions de la ville et du village : habitat, commerce, emploi, loisirs, nature, social.

Exemples d'actions composant cet axe :

- Lier urbanisation et mobilités vers une ville des courtes distances
- Modérer les vitesses
- Engager un plan piéton qui intègre la mise en accessibilité de l'espace public
- Hiérarchiser le réseau de voirie
- Aménager un réseau cyclable
- Développer l'offre de stationnement vélos
- Créer une commission de suivi de l'accidentologie

Axe B / Proposer une offre de transports renouvelée

La réorganisation du réseau de transports en commun implique un ensemble de mesures complémentaires : cela passe par la hiérarchisation des offres (réseau structurant pour opérer un report modal des automobilistes sur les transports collectifs ; réseau de proximité pour garantir un droit à la mobilité pour tous), leur adaptation aux types de territoires, aux publics, aux périodes mais également la complémentarité spatiale des offres entre elles (interurbaine, sur réservation) afin de favoriser l'intermodalité.

La qualité du déplacement de l'utilisateur sur toute la chaîne de déplacement doit également être traitée et définit ainsi certaines actions à engager.

Exemples d'actions composant cet axe :

- Définir le réseau structurant de demain
- Aménager et mettre en service la 1ère ligne de BHNS
- Aménager des parkings relais au droit des entrées d'agglomération
- La gare de Pau, pôle d'échanges multimodal
- Valoriser l'étoile ferroviaire paloise en appliquant le contrat d'axe (Plan Etat-Région)

Axe C / Améliorer la gestion et la connaissance du territoire

L'organisation des politiques de déplacements passe par des mesures d'accompagnement destinées à limiter l'impact des mobilités sur notre environnement et à anticiper les évolutions sociologiques et sociétales, intrinsèquement liées.

C'est dans ce cadre qu'est traité la gestion du stationnement automobile, qui joue un rôle primordial dans la promotion de la mobilité durable, l'encadrement des pratiques de logistique urbaine ou encore la sensibilisation et l'observation, qui permettent d'adapter de façon continue les solutions de mobilité proposées.

Exemples d'actions composant cet axe :

- Réduire les trafics de transit (renforcer le rôle des boulevards, réaménager la rocade ...)
- Définir les rôles de stationnement
- Créer une police intercommunale
- Accompagner les politiques de covoiturage
- Limiter la démultiplication des véhicules de livraison en ville
- Sensibiliser aux pratiques alternatives à l'automobile de l'école à l'entreprise
- Mettre en place un observatoire des déplacements

Objectifs de parts modales du PDU de Pau Béarn Pyrénées Mobilités :

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

1.2) Articulation avec les politiques publiques d'aménagement

Le Plan de Déplacements Urbains doit être en cohérence avec l'ensemble des politiques publiques d'aménagement.

Échelon intercommunal

Comme indiqué dans la partie 3 du Diagnostic et rappelé en page 4 du document « Mémoire en réponse aux avis formulés par les Personnes Publiques Associées », le PDU est imbriqué dans un ensemble de documents de planification.

Il doit notamment être compatible avec les Plans Climat Air Energie Territoriaux (PCAET).

- Sur le territoire couvert par le PDU, seule la Communauté d'Agglomération Pau Béarn Pyrénées dispose d'un PCAET.

Le rapport de l'ATMO Nouvelle-Aquitaine « Diagnostic qualité de l'air : mesures/émissions », rédigé en octobre 2019 et intégré au Plan Climat de la Communauté d'Agglomération Pau Béarn Pyrénées, 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 concourt 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 Plan Climat Air Energie Territorial 2018-2024 de la Communauté d'Agglomération Pau Béarn Pyrénées a été élaboré concomitamment et en parfaite cohérence avec le PDU ; il 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

Le PDU doit également être compatible avec les Schémas de Cohérence Territoriale (SCOT) et les Plans Locaux d'Urbanisme Intercommunaux (PLUi).

- *Sur le territoire couvert par le PDU, trois documents ont été approuvés : le SCOT du Grand Pau, le PLUi de la Communauté d'Agglomération Pau Béarn Pyrénées et le PLUi de la Communauté de Communes des Luys en Béarn (territoire sud).*
- *Un document est en cours d'élaboration : le PLUi de la Communauté de Communes des Luys en Béarn (territoire ouest).*

Sur le territoire de l'agglomération paloise, le PDU s'appuie ainsi sur le contenu du SCOT et du PLUi pour être prescriptif en matière de règles d'urbanisme et de stationnement :

- Les mesures du SCOT décrites dans les paragraphes 2.1.2 et 2.2.2 du document d'orientations et d'objectifs (DOO) concourent à concevoir un développement urbain favorable à la pratique de la mobilité et à encourager l'intermodalité.

- Le PLUi précise quant à lui, dans son Rapport de Présentation, (pièce 1.4 Justification des choix - page 105), la cohérence des deux démarches, notamment en matière de mobilité douce "Promouvoir une politique de mobilité durable en lien étroit avec l'armature urbaine et rurale" ; pour ce faire, le PLUi met en place de nombreux dispositifs.

Exemple de traitement du stationnement prévu dans le PLUi :

L'article 13 des deux règlements du PLUi (Cœur d'agglomération / Communes périphériques) prévoit des 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.

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)*

- *[...] 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. [...] dans les bâtiment 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 [...]*

Échelon régional

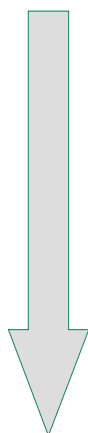
Au niveau régional, le PDU doit être compatible avec le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité du Territoire (SRADDET).

- Le SRADDET de la Région Nouvelle Aquitaine a été adopté par le Conseil régional le 16 décembre 2019 puis approuvé par la Préfète de Région le 27 mars 2020.

Composé de 80 mesures, réparties dans 12 domaines (Intermodalité et développement des transports, Pollution de l'air, Lutte contre le changement climatique, Equilibre et égalité des territoires, etc.), on peut facilement remarquer la concordance et l'articulation des deux documents :

SRADDET <i>Echelle de la région</i>	PDU <i>Echelle des 37 communes</i>
<i>22-Maintenir le réseau existant, moderniser l'offre ferroviaire sur tous les territoires, favoriser le transfert modal</i>	<i>B9-Valoriser l'étoile ferroviaire paloise en appliquant le contrat d'axe</i>
<i>45-Développer les modes de déplacement alternatifs à la voiture-solo</i>	<i>A3-Engager un plan piéton qui intègre la mise en accessibilité de l'espace public A4-Aménager un réseau cyclable A6-Encourager la pratique du vélo par la mise en place de services</i>
<i>47-Structurer la chaîne logistique des marchandises, en favorisant le report modal vers le ferré et le maritime et le développement des plateformes multimodales</i>	<i>C7-Tendre vers des livraisons respectueuses et respectées C8-Limiter la démultiplication des véhicules de livraison C9-Intégrer la problématique des livraisons de marchandises dans les projets de développement territorial</i>
<i>73-Consolider la gouvernance et la coopération pour offrir une mobilité « sans couture »</i>	<i>B10-Coopération des autorités de la mobilité pour des offres coordonnées</i>
<i>74-Réinventer les gares et les pôles d'échange</i>	<i>B8-La gare de Pau, pôle d'échanges multimodal</i>
<i>75-Mettre en œuvre un panel de solutions de mobilité sur l'ensemble du territoire régional et en particulier sur les territoires fragiles mal desservis</i>	<i>B3-Développer le service de transport à la demande</i>

Une articulation, à chacune des étapes et pour chaque document, qui doit perdurer :



1. Lors de la construction du PDU, les réunions de concertation technique et politique (parallèlement aux outils de concertation citoyenne) ont permis d'intégrer les orientations des SCOT, PLUi, PCAET en cours d'élaboration.
2. Au-delà des passerelles assurées lors de la rédaction de ces divers documents de planification, la consultation des personnes publiques associées après l'arrêt du PDU a été un moment important de relecture et d'appropriation qui a permis de vérifier la bonne compatibilité des plans et schémas.
3. De façon durable et efficiente, la méthode de travail partenariale des collectivités en charge du suivi de ces documents assurera la cohérence des contenus, au fil des évolutions et des adaptations.

1.3) Actualisation liées au contexte

Depuis la date du 5 mars 2019 et l'arrêt du PDU, plusieurs événements et projets peuvent laisser penser que les objectifs et orientations du PDU doivent être requestionnés. Il semble donc important de recontextualiser cet outil de planification et d'affirmer sa bonne concordance avec l'actualité récente :

Crise sanitaire de la COVID-19

La mobilité est une préoccupation citoyenne majeure de par sa prédominance dans les vies quotidiennes. Elle garantit le recours aux besoins primaires, rend possible l'intégrité sociale de chacun et symbolise la liberté.

A tel point que chaque grand mouvement social encourage les actions qui la contraignent pour plus d'impact : grèves SCNF, mouvement des gilets jaunes, ...

Durant la crise sanitaire du COVID-19, la mobilité a été, encore une fois, la première touchée. Le confinement général et les mesures sanitaires qui ont suivi ont eu pour conséquence de véritables transformations structurelles. La crise sanitaire passée peut être considérée comme « un accélérateur de tendances » d'un point de vue des mobilités.

Deux phénomènes sont apparus :

- L'augmentation de la pratique des modes actifs (vélo, marche).

Cela peut s'expliquer par les contraintes de distanciation physique à respecter dans les transports en commun et une prise de conscience née durant le confinement avec un rapport au temps, au rythme de vie, allant parfois jusqu'aux modes de vie, différent.

Des dispositifs nationaux d'accompagnement ont ainsi vu le jour comme le « Coup de Pouce vélo » (ateliers de remise en selle et aide à la réparation).

A l'échelon local des aménagements provisoires ont été pensés et réalisés sur les axes d'entrée de ville pour sécuriser et encourager la pratique.

Pau Béarn Pyrénées Mobilités a d'ailleurs décidé de prolonger son engagement, en programmant une hausse de sa flotte à 1000 vélos électriques proposés en location, et en instaurant une prime à l'achat de vélos électriques pour les particuliers.

- *La relance de la filière industrielle automobile.*

La crise sanitaire a directement engendré une crise économique.

Face à la situation, des dispositifs d'aide gouvernementale ont vu le jour : prime à la conversion ou bonus écologique.

Les moyens de communication et de marketing déployés étant conséquents et disproportionnés face aux aides équivalentes en faveur des mobilités douces, un possible usage accru de la voiture individuelle pour les déplacements du quotidien est envisageable.

Face à ces deux phénomènes opposés mais reflétant les tendances passées, l'application des orientations du PDU a tout son sens et la période passée ne remet pas en question l'importance d'agir en faveur de la coordination des mobilités et des enjeux cités en début de document.

Le PDU s'est construit à partir d'une situation connue et constatée depuis des années avant de confronter le scénario fil de l'eau avec des enjeux économiques, environnementaux et sociaux présagés. A partir de là, est née une prise de conscience collective et une ambition politique d'orienter les pratiques.

La mise en œuvre du PDU permettra de :

- Promouvoir les modes actifs
- Optimiser l'usage de la voiture individuelle
- Développer les transports en commun

Sur ce dernier point, les mesures de distanciation physique ont entraîné quelques adaptations dans la pratique des transports collectifs.

Le syndicat Pau Béarn Pyrénées Mobilités et l'exploitant du réseau de transports en commun Idélis se sont adaptés à ces nouvelles mesures, pour garantir la sécurité des usagers : suspension de la vente à bord du 16 mars au 22 juin, port du masque obligatoire pour l'ensemble des conducteurs à bord des bus, nettoyage quotidien et désinfection des bus, mise en place de plexiglass dans l'ensemble des bus, ...

Plusieurs actions du PDU permettront de s'adapter à la situation actuelle et d'anticiper une éventuelle récursive :

✦ B5- « *Améliorer l'accueil des usagers* » : application mobile pour l'achat de billets, installation de distributeurs automatiques de titres, ...

✦ B4- « *Renouvellement du matériel roulant* » : prise en compte de dispositifs de sécurité et de distanciation

✦ B10- « *Coopération des autorités de la mobilité pour des offres coordonnées* » : création d'un site d'information multimodal pour promouvoir les transports collectifs, rassurer et assurer un service sécurisé pour les déplacements du quotidien.

Il est vrai que les changements sociétaux, sociologiques, environnementaux influencent directement les mobilités et leur organisation.

Le PDU est un document vivant qui prend en compte le contexte et l'actualité par l'ajustement des mesures déjà prévues ou par la mise en place de nouvelles mesures.

Les actions qui composent le PDU permettront de guider et orienter les pratiques pour accepter et anticiper les événements futurs pouvant contraindre ou modifier la mobilité telle qu'on la connaît (contraintes budgétaires, impératifs environnementaux, tendances sociologiques ...).

L'observatoire du PDU permettra d'évaluer chaque année les évolutions, pour chaque mode de déplacement, pour engager le débat public sur les éventuelles adaptations du PDU.

Echangeur A64 de Berlanne

Fin 2019 a été confirmé le projet d'échangeur sur l'A 64 entre Morlaàs et Pau. Ce projet d'envergure est bien pris en compte dans le PDU (mesures 3 et 4 de l'action C1- « Réduire les trafics de transit pour apaiser la ville »).

La création de cet échangeur participera aux objectifs du PDU car il permettra de désengorger la rocade Nord ainsi que les axes parallèles, souvent résidentiels (donc appelés par le PDU à être traités en zones 30 km/h) sur lesquels des reports de trafic inhabituels et inappropriés sont observés.

Le PDU considère que le diffuseur permet de reporter le trafic automobile vers l'autoroute et s'inscrit dans une politique d'apaisement de la ville, d'amélioration de la sécurité routière, d'intermodalité avec la création d'une aire de stationnement multi-usages (P+R ou covoiturage) et une desserte en transports en commun (ce projet redonnant davantage de places aux transports publics et modes doux sur les voiries délestées).