

Le Bus-Tram Gare-Hôpital

Accélérateur du développement urbain paloïs

écomobile

embellie

Imaginons Pau en Bus-Tram

durable



LIGNE GARE > HÔPITAL

La parole est à vous !

www.smtu-ppp.fr

PPP
Pau Porte des Pyrénées
Syndicat mixte des transports urbains

1) Contexte - Une ville durable et solidaire

Les mobilités, une des 4 composantes de Faisons Pau neuve
(cadre de vie, habitat, patrimoine)

Offrir une alternative adaptée et performante à l'usage de la voiture individuelle pour une ville apaisée



Changer la ville... la vivre ensemble !

Bien plus qu'un mode de transport : un projet urbain

Une nouvelle façon de vivre la ville :

- **Faire de la ville une RUE plutôt qu'une route** en équilibrant et respectant chaque mode de déplacement
- Une réponse aux besoins de déplacement des habitants

Faire des espaces publics un vrai lieu de vie et d'échange :

- **Reconquête des places de Pau**
- Création de nouveaux lieux de vie tout le long de l'itinéraire du Bus-Tram de par ses aménagements urbains

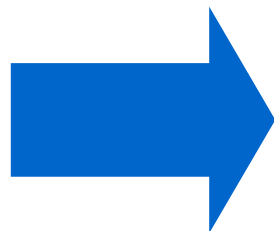
Deux termes pour un concept : le Bus-Tram

Transport

Collectif en

Site

Proprié



Bus à

Haut

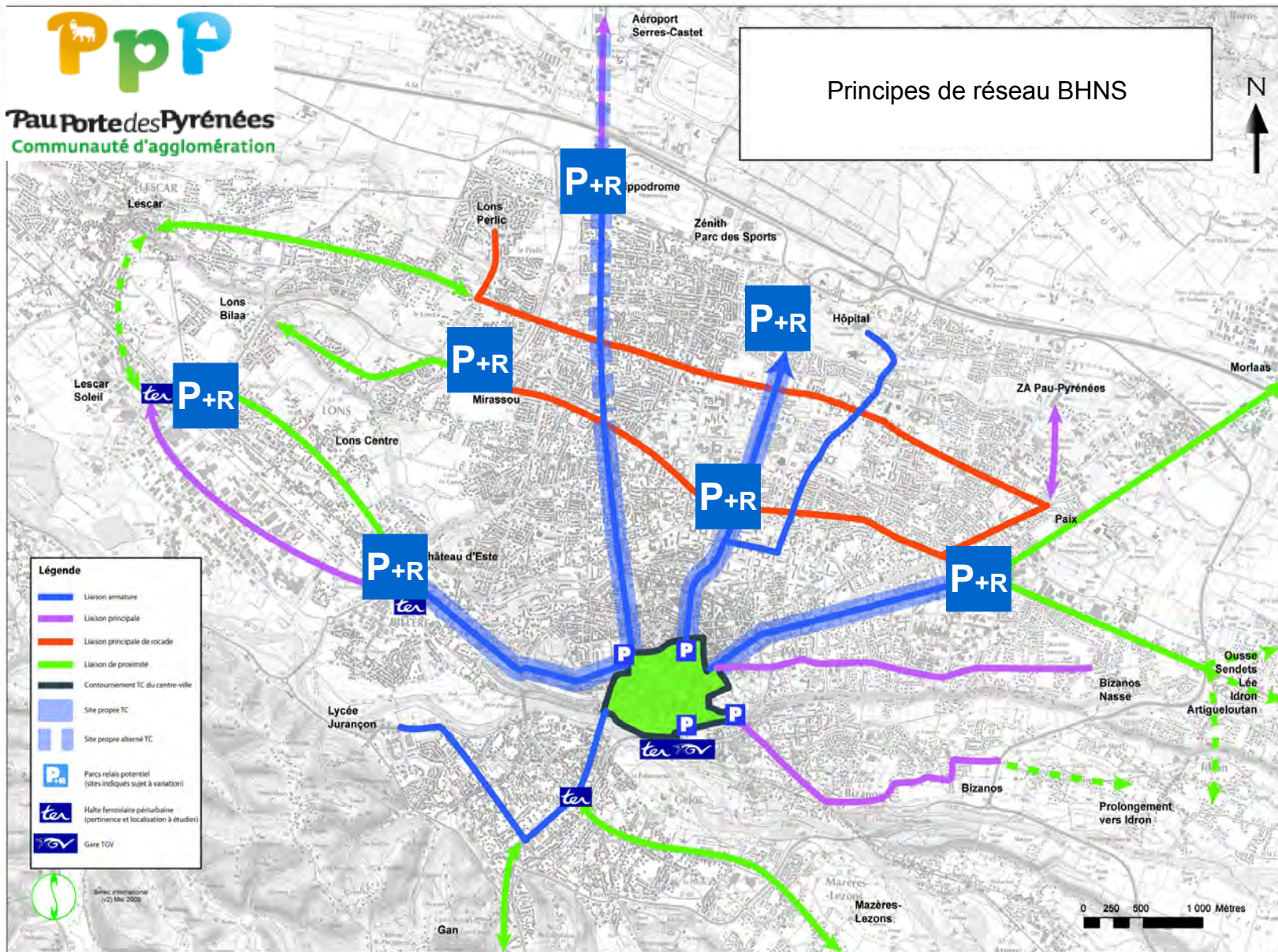
Niveau de

Service



Bus-**T**ram à Pau

Les principes du projet de réseau Bus-Tram (2009)



2) Notre projet - L'itinéraire du Bus-Tram



2) Notre projet

Zoom sur la ligne Hôpital-Gare



Le Bus-Tram : un véhicule entre bus et tramway

Transposer au bus les atouts du tramway à des coûts maîtrisés

BHNS

6 à 9 M €
par kilomètre

Tramway

20 à 40 M €
par kilomètre

Un matériel roulant de type hybride
alliant esthétique, confort, performance et gains environnementaux



Le Créalis-Néo à Nîmes



Le Van Hool à Metz

Les atouts du Bus-Tram

- Faciliter les déplacements par la création d'un système de transport performant et fiable :

Garantir à tous la possibilité de se déplacer facilement dans des conditions maîtrisées de coût et de durée de trajet

- Préserver notre environnement par la réduction de la pollution de l'air :

Qualité de l'air, niveaux de bruit, diminution du stress

- Pérenniser le développement de la ville par l'essor de l'économie : accès aux emplois, services, commerces, aux secteurs d'habitat...

Les atouts du Bus-Tram

Une voie dédiée sur la majorité du parcours (90 % du tracé) et une priorité aux carrefours et aux feux pour garantir :

- **Une régularité et un cadencement à 10 min toute la journée**
- **Une vitesse commerciale performante (min 20 km/h)**



Des voies dédiées
pour le Mettis de Metz

Lien Nord/Sud autoroute A65-64 et gare et connexion des grands équipements

Desserte des grands pôles d'activités urbains (Hôpital, Université, Halles, Bosquet)

Les atouts du Bus-Tram

Une qualité de service renouvelée pour les voyageurs :
information dynamique, distributeur automatique de tickets, etc.

Des stations accessibles et intégrées dans le tissu urbain

points d'identification de la ligne et de centralités d'agglomération



Station Liberté du Tram-Bus de Nîmes

Les effets attendus

Diminution du trafic attendue sur l'axe :

- **6 500 voitures en moins par jour**
 - 570 en moins par heure de pointe le matin
 - 725 en moins par heure de pointe le soir
- Près de 5000 Tonnes Equivalent Carbone économisées

Création de cheminements piétons et cyclables :

- + de 5 km de cheminements piétonniers
- + 6 km d'aménagements cyclables

Renforcement de la nature en ville :

- Près de 500 arbres plantés
- + de 60 000 m² d'espaces verts aménagés

Les effets attendus

Rétention des eaux pluviales :

- + de 4M € consacrés à l'amélioration de l'existant

Réduction des coûts collectifs :

- 1175 €/jour économisés au titre de la pollution de l'air

- 132 €/jour économisés au titre de l'effet de serre additionnel

Bilan socio-économique :

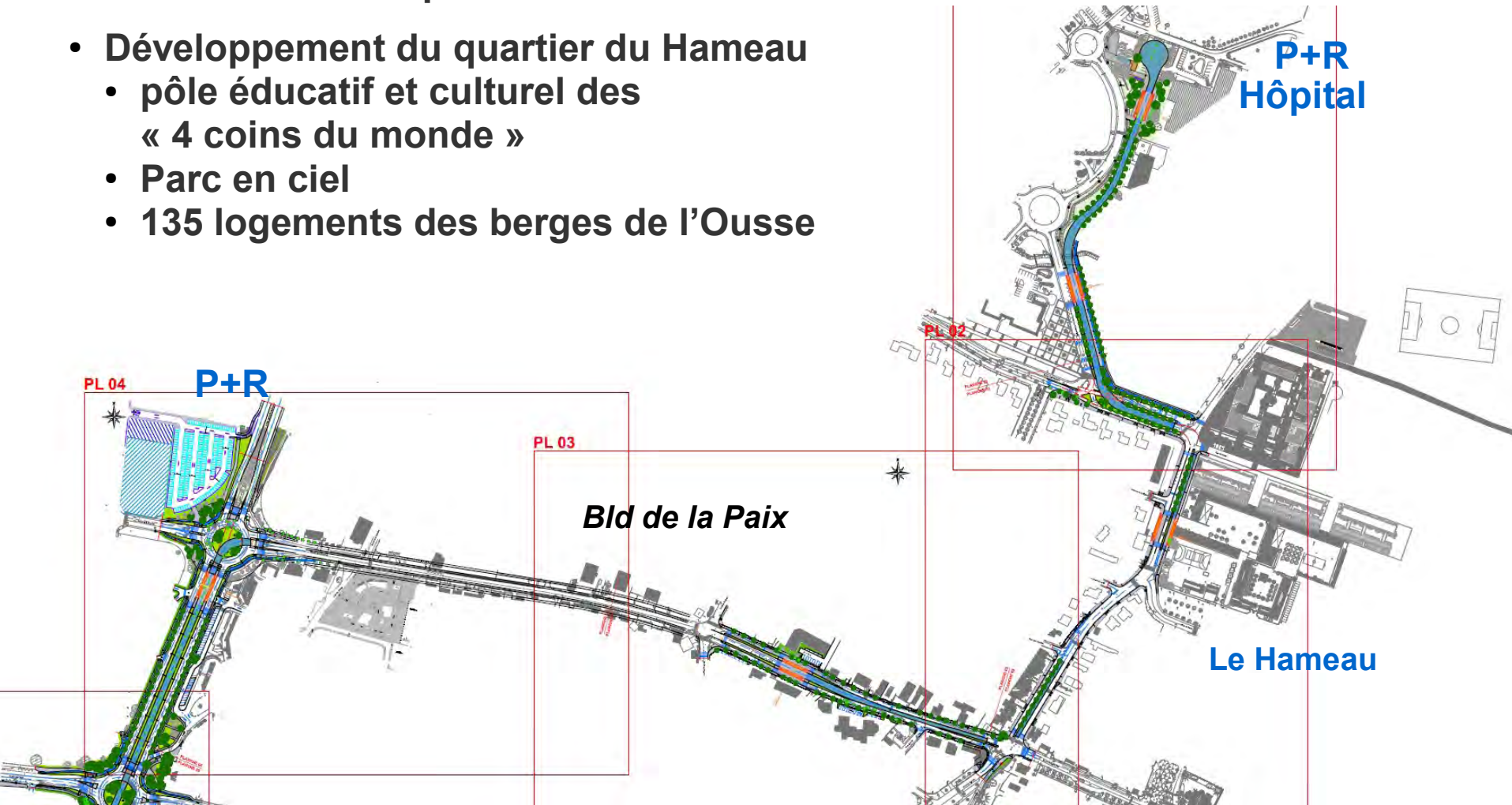
Période d'évaluation de 2012 à 2046 inclus (30 ans d'exploitation)	
Taux de rentabilité interne en 2017	9,91 %
Valeurs actualisée nette en M € 2012	61,783
Bénéfice par euro investi en € 2012	2,08

Période d'évaluation de 2012 à 2046 inclus (50 ans d'exploitation)	
Taux de rentabilité interne en 2017	10,69 %
Valeurs actualisée nette en M € 2012	117,600
Bénéfice par euro investi en € 2012	3,06

3) Pièces urbaines - Pièce urbaine « Hôpital »

Enjeu = Accompagner un territoire en pleine mutation :

- Extension de l'Hôpital
- Développement du quartier du Hameau
 - pôle éducatif et culturel des « 4 coins du monde »
 - Parc en ciel
 - 135 logements des berges de l'Ousse



3) Pièces urbaines

Boulevard Hauterive – Aujourd'hui



Boulevard Hauterive – Demain



3) Pièces urbaines

Boulevard de la Paix (angle av. du Loup) – Aujourd'hui



3) Pièces urbaines

Boulevard de la Paix (angle av. du Loup) – Demain



3) Pièces urbaines

Boulevard de la Paix - Aujourd'hui



3) Pièces urbaines

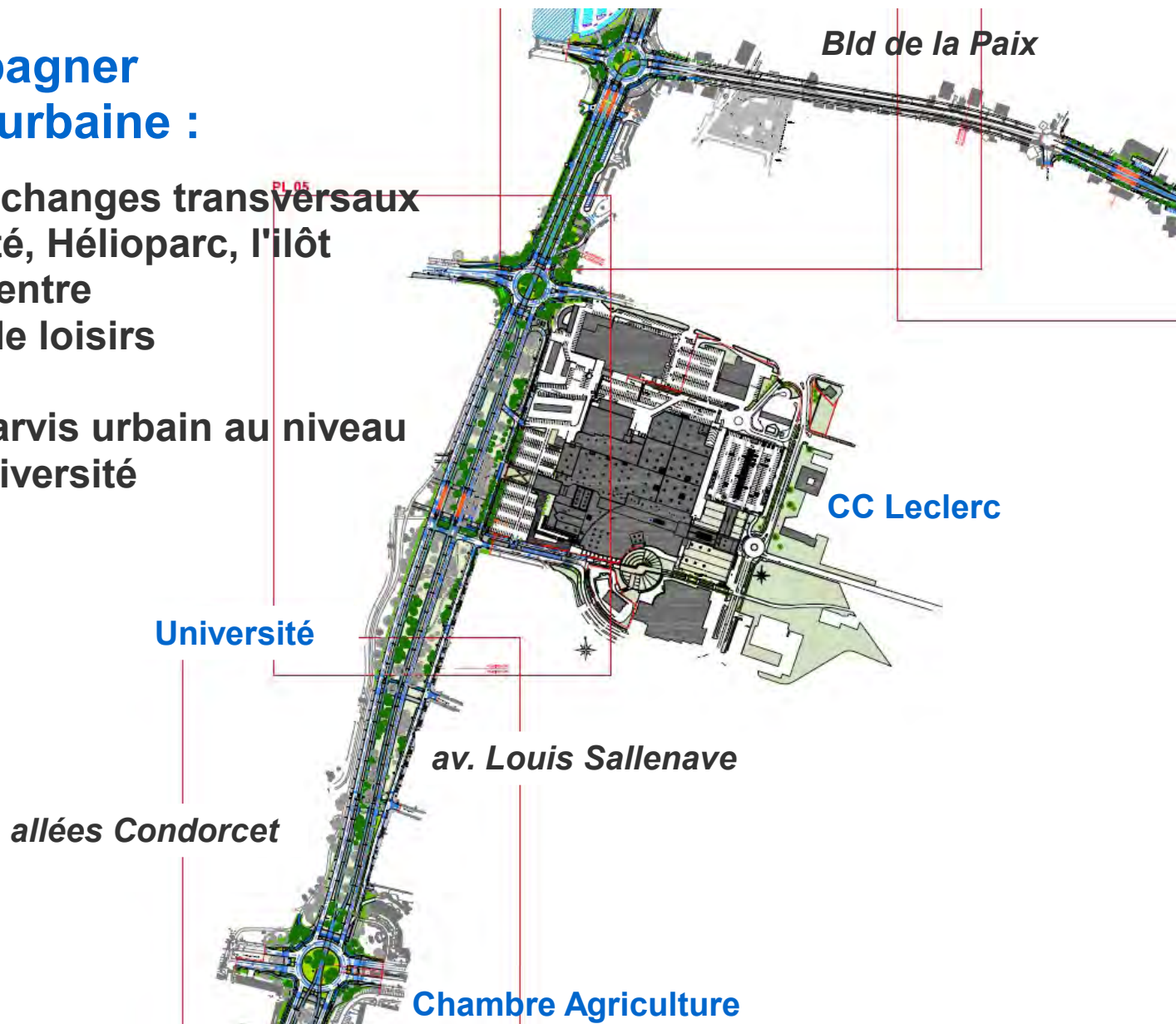
Boulevard de la Paix – Demain



Pièce urbaine « Université »

Enjeu = Accompagner la densification urbaine :

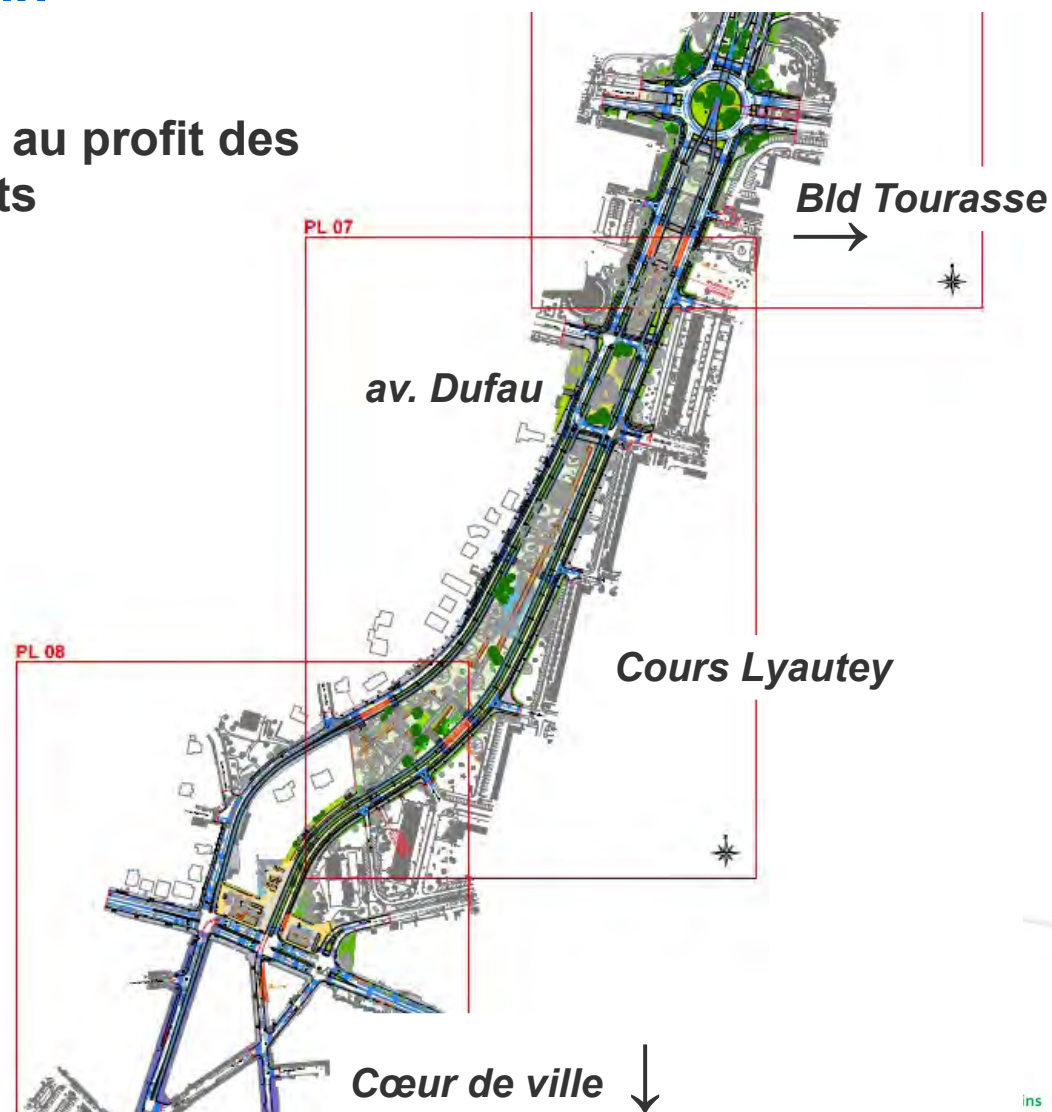
- dynamiser les échanges transversaux entre l'Université, Hélioparc, l'îlot Bidegain et le centre commercial et de loisirs
- création d'un parvis urbain au niveau de la station Université



Pièce urbaine « Saragosse »

Enjeu = Renouer avec le Plan d'urbanisme Jaussely :

- Apaiser la circulation routière au profit des autres modes de déplacements
- Donner au terre-plein central une vocation de parc urbain



3) Pièces urbaines

Cours Lyautey – Aujourd'hui



3) Pièces urbaines

Cours Lyautey – Demain



Avenue Dufau – Aujourd'hui



3) Pièces urbaines

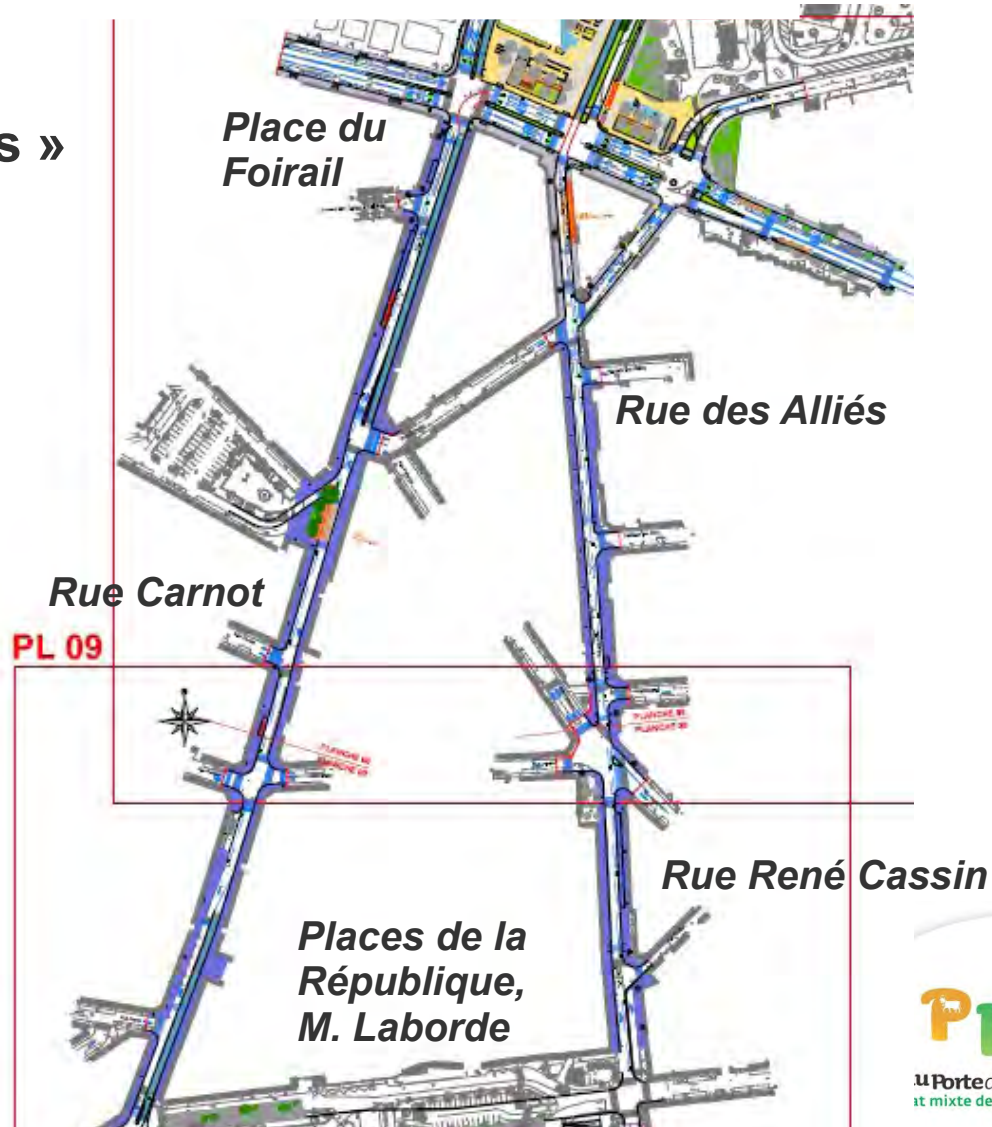
Avenue Dufau – Demain



Pièce urbaine « Centre-ville »

Enjeu = Contribuer à la revitalisation du Centre-ville

Plateforme partagée
« Bus + Voitures + Cycles »



3) Pièces urbaines

Rue Carnot (carrefour rue Cazaubon Norbert - Foirail) – Aujourd'hui



3) Pièces urbaines

Rue Carnot (carrefour rue Cazaubon Norbert - Foirail) – Demain



La place République / Laborde (24 585 m²), un salon urbain

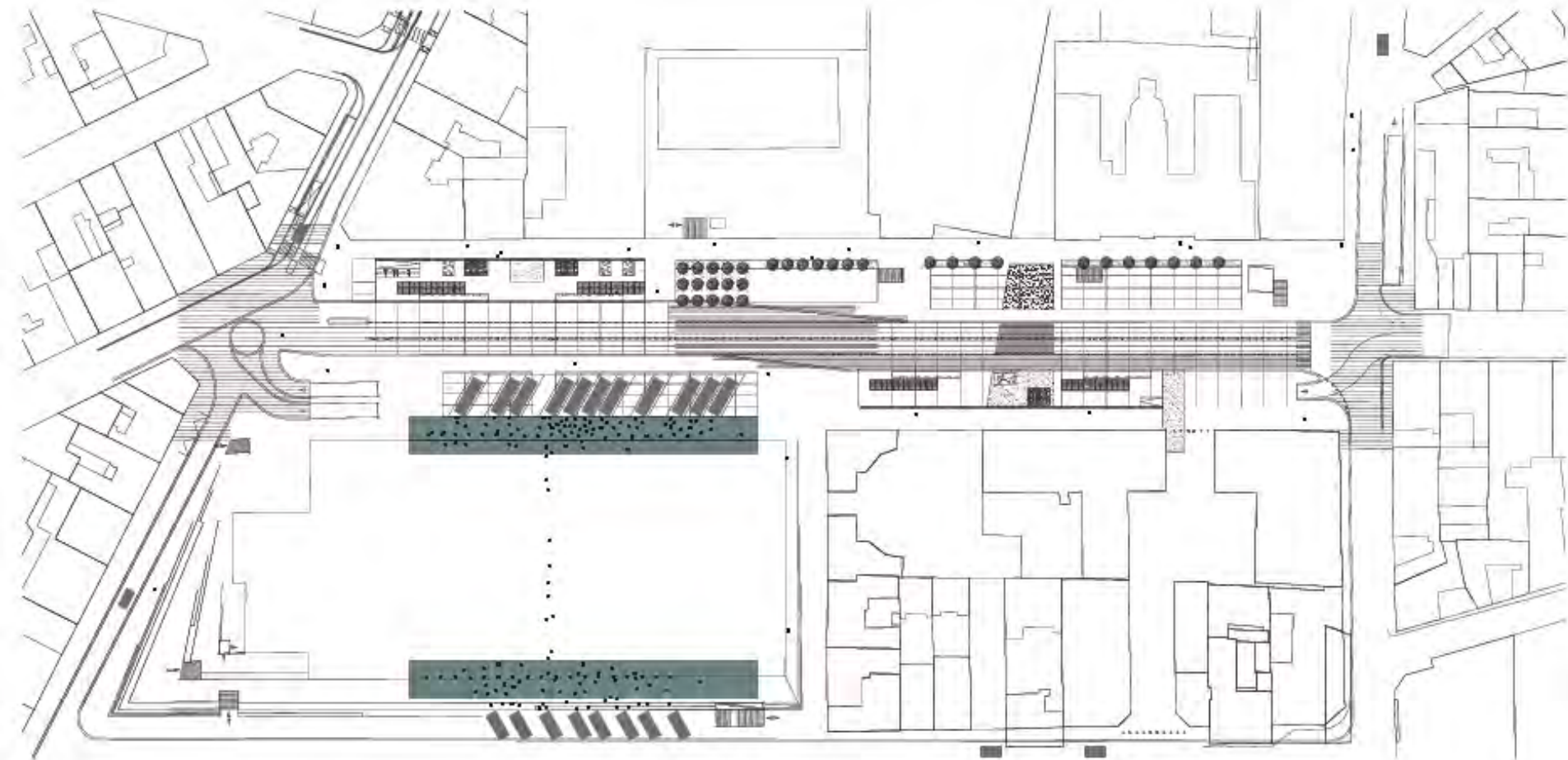
Des espaces requalifiés au profit des usages actuels et futurs



Travail sur les temporalités : 5h - 7h30

OCCUPATIONS ET FLUX

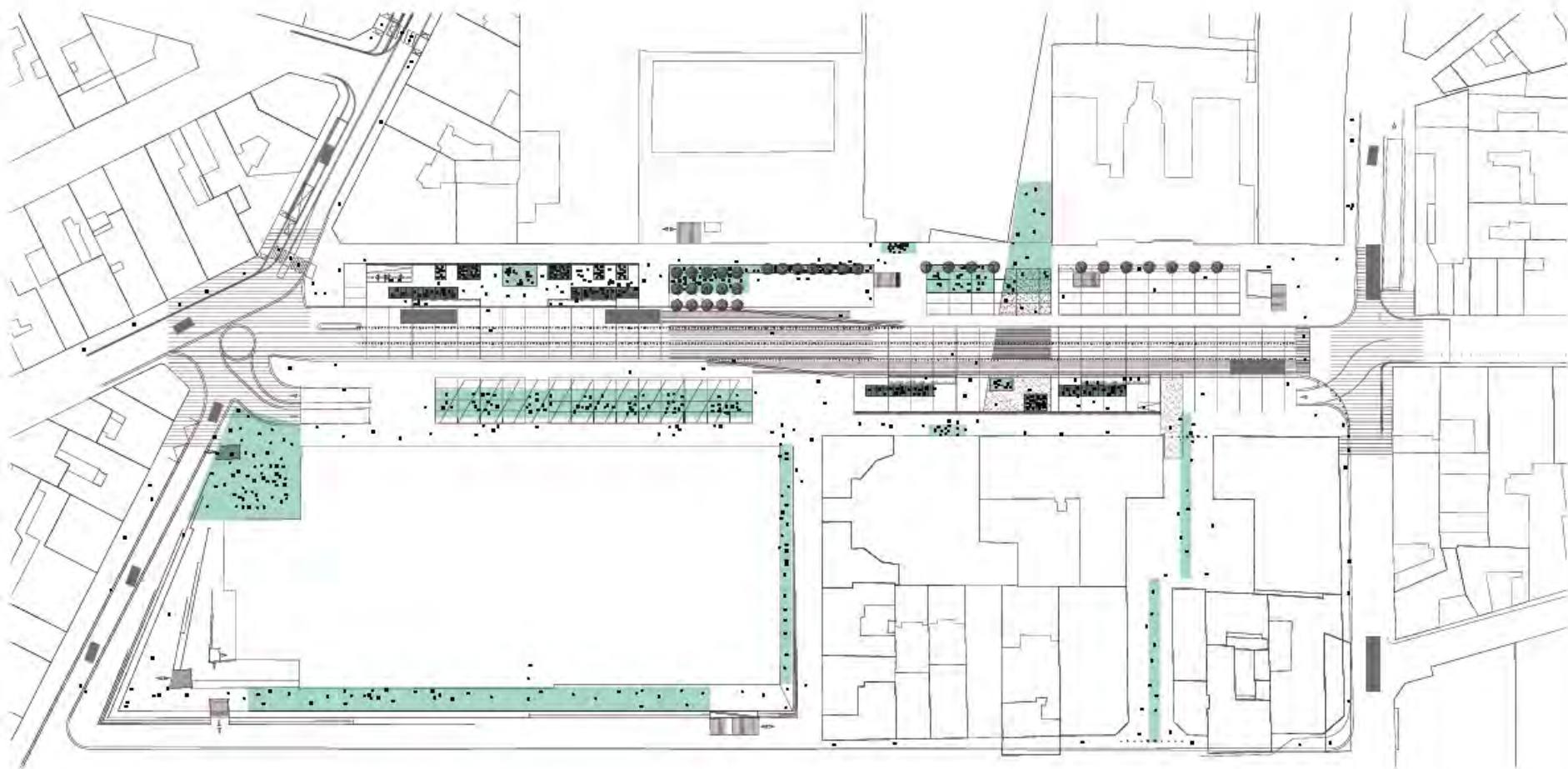
PLACE DE LA RÉPUBLIQUE - EN SEMAINE À 6 H



Utilisation du parvis Nord pour le déchargement (Carreau et Halles) jusqu'à 7h30

Travail sur les temporalités : journée

PLACE DE LA RÉPUBLIQUE : EN SEMAINE À 12 H

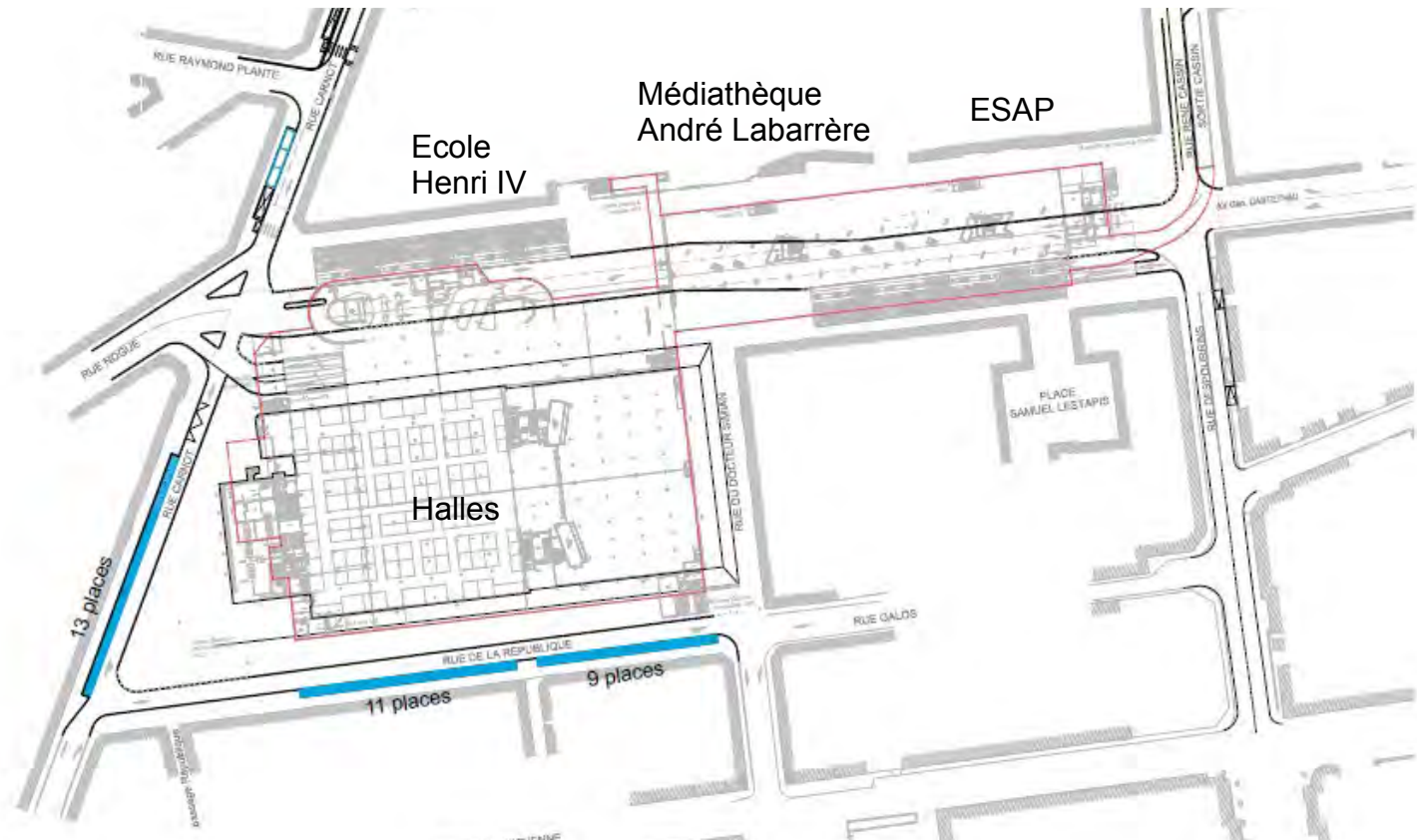


Utilisation des parvis pour activités diverses :

- marchés de plein air,
- terrasses
- expositions,
- ...

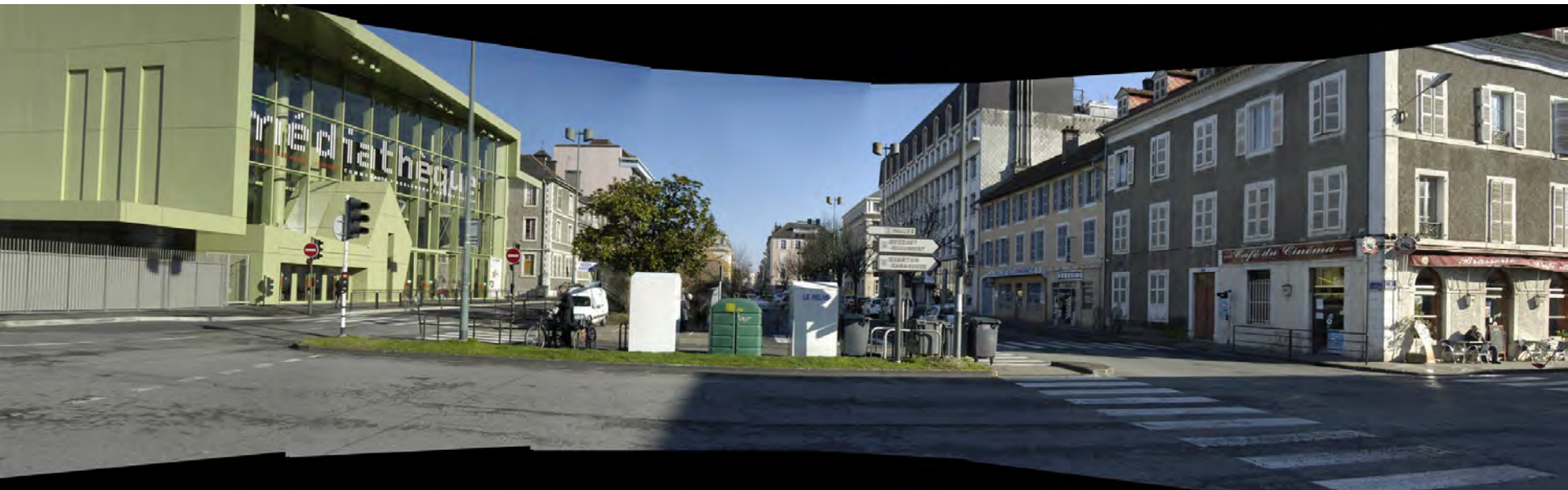
Le stationnement

- Nouveaux accès au parking souterrain (800 places)
- Arrêts-minute aménagés à l'Ouest (rue Carnot) et au Sud (rue de la République) des Halles
- Utilisation pour le déchargement et rechargement du Carreau des producteurs et le réapprovisionnement des étaliers



4) Les places

Place République / Laborde – Aujourd'hui



4) Les places

Place République / Laborde - Demain



Pau Porte des Pyrénées
Syndicat mixte des transports urbains

4) Les places

Place République / Laborde – Aujourd'hui



4) Les places

Place République / Laborde - Demain



4) Les places

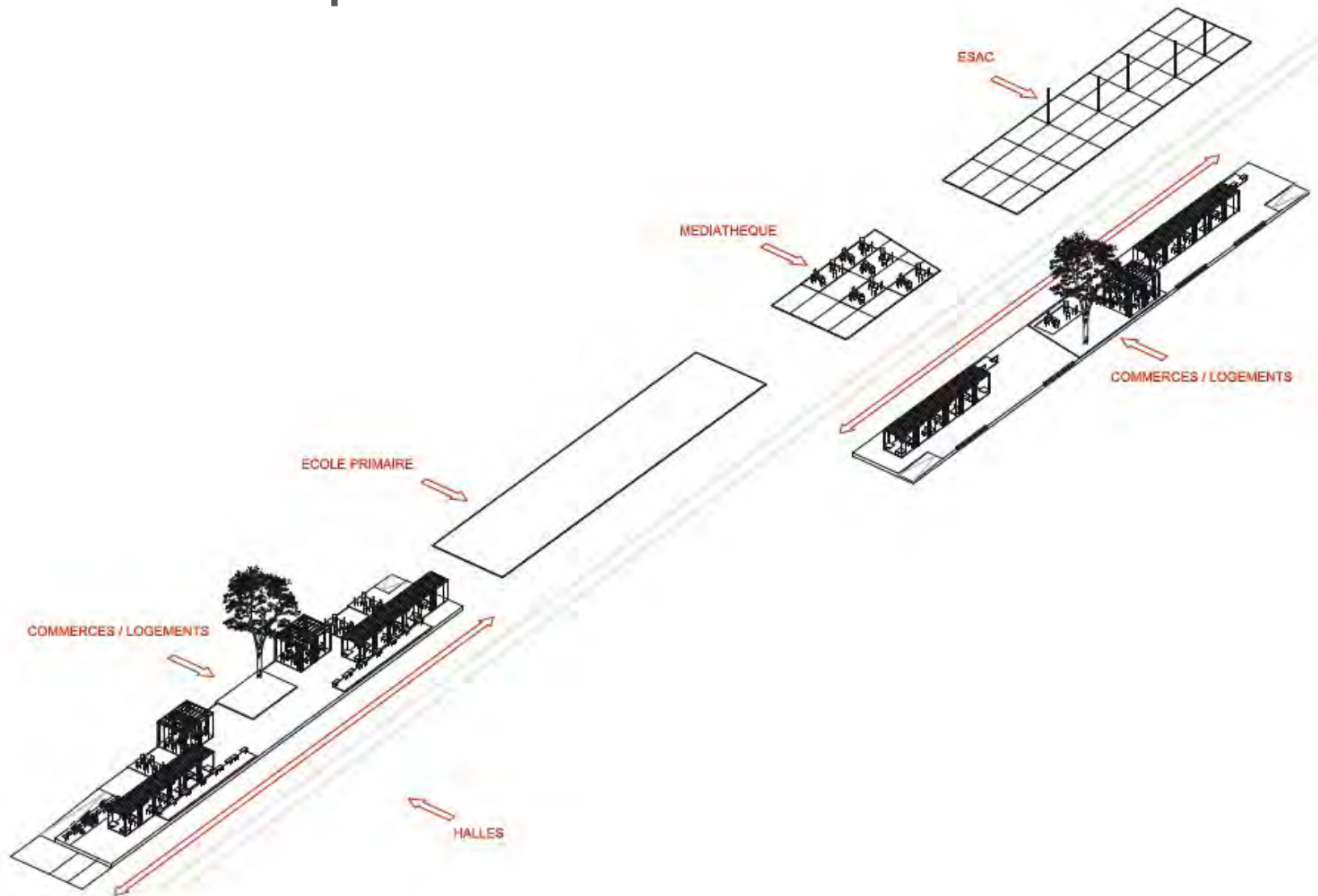
Le concept de « salons urbains » : les stations

Plan d'implantation des quais BUS/BUS-TRAM



Le concept de « salons urbains »

L'implantation des quais : Pôle diffus

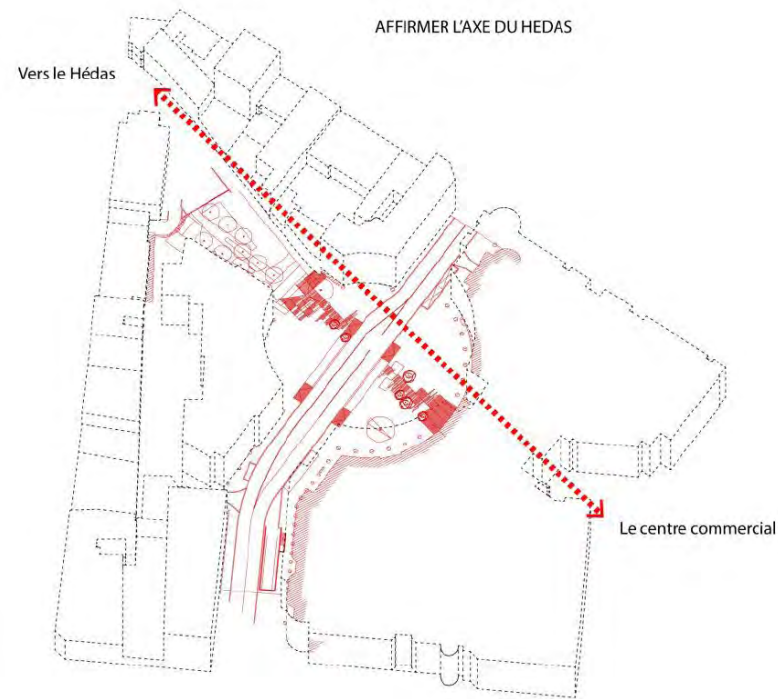


4) Les places

Le salon urbain : un espace d'échanges apaisé sur la place



La place d'Espagne



Le lien entre le Hédas et la Place
Projet Obras, lauréat concours Quartier Hédas – Juin 13

Affirmer le lien avec le Hédas

Dynamiser la place par de grandes dalles

4) Les places

Place d'Espagne – Aujourd'hui



4) Les places

Place d'Espagne – Demain



5) Une démarche concertée et communicante

- Février 2012 : lancement de la concertation avec une réunion publique à l'intention des acteurs du territoire au Palais Beaumont
- 9 réunions publiques thématiques tout le long du tracé
- Une exposition permanente « J'imagine Pau en Bus-Tram » aux Ateliers de la Cité
- Une exposition itinérante dans les centres commerciaux et les établissements accueillant du public (20 dates)
- Un stand dédié à la Foire de Pau 2012
- Création d'un film présentant le Bus-Tram
- Un site internet dédié au SMTU
www.smtu-ppp.fr
- Une campagne d'affichage



Le bilan des deux premières phases de la concertation

- Une mobilisation relativement forte révélant :
 - un accueil globalement favorable du projet
 - Une demande forte d'information et de compréhension du projet
 - De nombreuses questions qui ont trouvé leurs réponses dans la Foire Aux Questions
- Le changement de dimension permise par le Bus-Tram suscite d'une manière générale l'adhésion de la population
- **Prochaine étape : Enquête Publique (automne 2013)**



Troisième phase de la concertation : l'enquête publique

Une enquête publique diligentée par M. Le Préfet, préalable à Déclaration d'Utilité Publique (DUP)

Différents sujets réglementaires :

. Au titre du Code de l'Environnement :

- ✓ Déclaration Loi sur l'eau
- ✓ 2 Notices d'incidence Natura 2000 :
 - Ousse des Bois (Hôpital)
 - Ousse (Gare)
- ✓ Etude d'impact sur l'environnement

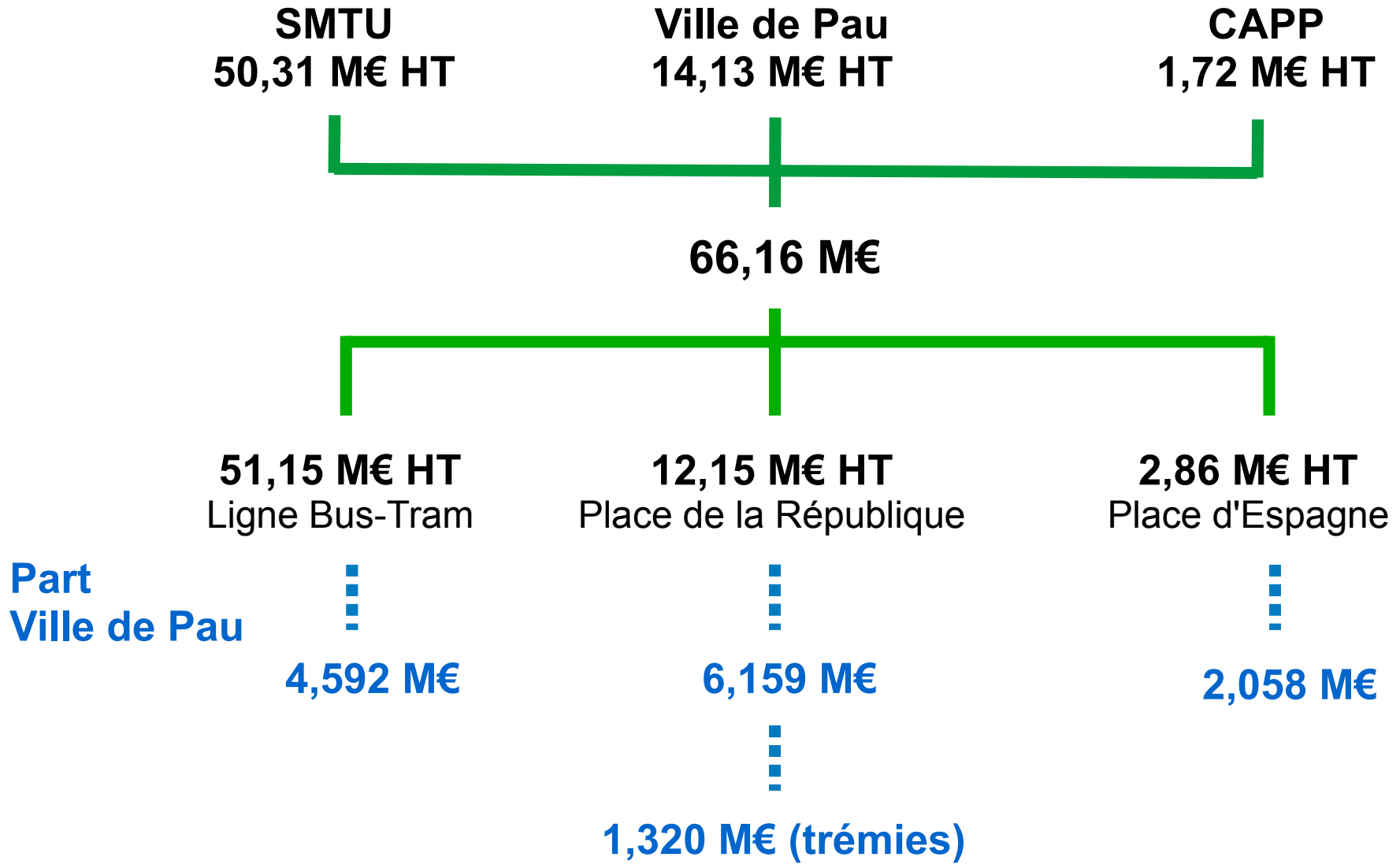
. Au titre du Code de l'Expropriation :

- ✓ Enquête parcellaire

. Au titre du Code de l'Urbanisme :

- ✓ Mise en compatibilité du PLU

Le financement de l'opération (programmes 2014-2017)



L'effet Bus-Tram

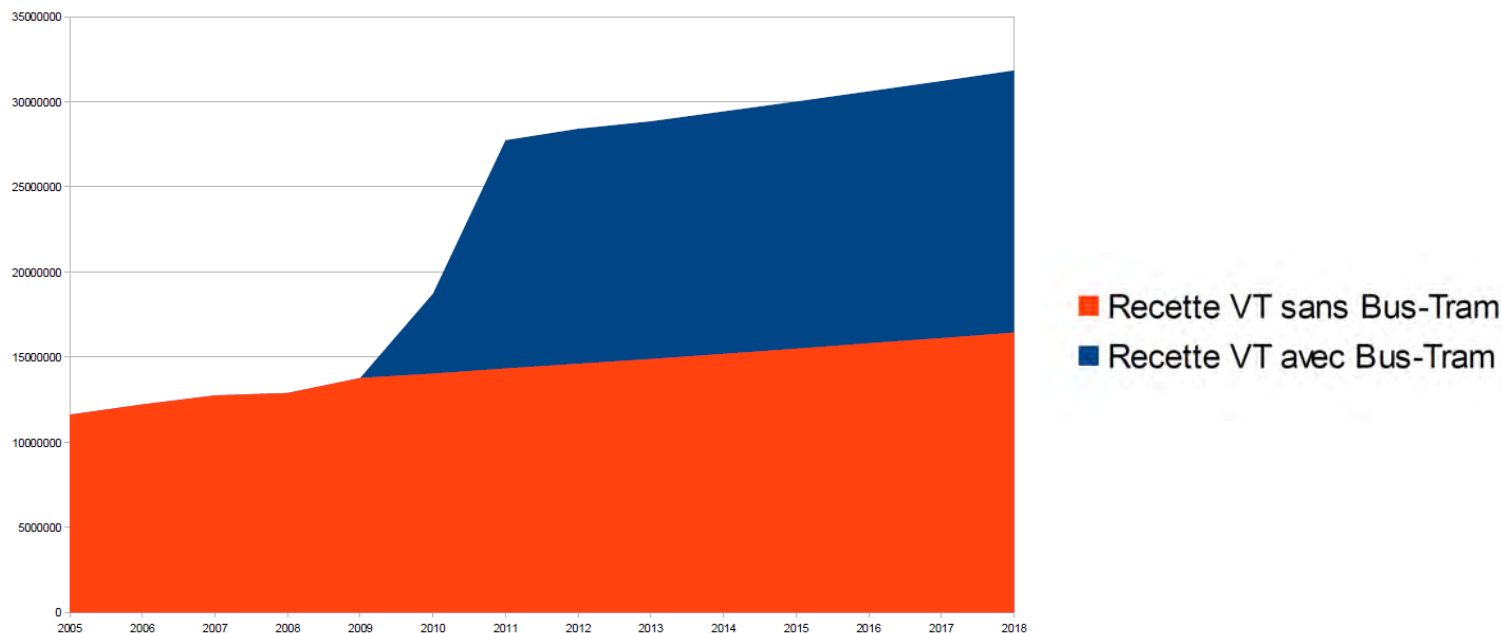
Le Bus-Tram a permis de dégager une nouvelle ressource d'environ **15 M €/an**.

Sa principale ressource est le **Versement transport** : taxe acquitée uniquement par les entreprises privées et publiques de plus de 9 salariés.

En 2013, grâce au projet du Bus-Tram, elle s'élève à 1,80 %.

A sa mise en service, le Bus-Tram aura davantage rapporté que ce qu'il aura coûté.

C'est en décidant, fin 2009, de réaliser le Bus-Tram que les élus de la CDAPP se sont donné les moyens de financer le réseau IDELIS (+ IDEcycle et IDElib').



Le planning de l'opération

2010

Etudes de faisabilité / Concertation préalable

2012

Etudes préliminaires / Concertation préalable / Avant-projet

2013

Enquête publique en automne / Études détaillées et lancement des marchés de travaux

2014

Notification marchés travaux / Études d'exécution / Définition du matériel roulant
Accompagnement riverains et commerçants – Dispositif indemnisation

2015

Travaux d'aménagements / Achat de véhicules
Accompagnement riverains et commerçants – Dispositif indemnisation

2016

Fin des travaux / Essais / Mise en service du Bus-Tram /
Restructuration du réseau IDELIS - Accompagnement riverains et commerçants –
Dispositif indemnisation

Les prochaines étapes

. Arrêt du projet :

- 10 juin 2013 : Conseil Municipal Ville de Pau
- 10 juin 2013 : Comité Syndical SMTU

=> Validation des AVP :

- partis d'aménagement du Bus-Tram et des places (Espagne, République)
- coûts d'objectifs et répartitions financières
- modalités d'organisation de la maîtrise d'ouvrage (maîtrise d'ouvrage unique)

. Saisine de M. Le Préfet avant l'été (dossier DUP)

. Enquête publique à l'automne 2013