

# Bus-Tram

LIGNE HÔPITAL > GARE

Volume 1



Autres documents joints au projet



**Pau Porte des Pyrénées**  
Syndicat mixte des transports urbains

# SOMMAIRE

- Délibération du Comité Syndical du Syndicat Mixte des Transports Urbains Pau Porte des Pyrénées du 26 octobre 2012 « Approbation du bilan de la concertation » **page 1**
- Bilan de la concertation (Annexe délibération du 26 octobre 2012) **page 3**
- Délibération du Conseil Communautaire de la Communauté d'Agglomération Pau Pyrénées du 11 décembre 2009 « réalisation d'un projet de transport collectif en site propre » **page 68**
- Délibération du Comité Syndical du Syndicat Mixte des Transports Urbains Pau Porte des Pyrénées du 12 juillet 2010 « Approbation du programme sommaire de l'opération et redéfinition des modalités de la concertation » **page 72**
- Délibération du Comité Syndical du Syndicat Mixte des Transports Urbains Pau Porte des Pyrénées du 25 février 2011 « Modification du programme sommaire de l'opération » **page 121**
- Délibération du Comité Syndical du Syndicat Mixte des Transports Urbains Pau Porte des Pyrénées du 10 juin 2013 « Approbation de l'avant projet de première ligne de BHNS entre l'Hôpital et la Gare et autorisation de poursuite des procédures » **page 164**
- Délibération du Comité Syndical du Syndicat Mixte des Transports Urbains Pau Porte des Pyrénées du 10 juin 2013 « Projet Bus Tram – Approbation de conventions de co-maîtrise d'ouvrage et d'autorisation d'occupation du domaine public » **page 176**
- Délibération du Conseil Municipal de la Ville de Pau du 10 juin 2013 « Projet Bus Tram : Approbation des dispositions d'avant projet relatives aux réaménagements de voiries, aux principes d'aménagement des Places République-Laborde et Espagne et approbation d'une convention de co-maîtrise d'ouvrage avec le Syndicat Mixte des Transports Urbains Pau Porte des Pyrénées » **page 197**
- Délibération du Conseil Communautaire de la Communauté d'Agglomération Pau Pyrénées du 27 juin 2013 « « Projet Bus Tram : Approbation des dispositions d'avant projet relatives aux réaménagements de voiries d'intérêt communautaire situées dans l'emprise du projet et approbation d'une convention de co-maîtrise d'ouvrage avec le Syndicat Mixte des Transports Urbains Pau Porte des Pyrénées » **page 205**
- Convention de co-maîtrise d'ouvrage et d'autorisation d'occupation du domaine public pour la réalisation des travaux d'aménagement de la première ligne Bus Tram entre la Ville de Pau et le Syndicat Mixte des Transports Urbains Pau Porte des Pyrénées **page 213**
- Convention de co-maîtrise d'ouvrage et d'autorisation d'occupation du domaine public pour la réalisation des travaux d'aménagement de la première ligne Bus Tram entre la Communauté d'Agglomération Pau Pyrénées et le Syndicat Mixte des Transports Urbains Pau Porte des Pyrénées **page 221**



**Pau Portes des Pyrénées**  
Syndicat mixte des transports urbains

Extrait du Registre des Délibérations  
Comité Syndical  
Séance du vendredi 26 octobre 2012

Date de la convocation : 17 octobre 2012

Étaient Présents :

Membres Titulaires :

André DUCHATEAU, *Président* ;  
Jean-Claude BOURIAT, Jean-Pierre MIMIAGUE, *Vice-Présidents* ; François BARRACHINA, Anne BERNARD, Jean-Claude CANTOUNAT, Véronique DEHOS, Dino FORTE, Jean-Pierre GARGUIL, Nicole JUYOUX, Gwendoline LAVIGNE, Alain LAVIGNOTTE, Martine LIGNIERES-CASSOU, Roger PEDEFLOUS, Michel PLISSONNEAU, Jean-Claude PRADOUX, Florence THIEUX, Jean-Michel TISSANIE.

● Membres suppléants :

Robert AUBRUN (a suppléé Dominique LASSALLE), Jean-Michel BALEIX (a suppléé Éveline DONARD), Jeanine LAVIE (a suppléé Christophe MERIOT), Jean-François MONTAUT (a suppléé Jean-Yves LALANNE), Lucien TIRCAZES (a suppléé Paul LESTERLOU), Élisabeth YSIQUEL (a suppléé Georges LOCARDEL).

ÉTAIENT EXCUSÉS :

Alain ARRAOU, Pascal BONIFACE, Jean-Michel CANTON, Olivier DARTIGOLLES, Robert DEMONTE, Louis DE FONTENELLE, Olivier DUCUING, Claude FERRATO, Marc JUBAULT-BREGER, Bernard LACLAU-LACROUTS, Stéphanie MAZA, Jean-Pierre PEYS, Jean-Michel RODRIGUEZ, Henri TOUBERT.

ÉTAIT REPRÉSENTÉ :

Alain PEDEUTOUR a donné pouvoir à Monsieur André DUCHATEAU.

Secrétaire de Séance : Lucien TIRCAZES

### **03 – BILAN DE LA CONCERTATION ORGANISÉE DANS LE CADRE DU PROJET DE RÉALISATION D'UNE PREMIÈRE LIGNE DE BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE ENTRE LA GARE ET L'HOPITAL**

Rapporteur : Madame Martine LIGNIERES-CASSOU

Mesdames, Messieurs,

Par délibération du 11 décembre 2009, la Communauté d'Agglomération Pau Pyrénées, alors autorité organisatrice de transports urbains, a approuvé le lancement du projet de 1ère ligne de bus à haut niveau de service reliant la gare de Pau à l'hôpital.

Suite à l'extension du périmètre des transports urbains en avril 2010, le Syndicat Mixte des Transports Urbains, nouvelle autorité organisatrice, a repris à son compte ce projet devenu désormais de sa compétence.

Le programme de l'opération a été approuvé par délibération du 12 juillet 2010. Les modalités de la concertation, organisée en application de l'article L.300-2 du Code de l'urbanisme, ont été redéfinies.

Conformément aux dispositions précitées du Code de l'urbanisme, le bilan de cette concertation doit être approuvé par le Comité Syndical avant que le projet définitif ne soit arrêté.

**Après avis du Bureau du 5 octobre 2012 et de la Commission Mixte du 15 octobre 2012, il vous est proposé d'approuver les termes du bilan de la concertation tel que ci-annexé :**

**Conclusions adoptées  
à l'unanimité**

**Suivent les signatures,  
Pour extrait conforme,**



**André DUCHATEAU  
Président du SMTU Pau Porte des Pyrénées**



**Bus-Tram**

LIGNE HÔPITAL > GARE

# Bilan de la concertation



**Pau Porte des Pyrénées**  
Syndicat mixte des transports urbains

# Sommaire

---

<b>1 &gt; Préambule.....</b>	<b>4</b>
<b>2 &gt; Le périmètre de la concertation.....</b>	<b>5</b>
<b>1&gt; Le cadre législatif et réglementaire .....</b>	<b>5</b>
<b>3 &gt; Le périmètre de la concertation.....</b>	<b>6</b>
<b>1&gt; Le projet : .....</b>	<b>6</b>
Le contexte : trois objectifs pour un projet : .....	6
Les caractéristiques générales du projet .....	7
Le financement du projet.....	9
Le calendrier prévisionnel .....	9
<b>2&gt; Les communes concernées .....</b>	<b>10</b>
<b>4 &gt; L'organisation de la concertation.....</b>	<b>11</b>
<b>1&gt; Les modalités de la concertation .....</b>	<b>11</b>
<b>2&gt; Le déroulement de la concertation .....</b>	<b>11</b>
Les phases de la concertation.....	11
<b>5 &gt; Le dispositif d'information .....</b>	<b>12</b>
<b>1&gt; L'information du Public.....</b>	<b>12</b>
L'affichage .....	12
Les annonces presse et articles de presse.....	13
Le dossier de presse et conférences de presse .....	13
Le dossier de concertation .....	14
Les registres.....	15
Le film pédagogique .....	15
<b>2&gt; Le Site Internet.....</b>	<b>16</b>
Un nouveau site pour le SMTU .....	16
Les sites partenaires .....	16
<b>6 &gt; A la rencontre du public.....</b>	<b>17</b>
<b>1&gt; Les expositions .....</b>	<b>17</b>
Semaine de la mobilité 2011 .....	17
Printemps 2012 .....	17
<b>2&gt; Les réunions publiques .....</b>	<b>19</b>
Phase 1 : Année 2010.....	19
Phase 2 : Année 2012.....	20
<b>3&gt; Les contributions spontanées .....</b>	<b>20</b>
<b>7 &gt; Le bilan quantitatif de la concertation.....</b>	<b>21</b>

<b>8 &gt; Synthèse des expressions .....</b>	<b>22</b>
<b>1&gt; Le financement du projet.....</b>	<b>22</b>
Le coût du projet et l'affectation des ressources financières des collectivités locales.....	22
L'inquiétude d'une augmentation des impôts sur les ménages .....	22
<b>2&gt; Le véhicule retenu .....</b>	<b>23</b>
<b>3&gt; L'opportunité du projet.....</b>	<b>23</b>
Des bus vides aujourd'hui ? .....	23
Les craintes pour la circulation automobile .....	23
Le commerce en ville .....	23
Encore de travaux ! .....	23
<b>4&gt; La pertinence du projet.....</b>	<b>24</b>
Le choix du terminus .....	24
La dimension du projet .....	24
<b>5&gt; Les effets du projet .....</b>	<b>24</b>
Le passage par le boulevard de la Paix .....	24
Le stationnement à l'Hôpital .....	24
<b>6&gt; Des messages du public qui vont au-delà du projet.....</b>	<b>25</b>
Les dysfonctionnements du réseau Idélis .....	25
La tarification et la question de la gratuité.....	25
La place du vélo .....	25
<b>7&gt; Les réponses du maître d'ouvrage .....</b>	<b>26</b>
<b>9 &gt; Le bilan : les enseignements tirés de cette concertation et les suites à donner .....</b>	<b>27</b>
<b>1&gt; Les enseignements tirés de cette concertation.....</b>	<b>27</b>
Les opinions écrites émises, présentation quantitative.....	27
Une amélioration appréciée du service.....	27
Un projet accepté .....	28
L'attente d'une information complémentaire et détaillée.....	28
Des demandes de garanties quant à la maîtrise financière .....	28
<b>2&gt; Les suites à donner .....</b>	<b>29</b>
Action immédiate .....	29
Des orientations pour la poursuite des études ou les développements ultérieurs du projet.....	29
<b>3&gt; Enquête publique .....</b>	<b>30</b>
<b>4&gt; Phase travaux .....</b>	<b>30</b>
<b>10 &gt; Annexes .....</b>	<b>31</b>

## 1 > Préambule

---

Pour faire face à l'évolution prévisible des besoins en déplacements, Le Syndicat Mixte des Transports Urbains Pau Porte des Pyrénées a lancé un projet de bus-tram, dont la mise en service est prévue à l'horizon 2016.

Destiné à poursuivre et approfondir les changements dans l'organisation des déplacements et à répondre aux défis du développement durable, ce nouveau dispositif assurera une desserte de proximité régulière entre la gare SNCF et l'Hôpital. Le service sera assuré par un véhicule routier moderne.

Pour garantir l'efficacité, un site propre sera aménagé sur l'essentiel de l'itinéraire qui emprunte pour l'essentiel celui de l'actuelle ligne T2.

Cette première ligne pourra évoluer selon les besoins du territoire et l'avancement des projets d'aménagement (secteur Zénith ou Quartier de la Porte des Gaves).

D'autres lignes structurantes sont envisagées ultérieurement de la même façon.

Depuis le début de l'année 2010, la Communauté d'Agglomération Pau Pyrénées puis le Syndicat Mixte des Transports Urbains, avec le soutien de la Ville de Pau, ont soumis ce projet à la concertation à travers différents dispositifs : dossiers téléchargeables sur [www.agglo-pau.fr](http://www.agglo-pau.fr) ou consultables dans chaque mairie du périmètre des transports urbains, réunions dédiées au projet et à la mise en place du réseau Idelis, réunions relatives à la révision du Plan de Déplacements Urbains (ateliers de la mobilité) et bien d'autres initiatives.

Entre mars et juin 2012, la concertation a connu un nouvel essor par l'organisation de nouvelles réunions publiques, la mise en place d'un véritable dispositif d'information et de recueil des avis du public.

## 2 > Le périmètre de la concertation

---

### 1> Le cadre législatif et réglementaire

---

L'article L 300-2 du code de l'urbanisme prévoit que les communes ou les autres personnes publiques, ayant l'initiative d'opération d'aménagement qui « par son importance ou sa nature, [...] modifie de façon substantielle le cadre de vie ou l'activité économique de la commune », doivent organiser pour toute opération définie à l'article R.300-1 du même code, une concertation qui associe « les habitants, les associations locales et toutes les autres personnes concernées ».

À ce titre, la personne publique définit les objectifs poursuivis et les modalités de cette concertation, et organise celle-ci dans des conditions fixées après avis des communes concernées.

Les opérations définies à l'article R.300-1 qui concernent le projet de première ligne du bus-tram Gare-Hôpital sont définies au point 2 de l'article :

→ ***Point 2 : La réalisation d'un investissement routier dans une partie urbanisée d'une commune d'un montant supérieur à 1 900 000 euros, et conduisant à la création de nouveaux ouvrages ou à la modification d'assiette d'ouvrages existants.***

Sont concernés à ce titre les travaux envisagés pour la création de la plateforme en site propre ;

## 3 > Le périmètre de la concertation

### 1> Le projet :

#### Le contexte : trois objectifs pour un projet :

Face à l'augmentation croissante des nuisances liées à l'usage automobile et à l'accroissement de la demande de mobilité, la mise en place d'un système de transport de grande capacité et moins consommateur d'énergie apportera une solution efficace.

Le projet répond à un triple objectif :

→ **Faciliter les déplacements : créer un système de transport performant et fiable**

Il s'agit de garantir à tous la possibilité de se déplacer librement dans des conditions maîtrisées de coût et de durée de trajet.

→ **Préserver l'environnement et réduire les consommations d'énergie et la pollution de l'air**

Il s'agit de maintenir la qualité de vie qui fait la richesse et l'attractivité de notre territoire. Il faut assurer les meilleures conditions pour la santé publique et la qualité de l'air. Faire baisser le niveau de bruit, du stress, des accidents de la route, sont autant de défis à relever.

→ **Pérenniser le développement : dessiner l'agglomération de demain et soutenir l'économie.**

Il s'agit de garantir l'accessibilité aux emplois, aux services, aux commerces, aux grands moyens de transport et aux secteurs d'habitat, condition du maintien du dynamisme économique. Le projet constitue aussi un nouveau vecteur de déplacement. Il incite au renouvellement urbain et favorise la croissance économique.



^ Vue en coupe montrant l'organisation de l'espace avec la plateforme du bus-tram

## Les caractéristiques générales du projet

Après une restructuration réussie du réseau d'agglomération, triptyque Idelis, Idécycle, Idélib' il s'agit de renforcer l'offre par la mise en œuvre d'un BHNS entre l'Hôpital et la Gare.

### 1. *Un Bus à Haut Niveau de Service est un concept de transport qui s'appuie sur trois composantes :*

#### → *Un fonctionnement amélioré à travers des dispositions d'exploitation*

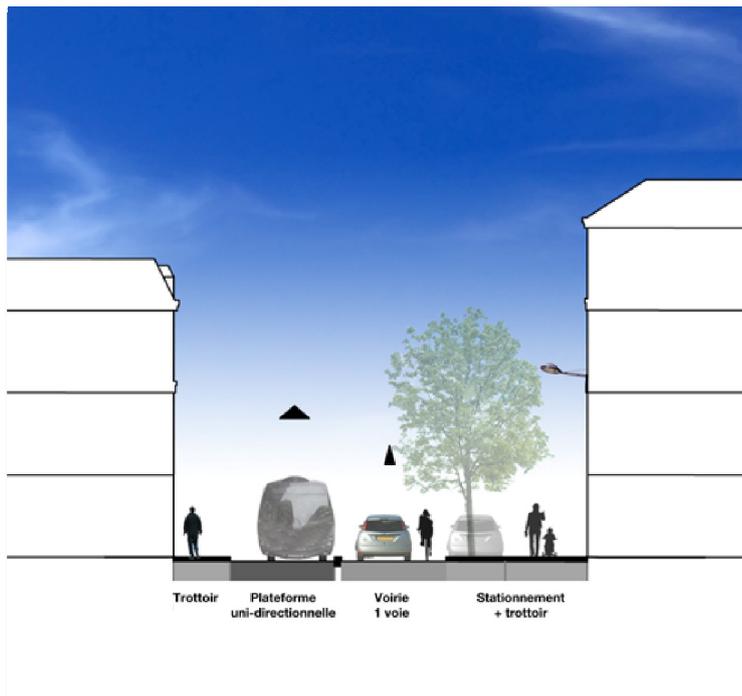
- une amplitude importante du service ;
- une fréquence améliorée et un fort cadencement ;
- une information renforcée des voyageurs.

#### → *Un confort accru du voyage*

- des véhicules à plancher bas, au design et équipement intérieur similaires à celui d'un tramway ;
- une bonne accessibilité par l'aménagement de stations.

#### → *Une régularité assurée et une vitesse importante grâce à un parcours protégé de la circulation des voitures obtenu au moyen d'aménagements particuliers*

- circulation en site dédié uniquement aux transports en commun sur la majeure partie du parcours, complétée par des aménagements ponctuels;
- priorités au carrefour ;
- signalétique spécifique.



< Vue en coupe pour montrer un exemple d'insertion du bus-tram et sa plateforme réservée

## 2. Le tracé

Il reprend largement celui de la ligne T2 actuelle du réseau Idélis entre l'Hôpital et la Gare (dans sa partie Nord, la plus fréquentée).



< Plan schématique du tracé

## Le financement du projet

Le projet de Bus-Tram coûtera, en l'état des estimations actuelles, 60 millions d'euros (H.T.) comprenant: travaux, études et dossiers, véhicules et mobilier.

Une grande partie de ce budget est apportée par le Versement Transport, taxe payée par tous les organismes employant plus de 10 salariés.

L'État, à travers le Grenelle de l'Environnement a retenu le projet et le finance à hauteur de 5,4 millions d'euros.

Un dossier de subvention est à l'étude par l'Europe et le Conseil Général (ce dernier s'étant prononcé sur un minimum de 1 million d'euros)

## Le calendrier prévisionnel

### → 2010

- Études de faisabilité
- Concertation préalable (engagement)

### → 2012

- Études préliminaires
- Concertation préalable (clôture et bilan)
- Avant-projet

### → 2013

- Enquête publique
- Études détaillées et lancement des marchés de travaux
- Premiers travaux de préfiguration

### → 2014

- Travaux d'aménagement
- Définition précise du matériel roulant

### → 2015

- Travaux d'aménagement
- Achat de véhicules

### → 2016

- Fin des travaux - Essais
- Mise en service du Bus-Tram
- Restructuration du réseau IDELIS

## 2> Les communes concernées

Bien que s'agissant d'un projet intercommunal qui bénéficiera à l'ensemble des utilisateurs de Pau, les travaux en relation avec le projet ne concernent que le territoire de la seule Ville de Pau.

C'est donc sur cette seule Commune que s'est concentrée l'essentiel du dispositif de cette concertation.

**Bus-Tram** LIGNE HÔPITAL > GARE

**PPP**  
Pau Portes des Pyrénées  
Syndicat mixte des transports urbains

6

### Un véhicule design, confortable et moderne

© Bus-Tram en région parisienne.



- **Des équipements intérieurs identiques au tramway**
  - Ergonomie des sièges.
  - Organisation des circulations.
  - Informations en temps réel.
  - Signalétique.
- **Une fenêtre ouverte sur la ville**
  - Vastes surfaces vitrées.
  - Volume intérieur spacieux et dégagé.
  - Grande visibilité vers l'extérieur.
- **100 % accessible !**
  - Plancher bas intégral au niveau des quais.
  - Parfaite accessibilité en station.
- **Un véhicule moins polluant**
- **Choisir le véhicule au dernier moment**  
Le choix du véhicule se fera à l'ultime moment pour bénéficier des derniers progrès en la matière.

© Exemples de véhicules : ici le METTIS de Metz-Métropole.




**Le saviez-vous ?**

Le bus est exemplaire sur les émissions de CO<sub>2</sub> :

- 2 à 3 fois plus efficaces en moyenne par rapport à la voiture,
- 10 fois plus efficace aux heures d'embouteillage.

Le Bus-Tram donne envie de se déplacer en transport en commun

**La parole est à vous !**

[www.smtu-ppp.fr](http://www.smtu-ppp.fr)

< Fac-simile d'un panneau de l'exposition itinérante

## 4 > L'organisation de la concertation

---

### 1> Les modalités de la concertation

---

L'objectif de cette concertation était d'informer le public, de recueillir ses suggestions et avis et de répondre à ses interrogations sur le projet.

Par délibération du 12 juillet 2010, le Comité Syndical a repris à son compte le projet lancé le 11 décembre 2009 par la Communauté d'Agglomération et a redéfini les modalités de la concertation sur le nouveau périmètre des transports.

Il était prévu la mise à disposition de registres dans les 22 communes du périmètre du Syndicat Mixte afin que les habitants de ces dernières puissent formuler leurs remarques et observations sur le projet.

Le SMTU-PPP a cependant souhaité aller plus loin en organisant des expositions, réunions publiques et autres dispositifs d'information (réalisation d'un film, création d'un site internet...) afin de recueillir le plus d'avis possibles.

Le public a été informé de l'ensemble de ces manifestations par voie de presse et d'affichage notamment.

### 2> Le déroulement de la concertation

---

#### Les phases de la concertation

Le processus de concertation s'est principalement déroulé en 3 phases :

- une phase de présentation générale des études de définition et de faisabilité du projet aux élus et habitants de la plupart des communes du périmètre des transports urbains : février 2010 à fin d'année 2011
- une phase de préparation et de présentation du projet au stade des études préliminaires
- une phase de concertation plus active avec le public : avril à juin 2012

Le Conseil Municipal de la Ville de Pau, seule Commune concernée par le projet, a assisté à une présentation du projet et émis un avis favorable lors de sa séance du 19 décembre 2011.

## 5 > Le dispositif d'information

### 1> L'information du Public

#### L'affichage

Le public a été informé par voie d'affiches et affichettes

Plusieurs réseaux d'affichage ont été utilisés.

Le mobilier urbain, l'affichage du réseau de transport, les surfaces d'affichage sur les bus, l'information par voie d'affichage a été déclinée sur tous les supports disponibles.

Les « journaux électroniques » ont été mis à contribution pour renforcer l'annonce des réunions publiques.





## Le dossier de concertation

Dès 2010, un dossier de concertation, composé d'une présentation des enjeux et objectifs du projet, a été mis à disposition du public dans les 22 communes du périmètre des transports urbains, et téléchargeable sur site internet ([www.agglo-pau.fr](http://www.agglo-pau.fr)). Après l'approbation du programme de l'opération, en février 2011, celui-ci a été mis à disposition dans les mêmes conditions.

Au cours de l'année 2012, une brochure d'information générale de 16 pages au format A4 a été éditée en 85 000 exemplaires. Cette brochure présentait les enjeux et le contexte du projet, rappelait les évolutions récentes du réseau IDELIS, précisait le concept du bus-tram, décrivait l'itinéraire retenu pour cette première ligne, soulignait les éléments associés en matière d'urbanisme et décrivait les impacts et bénéfices attendus en termes de développement durable. Elle rappelait également les modalités de la concertation et les moyens de faire connaître son avis.

Cette brochure a fait l'objet d'une distribution en boîtes aux lettres dans chacune des 22 communes du PTU. Elle était également disponible lors de l'exposition itinérante et lors de chaque réunion publique. Un exemplaire téléchargeable a été mis en ligne sur le site Internet du SMTU, créé pour l'occasion.

A l'occasion de la Foire de Pau, qui s'est déroulée du 7 au 16 septembre 2012, une brochure présentant les questions / réponses les plus fréquemment posées a été distribuée.

### Agir aujourd'hui pour mieux vivre demain



Pour faire face à l'évolution prévisible des besoins en déplacements et répondre aux défis du développement durable, Pau Porte des Pyrénées lance son projet de Bus-Tram.

Une première ligne reliera l'Hôpital à la gare SNCF de Pau. Pour garantir son efficacité, un site propre sera aménagé sur l'essentiel de l'itinéraire. Le service sera assuré par un Bus à Haut Niveau de Service.

Le projet de Bus-Tram prolonge la politique volontariste en faveur de nos déplacements, illustrée en 2010 par la restructuration du réseau IDELIS, aujourd'hui en plein essor.

Transports et déplacements sont une priorité pour nos communes.

C'est pour cela que 22 d'entre elles, comptant près de 770 000 habitants, se sont regroupées au sein du Syndicat mixte des transports urbains (SMTU) Pau Porte des Pyrénées.

Depuis 2010, la Ville de Pau, la Communauté d'agglomération et désormais le SMTU ont, chacun à leur façon, soumis ce projet à la concertation.

D'avril à juin 2012, la concertation franchit une nouvelle étape par la présentation des études préliminaires et la consultation de la population.

Ce document vous apporte des éléments synthétiques qui faciliteront votre compréhension du projet.

**Votre avis a toute son importance et contribuera à la définition du programme détaillé soumis à l'enquête publique.**

**ANDRÉ DUCHATEAU**  
Président du Syndicat mixte des transports urbains  
Pau Porte des Pyrénées

### De l'écomobilité... ...à la ville durable

L'écomobilité est devenue une exigence. Les enjeux dépassent largement le cadre de notre territoire. Ils sont planétaires. Des engagements internationaux fixent les objectifs à atteindre. Le secteur des transports est le secteur qui, au plan national, consomme le plus d'énergie et génère le plus de pollution. Il est aussi l'une des clés du développement durable.



© D'ici 2020, notre agglomération prévoit l'aménagement de 300 km de pistes cyclables.

**Faciliter nos déplacements par la création d'un système de transport performant et fiable**

Il s'agit de 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**

L'enjeu est de maintenir la qualité de vie qui contribue à la richesse et l'attractivité de notre territoire. Il faut assurer les meilleures conditions pour la santé publique et la qualité de l'air. Faire baisser le niveau de bruit, du stress, des accidents de la route, sont autant de défis à relever.

**Pérenniser notre développement par l'essor de notre économie**

L'objectif est de garantir l'accessibilité aux emplois, aux services, aux commerces, aux grands moyens de transport et aux secteurs d'habitat, condition du maintien du dynamisme économique. Le Bus-Tram rend possibles des développements urbains et une croissance économique.

**L'écomobilité, une exigence**

Des déplacements plus économes et moins polluants

L'écomobilité, c'est d'abord une forme d'organisation de la vie urbaine qui permet d'avoir moins besoin de se déplacer ou de faire des déplacements plus courts.

L'écomobilité est la mise en place puis l'usage de modes de transports moins polluants, moins dangereux, à moindre impact en termes de contribution à la pollution ou aux émissions de gaz à effet de serre.

Au-delà de la protection de l'environnement, il s'agit de mettre en œuvre un système de transports prenant en compte aussi les aspects économiques, sociaux et urbains.

**« Appelez-moi Bus-Tram ! »**

Le véhicule sera un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS), alliant les qualités des bus de dernière génération à la performance des tramways actuels, sans l'inconvénient des rails et des caténaires. C'est pour cela que nous l'avons appelé Bus-Tram.

## Les registres

Des registres destinés à recueillir les observations du public ont été mis à disposition dans les 22 communes composant le Syndicat Mixte ainsi qu'aux sièges des Communautés d'Agglomération Pau Pyrénées (également siège du SMTU) et du Luy de Béarn depuis 2010 (février pour les 14 communes de la Communauté d'Agglomération ; octobre pour les 8 communes ayant intégré le PTU).

Un registre a également été mis à disposition au Centre Re-sources, lieu de diffusion d'informations et d'exposition dédié aux thématiques de l'énergie, de l'habitat et des transports.

Enfin, un registre itinérant était à disposition du public pour recueillir les observations lors des réunions publiques et de l'exposition itinérante.

## Le film pédagogique

Pour introduire les débats dans les réunions publiques, un film a été réalisé afin d'expliquer les tenants et aboutissants d'un projet aux multiples facettes.

Ce film s'appuie sur une présentation pédagogique permettant de découvrir le mode de transport en site propre à travers des exemples de réalisation puis de comprendre le projet développé par le Syndicat Mixte.

Ce film a ensuite été mis en ligne pour être visionner par les internautes (site du SMTU, web TV de Pau).

## 2> Le Site Internet

### Un nouveau site pour le SMTU

La concertation autour du projet de Bus-Tram a été l'occasion de créer et développer un site internet propre au Syndicat Mixte des Transports Urbains Pau Porte des Pyrénées et lui donner une dimension informative et interactive.



< Écran d'accueil du site Internet du SMTU-PPP

Un important volume d'informations a pu ainsi être mis à disposition du public, concernant aussi bien la problématique des déplacements - en lien avec la démarche PDU - que celle des BHNS en France, des éléments du contexte local, des précisions sur le tracé ou des retombées du projet sur la qualité de vie.

Le film et la brochure ont été mis en ligne.

Une part importante de l'activité du site a été liée à la rédaction d'avis ou de commentaires par le public internaute qui disposait ainsi d'un moyen d'expression directement connecté aux services du Maître d'ouvrage.

### Les sites partenaires

Aussi bien le site de la Ville de Pau que celui de la Communauté d'Agglomération Pau Pyrénées ont diffusé l'information et proposé des liens vers le site du SMTU, élargissant encore l'audience numérique.

La web TV a présenté 3 sujets sur le Bus-Tram et la concertation en cours.

## 6 > A la rencontre du public

---

### 1> Les expositions

---

#### Semaine de la mobilité 2011

A l'occasion de la semaine de la mobilité 2011, qui s'est déroulée du 16 au 22 septembre, un modèle de véhicule affecté à une ligne de Bus à Haut Niveau de Service -le Créalis Néo- a été exposé Place d'Espagne.

Une exposition présentant les projets de transports collectifs en site propre, leurs intérêts en matière de mobilité et de reconquête urbaine, les intérêts des Bus à Haut Niveau de Service et les différents matériels roulants possibles, a été organisée tout le mois de Septembre au Centre Re-sources.

#### Printemps 2012

##### 1. *L'exposition permanente*

Une exposition permanente a été organisée au centre Re-sources, composée de panneaux déclinés sur 11 thèmes. Le visiteur pouvait également se procurer la brochure de présentation du projet ou laisser un avis sur le registre.

L'exposition permanente a été accessible au public du 3 avril au 25 juin 2012.

##### 2. *L'exposition itinérante*

Le SMTU a décidé d'aller à la rencontre du public pour présenter le projet et connaître son avis.

Un programme soutenu durant trois mois a permis de visiter la majorité des lieux où se concentre le public.

Le dispositif comprenait :

- Une **présence permanente d'un médiateur** en capacité de répondre ou de relayer les questions du public
- **Une exposition** de 11 panneaux déroulants reprenant les thématiques de la brochure
- La brochure **dossier de concertation**
- **Un registre** permettant de formuler un avis

**Le programme s'est déroulé 6 jours par semaines, du 4 avril au 30 juin, soit 60 jours d'exposition.**

- Du 4 au 7 Avril 2012 : **Parking Clémenceau**
- Du 10 au 11 Avril 2012 : **Le CFA**
- Du 12 au 13 Avril 2012 : **Restaurant Universitaire Cap Sud**

- Du 17 au 21 Avril 2012 : **Centre Commercial Intermarché**
- Du 24 au 28 Avril 2012 : **Centre Commercial Bosquet**
- Le 30 Avril 2012 : **La Chambre du Commerce et de l'Industrie**
- Du 3 au 5 Mai et le 27 Juin : **Centre Commercial Auchan**
- Du 9 au 12 Mai 2012 : **Hôpital François Mitterrand**
- Du 14 au 16 Mai 2012 : **Les Halles**
- Du 18 au 19 Mai 2012 : **Le Complexe de la République**
- Du 21 au 25 Mai 2012 : **Centre Social du Hameau**
- Du 29 au 30 Mai : **La CPAM**
- Du 1er au 2 Juin 2012 : **Aéroport**
- Du 5 au 9 Juin : **Centre Commercial Géant Casino**
- Du 12 au 16 Juin : **Centre Commercial Leclerc**
- Du 18 au 20 Juin : **Le Conseil Général**
- Du 22 au 23 Juin : **La Poste**
- Du 25 au 26 Juin : **Total**
- Du 28 au 30 Juin : **Centre Commercial Quartier Libre**



< Une vue de l'exposition itinérante

## 2> Les réunions publiques

### Phase 1 : Année 2010

Une première série de réunions a été organisée afin de présenter aux élus et habitants le nouveau réseau de bus et le projet de Bus à Haut Niveau de Service sur la base des études de définition et de faisabilité.

Afin de toucher un maximum de la population, ces réunions ont été organisées sur différentes communes du périmètre des transports urbains.

Elles se sont tenues aux dates suivantes :

- 3 février 2010 à 18h30 – **Salle du Conseil Municipal de Pau**
- 9 février 2010 à 18h30 - **Maison pour Tous à Lée**
- 10 février 2010 à 20 h – **Complexe Lichanot à Jurançon**
- 11 février 2010 à 20h – **Salle Polyvalente à Idron**
- 16 février 2010 à 19h – **Auditorium de la Médiathèque d'Este à Billère**
- 17 février 2010 à 20h – **Mairie de Sendets**
- 18 février 2010 à 18h30 – **Espace Daniel Balavoine à Bizanos**
- 22 février 2010 à 18h30 – **Mairie de Mazères-Lezons**
- 23 février 2010 à 18h – **Salle des Mariages Mairie de Lons**
- 24 février 2010 à 20h30 – **Salle de la Grande Ourse à Artigueloutan**
- 25 février 2010 à 19h – **Foyer Municipal à Ousse**
- 1er mars 2010 à 18h30 – **Mairie de Gelos**
- 2 mars 2010 à 21h15 – **Centre d'Animations Rencontres à Lescar**
- 16 mars 2010 à 18h – **Salle Jean-Pierre Lérès à Gan**

→ **Une présentation de ces études a également été réalisée en direction des Conseils de Quartiers de la Ville de Pau :**

- Conseil de quartier Centre Ville : **le mercredi 3 mars 2010 à 20h au Complexe de la République ;**
- Conseil de quartier Dufau Tourasse : **mardi 16 mars 2010 à 18h30 à l'école Jean Sarrailh ;**
- Conseil de quartier Le Hameau : **lundi 15 mars 2010 à 18h30 à la MJC du Laü ;**
- Conseil de quartier Pau Nord : **jeudi 18 mars 2010 à 19h au local du Conseil de quartier, 3 bis rue d'Armagnac ;**
- Conseil de quartier Pau Sud : **mercredi 10 mars 2010 à 19h à l'école du Buisson;**

## Phase 2 : Année 2012

Pour permettre la sensibilisation et l'expression du public le plus large, un programme de 10 réunions publiques a été mis en place au cours du premier semestre 2012.

Une grande réunion publique générale de lancement a été suivie de 9 réunions, soit centrées sur une thématique précise soit sur un quartier plus particulièrement concerné par le programme de travaux et les bouleversements susceptibles d'en découler.

- Mercredi 28 mars 2012 à 18h30 au Palais Beaumont : **Réunion publique de lancement de la concertation**
- Mercredi 11 avril 2012 à 18h30 aux Ateliers de la Cité : **Le Bus-Tram au service du développement durable de nos quartiers**
- Jeudi 12 avril 2012 à 18h30 en Salle du Conseil Municipal à la Mairie de Pau : **Bus-Tram, vélo et transports en commun**
- Mardi 17 avril 2012 à 18h30 en Salle du Conseil Municipal à la Mairie de Pau : **La place du Bus-Tram dans l'essor du Centre-Ville**
- Mardi 24 avril 2012 à 18h30 en Salle du Conseil Municipal à la Mairie de Pau : Place d'Espagne, Pôle Bosquet : **opportunités d'aménagements offertes par le Bus-Tram**
- Jeudi 10 mai 2012 à 18h30 aux Ateliers de la Cité : **Le Bus-Tram aux Halles**
- Mercredi 23 mai 2012 à 18h30 à la MJC Berlioz – Salle La Grange : Le Bus-Tram au quartier du Hameau et à l'Hôpital
- Jeudi 24 mai 2012 à 18h30 en Salle du Conseil Municipal à la Mairie de Pau : **Bus-Tram, l'ami du Centre-Ville**
- Mercredi 6 juin 2012 à 18h30 en Salle du Conseil Municipal à la Mairie de Pau : **Bus-Tram, moteur du développement économique**
- Jeudi 14 juin 2012 à 18h30 au Théâtre Saragosse : Université, Berlioz, Saint-Joseph, Saragosse : **le Bus-Tram près de chez vous**



< Invitation à une réunion

### 3> Les contributions spontanées

Le grand public a pu faire remonter ses observations en dehors des dispositifs décrits ci-dessus que ce soit par courrier ou par mail via le site internet du SMTU.

## 7 > Le bilan quantitatif de la concertation

---

### → *Nombre d'expressions recueillies sur les registres :*

- 223 avis ont été formulés par ce biais.

### → *Nombre de participants aux réunions publiques*

- Réunions Publiques de présentation du projet organisées en 2010 ayant réuni plus de 400 personnes (participation variable selon les soirées).
- Réunions Publiques organisées au cours du 1er semestre 2012 : le nombre de participants a été très variable au cours des soirées. Le nombre total de participants est estimé à environ 700.

### → *Nombre de personnes ayant fréquenté les expositions*

#### 1. *L'exposition permanente :*

La fréquentation du public a été variable en fonction de la fréquentation du site. Sur la période, on dénombre près de 300 visiteurs.

#### 2. *Les expositions itinérantes :*

Les expositions itinérantes ont rencontré un franc succès.

Bien situées, dans zones à fort passages, un nombreux public a pu ainsi découvrir le projet.

Chaque jour en moyenne, les expositions ont accueilli 90 visiteurs générant une dizaine d'échanges avec le médiateur.

Sur 60 jours d'exposition itinérante, on dénombre près de 4.500 visiteurs et près de 600 échanges avec le médiateur.

### → *Nombre de mails reçus :*

- 3.100 personnes ont consulté le site Internet du SMTU-PPP et 61 personnes ont déposé un avis ou une remarque.

### → *Nombre de courriers reçus*

- 15 courriers ont été reçus par le Syndicat Mixte.

## 8 > Synthèse des expressions

---

- *Les participants aux réunions publiques n'ont pas hésité à « doubler » leur intervention orale par une contribution écrite.*
- *Aussi la partie qui suit analyse les divers thèmes abordés ou évoqués durant cette phase de concertation sans distinguer leur origine.*
- *Les interventions du public relèvent soit d'un avis sur l'opportunité (faut-il le faire ou non ?) soit sur sa pertinence (est-il le meilleur possible ?). D'autres concernent les effets attendus ou redoutés.*
- *Le public a profité de cette possibilité de s'exprimer pour faire part de doléances qui ne relèvent pas du projet (exploitation actuelle du réseau Idélis, situation des cyclistes, stationnement, circulation).*
- *Par ailleurs, le SMTU a d'ores et déjà listé les 22 questions les plus fréquentes pour y apporter une réponse précise qui a fait l'objet d'un fascicule spécifique.*

### 1> Le financement du projet

---

#### Le coût du projet et l'affectation des ressources financières des collectivités locales

C'est le motif le plus souvent invoqué pour les avis défavorables.

Certains trouvent le projet pharaonique pour une agglomération de la taille de Pau.

Beaucoup redoutent des augmentations des impôts locaux ou trouvent que l'argent serait bien mieux employé ailleurs, à améliorer la voirie et le cadre de vie.

Les interrogations se font pressantes sur la capacité financière du SMTU de supporter un tel projet dans le contexte de crise financière aigüe des finances publiques.

#### L'inquiétude d'une augmentation des impôts sur les ménages

Malgré les explications sur les modes de financement d'un BHNS, les avis sur le coût trop élevé du projet s'accompagnent parfois d'une crainte, celle que ce soit finalement les impôts des ménages qui soient mis à contribution.

## 2> Le véhicule retenu

---

Le type de véhicule (alors que le choix n'a pas été encore fait par le maître d'ouvrage) a fait l'objet de nombreux débats comparatifs entre les solutions hybride ou tout-électrique,

Ce fut l'occasion d'échanges souvent passionnés entre partisans de l'une ou l'autre solution. Quelque fois fut évoquée la possibilité d'un tramway sur fer ou d'un trolleybus.

## 3> L'opportunité du projet

---

### Des bus vides aujourd'hui ?

La majorité des remarques entrant dans cette thématique font état d'une fréquentation faible des bus actuels qui, selon leurs auteurs, seraient vides.

Pourquoi alors renforcer encore une capacité qui est déjà insuffisamment utilisée ?

D'autres considèrent que le réseau Idélis fonctionne de manière satisfaisante dans son niveau de service actuel et qu'il n'est pas besoin de le renforcer.

A contrario, des remarques sur le coût croissant des déplacements automobiles montrent le besoin d'une solution alternative et économique.

### Les craintes pour la circulation automobile

Certains ont exprimé leur crainte devant la réduction du nombre de voies affectées à la circulation automobile et redoutent l'aggravation des embouteillages.

### Le commerce en ville

Des observations ont fait part des craintes sur la vie des commerces du centre-ville. Certains sont allés même jusqu'à accuser le projet de favoriser certaines grandes surfaces.

De fait, il s'agit pour le moment plus d'une crainte diffuse que d'un grief particulier vis-à-vis de tel ou tel aspect du projet.

### Encore de travaux !

Certains intervenants considèrent que la ville a déjà connu bien des bouleversements et de travaux ces dernières années et estiment qu'il n'est point besoin d'en faire plus.

Une pause serait, selon eux, bienvenue (à noter que les travaux du Bus-Tram ne devraient démarrer qu'en 2014 sur des secteurs n'ayant pas connu de travaux depuis bien des années).

## 4> La pertinence du projet

---

→ *Une partie non négligeable des avis favorables est assortie de remarques pour faire évoluer le projet.*

### Le choix du terminus

Des regrets sont exprimés que le tracé de la ligne 1 n'aille pas jusqu'au Zénith dès sa phase d'ouverture.

Selon eux, c'est le lieu optimal pour y faire un parking relais et capter les automobilistes en provenance de l'autoroute.

### La dimension du projet

- Ce projet est-il suffisant ?
- N'aurait-il pas fallu aller au-delà ?
- Et pourquoi ne pas réaliser simultanément une ligne orientée Est/Ouest ?
- Pourquoi attendre encore autant ?

On peut noter une certaine impatience ou un désir que le bus-tram soit généralisé à plus de lignes du réseau.

## 5> Les effets du projet

---

→ *Des avis défavorables sont liés aux effets du projet.*

### Le passage par le boulevard de la Paix

Les riverains du tracé ne souhaitent pas le passage du bus-tram par ce boulevard, aujourd'hui de largeur réduite. Ils refusent les élargissements programmés et les expropriations qui les accompagnent; ils souhaitent un autre itinéraire.

Une pétition contenant environ 200 signatures (dont 11 commerçants) a été reçue au mois d'octobre par le SMTU.

### Le stationnement à l'Hôpital

Les salariés de l'Hôpital redoutent que le parking de l'Hôpital déjà détourné de son usage par les usagers des transports se rendant en ville ne soit encore plus saturé à l'avenir avec le terminus du bus-tram.

C'est souvent pour cela qu'ils appuient la demande de porter le terminus au Zénith.

## 6> Des messages du public qui vont au-delà du projet

---

### Les dysfonctionnements du réseau Idélis

Les usagers ont profité de leur liberté de parole pour exprimer quelques mécontentements sur le fonctionnement actuel du réseau.

Fréquence insuffisante sur certaines lignes, réduction du service trop tôt (dès 19h10), abris bus inconfortables ou mal implantés, quartiers mal desservis, passages en avance.

Quelques relations difficiles avec les contrôleurs ou chauffeurs ont été signalées.

Il s'agit la plupart du temps de demandes très ciblées dont la solution relève de l'exploitant du réseau.

### La tarification et la question de la gratuité

Quelques personnes ont soulevé la question de la gratuité des tarifs.

D'autres ont souhaité une plus grande harmonisation entre les tarifs, contestant d'une certaine manière les choix en matière de politique sociale (pourquoi les chômeurs payent moins que les retraités ?)

Au-delà, les demandes d'informations portent sur l'évolution des tarifs avec l'arrivée du bus-tram, sur la tarification des parcs-relais,...

### La place du vélo

Les cyclistes ont profité de cette concertation pour faire entendre leur voix.

Ils se plaignent du manque de pistes cyclables et du mauvais état ou entretien de celles qui existent, déplorant les crevaisons.

Le partage d'un espace commun cycles/piétons semble mal accepté dans certains cas.

Sur le même thème, plusieurs intervenants ont souhaité pouvoir trouver des places pour leur vélo dans le bus-tram.

## 7> Les réponses du maître d'ouvrage

Une plaquette a été éditée apportant les réponses sur les principales questions du public.

D'autres réponses seront apportées par la suite, malgré la clôture de la phase de concertation préalable réglementaire.



Fac-simile de la couverture et d'une double page intérieure de la brochure de réponses

## 9 > Le bilan : les enseignements tirés de cette concertation et les suites à donner

### 1> Les enseignements tirés de cette concertation

À l'issue de cette étape de concertation préalable, on peut remarquer :

- *La mobilisation du public a été relativement forte et globalement favorable au projet, même si cela ne se traduit pas aussi nettement dans les statistiques des avis écrits.*
- *Le réseau Idélis apporte déjà un niveau de satisfaction intéressant à la population et la mise en place du bus-tram est bien perçue dans cette continuité. La ligne T2 est bien identifiée.*
- *Il y a une demande forte d'informations et de compréhension du projet, s'agissant d'un système de transport nouveau pour l'agglomération paloise.*

#### Les opinions écrites émises, présentation quantitative

	Internet	Registre	Total	%
avis favorable	22	68	90	41%
avis défavorable	22	18	40	18%
avis ne concernant pas directement le projet	17	72	89	41%
<b>Total</b>	61	158	219	

#### Une amélioration appréciée du service

Visiblement, la première étape qu'a constituée la refonte du réseau de transports urbain avec la création d'Idélis est appréciée puisque certains s'en servent d'argument pour refuser le projet de bus-tram et même si certaines expressions montrent que le service rendu est toujours perfectible.

Cependant, le changement de dimension permise par le projet de bus-tram suscite souvent l'enthousiasme d'un nombreux public.

## Un projet accepté

A l'exception localisée du Bd de la Paix, le projet n'a pas fait l'objet de remarques défavorables quant à ses grands principes de fonctionnement ou son itinéraire.

Le choix d'une ligne Hôpital Gare est donc conforté par cette première étape de concertation.

## L'attente d'une information complémentaire et détaillée

Les informations disponibles étaient en rapport avec l'avancement du projet dont le programme n'a pas été encore complètement figé puisqu'il ne le sera qu'après la validation de ce bilan, dans le cadre de l'arrêt du projet qui sera soumis à enquête publique.

De ce fait, participants aux réunions ou visiteurs de l'exposition attendent maintenant d'en savoir plus : tarification, choix du véhicule, fonctionnement des parcs relais, insertion dans la ville sont les thèmes où les attentes sont les plus fortes.

## Des demandes de garanties quant à la maîtrise financière

La concertation s'est déroulée dans une période d'aggravation de la crise économique dont on sent qu'elle a pesé sur la formulation des avis.

Il n'y a que peu de surenchère dans l'expression des besoins contrairement à d'autres concertations où s'exprime souvent un désir d'aller plus loin et faire plus.

Parallèlement à cet aspect de revendication limitée transparait l'exigence de ne pas voir répercuter le coût du projet sur les impôts des ménages. « *Je signe pour le projet ... mais pas le chèque !* » Cette observation relevée sur le registre éclaire bien, sous sa forme résumée et humoristique, la position du public.

## 2> Les suites à donner

---

Au terme de cette période de concertation, le SMTU-PPP rend acte des observations du public et s'engage à apporter les réponses suivantes :

### Action immédiate

- Ce bilan sera transmis aux partenaires cofinanceurs, à la Ville de Pau et à la Communauté d'agglomération Pau Porte des Pyrénées et mis en ligne sur le site Internet du SMTU-PPP. Il a d'ores et déjà été transmis au groupement de Maîtrise d'Œuvre.
- Un document synthétique des réponses aux 22 questions les plus posées a été élaboré et diffusé lors de la Foire de Pau en 5.000 exemplaires. Les réponses sont également consultables sur le site internet. Ce document apporte notamment des réponses aux questions relatives au financement du projet.

### Des orientations pour la poursuite des études ou les développements ultérieurs du projet

- **Terminus au Zénith** : La prolongation de la ligne jusqu'au Zénith est prévue pour une étape ultérieure dans le cadre de l'évolution du réseau et selon un niveau de service à définir en fonction du projet urbain qui sera déterminé par la Ville et la CAPP.
- **Parc Relais au Zénith** : pas dans l'immédiat. En effet, un parc relais est inefficace s'il n'est pas desservi par un BHNS, création à prévoir en lien avec extension Nord.
- **Boulevard de la Paix** : le tracé proposé est maintenu avec un site propre dans les deux sens. Les autres variantes examinées dégradent le niveau de service et ne desservent pas le quartier du « Hameau ». Celui-ci ne sera pas traversé mais desservi par l'avenue du Loup.
- L'aménagement de **la Rue Carnot** prévoira un trottoir surbaissé. L'option d'un site propre intégral sera étudiée.
- Après examen d'une variante d'inversion du sens des bus entre les **avenues Carnot et des Alliés**, la solution actuelle est confirmée.
- **Place des Halles** : Les travaux du bus-tram seront concomitants avec ceux des Halles. Le parti d'aménagement de la plateforme centrale devra libérer un maximum de parvis. Celui-ci devra rester ouvert à toutes les options du plan de circulation, y compris celui d'une traversée de la place pour une circulation locale par les voitures, en conservant la volonté de dévier l'essentiel du trafic par les voies plus au nord (suppression des trafics de transit).
- **Place d'Espagne** : par volonté d'économie et de maîtrise budgétaire, la trémie de sortie du parking ne sera pas déplacée.
- **Pole d'échanges de La Gare** : Son aménagement ne dépend pas du Maître d'ouvrage, mais des études sont en cours avec les autorités en charge du dossier.
- **La sécurité des piétons** (notamment Avenue du Loup, Route de Buros,...) sera au cœur des exigences du projet.

- **La préservation des arbres remarquables**, la plantation d'arbres supplémentaires pour compenser ceux qui seront arrachés est un objectif central dans la réalisation du projet, de même que l'approbation par les habitants des espaces publics libérés et/ou créés le long du tracé de la ligne.
- **Vélos** : ils ne pourront être embarqués à bord du Bus-Tram pour des raisons de sécurité. Par contre, un réseau de stationnement pour vélos (particuliers et en libre service) sera organisé à proximité des stations.

### 3> Enquête publique

---

- L'enquête publique qui devrait avoir lieu en 2013 constituera une nouvelle phase de concertation permettant au public de s'exprimer sur le projet.

### 4> Phase travaux

---

- Le maximum de travaux sera coordonné pour éviter la multiplication des chantiers
- Un plan d'accompagnement spécifique sera mis en place

## 10 > Annexes

---

- Brochure Projet
- Stand Foire de Pau
- Campagne d'information (affiche, annonce presse)
- Site internet (extrait)
- Extrait film Audiovisuel
- Dossier de Presse
- Reportage photographique des réunions publiques
- Reportage photographique de l'exposition itinérante
- Avis déposés sur internet
- Avis recueillis lors des expositions itinérantes
- Avis recueillis sur le registre

**Bus-Tram**

LIGNE HÔPITAL > GARE

# Bilan de la concertation



**Annexes**



**Pau Porte des Pyrénées**  
Syndicat mixte des transports urbains

## Réunion de lancement de la concertation au palais Beaumont

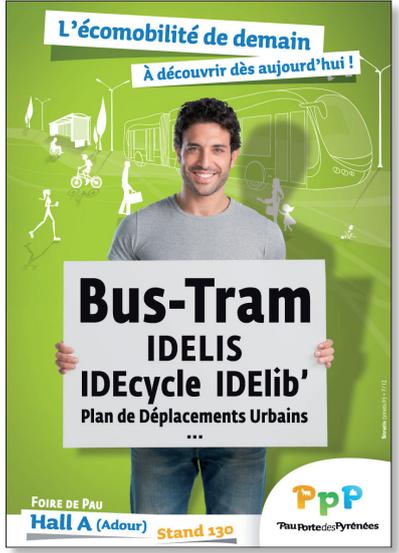




# Stand Foire de Pau - 140m<sup>2</sup>



Campagne d'information - Affiches, annonces presses



# Site internet (extraits)

→ Aller à la recherche
→ Aller à la navigation
→ Aller au contenu
→ Aller au pied de page
Rechercher:



BUS TRAM

PDU

IDELIS

SMTU

## “J’imagine Pau en Bus-Tram,”

La parole est à vous !



SMTU votre partenaire mobilités



De l'éco-mobilité au développement durable



Les Grands Projets mobilité du territoire

### Tepères

**IDELIS transporte 31 000 voyageurs chaque jour**

TOUS LES CHIFFRES

### actu

**BUS-TRAM La concertation entre dans sa dernière ligne droite**

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit. Suspendisse semper lobortis tempus.

### Tendez-vous

Concertation PDU

**Lundi 5 mars**

Lorem ipsum dolor sit amet consectetur elis passam

### Téléchargements

Documents, cartographie, images

### ailleurs



le Bus-Tram gagne rouen



Idécycle Les ados adorent



Idélib La voiture différemment



Parc relais Ouverture de Morlas fin 2012

TOUTE L'ACTU



Syndicat Mixte des Transports Urbains  
Pau Porte des Pyrénées  
Hôtel de France 2 Bis pl Royale 64000 PAU  
Tél. 33(0)5 59 11 50 50  
contact@smtu-ppp.fr

- > ACCUEIL
- > PLAN DU SITE
- > CRÉDIT
- > MENTIONS LEGALES
- > CONTACT
- > ESPACE PRESSE
- > MÉDIATHÈQUE
- > MARCHÉS PUBLICS



BUS TRAM

PDU

IDELIS

SMTU

→ Aller à la recherche
→ Aller à la navigation
→ Aller au contenu
→ Aller au pied de page
Rechercher:

#### Toute Actualité

Archives 2012

→ Filtres

Archives 2011

Plus RSS de l'actualité

#### Toute Actualité

Trier par: Tous les éléments

1 2 3 4 5

**Tepères**

IDELIS transporte **31 000** voyageurs chaque jour

**Téléchargements**

Documents, images, carto

**ailleurs**

Le Bus-Tram gagne rouen

#### Concertation

La parole est à vous

Le dossier complet de la concertation

Calendrier

#### Tendez-vous

Concertation PDU

**Lundi 5 mars**

Lorem ipsum dolor sit amet consectetur elis passam

#### actu

**BUS-TRAM La concertation entre dans sa dernière ligne droite**

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit. Suspendisse semper lobortis tempus.

TOUS LES CHIFFRES

1 2 3 4 5



Syndicat Mixte des Transports Urbains  
Pau Porte des Pyrénées  
Hôtel de France 2 Bis pl Royale 64000 PAU  
Tél. 33(0)5 59 11 50 50  
contact@smtu-ppp.fr

- > ACCUEIL
- > PLAN DU SITE
- > CRÉDIT
- > MENTIONS LEGALES
- > CONTACT
- > ESPACE PRESSE
- > MÉDIATHÈQUE
- > MARCHÉS PUBLICS

Newsletter

ARCHIVES / DÉMARRER

## Film audiovisuel (extraits)



## Dossier de presse

**Bus-Tram** LIGNE HÔPITAL > GARE

durable embellie  
**J' imagine Pau en Bus-Tram**  
 écomobile

La parole est à vous !  
[www.smtu-ppp.fr](http://www.smtu-ppp.fr)

**PPP**  
 Pau Porte des Pyrénées  
 Syndicat mixte des transports urbains

**Dossier de Presse**  
 de Presse

27 Mars 2012

**SMTU**

Dossier de Presse 27 Mars 2012 - SMTU PPP - Projet Bus-Tram

### CHAPITRE 2 : Pau Porte des Pyrénées, un territoire en mouvement

Le véhicule sera un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS), alliant les qualités des bus de dernière génération à la performance des tramways actuels, sans l'inconvénient des rails et des caténaires.

C'est pour cela que nous l'avons appelé Bus-Tram.

« Appelez-moi Bus-Tram »

Dossier de Presse 27 Mars 2012 - SMTU PPP - Projet Bus-Tram

#### 3.5.4 > Des dimensions bien supérieures pour le tramway

Le BHNS est soumis à la réglementation du code de la route.  
 Cette-ci impose aux véhicules de mesurer moins de 24,50 mètres ce qui correspond à la longueur d'un bus articulé.  
 Le tramway en revanche peut mesurer une longueur bien supérieure à sa taille standard de 30 m.

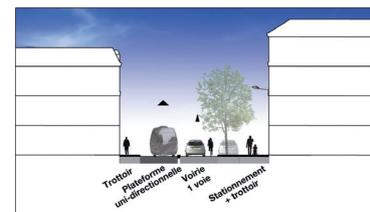
#### 3.6 > Rappel des points forts d'un BHNS

Quelques caractéristiques des BHNS	
<b>Territoire</b>	Adapté aux agglomérations jusqu'à 250.000 habitants ou en complément d'une armature TCSP/Tramway existante pour les grandes agglomérations
<b>Coût</b>	4 à 10 millions d'euros le Km, jusqu'à 4 fois moins cher qu'un tramway.
<b>Voie</b>	Site propre intégral par principe. Cependant, selon les cas et l'espace disponible, la voie peut être partagée durant quelques dizaines de mètres avec d'autres modes de transports.
<b>Véhicule</b>	Un matériel roulant de nouvelle génération, jusqu'à 24,50 mètres, apportant un confort identique à un tramway.
<b>Capacité</b>	Jusqu'à 3000 personnes par heure et par sens.
<b>Stations</b>	Aménagées spécifiquement avec des quais à hauteur du plancher du BHNS pour favoriser la montée et répondre à l'exigence d'accessibilité.
<b>Fréquence</b>	- Inférieur à 10 min. aux heures de pointe - Inférieur à 20 min. aux heures creuses - Pas de distinction entre les périodes scolaires et non scolaires
<b>Amplitude horaire</b>	- Se rapprocher de la plage 5h-24h avec des horaires simples et faciles à retenir
<b>Régularité (ou ponctualité)</b>	- Circulation en flot continu et ponctualité aux arrêts - Constance des temps de parcours
<b>Temps de parcours</b>	La vitesse régulière sur le tracé grâce au site propre permet des temps de trajet généralement meilleurs à ceux effectués en voiture, notamment dans le centre-ville.
<b>Confort</b>	- Information à bord et en station sur l'accès au voyage et son déroulement (prochaine station, temps, perturbations) - Mouvements du véhicule limités - Confort des sièges, des appuis et des circulations à l'intérieur

Dossier de Presse 27 Mars 2012 - SMTU PPP - Projet Bus-Tram

#### 10.2 > Site propre à un seul sens, notamment en centre-ville

Dans les rues étroites, l'itinéraire du Bus-Tram est dédoublé. Le sens aller et le sens retour n'empruntent pas les mêmes rues. Une seule voie bus par rue est aménagée, dans le même sens que la circulation automobile.



## Réunions publiques



## Avis déposés sur internet

«Bonjour,

j'habite Morlaàs et prend le bus afin d'aller en ville le week-end.

J'aurais souhaité le prendre pour aller travailler dans la zone de Berlanne, or mes horaires de travail 8h 12h 14h 18 h ne me le permettent pas; j'arriverais soit trop tôt soit trop tard.

Un bus toutes les demi heures me le permettrait.

Je trouve cela d'autant plus regrettable que mon entreprise comme toutes celles de la zone payent une nouvelle taxe depuis la mise en place de ce bus, or il ne dessert pas ces dites entreprises un comble!

Y aura t-il du changement à ce niveau?

Merci de votre réponse»

«le bus tram est un enjeu majeur pour l'agglomération paloise. le tracé de cette première ligne est pertinent et justifié. cependant il faudra que ce tracé évolue dans le temps.

Je propose une évolution en 3 phases :

Phase 1 : ligne tracé hôpital-Gare

Phase 2 : ligne tracé : LP Jurançon -Gare- Hôpital -Zenith

Avec cette évolution du tracé les extrémités nord et sud de la rocade de l'agglomération paloise seront reliées. Le parking du zénith pourra servir de parc relais. et il faudra en créer un à Jurançon

Phase 3 : Ligne tracé : LP Jurançon- Gare- Hôpital- Zenith- Aéroport :

Pour cette phase il est proposé d'étendre la ligne jusqu'à l'aéroport avec son parking ( en passant par la forêt de bastard parcours atypique )

avec cette évolution le Bus Tram servira pour les personnes habitants l'agglomération et les personnes venant de l'extérieure. ainsi les voitures seront limitées dès les entrées de l'agglomération».

«Je travail à Examéca Aérotube, je commence à 7h00. Le bus P 20 me dépose à 6h55 Normandie-Niémen et j'ai 1 km à faire à pied. Pareil pour le soir. Je termine à 16h30 et mon bus est à 16h34 à Normandie-Niémen».

«Bonjour

En page 4, il est écrit que les lignes T1, T2 et T3 ont une fréquence de 10 minutes en journée du lundi au samedi et de 40 minutes après 21h.

Si vous utilisiez ces lignes vous sauriez que c'est FAUX!!

En effet, après 19h13 pour le T1 et 19h12 pour le T2 les fréquences sont toutes les 20 minutes et le samedi toutes les 20 minutes seulement.

Donc pour les personnes qui travaillent dans en ville jusqu'à 19h ou 19h30 suivant les jours, le temps d'aller à l'arrêt de bus me fait rentrer chez moi (4 km) entre 3/4h et une heure après 19h car les bus ne sont pas à la fréquence de 10minutes.

Pensez au personnes qui travaillent en ville tard et qui sont ensuite bien contentes de rentrer rapidement chez elles après leur journée de travail.

La solution est effectivement des fréquences toutes les 10 minutes y compris le samedi.

Le samedi ces lignes ne sont desservies que toutes les 20 minutes, c'est le jour où l'on peut se rendre en ville en bus , mais les horaires inadaptés nous contraignent à prendre notre véhicule..

J'en ai fait déjà la remarque au comptoir Idelis, on m'a répondu qu'il n'y avait pas assez de fréquentation.

C'est le problème du chat qui se mord la queue....

Si les bus sont fréquents on a envie de les utiliser, s'ils sont toutes les 20 minutes cela n'incite pas à les prendre...

Ainsi je vais travailler en bus et mon mari vient me récupérer le soir en voiture pour éviter une rentrée trop tardive...où est le bénéfice d'aller travailler en bus, si l'on ne peut pas rentrer rapidement le soir chez soi??

Merci de prendre en compte mes remarques et de faire en sorte que les fréquences de bus annoncées dans votre magazine deviennent vite réalité.

Cordialement».

## Avis déposés sur internet

*«Je suis contre à 100%.*

*Pour moi il y a des priorités à Pau, entre autre refaire les routes, vraiment c'est hallucinant de voir sur quoi on roule !*

*Il n'y a pas que le centre ville à Pau !!!*

*Venez voir aux alentours de la clinique Navarre (rue pouguet, boulevard Laberaa, boulevard de la Paix et j'en passe !!)»*

---

*«Je vous ai écrit hier et je reviens vers vous pour des avis complémentaires donnant suite aux précédents.*

*Je regarde un peu plus précisément le tracé et je constate le trop grand nombre de stationnement de surfaces à proximité. Or le stationnement est bien le levier à actionner pour une fréquentation de toutes les classes sociales au BHNS.*

*Je m'explique, un observatoire des mobilités remarque que lorsque l'on peut stationner sur son lieu de travail, le personnel vient à très très grande majorité en voiture et ce pour les emplois situés sur le fuseau.*

*Est-ce que les employés de la SEPA, de la BNP, de Lagarrigue, etc possédant une voiture viendront en bus, la réponse sera non.*

*Le BHNS sera utilisé par les abonnés ayant une grande réduction de prix (ceux qui auront la gratuité, c'est mieux dit, c'est-à-dire les «pauvres») = étudiants chômeurs, seniors) et quelques touristes.*

*Il faut absolument que les employés et les patrons l'utilisent.*

*Pour cela mon avis serait de réduire le stationnement aux livraisons, secours et visiteurs pour toutes nouvelles entreprises qui s'installeraient dans le fuseau de 300 à 500m de part et d'autre du tracé BHNS.*

*Il faudrait donner l'exemple en supprimant le stationnement de la cité administrative pour le transformer en parc connecté à ceux adjacents (espace vert du campus et le parc situé entre la rue Auguste Renoir et Avenue Saragosse) et ainsi inciter patrons et employés (plusieurs centaines) à venir en TC et en déplacements doux.*

*Il faudrait également rentrer en négociation avec E.Leclerc pour créer un parking silo sur le site de leur parking en octroyant qu'il puisse agrandir de manière verticale leur surface commerciale, par exemple. C'est ce qui ont fait à Dax.*

*Objectif : Anticiper l'opérationnel avec un urbanisme de projet et non en zoning pour assurer la mixité sociale d'usagers sur les TC palois.*

*Pour revenir à mon avis émis hier pour limiter toute hausse du prix du foncier dans le fuseau du tracé du BHNS, il faut densifier en augmentant l'offre de logements existants et en allant plus loin que la loi SRU en créant des logements sociaux PLS, et surtout PLUS et PLAI (en grand manque sur Pau).*

*Objectif : densifier autour du fuseau des 300 à 500m de part et d'autre du tracé BHNS par la construction d'au moins 50% de logements sociaux pour toute nouvelle opération de logements (publique et privée)».*

---

*«Merci de nous laisser s'exprimer sur ce sujet, j'ai essayé de hiérarchiser mes avis en clarifiant des objectifs sans pour autant qu'ils soient exhaustifs.*

*Le BHNS est effectivement un bon moyen de se déplacer, même si j'aurais préféré un tramway pour l'image qu'il véhicule (nous savons que notre ville est pauvre mais par contre on garde l'appellation Tram car cela ne coûte rien).*

*0 - Appelons un bus un bus s'il vous plaît! Il faudrait tout d'abord enlever le mot tram derrière, qui est trompeur.*

*Mais pourquoi sommes-nous aussi en retard, une ligne BHNS pour 2016, 10 ans après Nantes et 36 ans après Curitiba?*

## Avis déposés sur internet

1 - Il faut absolument un transport efficace, c'est l'objectif premier à mon sens.

Il faut annoncer les vitesses de déplacement (que l'on ne voit nulle part) et communiquer dessus car cela restera sa meilleure publicité. Il faudrait avoir une moyenne à plus de 25km/h. Objectif 1 : + de 25km/h

2 - Deuxième objectif : le maillage, il faut coupler le BHNS avec une deuxième ligne Est-Ouest en site propre et cela sans attendre.

Il faut des stations intermodales avec sur les quais, une proximité immédiates avec les parcs-relais (parc-relais de la Gare me paraît indispensable?), les stations des autres lignes de bus, les stations idé-cycles et sans oublier Idé-Lib (avec lequel il faut développer des partenariats avec des villes voisines pour les longs trajets)

Objectif 2 : un réseau d'au moins 2 lignes BHNS (voire 3 avec la rocade qu'il faudra bien un jour solutionner)

3 - Un tarif unique!

Merci de nous donner une aussi bonne info que de savoir qu'une ligne BHNS coûte 4 fois moins cher qu'une ligne de tramway. Est-ce que le prix s'en ressentira? Logiquement oui, pour info le billet actuel est à 1€, à Bordeaux le tramway coûte 1,40€ et à Toulouse le métro est à 1,60€. Objectif 3 : maintien d'un tarif à 1€ et possibilité de gratuité pour certaines personnes (permet d'assurer une bonne fréquentation et de réellement concurrencer la voiture)

4 - Aménager durablement les espaces publics traversés avec des projets architecturaux et paysagers = concept des salons urbains : façades commerçantes, projet d'équipements, îlots de fraîcheur, embellissement des façades existantes, mobilier moderne et unitaire des quais de station et des places attenantes. Objectifs 4 : des espaces publics de proximité attractifs et de qualité.

5 - Lutter contre l'augmentation des loyers et des prix de vente de l'immobilier situé dans les zones du faisceau du BNHS. Objectif 5 : favoriser la mixité sociale proche du faisceau

6 - Pas de pubs sur le BNHS, seulement des toiles publicitaires liées aux événements culturels et sportifs. Puis des publicités de taille très réduites sur les quais des stations. Objectif 6 : la rue est notre, elle n'est pas à vendre, merci.

7 - Des horaires nocturnes le jeudi, le vendredi et le samedi soir pour favoriser la vie étudiante et ses sorties avec un bus toutes les heures de minuit à six heures du matin. Objectif 7 : abolir les limites horaires dans le respect du travail des chauffeurs (et ainsi donc créer un peu plus d'emplois de chauffeurs)».

---

«Je suis une habitante de la ville de Pau et je souhaite donner mon avis sur le projet du bus tram.

A l'heure actuelle j'estime qu'il y a des travaux plus importants et plus urgents à faire à Pau ; par exemple comme la réfection des chaussées. A Pau, un grand nombre de rues sont dans un état lamentable, très détériorées : bd de la Paix, avenue de Buros, avenue des Lilas, avenue Trespoe, avenue de Montardon, chemin Philippon, et j'en passe. Il y a partout des nids de poule énormes, certains ressemblent même à des cratères. C'est une honte de laisser les rues se dégrader à ce point. On se croirait dans un pays d'Afrique (et je sais de quoi de parler pour avoir visité de tels pays). Je pense aux 2 roues. Ces rues sont dangereuses pour les motocyclistes et cyclistes qui peuvent perdre l'équilibre en roulant sur ces nids de poule et peuvent faire une chute grave. Et les malades qui sont transportés par le SAMU ? Ils doivent être drôlement secoués en passant sur ces routes dégradées ! Sans compter les automobilistes qui peuvent abîmer leur voiture à force de rouler sur ce revêtement détérioré (direction, pneus, amortisseurs). Madame le Maire a-t-elle pensé à ça ? Mais peut-être qu'elle ne circule jamais dans les rues de sa propre ville.

J'estime que l'on a pas le droit de dépenser l'argent du contribuable à tort et à travers (surtout que ce projet va coûter la bagatelle de 60 millions d'euros). Conclusion : si je suis d'accord pour ce projet ? Ma réponse est non. Réparez d'abord les routes, et ensuite concrétisez votre projet de bus tram».

---

## Avis déposés sur internet

*«Je trouve le projet bus-tram intéressant mais, à l'image de l'ensemble du réseau de transport en commun de l'agglomération, pas assez ambitieux. Les P+R pourraient être situés encore plus au nord (ex: en placer un à l'hôpital et un vers Serres-Castet) afin d'anticiper l'augmentation permanente de la population. De la même manière l'ensemble du réseau devrait être plus fréquent et rouler tous les jours de la semaine. Tant que le réseau de transport en commun ne sera pas dense il ne sera pas très utilisé.»*

---

*«Utilisatrice régulière et satisfaite des lignes T2 et T3, j'attends avec impatience cette nouvelle réalisation».*

---

*«Retraité et utilisateur de la ligne T2, je suis particulièrement intéressé par cette nouvelle réalisation».*

---

*«Commune de Vialer, aucun transport existant».*

---

*«Hybride très bonne idée».*

---

*«Devant les dépenses engendrées pour les différents travaux en cours et ceux programmés, l'urgence est à la réfection des rues. Danger pour les cyclistes et automobilistes, ornières, nids de poules priorités à ceci et non pas au bus-tram. Merci».*

---

*«Pourquoi les pistes cyclables ne sont-elles jamais nettoyées? ce problème occasionne de nombreuses crevaisons!!!»*

---

*«Quand débutent les travaux sur le Boulevard de la Paix? Pour quelle durée?»*

*«Je suis d'accord pour la réalisation de cet ouvrage afin d'éviter d'utiliser nos véhicules pour aller en ville!»*

*«Idem! Hybride souhaitable!»*

---

*«Le projet reste bien accueilli, avec toutefois quelques réticences quant aux travaux que cela occasionnera (durée, circulation, baisse des chiffres d'affaire). A commencer par les responsables du Centre Commercial Intermarché qui redoutent également les travaux à venir sur le Bd de la Paix et sur l'Avenue du Loup, car ils ont déjà perdu un quart de leur clientèle lors des derniers travaux dans le quartier.»*

---

*«Pas favorable à ce projet qui va encore perturber énormément la circulation en ville alors que nous ne sommes pas sortis de travaux qui durent depuis 3 à 4 ans dans le centre de Pau; par ailleurs les affectations des voies aux bus, voitures sont déjà incohérentes, et totalement illogiques, il faut être initié pour circuler dans le centre de Pau et je plains les touristes de passage ... Alors le tram au milieu, je suis sceptique. Par ailleurs je trouve que le prix du billet de tram sur Bordeaux est très cher, un euro 50 valable une heure...»*

## Avis déposés sur internet

«On en veut pas, ça sert à rien. A quoi bon avoir un bus tram si il roule sur des routes pourries (et je suis gentil). Refaites les routes paloises d'abord et laissez vivre les automobilistes.  
Encore une lubby de Martine pour se faire mousser.»

«Pourquoi ne pas envisager un bus-tram électrique sous forme d'un trolley-bus par exemple comme cela existe depuis très longtemps dans certaines villes ?  
Et par la même occasion transformer les navettes «Coxitis» en véhicules électriques beaucoup moins polluants que les véhicules diesel actuels ?»

«Je voulais savoir si dans votre projet d'aménagement vous alliez conservé des espaces verts au niveau de la place LABORDE et de la place de la REPUBLIQUE car sur le schéma j'ai l'impression qu'il n'y en a pas. Et est ce que les véhicules vont continuer de circuler car il semble qu'il y ai seulement une voie pour le bus tram?»

«J'ai lu avec attention la plaquette sur le Bus Tram. J'ai les observations/questions suivantes.

1. Aucune comparaison entre l'option bus tram et d'autres solutions de transport. Tout projet digne de ce nom se doit de comparer des solutions différentes. Ce n'est pas parce que d'autres villes adoptent le bus tram que Pau se doit de le faire. Chaque ville a sa spécificité topographique, urbanistique etc
2. En quoi est il intéressant de remplacer la ligne T2 par le bus tram. Ne peut on pas en terme de capacité de déplacement adapter la ligne T2.
3. Avec le bus tram on fait le choix de véhicules de grandes capacité qui demandent donc des infrastructures fixes elles aussi de grande capacité. A t on évalué une solution dans laquelle serait utilisé des moyens légers donc plus flexibles et adaptés à la fluctuation du trafic. je suis toujours surpris de voir des grands bus vides aux heures creuses qui somme toutes sont plus nombreuses que les heures de rush. Une solution petit véhicule permet de densifier le réseau et donne une plus grande flexibilité d'adaptation dans le temps.
4. La brochure lie le bus tram à une restructuration de l'espace urbain dans un lyrisme parfois quelque peu abscons au niveau de la formulation. (voir page 10 le couplet sur parcours sportifs, kiosques à musique etc). L'hypothèse d'une restructuration urbaine non lié au bus tram devrait être étudiée.
5. Quand on parle de saturation du trafic automobile peut être y a t il des actions plus urgentes dont la première serait de réaliser un échangeur autoroutier à l'Est de Pau qui désengorgerait la rocade entre Pau centre et l'Est
6. On nous parle de vélo mais dans ce domaine l'agglomération Paloise est plus qu'à la traîne. Un exemple simple est de regarder les voies cyclables existantes permettant par exemple aux collégiens et Lycéens de se rendre en vélo à leur établissement. Inexistence presque totale. Sur quel grand axes existe il des pistes cyclables dignes de ce nom c'est à dire séparées de la voie: pratiquement rien.
7. dernier point le financement  
La brochure est plus que succinct sur ce point: un petit paragraphe de plus très imprécis on nous parle d'une grande partie etc. Rien sur le périmètre de l'investissement. Les 60 millions couvrent ils l'ensemble des travaux urbanistiques? etc Rien sur les frais de fonctionnement. L'aspect Financement aurait mérité au moins une ou deux pages détaillées.  
Merci ..»

## Avis déposés sur internet

*«L'idée du bus-tram me paraît excellente.*

*Ne faudrait-il pas dès maintenant envisager d'autres lignes ?*

*Je pense à une ligne sur la N117 est (vers Tarbes) depuis la limite de l'inter-communalité jusqu'au cours Bosquet, avec des parkings (Parcs-relais) aux feux tricolores (dont il faudrait dès maintenant retenir les emplacements). Il y a toute la place que l'on veut pour une plate-forme.*

*Habitant Lée, je peux vous dire que si cette desserte directe existait, permettant de rejoindre le centre-ville rapidement, je serais très heureux de ne plus prendre ma voiture (comme je le fais plusieurs fois par jour actuellement !).»*

---

*«Je suis handicapé à 80%, pouvez-vous m'assurer que le bus-tram sera accessible intégralement en fauteuil roulant ?*

*Bien cordialement, MERCI (Belle plaquette d'information)  
(je dois aménager en sept oct prochain bd de la Paix)»*

---

*«Le bus est l'unique moyen de transport de ma fille adulte porteuse de Trisomie 21 et donc un outil essentiel de son intégration sociale.*

*Lors de votre récente transformation du réseau, vous avez supprimé l'arrêt qu'elle avait l'habitude d'utiliser, l'arrêt Mesanges sur l'ex-ligne 2 devenue ligne 12.*

*Je souhaite que cet arrêt soit rétabli dans les meilleurs délais.  
Cordialement.»*

---

*«Superbe idée, mais un départ de la gare pour quelle raison ? aujourd'hui, il n'y a pas de stationnement. Est-il prévu de finaliser les parkings relais ou autre stationnement avant de lancer ces travaux ? pourquoi ne pas prendre exemple sur la ville de Poitiers qui a un parking sur 2 niveaux à côté de la gare. de créer des parking relais à 3 euros la journée afin de faciliter le stationnement, l'utilisation des transports en commun et ainsi faire revenir les piétons dans joli centre-ville et de le dynamiser ? de même, les trajets de la coxcity sont trop longs. pourquoi ne pas faire 2 boucles avec un point commun (ex le cours bosquet) parfois elles sont l'une derrière l'autre. Quel intérêt?»*

---

*«Je prends très souvent la ligne T2. Depuis Bosquet cette ligne en direction de l'Hôpital est doublée par la T1. Ce qui fait qu'aujourd'hui il y a un bus en semaine toutes les cinq minutes. Résultat : arrivée à l'hôpital il y a 2;3 voir 4 personnes au maxi dans le bus et souvent il y en a 0; et ces deux lignes desservent la station Cliniques alors que dans le projet retenu le bus tram irait directement de la station Bigore ( Ousse des bois) à l'hôpital ( sans desservir Cliniques ). 60 millions d'euro pour ça, c'est de la gabegie !!. Il y a mieux à faire aujourd'hui par exemple réparer le boulevard Hauterive ou à certains endroits les trois couches de macadam ont été arrachées et on attaque le balaste; on attends je crois d'enregistrer un accident avant d'agir . Ce projet a été mal préparé, on a voulu se faire plaisir. Comme à mon avis cette affaire sera un fiasco et pour ne pas se déjuger on va encore et encore embêter les automobilistes ( limitation de vitesse; restriction du stationnement ; pV ) ce qui fait que le centre ville sera encore un peu plus désert. Les commerçants vont être contents; et nos impôts aussi malgré les dénégations de nos élus.»*

---

*«Si le bus tram concerne uniquement la ligne hôpital-gare, cela n' m'intéresse pas ; moi qui habite à Lescar, j'aimerais mieux une meilleure desserte sur TOUTES les lignes ( fréquence et confort améliorés ) , pour utiliser plus librement le bus ! Car il me faut 40 mn en bus pour faire un trajet qui ne m'en demande que 15 en voiture (je pense à : Lescar- hôpital, Lescar-gare, Lescar Gelos), mais on pourrait trouver bien d'autres exemples. Enfin, il est évident que je prendrais TOUJOURS le bus s'il était gratuit comme dans certaines villes.»*

## Avis déposés sur internet

*«Commerçants des Halles (qui interviennent au CFA) se sont montrés «très» intéressés par le projet bus-tram, notamment en ce qui concerne le projet d'aménagement de la Place Laborde avec le passage du bus-tram, mais plus de la voiture...!!!*

*Questions sur le stationnement des commerçants devant les Halles, celui des clients, le projet des Halles en lui-même»*

---

*«La portion du boulevard de la Pais concernée par la ligne est aujourd'hui trop étroite pour accueillir le projet. Comment sera-t-elle élargie et quelle configuration aura-t-elle. Double sens axial du site propre et une voie de circularisation de chaque côté comme dans l'exemple donné dans le site smtu-ppp ou autre ??»*

---

*«Le nom de la station «Sarragosse St Joseph» semble particulièrement maladroit. L'Église St Joseph est en effet à la même latitude de la station mais elle en est fort éloignée (à vol d'oiseau à 600 m, plus en comptant le tracé des rues). Une telle appellation risque d'induire en erreur un voyageur voulant se rendre à St Joseph : il lui faudrait prendre le T3 qui le laisserait à 150 mètres de St Joseph (sur l'avenue J Mermoz) plutôt que le Trambus.»*

---

*«Bonne initiative! Par contre, les DIMA (pré apprentis) qui sont scolaires et rattachés à un établissement de l'Éducation Nationale peuvent-ils bénéficier des transports gratuits comme leurs camarades en Collège?»*

---

*«Afin de toucher les salariés de la Cité Multimédia et de l'Université des Métiers, il serait bien que la ligne de bus n°3 passe par la rue Jean Zay et/ou Vignancour (à partir de l'Avenue Larribau) pour rejoindre l'Avenue Léon Blum. Pourquoi ne pas aménager les bus ou le futur bus-tram pour transporter les vélos comme c'est le cas à la Rochelle?»*

---

*«Je suis entièrement d'accord.»*

---

*«Le point crucial sera sans aucun doute les parking relais. A ce que je comprend ils seront payant. Le prix sera-t-il compris dans le prix du billet ou sera-t-il un supplément que les gents auront bien du mal à accepter. D'autre part sur la brochure diffusée dans les boites aux lettres il semble que l'emplacement de ceux ci ne soient pas définis à cause de «raison foncières». Regardez ce qui se passe aux parking des échangeurs de l'autoroute à l'arrivée de Pau et du nouvel échangeur avec l'autoroute de Bordeaux et vous comprendrez mieux que s'il n'y a pas de parking en nombre et suffisamment grand votre service de bus-tram à toute les chances de tourner à vide ou tout du moins ne concernera que les habitant de Pau même et non pas ceux qui pourraient venir de l'extérieur.*

*Si non je pense que les aménagements fait depuis quelques année à Pau pour les transports en commun sont une bonne chose. Par contre pourquoi avoir fait un nouveau parking sous terrain en centre ville alors que l'on cherche justement à ne plus faire venir les voitures là ? (voir les embouteillages le samedi dans les rues adjacentes à son accès, ce qui m'a dissuader d'acheter un appartement dans ce secteur).»*

## Avis déposés sur internet

*«Bonjour, nous sommes un couple de jeune palois, vivant et travaillant au sein de notre agréable et chère ville de Pau.*

*Le développement et l'amélioration récent du réseau de bus, allié à la coxcity, nous paraît suffisant et adapté à une ville comme la notre, à ce jour.*

*Déjà découragés et accablés par nos impôts locaux, nous envisageons peut être de partir en banlieue si de tels projets voient le jour.*

*Merci de nous donner la parole lors de cette concertation, qui, nous l'espérons, recueillera de nombreux avis défavorables, et vous permettrons l'abandon de cette idée.»*

---

*«Quel est le planning prévisionnel ?*

*Pourquoi ne pas envisager aussi la ligne T1 ( Est - Ouest de PAU ) ?»*

---

*« Quand démarrent exactement les travaux sur le Cours Lyautey?»*

---

*«Est-ce réellement le parking du Stadium qui est voué à devenir un parking relais? Y en aura-t-il un sur Bizanos?»*

---

*«Très beau projet, à quand le bus-tram sur la Route de Bayonne?»*

---

*« Les parkings relais seront-ils fermés le soir comme c'est le cas à Bordeaux?»*

---

*«Je donne mon avis sur le BUS TRAM , le petit film bus tram est très bien fais et donne envie de l utiliser très rapidement , c est un super projet pour PAU et son agglomération , je n ais pas de voiture , je suis pour les transports urbains gratuits , plus de monde sur le réseau bus et moins de pollution en ville , je crois fort au projet BUS TRAM Palois , PAU mérite se changement de déplacement pour mieux apprécier cette belle ville qui devient très agréable , pour le piéton et la joie du vélo , vive le BUS , merci à IDELIS pour la qualité des transports.»*

---

*«Oui pour le bus-tram, mais il faudrait qu'il soit électrique, il faut penser à l'environnement avant tout.»*

---

*«Dommage que le bus ne s'arrête plus Rue Jean Réveil!»» Mme Cassagne (05.59.84.68.20). Cette dame souhaiterait savoir s'il est prévu de refaire passer un bus dans cette rue d'ici qq. temps? Elle attend une réponse de notre part.»*

---

*«Projet séduisant, à voir en pratique...»*

---

## Avis déposés sur internet

*«Contre ce projet de fou ou la taxe d'habitation va encore augmenté, le tram va partir de l'hôpital pour encore une fois de plus facilité le transport des gens de certains quartier de l'hôpital qui eux déjà ont beaucoup eu de notre Maire !!! ( médiathèque, salle des fêtes,nouveaux logement etc.....)*

*Au lieu de faire cette dépense inutile, refaite les routes de Pau qui sont médiocre et qui n'ont jamais était aussi dégradé !!*

*Je suis contre ce projet qui va encore plus pénalisé les Palois pour le stationnement en ville , et le coup de ce projet faramineux STOP.»*

---

*«il faut faire vite, pr le bus tram. pas; en 2015. n importe koi.»*

---

*«Pour moi ce projet est une dépense inutile en temps de crise... nous ne somme pas non plus une agglomération importante au niveau population! Nous ne sommes pas a Bordeaux, Toulouse ou Paris il faut redescendre sur terre. Il y a déjà un réseau de bus important pourquoi ne pas continuer a l'améliorer?»*

---

*«Les chiens seront-ils acceptés dans le bus-tram?»*

---

*«Le passage piéton Université-Leclerc est très dangereux! Ce passage va-t-il être repensé en même temps que le projet de bus-tram?»*

---

*«La ville de Pau est suffisamment endettée, les impôts déjà exorbitants le tram n'a donc aucune raison d'être.»*

---

*«Mais quand va-t-on penser la ville pour ses habitants et non pour faire plaisir à quelques élus ou pire ! quelques personnes qui se gargarisent de vouloir organiser la ville selon leur mode de pensée. A quand une ville pensée par ses habitants de manière à ce qu'elle soit vraiment accessible. Pour l'instant ce n'est que poudre aux yeux et les effets sont encore pire ! Virez vite ces quelques employé(e)s qui se prennent pour des architectes ou des biens penseurs(euses) ! C'est urgent ! Les dégats et les finances en subissent des conséquences !»*

---

*«OUI pour un bus-tram : et encore un pour la route de Tarbes à ressusciter!»*

---

*«Par quelles rues passeront les voitures sortant du parking Clemenceau et voulant rejoindre la gare? La rue Daran sera-t-elle uniquement réservée au Bus-Tram?»*

---

*«Les horaires du bus-tram sont-elles déjà définies?»*

---

## Avis déposés sur internet

«Quelle motorisation? Aujourd'hui, la majorité des personnes préférerait une motorisation Hybride, selon eux plus en cohérence avec le projet.»

---

«Une tarification particulière sera-t-elle maintenue pour les gens percevant le RSA?»

---

«Le «détour» par la rue Carnot crée une séparation des deux sens préjudiciable à l'homogénéité de la ligne. Le sens descendant pourrait emprunter le haut de la rue Carnot, tourner à gauche dans la rue Palassou pour rejoindre le haut de la rue Cassin en bas de la rue des Alliés. Ou encore, emprunter le boulevard d'Alsace sur 100 m et descendre la rue des Alliés.»

---

«Bonjour, l'idée de bus tram a l'air très bien mais que pensez-vous des personnes qui prennent le parking de l'hôpital pour un parking relais, afin de prendre le bus pour aller travailler au centre ville. ne pensez vous pas que cela va engendrer encore plus de problèmes? je travail moi même a l'hôpital et tous les matin je vois les costards cravates a l'arrêt du bus!!!  
un parking relais oui mais pas sur l'hôpital.....  
quand je suis de soir(13h45-21h30) je suis obligé de partir 1 heure a l'avance car je sais que je vais batailler pour me garer. alors que des places sont prises par des gens extérieurs de l'hôpital. (j'habite a 12 min)  
pouvez vous m'assurer que les personnes qui vont aller a la gare (partir 1 semaine par exemple) ne laisseront pas leurs voitures garées sur le parking de l'hôpital pendant toute la durée de leur voyage ?? le progrès oui mais sans pénaliser les personnes qui viennent travailler.»

---

«Je trouve que ce projet est bien sauf je trouve pas l'intérêt de faire un terminus a l'hôpital.»

---

«Pourriez vous donner des statistiques de fréquentation de la ligne 2, celle qui préfigure le futur bus-tram? Avant de lancer de coûteux investissements irréversibles, ne serait-il pas judicieux de tester cette ligne avec les bus actuels, en aménageant le parking relais Nord (dont l'utilité a été démontré par la commune depuis au moins 2011), et en mettant la rue Carnot en sens unique? Ensuite procéder aux études de comportement et d'impact?»

---

«Avec cette ligne, je pourrais aller travailler en transports en commun; ce serait génial.»

---

«Je trouve qu'un tram à Pau est inutile, les véhicules-tram sont en général d'une capacité supérieure aux nombres de passagers utilisant les bus dans l'agglomération paloise du moins à ce que je peux constater. Donc encombrement inutile. Il faudrait plutôt utiliser des véhicules plus petits du moins sur certains circuits, genre «por puestos sud américains» et peu polluants. Les transports en commun palois sont trop encombrants, mal étudiés, combien de fois faut-il changer de bus lorsque l'on habite l'agglomération et que l'on veut aller dans certains endroits du centre ou à l'université ou à l'hôpital? De plus, je croyais que la municipalité était à court de crédits pour finaliser certains projets (la piscine par exemple, j'ai acheté une carte que j'ai du mal à utiliser, Péguhilan est encore fermée) et les palois si je ne m'abuse en ont vraiment assez des travaux. Finissez ce qui est commencé, bouchez les trous, refaites les voies qui en ont bien besoin, on verra ensuite. Et quid de l'enquête lancée sur les transports justement à laquelle j'ai répondu, elle a dû coûter de l'argent peut-être serait-il opportun de s'en servir.»

## Avis déposés sur internet

«Je m'appelle Guillaume, j'ai 31 ans et je participe activement à la fois à la taxe foncière et à la taxe d'habitation. Juste pour dire que les habitant et actif de Pau ne sont pas des vaches à lait... Il serait bon de ne pas abuser dans les projets.»

---

«Je suis d'accord pour un bus tram à condition qu'il n'y ait plus de voiture au centre ville, sinon ce n'est pas la peine.»

---

«Il serait peut être mieux de faire un Tramway qui est certe plus coûteux mais plus adapté aux années futures. Une ville comme Pau qui a un potentiel énorme et qui est selon moi mieux armée que la côte basque. Si l'ambition de Pau est de devenir une ville incontournable, faisons en sorte que le transport soit à la hauteur, pour éviter des dépenses futures.»

---

«Ras le bol les travaux stop on n'est ni a bordeaux ni a toulouse!!!!»

---

«Se projet est ridicule vous avez déjà un réseau de bus bien développé. Ne sert il pas plus judicieux de refaire les route actuel avec ses 60m€, pour avoir un confort optimal pour nous (les usagés).»

---

«Tout d'abord, merci de demander l'avis aux Palois. Pourquoi perdre 60 millions d'euros dans quelque chose qui n'est pas vraiment utile? Améliorez plutôt les bus déjà existants au lieu de créer un ersatz de tram, pas nécessaire dans une si petite ville que Pau! Beaucoup d'autres choses sont à faire et bien plus importantes... Profitez de ces 60 millions d'euros pour renflouer les caisses qui à priori sont plutôt mal en point.»

---

«Bonjour, usagé des transports en commun et apres revisitation des cartes et temps de passage des bus (IDELYS), je trouve cette adaptation suffisante pour une agglomeration comme la notre.De plus, le budget de depart qui certainement va exploser de 60 millions d'euros pour 6 kms soit 10 millions le kilometre me parrait exorbitant.Meme si il y a des participations annexes, c'est colossale.Le fait de concerter est une bonne chose. Donc j'exprime mon avis par un gros NON a ce bus tram.Cela n'apportera rien de plus a notre ville sauf une dette de plus.D'autre priorité sont a donner avant celle-ci. Il faut deja entretenir ce qui a ete fait et c'est pas toujours le cas.Donc combien en plus pour la maintenance d'un bus tram qui ne prove pas sa rentabilité.....»

---

«Je trouve sa tres intérressant, car de nos jours l'essence devient éxessivement chère et cela permettrais de se place a moindre cout.»

## Avis déposés sur internet

«De toute façon avec ou sans notre accord le projet se fera ou ne se fera pas.

Mr Duchateau étant un ancien chauffeur de bus il prend son ancienne fonction trop à coeur!

La loi SRU demande de renouer la politique urbaine en alliant les questions d'habitat et de déplacement dans la ville or cela signifie qu'il faut avoir une vision générale de la ville et non pas que de déplacement!

Aujourd'hui, Pau reste une ville moyenne, certains quartiers ont besoin d'être réhabilités il manque de grosses infrastructures des zones d'activités économiques doivent se développer d'avantage, avant de lancer ce projet un peu trop ambitieux. C'est un fait, la piétonnisation du centre ville ne fait pas le bonheur de tous, les transports en communs ne sont pas assez fréquentés pour penser à une ligne de tramway. L'utilisation de la voiture reste le mode de transport le plus utilisé encore chez les palois. Les mentalités non pas encore changées, ne rattrapez pas le retard trop vite! 60M d'euro n'est pas une petite somme mais un bus tram s'est aussi un tram discount mieux vaut reporter ce projet à plus tard et créer un vrai tram si la demande le nécessite. Je vous rappelle qu'avant de concevoir un tel projet il faut tester la demande avec la création de lignes de bus à haut niveau de service circulant en site propre c'est une première étape très importante. Une ville qui recense au moins 30000 passagers/jour sur une ligne peut envisager de passer à ce mode de transport on est loin du compte!!! Enfin, c'est tout à son honneur que madame la maire consulte l'avis des palois. Mais le vote par référendum serait plus approprié !.»

---

«Hier soir à Beaumont, j'ai noté que le projet de Tram-Bus visait les deux millions de passager annuels. Puis-je avoir les chiffres de trafic actuel sur la ligne Temporis T2 actuelle ?»

---

«Je soutiens ce projet car je rejoins l'idée innovante, pratique et moderne d'offrir un moyen de transport rapide et utile qui apporte en même temps une solution aux problèmes de circulations.»

---

«J'espère que les 60 millions seront payés par le centre Leclerc autant appeler votre ligne la gare Leclerc, à croire que tout les Palois n'ont de vie qu'entre la gare et l'hôpital, on se moque du monde, c'est plutôt pour le centre commercial. Le centre ville sera définitivement mort avec les travaux qui reprendront.....c'est une honte.»

---

«Je suis contre cette idée de bus tram. honnêtement pour une ville de la taille de Pau les bus suffisent largement. engager autant d'argent dans un tel projet serait réellement un vrai suicide économique. je pense que ce projet doit faire l'objet d'un referendum auprès de tous les habitants.»

---

«J'habite au bd Alsace Lorraine à Pau. Je n'ai pas de voiture, je me déplace soit en vélo et très souvent en bus qui hélas ont souvent du retard. Je considère que Pau fait partie de présent des grandes villes, je trouve l'idée du trambus très intéressante ! Donc mon avis est qu'il devrait y avoir 1 trambus à Pau...»

---

«Je suis opposé à ce grand projet tel que parce que ce n'est pas en l'état actuel un projet intercommunal de l'agglo mais un projet communal de Pau. L'agglo doit se doter d'une réelle rocade 2x2 voie 90km/h pour être dynamique malgré la présence de tracteur voiture sans permis et autre ralentisseur avec parking relais à chaque entrée intra agglo, une ligne tramway ou trambus est-ouest qui dessert cette agglo longiligne et servant de colonne vertébrale au réseau idelis, réseau qui diffusera de la colonne aux points stratégiques, des parking relais aux points stratégiques et les déplacements intra agglo. Là est la seule voie envisageable pour restructurer de la meilleure façon qui soit l'agglo qui a pour devenir l'unité avec un pau-centre pau-lescar pau-lons pau-jurançons...»

## Avis déposés sur internet

«J'approuve absolument la mise en place de ce projet qui va apporter une meilleure qualité de vie pour tous. Le tracé prévu me semble tout à fait convenable. J'espère que des habitants de mon quartier m'accompagneront afin de participer aux réunions publiques.»

---

«Le choix du tracé ne me paraît pas judicieux au vu des infrastructures existantes. Aujourd'hui un des arguments principal est la fréquentation de la ligne de bus déjà existante. C'est argument vise donc à atteindre une rentabilité rapide de la future ligne , ce qui fondamental dans un projet comme celui là.

Néanmoins en choisissant ce tracé, il me semble qu'on on ne tient pas compte des infrastructures existantes pour permettre aux personnes du nord de pau de se garer facilement et prendre ce trambus. Nous avons un parking à coté du zenith et du palais des sports qui est tout indiqué pour jouer le rôle de terminus. Pourquoi ne pas avoir prolongé la ligne vers ce parking ? Un terminus au Zenith pourrait également permettre de désengorger le parking lors des événements sportifs.»

---

«Très beau projet réfléchi écologique qui devrait permettre à chacun de se déplacer dans d'excellentes conditions un projet d'avenir pour la ville de pau.»

---

«Bonjour,  
après avoir assistée à la réunion publique mercredi soir et après m'être informée sur le projet du hameau qui a terme sera requalifié et doté d'une qualité environnementale, architecturale et paysagère non moindre, je voudrais savoir pourquoi le bus tram ne desservira pas ce quartier. Il serait aisé d'allonger le tracé de l'hôpital jusqu'à ce quartier.  
Merci de votre réponse.»

---

«Bravo pour ce projet qui va améliorer la vie des piétons sur le Boulevard particulièrement entre le Tabac et Pouguet , actuellement il n'y a pas de trottoirs ou bien ils sont trop étroits pour les poussettes et les fauteuils handicapés et nous devons donc marcher sur la chaussée avec les véhicules qui nous «rasent» a vive allure en risquant nos vies .

Félicitations a Mr Duchateau et a toute son équipe de nous proposer un si beau projet pour moderniser enfin ce quartier ou je réside depuis 30ans et qui semblait bien oublié par le passé .

Pourriez vous m'indiquer comment participer dans le quartier a l'adhésion des habitants a cette réalisation si c'est possible , je suis disponible en effet a toute action positive.

Très sincères salutations.»

---

«Ce projet n'a aucun intérêt. Des bus ( pas pleins !) existent déjà. Nécessité de très gros travaux une fois de plus dans la ville. Un cout exorbitant pour l'intérêt réel.

Alors STOP +++ au projet.»

Mr et Mme CROZE

## Avis déposés sur internet

«BUS TRAM.

1. *Depenser 60 Md'Euros (budget actuel) soit moins de 7 Meuros/km (vos chiffres) signifie oublier l'achat du matériel roulant et des ateliers. Donc c'est déjà malhonnête dans la présentation: le cout sera bien supérieur. D'autre part pour justifier un tel investissement lourd, il faut adjoindre les charges de personnel nécessaires pour des frequences accrues. Sauf si tout s'arrête à 19heures quand il n'y a plus de visites à l'hopital.*

2. *Le trafic automobile est de 78% (vos chiffres). mais cela résulte d'une poilitique délibérée d'embeter les habitants du centre (restriction de circulation, paupérisation des immeubles, augmentation des impots locaux, fragilisation des commercants) qui font que les nouveaux habitants preferent habiter loin du centre historique et aller dans des supermarchés périphériques.*

*Donc l'argument de diminuer ce chiffre de 78% de trafic avec un axe Gare Hopital n'est pas recevable. Il faudrait au contraire une politique de densification d'occupation et d'activité dans Pau «»commune et non pas coeur historique»» pour avoir des habitants qui n'ont plus besoin de voiture. Mais cela dépasse la société de transport et touche à l'idéologie. De plus c'est une politique de long terme, peu rentable électoralement parlant.*

3. *Dire que l'essence coute plus cher est exact. Mais présenter le «»bas cout relatif»» des transports urbains est un mensonge délibéré, car l'usager ne paye que 20% du ticket... Comparer une dépense privée directe à une dépense très largement subventionnée est là aussi malhonnête.*

4. *Dans l'argumentaire, il manque les amortissements, les previsions de passagers, les risques financiers si les espérances ne sont pas au rendez-vous. Faudra t il alors davantage subventionner ou ponctionner les entreprises qui iront 10 km plus loin pour éviter l'augmentation continue des charges??*

5. *Faire un site propre, semble toujours bien dans un paysage. Mais cela neutralise une voie de passage pour un bus toutes les 7 minutes au mieux. Il y a là un gaspillage de la surface urbaine utile qui va réduire l'écoulement du trafic et créer des embouteillages supplémentaires aux carrefours. Les professionnels taxis, artisans, livreurs et riverains vous remercieront.*

5. *Diminuer le trafic automobile en ville semble être un objectif pour les transports palois. Mais pourquoi alors promouvoir AUTOLIB? c'est d'abord une pure contradiction. Ensuite il conviendra d'en connaître le cout et le déficit et d'arreter au plus tot cette folie.*

*Conclusion. Le bus tram existe ailleurs. Mais faire la même chose que les autres n'est pas preuve de bon sens. Il faut réfléchir au cout réel et aux perspectives d'évolution. Pensez aux remarques de la chambre locale de Caen sur leurs projet (ville trop petite).*

*Donc 1. améliorez les dessertes actuelles; 2. demandez aux responsables des travaux de ne pas retrécir les voies de passage du centre ville pour en faire des couloirs dangereux. Dans les mono-voies du centre-ville, si une voiture ou une maison prennent feu, les pompiers ne pourront pas accéder, vue l'étroitesse des rues. Avec des rues élargies, voitures et transports en commun pourront mieux irriguer le centre ville. 4. Si vous voulez favoriser l'air pur, installez des bornes electriques et instaurez un demi tarif de stationnement pour les voitures électriques. Là est l'avenir.*

*5 Remettez le projet de bustram à plus tard quand Pau aura absorbé les communes alentours et que l'agglomération unique aura atteint 200000 habitants.»*

---

*«Il y a déjà eu des bus longs avec soufflet, cela génère des embouteillages, des accidents et de la gêne comme le dernier mort à LYON; pour ma part, je préfère de petites navettes gratuites avec passage toutes les 10minutes à ce projet ruineux, inadapté à une ville (petite) comme PAU; imaginez-vous la circulation rue Carnot (cf la nouvelle terrasse du café-Tabac accidentogène empiétant sur la chaussée) et aux Halles !»*

## Avis déposés sur internet

«Après 19h ces deux lignes ont des passages toutes les 20 minutes, pour les gens qui quittent à 19h, le temps de rejoindre l'arrêt de bus, si par malheur on loupe celui de 19h 20 il faut attendre 20 minutes et on rentre à 20h alors qu'on habite à 4km du centre!! Idem pour le samedi le jour où l'on voudrait aller au centre en bus, il n'y en a que toutes les 20mn...»

---

«Si nous devons saluer le travail effectué par la municipalité sur le réseau de transport en commun de PAU, on ne peut que constater l'isolement dont est victime la rue du 14 Juillet.

Certes, le réseau IDELIS désenclave en partie la rue du 14 Juillet en desservant la gare, et, à terme la future station du Bus-Tram; Toutefois, l'accès au centre ville demeure toujours aussi malaisé surtout pour une personne à mobilité réduite.

La Coxitis devrait avoir une petite sœur, avec un trajet différent ayant pour départ la gare et desservant le secteur du château en empruntant la rue Marca.

En effet, l'actuel tracé dessert la Place de Verdun qui constitue un « Parc-relais » pour beaucoup de Palois venant des quartiers Nord. Ce tracé n'est pas du tout adapté pour ceux venant de Jurançon. Il est dommageable que le secteur du Château ne soit pas plus accessible.»

---

«Bonjour,

Je ne comprends pas sous quelle énergie va fonctionner ce bus-tram. Si c'est avec un carburant classique, quel intérêt, notamment si son taux d'occupation n'est pas optimal ?

Vous évoquez 32500 voyages par jour sur le réseau IDELIS et 40.2% d'augmentation de fréquentation en 2 ans mais cela ne nous donne pas le taux réel d'occupation des bus. Je croise tous les jours des bus quasiment vides (ceux de la ligne P20 notamment). C'est ce ratio qui peut permettre de mesurer l'impact réel sur l'environnement.

La population de Pau tend à diminuer au lieu d'augmenter, est-ce logique d'augmenter la capacité du réseau de transports en commun alors qu'un gros investissement a déjà été fait avec IDELIS et IDELIB ?

Sans compter les nuisances liées aux travaux pendant 3 longues années, la transformation du paysage urbain, etc.

Par ailleurs, vous dites que ce sont les entreprises, petites comme grandes, qui vont supporter le coût et vous leur appliquez d'ailleurs le pourcentage maximum de la taxe transport (autant que pour Paris !) mais ont-elles les moyens en cette période de récession où elles licencient quand elles ne déposent pas leur bilan, de supporter ces charges supplémentaires ?

En un mot, je trouve le coût de ce projet exorbitant pour une petite ville de notre taille et Pau n'en a plus vraiment les moyens.»

## Avis recueillis sur le registre

Se travailler à l'hôpital le dimanche et jour férié et ces jours-là il n'y a pas de bus le dimanche matin et les jours fériés. Pas de voiture, c'est un vrai handicap. → le TRAM, remède à ?

7 Mai 2012

Contre l'idée ! La ville et le centre-ville en particulier, a p en fréquentation. Investir dans un tram encouragerait les us à changer leurs habitudes et à « migrer » vers d'autres pôles co merciaux (quartier libre, Long/lexar...). La durée de travaux ser longue et non rentabilisée.

3 mai 2012

- oui pour le tram - plus sûr plus éco. plus TOUT...  
à Clermont Ferrand ils l'ont mis et c'est vraiment génial. ...

Bonne idée, c'est cool !! ☺

Comment ça améliorer le service existant qui laisse à désirer ? ... !!

Oui pour le TRAM ENFIN !!!

On veut un vrai tramway ! Pas un "bus tram". BAM

Pas mal mais argent dépensé pour rien.

## Avis recueillis sur le registre

Demeurant à proximité de la ligne Bus Tram,  
 C'est ok pour moi qui fait partie des "sans voitures"  
 Heureusement qu'il y a aussi les bus (il y a <sup>existé déjà</sup> le nombre  
 lignes à Du Fau Taurasse, on est gâté!). Il faut que  
 les habitants changent  
 un peu leurs habitudes.

Shaeffer

moins de voitures => moins de pollution

et de bruit... dans la ville de Pau - moins cher aussi car bonjour  
 le prix des gas oil...

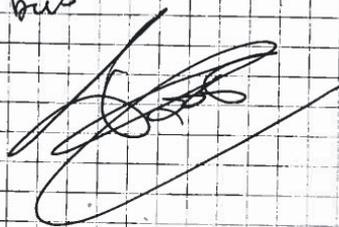
\* Tarifs pour les étudiants ?

\* Prix du ticket de forfait ?

Bonne idée !

Si le tram couvrait une grande zone, ce serait une bonne idée  
 AVOIR!

Mais un vrai tram pas un bus



Tram, peu de arrêts le long de l'avenue Copernic.

les arrêts de bus par les échiers et les collèges devraient  
 être équipés d'abus.



Avis recueillis sur le registre

Vivre le ham ! ~~set mode~~ ~~110~~  
 Smoke weed ~~110~~  
 Casimodo C:6

J'ai 2012  
 Une très bonne "IDEE"  
 alors allons y. ~~110~~

112 Supr idee

2012 Je pense que c'est une excellente idee ! Continuez  
 sur cette voie! ~~110~~

~~110~~ 8 top beam ~~110~~  
 Sarah la BG 

1 C'est bicolor top ~~110~~  
 laissez tomber

mais c'est cool  
 petit Carlita Signer (la b.)

xcellent 

Nix  
CONTROVERS

## Avis recueillis sur le registre

va manquer un autre primordiaire sur le régime du Bus Tram, qui est celui des 2 Cliniques devant l'Hôpital, merci...

Pour le confort, c'est certainement un mixte. Mais pour d'autres aspects, ce n'est sûrement pas la solution d'avenir que les usagers païens attendent.

- le site proposé n'est pas une réelle "boule en boule" à aspect "sécurité" n'est pas vraiment au rendez-vous, même si on peut espérer moins de voitures sur la trace du Tram-bus
- la pollution ... est pas évitant de tout, même si le caractère hybride peut faire illusion. La montée de la gare au "superplan" verdissement ne pourra se faire qu'à grand confort de gas-oil.
- l'investissement aura d'autres conséquences (sur le long terme) que le seul achat de ce véhicule (entretien et amortissement, mais aussi renouvellement de véhicules, qui, évidemment, seront tous de même nature tous les 5 ans !)

Néanmoins, nous essaierons de le rendre sympathique aux païens. Après le B.H.N.S. et le bus-tram, peut-être pourrions-nous l'appeler le "TRABUS", contraction de tram et de bus sur 3 lettres, avec une consonnance beaucoup agréable (quasi-musical) aux oreilles.

le 15 AVRIL 2012

Thomas Feste 38 Rue Guichemie 64000 PAU  
Tel 06 10 60 50 51

elhamemste @ yahoo.fr

Bonjour, je habitant le quartier objet et, titulaire COMMERCIALE avec mon véhicule, je souhaiterais que l'on pense (ou demande aux citoyens)

le circuit pratique de CIRCULATION entre ville pour SORTIR et RENTRER chez nous, citoyens propriétaires OCCUPANT du Centre, ville + Dehors !

- Aussi j'attends la réponse par mail à l'adresse (Voie Service Secretariat Dame) fin année 2012, concernant la carte aller/retour

## Avis recueillis sur le registre

Je trouve que c'est une bonne idée et j'espère que si on le prend, ce: prendra moins de temps pour aller au collège car moi j'ai quelques minutes de bus tout les matins et tout les soirs. Merci

~~PROJ. LE TRAM.~~

ne trouvez vous pas que nous avons assez de bus et que DAV doit s'occuper d'organiser et administrer de façon à ce que coustent un peu de Tram ?

Jeune

MR. Bouchard - Jean-Marie Michel :

Pau le 22 Mai 2012.

C'est une très bonne chose pour la gare et le centre hospitalier. Seul la voirie est à refaire. - Mds de Boule etc... Pas très bon pour les Voies de secours. (Merci)

22 Mai 2012

M. Bouchard

très bonne idée. Je soutiens le projet, néanmoins, pensez aussi à améliorer les routes qui vont vers le Centre Hospitalier tel l'avenue de Lilas etc. Merci

22/05/12

Daniel M.

~~\_\_\_\_\_~~  
Gilles

## Avis recueillis sur le registre

meurant à proximité de la ligne Bus Tram,  
 ut de pour moi qui fait partie des "sans voiture"  
 enregistrement qu'il y a aussi les bus <sup>il y a</sup> ~~il y a~~ <sup>existe déjà</sup> de nombreuses  
 gués à Dufan Taurasse, on est gâté ! Il faut que  
 habitants changent  
 peu leurs habitudes.

us de voitures → moins de pollution

bruit... dans la ville de Pau - moins cher aussi car toujours  
 prix de gas.oil...

\* Tarifs pour les étudiants ?

\* Prix du ticket de transfert ?

Bonne idée !

Si le tram couvre une grande zone, ce serait une bonne idée !

Avoir !

Mais un vrai tram pas un bus

Tram que de arrêts le long de l'avenue Copernic.

Les arrêts de bus par les échiers et les collégiens devraient  
 être équipés d'abris.

## Avis recueillis sur le registre

moi c'est keuh. J'obéis à lui et je prend le bus depuis moi  
but le temps.

Pense que c'est une bonne idée pour pouvoir circuler  
à voiture et c'est pratique.

Pense que c'est une bonne idée à condition de passer  
un peu l'agglomération.

bonne idée, merci!

le TZ existe déjà et faut se réveiller faut non?  
Pk investir? 

c'est en effet une bonne idée, comme tout ce qui  
améliore le transport en commun.

Mais le Député MAIRE, aucune réponse  
mon courrier début Mai 2012 - Que faites  
vous de vos engagements? Refaction voirie  
renue du coup et avenue de Buros?  
ouverture Résident Pa lois (au des jardins  
ou haut) Tnez, désu !!!

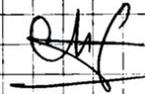
## Avis recueillis sur le registre

Il y a assez de Bus. Il vaudrait mieux  
reparar la chaussée qui devient de  
plus en plus incompatible avec regard  
de son état notamment dans le secteur  
Pare Nord et Pare Est

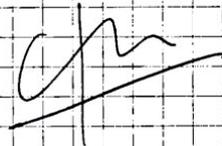


Bus la route de Gof Gros et Verteils  
Pelle toutes les pds me + sensible  
du tramway et la route Verteils - AN

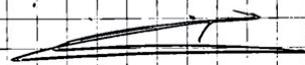
Le Tram, oui mais en remplacement  
des bus dans tous les cas !!



Interdiction la circulation des voitures en ville, tout le monde  
à bicyclette !! (bels topi).



NON NON NON, l'investissement correspond à plusieurs années de gratuité  
de transports en commun. Faites le calcul ! N'ont pas privilégier cette  
option déjà adoptée dans plusieurs villes européennes...



## Avis recueillis sur le registre

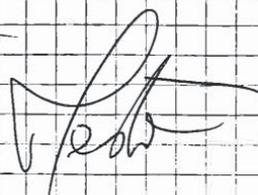
brochure et plan de circulation  
 et 'attendant' le centre ville + écologique  
 lui permet. Déjà à ce jour, de me  
 faire faire la Tour de Ville (si je  
 reviens par la rive de rambles ou que  
 l'autre quelque chose chez moi!) =  
 Rue RIVARDES → Cours Boegner  
 promenade par Bd pyreneens place  
 Gramont + Halles + Rue Guichard  
 en SENS unique!

Donc, après avoir subi les embouteillages  
 ENTRÉE SORTIE du parking Boegner  
 à certains heures, je me suis résolue  
 à tricher par ce parking pour

- 1) rapidement revenir chez moi
- 2) Ne commettre aucune infraction  
 au Code de la Route!

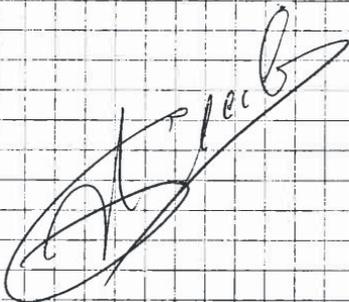
Ici de veiller à ces incivilités  
 S, NON Pour notre ville sera  
 inhabitable avec en plus augmentation  
 des frais

Cordialement

V. P. 

**Avis recueillis sur le registre**

Dear Mom, merci mille fois pour l'Hopitala et la grace

Wolff  


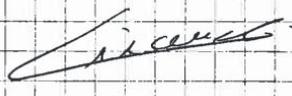
Je regrette que sans les dimanches matin, nous, les sans voiture, nous sommes penalises, par exemple prendre le train, aller a la messe catholique, (ou au temple etc... il faut attendre l'après-midi; j'espère que le futur tram, fonctionnera le dimanche matin

Herzi

Henri Grandhomme 48 route de Bayonne, Apt 46 - Residence Anchem. Billère

Vive le tram

~~Je suis pour le Bus-Tram -~~

Mr Giraud 

~~Dear~~  
 Un vrai Tram aussi!

~~Je suis aussi pour le tram!~~  
 Je suis aussi pour le tram!

on est d'accord pour le TRAM

Le compte-rendu de séance  
a été affiché le 16 décembre 2009



**ÉTAIENT PRÉSENTS :**

**Membres titulaires :**

Martine LIGNIERES-CASSOU, *Présidente* ; Mme Michèle LABAN-WINOGRAD, M. Jean-Yves LALANNE, M. James CHAMBAUD, M. Christian LAINE, M. Michel BERNOS, M. Jean-Michel TISSANIÉ, M. André ARRIBES, Mme Annie HILD, M. André CASTRO, Mme Monique SEMAVOINE, M. Jean-Claude BOURIAT, M. Pierre DOMENGE, M. Michel PLISSONNEAU, *Vice-Présidents* ; M. Latifa ABOUSLEIMAN, M. Michel AGUER, M. Denis BADIE, M. Jean-René BELLOCQ, Mme Anne BERNARD, Melle Eurydice BLED, M. Pascal BONIFACE, M. Françoise BUIL, Mme Nathalie CABANNES, M. Jean-Michel CANTON, M. Jean-Claude CANTOUNAT, Mme Anne CASTERA, M. Francis CHAUVELIER, M. de FONTENELLE, Mme Odile DENIS, M. Guillaume DESCORPS, M. Philippe DUBOURG, M. André DUCHATEAU, M. Frédéric FAUTHOUX, M. Bernard FOURNIER, M. Jean-Pierre GARGUIL, M. François GAY, M. Jean-Marc GRUSSAUTE, M. Gérard GUILLAUME, Mme Danièle IRIART, M. Marc JUBAULT-BREGLER, Mme Nicole JUYOUX, M. Bernard LACLAU-LACROUTS, M. Alain LACRAMPE, M. Alain LAVIGNOTTE, M. Antonin LE CORNO, Mme Frédérique LERBET-SERENI, Mme Hélène LÉROU-POURQUÉ, M. Jean-François MAISON, M. Jérôme MARBOT, M. Jean-Claude MATHIEU, Melle Stéphanie MAZA, M. Jean-François MONTAUT, M. André NAHON, M. Alain PEDEUTOUR, M. Francis POURTAU, Mme Simone RODDE, Mme Andrée SAINT-CRICQ LOMPRES, M. Jean-Claude SELIEZ, M. Emmanuel STOLL, Mme Margot TRIEP-CAPDEVILLE, M. Yves URIETA, Mme Sylvie ZEROUAL.

**Membres suppléants :**

M. Alain ARRAOU, M. Jean-Michel BALEIX, M. Jean-Pierre CASTY, M. Gérard CREMON, Mme Véronique DEHOS, Mme Monique ESPELUSE, M. Henri-Jean LEZE, M. Henri TOUBERT.

**ÉTAIENT REPRÉSENTÉS :**

M. Alain CHAUTEAU (a donné pouvoir à Mme DEHOS) M. Benjamin CLAVERIE (a donné pouvoir à M. TOUBERT), M. Olivier DARTIGOLLES (a donné pouvoir à Mme LÉROU-POURQUÉ), M. Alain DARZACQ (a donné pouvoir à M. CREMON), Melle Frédérique ESPAGNAC (a donné pouvoir à M. DUCHATEAU), M. Joel GRATACOS (a donné pouvoir à M. BALEIX), M. HUERGA (a donné pouvoir à M. DE FONTENELLE), Mme Claudy LAGREZE (a donné pouvoir à Mme la Présidente), M. Adoum ISSEINI (a donné pouvoir à Mme IRIART), Mme Nadia PANSIER-SOUCAZE (a donné pouvoir à M. LEZE), M. PRAT (a donné pouvoir à Mme SAINT-CRICQ LOMPRES), M. Pierre SABIN (qui a donné pouvoir à Mme ESPELUSE), M. Cyril SOULE (a donné pouvoir à M. BADIE).

**ÉTAIENT EXCUSÉS :** M. Patrick BORBON, M. Jean-Claude PRADOUX, M. Serge MAUCOR.

Secrétaire de séance : M. Claude GAY

**3 REALISATION D'UN PROJET DE TRANSPORT COLLECTIF EN SITE PROPRE (T.C.S.P.)**

**Rapporteur : M. BONIFACE**

**Mesdames, Messieurs,**

**PROBLEMATIQUE :**

**Enjeux de gestion durable de la mobilité et TCSP :**

La résolution des problèmes de mobilité urbaine suppose des actions conjuguées sur l'ensemble des systèmes de transports dont, particulièrement, des actions volontaristes en faveur du développement des transports collectifs et des modes de déplacements non motorisés.

Les projets de transports collectifs en site propre (TCSP), tels que définis par la circulaire du 10 juillet 2001, se placent au coeur des actions publiques en faveur d'une mobilité durable.

Ces projets visent avant tout à rendre les transports publics performants, donc attractifs, grâce à une amélioration notable des temps de parcours et de la fiabilité du service public, mais aussi par l'amélioration des systèmes d'information aux voyageurs et d'exploitation.

Ils doivent s'insérer dans une stratégie urbaine et intégrer les enjeux environnementaux et locaux : air, biodiversité, cadre de vie et paysage, limitation de l'étalement urbain.

Au-delà de la seule dimension "transport", les projets de TCSP constituent le support de véritables projets urbains, participant à la reconquête des centres urbains et les rendant plus accessibles, en renforçant donc les fonctions économiques et résidentielles.

Les TCSP constituent également un vecteur de modernité, d'attractivité et de compétitivité de l'ensemble d'une agglomération, reliant les principaux pôles du territoire, permettant un accroissement de la mobilité totale et évitant la thrombose d'un système orienté sur le tout-automobile.

### **PDU et Contrat d'Agglomération de la Communauté d'Agglomération et TCSP :**

Face au constat de la faible attractivité du réseau de transports urbains, et conformément à l'article 28 de la loi d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982, la Communauté d'Agglomération de Pau Pyrénées a approuvé son plan de déplacements urbains (PDU) le 06 février 2004.

Dans son deuxième objectif, le PDU préconise de « rendre les transports collectifs plus performants et plus attractifs », action centrale d'une nouvelle politique de déplacements urbains dans l'agglomération paloise. Ainsi, les actions 2.3 et 2.4 du PDU prévoient la réalisation de deux lignes de TCSP et de parcs relais.

### **LES APPORTS DES ÉTUDES PRÉALABLES :**

Par délibération du 30 juin 2008, le conseil communautaire a décidé d'engager les études de définition et de faisabilité d'un projet de Transport Collectif en Site Propre et de nouvelles pratiques de mobilité urbaine, comprenant la construction d'un modèle multimodal de prévisions de trafics, pour analyser l'opportunité du projet et, le cas échéant, en définir les principales caractéristiques.

En décembre 2008, au terme d'une procédure d'appel d'offre ouvert, la réalisation de ces études a été confiée au groupement « SETEC International / SETEC TPI / Chemin Faisant ».

### **La possibilité d'agir à court terme sans compromettre le moyen et long terme :**

La première phase d'études, menée en parallèle à la procédure de renouvellement du contrat d'exploitation des transports urbains, a permis de mettre en évidence :

- les corridors pertinents pour un TCSP (annexe 1) ;
- l'architecture d'un réseau de transports urbains restructuré pour mieux répondre aux nouvelles pratiques de mobilité et permettre le report modal, particulièrement des actifs (annexe 2) ;
- la pertinence d'un projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) sur l'agglomération paloise, dont il conviendra néanmoins d'analyser la convertibilité vers un mode de transports plus lourd (tramway, trolleybus) ;
- la faisabilité d'une première phase opérationnelle, qui apparaît particulièrement ambitieuse au regard de l'observation d'autres agglomérations ;
- la nécessité d'attendre les résultats de la modélisation de trafics pour arrêter les phases ultérieures du projet, étant donnée l'importance des mesures de circulation associées.

La mise en oeuvre à court terme d'un projet de TCSP apparaît donc faisable mais ambitieuse. Un tel choix politique est donc majeur, engageant l'autorité organisatrice des transports urbains sur des investissements importants mais nécessaires, car répondant à des enjeux planétaires et locaux, écologiques, économiques et sociaux.

L'atteinte de cette ambition nécessite de fait de se concentrer sur :

- un projet réalisable dans des délais aussi courts, donc un linéaire réaliste et des impacts sur la circulation générale limités
- un projet fédérateur et vecteur du report modal par l'efficacité des transports publics et la complémentarité des modes plutôt que la contrainte et l'opposition,

Ainsi, l'axe « Université – Centre ville » apparaît comme le corridor naturel par lequel commencer. Il constitue en effet :

- le premier corridor de demande en déplacements, drainant les deux premiers pôles d'emploi de l'agglomération et le premier point de concentration des équipements générateurs de déplacements (commerces, administrations, lieux d'enseignement, ...)
- de par les emprises et le maillage de voiries, il paraît pouvoir être aménagé sans impact majeur sur la circulation générale, tout en offrant les conditions du développement des modes de déplacements alternatifs à l'automobile (transports collectifs, modes doux) permettant d'oeuvrer en faveur d'une mobilité durable
- d'accompagner la redynamisation du coeur d'agglomération et de concourir aux objectifs de renforcement de ses fonctions économiques, résidentielles et sociales

L'extension à la Gare apparaît opportune pour, d'une part, optimiser le potentiel d'intermodalité avec les dessertes ferroviaires, d'autre part, amorcer la politique de renouvellement urbain de l'espace « Portes des Gaves et Pôle multimodal » et, en outre, améliorer les liaisons entre ville haute et ville basse.

De même, l'extension au Nord apparaît présenter l'intérêt de desservir un équipement majeur du territoire mais aussi de laisser percevoir dès la sortie d'autoroute un environnement urbain donnant la priorité aux transports collectifs.

Pour cette première tranche opérationnelle « Hôpital – Gare », une enveloppe prévisionnelle de cinquante millions d'euros (50M€ HT) a été estimée au moyen de ratios d'aménagement et sur la base des tissus urbains susceptibles d'être traversés.

En parallèle à la réalisation du projet BHNS, un effort d'aménagements ponctuels sera recherché et mis en oeuvre afin d'améliorer les vitesses commerciales, fiabiliser les temps de parcours et partager l'espace public au profit des transports collectifs et modes doux. Ces aménagements permettront, d'une part, d'inscrire le projet de BHNS dans une dynamique de réseau d'agglomération et, d'autre part, de diminuer la contribution forfaitaire d'exploitation par activation de l'option n°3 « amélioration des vitesses commerciales » et donc de générer une économie annuelle.

Après avis favorable de la Commission « Déplacements urbains » du 17 novembre 2009 et du Bureau des Maires du 23 novembre 2009, il vous est donc proposé de :

- réaliser un projet de Transport Collectif en Site Propre, prenant la forme d'un Bus à Haut Niveau de Service,
- poursuivre les études pour la réalisation du projet et l'aménagement du réseau de transports urbains
- engager la concertation préalable
- autoriser Madame la Présidente à demander des subventions à tout organisme susceptible de participer au financement du projet et prendre les dispositions nécessaires à la mise en oeuvre de ces dispositions

La décision définitive de réaliser les travaux sera soumise à une nouvelle délibération de l'assemblée délibérante, après la réalisation des études du projet et, le cas échéant, l'obtention de la Déclaration de Projet ou d'Utilité Publique.

Conclusions adoptées

Pour extrait conforme,

Suivent les signatures,

La Présidente,



*M. Lignières-Cassou*

Martine LIGNIERES-CASSOU

Syndicat Mixte des Transports  
Urbains Pau – Porte des Pyrénées

Extrait du Registre des Délibérations  
Comité Syndical

Séance du 12 juillet 2010

Date de la convocation : 2 juillet 2010



ETAIENT PRÉSENTS :

**Membres Titulaires :**

André DUCHATEAU, *Président* ;

Jean-Claude BOURIAT, Pascal BONIFACE, *Vice-Présidents* ;

Alain ARRAOU, François BARRACHINA, Jean-Michel CANTON, Jean-Claude CANTOUNAT, Eveline DONARD, Olivier DUCUING, Claude FERRATO, Dino FORTE, Jean-Pierre GARGUIL, Marc JUBAULT-BREGLER, Nicole JUYOUX, Gwendoline LAVIGNE, Martine LIGNIERES-CASSOU, Christophe MERIOT, Alain PEDEUTOUR, Jean-Claude PRADOUX, Jean-Michel RODRIGUEZ, Jean-Michel TISSANIE.

**Membres suppléants :**

Robert AUBRUN (a suppléé Dominique LASSALLE), Eurydice BLED (a suppléé Alain LAVIGNOTTE), Benjamin CLAVERIE (a suppléé Henri TOUBERT), Jean-Yves COURREGES (a suppléé Jean-Pierre MIMIAGUE), Michel LAULHE (a suppléé Robert DEMONTE), Jean-François MONTAUT (a suppléé Véronique DEHOS), Isabel MORIZOT (a suppléé Jean-Pierre PEYS), Jean-Marc PEDEBEARN (a suppléé Michel PLISSONNEAU).

ETAIENT EXCUSÉS :

Anne BERNARD, Olivier DARTIGOLLES, Louis de FONTENELLE, Bernard LACLAU-LACROUTS, Jean-Yves LALANNE, Paul LESTERLOU, Georges LOCARDEL, Stéphanie MAZA, Roger PEDEFLOUS, Florence THIEUX.

**Secrétaire de Séance : Jean-Claude CANTOUNAT**

**02 - PROJET DE TCSP / BHNS**  
**APPROBATION DU PROGRAMME SOMMAIRE**

**Rapporteur : Monsieur le Président**

Mesdames, Messieurs,

**1. PROBLEMATIQUE :**

Par sa délibération du 11 décembre 2009, la Communauté d'Agglomération de Pau-Pyrénées a décidé de se doter d'un système de Transport Collectif en Site Propre (TCSP) sous la forme d'un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS), en s'engageant sur une première ligne dite « hôpital – gare ».

La réalisation de cette opération nécessite que soit mis en œuvre l'ensemble des moyens disponibles afin de garantir la faisabilité de ce projet dans les délais, tout en respectant les impératifs qualitatifs et d'exploitation liés à la fois aux fonctionnalités transport (systèmes d'exploitation, système d'information aux voyageurs, matériel roulant, arrêts et stations) et aux aménagements nécessaires à une insertion urbaine cohérente du projet.

**Le projet de ligne de BHNS « hôpital – gare » se trouvant en interface avec plusieurs projets urbains d'importance (secteur des Halles, place d'Espagne) dont les réflexions ne sont pas aujourd'hui achevées, il convient de définir un montage opérationnel du dossier de maîtrise d'œuvre et une gouvernance de projet garantissant une maîtrise d'ouvrage partagée entre le SMTU et la Ville de Pau.**

**Un groupement de commande vous est proposé dans la délibération suivante pour la passation et l'exécution du marché de maîtrise d'œuvre dont le coordonnateur sera la SMTU.**

## **2. LANCEMENT D'UNE CONSULTATION DE MAÎTRISE D'OEUVRE :**

Le Syndicat Mixte souhaitant engager dans les meilleurs délais la première phase opérationnelle de réalisation de son projet de TCSP/BHNS, il convient de lancer les consultations pour la désignation d'un maître d'œuvre, par voie d'appel d'offres restreint, *conformément aux dispositions du Code des Marchés publics et notamment l'article 74 III 4<sup>e</sup> alinea.*

Par conséquent, il convient de définir les conditions générales de la réalisation du projet. Ces conditions sont décrites dans le programme joint en annexe à la présente délibération :

- Objectifs de la politique des transports du SMTU,
- Objectifs de mise en service,
- Phasage du projet,
- Définition de la plate-forme, voies, et aménagements pris en compte dans le projet,
- Systèmes et équipements (SAE / SIV),
- Niveau de service attendu,
- Principes et fonctionnalités d'exploitation,
- Principes de priorité aux carrefours à feux,
- Principes de circulation et de stationnement sur les secteurs traversés,
- Intégration du projet de TCSP avec les autres projets d'aménagements urbains.

⇒ **L'itinéraire de l'axe Hôpital – Gare est celui indiqué sur le plan ci-annexé, à savoir « Hôpital – Université – Halles/Médiathèque – Bosquet – Beaumont – Gare ».**

Cet itinéraire répond aux objectifs suivants:

- Potentiel de desserte,
- Lien avec les projets urbains,
- Desserte des points structurants du réseau,
- Attractivité des temps de parcours,
- Lisibilité,
- Impact sur la circulation.

Le programme du projet de TCSP/BHNS s'articulera avec la mise en service du réseau IDELIS, les aménagements de priorités bus sur l'ensemble du réseau, les travaux en cours et à venir sur les parcs relais et pôles d'échanges, sur l'aménagement du dépôt et sur le matériel roulant.

**Les conditions générales définies au programme seront précisées avant le commencement des études de projet et seront soumises par avenant à l'approbation du Comité Syndical (article 2, 5<sup>ème</sup> alinéa Loi MOP).**

### 3. CONTENU DE LA MAITRISE D'ŒUVRE

Le marché de maîtrise d'oeuvre comprendra 1 tranche ferme et 7 tranches conditionnelles. L'affermissement de chaque tranche conditionnelle sera décidé par le Comité de Pilotage, au regard des considérations techniques et/ou économiques qui se feront jour.

*Tableau des missions de mission de maîtrise d'oeuvre prévues au programme*

		TF	TC1	TC2	TC3	TC4	TC5	TC6	TC7
<b>A</b>	<b>Ligne 1 BHNS hors B et C</b>	EP / AVP / PRO ACT / DET AOR sur phase 1 OPC	ACT DET AOR sur phase 2 OPC	ACT DET AOR sur phase 3 OPC					
<b>B</b>	<b>Place d'Espagne :</b> - <i>infra transport et système</i>	EP / AVP / PRO ACT / DET / AOR / OPC							
	- <i>place urbaine</i>	EP			AVP OPC	PRO DET ACT AOR OPC			
<b>C</b>	<b>Secteur des Halles</b> - <i>infra transport et système</i>	EP						AVP OPC fonctionnel	PRO ACT DET AOR fonctionnel OPC
	- <i>place urbaine</i>	ESQ					AVP		
<b>D</b>	<b>Axe 18ème RI et rue d'Etigny</b>	EP							
<b>E</b>	<b>P+R proximité A64</b>	EP							
<b>F</b>	<b>Extensions ligne 1 au Nord</b>	EP							

#### 3.1. Le découpage géographique pressenti du projet de 1<sup>ère</sup> ligne BHNS est le suivant :

- A : ligne 1 « hôpital – gare » (hors place d'Espagne et place des Halles),
- B : Place d'Espagne,
- C : Secteur des Halles,

La réalisation de certaines phases d'études est prévue en tranche conditionnelle.

Par ailleurs, certains secteurs ayant vocation à accueillir à terme des extensions de la 1<sup>ère</sup> ligne BHNS ou d'autres lignes BHNS feront l'objet d'études préliminaires qui seront lancées dans le cadre du marché de maîtrise d'oeuvre de la ligne 1 :

D : axe 18<sup>ème</sup> RI / rue d'Etigny,

E : parc-relais à proximité d'A64, *étant entendu qu'une démarche est menée en parallèle pour identifier les sites de parc-relais potentiels et étudier les aménagements nécessaires à l'échelle de l'ensemble du réseau IDELIS*

F : extension de la ligne 1 au Nord :

- ✓ accès à l'hôpital par le Nord
- ✓ accès au Zénith ou à l'hippodrome

### **3.2. Phasage de réalisation de la ligne 1 (tranche ferme, tranches conditionnelles 1 et 2) :**

Sous réserve des modifications de programme résultant des apports du maître d'œuvre, le phasage de réalisation de la ligne 1 de BHNS est envisagé comme suit :

- Phase 1 : réalisation des aménagements au sud du rond-point de la Commune de Paris (de la gare à l'Université),
- Phase 2 : aménagements fonctionnels au nord du rond-point de la Commune de Paris (jusqu'à l'hôpital),
- Phase 3 : aménagements définitifs au nord du rond-point de la Commune de Paris (jusqu'à l'hôpital),

### 3.3. Points spécifiques : co-maîtrise d'ouvrage SMTU / Ville de Pau (tranche ferme, tranches conditionnelles 3, 4 et 6) :

Un groupement de commande est proposé entre les deux collectivités pour la passation et l'exécution du marché de maîtrise d'œuvre dont le coordonnateur sera le SMTU.

La Ville de Pau entend ainsi faire réaliser pour son compte par le maître d'œuvre retenu :

- en tranche ferme :
  - une esquisse d'aménagement des espaces publics du secteur « halles / MIDR » (places de la République et Margueritte Laborde)
  - une esquisse d'aménagement de la place d'Espagne
- en tranches conditionnelles :
  - un avant-projet pour l'aménagement des espaces publics du secteur « halles / MIDR » (TC5)
  - un avant-projet pour l'aménagement de la place d'Espagne (TC3)
  - les phases suivantes pour l'aménagement de la place d'Espagne (TC4)

#### Place d'Espagne

- Une phase d'études préliminaires commune au BHNS et à l'aménagement de la place sera réalisée en co-maîtrise d'ouvrage avec la Ville de Pau, notamment pour étudier la possibilité d'un déplacement des arrêts bus au nord et/ou au sud de la place ;
- Les autres missions de maîtrise d'œuvre sont proposées en tranche conditionnelle ;
- Le versement d'une participation financière de la Ville de Pau pour la réalisation des aménagements pourra être envisagé ;
- La cohérence des aménagements envisagés sur la place d'Espagne avec l'OPAH-RU devra être recherchée dans le cadre de la mission de MOE ;
- Les études de faisabilité de modification de la trémie piétonne du parking Bosquet seront prises en charge par la Ville de Pau ;

#### Place de la République (Halles)

- Une phase d'études préliminaires commune au BHNS et à l'aménagement de la place sera réalisée en co-maîtrise d'ouvrage ;
- Les études préliminaires comprendront le génie civil (GC) du parking souterrain ;
- *Seul l'établissement d'un avant-projet voire de réalisation des aménagements de surface est proposé en tranche conditionnelle ; sont donc exclues les missions opérationnelles de maîtrise d'œuvre (PRO, EXE, ...) de manière à permettre une réalisation sous maîtrise d'ouvrage de la Ville de Pau dans le cadre d'un projet d'ensemble du secteur des halles, indépendamment du projet de BHNS mais selon une conception amont partagée.*

### 3.4. Jury :

Conformément aux dispositions articles 24 I et 74 III 4è a), il convient de fixer la composition du jury. Celui ci aura voix consultative et donnera un avis motivé.

- 1<sup>er</sup> collège : Commission d'Appel d'Offres permanente du SMTU :
  - ✓ André DUCHATEAU
  - ✓ Jean-Pierre MIMIAGUE
  - ✓ Jean-Claude BOURIAT
  - ✓ Jean-Michel CANTON
  - ✓ Jean-Pierre GARGUIL
  - ✓ Alain ARAOU
  - ✓ le cas échéant, leurs suppléants :
    - Henri TOUBERT
    - Dino FORTE
    - François BARRACHINA
    - Véronique DEHOS
    - Nicole JUYOUX
- 2<sup>e</sup> collège : personnes qualifiées
  - ✓ le responsable du service « Espaces publics / Voirie » de la Ville de Pau ou son représentant
  - ✓ le responsable du service « Urbanisme » de la Ville de Pau ou son représentant
  - ✓ le responsable de la direction « Architecture » de la Ville de Pau ou son représentant
  - ✓ le Directeur Départemental des Territoires et de la Mer ou son représentant
- 3<sup>e</sup> collège : personnes désignées
  - ✓ l'Adjoint délégué à l'Urbanisme à la Ville de Pau
  - ✓ le Directeur Général des Services de la Ville de Pau ou son représentant

#### 4. ASPECT FINANCIER :

Le coût estimé pour la réalisation du projet de TCSP/BHNS est à ce jour estimé à 51,75 millions d'euros hors taxes valeur juin 2010 (M€<sub>2010</sub> H.T.) ; le coût estimé pour les travaux d'aménagement des places et des trémies est estimé à ce stade à 14 M€<sub>2010</sub> H.T.

Ces coûts constituent les coûts d'objectifs ; ils permettent d'évaluer le coût des différentes missions de maîtrise d'oeuvre.

Ces coûts seront précisés lors de l'établissement du programme détaillé et de l'avant-projet. Ce projet fera l'objet de demandes de financement (Appel à projet « Grenelle », Contrat d'Agglomération).

	Projet sous maîtrise d'ouvrage SMTU	Projets sous maîtrise d'ouvrage Ville de Pau	Ensemble
Travaux ( + 15% aléa)	45 000	12 500	57 500
Frais de Maîtrises d'ouvrage et d'œuvre (15 %)	6 750	1 500	8 250
<b>Coût total du projet (€ HT)</b>	<b>51 750</b>	<b>14 000</b>	<b>65 750</b>

L'estimation à ce stade de la dépense inhérente à ce groupement de maîtrise d'oeuvre est la suivante :

- **Pour le SMTU Pau Porte des Pyrénées : 4 500 K€ HT**
- Pour la Ville de Pau : entre 70 K€ HT et 450 K€ HT, selon l'affermissement ou non de tout ou partie des tranches conditionnelles

#### 5. GOUVERNANCE :

Un Comité de Pilotage et un Comité Technique permettront de s'assurer du bon avancement des études, et de leur cohérence avec les objectifs poursuivis.

Le Comité de Pilotage du TCSP/BHNS regroupera l'ensemble des financeurs du projet. Deux comités de pilotage spécifiques seront mis en place pour le suivi des sous-secteurs « Halles » et « Place d'Espagne ».

Le Comité Technique associera les partenaires techniques : autorités organisatrices, gestionnaires de voirie, concessionnaires de réseaux, ...

## **6. CONCERTATION :**

L'article L.300-2 du code de l'urbanisme exige qu'une concertation soit engagée pendant toute la durée de l'élaboration du projet. La réalisation de ce projet de transport collectif en site propre a été actée dans la délibération du Conseil Communautaire de la Communauté d'Agglomération Pau Pyrénées du 11 décembre 2009.

Plusieurs réunions d'information se sont tenues dans l'ensemble des communes de la Communauté d'Agglomération ainsi que sur les territoires nouvellement intégrés dans le périmètre des transports urbains.

La réunion de lancement s'est déroulée le 15 janvier 2010 à l'Hôtel de Ville de Pau.

Ces dernières ont permis d'expliquer la teneur et les implications concrètes de ce projet ambitieux. A l'occasion de chacune d'entre elles, les observations éventuelles du public ont été consignées dans un registre mis à sa disposition sur le lieu de chaque réunion.

Un registre a également été mis à disposition du Public au siège de la Communauté d'Agglomération Pau Pyrénées, « Hôtel de France », 2 bis place Royale, à Pau, ainsi que dans l'ensemble des mairies des communes du Périmètre des Transports Urbains aux heures d'ouverture au public.

La public a également été informé de l'engagement de cette procédure de concertation par le biais d'une insertion d'un avis dans la presse locale et sur le site internet de la collectivité ([www.agglo-pau.fr](http://www.agglo-pau.fr)).

L'approbation du programme est l'occasion de préciser et de renforcer les modalités de la concertation en y associant l'ensemble des communes intégrées dans le périmètre des transports urbains depuis le mois d'avril dernier (périmètre sur lequel la Communauté d'Agglomération n'avait pas intérêt à agir).

La concertation menée par la Communauté d'Agglomération n'a en effet recueilli que très peu d'observations en lien avec le projet, les participants ayant davantage orienté leurs réflexions vers le nouveau réseau de bus qui a été mis en place depuis le 3 juillet.

Le dossier mis à disposition du public sera complété par l'insertion du programme.

La population de chaque commune en sera informée par voie de presse et par une mention sur les sites internet des communes et communautés qui en disposent, le Syndicat Mixte nouvellement créé n'ayant pas encore son propre hébergement internet.

Le Bilan de cette concertation sera approuvé avant l'arrêt du projet de TCSP.

**Après avis du Bureau du 6 juillet 2010, il vous appartient de :**

**ARTICLE 1:** Approuver le programme joint en annexe à la présente délibération définissant les conditions générales dans lesquelles sera réalisé le projet de TCSP/BHNS.

Les conditions générales définies au programme seront précisées avant tout commencement des études de projet et seront soumise par avenant à l'approbation du Comité Syndical.

Le coût estimé pour la réalisation du projet de TCSP/BHNS d'environ 51,75 Millions d'euros HT valeur 2010, hors projets connexes.

**ARTICLE 2:** Approuver la constitution du jury ci-dessus proposé.

**ARTICLE 3:** Charger Monsieur le Président de solliciter des subventions d'un montant aussi élevé que possible et signer les conventions qui s'y rapportent.

**ARTICLE 4:** D'autoriser Monsieur le Président à prendre toutes les dispositions nécessaires à l'application de la présente délibération et à signer toutes les pièces, actes et documents à intervenir dans ce cadre.

**ARTICLE 5:** Décide que les dépenses relatives aux projets susvisés seront inscrites au budget 2010 et suivants conformément à l'Autorisation de Programme approuvée par délibération du 18 juin 2010.

Conclusions Adoptées  
A l'Unanimité

Suivent les Signatures  
Pour Extrait Conforme



**André DUCHATEAU**  
Président du SMTU Pau-Porte des Pyrénées

**Syndicat Mixte des Transports Urbains**

**Pau Porte des Pyrénées**

---

**Première ligne BHNS  
de l'agglomération paloise :  
de l'hôpital à la gare**

---

**Programme**

**Juin 2010**

# PREMIÈRE LIGNE BHNS DE L'AGGLOMÉRATION PALOISE

## Sommaire

<b>PARTIE I : CONTEXTE DE L'OPÉRATION</b>	<b>4</b>
<b>I.A. INTRODUCTION</b>	<b>4</b>
<b>I.B. LE RÉSEAU DE TRANSPORT PUBLIC À MOYEN TERME</b>	<b>5</b>
<b>I.C. LE MILIEU URBAIN</b>	<b>7</b>
I.C.1. Section 1 : Hôpital – Boulevard Alsace-Lorraine	7
I.C.2. Section 2 : la traversée du centre-ville	9
I.C.3. Section 3 : du centre-ville à la Gare	9
<b>I.D. LES DIFFÉRENTS ACTEURS</b>	<b>10</b>
I.D.1. Maître d'ouvrage : le SMTU Pau – Porte des Pyrénées	10
I.D.2. Les partenaires du projet	10
I.D.3. Les concessionnaires	10
I.D.4. Le coordonnateur SPS	10
I.D.5. Le contrôleur technique	10
I.D.6. L'OPC	10
<b>PARTIE II : LES OBJECTIFS</b>	<b>11</b>
<b>II.A. OBJECTIFS GÉNÉRAUX</b>	<b>11</b>
<b>II.B. LE BHNS, UN OUTIL DE REQUALIFICATION</b>	<b>11</b>
II.B.1. Cohérence avec les projets urbains et qualité des espaces publics	11
II.B.2. Lisibilité, identification, esthétique de la ligne	12
II.B.3. Le partage de l'espace public	12
II.B.4. Qualité de fonctionnement de l'espace public	12
<b>PARTIE III : PRÉSENTATION DU TRACÉ RETENU</b>	<b>14</b>
<b>III.A. DESCRIPTION</b>	<b>14</b>
III.A.1. Secteur 1 : de l'hôpital au boulevard Alsace-Lorraine	14
III.A.2. Secteur 2 : la traversée du centre-ville	18
III.A.3. Secteur 3 : du centre-ville à la gare	19
<b>PARTIE IV : PÉRIMÈTRE DE LA MISSION DE MAÎTRISE D'OEUVRE</b>	<b>20</b>
<b>IV.A. INFRASTRUCTURES DU SYSTÈME DE TRANSPORT</b>	<b>20</b>
<b>IV.B. AMÉNAGEMENT DE VOIRIE</b>	<b>20</b>
<b>IV.C. AMÉNAGEMENT DE PLACES URBAINES</b>	<b>20</b>
<b>IV.D. SYSTÈMES D'EXPLOITATION DU BHNS :</b>	<b>21</b>
<b>IV.E. DÉVIATIONS DE RÉSEAUX CONCESSIONNAIRES</b>	<b>21</b>
<b>IV.F. 3.6 HORS PÉRIMÈTRE DE L'OPÉRATION</b>	<b>22</b>
<b>PARTIE V : CONTRAINTES ET CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES</b>	<b>23</b>
<b>V.A. CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES</b>	<b>23</b>
<b>V.B. L'EXPLOITATION DE LA LIGNE</b>	<b>23</b>
<b>V.C. LE TRACÉ</b>	<b>23</b>

---

<b>V.D. LA PLATEFORME</b>	<b>24</b>
V.D.1. En section courante	24
V.D.2. Au droit des stations	25
V.D.3. Assainissement de plateforme	25
<b>V.E. LES STATIONS</b>	<b>25</b>
<b>V.F. L'ÉCLAIRAGE PUBLIC</b>	<b>27</b>
<b>V.G. LE MOBILIER URBAIN</b>	<b>27</b>
<b>V.H. LES SYSTÈMES</b>	<b>27</b>
V.H.1. La signalisation routière	27
V.H.2. Le poste de commande centralisé (PCC)	28
V.H.3. Le système d'aide à l'exploitation (SAE)	28
V.H.4. Le système d'informations voyageurs (SIV)	29
V.H.5. La gestion technique centralisée (GTC)	29
V.H.6. Les réseaux de télécommunication	29
V.H.7. La billettique	30
V.H.8. La vidéosurveillance	30
V.H.9. La sonorisation	30
<b>V.I. MATÉRIEL ROULANT</b>	<b>30</b>
<b>PARTIE VI : MISSIONS COMPLÉMENTAIRES</b>	<b>32</b>
<b>VI.A. AXE ROUTE DE BAYONNE</b>	<b>32</b>
VI.A.1. Situation actuelle	32
VI.A.2. Situation projetée	33
<b>VI.B. PARKING DE RABATEMENT A64</b>	<b>35</b>
<b>VI.C. EXTENSION VERS LE NORD</b>	<b>36</b>
<b>PARTIE VII : LE PLANNING PRÉVISIONNEL</b>	<b>37</b>
<b>PARTIE VIII : L'ENVELOPPE FINANCIÈRE PRÉVISIONNELLE</b>	<b>38</b>
<b>PARTIE IX : ANNEXE</b>	<b>39</b>
<b>IX.A. PROGRAMME DE LA PLACE D'ESPAGNE</b>	<b>39</b>
<b>IX.B. PARKING DE LA PLACE DE LA RÉPUBLIQUE</b>	<b>39</b>
<b>IX.C. ENROBÉ GRENAILLÉ</b>	<b>39</b>

---

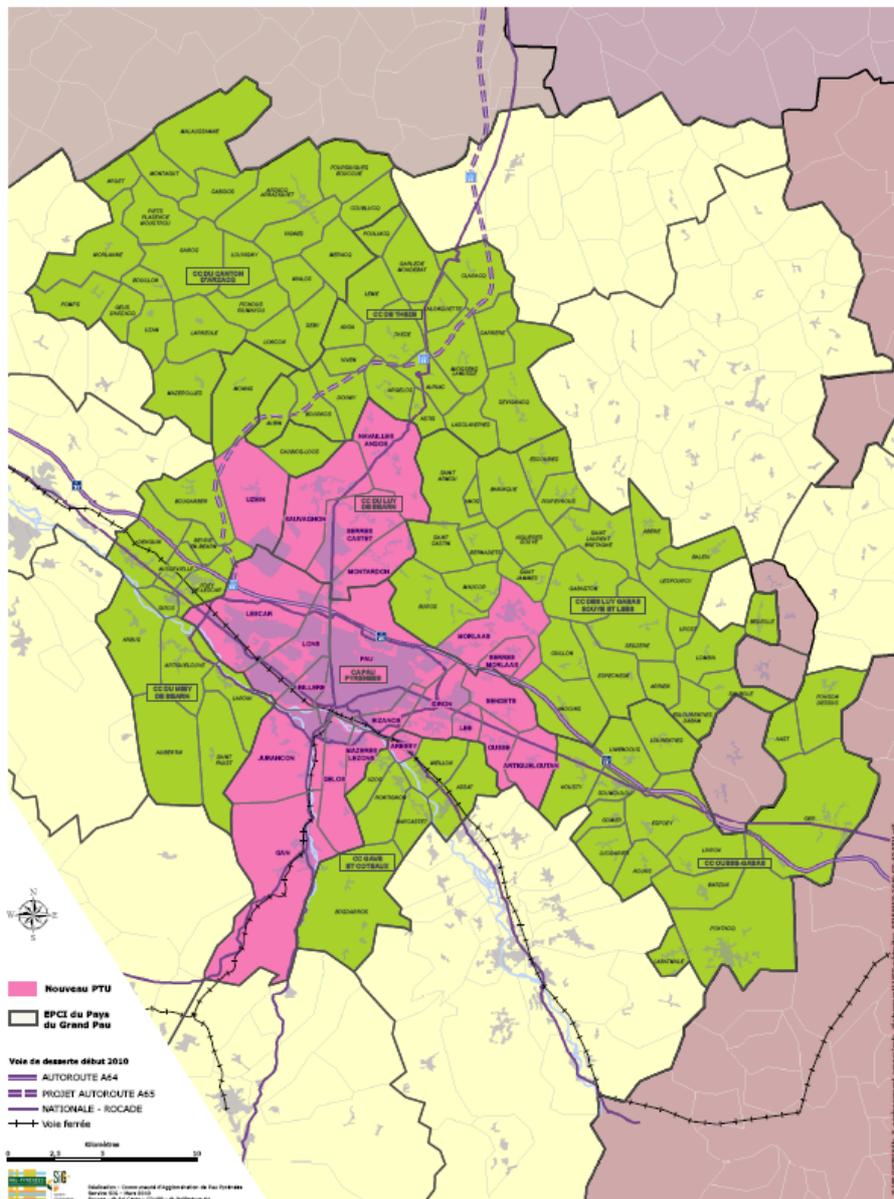
# PARTIE I : CONTEXTE DE L'OPÉRATION

## I.A. INTRODUCTION

Le Syndicat Mixte des Transports Urbains Pau Porte des Pyrénées (SMTU) regroupe 22 communes, et compte 167 071 habitants (source : INSEE - recensement de la population 2007). Ses membres sont :

- la Communauté d'Agglomération de Pau-Pyrénées, composée de 14 communes : Pau, Artigueloutan, Billère, Bizanos, Gan, Gelos, Jurançon, Idron, Lée, Lescar, Lons, Mazères-Lezons, Ousse et Sendets, représentant près de 150 000 habitants sur 171 km<sup>2</sup>
- la Communauté de Communes du Luy de Béarn qui regroupe les communes de Montardon, Navailles-Angos, Sauvagnon et Serres-Castet
- les Communes de Aressy, Morlaàs, Serres-Morlaàs et Uzein

### LE NOUVEAU PERIMETRE DES TRANSPORTS URBAINS



Conformément à l'article 28 de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs du 30 décembre 1982, modifié par la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie du 30 décembre 1996 et la loi Solidarité et Renouvellement Urbains du 13 décembre 2000, la Communauté d'Agglomération Pau-Pyrénées a approuvé son PDU le 6 février 2004.

Ce document cadre, élaboré en partenariat avec l'ensemble des acteurs de l'agglomération, a pour ambition de redéfinir la politique globale des déplacements dans l'agglomération selon trois grands objectifs :

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

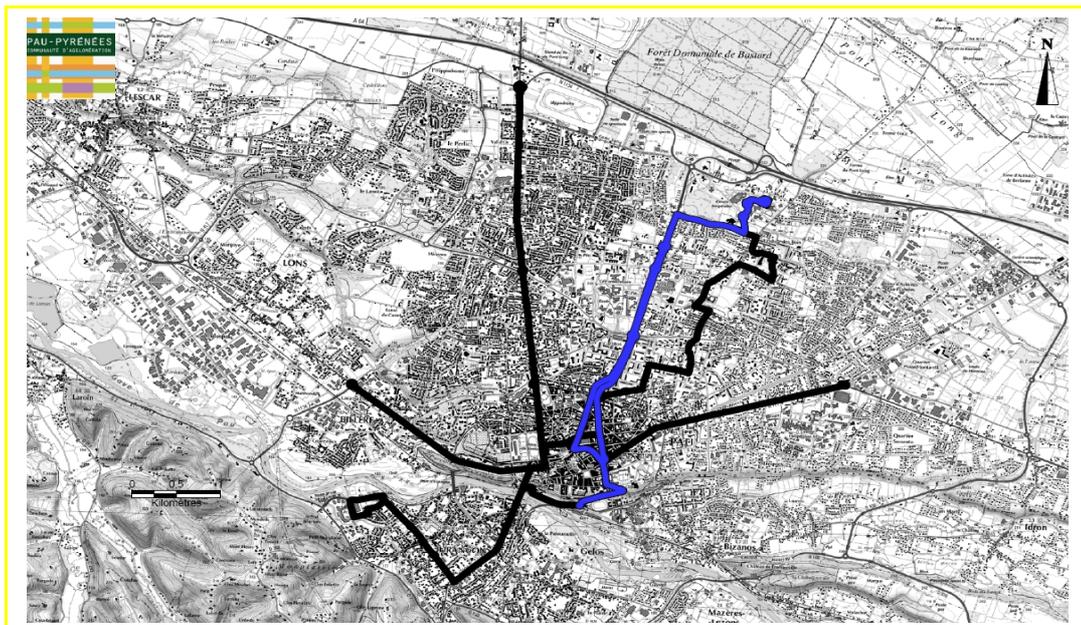
Parmi les actions proposées par le PDU pour répondre à l'objectif 2, le SMTU souhaite réaliser un projet de transports collectifs en site propre (TCSP). Les études et la réalisation d'un TCSP ont ainsi été inscrites au Contrat d'Agglomération 2007-2013.

La CAPP a ainsi lancé en 2008 une étude de définition et de faisabilité devant aboutir d'une part à la définition de l'organisation du futur réseau de transports collectifs autour d'un projet de transport collectif en site propre à court, moyen et long termes et d'autre part à la confirmation de la faisabilité technique et financière d'une première phase opérationnelle.

La création en avril 2010 du syndicat mixte des transports urbains Pau Porte des Pyrénées suppose la mise en révision du PDU pour une mise en conformité avec le nouveau périmètre des transports urbains. Cette révision offrira également l'opportunité d'actualiser le contenu opérationnel du PDU 1<sup>e</sup> génération, en intégrant notamment le projet de BHNS et le nouveau réseau de transports publics urbains.

## I.B. LE RÉSEAU DE TRANSPORT PUBLIC À MOYEN TERME

L'objectif fixé par le SMTU Pau Porte des Pyrénées est de réaliser à moyen/long terme (horizon 2016-2020) un véritable réseau de lignes de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) qui s'articulerait autour de plusieurs lignes dites « Armature ». L'architecture du réseau Armature telle qu'envisagée dans le cadre des réflexions menées lors des études préalables est figurée sur la carte ci-dessous :



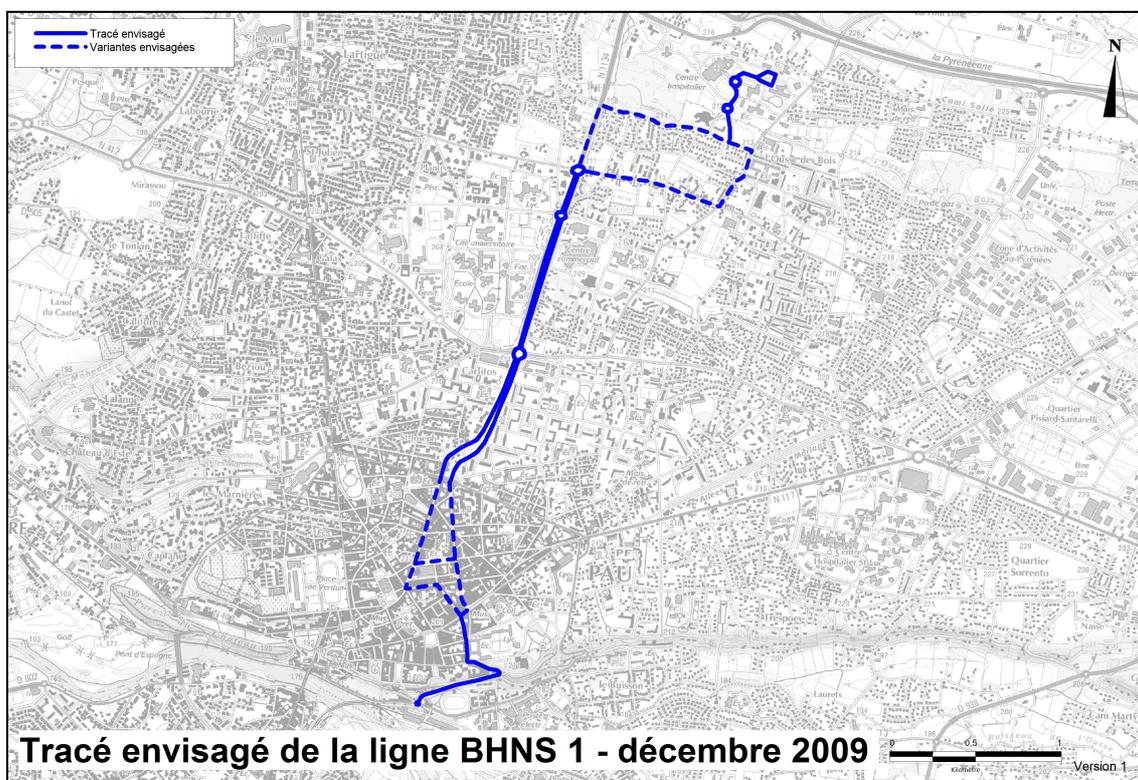
*Nota : les tracés figurant sur cette carte constituent des hypothèses de travail et ne doivent pas être considérés comme des tracés définitifs*

Parmi les différents corridors identifiés au cours de ces études, l'axe « **Hôpital-Université-Centre ville-Gare** » apparaît comme le plus pertinent pour engager la réalisation de ce réseau BHNS. Cet axe constitue le premier corridor de demande en déplacements en assurant la desserte :

- ⇨ du centre-ville, premier point de concentration des équipements générateurs de déplacements (commerces, administrations, lieux d'enseignement, ...),
- ⇨ de l'hôpital, équipement majeur à l'échelle de l'agglomération paloise,
- ⇨ de la gare, dans l'objectif d'optimiser le potentiel d'intermodalité avec les dessertes ferroviaires mais aussi d'amorcer la politique de renouvellement urbain de l'espace « Portes des Gaves et Pôle multimodal » et, en outre, améliorer les liaisons entre ville haute et ville basse

En outre, de par les emprises et le maillage de voiries, cet axe paraît pouvoir être aménagé sans impact majeur sur la circulation générale, tout en offrant les conditions du développement des modes de déplacements alternatifs à l'automobile (transports collectifs, modes doux) permettant d'œuvrer en faveur d'une mobilité durable.

Enfin, il est susceptible d'accompagner la redynamisation du cœur d'agglomération et de concourir aux objectifs de renforcement de ses fonctions économiques, résidentielles et sociales.



Par délibération en date du 11 décembre 2009, la Communauté d'Agglomération de Pau-Pyrénées s'est résolument engagée sur la mise en œuvre d'un réseau de lignes de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) au travers de cette 1<sup>ère</sup> ligne « **Hôpital-Université-Centre ville-Gare** ».

Cette décision s'inscrit d'ailleurs dans une dynamique de modernisation et d'évolution forte du réseau de transport public de l'agglomération paloise qui se concrétisera en particulier par la mise en œuvre d'un nouveau réseau de transport public « Idelis » dès l'été 2010.

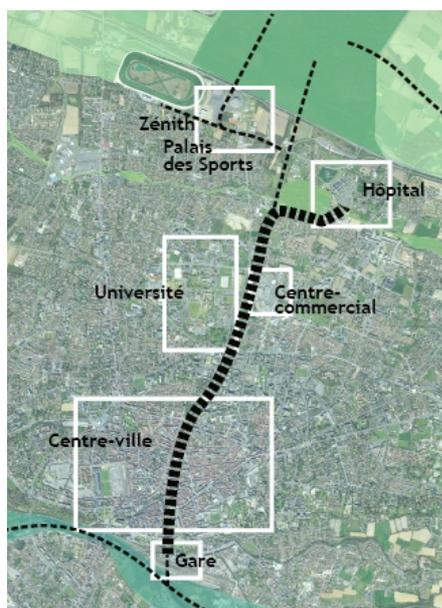
L'objectif fixé par la Communauté d'agglomération paloise est la réalisation à moyen terme d'un réseau de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) articulé autour de plusieurs lignes.

Par ailleurs, le SMTU a d'ores et déjà réalisé et/ou engagé un certain nombre d'actions de modernisation de son réseau de transports :

- Modernisation du système d'aide à l'exploitation et à l'information des voyageurs (SAEIV),
- Définition et déploiement d'un système de billettique inter opérable,
- Élaboration du schéma directeur d'accessibilité du réseau de transports urbains.

Le réseau sera restructuré à l'été 2010 par la mise en service du réseau « Idelis ».

## I.C. LE MILIEU URBAIN



Le tracé envisagé emprunte l'itinéraire suivant :

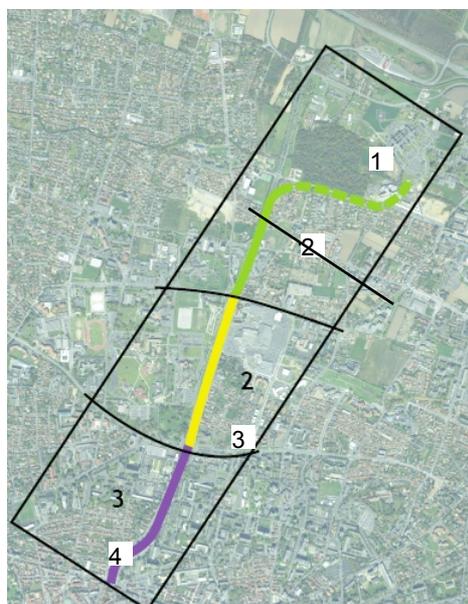
- Allées Catherine de Bourbon,
- Allées Condorcet,
- Avenue Dufau /Cours Lyautey,
- Rue Carnot / rue des Alliés, rue René Cassin,
- Place de la République,
- Rues René Despourin, rue Jean Monnet,
- Cours Bosquet,
- Rue Gambetta,
- Rue Daran,
- Avenue Léon Say,
- Avenue Bonaparte.

Ce tracé peut être décomposé en 3 sections principales :

- Section 1 : de l'hôpital au boulevard Alsace-Lorraine,
- Section 2 : le centre ville,
- Section 3 : du centre-ville à la gare.

### I.C.1. Section 1 : Hôpital – Boulevard Alsace-Lorraine

La section 1 est elle-même décomposée en 4 séquences :



✓ **Première séquence : de l'hôpital aux allées Catherine de Bourbon**

L'itinéraire entre l'hôpital et les allées Catherine de Bourbon reste à affiner. Plusieurs itinéraires sont encore envisagés : boulevard de la Paix ou boulevard Hauterive.

A plus long terme, il est envisagé de prolonger l'itinéraire d'accès à l'hôpital et de créer une branche desservant le Zénith et l'hippodrome.

✓ **Deuxième séquence : les allées Catherine de Bourbon**

La deuxième séquence correspond à la section comprise entre le raccordement à l'échangeur autoroutier (giratoire François Mitterrand) et le giratoire Eric Tabarly (au droit de la rue Ronsard).



C'est, du point de vue du paysage et des usages, une séquence au caractère urbain très peu affirmé. Au plan urbain, les constructions existantes, plus ou moins éloignées de la voie, ignorent celle-ci magistralement (elles semblent avoir admis comme fait intangible le caractère routier de la voie de circulation ; par endroit, elles s'en protègent même par un talus, comme le long d'une autoroute). Le tissu est en phase de comblement et ménagé de grands vides plus ou moins occupés par la végétation, mais ce comblement s'effectue sans plan de composition d'ensemble apparent.

Au plan de la circulation, la voie correspond à ce qu'en langage technique on nomme, avec toute l'ambiguïté que cette appellation recouvre, une pénétrante urbaine type périphérique. La chaussée étant large (8 mètres), les véhicules roulent vite (parfois plus de 100 km/h), bien que l'on soit clairement en agglomération. Latéralement, les bas côtés, bordés par endroits de talus, ne sont pas assimilables à des trottoirs (on n'y croise que très exceptionnellement un piéton). Au centre de la chaussée, le terre-plein central est planté de beaux arbres mais son étroitesse (4,50 mètres) ne permet qu'une plantation en alignement qui, sur le plan de l'ambiance, ne contrebalance pas le caractère très routier de cette séquence.

✓ **Troisième séquence : les allées Condorcet**

La troisième séquence correspond aux allées Condorcet (entre la rue Ronsard et le boulevard Tourasse).



Cette séquence est, quant à son aménagement et à son fonctionnement circulatoire, très proche de la précédente. La chaussée offerte à la circulation y est aussi large (les véhicules y circulent aussi vite) et le bâti riverain ignore tout autant la présence de la voie publique.

Toutefois, le terre plein central est un peu plus généreux et pourvu, par endroits, de beaux arbres plantés sans alignement (ce qui annonce la belle séquence suivante plus au Sud, en forme de parc linéaire).

La singularité de cette séquence résulte du fait que l'urbanisme fonctionnaliste du "tout voiture" de la période antérieure a cru bon de séparer, en rive Est, la voie à grande circulation de la voie (la contre allée) assurant desserte des habitations riveraines, principalement pavillonnaires (en rive Ouest, le travail a été fait par l'Université qui s'est construit son propre réseau de voie interne doublant la voie publique). Il en résulte un lanierage très préjudiciable de l'espace et un renforcement du caractère routier de la voie principale.

### ✓ Quatrième séquence : le cours Dufau / l'avenue Lyautey

La dernière séquence correspond au cours Dufau et à l'avenue Lyautey

La quatrième séquence porte à un point plus élevé les enjeux évoqués précédemment car, des quatre, c'est la séquence la plus urbaine, celle où le nombre de riverains est le plus élevé. Toutefois, à la différence de la troisième séquence où un important remodelage doit être réalisé pour recomposer l'espace, les choses se présentent ici avec plus d'évidence : le terre plein central est très large (si large, d'ailleurs, que les deux voies qui l'encadrent ne portent pas le même nom et que l'on ne peut plus à proprement parler d'un terre-plein central), et il est déjà si bien arboré que l'idée de sa réappropriation s'impose sans difficulté.



### I.C.2. Section 2 : la traversée du centre-ville

La traversée du centre-ville doit résoudre des problèmes d'une autre nature que sur la partie nord de l'itinéraire où l'espace disponible abonde et permet d'envisager une recomposition de fond. A l'inverse ici, l'espace est plutôt rare et la question posée est plutôt celle du choix du meilleur itinéraire parmi plusieurs possibles en prenant en compte plusieurs critères: la lisibilité du réseau de transport public, le statut des voies (commerçantes ou non, et, ce qui y est directement lié, la présence ou non de stationnement), l'ambiance des différentes rues.



Rue des Alliés



### I.C.3. Section 3 : du centre-ville à la Gare

Au-delà du centre-ville, le tracé rejoint la gare par l'avenue Bonaparte, axe peu circulé.

---

## I.D. LES DIFFÉRENTS ACTEURS

---

### I.D.1. Maître d'ouvrage : le SMTU Pau – Porte des Pyrénées

Le Syndicat Mixte des Transports Urbains Pau – Porte des Pyrénées (SMTU) est l'autorité organisatrice des transports en commun. A ce titre, elle est responsable de l'organisation, du développement et de l'exploitation du réseau de transport en commun de l'agglomération paloise.

### I.D.2. Les partenaires du projet

Cette opération sera réalisée en concertation avec :

- L'Etat intervient en tant que potentiel financeur partiel du projet par les subventions accordées suite au dossier d'appel à projet au titre du Grenelle de l'Environnement.
- Le Conseil Régional intervient en tant que potentiel financeur du projet,
- Le Conseil Général intervient en tant que potentiel financeur du projet,
- La Communauté d'agglomération Pau Pyrénées en tant que potentiel gestionnaire des voies TCSP,
- La Ville de Pau intervient en tant que financeur du projet et co-maître d'ouvrage du projet (projets en interface : parking et places urbaines),
- La Chambre de Commerce et d'Industrie,
- L'exploitant du réseau de transport urbain de l'agglomération paloise, la STAP

### I.D.3. Les concessionnaires

Il n'est pas prévu un dévoiement complet des réseaux concessionnaires positionnés sous la plateforme du BHNS mais un simple renforcement des réseaux existants. Ces travaux de renforcement sont prévus en préalable des travaux du BHNS, pendant les phases études. Certains réseaux seront cependant dévoyés en cas de charge insuffisante du réseau ou de conflit avec le système de transport (génie civil de station par exemple).

Il n'en reste pas moins que les concessionnaires resteront des interlocuteurs importants du projet :

- RTE et ERDF,
- GRTGaz et GRDF,
- Câbo opérateurs : France Telecom, Noos, etc.
- Adduction Eau Potable,
- Eaux Usées,
- Eaux pluviales,
- Etc.

Le maître d'œuvre du projet a en charge les études et travaux de dévoiement des réseaux communaux ou de l'agglomération nécessaires.

### I.D.4. Le coordonnateur SPS

Un coordonnateur SPS sera désigné par le maître d'ouvrage pour une prise de fonction en début des études AVP.

### I.D.5. Le contrôleur technique

Un contrôleur technique sera désigné par le maître d'ouvrage pour une prise de fonction en début des études AVP.

### I.D.6. L'OPC

La mission OPC du TCSP sera réalisée par le maître d'œuvre du projet. Un OPC spécifique sera désigné ultérieurement pour le secteur des Halles afin de gérer l'articulation entre ce projet et les projets de bâtiments.

## PARTIE II : LES OBJECTIFS

### II.A. OBJECTIFS GÉNÉRAUX

Les objectifs de la Communauté d'Agglomération de Pau Pyrénées sont les suivants :

- ✓ Maîtriser les flux automobiles et réduire les nuisances du trafic routier,
- ✓ Privilégier la complémentarité des modes de déplacement (intermodalité / multimodalité),
- ✓ Développer les transports collectifs :
  - Un réseau de transports collectifs structuré autour de lignes de bus à haut niveau de service (BHNS), couvrant l'ensemble du périmètre de transports urbains,
  - Améliorer la qualité de service pour l'ensemble des usagers,
  - Des dessertes TER combinant les dessertes intercités (espace métropolitain) et périurbaines (Béarn, Pays de l'Adour),
- ✓ Promouvoir la cohérence entre Urbanisme et Transports :
  - Adéquation des pôles futurs de développement avec le réseau BHNS et des dessertes ferroviaires (polycentrisme),
- ✓ Encourager l'écomobilité en favorisant l'émergence de nouvelles pratiques de déplacement grâce à la mise en œuvre d'outils tels que :
  - Plan Vélo, Autopartage, co-voiturage, Plans de déplacements d'entreprises (PDE), d'administration (PDA) ou scolaires (PDS), ...

### II.B. LE BHNS, UN OUTIL DE REQUALIFICATION

La création d'une première ligne de BHNS de l'agglomération paloise offre une opportunité de requalifier les territoires traversés. Par un traitement de façade à façade, le projet est susceptible de contribuer à améliorer la qualité de l'espace public. Le BHNS doit ainsi se concevoir non seulement comme un outil de transport mais également un outil d'aménagement et d'urbanisation.

Le traitement de la ligne doit aussi favoriser l'identification du site propre tout en respectant le patrimoine architectural et en valorisant les quartiers traversés.

Les aménagements urbains du projet comprennent non seulement les espaces publics de façade à façade mais aussi certaines places traversées sur l'itinéraire de cette première ligne : les places de la République/Laborde et d'Espagne.

#### II.B.1. Cohérence avec les projets urbains et qualité des espaces publics

Le projet du BHNS doit s'inscrire dans une démarche urbanistique de l'agglomération et de la ville de Pau :

- Requalification des quartiers traversés et nouvelle synergie des échanges, adaptation des flux, intermodalité facilitée,
- Respecter et renforcer l'identité des quartiers traversés,
- Valoriser le paysage et le patrimoine urbain.

Il devra intégrer les programmes des deux principales places traversées :

- Place d'Espagne : voir annexe
- Place de la République / Marguerite Laborde : voir annexe

### II.B.2. Lisibilité, identification, esthétique de la ligne

La perception de continuité de la ligne BHNS doit être recherchée de façon à induire une reconnaissance immédiate de l'équipement quel que soit le quartier traversé, à favoriser son attractivité et à privilégier son accessibilité.

Ainsi :

- les stations seront aisément repérables et facilement accessibles pour tous les usagers, les personnes à mobilité réduite devront bénéficier de l'accès à tous les équipements à disposition du public sur l'ensemble de la ligne.
- L'organisation et l'utilisation des différentes fonctions composant chaque station devront être simples et conviviales.

Une analyse des paysages urbains le long de la ligne sera effectuée au démarrage de la mission.

### II.B.3. Le partage de l'espace public

Les rues seront complètement réorganisées pour redistribuer l'espace selon de nouvelles règles. L'ensemble des usages et des fonctions de l'espace seront pris en compte : voiture, piéton, PMR, cyclistes, vélos, stationnement en privilégiant autant que possible les modes de déplacement alternatifs à la circulation.

Les espaces dévolus à la circulation automobile seront redimensionnés en conséquence. L'insertion d'itinéraires cyclables sécurisés sera recherchée. Une attention particulière sera portée à la continuité et au maillage des itinéraires cyclables ainsi que les traversées aux carrefours où les problèmes d'inscription spatiale, d'utilisation et de sécurité sont plus cruciaux. Le stationnement des vélos devra être possible à proximité immédiate des stations.

La continuité et le confort des cheminements piétons (dans le respect des règles et normes en vigueur) seront examinés. Le traitement des émergences devra également être géré.

Le BHNS doit impérativement maintenir une vitesse commerciale élevée sans que des entraves diverses perturbent son fonctionnement et en préservant le confort des usagers et une parfaite sécurité pour tous les usagers du domaine public. Cet impératif amène à prévoir des protections physiques et/ou visuelles de la plateforme. La réduction des nuisances sonores pour les riverains est aussi un objectif du SMTU.

### II.B.4. Qualité de fonctionnement de l'espace public

- **Accessibilité**  
La mise en accessibilité de l'espace public est une obligation prévue par la loi. Les contraintes d'accessibilité doivent être identifiées dès le début de la conception pour que les réponses apportées soient intégrées à l'aménagement et éviter ainsi des ajouts et des surcoûts.
- **Facilité d'entretien des matériaux et de gestion du domaine public**
  - Choix des matériaux faciles à nettoyer ou demandant peu d'entretien, et dans le choix de protections à appliquer, antitache, antitag,
  - Conception des espaces (modes opératoires, accès véhicules d'entretien...)
- **Pérennité et maintenance des matériaux et équipements**  
Les matériaux les plus sollicités doivent faire l'objet d'une attention et de préconisations particulières (bordures notamment).

Le choix et la conception des matériels et mobiliers (candélabres, mobilier urbain ...) facilitera les interventions courantes de la maintenance (remplacement des consommables, réglages...) et recherchera le référencement des organismes.

La résistance au vandalisme, aux chocs, à l'usure, aux facteurs climatiques sera un souci constant.

- **Intégration des contraintes des services**

Hors les fonctionnalités telles que la circulation et la desserte des riverains, les aménagements devront tenir compte des services traditionnels et indispensables au fonctionnement urbain :

- Le service de ramassage des ordures ménagères : circuit de ramassage, aires à containers, abris containers...
- L'accès des services publics (concessionnaires de services publics privatisés ou non) à leurs équipements,
- Le service d'incendie : accès aux façades, aux équipements publics...
- Manifestations diverses (sportives, spectacles, marchés...)

## PARTIE III : PRÉSENTATION DU TRACÉ RETENU

### III.A. DESCRIPTION

Le tracé de la première ligne de BHNS présente une longueur d'environ six kilomètres, reliant la gare au sud à l'hôpital au nord, en passant par le centre-ville de Pau et l'Université.

Les principes d'insertion décrits ci-dessous ne sont pas figés et sont susceptibles d'être modifiés sur préconisations du maître d'œuvre. Les diverses possibilités d'insertion de la plate-forme du BHNS sur l'emprise de la voirie seront examinées par le maître d'œuvre au démarrage de la mission. Toute modification par rapport aux principes énoncés fera l'objet d'une comparaison avantages/inconvénients en vue d'un choix à opérer par le maître d'ouvrage.

#### III.A.1. Secteur 1 : de l'hôpital au boulevard Alsace-Lorraine

##### ✓ Première séquence : de l'hôpital aux allées Catherine de Bourbon

Comme indiqué précédemment, l'itinéraire n'est pas encore figé sur cette première séquence. Au regard des premiers éléments de trafics issus du modèle informatique, la solution par l'avenue de la Paix puis l'avenue du Loup paraît la plus opportune.

Sur cette première séquence, il est nécessaire de garantir le niveau de service sans forcément réaliser des aménagements lourds (gestion du passage du BHNS aux carrefours par exemple).

##### ✓ Deuxième séquence : les allées Catherine de Bourbon

La deuxième séquence correspond à la section comprise entre le giratoire François Mitterrand et le giratoire Eric Tabarly.

Cette deuxième séquence peut être décomposée en deux sections :

- Une section nord comprise entre les giratoires Victor Schoelcher et François Mitterrand,
- Une section sud entre les giratoires Victor Schoelcher et Eric Tabarly.

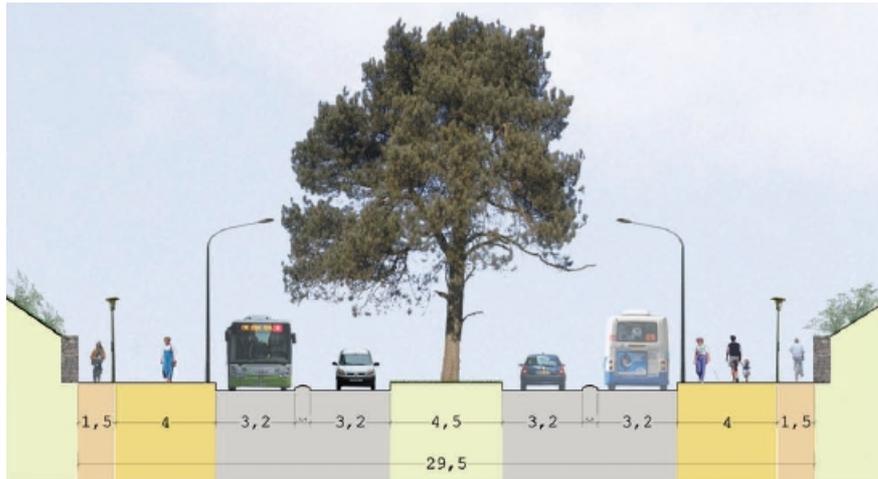
Sur la section nord, il est proposé de réduire la circulation des véhicules particuliers à une seule voie de circulation et d'utiliser la voie libérée pour le site propre du BHNS. Ce site propre sera isolé par un séparateur physique.

Le projet prévoit de réaliser une double piste cyclable unidirectionnelle de 1,5m de largeur et d'élargir les trottoirs si les emprises foncières le permettent et en réalisant des murs de soutènement de part et d'autre de l'axe. Une étude spécifique sera réalisée sur ce point pour confirmer la faisabilité en terme foncier et financier.

Cet aménagement devra être cohérent jusqu'au giratoire François Mitterrand, avec une seule voie de circulation routière par sens, même si le BHNS ne transite pas jusqu'à l'extrémité nord. Cela permet d'avoir une continuité dans l'offre de circulation routière sur toute la section comprise entre le giratoire de l'autoroute et le boulevard Alsace-lorraine.

La section sud sera aménagée sur le même principe que la section nord : réduction de la circulation des véhicules particuliers à une seule voie de circulation, mise en œuvre d'un site propre pour le BHNS sur la voie libérée. Ce site propre sera isolé par un séparateur physique. Cette insertion présente un double avantage :

- l'aménagement s'effectue dans l'emprise de la chaussée existante, c'est donc le moins coûteux ;
- il dégage un espace latéral suffisant (4 mètres) pour aménager une piste cyclable et un cheminement piétonnier confortable, rassurants.



Sur cette séquence, l'installation du TCSP est préférable en rive droite de la chaussée. A droite, le dispositif permet d'implanter facilement les stations et aux usagers d'y accéder. De plus, du fait qu'il éloigne la circulation des voitures des bas côtés, ce dispositif protège mieux les cyclistes et les piétons.

#### ✓ Troisième séquence : les allées Condorcet

La troisième séquence correspond aux allées Condorcet (entre la rue Ronsard et le boulevard Tourasse).

La proposition qui est faite consiste à profiter de l'installation du BHNS pour réunifier l'espace public central et à organiser la circulation des véhicules. On passerait ainsi d'une 2x2 voies avec contre-allée à 2x1 voie côté Est, à une 2x1 voie avec site propre bus. Le bénéfice est double :

- d'une part, l'axe de circulation gagne en urbanité : les flux de desserte locale et de transit sont mélangés, la vitesse des véhicules est abaissée (« fluidité » lente - le bruit et la pollution sont donc diminués), et la chaussée, moins large, facilite le franchissement pour atteindre l'espace central ;
- d'autre part et surtout, l'espace central est réunifié. Elargi, réuni en une seule pièce, il devient « appropriable » : on peut y insérer les circulations douces, cyclables et piétonnières. Sur le plan paysager et du traitement de l'entrée de ville, le gain est considérable et l'effet spectaculaire.

#### En rive Est (côté tissu pavillonnaire)



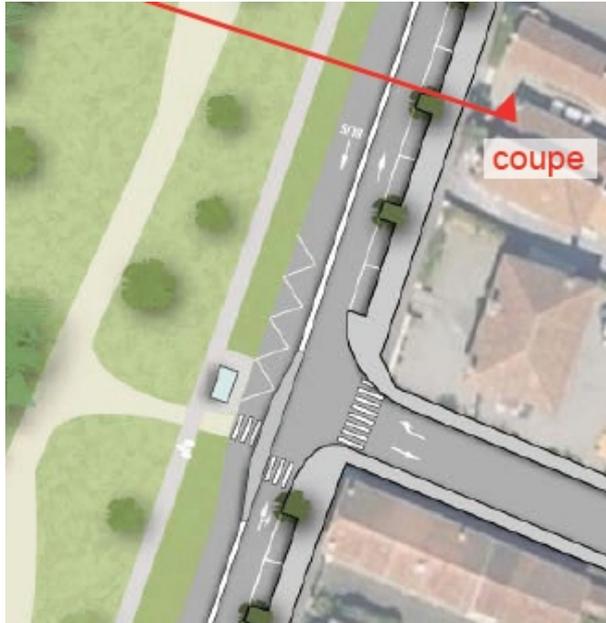
L'insertion du site propre BHNS en partie latérale droite viendrait créer des interférences avec toutes les entrées charretières et les voiries assurant le maillage urbain. Ceci nuirait à la vitesse commerciale du BHNS. Une insertion du BHNS en rive gauche de la chaussée, dans le même sens de la circulation des VP, est donc souhaitée (de part et d'autre de l'espace central).

Avec cette hypothèse un élargissement doit être réalisé afin d'insérer chacune des stations. L'accès au terre-plein central est moins aisé (double voie à traverser), encore que le franchissement aménagé pour accéder à la station (éventuellement protégé par des feux) y contribue fortement.

Le choix peut être fait d'une voie routière plus ou moins large, à ceci près, que du côté Est le choix doit tenir compte de la présence du stationnement. En effet, si le stationnement actuel est maintenu le long de la voie longeant le tissu pavillonnaire, une voie de 3,20 mètres peut

s'avérer un peu étroite (pas de possibilité de dépassement d'une voiture manoeuvrant pour se garer) et la voie de 5 mètres peut alors apporter la solution. Par contre, si le stationnement latéral est supprimé, rien ne s'oppose à ce qu'on opte pour la solution de la voie de 3,20 mètres, la plus efficace pour faire baisser la vitesse.

Les 2 accès depuis l'allée Condorcet à la zone commerciale de hypermarché Leclerc seront maintenus (entrée au centre commercial au sud, sortie au nord) mais la traversée du terre-plein central sera supprimée.



Une variante consisterait à faire circuler le BHNS dans le sens contraire des flux routiers principaux.

Les stations sont ainsi implantées sur le terre-plein central, ce qui va dans le sens de l'appropriation de celui-ci et conforte l'aménagement d'un réseau de circulations douces sur cet espace central. Toutefois, des élargissements restent nécessaires au droit des franchissements piétonniers pour sécuriser la traversée des usagers et la réflexion doit être menée sur l'ensemble de l'axe, en particulier au droit des carrefours principaux où les BHNS risquent de se croiser.

L'étude préliminaire devra permettre au maître d'ouvrage de se prononcer sur le choix du sens de circulation du BHNS.

#### **En rive Ouest (côté Université)**

La problématique est différente côté université car il n'y a aucune voie de desserte perpendiculaire. L'implantation de la plateforme du BHNS peut se faire indifféremment à l'est ou à l'ouest de la voie de circulation routière. Le SMTU a une préférence pour une insertion en partie latérale droite, côté Université.

#### **Espace central**

L'espace central réunifié accueillera les circulations douces (piétons et piste cyclable) tout en valorisant le paysage. Cette valorisation sera d'autant plus importante que certaines traversées routières antagonistes seront supprimées, au droit de :

- la rue Saint-Exupéry,
- la rue Marc Sangnier,

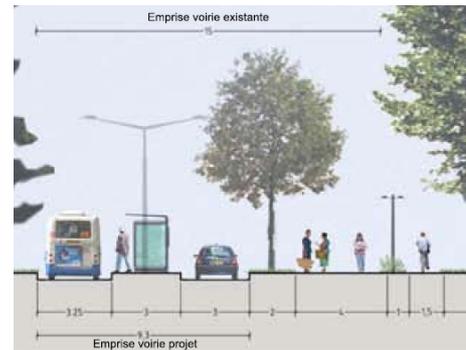
#### ✓ **Quatrième séquence : le cours Dufau / l'avenue Lyautey**

Comme pour les séquences précédentes, il est proposé de profiter de l'installation du BHNS pour réduire l'espace alloué à la circulation des véhicules particuliers, ce qui permet, à la fois, de diminuer leur vitesse, leur bruit, leur pollution, leur dangerosité, et de diminuer pour les habitants riverains la largeur à traverser pour se rendre sur l'espace central.

Comme pour les autres séquences, plusieurs options sont envisageables quant à la manière d'implanter le BHNS, à ceci près qu'elles mettent en évidence beaucoup plus nettement la différence entre les deux rives : à l'Est, la voie longe un quartier d'habitat social dense constitué d'immeubles élevés disposant, pour certains, de commerces en rez-de-chaussée, tandis qu'à l'Ouest, la voie frôle un quartier pavillonnaire bourgeois.

L'aménagement peut se décliner selon trois variantes :

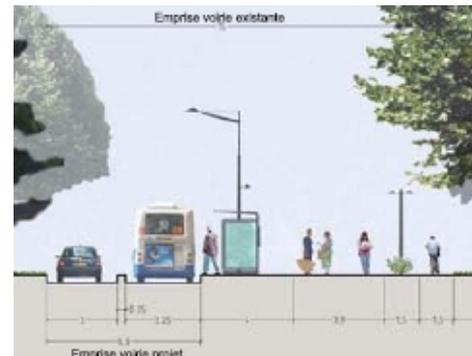
- **Variante A** : le bus circule à gauche de la voie affectée à la circulation des VP, les uns et les autres circulant dans le même sens. Cette disposition offre l'avantage d'éviter que les VP ne coupent le TCSP lors des mouvements d'entrée et de sortie du quartier riverain, mais elle présente l'inconvénient d'éloigner le bus des usagers et elle à aménager un mini terre plein au droit de chaque station.



- **Variante B** : le bus circule à gauche de la voie affectée à la circulation des VP mais en sens contraire. Cette disposition apporte une amélioration à la précédente dans la mesure où la station n'est plus entre deux voies mais sur l'espace central, ce qui va dans le sens de l'appropriation de cet espace. Cependant, la circulation des bus en sens contraire sur cette séquence s'accorde mal avec un fonctionnement dans le même sens sur les autres et elle rend plus compliqué le franchissement des carrefours.



- **Variante C** : le bus circule à droite de la voie affectée à la circulation des VP, les uns et les autres circulant dans le même sens. Cette disposition offre l'avantage de rapprocher les bus de la circulation naturelle des piétons (sur des trottoirs latéraux considérablement élargis), mais elle présente l'inconvénient de chambouler le fonctionnement des voies de desserte du quartier riverain et, ce qui est plus ennuyeux, de diminuer fortement l'accessibilité aux commerces de rez-de-chaussée (qui constituent des lieux de vie précieux pour ce quartier). Un autre inconvénient est d'offrir aux véhicules particuliers une voie coupée du contexte urbain ce qui, bien que la largeur de la chaussée soit réduite (3, 20 mètres comme ailleurs), exerce un effet moins efficace pour réduire leur vitesse et, en termes d'ambiance, facilite moins la réappropriation de l'espace central (lequel reste encadré de deux voies très circulantes).



L'étude préliminaire devra permettre au maître d'ouvrage de se prononcer sur le choix du sens de circulation du BHNS.

### III.A.2. Secteur 2 : la traversée du centre-ville



La traversée du centre-ville s'effectue :

- via la rue Carnot puis la place de la République dans le sens nord->sud,
- la rue René Cassin puis la rue des Alliés dans le sens sud -> nord.

Au sud de la place de la République, on trouve un tronçon commun sur la rue Despourrins, la rue Jean Monnet, la rue Gambetta et la rue Daran.

L'avantage de cet itinéraire est triple :

- La rue Carnot, secteur très commercial, n'est empruntée par les bus que dans un seul sens (elle reste donc ouverte à la circulation des véhicules particuliers dans le sens entrant) et elle conserve des espaces de stationnement (sauf aux endroits les plus étroits). De même, l'axe Cassin/ Alliés n'est pas trop sollicité : la circulation des VP dans le sens sortant est maintenue et on peut élargir au maximum les trottoirs ;
- La continuité avec Lyautey/Dufau est bien assurée ;
- La place de la République est traversée par le TCSP.

Toutefois, dans la partie Nord du centre-ville, le réseau de TC perd en lisibilité du fait de la dissociation des sens de circulation (et donc des stations).

En conclusion :

- Rue Carnot :
  - mise en place du site propre unidirectionnel en direction de la gare avec séparateur physique,
  - maintien d'une voie de circulation en direction du sud,
  - maintien, dans la mesure du possible, du stationnement,
  - élargissement des trottoirs.
- Rues des Alliés, René Cassin :
  - mise en place du site propre unidirectionnel en direction de l'hôpital avec séparateur physique,
  - maintien d'une voie de circulation en direction du nord,
  - maintien, dans la mesure du possible, du stationnement
  - élargissement des trottoirs.
- Place de la République :
  - mise en place d'un site propre bidirectionnel (en anticipation des futures lignes BHNS),
  - réaménagement des accès au parking souterrain avec création de 2 nouvelles trémies d'accès (voir programme spécifique),
  - suppression du stationnement en surface,

- Rue Despourrins :
  - mise en place du site propre bidirectionnel,
  - Suppression de la circulation VP,
  - Elargissement des trottoirs.
- Rue Jean Monnet
  - mise en place du site propre bidirectionnel,
  - Suppression de la circulation VP sauf riverains et sortie du parking Bosquet,
  - Elargissement des trottoirs.
- Cours Bosquet
  - Station d'échange
- Rue Gambetta
  - mise en place du site propre bidirectionnel,
  - Suppression de la circulation VP sauf riverains,
  - Arrêt minute devant l'hôtel,
  - Elargissement des trottoirs.
- Rue Daran :
  - mise en place du site propre bidirectionnel,
  - Suppression de la circulation VP sauf riverains,
  - Elargissement des trottoirs.

NB : sur la section au droit du collège et lycée, il est possible que le BHNS soit en site banal dans le sens montant. Ce choix dépend d'une part de la possibilité ou non de déplacer au sud, sur l'allée Alfred de Musset, l'accès du collège et du lycée et d'autre part des retours d'exploitation du réseau TC qui sera mis en service à l'été 2010.

Pour rappel, l'aménagement se fait de façade à façade.

### III.A.3. Secteur 3 : du centre-ville à la gare

Le secteur 3 concerne le trajet entre le centre-ville et la gare, via l'avenue Léon Say puis l'avenue Léon Bonaparte.

Sur cette portion de l'itinéraire du réseau de TC la circulation des VP sur cette voie est faible et ne justifie pas la création d'un site propre.

L'étude préliminaire mais aussi les retours d'exploitation dès le 2<sup>nd</sup> semestre 2010 permettront de confirmer ou d'infirmer cette hypothèse de mixité.

Dans tous les cas, le niveau d'aménagement urbain restera à définir en tenant compte des contraintes futures liées au Grand Prix Automobile de Pau.

## PARTIE IV : PÉRIMÈTRE DE LA MISSION DE MAÎTRISE D'OEUVRE

Le périmètre opérationnel du maître d'œuvre englobe les infrastructures du système de transport, l'aménagement de voirie, les systèmes d'exploitation du BHNS.

### IV.A. INFRASTRUCTURES DU SYSTÈME DE TRANSPORT

Les infrastructures du système de transport comprennent :

- la plate-forme de la ligne BHNS y compris tous les objets contenus dans cette plate-forme (fourreaux, assainissement de plate-forme...);
- le génie civil des stations y compris les fondations des mobiliers et équipements/mobilier liés au fonctionnement de chacune des stations ;
- l'assainissement des ouvrages ci-dessus et leur raccordement à l'assainissement de la voirie.

### IV.B. AMÉNAGEMENT DE VOIRIE

L'aménagement de voirie, rendu nécessaire par l'insertion du système de transport, comprend :

- les voiries et espaces publics (chaussées, carrefours, trottoirs, traversées piétonnes, génie civil, réseaux, divers...),
- l'assainissement de la voirie et de la plateforme du BHNS ;
- La création ou le renforcement de réseaux d'eaux pluviales sur des secteurs particuliers ;
- Le dégagement des emprises ;
- les circulations douces (cheminements piétons, pistes cyclables...),
- L'éclairage public, la signalisation routière verticale, horizontale et lumineuse (SLT), le jalonnement directionnel modifiés par le projet ou rendus nécessaires par le projet ;
- L'implantation et la pose du mobilier urbain ;
- Les aménagements paysagers : conception et réalisation des espaces verts ;

La mission comprend la dépose et repose des bornes Vélo en Libre Service (VLS) positionnées le long de l'itinéraire. Elle comprend aussi la dépose des équipements dédiés à l'autopartage (à proximité de la place d'Espagne). A l'horizon du projet, les emplacements de l'autopartage seront repositionnés dans le parking souterrain Bosquet.

Il est précisé que la voirie sera aménagée selon les besoins fonctionnels des modes véhicules particuliers (VL et PL) de toute catégorie, vélos, autobus et piétons ainsi que des besoins particuliers des déplacements des personnes handicapées, au regard des textes réglementaires d'application de la loi du 11 février 2005.

### IV.C. AMÉNAGEMENT DE PLACES URBAINES

Le projet comprend les études préliminaires du réaménagement des places de la République/Marguerite Laborde et d'Espagne. Ces études préliminaires ont pour objectif principal de figer rapidement la position du site propre BHNS.

La place d'Espagne a déjà fait l'objet d'une étude de réhabilitation. Cette étude a été menée par les services de la Ville de Pau en octobre 2008. Le projet devra s'inspirer de cette réflexion qui est jointe en annexe. Le périmètre est cependant restreint au « disque » formé par les façades de la place.

Le réaménagement de la place des Halles (places de la République et Marguerite Laborde) comprend :

- Le réaménagement complet de la place, de façade à façade,
- La création de 3 trémies d'accès au parking souterrain
- la création d'une quatrième trémie d'accès au parking souterrain (au sud-est de la place),
- la démolition et remblaiement de la trémie de sortie qui débouche sur la rue des Alliés,
- La création de plusieurs accès piétons du parking souterrain.

La place des Halles est fortement pressentie pour devenir un futur pôle d'échanges entre les lignes BHNS nord-sud et est-ouest. A ce titre la circulation des bus devra être possible en dehors des zones d'arrêt.

Une étude préliminaire permettra de préciser l'aménagement global de la place. Elle intégrera une analyse fonctionnelle de la desserte des Halles, de l'école, l'impact sur le milieu urbain et précisera la position de la plateforme et des arrêts BHNS.

Le maître d'œuvre prendra connaissance de l'étude de faisabilité réalisée par la Ville de Pau, confirmera le résultat de l'étude et réalisera un dossier AVP particulier sur le génie civil des trémies. Le réaménagement intérieur du parking, les équipements de sécurité et de contrôle d'accès, les accès piétons ne font pas partie de la mission.

Certaines prestations sur les places des Halles ou d'Espagne figurent dans des tranches conditionnelles.

#### **IV.D.SYSTÈMES D'EXPLOITATION DU BHNS :**

Les systèmes d'exploitation du BHNS comprennent :

- le système d'aide à l'exploitation et à l'information voyageurs (SAEIV) incluant le système radio;
- les équipements d'exploitation (signalisation lumineuse tricolore statique à destination des circulations routière et piétonne - armoire complète y compris alimentation -, SLT dynamique dans son intégralité, interfaces avec la SLT statique du BHNS) ;
- le système de priorité bus ;
- le système de billettique ;
- la vidéosurveillance ;
- les systèmes et réseaux de communication ;
- l'alimentation des équipements de terrain.

#### **IV.E.DÉVIATIONS DE RÉSEAUX CONCESSIONNAIRES**

Comme indiqué précédemment, il n'est pas prévu un dévoiement complet des réseaux concessionnaires positionnés sous la plateforme du BHNS. Chaque concessionnaire viendra renforcer les réseaux existants en cas de besoin.

Le maître d'œuvre assurera néanmoins les missions de synthèse des réseaux de manière à identifier les points en conflit avec le système de transport. Il pilote ainsi, en collaboration avec les concessionnaires, la définition des travaux de réseaux corrélatifs à la création de la plateforme BHNS et des stations, et établit l'évaluation des travaux induits.

Il assure la cellule de synthèse en veillant à la compatibilité des réseaux entre eux et des réseaux avec le système de transport BHNS et l'aménagement projeté.

Il assure l'ordonnancement, le pilotage et la coordination des chantiers de déviation de réseaux.

Pour le reste, les études et les travaux sont réalisés sous maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre des concessionnaires à l'exception des travaux sur les réseaux d'eaux pluviales et d'eaux usées pour lesquels la maîtrise d'œuvre de conception et de réalisation fait partie du présent marché.

**IV.F.3.6 HORS PÉRIMÈTRE DE L'OPÉRATION**

---

Le périmètre de l'opération ne comprend pas :

- l'acquisition de matériel roulant ;
- la création de parcs relais ;
- le réaménagement de l'atelier dépôt,
- La restructuration du réseau de bus.

## PARTIE V : CONTRAINTES ET CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

### V.A. CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES

Le système de transport en commun retenu pour équiper la première ligne de TCSP de l'agglomération paloise est le Bus à Haut Niveau de Service (BHNS). Les caractéristiques de cette ligne sont les suivantes :

- Longueur du projet BHNS : environ 6 km ;
- Type de stations : possibilité de quais latéraux, bi-latéraux, décalés ;
- Mode d'exploitation : bus à haut niveau de service ;
- Matériel roulant : véhicules « standard » de 12m de longueur ;
- Type de plate-forme : site propre intégral (sauf partie sud du tracé), exceptionnellement banalisé ;
- Fréquence d'exploitation : 10 min toute la journée ;

### V.B. L'EXPLOITATION DE LA LIGNE

La ligne est prévue d'être exploitée sur une amplitude journalière de plus de 18 heures, entre 6 h et 00h30.

Le temps d'arrêt en station varie entre 15 et 30 secondes. Le temps d'arrêt en terminus varie entre 5 et 15 mn. L'intervalle prévu entre véhicules en journée est de 10 mn et de 45 minutes entre 22h et 00h30.

Le nombre de véhicules en exploitation prévu est de 6 pour un parc total de 8 véhicules (2 véhicules sont prévues en réserve d'exploitation et de maintenance), dans une première phase.

La vitesse commerciale estimée du BHNS ne devra pas être inférieure à 20km/h avec un objectif de 22 km/h. La régulation et la gestion du trafic seront réalisées depuis un Poste de Commande Centralisé (PCC) qui sera mis en service avant le démarrage des travaux.

Le BHNS bénéficie de la priorité dans les carrefours routiers grâce à un dispositif permettant sa détection en amont de ces carrefours. Il circule en marche à vue, le conducteur se tient en permanence à une distance supérieure à la distance d'arrêt du véhicule précédent.

Les divers réseaux nécessaires à l'exploitation du BHNS et aux divers systèmes font partie intégrante de la mission. Le maître d'œuvre devra définir le mode de transmission des données et les réseaux les plus appropriés aux besoins du BHNS.

### V.C. LE TRACÉ

Le tracé de la ligne est le résultat d'une étude de faisabilité technique. L'environnement urbain du tracé est décrit dans la I au chapitre I.A.I.C.

La plateforme présente des niveaux de protection différents vis-à-vis des autres utilisateurs de la voirie. Elle est délimitée par des bordures spécifiques au niveau du gabarit libre d'obstacle (GLO) ou au-delà :

- En site propre : la plateforme est séparée de la chaussée par un obstacle infranchissable : bordures hautes, avec une revanche de 14 cm minimum. D'autres dispositions plus « urbaines » pourront être proposées pour la traversée du centre-ville.
- En site protégé accessible : la plateforme est séparée de la chaussée mais elle est accessible par les véhicules de manière exceptionnelle : bordure avec chanfrein, avec une revanche de 6 cm environ.
- En site banalisé : la plateforme est utilisée par le BHNS et tous les autres véhicules.

*Nota : les caractéristiques géométriques indiquées ci-après sont indicatives. Les valeurs données risquent d'être modifiées suite au développement du projet.*

La mise en œuvre d'un site banalisé n'est pas souhaitée par le SMTU (sauf partie sud du tracé). La plateforme sera ainsi principalement en site propre.

Le calage du tracé (profil transversal et longitudinal) est établi de façon à satisfaire aux conditions de confort des voyageurs, à limiter les efforts exercés sur le matériel roulant (inclinaison des voitures et oscillations des suspensions sous effet la variation de l'accélération) tout en autorisant les performances requises.

Les caractéristiques géométriques principales de l'itinéraire sont les suivantes :

- Largeur de la plateforme en alignement droit :
  - Environ 6,50m en bidirectionnel,
  - Environ 3,30m en unidirectionnel,
- Vitesse maxi en ligne : 50 Km/h
- Rayon minimum à insérer sur le projet : 15 m
- Rayon minimum absolu à insérer sur le projet : 12 m
- Pente maximum : 10 %

## V.D.LA PLATEFORME

### V.D.1. En section courante

La plateforme doit assurer un rôle de support des véhicules au niveau des zones de roulement dans des conditions de confort et de sécurité. La surface doit répondre aux exigences en matière d'esthétique, de glissance, d'écoulement des eaux et de repérage facile de la voie du BHNS. Les matériaux choisis devront assurer tout au long de la durée de service prévue la pérennité de ces qualités et permettre d'en réduire l'entretien.

Le maître d'œuvre proposera les moyens de séparer ou de délimiter la plate-forme, depuis la mise en place d'un obstacle jusqu'à une différenciation visuelle du site propre. L'utilisation systématique de matériaux particuliers qui se distinguent visuellement des chaussées banales sera préférée, notamment en termes de sécurité, de lisibilité et de notion de priorité du BHNS.

Les revêtements de la plate-forme seront définis en accord avec les caractéristiques architecturales de chaque secteur traversé tout en respectant une identité propre au BHNS. Le revêtement ne sera pas forcément unique sur l'ensemble de l'itinéraire. La nature de la plate-forme de chaussée sera précisée à l'avant projet.

La plateforme pourrait ainsi être traitée :

- soit par un enrobé spécial, clair, du type de celui prescrit pour le chantier de Daran-Gambetta (enrobé grenailé, cf. description en annexe) ;
- soit par un béton spécial à définir.

Le maître d'œuvre devra être force de proposition.

La conception et la mise en œuvre de cette plate-forme prendront en compte et élimineront le risque d'apparition d'un orniérage, en particulier en station.

Il conviendra de tenir compte des éléments suivants pour la conception de la plate-forme:

- Les charges à l'essieu occasionnées par les véhicules,
- Les études de trafic, permettant de déterminer la classe de trafic,
- La durée de service choisie pour l'aménagement (30 ans),
- Le taux de risque de calcul,
- Les études géologiques et géotechniques, permettant de déterminer la classe du sol, la couche de forme éventuelle et la classe de la plate-forme,
- Les études climatiques, afin de vérifier la tenue de la plate-forme aux différentes variations climatiques,
- La prise en compte de l'existence de réseaux,
- La prise en compte des autres véhicules et usagers pouvant emprunter la plate-forme en section courante ou en des points particuliers (ex : carrefours et traversées piétonnes).

### V.D.2. Au droit des stations

L'objectif à atteindre est également l'absence totale d'orniérage au droit des stations, tenant compte des difficultés suivantes :

- Contraintes particulières dues aux efforts de freinage d'accélération et de contact contre les bordures de quai,
- Les matériaux de la structure y supportent plus longuement les contraintes qu'en section courante, et cela augmente la fatigue et les risques de déformations permanentes des matériaux viscoélastiques tels que les enrobés,
- Tout défaut a des conséquences graves et immédiatement perceptibles sur le confort et la qualité de l'accostage, et éventuellement pour l'écoulement des eaux de surface,
- Les réparations à cet endroit sont encore plus gênantes que sur les autres parties de la ligne.

Les matériaux devront être choisis avec un soin particulier afin d'assurer la pérennité de l'aménagement. Une attention particulière sera donc portée sur les points suivants :

- Changement possible des matériaux au droit des stations, ce qui renforcerait la lisibilité de l'équipement et ainsi l'importance qui lui est donnée,
- Traitement des points particuliers, tels que les traversées piétonnes, les vélos, les accès riverains, les carrefours...
- Facilité d'accès aux réseaux souterrains éventuels,
- Durabilité dans le temps,
- Facilités d'entretien et de rénovation.

### V.D.3. Assainissement de plateforme

La modification du profil de voirie et l'augmentation de la surface imperméabilisée pourront nécessiter des modifications de position et du nombre de grilles de collecte.

Les branchements s'effectueront dans le réseau existant, au plus près des avaloirs. Afin de limiter le nombre de branchements au collecteur principal, un collecteur secondaire pourra être réalisé

---

## V.E. LES STATIONS

---

L'accessibilité (au sens large) de la station devra faire l'objet d'une étude spécifique. Avant d'être passager du BHNS, le client est d'abord un piéton. La station est donc le point de contact entre deux modes de déplacements complémentaires : la marche à pied et le transport en commun. L'organisation spatiale de l'aménagement des stations devra donc préalablement tenir compte des logiques qui animent les piétons pour parvenir au point d'arrêt et en repartir. En effet, la mise en cohérence de la maille piétonne avec la trame des stations peut considérablement favoriser l'attractivité du réseau (ce point est d'ailleurs essentiel pour les Personnes à Mobilité Réduite).

Les stations seront toutes à quais latéraux (quais en face à face ou quais décalés).

Un équipement type est défini, il est adapté à chaque cas en fonction des contraintes d'insertion et des caractéristiques du tracé. Cet équipement comprend, par quai :

- un abri station,
- un banc,
- un appui ischiatique,
- des poubelles,
- des garde-corps,
- une signalétique indiquant le nom des stations,
- un distributeur de titres de transport,
- un afficheur d'information voyageurs,
- une télé sonorisation (à confirmer au cours des études),
- une borne d'appel voyageurs (à confirmer au cours des études),
- des caméras de télésurveillance (à confirmer au cours des études),
- ainsi que des armoires techniques.

Les stations intègrent les équipements nécessaires à leur alimentation en énergie. L'éclairage des quais est assuré par un raccordement EDF ou au réseau d'éclairage urbain.

La signalétique est implantée de façon à permettre aux voyageurs assis ou debout dans les véhicules une compréhension aisée, y compris pour les personnes présentant une déficience physique.

Les valideurs de titres de transport ne seront pas implantés sur les quais mais dans les véhicules.

L'aménagement de rampes pour l'accès aux stations, d'équipements spécifiques ainsi que l'implantation du mobilier urbain permettront de faciliter l'accès du système aux personnes à mobilité réduite, malvoyantes ou malentendantes.

La saturation des quais étant un facteur de nuisance pour la sécurité et la vitesse commerciale, la longueur des stations devra tenir compte des éléments suivants :

- de la longueur des véhicules utilisés (prendre en compte le caractère évolutif),
- de la fréquence maximale en heure de pointe et de la probabilité de devoir accueillir simultanément deux véhicules,
- de l'existence de troncs communs avec d'autres lignes,
- de l'évolutivité prévisible à court et moyen terme du système (véhicules plus longs, fréquences plus importantes, mode plus lourd, guidage).

A priori, les stations auront une longueur maximale de 20m. Ce point pourra être précisé au démarrage de l'avant-projet.

Pour la plupart des stations, la largeur des quais sera déterminée à partir des prescriptions liées à l'accessibilité (largeur au droit des abris et des distributeurs de titres ou autres armoires techniques). Une largeur de 2,50 m semble constituer un minimum absolu, 3,00 m sont souhaitables. Cette dernière dimension constitue un minimum absolu pour les quais-trottoirs.

La hauteur du quai par rapport à la plateforme est de 21 cm (à confirmer au démarrage des études).

La lacune horizontale et verticale maxi entre les quais et les véhicules BHNS est de 50 mm. Afin de respecter cette lacune, les stations implantées en courbes seront évitées.

Certaines stations ont des fonctions particulières :

- Station d'échange : elle profite du passage de une ou plusieurs lignes de bus pour constituer un point d'interconnexion (avec des lignes de bus qui ne fonctionnent donc pas forcément comme des lignes de rabattement sur le BHNS).
- Station terminus : Ce type de point d'arrêt nécessite de prendre en compte les aspects retournement, équipements pour le personnel et les usagers. La configuration de la station peut donc varier en fonction des besoins liés à l'accessibilité au réseau et aux fonctionnalités d'exploitation.

---

## V.F.L'ÉCLAIRAGE PUBLIC

---

L'éclairage sera entièrement à reprendre sur la totalité de l'axe. La Ville de Pau travaille actuellement sur un Schéma Directeur d'Aménagement Lumière (SDAL) qui sera transmis au démarrage de la mission. Ce SDAL devra être respecté et s'intégrera de manière plus générale dans la charte du mobilier urbain de Pau.

Le choix des luminaires et des puissances à installer devra se faire en recherchant le meilleur ratio lumen/Watt (efficacité lumineuse) en fonction des hauteurs, espacements type d'implantation unilatéral bilatéral, alterné, etc.

L'éclairage sera déterminé en fonction de la réglementation et du contexte urbain environnant. Tous les usages de la voirie devront être pris en compte : type de circulation routière, coexistence avec les circulations douces, vitesse de circulation, trafic etc.

Le respect de la norme électrique se fera par l'apport de note de calcul sur le dimensionnement des câbles. Les armoires de commande auront une typologie modulaire embarquée.

Compte tenu du contexte Agenda 21 et de la priorité de maintenance qu'impose le projet, la télégestion est à envisager, elle permet le contrôle au foyer lumineux et permet aussi d'adapter la puissance en fonction de la fréquentation.

---

## V.G.LE MOBILIER URBAIN

---

Le SMTU n'a pour le moment aucun contrat avec une société concernant la fourniture et la maintenance de mobiliers de station sur l'ensemble de son territoire. La prise en compte du mobilier urbain et l'intégration des stations dans l'environnement traversé par le TCSP fera donc l'objet d'une étude spécifique.

Cette étude aura pour principal objectif d'analyser l'opportunité :

- de mettre en oeuvre un mobilier de station spécifique aux lignes TCSP et indépendant de tout publicitaire,
- d'utiliser le mobilier de station d'un publicitaire. Il conviendra alors de se poser la question de la pertinence d'installer des abribus à tous les arrêts du BHNS notamment dans le cœur historique de Pau.

Dans les deux cas, le mobilier retenu devra marquer clairement l'identité de la ligne BHNS et s'intégrer à l'environnement urbain.

Pour ce qui concerne le petit mobilier urbain (potelet, corbeille, banc, etc.), les modèles de la ville de Pau seront retenus – cf. charte du mobilier urbain, principalement pour des raisons de maintenance.

---

## V.H.LES SYSTÈMES

---

### V.H.1. La signalisation routière

Lors des traversées routières, dans le but d'augmenter la vitesse commerciale des BHNS et d'éviter les conflits et accidents avec les véhicules routiers, une signalisation lumineuse de carrefour donne la priorité aux BHNS ou leur interdit le franchissement de la voie routière.

Les cycles des feux de carrefours de l'agglomération paloise sont gérés par des contrôleurs de carrefours sous la supervision d'un système centralisé. Les appels de priorité des BHNS sont gérés au niveau de chaque contrôleur de carrefour.

Un dispositif (signal radio ou bouche de détection au sol) permet d'annoncer ou détecter l'arrivée d'un véhicule à un carrefour. Cette annonce est faite suffisamment tôt pour que, compte tenu de la vitesse d'approche du BHNS aux carrefours, le contrôleur de carrefour ait le temps de lui accorder le vert.

Des boucles de détection enterrées, une au pied des feux et une en aval du carrefour, confirment l'arrivée du BHNS, signalent son passage et rétablissent les cycles des feux en situation normale.

### **V.H.2. Le poste de commande centralisé (PCC)**

Le PCC est à la fois un centre de contrôle et de commande du trafic des véhicules de transport en commun, un centre d'information et d'animation pour les voyageurs, un centre de dépêches et un centre de sécurisation du réseau. Il est intégré dans les bâtiments des garages atelier ou dans tout autre lieu suivant la solution retenue par le maître d'ouvrage.

Il permet d'assurer de façon centralisée les fonctions principales suivantes :

- La gestion et la régulation du trafic,
- La commande et le contrôle de certains équipements de signalisation,
- Le contrôle de l'exploitation et l'enregistrement des statistiques d'exploitation,
- L'information des voyageurs,
- La sécurisation du réseau (sonorisation, appel voyageurs, vidéosurveillance des compartiments voyageurs et des quais de stations, des points sensibles et des locaux d'exploitation ainsi que le contrôle des accès),
- La commande et le contrôle des équipements en station par l'intermédiaire de la Gestion Technique Centralisée (GTC).

La gestion du trafic consiste, par l'organisation d'insertions et de retraits de véhicules BHNS, à assurer le nombre de rames prévues à chaque heure du service journalier. La régulation du trafic en ligne consiste à surveiller le respect de l'horaire théorique et à reconstituer un horaire, en temps réel, en cas d'incident en s'efforçant de maintenir entre les BHNS un intervalle aussi régulier et aussi proche que possible de l'intervalle théorique. Pour cela, les outils du PCC permettent de situer les BHNS les uns par rapport aux autres afin de surveiller leur circulation et détecter facilement les anomalies.

Le contrôle de l'exploitation consiste à enregistrer les caractéristiques du service réel tout au long de la journée et restituer en fin de journée certains indicateurs relatifs à la qualité de service, à l'exploitation et à la maintenance, à la formation des agents d'exploitation ou en vue d'enquêtes ultérieures.

L'information des voyageurs consiste à informer sur la destination du BHNS, à donner l'heure courante, à annoncer systématiquement la prochaine station, en cas d'incident, à informer les voyageurs sur les retards éventuels à prévoir, à éventuellement modifier des horaires ou des missions (établissement de services partiels par exemple).

La sécurisation du réseau consiste à détecter les événements pouvant mettre en cause la sécurité des voyageurs et des personnels, à guider, en cas de nécessité, les forces de police sur un lieu d'intervention et à assister les voyageurs. Cette fonction est assurée au PCC par un poste spécialisé.

Les opérateurs du PCC disposent de consoles informatiques sur leur poste de travail leur permettant de superviser la ligne BHNS et de commander les équipements en ligne. Un tableau de contrôle optique (TCO) donne une vision globale de la situation du réseau, notamment des BHNS et des incidents affectant le service voyageurs.

### **V.H.3. Le système d'aide à l'exploitation (SAE)**

Le SAE permet de visualiser la localisation, le numéro et la mission des BHNS en circulation sur la ligne. Par le contrôle d'équipements de signalisation et en liaison avec le suivi des mobiles, il permet d'assurer la fonction "parcours des BHNS", et la gestion des ruptures de charge avec les lignes d'autobus du réseau au droit des pôles d'échanges.

Le système centralisé du SAE assure une aide à l'exploitation par la commande des départs, la régulation automatique du trafic, l'enregistrement de statistiques d'exploitation, la gestion du parc bus, ainsi que par le pilotage de l'information aux voyageurs à quai ou en embarqué.

L'architecture générale du système est composée de 3 sous-systèmes :

- Le SAEIV embarqué,
- Le SAEIV central Temps Réel et Temps Différé,
- Le système de transmission des données numériques : radio, faisceau hertzien et liaison sol.

Pour prendre en compte les contraintes d'exploitation, le SAEIV répond notamment :

- au principe d'indépendance de la phonie par rapport aux fonctionnalités SAE, c'est-à-dire qu'en cas de panne SAE, la phonie peut fonctionner.
- à la contrainte de non affectation fixe des véhicules, ces derniers doivent pouvoir réaliser n'importe quel service tant d'un point de vue d'exploitation que d'information client.

#### **V.H.4. Le système d'informations voyageurs (SIV)**

Un SIV est un système dynamique qui permet d'informer visuellement et/ou auditivement de manière automatique les voyageurs à propos d'un trajet (arrivée à un arrêt, liste des arrêts, destination, ...) ou de donner d'autres informations (commerciales, de sécurité, ...).

Les informations sont diffusées sur les lieux d'attente, ou à l'intérieur des véhicules. Elles concernent principalement les heures de passage ou les temps d'attente aux points d'arrêt, et éventuellement des événements en rapport avec le réseau de transport (par exemple : accident, grève).

#### **V.H.5. La gestion technique centralisée (GTC)**

Les équipements de GTC assurent le contrôle et la commande en temps réel des équipements fixes :

- Eclairage stations,
- Information voyageurs,
- Vidéosurveillance,
- Sonorisation,
- Alarme voyageurs stations,
- Signalisation BHNS,
- Billettique,
- Equipements centraux du PCC,
- Mise en service de la fonction contrôle d'accès.

La GTC assure aussi l'archivage et le désarchivage en temps différé des informations, statistiques, rapports et paramétrage du système :

- Etats et alarmes des équipements techniques,
- Aide à la maintenance,
- Télédiagnostic,
- Téléchargement des programmes d'application,
- Les traitements statistiques,
- La gestion des interventions.

#### **V.H.6. Les réseaux de télécommunication**

Les réseaux de télécommunications assurent la transmission des voix, des données et de la vidéo entre les différents sites, mobiles, et équipements du système BHNS, les liaisons avec les autres systèmes de transport de l'agglomération.

Un réseau Hertzien numérique assure les transmissions (voix/données), en temps réel, entre le PCC et les mobiles (rames et portables) pour :

- La transmission bidirectionnelle de données entre PCC/rame (SAE, SIV, alarmes, ..),
- La transmission bidirectionnelle de la voix entre PCC/rames, PCC/radios portables (phonie d'exploitation, inter phonie voyageurs, sonorisation salles voyageurs).

Un réseau multiservices numérique par fibre optique assure les transmissions (voix / images / données), en temps réel, entre le PCC et les équipements fixes pour :

- La Gestion Technique Centralisée (GTC),
- La chronométrie en station,
- La vidéo surveillance en station, aux parcs relais, et aux points sensibles,
- La téléphonie automatique en station et dans les locaux techniques et d'exploitation,
- La télé sonorisation en stations,
- La billettique en station,
- La signalisation TCSP,
- La protection incendie des locaux techniques,
- Le contrôle d'accès des locaux techniques et d'exploitation.

Un réseau local au PCC (type TCP/IP) assure les communications entre les applications centralisées (radio, SAE, SIV, GTC, PCE, Sonorisation Vidéo, et Billettique sur une architecture Client/Serveur) et permet d'assurer un enregistrement de toutes les conversations reçues ou émises du PCC.

#### **V.H.7. La billettique**

Cette fonction consiste à superviser la vente, la validation des titres de transport. La commercialisation du transport se fera en partie au moyen de la technologie dite "passe sans contact" (cartes BSC (clé, téléphone) et en partie au moyen de tickets en papier thermique.

La mise en œuvre est réalisée :

- pour la vente des titres de transport, grâce à des distributeurs automatiques de titres installés dans les stations du BHNS, par des terminaux dans les points de vente de l'exploitant, etc..., (il n'y a pas de vente de titres de transport à bord des BHNS),
- pour la validation des titres de transport, grâce à des valideurs installés à bord des véhicules,

#### **V.H.8. La vidéosurveillance**

Des caméras de vidéosurveillance placées en stations permettent d'assurer la sécurisation du réseau. Ces images sont transmises au PCC où elles peuvent être visualisées sur un mur d'images composé de moniteurs vidéo face à l'opérateur "Sécurité". Ces images peuvent être enregistrées pour visualisation différée.

Des caméras seront placées sur certains carrefours et points sensibles pour l'exploitation du réseau, tels que les communications entre lignes, et transmettront des images aux opérateurs du PCC. Elles sont dans ce cas une aide à la régulation du trafic BHNS.

#### **V.H.9. La sonorisation**

Une sonorisation des stations permet d'informer les voyageurs à bords des rames ou en station lors d'événements particuliers ou lors d'incidents d'exploitation.

Le système de sonorisation est géré depuis le PCC, prioritairement par les opérateurs "Information Voyageurs" et "Trafic".

---

### **V.I. MATÉRIEL ROULANT**

Le matériel roulant sera spécifique à la ligne BHNS. Le SMTU n'a pas encore acquis le matériel ni lancé l'appel d'offres. Le véhicule fera partie des véhicules de la gamme des véhicules standard (12m).

Le parc nécessaire pour exploiter la ligne 1 du BHNS en 2013 est estimé à 8 véhicules (y compris réserve d'exploitation et de maintenance).

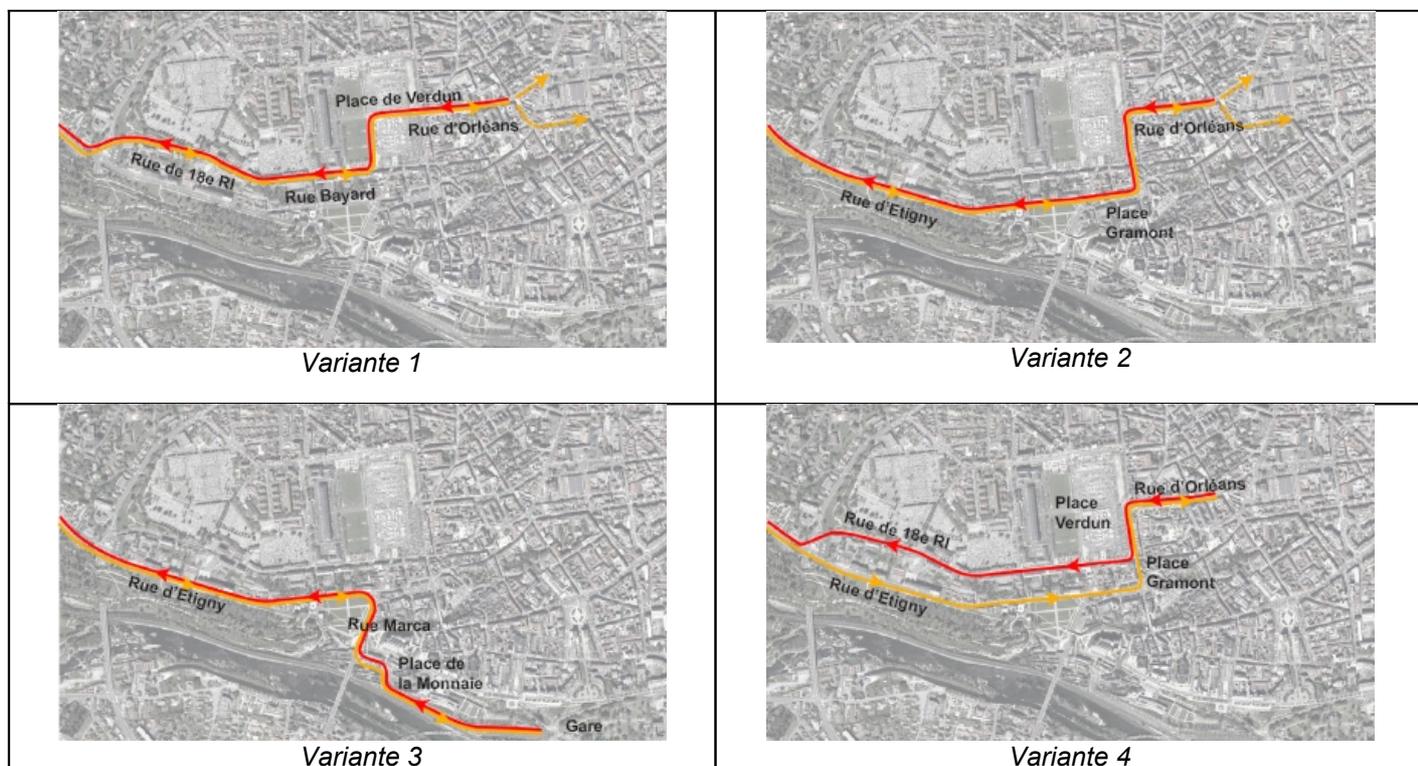
## PARTIE VI : MISSIONS COMPLÉMENTAIRES

### VI.A.AXE ROUTE DE BAYONNE

#### VI.A.1. Situation actuelle

La route de Bayonne permet de relier les communes péri-urbaines situées à l'ouest de l'agglomération paloise au centre-ville de Pau. Les itinéraires envisagés lors des études préliminaires étaient les suivants :

- Variante 1 : route de Bayonne (RD 817), avenue du 18<sup>ème</sup> Régiment d'Infanterie, rue Bayard, Place de Verdun, rue d'Orléans ;
- Variante 2 : rue d'Etigny, place Gramont, Place de Verdun, rue d'Orléans ;
- Variante 3 : rue d'Etigny, rue Marca, place de la Monnaie, Gare ;
- Variante 4 : Combinaison des variantes 1 et 2.



Sur toute la section le bâti est dense.



L'avenue du 18<sup>ème</sup> Régiment d'Infanterie supporte actuellement deux trottoirs dont un planté, des zones de stationnement longitudinal (des deux côté dans certains secteurs en particulier dans le secteur ouest) et une voie de circulation par sens.



La rue Bayard est un peu plus étroite car elle ne comporte qu'une seule zone de stationnement longitudinal. A l'arrivée sur la place de Verdun, une encoche côté nord autorise du stationnement perpendiculaire.



L'aménagement de la rue d'Orléans est semblable à celui de la rue Bayard avec deux voies de circulation, un stationnement longitudinal et deux trottoirs étroits.



La rue d'Etigny, parallèle à l'avenue du 18<sup>ème</sup> Régiment d'Infanterie et à la rue Bayard, est la voie principale d'accès au centre-ville de Pau depuis l'ouest. L'aménagement y est très routier avec passage souterrain routier sous l'avenue Gaston Phoebus, portiques de signalisation, stationnement longitudinal.

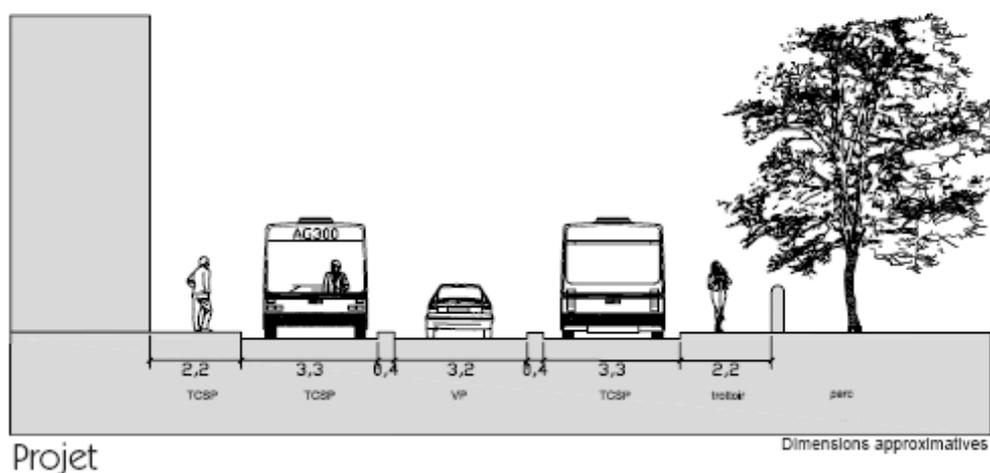
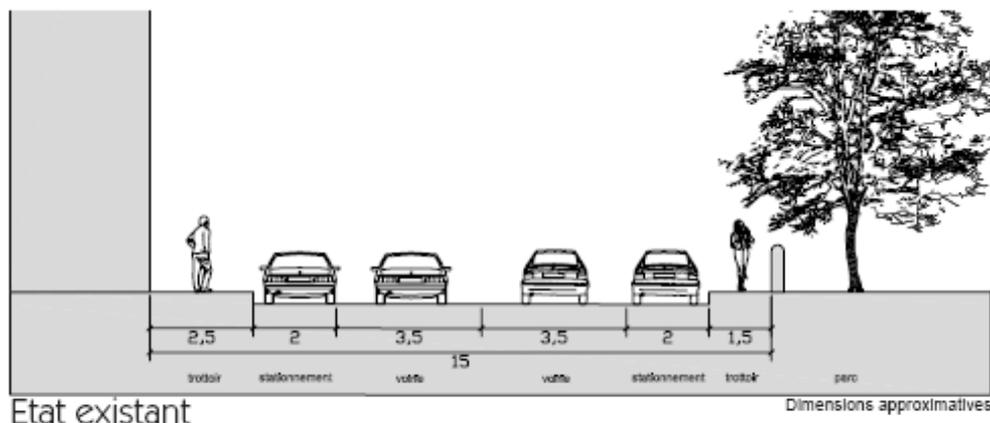
### VI.A.2. Situation projetée

Les variantes 2 et 4 sont pressenties. Le maître d'œuvre réalisera une étude préliminaire de cet axe dans sa section comprise entre la place des Halles et l'avenue Gaston Phoebus. Cette étude permettra d'affiner les études et de donner les avantages/inconvénients de chacune de variante. Elle devra permettre la prise de décision par le maître d'ouvrage

#### Variante 2 :

Le BHNS s'insère sur un site propre bilatéral sur la rue d'Etigny. Le stationnement longitudinal est supprimé de manière à maintenir une voie de circulation routière en direction du centre-ville de Pau.

## Rue d'Etigny



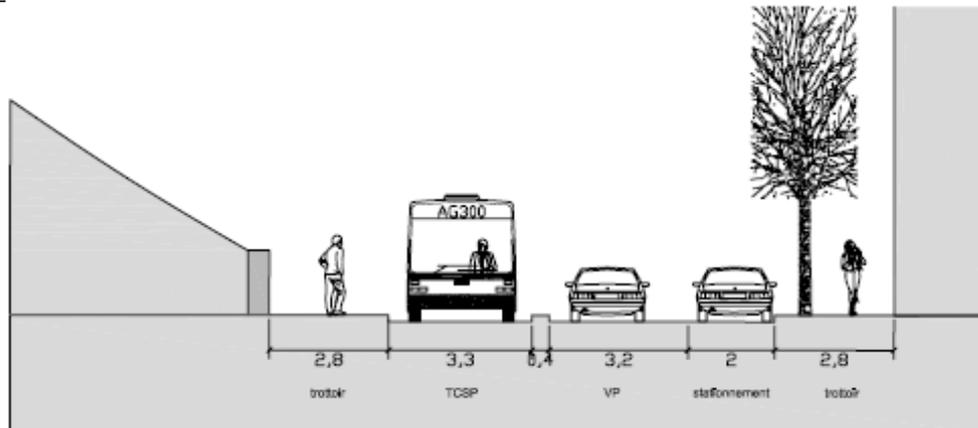
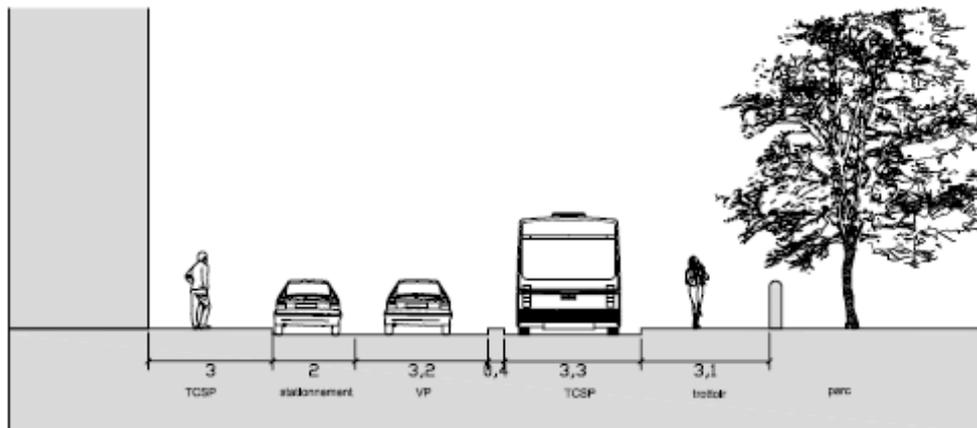
## Rue d'Etigny

Avantages :

- Bonne lisibilité du BHNS (un seul itinéraire pour les deux sens) ;
- La rue d'Etigny perd son caractère routier : la circulation routière y est réduite à une voie entrante et la circulation y est ralentie ; les trottoirs peuvent être élargis.
- Bonne protection du BHNS de la circulation générale ;
- Maintien d'une voie de circulation routière vers le centre-ville de Pau ;
- La rue du 18<sup>ème</sup> Régiment d'Infanterie garde sa vocation résidentielle avec une circulation routière et du stationnement ;
- La place Gramont est desservie par les transports en commun.

Inconvénients :

- Suppression de la circulation routière en sortie de Pau (plan de circulation à revoir) ;
- suppression du stationnement longitudinal sur l'intégralité de l'axe ;
- faible densité du quartier de la rue d'Etigny (parc côté sud).

Variante 4 :*Projet avenue du 18<sup>ème</sup> RI**Projet rue d'Etigny*Avantages :

- Les rues empruntées par l'itinéraire BHNS restent ouvertes à la circulation et au stationnement.
- La rue d'Etigny perd son caractère routier : la circulation VP y est réduite à une voie (entrante) et la circulation y est ralentie ; les trottoirs peuvent être élargis. Le stationnement est maintenu d'un côté de la rue.

Inconvénients :

- Peu de lisibilité du TC dans la traversée de la ville du fait de la dissociation des tracés avec très peu de liaison entre la rue du 18<sup>ème</sup> Régiment d'Infanterie et la rue d'Etigny ;
- La rue d'Orléans est très sollicitée, ce qui est acceptable car cette rue est relativement peu commerçante (il y a cependant des riverains à desservir) ;

**VI.B.PARKING DE RABATTEMENT A64**

Un parking de rabattement est envisagé à proximité immédiate et au nord ouest du rond-point Victor Scholcher. Le maître d'œuvre réalisera une étude préliminaire de ce parking.

**VI.C.EXTENSION VERS LE NORD**

---

A plus long terme, une extension de la ligne 1 BHNS est envisagée avec un tracé en « Y » :

- Une branche relierait par le nord l'hôpital via l'avenue de l'Europe,
- l'autre branche rejoindrait la salle de Zenith (boulevard Cami Salié) voire l'hippodrome où serait implanté un parking relais.

Cette extension suppose de reprendre l'aménagement de la partie nord de l'allée Catherine de Bourbon.

## PARTIE VII : LE PLANNING PRÉVISIONNEL

L'objectif d'une première mise en service en fin 2013 est une exigence forte du maître d'ouvrage.

Le projet sera phasé :

- Phase 1 : horizon fin 2013
  - o travaux définitifs entre la gare et le rond-point de la commune de Paris,
- Phase 2 : horizon fin 2013
  - o travaux fonctionnels entre le rond-point de la Commune de Paris et l'Hôpital,
- Phase 3 : horizon fin 2015
  - o travaux définitifs entre le rond-point de la Commune de Paris et l'Hôpital.

Le planning sera recalé par le Titulaire de la mission.

## PARTIE VIII : L'ENVELOPPE FINANCIÈRE PRÉVISIONNELLE

L'enveloppe prévisionnelle affectée aux travaux est décomposée comme suit :

- Montant des travaux TCSP (hors section de la place des Halles et d'Espagne) :
  - ↳ Phase 1 = 26,3 M€ dont 1,8M€ pour les travaux fonctionnels au nord de la Commune de Paris
  - ↳ Phase 3 = 20,1 M€
- Réaménagement de la place de la République / Laborde : 10 M€
- Réaménagement de la place d'Espagne : 2,5 M€ yc compris plateforme et système de transport.

A titre d'information, les budgets prévisionnels des travaux connexes sont les suivants :

- Réaménagement des accès du parking souterrain République, rénovation du parking : 3,660 M€ décomposés comme suit :
  - Création de la trémie d'entrée Ouest dans l'axe Nogué : 530 k€
  - Création de la trémie de sortie dans l'axe de Nogué : 750 k€
  - Création de la trémie d'entrée Est dans l'axe Castetnau : 1.320 k€
  - Création des trémies piétonnes sur le parvis République : 530 k€
- Axe 18<sup>ème</sup> RI/rue d'Etigny- place de verdun – place des Halles : 14 M€
- Parking de rabattement A64 : 250 k€
- Extension de la ligne 1 au nord : 5,4 M€

## PARTIE IX : ANNEXE

### IX.A. PROGRAMME DE LA PLACE D'ESPAGNE

La réflexion menée par la Ville de Pau sera prise en compte. Voir document joint « Réhabilitation de la place d'Espagne » - octobre 2008.

### IX.B. PARKING DE LA PLACE DE LA RÉPUBLIQUE

Voir pièce jointe relative à l'étude de faisabilité réalisée par la Ville de Pau

### IX.C. ENROBÉ GRENAILLÉ

Les paragraphes ci-dessous sont extraits du CCTP des travaux de réaménagement de l'axe Daran-Gambetta. Ils sont donnés à titre indicatif.

#### **ARTICLE 81- FOURNITURE ET MISE EN ŒUVRE D'ENROBES POUR REVETEMENT FINAL DE CHAUSSEE**

*Les travaux comprendront:*

*- la fourniture et mise en œuvre d'une couche d'accrochage des matériaux d'enrobés par une émulsion acide de bitume, dosée à 65 % (PH supérieur à 4). Elle sera épandue à raison de 1 kilogramme par mètre carré sur le support destiné à recevoir les enrobés composant la couche de roulement. Les ouvrages annexes tels que regards, chambres, bouches à clé, mobilier éventuel, situés dans les emprises ou aux abords des aires à traiter, devront être protégés des éclaboussures lors de la pulvérisation de l'émulsion.*

*- la fourniture et mise en œuvre au finisseur d'enrobés à chaud dont le transport et la mise en œuvre seront réalisés dans les conditions stipulées à l'article 10 du présent C.C.T.P pour une épaisseur d'utilisation, après compactage, de 5 cm environ soit, un dosage de 130 kg/m<sup>2</sup> environ.*

*L'enrobé utilisé sera composé d'une part, d'un bitume pur ou modifié et, d'autre part, de granulats 0/10 ou 6/10 choisis en rapport avec leur utilisation routière (norme XP P18-545) et, en fonction de leur couleur beige, de leur nature (dureté) et de leur forme (concassés).*

*La formulation obtenue doit permettre de résister à l'agressivité du trafic routier tel que précisé à l'article 2 du présent C.C.T.P et, la teinte finale du revêtement appliqué sera donnée par les granulats de couleur mis à jour par le traitement de surface prévu à l'article suivant du C.C.T.P, et éventuellement par l'ajout d'oxydes ou de dopes.*

*L'entrepreneur devra soumettre à l'agrément du maître d'œuvre la formule de composition du mélange qu'il propose notamment, nature et dosage du liant,*

*avec nature, dimensions et mélange des granulats de couleur, épaisseur et température d'application.*

*Ces travaux s'entendront pour toutes fournitures, sans plus-value pour réalisation de la planche d'essai, pour matériel d'épandage et de compactage utilisé, pour application manuelle des enrobés aux branches des carrefours et aux abords des ouvrages annexes rencontrés, intempéries ou autres sujétions et seront réglés à la tonne d'enrobé fournie et mis en œuvre.*

#### **ARTICLE 82 - GRENAILLAGE DU REVETEMENT ENROBE DE CHAUSSEE**

*Le revêtement final des chaussées sera traité mécaniquement par un grenailage qui ne pourra être réalisé qu'après disparition complète des ressuges laissés par le revêtement mis en œuvre.*

*L'entrepreneur devra, au préalable du grenailage de l'ensemble, effectuer sur une zone du site revêtue de l'enrobé, une planche d'essai pour être soumise à l'agrément de la maîtrise d'ouvrage et du maître d'œuvre. La planche d'essai permettra de déterminer l'énergie du grenailage au regard des objectifs à atteindre. Le grenailage ne pourra pas être poursuivi sans agrément.*

*Le matériel utilisé devra être capable d'exécuter des passes de grenailage sans produire de nuance de couleur ou de traînée marquées par un sillon entre deux passes contiguës.*

*Le grenailage sera exécuté sur une chaussée sèche, absente de ressuge et avec une météo clémente. Le matériel utilisé devra agir sans pollution, par aspiration des matériaux décapés de surface qui seront récupérés directement dans la cuve étanche solidaire du matériel.*

*Les déchets obtenus après ce grenailage seront évacués par l'entreprise vers un centre de traitement et de valorisation de déchets suivant les prescriptions de l'article 15 du présent C.C.T.P et feront l'objet d'une remise au maître d'oeuvre d'un bordereau de dépôt en centre de traitement/valorisation agréé.*

*Ces travaux s'entendront pour toute main-d'œuvre, planche d'essai, matériel utilisé, protection des ouvrages annexes rencontrés, intempéries ou autres sujétions et seront réglés au mètre carré de revêtement grenailé sans plus value pour grenailage effectué en périphérie des regards et chambres situés sur les aires à traiter.*

**Syndicat Mixte des Transports  
Urbains Pau – Porte des Pyrénées**

**Extrait du Registre des Délibérations  
Comité Syndical  
Séance du 25 février 2011**

**Date de la convocation** : 17 février 2011



**ÉTAIENT PRÉSENTS :**

**Membres Titulaires :**

André DUCHATEAU, *Président* ;  
Jean-Claude BOURIAT, Pascal BONIFACE, Jean-Pierre MIMIAGUE, *Vice-Présidents* ;  
Alain ARRAOU, François BARRACHINA, Anne BERNARD, Jean-Michel CANTON, Jean-Claude CANTOUNAT, Eveline DONARD, Claude FERRATO, Dino FORTE, Jean-Pierre GARGUIL, Marc JUBAULT-BREGLER, Dominique LASSALLE, Gwendoline LAVIGNE, Alain LAVIGNOTTE, Georges LOCARDEL, Roger PEDEFLOUS, Alain PEDEUTOUR, Michel PLISSONNEAU, Florence THIEUX, Jean-Michel TISSANIE, Henri TOUBERT.

**Membres suppléants :**

Michel LAULHE (a suppléé Robert DEMONTE), Frédérique LERBET-SERENI (a suppléé Stéphanie MAZA), Isabel MORIZOT (a suppléé Jean-Pierre PEYS), Simone RODDE (a suppléé Martine LIGNIERES-CASSOU), Lucien TIRCAZES (a suppléé Paul LESTERLOU).

**ÉTAIT REPRÉSENTÉ :**

Jean-Claude PRADOUX a donné pouvoir à Jean-Claude BOURIAT.

**ÉTAIENT EXCUSÉS :**

Olivier DARTIGOLLES, Véronique DEHOS, Olivier DUCUING, Nicole JUYOUX, Bernard LACLAU-LACROUTS, Jean-Yves LALANNE.

**ÉTAIENT ABSENTS :**

Louis DE FONTENELLE, Christophe MERIOT, Jean-Michel RODRIGUEZ.

**Secrétaire de Séance : Simone RODDE.**

**05 - PROJET DE TCSP / BHNS**  
**MODIFICATION DU PROGRAMME SOMMAIRE**

**Rapporteur : Monsieur le Président**

**Mesdames, Messieurs,**

Par délibération du 11 décembre 2009, la Communauté d'Agglomération de Pau-Pyrénées a décidé de se doter d'un système de Transport Collectif en Site Propre (TCSP) sous la forme d'un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS), en s'engageant sur une première ligne dite « hôpital – gare ».

La réalisation de cette opération nécessite que soit mis en œuvre l'ensemble des moyens disponibles afin de garantir la faisabilité de ce projet dans les délais, tout en respectant les impératifs qualitatifs et d'exploitation liés à la fois aux fonctionnalités transport (systèmes d'exploitation, système d'information aux voyageurs, matériel roulant, arrêts et stations) et aux aménagements nécessaires à une insertion urbaine cohérente du projet.

Le projet de ligne de BHNS « hôpital – gare » se trouvant en interface avec plusieurs projets urbains d'importance (secteur des Halles, place d'Espagne) dont les réflexions ne sont pas aujourd'hui achevées, il a été défini, par délibération du Comité Syndical du 12 juillet 2010, un montage opérationnel du dossier de maîtrise d'œuvre et une gouvernance de projet garantissant une maîtrise d'ouvrage partagée entre le SMTU et la Ville de Pau. Un groupement de commande a été approuvé par délibération distincte pour la passation et l'exécution du marché de maîtrise d'œuvre dont le coordonnateur sera la SMTU.

Le programme sommaire de la consultation a été approuvé par délibération précitée du 12 juillet 2010 et il convient aujourd'hui, compte tenu de l'avancement du projet, de modifier son annexe VIII qui décrit l'enveloppe financière prévisionnelle.

L'enveloppe prévisionnelle (coût d'objectif) affectée aux travaux est re-décomposée comme suit :

- Montant des travaux TCSP (hors section de la place des Halles et d'Espagne) :
  - ↳ Phase 1 = 2M€
  - ↳ Phase 2 = 43 M€
- Réaménagement de la place de la République / Laborde : 10 M€
- Réaménagement de la place d'Espagne : 2,5 M€ yc compris plateforme et système de transport.

A titre d'information, les budgets prévisionnels des travaux connexes sont les suivants :

- Réaménagement des accès du parking souterrain République, rénovation du parking : 3,660 M€ décomposés comme suit :
  - Création de la trémie d'entrée Ouest dans l'axe Nogué : 530 k€
  - Création de la trémie de sortie dans l'axe de Nogué : 750 k€
  - Création de la trémie d'entrée Est dans l'axe Castetnau : 1.320 k€
  - Création des trémies piétonnes sur le parvis République : 530 k€
- Axe 18<sup>ème</sup> RI/rue d'Etigny- place de verdun – place des Halles : 14 M€
- Parking de rabattement A64 : 250 k€
- Extension de la ligne 1 au nord : 5,4 M€

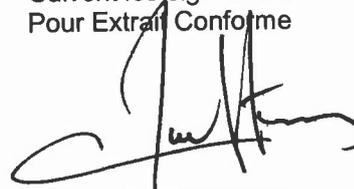
**Après avis de la Commission Administration Générale – Finances du 1er février 2011 et du Bureau du 7 février 2011, il vous appartient de bien vouloir :**

**ARTICLE 1 :** approuver les modifications du programme définissant les conditions générales dans lesquelles sera réalisé le projet de TCSP/BHNS approuvé par délibération du 12 juillet 2010 et joint en annexe .

**ARTICLE 2:** autoriser Monsieur le Président à prendre toutes les dispositions nécessaires à l'application de la présente délibération et à signer toutes les pièces, actes et documents à intervenir dans ce cadre.

**Conclusions Adoptées  
A l'Unanimité**

Suivent les signatures  
Pour Extraire Conforme



**André DUCHATEAU  
Président du SMTU PAU – Porte des Pyrénées**

**Syndicat Mixte des Transports Urbains**

**Pau Porte des Pyrénées**

---

**Première ligne BHNS  
de l'agglomération paloise :  
de l'hôpital à la gare**

---

**Programme**

**Juin 2010**

# PREMIÈRE LIGNE BHNS DE L'AGGLOMÉRATION PALOISE

## Sommaire

<b>PARTIE I : CONTEXTE DE L'OPÉRATION</b>	<b>4</b>
<b>I.A. INTRODUCTION</b>	<b>4</b>
<b>I.B. LE RÉSEAU DE TRANSPORT PUBLIC À MOYEN TERME</b>	<b>6</b>
<b>I.C. LE MILIEU URBAIN</b>	<b>7</b>
I.C.1. Section 1 : Hôpital – Boulevard Alsace-Lorraine.....	8
I.C.2. Section 2 : la traversée du centre-ville.....	10
I.C.3. Section 3 : du centre-ville à la Gare.....	10
<b>I.D. LES DIFFÉRENTS ACTEURS</b>	<b>11</b>
I.D.1. Maître d'ouvrage : le SMTU Pau – Porte des Pyrénées.....	11
I.D.2. Les partenaires du projet.....	11
I.D.3. Les concessionnaires.....	11
I.D.4. Le coordonnateur SPS.....	11
I.D.5. Le contrôleur technique.....	11
I.D.6. L'OPC.....	11
<b>PARTIE II : LES OBJECTIFS</b>	<b>12</b>
<b>II.A. OBJECTIFS GÉNÉRAUX</b>	<b>12</b>
<b>II.B. LE BHNS, UN OUTIL DE REQUALIFICATION</b>	<b>12</b>
II.B.1. Cohérence avec les projets urbains et qualité des espaces publics.....	12
II.B.2. Lisibilité, identification, esthétique de la ligne.....	13
II.B.3. Le partage de l'espace public.....	13
II.B.4. Qualité de fonctionnement de l'espace public.....	13
<b>PARTIE III : PRÉSENTATION DU TRACÉ RETENU</b>	<b>15</b>
<b>III.A. DESCRIPTION</b>	<b>15</b>
III.A.1. Secteur 1 : de l'hôpital au boulevard Alsace-Lorraine.....	15
III.A.2. Secteur 2 : la traversée du centre-ville.....	19
III.A.3. Secteur 3 : du centre-ville à la gare.....	20
<b>PARTIE IV : PÉRIMÈTRE DE LA MISSION DE MAÎTRISE D'OEUVRE</b>	<b>21</b>
<b>IV.A. INFRASTRUCTURES DU SYSTÈME DE TRANSPORT</b>	<b>21</b>
<b>IV.B. AMÉNAGEMENT DE VOIRIE</b>	<b>21</b>
<b>IV.C. AMÉNAGEMENT DE PLACES URBAINES</b>	<b>21</b>
<b>IV.D. SYSTÈMES D'EXPLOITATION DU BHNS :</b>	<b>22</b>
<b>IV.E. DÉVIATIONS DE RÉSEAUX CONCESSIONNAIRES</b>	<b>22</b>
<b>IV.F. 3.6 HORS PÉRIMÈTRE DE L'OPÉRATION</b>	<b>23</b>
<b>PARTIE V : CONTRAINTES ET CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES</b>	<b>24</b>
<b>V.A. CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES</b>	<b>24</b>
<b>V.B. L'EXPLOITATION DE LA LIGNE</b>	<b>24</b>
<b>V.C. LE TRACÉ</b>	<b>24</b>

<b>V.D. LA PLATEFORME</b>	<b>25</b>
V.D.1. En section courante.....	25
V.D.2. Au droit des stations.....	26
V.D.3. Assainissement de plateforme.....	26
<b>V.E. LES STATIONS</b>	<b>26</b>
<b>V.F. L'ÉCLAIRAGE PUBLIC</b>	<b>28</b>
<b>V.G. LE MOBILIER URBAIN</b>	<b>28</b>
<b>V.H. LES SYSTÈMES</b>	<b>28</b>
V.H.1. La signalisation routière.....	28
V.H.2. Le poste de commande centralisé (PCC).....	29
V.H.3. Le système d'aide à l'exploitation (SAE).....	29
V.H.4. Le système d'informations voyageurs (SIV).....	30
V.H.5. La gestion technique centralisée (GTC).....	30
V.H.6. Les réseaux de télécommunication.....	30
V.H.7. La billettique.....	31
V.H.8. La vidéosurveillance.....	31
V.H.9. La sonorisation.....	31
<b>V.I. MATÉRIEL ROULANT</b>	<b>31</b>
<b>PARTIE VI : MISSIONS COMPLÉMENTAIRES</b>	<b>33</b>
<b>VI.A. AXE ROUTE DE BAYONNE</b>	<b>33</b>
VI.A.1. Situation actuelle.....	33
VI.A.2. Situation projetée.....	34
<b>VI.B. PARKING DE RABATEMENT A64</b>	<b>36</b>
<b>VI.C. EXTENSION VERS LE NORD</b>	<b>37</b>
<b>PARTIE VII : LE PLANNING PRÉVISIONNEL</b>	<b>38</b>
<b>PARTIE VIII : L'ENVELOPPE FINANCIÈRE PRÉVISIONNELLE</b>	<b>39</b>
<b>PARTIE IX : ANNEXE</b>	<b>40</b>
<b>IX.A. PROGRAMME DE LA PLACE D'ESPAGNE</b>	<b>40</b>
<b>IX.B. PARKING DE LA PLACE DE LA RÉPUBLIQUE</b>	<b>40</b>
<b>IX.C. ENROBÉ GRENAILLÉ</b>	<b>40</b>

# PARTIE I : CONTEXTE DE L'OPÉRATION

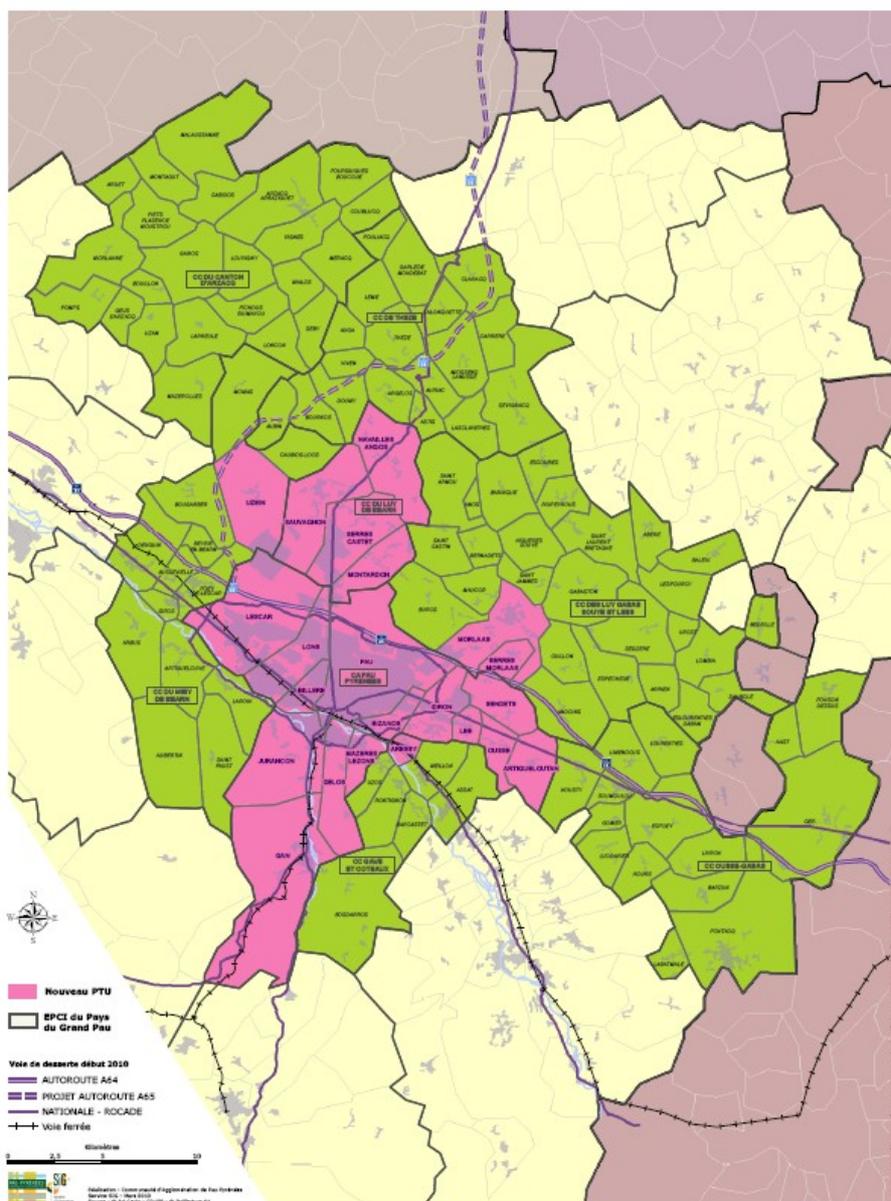
## I.A. INTRODUCTION

---

Le Syndicat Mixte des Transports Urbains Pau Porte des Pyrénées (SMTU) regroupe 22 communes, et compte 167 071 habitants (source : INSEE - recensement de la population 2007). Ses membres sont :

- la Communauté d'Agglomération de Pau-Pyrénées, composée de 14 communes : Pau, Artigueloutan, Billère, Bizanos, Gan, Gelos, Jurançon, Idron, Lée, Lescar, Lons, Mazères-Lezons, Ousse et Sendets, représentant près de 150 000 habitants sur 171 km<sup>2</sup>
- la Communauté de Communes du Luy de Béarn qui regroupe les communes de Montardon, Navailles-Angos, Sauvagnon et Serres-Castet
- les Communes de Aressy, Morlaàs, Serres-Morlaàs et Uzein

## LE NOUVEAU PERIMETRE DES TRANSPORTS URBAINS



Conformément à l'article 28 de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs du 30 décembre 1982, modifié par la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie du 30 décembre 1996 et la loi Solidarité et Renouvellement Urbains du 13 décembre 2000, la Communauté d'Agglomération Pau-Pyrénées a approuvé son PDU le 6 février 2004.

Ce document cadre, élaboré en partenariat avec l'ensemble des acteurs de l'agglomération, a pour ambition de redéfinir la politique globale des déplacements dans l'agglomération selon trois grands objectifs :

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

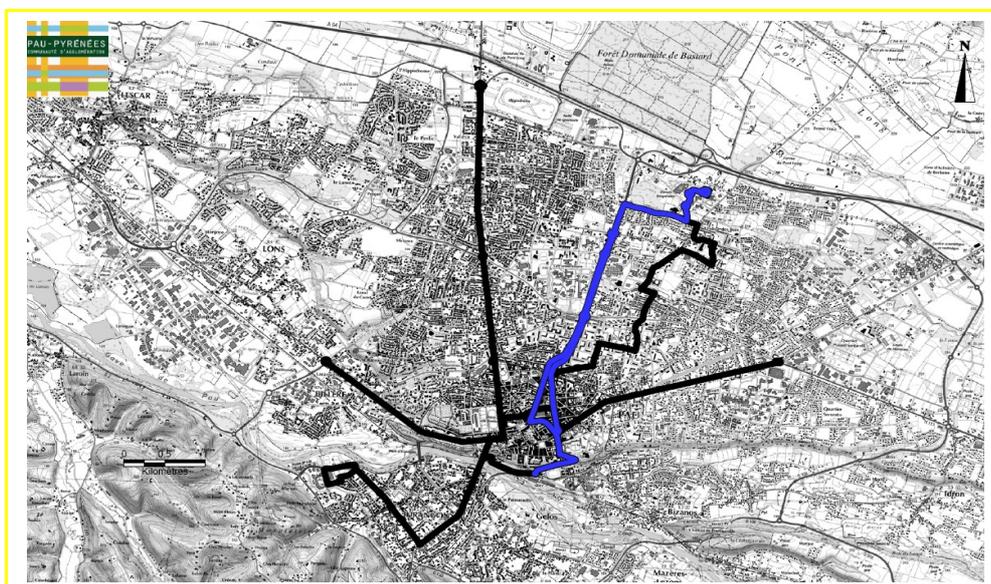
Parmi les actions proposées par le PDU pour répondre à l'objectif 2, le SMTU souhaite réaliser un projet de transports collectifs en site propre (TCSP). Les études et la réalisation d'un TCSP ont ainsi été inscrites au Contrat d'Agglomération 2007-2013.

La CAPP a ainsi lancé en 2008 une étude de définition et de faisabilité devant aboutir d'une part à la définition de l'organisation du futur réseau de transports collectifs autour d'un projet de transport collectif en site propre à court, moyen et long termes et d'autre part à la confirmation de la faisabilité technique et financière d'une première phase opérationnelle.

La création en avril 2010 du syndicat mixte des transports urbains Pau Porte des Pyrénées suppose la mise en révision du PDU pour une mise en conformité avec le nouveau périmètre des transports urbains. Cette révision offrira également l'opportunité d'actualiser le contenu opérationnel du PDU 1<sup>e</sup> génération, en intégrant notamment le projet de BHNS et le nouveau réseau de transports publics urbains.

## I.B. LE RÉSEAU DE TRANSPORT PUBLIC À MOYEN TERME

L'objectif fixé par le SMTU Pau Porte des Pyrénées est de réaliser à moyen/long terme (horizon 2016-2020) un véritable réseau de lignes de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) qui s'articulerait autour de plusieurs lignes dites « Armature ». L'architecture du réseau Armature telle qu'envisagée dans le cadre des réflexions menées lors des études préalables est figurée sur la carte ci-dessous :



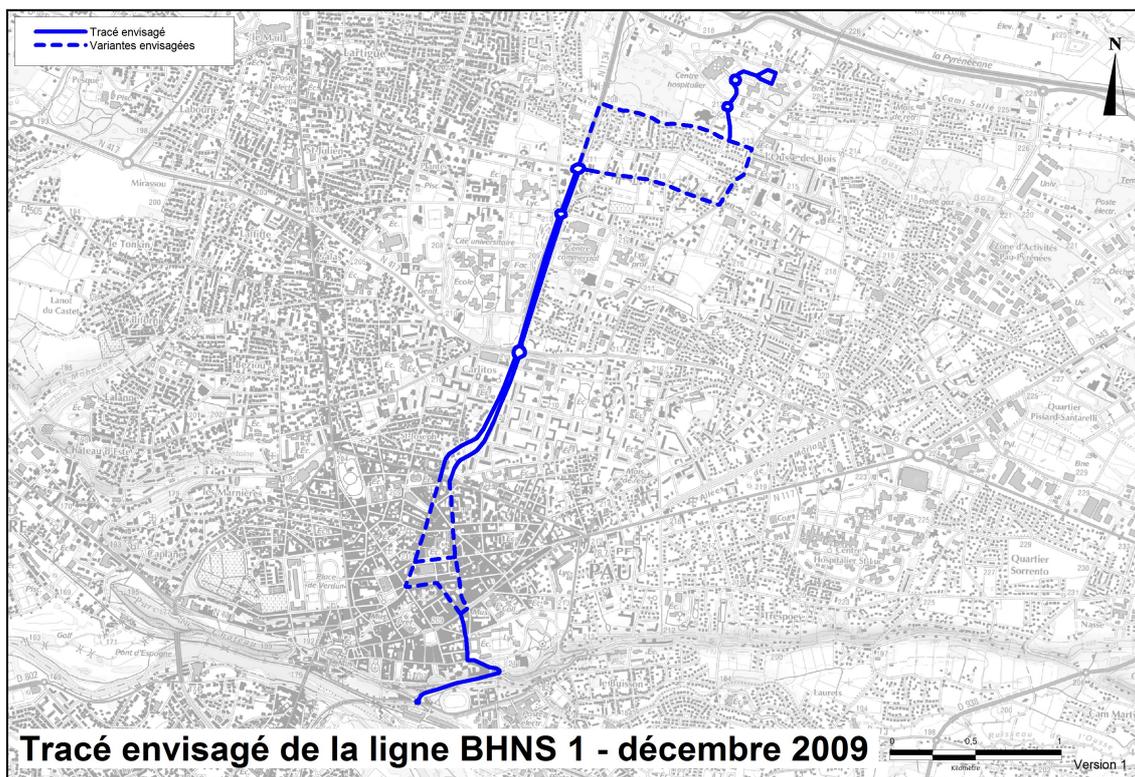
*Nota : les tracés figurant sur cette carte constituent des hypothèses de travail et ne doivent pas être considérés comme des tracés définitifs*

Parmi les différents corridors identifiés au cours de ces études, l'axe « **Hôpital-Université-Centre ville-Gare** » apparaît comme le plus pertinent pour engager la réalisation de ce réseau BHNS. Cet axe constitue le premier corridor de demande en déplacements en assurant la desserte :

- du centre-ville, premier point de concentration des équipements générateurs de déplacements (commerces, administrations, lieux d'enseignement, ...),
- de l'hôpital, équipement majeur à l'échelle de l'agglomération paloise,
- de la gare, dans l'objectif d'optimiser le potentiel d'intermodalité avec les dessertes ferroviaires mais aussi d'amorcer la politique de renouvellement urbain de l'espace « Portes des Gaves et Pôle multimodal » et, en outre, améliorer les liaisons entre ville haute et ville basse

En outre, de par les emprises et le maillage de voiries, cet axe paraît pouvoir être aménagé sans impact majeur sur la circulation générale, tout en offrant les conditions du développement des modes de déplacements alternatifs à l'automobile (transports collectifs, modes doux) permettant d'œuvrer en faveur d'une mobilité durable.

Enfin, il est susceptible d'accompagner la redynamisation du cœur d'agglomération et de concourir aux objectifs de renforcement de ses fonctions économiques, résidentielles et sociales.



Par délibération en date du 11 décembre 2009, la Communauté d'Agglomération de Pau-Pyrénées s'est résolument engagée sur la mise en œuvre d'un réseau de lignes de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) au travers de cette 1<sup>ère</sup> ligne « **Hôpital-Université-Centre ville-Gare** ».

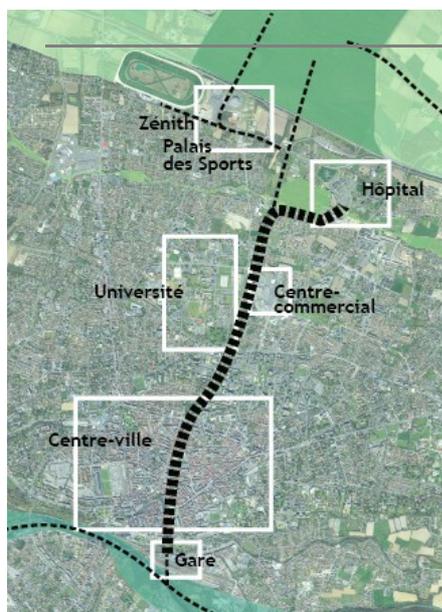
Cette décision s'inscrit d'ailleurs dans une dynamique de modernisation et d'évolution forte du réseau de transport public de l'agglomération paloise qui se concrétisera en particulier par la mise en œuvre d'un nouveau réseau de transport public « Idelis » dès l'été 2010.

L'objectif fixé par la Communauté d'agglomération paloise est la réalisation à moyen terme d'un réseau de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) articulé autour de plusieurs lignes.

Par ailleurs, le SMTU a d'ores et déjà réalisé et/ou engagé un certain nombre d'actions de modernisation de son réseau de transports :

- Modernisation du système d'aide à l'exploitation et à l'information des voyageurs (SAEIV),
- Définition et déploiement d'un système de billettique inter opérable,
- Élaboration du schéma directeur d'accessibilité du réseau de transports urbains.

Le réseau sera restructuré à l'été 2010 par la mise en service du réseau « Idelis ».



### I.C. LE MILIEU URBAIN

Le tracé envisagé emprunte l'itinéraire suivant :

- Allées Catherine de Bourbon,
- Allées Condorcet,
- Avenue Dufau /Cours Lyautey,
- Rue Carnot / rue des Alliés, rue René Cassin,
- Place de la République,
- Rues René Despourin, rue Jean Monnet,
- Cours Bosquet,
- Rue Gambetta,
- Rue Daran,

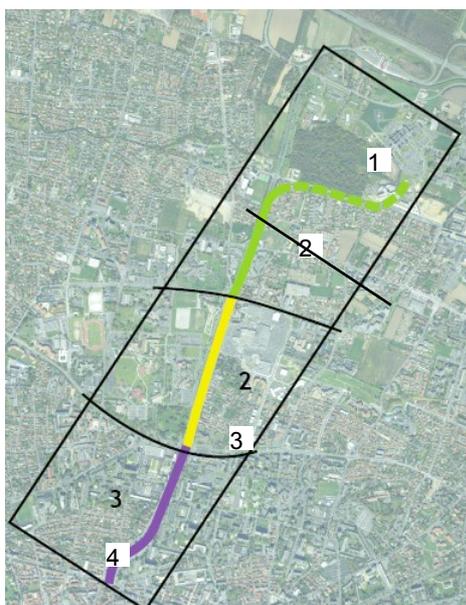
- Avenue Léon Say,
- Avenue Bonaparte.

Ce tracé peut être décomposé en 3 sections principales :

- Section 1 : de l'hôpital au boulevard Alsace-Lorraine,
- Section 2 : le centre ville,
- Section 3 : du centre-ville à la gare.

### I.C.1. Section 1 : Hôpital – Boulevard Alsace-Lorraine

La section 1 est elle-même décomposée en 4 séquences :



✓ **Première séquence : de l'hôpital aux allées Catherine de Bourbon**

L'itinéraire entre l'hôpital et les allées Catherine de Bourbon reste à affiner. Plusieurs itinéraires sont encore envisagés : boulevard de la Paix ou boulevard Hauterive.

A plus long terme, il est envisagé de prolonger l'itinéraire d'accès à l'hôpital et de créer une branche desservant le Zénith et l'hippodrome.

✓ **Deuxième séquence : les allées Catherine de Bourbon**

La deuxième séquence correspond à la section comprise entre le raccordement à l'échangeur autoroutier (giratoire François Mitterrand) et le giratoire Eric Tabarly (au droit de la rue Ronsard).



C'est, du point de vue du paysage et des usages, une séquence au caractère urbain très peu affirmé. Au plan urbain, les constructions existantes, plus ou moins éloignées de la voie, ignorent celle-ci magistralement (elles semblent avoir admis comme fait intangible le caractère routier de la voie de circulation ; par endroit, elles s'en protègent même par un talus, comme le long d'une autoroute). Le tissu est en phase de comblement et ménagé de grands vides plus ou moins occupés par la végétation, mais ce comblement s'effectue sans plan de composition d'ensemble apparent.

Au plan de la circulation, la voie correspond à ce qu'en langage technique on nomme, avec toute l'ambiguïté que cette appellation recouvre, une pénétrante urbaine type périphérique. La chaussée étant large (8 mètres), les véhicules roulent vite (parfois plus de 100 km/h), bien que l'on soit clairement en agglomération. Latéralement, les bas côtés, bordés par endroits de talus, ne sont pas assimilables à des trottoirs (on n'y croise que très exceptionnellement un piéton). Au centre de la chaussée, le terre-plein central est planté de beaux arbres mais son étroitesse (4,50 mètres) ne permet qu'une plantation en alignement qui, sur le plan de l'ambiance, ne contrebalance pas le caractère très routier de cette séquence.

✓ **Troisième séquence : les allées Condorcet**

La troisième séquence correspond aux allées Condorcet (entre la rue Ronsard et le boulevard Tourasse).



Cette séquence est, quant à son aménagement et à son fonctionnement circulatoire, très proche de la précédente. La chaussée offerte à la circulation y est aussi large (les véhicules y circulent aussi vite) et le bâti riverain ignore tout autant la présence de la voie publique.

Toutefois, le terre plein central est un peu plus généreux et pourvu, par endroits, de beaux arbres plantés sans alignement (ce qui annonce la belle séquence suivante plus au Sud, en forme de parc linéaire).

La singularité de cette séquence résulte du fait que l'urbanisme fonctionnaliste du "tout voiture" de la période antérieure a cru bon de séparer, en rive Est, la voie à grande circulation de la voie (la contre allée) assurant desserte des habitations riveraines, principalement pavillonnaires (en rive Ouest, le travail a été fait par l'Université qui s'est construit son propre réseau de voie interne doublant la voie publique). Il en résulte un lanierage très préjudiciable de l'espace et un renforcement du caractère routier de la voie principale.

✓ **Quatrième séquence : le cours Dufau / l'avenue Lyautey**

La dernière séquence correspond au cours Dufau et à l'avenue Lyautey

La quatrième séquence porte à un point plus élevé les enjeux évoqués précédemment car, des quatre, c'est la séquence la plus urbaine, celle où le nombre de riverains est le plus élevé. Toutefois, à la différence de la troisième séquence où un important remodelage doit être réalisé pour recomposer l'espace, les choses se présentent ici avec plus d'évidence : le terre plein central est très large (si large, d'ailleurs, que les deux voies qui l'encadrent ne portent pas le même nom et que l'on ne peut plus à proprement parler d'un terre-plein central), et il est déjà si bien arboré que l'idée de sa réappropriation s'impose sans difficulté.



**I.C.2. Section 2 : la traversée du centre-ville**

La traversée du centre-ville doit résoudre des problèmes d'une autre nature que sur la partie nord de l'itinéraire où l'espace disponible abonde et permet d'envisager une recomposition de fond. A l'inverse ici, l'espace est plutôt rare et la question posée est plutôt celle du choix du meilleur itinéraire parmi plusieurs possibles en prenant en compte plusieurs critères: la lisibilité du réseau de transport public, le statut des voies (commerçantes ou non, et, ce qui y est directement lié, la présence ou non de stationnement), l'ambiance des différentes rues.



Rue des Alliés



**I.C.3. Section 3 : du centre-ville à la Gare**

Au-delà du centre-ville, le tracé rejoint la gare par l'avenue Bonaparte, axe peu circulé.

## **I.D. LES DIFFÉRENTS ACTEURS**

---

### **I.D.1. Maître d'ouvrage : le SMTU Pau – Porte des Pyrénées**

Le Syndicat Mixte des Transports Urbains Pau – Porte des Pyrénées (SMTU) est l'autorité organisatrice des transports en commun. A ce titre, elle est responsable de l'organisation, du développement et de l'exploitation du réseau de transport en commun de l'agglomération paloise.

### **I.D.2. Les partenaires du projet**

Cette opération sera réalisée en concertation avec :

- L'Etat intervient en tant que potentiel financeur partiel du projet par les subventions accordées suite au dossier d'appel à projet au titre du Grenelle de l'Environnement.
- Le Conseil Régional intervient en tant que potentiel financeur du projet,
- Le Conseil Général intervient en tant que potentiel financeur du projet,
- La Communauté d'agglomération Pau Pyrénées en tant que potentiel gestionnaire des voies TCSP,
- La Ville de Pau intervient en tant que financeur du projet et co-maître d'ouvrage du projet (projets en interface : parking et places urbaines),
- La Chambre de Commerce et d'Industrie,
- L'exploitant du réseau de transport urbain de l'agglomération paloise, la STAP

### **I.D.3. Les concessionnaires**

Il n'est pas prévu un dévoiement complet des réseaux concessionnaires positionnés sous la plateforme du BHNS mais un simple renforcement des réseaux existants. Ces travaux de renforcement sont prévus en préalable des travaux du BHNS, pendant les phases études. Certains réseaux seront cependant dévoyés en cas de charge insuffisante du réseau ou de conflit avec le système de transport (génie civil de station par exemple).

Il n'en reste pas moins que les concessionnaires resteront des interlocuteurs importants du projet :

- RTE et ERDF,
- GRTGaz et GRDF,
- Câbo opérateurs : France Telecom, Noos, etc.
- Adduction Eau Potable,
- Eaux Usées,
- Eaux pluviales,
- Etc.

Le maître d'œuvre du projet a en charge les études et travaux de dévoiement des réseaux communaux ou de l'agglomération nécessaires.

### **I.D.4. Le coordonnateur SPS**

Un coordonnateur SPS sera désigné par le maître d'ouvrage pour une prise de fonction en début des études AVP.

### **I.D.5. Le contrôleur technique**

Un contrôleur technique sera désigné par le maître d'ouvrage pour une prise de fonction en début des études AVP.

### **I.D.6. L'OPC**

La mission OPC du TCSP sera réalisée par le maître d'œuvre du projet. Un OPC spécifique sera désigné ultérieurement pour le secteur des Halles afin de gérer l'articulation entre ce projet et les projets de bâtiments.

## PARTIE II : LES OBJECTIFS

### II.A. OBJECTIFS GÉNÉRAUX

Les objectifs de la Communauté d'Agglomération de Pau Pyrénées sont les suivants :

- ✓ Maîtriser les flux automobiles et réduire les nuisances du trafic routier,
- ✓ Privilégier la complémentarité des modes de déplacement (intermodalité / multimodalité),
- ✓ Développer les transports collectifs :
  - Un réseau de transports collectifs structuré autour de lignes de bus à haut niveau de service (BHNS), couvrant l'ensemble du périmètre de transports urbains,
  - Améliorer la qualité de service pour l'ensemble des usagers,
  - Des dessertes TER combinant les dessertes intercités (espace métropolitain) et périurbaines (Béarn, Pays de l'Adour),
- ✓ Promouvoir la cohérence entre Urbanisme et Transports :
  - Adéquation des pôles futurs de développement avec le réseau BHNS et des dessertes ferroviaires (polycentrisme),
- ✓ Encourager l'écomobilité en favorisant l'émergence de nouvelles pratiques de déplacement grâce à la mise en œuvre d'outils tels que :
  - Plan Vélo, Autopartage, co-voiturage, Plans de déplacements d'entreprises (PDE), d'administration (PDA) ou scolaires (PDS), ...

### II.B. LE BHNS, UN OUTIL DE REQUALIFICATION

La création d'une première ligne de BHNS de l'agglomération paloise offre une opportunité de requalifier les territoires traversés. Par un traitement de façade à façade, le projet est susceptible de contribuer à améliorer la qualité de l'espace public. Le BHNS doit ainsi se concevoir non seulement comme un outil de transport mais également un outil d'aménagement et d'urbanisation.

Le traitement de la ligne doit aussi favoriser l'identification du site propre tout en respectant le patrimoine architectural et en valorisant les quartiers traversés.

Les aménagements urbains du projet comprennent non seulement les espaces publics de façade à façade mais aussi certaines places traversées sur l'itinéraire de cette première ligne : les places de la République/Laborde et d'Espagne.

#### II.B.1. Cohérence avec les projets urbains et qualité des espaces publics

Le projet du BHNS doit s'inscrire dans une démarche urbanistique de l'agglomération et de la ville de Pau :

- Requalification des quartiers traversés et nouvelle synergie des échanges, adaptation des flux, intermodalité facilitée,
- Respecter et renforcer l'identité des quartiers traversés,
- Valoriser le paysage et le patrimoine urbain.

Il devra intégrer les programmes des deux principales places traversées :

- Place d'Espagne : voir annexe
- Place de la République / Marguerite Laborde : voir annexe

## II.B.2. Lisibilité, identification, esthétique de la ligne

La perception de continuité de la ligne BHNS doit être recherchée de façon à induire une reconnaissance immédiate de l'équipement quel que soit le quartier traversé, à favoriser son attractivité et à privilégier son accessibilité.

Ainsi :

- les stations seront aisément repérables et facilement accessibles pour tous les usagers, les personnes à mobilité réduite devront bénéficier de l'accès à tous les équipements à disposition du public sur l'ensemble de la ligne.
- L'organisation et l'utilisation des différentes fonctions composant chaque station devront être simples et conviviales.

Une analyse des paysages urbains le long de la ligne sera effectuée au démarrage de la mission.

## II.B.3. Le partage de l'espace public

Les rues seront complètement réorganisées pour redistribuer l'espace selon de nouvelles règles. L'ensemble des usages et des fonctions de l'espace seront pris en compte : voiture, piéton, PMR, cyclistes, vélos, stationnement en privilégiant autant que possible les modes de déplacement alternatifs à la circulation.

Les espaces dévolus à la circulation automobile seront redimensionnés en conséquence. L'insertion d'itinéraires cyclables sécurisés sera recherchée. Une attention particulière sera portée à la continuité et au maillage des itinéraires cyclables ainsi que les traversées aux carrefours où les problèmes d'inscription spatiale, d'utilisation et de sécurité sont plus cruciaux. Le stationnement des vélos devra être possible à proximité immédiate des stations.

La continuité et le confort des cheminements piétons (dans le respect des règles et normes en vigueur) seront examinés. Le traitement des émergences devra également être géré.

Le BHNS doit impérativement maintenir une vitesse commerciale élevée sans que des entraves diverses perturbent son fonctionnement et en préservant le confort des usagers et une parfaite sécurité pour tous les usagers du domaine public. Cet impératif amène à prévoir des protections physiques et/ou visuelles de la plateforme. La réduction des nuisances sonores pour les riverains est aussi un objectif du SMTU.

## II.B.4. Qualité de fonctionnement de l'espace public

- **Accessibilité**  
La mise en accessibilité de l'espace public est une obligation prévue par la loi. Les contraintes d'accessibilité doivent être identifiées dès le début de la conception pour que les réponses apportées soient intégrées à l'aménagement et éviter ainsi des ajouts et des surcoûts.
- **Facilité d'entretien des matériaux et de gestion du domaine public**
  - Choix des matériaux faciles à nettoyer ou demandant peu d'entretien, et dans le choix de protections à appliquer, antitache, antitag,
  - Conception des espaces (modes opératoires, accès véhicules d'entretien...)
- **Pérennité et maintenance des matériaux et équipements**  
Les matériaux les plus sollicités doivent faire l'objet d'une attention et de préconisations particulières (bordures notamment).

Le choix et la conception des matériels et mobiliers (candélabres, mobilier urbain ...) facilitera les interventions courantes de la maintenance (remplacement des consommables, réglages...) et recherchera le référencement des organismes.

La résistance au vandalisme, aux chocs, à l'usure, aux facteurs climatiques sera un souci constant.

- **Intégration des contraintes des services**

Hors les fonctionnalités telles que la circulation et la desserte des riverains, les aménagements devront tenir compte des services traditionnels et indispensables au fonctionnement urbain :

- Le service de ramassage des ordures ménagères : circuit de ramassage, aires à containers, abris containers...
- L'accès des services publics (concessionnaires de services publics privatisés ou non) à leurs équipements,
- Le service d'incendie : accès aux façades, aux équipements publics...
- Manifestations diverses (sportives, spectacles, marchés...)

## PARTIE III : PRÉSENTATION DU TRACÉ RETENU

### III.A. DESCRIPTION

Le tracé de la première ligne de BHNS présente une longueur d'environ six kilomètres, reliant la gare au sud à l'hôpital au nord, en passant par le centre-ville de Pau et l'Université.

Les principes d'insertion décrits ci-dessous ne sont pas figés et sont susceptibles d'être modifiés sur préconisations du maître d'œuvre. Les diverses possibilités d'insertion de la plate-forme du BHNS sur l'emprise de la voirie seront examinées par le maître d'œuvre au démarrage de la mission. Toute modification par rapport aux principes énoncés fera l'objet d'une comparaison avantages/inconvénients en vue d'un choix à opérer par le maître d'ouvrage.

#### III.A.1. Secteur 1 : de l'hôpital au boulevard Alsace-Lorraine

✓ **Première séquence : de l'hôpital aux allées Catherine de Bourbon**

Comme indiqué précédemment, l'itinéraire n'est pas encore figé sur cette première séquence. Au regard des premiers éléments de trafics issus du modèle informatique, la solution par l'avenue de la Paix puis l'avenue du Loup paraît la plus opportune.

Sur cette première séquence, il est nécessaire de garantir le niveau de service sans forcément réaliser des aménagements lourds (gestion du passage du BHNS aux carrefours par exemple).

✓ **Deuxième séquence : les allées Catherine de Bourbon**

La deuxième séquence correspond à la section comprise entre le giratoire François Mitterrand et le giratoire Eric Tabarly.

Cette deuxième séquence peut être décomposée en deux sections :

- Une section nord comprise entre les giratoires Victor Schoelcher et François Mitterrand,
- Une section sud entre les giratoires Victor Schoelcher et Eric Tabarly.

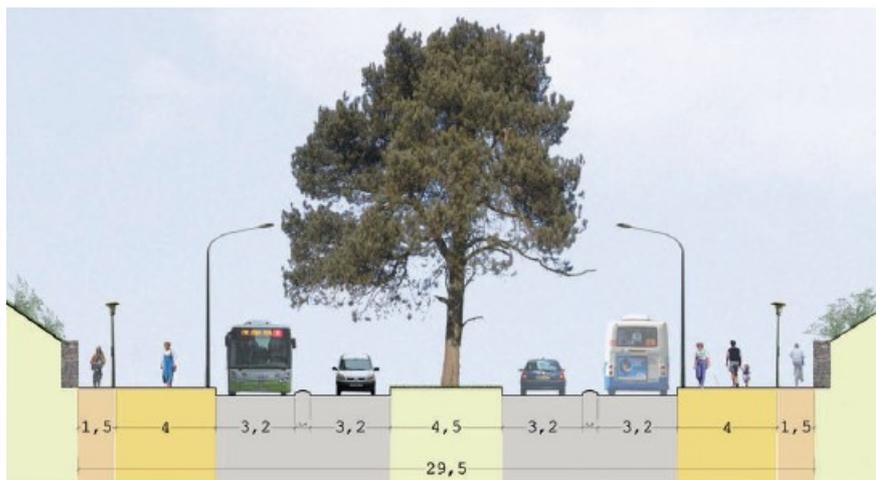
Sur la section nord, il est proposé de réduire la circulation des véhicules particuliers à une seule voie de circulation et d'utiliser la voie libérée pour le site propre du BHNS. Ce site propre sera isolé par un séparateur physique.

Le projet prévoit de réaliser une double piste cyclable unidirectionnelle de 1,5m de largeur et d'élargir les trottoirs si les emprises foncières le permettent et en réalisant des murs de soutènement de part et d'autre de l'axe. Une étude spécifique sera réalisée sur ce point pour confirmer la faisabilité en terme foncier et financier.

Cet aménagement devra être cohérent jusqu'au giratoire François Mitterrand, avec une seule voie de circulation routière par sens, même si le BHNS ne transite pas jusqu'à l'extrémité nord. Cela permet d'avoir une continuité dans l'offre de circulation routière sur toute la section comprise entre le giratoire de l'autoroute et le boulevard Alsace-lorraine.

La section sud sera aménagée sur le même principe que la section nord : réduction de la circulation des véhicules particuliers à une seule voie de circulation, mise en œuvre d'un site propre pour le BHNS sur la voie libérée. Ce site propre sera isolé par un séparateur physique. Cette insertion présente un double avantage :

- l'aménagement s'effectue dans l'emprise de la chaussée existante, c'est donc le moins coûteux ;
- il dégage un espace latéral suffisant (4 mètres) pour aménager une piste cyclable et un cheminement piétonnier confortable, rassurants.



Sur cette séquence, l'installation du TCSP est préférable en rive droite de la chaussée. A droite, le dispositif permet d'implanter facilement les stations et aux usagers d'y accéder. De plus, du fait qu'il éloigne la circulation des voitures des bas côtés, ce dispositif protège mieux les cyclistes et les piétons.

#### ✓ Troisième séquence : les allées Condorcet

La troisième séquence correspond aux allées Condorcet (entre la rue Ronsard et le boulevard Tourasse).

La proposition qui est faite consiste à profiter de l'installation du BHNS pour réunifier l'espace public central et à organiser la circulation des véhicules. On passerait ainsi d'une 2x2 voies avec contre-allée à 2x1 voie côté Est, à une 2x1 voie avec site propre bus. Le bénéfice est double :

- d'une part, l'axe de circulation gagne en urbanité : les flux de desserte locale et de transit sont mélangés, la vitesse des véhicules est abaissée (« fluidité » lente - le bruit et la pollution sont donc diminués), et la chaussée, moins large, facilite le franchissement pour atteindre l'espace central ;
- d'autre part et surtout, l'espace central est réunifié. Elargi, réuni en une seule pièce, il devient « appropriable » : on peut y insérer les circulations douces, cyclables et piétonnières. Sur le plan paysager et du traitement de l'entrée de ville, le gain est considérable et l'effet spectaculaire.

#### En rive Est (côté tissu pavillonnaire)



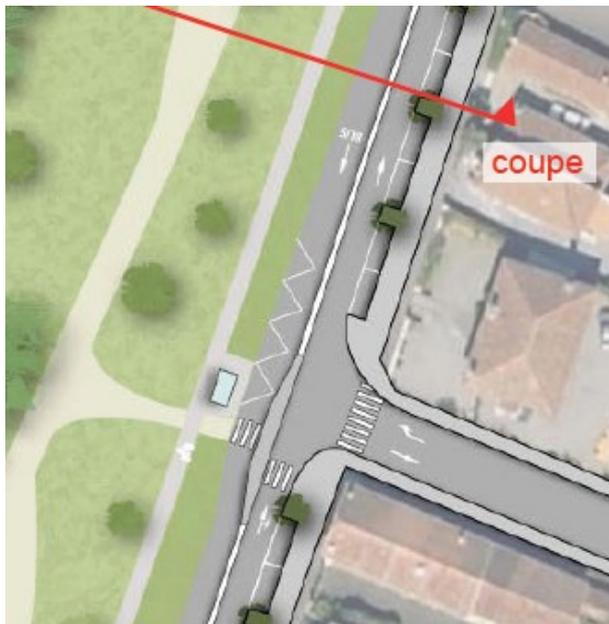
L'insertion du site propre BHNS en partie latérale droite viendrait créer des interférences avec toutes les entrées charretières et les voiries assurant le maillage urbain. Ceci nuirait à la vitesse commerciale du BHNS. Une insertion du BHNS en rive gauche de la chaussée, dans le même sens de la circulation des VP, est donc souhaitée (de part et d'autre de l'espace central).

Avec cette hypothèse un élargissement doit être réalisé afin d'insérer chacune des stations. L'accès au terre-plein central est moins aisé (double voie à traverser), encore que le franchissement aménagé pour accéder à la station (éventuellement protégé par des feux) y contribue fortement.

Le choix peut être fait d'une voie routière plus ou moins large, à ceci près, que du côté Est le choix doit tenir compte de la présence du stationnement. En effet, si le stationnement actuel est maintenu le long de la voie longeant le tissu pavillonnaire, une voie de 3,20 mètres peut

s'avérer un peu étroite (pas de possibilité de dépassement d'une voiture manoeuvrant pour se garer) et la voie de 5 mètres peut alors apporter la solution. Par contre, si le stationnement latéral est supprimé, rien ne s'oppose à ce qu'on opte pour la solution de la voie de 3,20 mètres, la plus efficace pour faire baisser la vitesse.

Les 2 accès depuis l'allée Condorcet à la zone commerciale de hypermarché Leclerc seront maintenus (entrée au centre commercial au sud, sortie au nord) mais la traversée du terre-plein central sera supprimée.



Une variante consisterait à faire circuler le BHNS dans le sens contraire des flux routiers principaux.

Les stations sont ainsi implantées sur le terre-plein central, ce qui va dans le sens de l'appropriation de celui-ci et conforte l'aménagement d'un réseau de circulations douces sur cet espace central. Toutefois, des élargissements restent nécessaires au droit des franchissements piétonniers pour sécuriser la traversée des usagers et la réflexion doit être menée sur l'ensemble de l'axe, en particulier au droit des carrefours principaux où les BHNS risquent de se croiser.

L'étude préliminaire devra permettre au maître d'ouvrage de se prononcer sur le choix du sens de circulation du BHNS.

#### **En rive Ouest (côté Université)**

La problématique est différente côté université car il n'y a aucune voie de desserte perpendiculaire. L'implantation de la plateforme du BHNS peut se faire indifféremment à l'est ou à l'ouest de la voie de circulation routière. Le SMTU a une préférence pour une insertion en partie latérale droite, côté Université.

#### **Espace central**

L'espace central réunifié accueillera les circulations douces (piétons et piste cyclable) tout en valorisant le paysage. Cette valorisation sera d'autant plus importante que certaines traversées routières antagonistes seront supprimées, au droit de :

- la rue Saint-Exupéry,
- la rue Marc Sangnier,

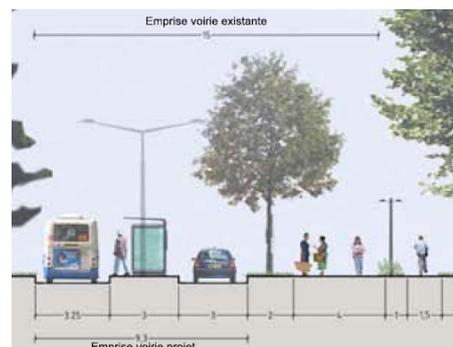
#### ✓ **Quatrième séquence : le cours Dufau / l'avenue Lyautey**

Comme pour les séquences précédentes, il est proposé de profiter de l'installation du BHNS pour réduire l'espace alloué à la circulation des véhicules particuliers, ce qui permet, à la fois, de diminuer leur vitesse, leur bruit, leur pollution, leur dangerosité, et de diminuer pour les habitants riverains la largeur à traverser pour se rendre sur l'espace central.

Comme pour les autres séquences, plusieurs options sont envisageables quant à la manière d'implanter le BHNS, à ceci près qu'elles mettent en évidence beaucoup plus nettement la différence entre les deux rives : à l'Est, la voie longe un quartier d'habitat social dense constitué d'immeubles élevés disposant, pour certains, de commerces en rez-de-chaussée, tandis qu'à l'Ouest, la voie frôle un quartier pavillonnaire bourgeois.

L'aménagement peut se décliner selon trois variantes :

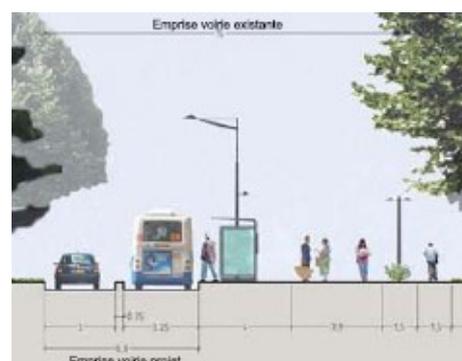
- **Variante A** : le bus circule à gauche de la voie affectée à la circulation des VP, les uns et les autres circulant dans le même sens. Cette disposition offre l'avantage d'éviter que les VP ne coupent le TCSP lors des mouvements d'entrée et de sortie du quartier riverain, mais elle présente l'inconvénient d'éloigner le bus des usagers et elle à aménager un mini terre plein au droit de chaque station.



- **Variante B** : le bus circule à gauche de la voie affectée à la circulation des VP mais en sens contraire. Cette disposition apporte une amélioration à la précédente dans la mesure où la station n'est plus entre deux voies mais sur l'espace central, ce qui va dans le sens de l'appropriation de cet espace. Cependant, la circulation des bus en sens contraire sur cette séquence s'accorde mal avec un fonctionnement dans le même sens sur les autres et elle rend plus compliqué le franchissement des carrefours.



- **Variante C** : le bus circule à droite de la voie affectée à la circulation des VP, les uns et les autres circulant dans le même sens. Cette disposition offre l'avantage de rapprocher les bus de la circulation naturelle des piétons (sur des trottoirs latéraux considérablement élargis), mais elle présente l'inconvénient de chambouler le fonctionnement des voies de desserte du quartier riverain et, ce qui est plus ennuyeux, de diminuer fortement l'accessibilité aux commerces de rez-de-chaussée (qui constituent des lieux de vie précieux pour ce quartier). Un autre inconvénient est d'offrir aux véhicules particuliers une voie coupée du contexte urbain ce qui, bien que la largeur de la chaussée soit réduite (3, 20 mètres comme ailleurs), exerce un effet moins efficace pour réduire leur vitesse et, en termes d'ambiance, facilite moins la réappropriation de l'espace central (lequel reste encadré de deux voies très circulantes).



L'étude préliminaire devra permettre au maître d'ouvrage de se prononcer sur le choix du sens de circulation du BHNS.

### III.A.2. Secteur 2 : la traversée du centre-ville



La traversée du centre-ville s'effectue :

- via la rue Carnot puis la place de la République dans le sens nord->sud,
- la rue René Cassin puis la rue des Alliés dans le sens sud -> nord.

Au sud de la place de la République, on trouve un tronç commun sur la rue Despourrins, la rue Jean Monnet, la rue Gambetta et la rue Daran.

L'avantage de cet itinéraire est triple :

- La rue Carnot, secteur très commercial, n'est empruntée par les bus que dans un seul sens (elle reste donc ouverte à la circulation des véhicules particuliers dans le sens entrant) et elle conserve des espaces de stationnement (sauf aux endroits les plus étroits). De même, l'axe Cassin/ Alliés n'est pas trop sollicité : la circulation des VP dans le sens sortant est maintenue et on peut élargir au maximum les trottoirs ;
- La continuité avec Lyautey/Dufau est bien assurée ;
- La place de la République est traversée par le TCSP.

Toutefois, dans la partie Nord du centre-ville, le réseau de TC perd en lisibilité du fait de la dissociation des sens de circulation (et donc des stations).

En conclusion :

- Rue Carnot :
  - mise en place du site propre unidirectionnel en direction de la gare avec séparateur physique,
  - maintien d'une voie de circulation en direction du sud,
  - maintien, dans la mesure du possible, du stationnement,
  - élargissement des trottoirs.
- Rues des Alliés, René Cassin :
  - mise en place du site propre unidirectionnel en direction de l'hôpital avec séparateur physique,
  - maintien d'une voie de circulation en direction du nord,
  - maintien, dans la mesure du possible, du stationnement
  - élargissement des trottoirs.
- Place de la République :
  - mise en place d'un site propre bidirectionnel (en anticipation des futures lignes BHNS),
  - réaménagement des accès au parking souterrain avec création de 2 nouvelles trémies d'accès (voir programme spécifique),
  - suppression du stationnement en surface,

- Rue Despourrins :
  - mise en place du site propre bidirectionnel,
  - Suppression de la circulation VP,
  - Elargissement des trottoirs.
- Rue Jean Monnet
  - mise en place du site propre bidirectionnel,
  - Suppression de la circulation VP sauf riverains et sortie du parking Bosquet,
  - Elargissement des trottoirs.
- Cours Bosquet
  - Station d'échange
- Rue Gambetta
  - mise en place du site propre bidirectionnel,
  - Suppression de la circulation VP sauf riverains,
  - Arrêt minute devant l'hôtel,
  - Elargissement des trottoirs.
- Rue Daran :
  - mise en place du site propre bidirectionnel,
  - Suppression de la circulation VP sauf riverains,
  - Elargissement des trottoirs.

NB : sur la section au droit du collège et lycée, il est possible que le BHNS soit en site banal dans le sens montant. Ce choix dépend d'une part de la possibilité ou non de déplacer au sud, sur l'allée Alfred de Musset, l'accès du collège et du lycée et d'autre part des retours d'exploitation du réseau TC qui sera mis en service à l'été 2010.

Pour rappel, l'aménagement se fait de façade à façade.

### **III.A.3. Secteur 3 : du centre-ville à la gare**

Le secteur 3 concerne le trajet entre le centre-ville et la gare, via l'avenue Léon Say puis l'avenue Léon Bonaparte.

Sur cette portion de l'itinéraire du réseau de TC la circulation des VP sur cette voie est faible et ne justifie pas la création d'un site propre.

L'étude préliminaire mais aussi les retours d'exploitation dès le 2<sup>nd</sup> semestre 2010 permettront de confirmer ou d'infirmer cette hypothèse de mixité.

Dans tous les cas, le niveau d'aménagement urbain restera à définir en tenant compte des contraintes futures liées au Grand Prix Automobile de Pau.

## PARTIE IV : PÉRIMÈTRE DE LA MISSION DE MAÎTRISE D'OEUVRE

Le périmètre opérationnel du maître d'œuvre englobe les infrastructures du système de transport, l'aménagement de voirie, les systèmes d'exploitation du BHNS.

### IV.A. INFRASTRUCTURES DU SYSTÈME DE TRANSPORT

---

Les infrastructures du système de transport comprennent :

- la plate-forme de la ligne BHNS y compris tous les objets contenus dans cette plate-forme (fourreaux, assainissement de plate-forme...);
- le génie civil des stations y compris les fondations des mobiliers et équipements/mobilier liés au fonctionnement de chacune des stations ;
- l'assainissement des ouvrages ci-dessus et leur raccordement à l'assainissement de la voirie.

### IV.B. AMÉNAGEMENT DE VOIRIE

---

L'aménagement de voirie, rendu nécessaire par l'insertion du système de transport, comprend :

- les voiries et espaces publics (chaussées, carrefours, trottoirs, traversées piétonnes, génie civil, réseaux, divers...),
- l'assainissement de la voirie et de la plateforme du BHNS ;
- La création ou le renforcement de réseaux d'eaux pluviales sur des secteurs particuliers ;
- Le dégagement des emprises ;
- les circulations douces (cheminements piétons, pistes cyclables...),
- L'éclairage public, la signalisation routière verticale, horizontale et lumineuse (SLT), le jalonnement directionnel modifiés par le projet ou rendus nécessaires par le projet ;
- L'implantation et la pose du mobilier urbain ;
- Les aménagements paysagers : conception et réalisation des espaces verts ;

La mission comprend la dépose et repose des bornes Vélo en Libre Service (VLS) positionnées le long de l'itinéraire. Elle comprend aussi la dépose des équipements dédiés à l'autopartage (à proximité de la place d'Espagne). A l'horizon du projet, les emplacements de l'autopartage seront repositionnés dans le parking souterrain Bosquet.

Il est précisé que la voirie sera aménagée selon les besoins fonctionnels des modes véhicules particuliers (VL et PL) de toute catégorie, vélos, autobus et piétons ainsi que des besoins particuliers des déplacements des personnes handicapées, au regard des textes réglementaires d'application de la loi du 11 février 2005.

### IV.C. AMÉNAGEMENT DE PLACES URBAINES

---

Le projet comprend les études préliminaires du réaménagement des places de la République/Marguerite Laborde et d'Espagne. Ces études préliminaires ont pour objectif principal de figer rapidement la position du site propre BHNS.

La place d'Espagne a déjà fait l'objet d'une étude de réhabilitation. Cette étude a été menée par les services de la Ville de Pau en octobre 2008. Le projet devra s'inspirer de cette réflexion qui est jointe en annexe. Le périmètre est cependant restreint au « disque » formé par les façades de la place.

Le réaménagement de la place des Halles (places de la République et Marguerite Laborde) comprend :

- Le réaménagement complet de la place, de façade à façade,
- La création de 3 trémies d'accès au parking souterrain
- la création d'une quatrième trémie d'accès au parking souterrain (au sud-est de la place),
- la démolition et remblaiement de la trémie de sortie qui débouche sur la rue des Alliés,
- La création de plusieurs accès piétons du parking souterrain.

La place des Halles est fortement pressentie pour devenir un futur pôle d'échanges entre les lignes BHNS nord-sud et est-ouest. A ce titre la circulation des bus devra être possible en dehors des zones d'arrêt.

Une étude préliminaire permettra de préciser l'aménagement global de la place. Elle intégrera une analyse fonctionnelle de la desserte des Halles, de l'école, l'impact sur le milieu urbain et précisera la position de la plateforme et des arrêts BHNS.

Le maître d'œuvre prendra connaissance de l'étude de faisabilité réalisée par la Ville de Pau, confirmera le résultat de l'étude et réalisera un dossier AVP particulier sur le génie civil des trémies. Le réaménagement intérieur du parking, les équipements de sécurité et de contrôle d'accès, les accès piétons ne font pas partie de la mission.

Certaines prestations sur les places des Halles ou d'Espagne figurent dans des tranches conditionnelles.

#### **IV.D. SYSTÈMES D'EXPLOITATION DU BHNS :**

---

Les systèmes d'exploitation du BHNS comprennent :

- le système d'aide à l'exploitation et à l'information voyageurs (SAEIV) incluant le système radio;
- les équipements d'exploitation (signalisation lumineuse tricolore statique à destination des circulations routière et piétonne - armoire complète y compris alimentation -, SLT dynamique dans son intégralité, interfaces avec la SLT statique du BHNS) ;
- le système de priorité bus ;
- le système de billettique ;
- la vidéosurveillance ;
- les systèmes et réseaux de communication ;
- l'alimentation des équipements de terrain.

#### **IV.E. DÉVIATIONS DE RÉSEAUX CONCESSIONNAIRES**

---

Comme indiqué précédemment, il n'est pas prévu un dévoiement complet des réseaux concessionnaires positionnés sous la plateforme du BHNS. Chaque concessionnaire viendra renforcer les réseaux existants en cas de besoin.

Le maître d'œuvre assurera néanmoins les missions de synthèse des réseaux de manière à identifier les points en conflit avec le système de transport. Il pilote ainsi, en collaboration avec les concessionnaires, la définition des travaux de réseaux corrélatifs à la création de la plateforme BHNS et des stations, et établit l'évaluation des travaux induits.

Il assure la cellule de synthèse en veillant à la compatibilité des réseaux entre eux et des réseaux avec le système de transport BHNS et l'aménagement projeté.

Il assure l'ordonnancement, le pilotage et la coordination des chantiers de déviation de réseaux.

Pour le reste, les études et les travaux sont réalisés sous maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre des concessionnaires à l'exception des travaux sur les réseaux d'eaux pluviales et d'eaux usées pour lesquels la maîtrise d'œuvre de conception et de réalisation fait partie du présent marché.

#### **IV.F. 3.6 HORS PÉRIMÈTRE DE L'OPÉRATION**

---

Le périmètre de l'opération ne comprend pas :

- l'acquisition de matériel roulant ;
- la création de parcs relais ;
- le réaménagement de l'atelier dépôt,
- La restructuration du réseau de bus.

## PARTIE V : CONTRAINTES ET CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

### V.A. CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES

---

Le système de transport en commun retenu pour équiper la première ligne de TCSP de l'agglomération paloise est le Bus à Haut Niveau de Service (BHNS). Les caractéristiques de cette ligne sont les suivantes :

- Longueur du projet BHNS : environ 6 km ;
- Type de stations : possibilité de quais latéraux, bi-latéraux, décalés ;
- Mode d'exploitation : bus à haut niveau de service ;
- Matériel roulant : véhicules « standard » de 12m de longueur ;
- Type de plate-forme : site propre intégral (sauf partie sud du tracé), exceptionnellement banalisé ;
- Fréquence d'exploitation : 10 min toute la journée ;

### V.B. L'EXPLOITATION DE LA LIGNE

---

La ligne est prévue d'être exploitée sur une amplitude journalière de plus de 18 heures, entre 6 h et 00h30.

Le temps d'arrêt en station varie entre 15 et 30 secondes. Le temps d'arrêt en terminus varie entre 5 et 15 mn. L'intervalle prévu entre véhicules en journée est de 10 mn et de 45 minutes entre 22h et 00h30.

Le nombre de véhicules en exploitation prévu est de 6 pour un parc total de 8 véhicules (2 véhicules sont prévues en réserve d'exploitation et de maintenance), dans une première phase.

La vitesse commerciale estimée du BHNS ne devra pas être inférieure à 20km/h avec un objectif de 22 km/h. La régulation et la gestion du trafic seront réalisées depuis un Poste de Commande Centralisé (PCC) qui sera mis en service avant le démarrage des travaux.

Le BHNS bénéficie de la priorité dans les carrefours routiers grâce à un dispositif permettant sa détection en amont de ces carrefours. Il circule en marche à vue, le conducteur se tient en permanence à une distance supérieure à la distance d'arrêt du véhicule précédent.

Les divers réseaux nécessaires à l'exploitation du BHNS et aux divers systèmes font partie intégrante de la mission. Le maître d'œuvre devra définir le mode de transmission des données et les réseaux les plus appropriés aux besoins du BHNS.

### V.C. LE TRACÉ

---

Le tracé de la ligne est le résultat d'une étude de faisabilité technique. L'environnement urbain du tracé est décrit dans la I au chapitre I.A.I.C.

La plateforme présente des niveaux de protection différents vis-à-vis des autres utilisateurs de la voirie. Elle est délimitée par des bordures spécifiques au niveau du gabarit libre d'obstacle (GLO) ou au-delà :

- En site propre : la plateforme est séparée de la chaussée par un obstacle infranchissable : bordures hautes, avec une revanche de 14 cm minimum. D'autres dispositions plus « urbaines » pourront être proposées pour la traversée du centre-ville.
- En site protégé accessible : la plateforme est séparée de la chaussée mais elle est accessible par les véhicules de manière exceptionnelle : bordure avec chanfrein, avec une revanche de 6 cm environ.
- En site banalisé : la plateforme est utilisée par le BHNS et tous les autres véhicules.

*Nota : les caractéristiques géométriques indiquées ci-après sont indicatives. Les valeurs données risquent d'être modifiées suite au développement du projet.*

La mise en œuvre d'un site banalisé n'est pas souhaitée par le SMTU (sauf partie sud du tracé). La plateforme sera ainsi principalement en site propre.

Le calage du tracé (profil transversal et longitudinal) est établi de façon à satisfaire aux conditions de confort des voyageurs, à limiter les efforts exercés sur le matériel roulant (inclinaison des voitures et oscillations des suspensions sous effet la variation de l'accélération) tout en autorisant les performances requises.

Les caractéristiques géométriques principales de l'itinéraire sont les suivantes :

- Largeur de la plateforme en alignement droit :
  - Environ 6,50m en bidirectionnel,
  - Environ 3,30m en unidirectionnel,
- Vitesse maxi en ligne : 50 Km/h
- Rayon minimum à insérer sur le projet : 15 m
- Rayon minimum absolu à insérer sur le projet : 12 m
- Pente maximum : 10 %

## **V.D. LA PLATEFORME**

---

### **V.D.1. En section courante**

La plateforme doit assurer un rôle de support des véhicules au niveau des zones de roulement dans des conditions de confort et de sécurité. La surface doit répondre aux exigences en matière d'esthétique, de glissance, d'écoulement des eaux et de repérage facile de la voie du BHNS. Les matériaux choisis devront assurer tout au long de la durée de service prévue la pérennité de ces qualités et permettre d'en réduire l'entretien.

Le maître d'œuvre proposera les moyens de séparer ou de délimiter la plate-forme, depuis la mise en place d'un obstacle jusqu'à une différenciation visuelle du site propre. L'utilisation systématique de matériaux particuliers qui se distinguent visuellement des chaussées banales sera préférée, notamment en termes de sécurité, de lisibilité et de notion de priorité du BHNS.

Les revêtements de la plate-forme seront définis en accord avec les caractéristiques architecturales de chaque secteur traversé tout en respectant une identité propre au BHNS. Le revêtement ne sera pas forcément unique sur l'ensemble de l'itinéraire. La nature de la plate-forme de chaussée sera précisée à l'avant projet.

La plateforme pourrait ainsi être traitée :

- soit par un enrobé spécial, clair, du type de celui prescrit pour le chantier de Daran-Gambetta (enrobé grenailé, cf. description en annexe) ;
- soit par un béton spécial à définir.

Le maître d'œuvre devra être force de proposition.

La conception et la mise en œuvre de cette plate-forme prendront en compte et élimineront le risque d'apparition d'un orniérage, en particulier en station.

Il conviendra de tenir compte des éléments suivants pour la conception de la plate-forme:

- Les charges à l'essieu occasionnées par les véhicules,
- Les études de trafic, permettant de déterminer la classe de trafic,
- La durée de service choisie pour l'aménagement (30 ans),
- Le taux de risque de calcul,
- Les études géologiques et géotechniques, permettant de déterminer la classe du sol, la couche de forme éventuelle et la classe de la plate-forme,
- Les études climatiques, afin de vérifier la tenue de la plate-forme aux différentes variations climatiques,
- La prise en compte de l'existence de réseaux,
- La prise en compte des autres véhicules et usagers pouvant emprunter la plate-forme en section courante ou en des points particuliers (ex : carrefours et traversées piétonnes).

### **V.D.2. Au droit des stations**

L'objectif à atteindre est également l'absence totale d'orniérage au droit des stations, tenant compte des difficultés suivantes :

- Contraintes particulières dues aux efforts de freinage d'accélération et de contact contre les bordures de quai,
- Les matériaux de la structure y supportent plus longuement les contraintes qu'en section courante, et cela augmente la fatigue et les risques de déformations permanentes des matériaux viscoélastiques tels que les enrobés,
- Tout défaut a des conséquences graves et immédiatement perceptibles sur le confort et la qualité de l'accostage, et éventuellement pour l'écoulement des eaux de surface,
- Les réparations à cet endroit sont encore plus gênantes que sur les autres parties de la ligne.

Les matériaux devront être choisis avec un soin particulier afin d'assurer la pérennité de l'aménagement. Une attention particulière sera donc portée sur les points suivants :

- Changement possible des matériaux au droit des stations, ce qui renforcerait la lisibilité de l'équipement et ainsi l'importance qui lui est donnée,
- Traitement des points particuliers, tels que les traversées piétonnes, les vélos, les accès riverains, les carrefours...
- Facilité d'accès aux réseaux souterrains éventuels,
- Durabilité dans le temps,
- Facilités d'entretien et de rénovation.

### **V.D.3. Assainissement de plateforme**

La modification du profil de voirie et l'augmentation de la surface imperméabilisée pourront nécessiter des modifications de position et du nombre de grilles de collecte.

Les branchements s'effectueront dans le réseau existant, au plus près des avaloirs. Afin de limiter le nombre de branchements au collecteur principal, un collecteur secondaire pourra être réalisé

## **V.E. LES STATIONS**

---

L'accessibilité (au sens large) de la station devra faire l'objet d'une étude spécifique. Avant d'être passager du BHNS, le client est d'abord un piéton. La station est donc le point de contact entre deux modes de déplacements complémentaires : la marche à pied et le transport en commun. L'organisation spatiale de l'aménagement des stations devra donc préalablement tenir compte des logiques qui animent les piétons pour parvenir au point d'arrêt et en repartir. En effet, la mise en cohérence de la maille piétonne avec la trame des stations peut considérablement favoriser l'attractivité du réseau (ce point est d'ailleurs essentiel pour les Personnes à Mobilité Réduite).

Les stations seront toutes à quais latéraux (quais en face à face ou quais décalés).

Un équipement type est défini, il est adapté à chaque cas en fonction des contraintes d'insertion et des caractéristiques du tracé. Cet équipement comprend, par quai :

- un abri station,
- un banc,
- un appui ischiatique,
- des poubelles,
- des garde-corps,
- une signalétique indiquant le nom des stations,
- un distributeur de titres de transport,
- un afficheur d'information voyageurs,
- une télé sonorisation (à confirmer au cours des études),
- une borne d'appel voyageurs (à confirmer au cours des études),
- des caméras de télésurveillance (à confirmer au cours des études),
- ainsi que des armoires techniques.

Les stations intègrent les équipements nécessaires à leur alimentation en énergie. L'éclairage des quais est assuré par un raccordement EDF ou au réseau d'éclairage urbain.

La signalétique est implantée de façon à permettre aux voyageurs assis ou debout dans les véhicules une compréhension aisée, y compris pour les personnes présentant une déficience physique.

Les valideurs de titres de transport ne seront pas implantés sur les quais mais dans les véhicules.

L'aménagement de rampes pour l'accès aux stations, d'équipements spécifiques ainsi que l'implantation du mobilier urbain permettront de faciliter l'accès du système aux personnes à mobilité réduite, malvoyantes ou malentendantes.

La saturation des quais étant un facteur de nuisance pour la sécurité et la vitesse commerciale, la longueur des stations devra tenir compte des éléments suivants :

- de la longueur des véhicules utilisés (prendre en compte le caractère évolutif),
- de la fréquence maximale en heure de pointe et de la probabilité de devoir accueillir simultanément deux véhicules,
- de l'existence de troncs communs avec d'autres lignes,
- de l'évolutivité prévisible à court et moyen terme du système (véhicules plus longs, fréquences plus importantes, mode plus lourd, guidage).

A priori, les stations auront une longueur maximale de 20m. Ce point pourra être précisé au démarrage de l'avant-projet.

Pour la plupart des stations, la largeur des quais sera déterminée à partir des prescriptions liées à l'accessibilité (largeur au droit des abris et des distributeurs de titres ou autres armoires techniques). Une largeur de 2,50 m semble constituer un minimum absolu, 3,00 m sont souhaitables. Cette dernière dimension constitue un minimum absolu pour les quais-trottoirs.

La hauteur du quai par rapport à la plateforme est de 21 cm (à confirmer au démarrage des études).

La lacune horizontale et verticale maxi entre les quais et les véhicules BHNS est de 50 mm. Afin de respecter cette lacune, les stations implantées en courbes seront évitées.

Certaines stations ont des fonctions particulières :

- Station d'échange : elle profite du passage de une ou plusieurs lignes de bus pour constituer un point d'interconnexion (avec des lignes de bus qui ne fonctionnent donc pas forcément comme des lignes de rabattement sur le BHNS).
- Station terminus : Ce type de point d'arrêt nécessite de prendre en compte les aspects retournement, équipements pour le personnel et les usagers. La configuration de la station peut donc varier en fonction des besoins liés à l'accessibilité au réseau et aux fonctionnalités d'exploitation.

## **V.F. L'ÉCLAIRAGE PUBLIC**

---

L'éclairage sera entièrement à reprendre sur la totalité de l'axe. La Ville de Pau travaille actuellement sur un Schéma Directeur d'Aménagement Lumière (SDAL) qui sera transmis au démarrage de la mission. Ce SDAL devra être respecté et s'intégrera de manière plus générale dans la charte du mobilier urbain de Pau.

Le choix des luminaires et des puissances à installer devra se faire en recherchant le meilleur ratio lumen/Watt (efficacité lumineuse) en fonction des hauteurs, espacements type d'implantation unilatéral bilatéral, alterné, etc.

L'éclairage sera déterminé en fonction de la réglementation et du contexte urbain environnant. Tous les usages de la voirie devront être pris en compte : type de circulation routière, coexistence avec les circulations douces, vitesse de circulation, trafic etc.

Le respect de la norme électrique se fera par l'apport de note de calcul sur le dimensionnement des câbles. Les armoires de commande auront une typologie modulaire embarquée.

Compte tenu du contexte Agenda 21 et de la priorité de maintenance qu'impose le projet, la télégestion est à envisager, elle permet le contrôle au foyer lumineux et permet aussi d'adapter la puissance en fonction de la fréquentation.

## **V.G. LE MOBILIER URBAIN**

---

Le SMTU n'a pour le moment aucun contrat avec une société concernant la fourniture et la maintenance de mobiliers de station sur l'ensemble de son territoire. La prise en compte du mobilier urbain et l'intégration des stations dans l'environnement traversé par le TCSP fera donc l'objet d'une étude spécifique.

Cette étude aura pour principal objectif d'analyser l'opportunité :

- de mettre en oeuvre un mobilier de station spécifique aux lignes TCSP et indépendant de tout publicitaire,
- d'utiliser le mobilier de station d'un publicitaire. Il conviendra alors de se poser la question de la pertinence d'installer des abribus à tous les arrêts du BHNS notamment dans le cœur historique de Pau.

Dans les deux cas, le mobilier retenu devra marquer clairement l'identité de la ligne BHNS et s'intégrer à l'environnement urbain.

Pour ce qui concerne le petit mobilier urbain (potelet, corbeille, banc, etc.), les modèles de la ville de Pau seront retenus – cf. charte du mobilier urbain, principalement pour des raisons de maintenance.

## **V.H. LES SYSTÈMES**

---

### **V.H.1. La signalisation routière**

Lors des traversées routières, dans le but d'augmenter la vitesse commerciale des BHNS et d'éviter les conflits et accidents avec les véhicules routiers, une signalisation lumineuse de carrefour donne la priorité aux BHNS ou leur interdit le franchissement de la voie routière.

Les cycles des feux de carrefours de l'agglomération paloise sont gérés par des contrôleurs de carrefours sous la supervision d'un système centralisé. Les appels de priorité des BHNS sont gérés au niveau de chaque contrôleur de carrefour.

Un dispositif (signal radio ou bouche de détection au sol) permet d'annoncer ou détecter l'arrivée d'un véhicule à un carrefour. Cette annonce est faite suffisamment tôt pour que, compte tenu de la vitesse d'approche du BHNS aux carrefours, le contrôleur de carrefour ait le temps de lui accorder le vert.

Des boucles de détection enterrées, une au pied des feux et une en aval du carrefour, confirment l'arrivée du BHNS, signalent son passage et rétablissent les cycles des feux en situation normale.

## **V.H.2. Le poste de commande centralisé (PCC)**

Le PCC est à la fois un centre de contrôle et de commande du trafic des véhicules de transport en commun, un centre d'information et d'animation pour les voyageurs, un centre de dépêches et un centre de sécurisation du réseau. Il est intégré dans les bâtiments des garages atelier ou dans tout autre lieu suivant la solution retenue par le maître d'ouvrage.

Il permet d'assurer de façon centralisée les fonctions principales suivantes :

- La gestion et la régulation du trafic,
- La commande et le contrôle de certains équipements de signalisation,
- Le contrôle de l'exploitation et l'enregistrement des statistiques d'exploitation,
- L'information des voyageurs,
- La sécurisation du réseau (sonorisation, appel voyageurs, vidéosurveillance des compartiments voyageurs et des quais de stations, des points sensibles et des locaux d'exploitation ainsi que le contrôle des accès),
- La commande et le contrôle des équipements en station par l'intermédiaire de la Gestion Technique Centralisée (GTC).

La gestion du trafic consiste, par l'organisation d'insertions et de retraits de véhicules BHNS, à assurer le nombre de rames prévues à chaque heure du service journalier. La régulation du trafic en ligne consiste à surveiller le respect de l'horaire théorique et à reconstituer un horaire, en temps réel, en cas d'incident en s'efforçant de maintenir entre les BHNS un intervalle aussi régulier et aussi proche que possible de l'intervalle théorique. Pour cela, les outils du PCC permettent de situer les BHNS les uns par rapport aux autres afin de surveiller leur circulation et détecter facilement les anomalies.

Le contrôle de l'exploitation consiste à enregistrer les caractéristiques du service réel tout au long de la journée et restituer en fin de journée certains indicateurs relatifs à la qualité de service, à l'exploitation et à la maintenance, à la formation des agents d'exploitation ou en vue d'enquêtes ultérieures.

L'information des voyageurs consiste à informer sur la destination du BHNS, à donner l'heure courante, à annoncer systématiquement la prochaine station, en cas d'incident, à informer les voyageurs sur les retards éventuels à prévoir, à éventuellement modifier des horaires ou des missions (établissement de services partiels par exemple).

La sécurisation du réseau consiste à détecter les événements pouvant mettre en cause la sécurité des voyageurs et des personnels, à guider, en cas de nécessité, les forces de police sur un lieu d'intervention et à assister les voyageurs. Cette fonction est assurée au PCC par un poste spécialisé.

Les opérateurs du PCC disposent de consoles informatiques sur leur poste de travail leur permettant de superviser la ligne BHNS et de commander les équipements en ligne. Un tableau de contrôle optique (TCO) donne une vision globale de la situation du réseau, notamment des BHNS et des incidents affectant le service voyageurs.

## **V.H.3. Le système d'aide à l'exploitation (SAE)**

Le SAE permet de visualiser la localisation, le numéro et la mission des BHNS en circulation sur la ligne. Par le contrôle d'équipements de signalisation et en liaison avec le suivi des mobiles, il permet d'assurer la fonction "parcours des BHNS", et la gestion des ruptures de charge avec les lignes d'autobus du réseau au droit des pôles d'échanges.

Le système centralisé du SAE assure une aide à l'exploitation par la commande des départs, la régulation automatique du trafic, l'enregistrement de statistiques d'exploitation, la gestion du parc bus, ainsi que par le pilotage de l'information aux voyageurs à quai ou en embarqué.

L'architecture générale du système est composée de 3 sous-systèmes :

- Le SAEIV embarqué,
- Le SAEIV central Temps Réel et Temps Différé,
- Le système de transmission des données numériques : radio, faisceau hertzien et liaison sol.

Pour prendre en compte les contraintes d'exploitation, le SAEIV répond notamment :

- au principe d'indépendance de la phonie par rapport aux fonctionnalités SAE, c'est-à-dire qu'en cas de panne SAE, la phonie peut fonctionner.
- à la contrainte de non affectation fixe des véhicules, ces derniers doivent pouvoir réaliser n'importe quel service tant d'un point de vue d'exploitation que d'information client.

#### **V.H.4. Le système d'informations voyageurs (SIV)**

Un SIV est un système dynamique qui permet d'informer visuellement et/ou auditivement de manière automatique les voyageurs à propos d'un trajet (arrivée à un arrêt, liste des arrêts, destination, ...) ou de donner d'autres informations (commerciales, de sécurité, ...).

Les informations sont diffusées sur les lieux d'attente, ou à l'intérieur des véhicules. Elles concernent principalement les heures de passage ou les temps d'attente aux points d'arrêt, et éventuellement des événements en rapport avec le réseau de transport (par exemple : accident, grève).

#### **V.H.5. La gestion technique centralisée (GTC)**

Les équipements de GTC assurent le contrôle et la commande en temps réel des équipements fixes :

- Eclairage stations,
- Information voyageurs,
- Vidéosurveillance,
- Sonorisation,
- Alarme voyageurs stations,
- Signalisation BHNS,
- Billettique,
- Equipements centraux du PCC,
- Mise en service de la fonction contrôle d'accès.

La GTC assure aussi l'archivage et le désarchivage en temps différé des informations, statistiques, rapports et paramétrage du système :

- Etats et alarmes des équipements techniques,
- Aide à la maintenance,
- Télédiagnostic,
- Téléchargement des programmes d'application,
- Les traitements statistiques,
- La gestion des interventions.

#### **V.H.6. Les réseaux de télécommunication**

Les réseaux de télécommunications assurent la transmission des voix, des données et de la vidéo entre les différents sites, mobiles, et équipements du système BHNS, les liaisons avec les autres systèmes de transport de l'agglomération.

Un réseau Hertzien numérique assure les transmissions (voix/données), en temps réel, entre le PCC et les mobiles (rames et portables) pour :

- La transmission bidirectionnelle de données entre PCC/rame (SAE, SIV, alarmes, ..),
- La transmission bidirectionnelle de la voix entre PCC/rames, PCC/radios portables (phonie d'exploitation, inter phonie voyageurs, sonorisation salles voyageurs).

Un réseau multiservices numérique par fibre optique assure les transmissions (voix / images / données), en temps réel, entre le PCC et les équipements fixes pour :

- La Gestion Technique Centralisée (GTC),
- La chronométrie en station,
- La vidéo surveillance en station, aux parcs relais, et aux points sensibles,
- La téléphonie automatique en station et dans les locaux techniques et d'exploitation,
- La télé sonorisation en stations,
- La billettique en station,
- La signalisation TCSP,
- La protection incendie des locaux techniques,
- Le contrôle d'accès des locaux techniques et d'exploitation.

Un réseau local au PCC (type TCP/IP) assure les communications entre les applications centralisées (radio, SAE, SIV, GTC, PCE, Sonorisation Vidéo, et Billettique sur une architecture Client/Serveur) et permet d'assurer un enregistrement de toutes les conversations reçues ou émises du PCC.

### **V.H.7. La billettique**

Cette fonction consiste à superviser la vente, la validation des titres de transport. La commercialisation du transport se fera en partie au moyen de la technologie dite "passe sans contact" (cartes BSC (clé, téléphone) et en partie au moyen de tickets en papier thermique.

La mise en œuvre est réalisée :

- pour la vente des titres de transport, grâce à des distributeurs automatiques de titres installés dans les stations du BHNS, par des terminaux dans les points de vente de l'exploitant, etc..., (il n'y a pas de vente de titres de transport à bord des BHNS),
- pour la validation des titres de transport, grâce à des valideurs installés à bord des véhicules,

### **V.H.8. La vidéosurveillance**

Des caméras de vidéosurveillance placées en stations permettent d'assurer la sécurisation du réseau. Ces images sont transmises au PCC où elles peuvent être visualisées sur un mur d'images composé de moniteurs vidéo face à l'opérateur "Sécurité". Ces images peuvent être enregistrées pour visualisation différée.

Des caméras seront placées sur certains carrefours et points sensibles pour l'exploitation du réseau, tels que les communications entre lignes, et transmettront des images aux opérateurs du PCC. Elles sont dans ce cas une aide à la régulation du trafic BHNS.

### **V.H.9. La sonorisation**

Une sonorisation des stations permet d'informer les voyageurs à bords des rames ou en station lors d'événements particuliers ou lors d'incidents d'exploitation.

Le système de sonorisation est géré depuis le PCC, prioritairement par les opérateurs "Information Voyageurs" et "Trafic".

## **V.I. MATÉRIEL ROULANT**

---

Le matériel roulant sera spécifique à la ligne BHNS. Le SMTU n'a pas encore acquis le matériel ni lancé l'appel d'offres. Le véhicule fera partie des véhicules de la gamme des véhicules standard (12m).

Le parc nécessaire pour exploiter la ligne 1 du BHNS en 2013 est estimé à 8 véhicules (y compris réserve d'exploitation et de maintenance).

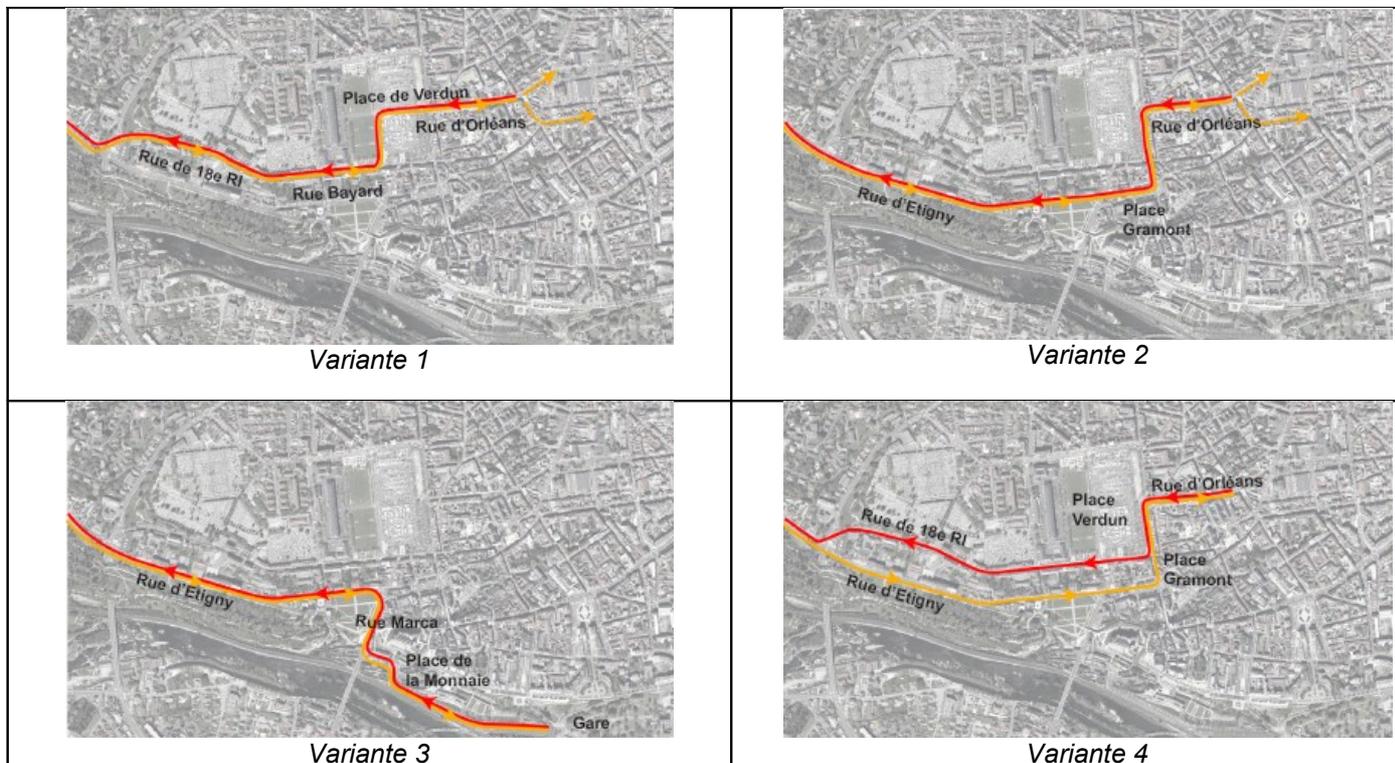
## PARTIE VI : MISSIONS COMPLÉMENTAIRES

### VI.A. AXE ROUTE DE BAYONNE

#### VI.A.1. Situation actuelle

La route de Bayonne permet de relier les communes péri-urbaines situées à l'ouest de l'agglomération paloise au centre-ville de Pau. Les itinéraires envisagés lors des études préliminaires étaient les suivants :

- Variante 1 : route de Bayonne (RD 817), avenue du 18<sup>ème</sup> Régiment d'Infanterie, rue Bayard, Place de Verdun, rue d'Orléans ;
- Variante 2 : rue d'Etigny, place Gramont, Place de Verdun, rue d'Orléans ;
- Variante 3 : rue d'Etigny, rue Marca, place de la Monnaie, Gare ;
- Variante 4 : Combinaison des variantes 1 et 2.



Sur toute la section le bâti est dense.



L'avenue du 18<sup>ème</sup> Régiment d'Infanterie supporte actuellement deux trottoirs dont un planté, des zones de stationnement longitudinal (des deux côtés dans certains secteurs en particulier dans le secteur ouest) et une voie de circulation par sens.



La rue Bayard est un peu plus étroite car elle ne comporte qu'une seule zone de stationnement longitudinal. A l'arrivée sur la place de Verdun, une encoche côté nord autorise du stationnement perpendiculaire.



L'aménagement de la rue d'Orléans est semblable à celui de la rue Bayard avec deux voies de circulation, un stationnement longitudinal et deux trottoirs étroits.



La rue d'Etigny, parallèle à l'avenue du 18<sup>ème</sup> Régiment d'Infanterie et à la rue Bayard, est la voie principale d'accès au centre-ville de Pau depuis l'ouest. L'aménagement y est très routier avec passage souterrain routier sous l'avenue Gaston Phoebus, portiques de signalisation, stationnement longitudinal.

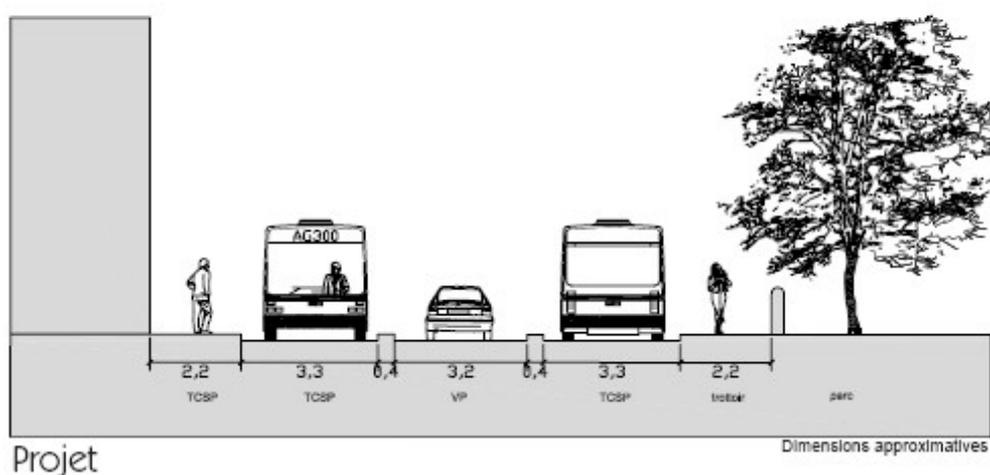
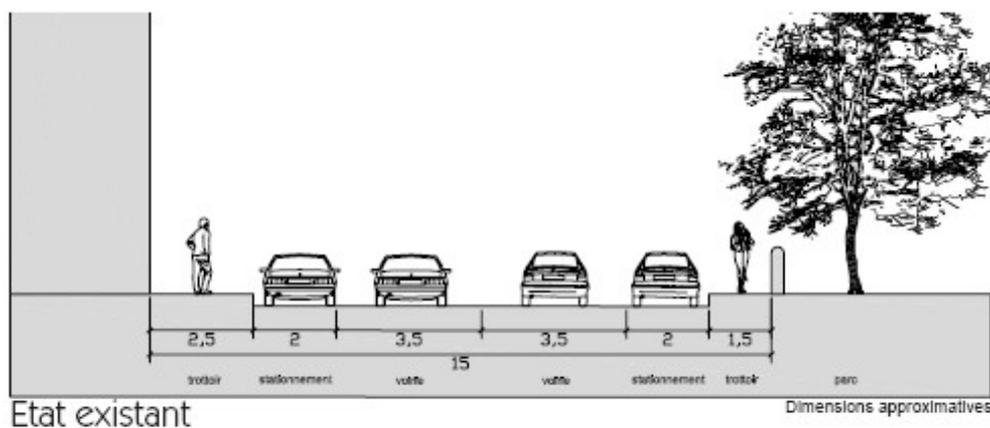
### VI.A.2. Situation projetée

Les variantes 2 et 4 sont pressenties. Le maître d'œuvre réalisera une étude préliminaire de cet axe dans sa section comprise entre la place des Halles et l'avenue Gaston Phoebus. Cette étude permettra d'affiner les études et de donner les avantages/inconvénients de chacune de variante. Elle devra permettre la prise de décision par le maître d'ouvrage

#### Variante 2 :

Le BHNS s'insère sur un site propre bilatéral sur la rue d'Etigny. Le stationnement longitudinal est supprimé de manière à maintenir une voie de circulation routière en direction du centre-ville de Pau.

## Rue d'Etigny



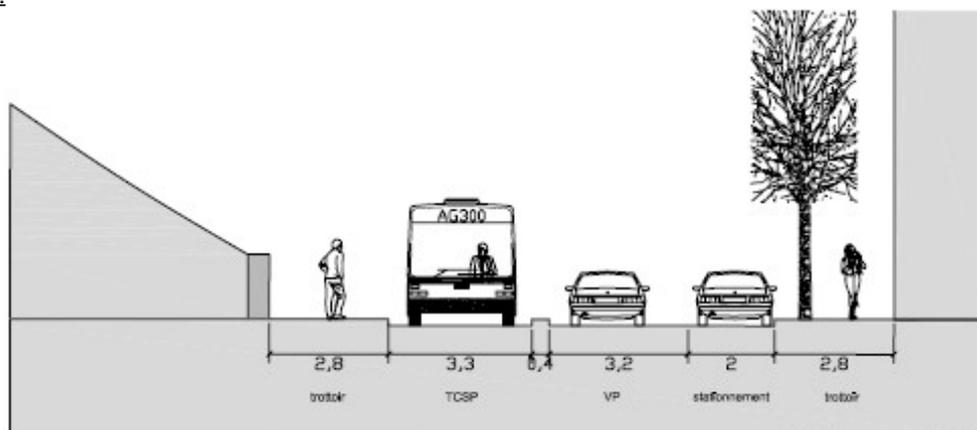
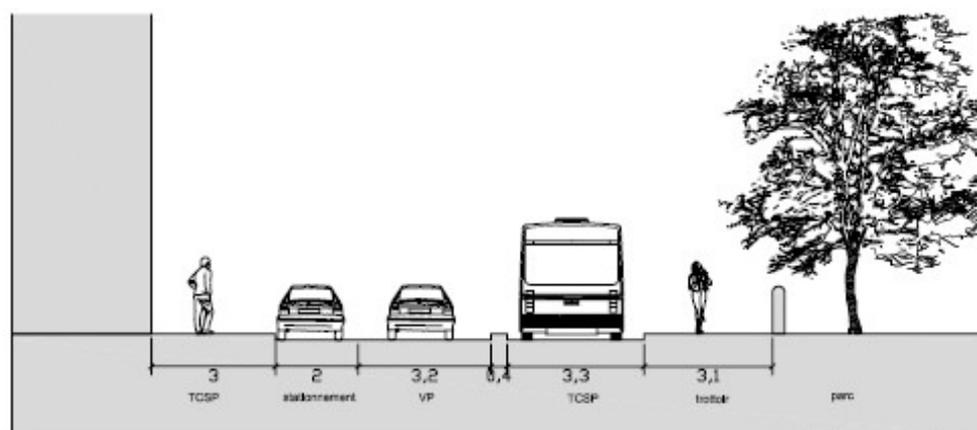
## Rue d'Etigny

Avantages :

- Bonne lisibilité du BHNS (un seul itinéraire pour les deux sens) ;
- La rue d'Etigny perd son caractère routier : la circulation routière y est réduite à une voie entrante et la circulation y est ralentie ; les trottoirs peuvent être élargis.
- Bonne protection du BHNS de la circulation générale ;
- Maintien d'une voie de circulation routière vers le centre-ville de Pau ;
- La rue du 18<sup>ème</sup> Régiment d'Infanterie garde sa vocation résidentielle avec une circulation routière et du stationnement ;
- La place Gramont est desservie par les transports en commun.

Inconvénients :

- Suppression de la circulation routière en sortie de Pau (plan de circulation à revoir) ;
- suppression du stationnement longitudinal sur l'intégralité de l'axe ;
- faible densité du quartier de la rue d'Etigny (parc côté sud).

Variante 4 :*Projet avenue du 18<sup>ème</sup> RI**Projet rue d'Etigny*Avantages :

- Les rues empruntées par l'itinéraire BHNS restent ouvertes à la circulation et au stationnement.
- La rue d'Etigny perd son caractère routier : la circulation VP y est réduite à une voie (entrante) et la circulation y est ralentie ; les trottoirs peuvent être élargis. Le stationnement est maintenu d'un côté de la rue.

Inconvénients :

- Peu de lisibilité du TC dans la traversée de la ville du fait de la dissociation des tracés avec très peu de liaison entre la rue du 18<sup>ème</sup> Régiment d'Infanterie et la rue d'Etigny ;
- La rue d'Orléans est très sollicitée, ce qui est acceptable car cette rue est relativement peu commerçante (il y a cependant des riverains à desservir) ;

**VI.B. PARKING DE RABATTEMENT A64**

Un parking de rabattement est envisagé à proximité immédiate et au nord ouest du rond-point Victor Scholcher. Le maître d'œuvre réalisera une étude préliminaire de ce parking.

**VI.C. EXTENSION VERS LE NORD**

---

A plus long terme, une extension de la ligne 1 BHNS est envisagée avec un tracé en « Y » :

- Une branche relierait par le nord l'hôpital via l'avenue de l'Europe,
- l'autre branche rejoindrait la salle de Zenith (boulevard Cami Salié) voire l'hippodrome où serait implanté un parking relais.

Cette extension suppose de reprendre l'aménagement de la partie nord de l'allée Catherine de Bourbon.

## **PARTIE VII : LE PLANNING PRÉVISIONNEL**

L'objectif d'une première mise en service en fin 2013 est une exigence forte du maître d'ouvrage.

Le projet sera réalisé en 2 phases :

- Phase 1 : horizon fin 2013 = travaux fonctionnels
- Phase 2 : horizon fin 2015 = travaux définitifs

Le planning sera recalé par le Titulaire de la mission.

## PARTIE VIII : L'ENVELOPPE FINANCIÈRE PRÉVISIONNELLE

L'enveloppe prévisionnelle (coût d'objectif) affectée aux travaux est décomposée comme suit :

- Montant des travaux TCSP (hors section de la place des Halles et d'Espagne) :
  - ↳ Phase 1 = 2M€
  - ↳ Phase 2 = 43 M€
- Réaménagement de la place de la République / Laborde : 10 M€
- Réaménagement de la place d'Espagne : 2,5 M€ yc compris plateforme et système de transport.

A titre d'information, les budgets prévisionnels des travaux connexes sont les suivants :

- Réaménagement des accès du parking souterrain République, rénovation du parking : 3,660 M€ décomposés comme suit :
  - Création de la trémie d'entrée Ouest dans l'axe Nogué : 530 k€
  - Création de la trémie de sortie dans l'axe de Nogué : 750 k€
  - Création de la trémie d'entrée Est dans l'axe Castetnau : 1.320 k€
  - Création des trémies piétonnes sur le parvis République : 530 k€
- Axe 18<sup>ème</sup> RI/rue d'Etigny- place de verdun – place des Halles : 14 M€
- Parking de rabattement A64 : 250 k€
- Extension de la ligne 1 au nord : 5,4 M€

## PARTIE IX : ANNEXE

### **IX.A. PROGRAMME DE LA PLACE D'ESPAGNE**

La réflexion menée par la Ville de Pau sera prise en compte. Voir document joint « Réhabilitation de la place d'Espagne » - octobre 2008.

### **IX.B. PARKING DE LA PLACE DE LA RÉPUBLIQUE**

Voir pièce jointe relative à l'étude de faisabilité réalisée par la Ville de Pau

### **IX.C. ENROBÉ GRENAILLÉ**

Les paragraphes ci-dessous sont extraits du CCTP des travaux de réaménagement de l'axe Daran-Gambetta. Ils sont donnés à titre indicatif.

#### **ARTICLE 81- FOURNITURE ET MISE EN ŒUVRE D'ENROBES POUR REVETEMENT FINAL DE CHAUSSEE**

*Les travaux comprendront:*

*- la fourniture et mise en œuvre d'une couche d'accrochage des matériaux d'enrobés par une émulsion acide de bitume, dosée à 65 % (PH supérieur à 4). Elle sera épanchée à raison de 1 kilogramme par mètre carré sur le support destiné à recevoir les enrobés composant la couche de roulement. Les ouvrages annexes tels que regards, chambres, bouches à clé, mobilier éventuel, situés dans les emprises ou aux abords des aires à traiter, devront être protégés des éclaboussures lors de la pulvérisation de l'émulsion.*

*- la fourniture et mise en œuvre au finisseur d'enrobés à chaud dont le transport et la mise en œuvre seront réalisés dans les conditions stipulées à l'article 10 du présent C.C.T.P pour une épaisseur d'utilisation, après compactage, de 5 cm environ soit, un dosage de 130 kg/m<sup>2</sup> environ.*

*L'enrobé utilisé sera composé d'une part, d'un bitume pur ou modifié et, d'autre part, de granulats 0/10 ou 6/10 choisis en rapport avec leur utilisation routière (norme XP P18-545) et, en fonction de leur couleur beige, de leur nature (dureté) et de leur forme (concassés).*

*La formulation obtenue doit permettre de résister à l'agressivité du trafic routier tel que précisé à l'article 2 du présent C.C.T.P et, la teinte finale du revêtement appliqué sera donnée par les granulats de couleur mis à jour par le traitement de surface prévu à l'article suivant du C.C.T.P, et éventuellement par l'ajout d'oxydes ou de dopes.*

*L'entrepreneur devra soumettre à l'agrément du maître d'œuvre la formule de composition du mélange qu'il propose notamment, nature et dosage du liant,*

*avec nature, dimensions et mélange des granulats de couleur, épaisseur et température d'application.*

*Ces travaux s'entendront pour toutes fournitures, sans plus-value pour réalisation de la planche d'essai, pour matériel d'épandage et de compactage utilisé, pour application manuelle des enrobés aux branches des carrefours et aux abords des ouvrages annexes rencontrés, intempéries ou autres sujétions et seront réglés à la tonne d'enrobé fournie et mis en œuvre.*

#### **ARTICLE 82 - GRENAILLAGE DU REVETEMENT ENROBE DE CHAUSSEE**

*Le revêtement final des chaussées sera traité mécaniquement par un grenailage qui ne pourra être réalisé qu'après disparition complète des ressuges laissés par le revêtement mis en œuvre.*

*L'entrepreneur devra, au préalable du grenailage de l'ensemble, effectuer sur une zone du site revêtue de l'enrobé, une planche d'essai pour être soumise à l'agrément de la maîtrise d'ouvrage et du maître d'œuvre. La planche d'essai permettra de déterminer l'énergie du grenailage au regard des objectifs à atteindre. Le grenailage ne pourra pas être poursuivi sans agrément.*

*Le matériel utilisé devra être capable d'exécuter des passes de grenailage sans produire de nuance de couleur ou de traînée marquées par un sillon entre deux passes contiguës.*

*Le grenailage sera exécuté sur une chaussée sèche, absente de ressuge et avec une météo clémente. Le matériel utilisé devra agir sans pollution, par aspiration des matériaux décapés de surface qui seront récupérés directement dans la cuve étanche solidaire du matériel.*

*Les déchets obtenus après ce grenailage seront évacués par l'entreprise vers un centre de traitement et de valorisation de déchets suivant les prescriptions de l'article 15 du présent C.C.T.P et feront l'objet d'une remise au maître d'oeuvre d'un bordereau de dépôt en centre de traitement/valorisation agréé.*

*Ces travaux s'entendront pour toute main-d'œuvre, planche d'essai, matériel utilisé, protection des ouvrages annexes rencontrés, intempéries ou autres sujétions et seront réglés au mètre carré de revêtement grenailé sans plus value pour grenailage effectué en périphérie des regards et chambres situés sur les aires à traiter.*



**Pau Porte des Pyrénées**  
Syndicat mixte des transports urbains

Date de la convocation : 3 juin 2013

Extrait du Registre des Délibérations

Comité Syndical

Étaient Présents :

Séance du lundi 10 juin 2013

Membres Titulaires :

André DUCHATEAU, *Président* ;

Jean-Claude BOURIAT, Pascal BONIFACE, Jean-Pierre MIMIAGUE, *Vice-Présidents* ;

Alain ARRAOU, François BARRACHINA, Anne BERNARD, Jean-Claude CANTOUNAT, Véronique DEHOS, Claude FERRATO, Dino FORTE, Jean-Pierre GARGUIL, Bernard LACLAU-LACROUTS, Jean-Yves LALANNE, Gwendoline LAVIGNE, Martine LIGNERES-CASSOU, Georges LOCARDEL, Roger PEDEFLOUS, Jean-Claude PRADOUX, Jean-Michel TISSANIE.

Membres suppléants :

Eurydice BLED (a suppléé Jean-Michel CANTON), Michel LAULHE (a suppléé Robert DEMONTE) Isabel MORIZOT (a suppléé Jean-Pierre PEYS), Simone RODDE (a suppléé Nicole JUYOUX), Lucien TIRCAZES (a suppléé Paul LESTERLOU).

Étaient Excusés :

Louis DE FONTENELLE, Marc JUBAULT-BREGLER, Dominique LASSALLE, Alain LAVIGNOTTE, Stéphanie MAZA, Alain PEDEUTOUR, Jean-Michel RODRIGUEZ, Florence THIEUX, Henri TOUBERT.

Étaient Absents :

Chérif AMROUCHE, Olivier DARTIGOLLES, Olivier DUCUING, Christophe MERIOT, Michel PLISSONNEAU.

**Secrétaire de Séance : Simone RODDE**

**01 – APPROBATION DE L'AVANT-PROJET DE PREMIERE LIGNE DU BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE « BUS-TRAM » ENTRE L'HÔPITAL ET LA GARE ET AUTORISATION DE POURSUITE DES PROCEDURES**

**Rapporteur:** Monsieur le Président

Mesdames, Messieurs,

Le Syndicat Mixte des Transports Urbains (SMTU) Pau Porte des Pyrénées est compétent, aux termes de ses statuts, pour « l'organisation des transports urbains au sens du Chapitre II du Titre II

de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs ». Cette compétence, qui lui a été transférée en 2010 par l'ensemble de ses membres, comprend entre autre la gestion du service public de transports urbains ou encore la création d'infrastructures de transports (Art. L.1231-1 et suivants du Code des Transports et Art. L.2333-67 du CGCT).

Le SMTU est donc l'autorité organisatrice des transports urbains sur son territoire, le périmètre des transports urbains, et intervient notamment à ce titre sur les voiries communales et intercommunales incluses dans ce périmètre.

Dans ce cadre, le Syndicat Mixte est devenu, à sa création le 2 avril 2010, maître d'ouvrage du projet de première ligne de Bus à Haut Niveau de Service, ou « Bus Tram », reliant l'Hôpital François Mitterrand à la Gare de Pau, projet lancé par la Communauté d'Agglomération par délibération du 11 décembre 2009 dans le cadre de l'action 2.3 du Plan de Déplacements Urbains.

Le Comité Syndical a approuvé le programme sommaire de l'opération et redéfini les modalités de concertation par délibération du 12 juillet 2010. Ce programme sommaire a été modifié par délibération du 25 février 2011.

La concertation, telle que prévue par les dispositions de l'article L.300-2 du Code de l'Urbanisme, s'est déroulée en deux temps :

- x une série de réunions publiques de 2010 à 2011, sur la base des études de faisabilité réalisées et du programme sommaire de l'opération ;
- x l'organisation d'expositions itinérantes et de réunions publiques en 2012, sur la base des études préliminaires réalisées par le groupement de maîtrise d'oeuvre.

Le bilan de cette concertation préalable a été approuvé par délibération du 26 octobre 2012. La concertation se poursuivra tout au long du projet.

La conception du projet (hors réseaux et parkings) a été confiée au groupement de maîtrise d'œuvre Artelia / Signes au travers d'un groupement de commande entre la Ville de Pau et le SMTU, chacun en ce qui concerne leurs compétences respectives (infrastructure de transport / Places – Voiries et Aménagement urbain).

Le groupement de maîtrise d'œuvre a réalisé et remis les études d'avant-projet au mois de mars dernier.

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

- ◆ des composantes techniques et financières de l'avant-projet de première ligne de BHNS reliant l'Hôpital à la Gare de Pau ;
- ◆ du programme et du phasage prévisionnels des travaux induits par le projet ;
- ◆ du coût prévisionnel du projet ;
- ◆ de la poursuite des procédures.

### **1- Présentation du contenu de l'avant-projet de première ligne de Bus à Haut Niveau de Service, ou « Bus-Tram », reliant l'Hôpital à la Gare :**

Les avant-projets, établis par le groupement de maîtrise d'œuvre ARTELIA / SIGNES, ont permis de :

- ◆ préciser, en concertation avec les habitants, conseils de quartiers et associations :
  - pour le Bus-Tram, la solution retenue à l'issue des études de faisabilité réalisées en 2008 ayant conduit à la rédaction du programme sommaire de l'opération, tant au niveau des caractéristiques techniques et d'insertion qu'au niveau de la réorganisation de la circulation automobile et la requalification des espaces publics autour du projet ;

- pour la place d'Espagne, la solution retenue à l'issue du programme établi par les services de la Ville de Pau en 2008 ;
- pour le secteur « Halles-République », un parti d'aménagement répondant aux besoins des professionnels, habitants et utilisateurs des lieux.
- ◆ de préciser la solution retenue quant aux futurs équipements d'exploitation de cette 1ère ligne de BHNS,
- ◆ d'esquisser les principes forts devant guider tant la restructuration du réseau à l'horizon de la mise en service de l'équipement que la politique de report modal à mettre en œuvre autour de cette première ligne,
- ◆ de confirmer la cohérence de l'opération projetée avec les projets en cours ou à venir (Place d'Espagne, Place République-Laborde, Quartier du Hameau, Université-Technopole, Saragosse, OPAH-RU Centre Ville, Porte des Gaves, ...),
- ◆ de vérifier la compatibilité du projet avec le PLU de Pau ainsi qu'avec les contraintes imposées par les sites naturels ou urbains traversés ainsi qu'avec les diverses réglementations applicables à ce type d'infrastructure,
- ◆ de déterminer le planning prévisionnel de réalisation du projet ainsi que celui du phasage des travaux,
- ◆ de réaliser une estimation détaillée du coût du projet tant en ce qui concerne les investissements que les acquisitions foncières rendues nécessaires par l'emprise du tracé,
- ◆ d'affiner l'évaluation socio-économique du projet réalisée dans le cadre des études préliminaires.

#### 1) Descriptif succinct de la ligne : itinéraire / quartiers principaux desservis

Du Nord au Sud, l'itinéraire de la ligne traverse différents quartiers, décomposés en 5 pièces urbaines relativement homogènes :

- ◆ le secteur « Hôpital / Hameau / Boulevard de la Paix », caractérisé par d'importantes dynamiques de renouvellement urbain que le projet vient accompagner et/ou renforcer ;
- ◆ le secteur « Condorcet / Université », caractérisé par la présence de grands équipements (Université, Technopole Hélioparc, Multiplexe commercial) ;
- ◆ le secteur « Saragosse », caractérisé par l'importance de la dynamique végétale et la forte densité de population et d'activités (quartier Saragosse, Cité Administrative) ;
- ◆ le secteur « Centre ville », correspondant aux anciens faubourgs compris entre la ville historique et le boulevard Alsace-Lorraine et plus précisément aux rues Carnot et Cassin/Alliés, permettant au Bus-Tram comme aux véhicules particuliers de respectivement accéder et repartir du centre ville ;
- ◆ le secteur « Cœur de ville », correspondant au centre historique et rues comprises entre les halles et la Gare en passant par le centre Bosquet et le lycée Barthou.

Ainsi, le potentiel de desserte à 500 m de part et d'autre de la ligne porte sur plus de 80 000 personnes (habitants, scolaires ou employés cumulés), auxquelles s'ajoutent l'ensemble des personnes habitant à l'extérieur de ce corridor qui sera amené à venir se rabattre sur la ligne Bus-Tram :

- x en voiture, via les deux parcs-relais qui seront créés le long de ligne, au niveau de l'hôpital et à l'angle du boulevard de la Paix et des allées Catherine de Bourbon (carrefour giratoire Schoelcher) ;
- x en vélo, grâce à l'installation au droit des stations d'abris-vélos dédiés au stationnement des cycles particuliers ou aux stations de vélo en libre-service Idecycle ;
- x à pied, pour ceux qui résident à plus de 500 mètres mais à moins de 10 minutes de marche

d'une station ;

- x en bus, par le jeu des correspondances qui seront aménagées pour permettre les échanges entre lignes de bus « classiques » et la ligne « Bus-Tram » ;
- x en train, par le jeu des correspondances entre les TER et/ou TGV avec le Bus-Tram.

## 2) Connexion avec le réseau de bus « classiques »

Au-delà des correspondances entre lignes classiques et ligne « Bus-Tram » qui seront optimisées dans le cadre du projet, une réorganisation du réseau IDELIS actuel sera opérée pour la mise en service du Bus-Tram. Sans préjuger des réseaux qui seront proposés aux termes de l'actuelle convention d'exploitation du service public de transports urbains, le travail mené dans le cadre du projet Bus-Tram a permis d'esquisser un principe de réorganisation du réseau.

## 3) Effets induits sur la circulation

C'est l'une des raisons d'être du projet de Bus-Tram : offrir une alternative efficace à l'automobile pour maîtriser la croissance du trafic routier en milieu urbain.

Ainsi, le projet de Bus-Tram prévoit une réduction du trafic automobile sur la majorité des axes empruntés, cette réduction étant d'autant plus forte à mesure que l'on s'approche du cœur d'agglomération.

## 4) Circulation piétonne et modes doux

Le projet de Bus-Tram entend également promouvoir les modes de déplacements dits doux ou actifs, c'est à dire l'ensemble des modes de déplacements non motorisés, notamment par la qualité et surtout la continuité, donc la sécurité des aménagements cyclables et piétonniers qui seront réalisés dans le cadre du projet.

## 5) Priorité aux feux

Le Bus-Tram étant un Transport Collectif en Site Propre, il convient d'aménager chaque carrefour afin de lui donner la priorité aux feux. Dans le même esprit d'une ville renouvelée et de la sécurité pour tous, les actuels carrefours giratoires seront équipés de feux tricolores permettant ainsi d'organiser la traversée des piétons et des cycles en toute sécurité, mais aussi inscrivant les axes parcourus par le Bus-Tram dans la dynamique de gestion coordination d'axes actuellement mise en place dans le cadre de l'opération Poste Central de Régulation du Trafic, portée par le SMTU.

## 6) Réaménagement urbain induit

Au-delà des cheminements cyclables et piétonniers, nombre d'espaces publics seront rendus accessibles à la population pour permettre une appropriation en termes d'usages de proximité. Les secteurs les plus notables sont :

- ◆ la création d'un parvis urbain au droit de la station « Condorcet/Université » à l'articulation entre :
  - le complexe commercial et de loisirs (Leclerc, Méga CGR, ...) côté Est,
  - l'Université et la Technopole Hélioparc côté Ouest, pour lesquelles une étude prospective a permis de déterminer un important potentiel de développement en lien avec l'arrivée du Bus-Tram ;
- ◆ l'aménagement de la coulée verte entre le rond-point de la Commune de Paris et le boulevard Alsace-Lorraine, pour lequel l'esprit est de créer un nouveau parc urbain ;
- ◆ l'aménagement de la place de la République, entre les halles et la médiathèque André Labarrère, dans le cadre d'un projet connexe au Bus-Tram porté par la Ville de Pau ;

- ◆ l'aménagement de la place d'Espagne, au droit du Centre Bosquet, dans le cadre d'un projet connexe au Bus-Tram également porté par la Ville de Pau.

## 7) Matériel roulant

Concernant le matériel roulant, si la consultation permettant de désigner le fournisseur des futurs véhicules affectés à la ligne Bus-Tram n'est pas encore lancée, les études d'avant-projet ont d'ores et déjà permis d'établir les choix suivants :

- x une flotte de 8 véhicules de 18 mètres de longueur (véhicules articulés), pour une capacité de 110 à 140 places
- x des véhicules à motorisation hybride électrique/thermique

## **2- Les projets connexes au Bus-Tram :**

Dans le cadre de ce projet « Bus-Tram », plusieurs types de travaux relevant de maîtres d'ouvrage différents vont devoir être effectués de manière concomitante :

- ◆ travaux relatifs à la construction du Bus-Tram (plateforme, stations et équipements), relevant la compétence du SMTU ;
- ◆ travaux de rénovation de voiries et espaces publics attenants, relevant de la compétence de la Ville de Pau ou de la Communauté d'Agglomération Pau-Pyrénées ;
- ◆ travaux relatifs aux aménagements des espaces publics sur les places « République / Laborde » et « Espagne », relevant de la compétence de la Ville de Pau ;
- ◆ travaux relatifs aux parkings République et Bosquet, relevant de la compétence de la Ville de Pau ;
- ◆ travaux relatifs aux réseaux, relevant de la compétence de chaque concessionnaire ou opérateur, dont la Ville de Pau au titre de l'adduction d'eau potable et la CAPP au titre de l'assainissement et de la fibre optique (PBC).

## **3 – Coûts prévisionnels de la première ligne de Bus-Tram et opérations connexes (places) à l'issue des avant-projets :**

Le présent rapport propose ici de présenter, dans un premier temps (3.1, 3.2 et 3.3), les coûts de travaux de chaque opération indépendamment de la répartition financière des collectivités, qui sera présentée au paragraphe 3.4.

### 3-1 : Le coût prévisionnel des travaux du Bus-Tram :

L'estimation de la ventilation des coûts de travaux de l'opération Bus-Tram est la suivante :

<b>Estimation travaux BUS-TRAM (en K€ HT)</b>	<b>51 145</b>
<i>Préparation chantier ; Signalétique et gestion des déviations et accès en phase chantier ; etc.</i>	4 129
<i>Démolition-dépose-terrassements</i>	4 777
<i>plateforme, stations et systèmes BHNS</i>	17 290
<i>voiries et espaces publics</i>	13 858
<i>réseaux (SLT, éclairage, ...)</i>	2 404
<i>pluvial</i>	6 252
<i>provision pour risques et aléas (5%)</i>	<i>2 510</i>
<i>Soit Coût prévisionnel travaux hors provisions</i>	<i>48 710</i>

Il convient de préciser que ce coût prévisionnel intègre deux évolutions de programme :

1. la nécessité de réaliser des travaux lourds de reprise de structure de chaussée sur l'avenue Bonaparte, les analyses géotechniques ayant conclu à une durée de vie de la structure actuelle de deux ans, pour un montant de travaux estimé en AVP à 1 050 K€ HT ;
2. la nécessité de réaliser des travaux lourds sur le Boulevard de la Paix, ce tracé ayant été conforté dans la durée à l'issue des études préliminaires et dans le bilan de la concertation, pour un montant de travaux estimé en AVP à 7 400 K€ HT, auquel s'ajoutent les frais d'acquisitions foncières nécessaires à l'élargissement du boulevard à 24 m (cf. \$ 3-5),

Ainsi, pour coût d'objectif de 45 000 K€ HT fixé au programme initial de l'opération (joint au dossier de consultation de maîtrise d'oeuvre), le coût prévisionnel s'avère aujourd'hui de 48 710 K€ HT, auquel il est proposé d'ajouter 5% de provisions pour risques et aléas, soit un montant total de 51 145 K€ HT, ce qui représente donc une hausse de 3 710 K€ HT hors provisions, soit +8%, (6 145 K€ HT avec provisions pour risques et aléas) alors que les modifications de programme ont entraîné l'intégration de 8 450 K€ HT de travaux supplémentaires non prévus au-dit programme.

### 3-2 : Le coût prévisionnel des travaux liés aux opérations connexes :

L'estimation de la ventilation des coûts de travaux des opérations « République-Laborde » et « Espagne » est la suivante :

OPERATION	TOTAL en K€ HT (par poste)
<b>Espagne (opération connexe au BHNS)</b>	<b>2 868</b>
<i>Préparation chantier ; Signalétique et gestion des déviations et accès en phase chantier ; etc.</i>	227
<i>Démolition-dépose-terrassements</i>	236
<i>espaces publics</i>	1 384
<i>pluvial</i>	150
<i>réseaux (SLT, éclairage, ...)</i>	360
<i>traitement édicules (ascenseurs, escaliers et grilles aération) Place d'Espagne</i>	250
<i>provision pour risques et aléas (10%)</i>	261
<i>Soit Coût prévisionnel travaux hors provisions</i>	2 607
<b>Halles (opération connexe au BHNS)</b>	<b>12 150</b>
<i>Préparation chantier ; Signalétique et gestion des déviations et accès en phase chantier ; etc.</i>	798
<i>Démolition-dépose-terrassements</i>	493
<i>surplus salons urbains</i>	1 500
<i>espaces publics place République-Laborde</i>	3 504
<i>pluvial</i>	800
<i>réseaux (SLT, éclairage, ...)</i>	600
<i>Trémies (prise en charge par SMTU des ESV1, EP5 et EP6 ; prise en charge Ville des EV2 et AP4)</i>	3 350
<i>provision pour risques et aléas (10%)</i>	1 105
<i>Soit Coût prévisionnel travaux hors provisions</i>	11 045

Ainsi, concernant les places, pour coût d'objectif initial de 12 500 K€ HT fixé au programme initial de l'opération (joint au dossier de consultation de maîtrise d'oeuvre), le coût prévisionnel s'avère aujourd'hui de 11 668 K€ HT, auquel il est proposé d'ajouter :

- ◆ 3 350 K€ HT pour la suppression et restitution des trémies du parking République-Laborde, dont la démolition est rendue nécessaire pour l'insertion du Bus-Tram au centre de la place, compte-tenu notamment des contraintes de giration ;
- ◆ 10% de provisions pour risques et aléas du total des travaux (trémies comprises), soit 1 366 K€ HT.

Soit un montant total de 15 018 K€ HT, ce qui représente donc une hausse de 1 152 K€ HT hors provisions (2 518 K€ HT avec provisions pour risques et aléas) alors que les modifications de programme entraînent l'intégration de 3 350 K€ HT de travaux non prévus au-dit programme initial.

### 3-3 : Le coût prévisionnel des travaux liés au Bus-Tram et aux opérations connexes :

Le tableau suivant reprend donc l'ensemble des estimations des coûts de travaux des opérations Bus-Tram, « République-Laborde » et « Espagne », présentés précédemment :

- ◆ **BHNS : 51 145 K€ HT**

- ◆ **Espagne : 2 868 K€ HT**
- ◆ **République : 12 150 K€ HT**

OPERATION	TOTAL en K€ HT (par poste)
<b>BHNS (y compris plateforme et stations des projets Halles et Espagne)</b>	<b>51 145</b>
<i>Préparation chantier ; Signalétique et gestion des déviations et accès en phase chantier ; etc.</i>	4 129
<i>Démolition-dépose-terrassements plateforme, stations et systèmes BHNS</i>	4 777
<i>voies et espaces publics</i>	17 290
<i>réseaux (SLT, éclairage, ...)</i>	13 858
<i>pluvial</i>	2 404
<i>provision pour risques et aléas (5%)</i>	6 252
<i>Soit Coût prévisionnel travaux hors provisions</i>	2 435
	48 710
<b>Espagne (opération connexe au BHNS)</b>	<b>2 868</b>
<i>Préparation chantier ; Signalétique et gestion des déviations et accès en phase chantier ; etc.</i>	227
<i>Démolition-dépose-terrassements espaces publics</i>	236
<i>pluvial</i>	1 384
<i>réseaux (SLT, éclairage, ...)</i>	150
<i>traitement édicules (ascenseurs, escaliers et grilles aération) Place d'Espagne</i>	360
<i>provision pour risques et aléas (10%)</i>	250
<i>Soit Coût prévisionnel travaux hors provisions</i>	261
	2 607
<b>Halles (opération connexe au BHNS)</b>	<b>12 150</b>
<i>Préparation chantier ; Signalétique et gestion des déviations et accès en phase chantier ; etc.</i>	798
<i>Démolition-dépose-terrassements surplus salons urbains</i>	493
<i>espaces publics place République-Laborde</i>	1 500
<i>pluvial</i>	3 504
<i>réseaux (SLT, éclairage, ...)</i>	800
<i>Trémies (prise en charge par SMTU des ESV1, EP5 et EP6 ; prise en charge Ville des EV2 et AP4)</i>	600
<i>provision pour risques et aléas (10%)</i>	3 350
<i>Soit Coût prévisionnel travaux hors provisions</i>	1 105
	11 045
<b>TOTAL opérations BHNS et places associées</b>	<b>66 162</b>

### 3-4 : Répartition du financement des travaux entre maîtres d'ouvrage :

Aux termes des avant-projets, et compte-tenu de l'implication concomitante de différents maîtres d'ouvrages, la répartition du financement des travaux des opérations « Bus-Tram », « République-

Laborde » et « Espagne » est la suivante :

- ◆ **SMTU : 50 311 K€ HT**
- ◆ **Ville de Pau : 14 129 K€ HT**
  - Budget principal : **12 809 K€ HT**
  - Budget annexe « parkings » : **1 320 K€ HT**
- ◆ **CAPP : 1 722 K€ HT**

Ventilation des coûts travaux (K€ HT)

OPERATION	Financements (K€)				TOTAL (par poste)
	SMTU	Ville de Pau (budget principal)	Ville de Pau (BA Parking)	CAPP	
<b>BHNS ou Bus-Tram</b>	<b>44 831</b>	<b>4 592</b>	<b>0</b>	<b>1 722</b>	<b>51 145</b>
Préparation chantier ; Signalétique et gestion des déviations et accès en phase chantier ; etc.	4 129				4 129
Démolition-dépose-terrassements	4 777				4 777
plateforme, stations et systèmes BHNS	17 290				17 290
voies et espaces publics	7 844	4 373		1 640	13 858
réseaux (SLT, éclairage, ...)	2 404				2 404
pluvial	6 252				6 252
provision pour risques et aléas (5%)	2 135	219		82	2 435
					Soit Coût prévisionnel travaux hors provisions
					48 710
<b>Espagne (opération connexe au BHNS)</b>	<b>810</b>	<b>2 058</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2 868</b>
Préparation chantier ; Signalétique et gestion des déviations et accès en phase chantier ; etc.	114	114			227
Démolition-dépose-terrassements	118	118			236
espaces publics		1 384		fonds de concours ?	1 384
pluvial	75	75			150
réseaux (SLT, éclairage, ...)	180	180			360
traitement édicules (ascenseurs, escaliers et grilles aération) Place d'Espagne	250				250
provision pour risques et aléas (10%)	74	187			261
					Soit Coût prévisionnel travaux hors provisions
					2 607
<b>Halles (opération connexe au BHNS)</b>	<b>4 670</b>	<b>6 159</b>	<b>1 320</b>	<b>0</b>	<b>12 150</b>
Préparation chantier ; Signalétique et gestion des déviations et accès en phase chantier ; etc.	399	399			798
Démolition-dépose-terrassements	247	247			493
surplus salons urbains	750	750			1 500
espaces publics place République-Laborde		3 504		fonds de concours ?	3 504
pluvial	400	400			800
réseaux (SLT, éclairage, ...)	300	300			600
Trémies (prise en charge par SMTU des ESV1, EP5 et EP6 ; prise en charge Ville des EV2 et AP4)	2 150		1 200		3 350
provision pour nsques et aléas (10%)	425	560	120		1 105
					Soit Coût prévisionnel travaux hors provisions
					11 045
<b>TOTAL opérations BHNS et places associées</b>	<b>50 311</b>	<b>12 809</b>	<b>1 320</b>	<b>1 722</b>	<b>66 162</b>

### 3-5 : Les coûts à la charge du SMTU et l'Autorisation de Programme BHNS :

Aux montants des travaux pris en charge par le SMTU, s'ajoutent les postes de dépenses inhérents au matériel roulant, aux frais d'acquisition foncière, aux frais de maîtrise d'oeuvre ainsi

qu'aux provisions pour risques et aléas.

Ainsi, l'ensemble des coûts induits par le projet et à la charge du SMTU est de 63 697 K€ HT, réparti comme suit :

<i>Poste de dépense</i>	Montant (K€ HT)
Travaux (à la charge du SMTU)	42 696
Matériel roulant	5 200
Acquisitions foncières	4 500
Frais Maîtrise d'oeuvre	3 186
Divers	500
Participations Trémies	2 150
Participations République	2 520
Participations Espagne	810
Provisions pour risques et aléas (5% travaux)	2 135
<b>TOTAL (K€ HT)</b>	<b>63 697</b>

3-6 : Les concours sollicités :

Dépenses	Recettes	
	Contributeurs	Montants
Voir détail indiqué à l'article 3-5	<b>Subventions escomptées ( 34 % )</b>	
	AFITF/ MEEDDM (Grenelle 2) (8,5% du coût total du projet)	5 410 K€
	Conseil Général Pyrénées Atlantiques (7% du coût total du projet)	4 500 K€ *
	FEDER et/ou Région Aquitaine (18,5% du coût total du projet)	11 830 K€ *
	<b>Autofinancement SMTU ( 66 % )</b>	<b>41 957 K€</b>
<b>Total HT : 63 697 K€</b>	<b>Total HT :</b>	<b>63 697 K€</b>

\* Subvention non attribuée à ce jour

#### **4 – Les procédures en cours ou à engager et nécessaires à la réalisation du projet de première ligne de Bus à Haut Niveau de Service :**

Dans le cadre de la constitution du dossier de déclaration d'utilité publique, plusieurs documents sont actuellement en cours d'élaboration :

- l'étude d'impact (articles L.122-1 et R.122-2 du Code de l'environnement)
- le dossier d'incidence NATURA 2000, deux sites étant concernés : le secteur de l'Hôpital et celui de la Gare de Pau
- le dossier de déclaration Loi sur l'eau
- le dossier d'enquête parcellaire

A la suite de l'approbation du dossier d'avant-projet, plusieurs procédures vont devoir être engagées :

- l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique et à la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de la Ville de Pau sur le fondement combiné des articles L.123-14 et suivants du Code de l'Urbanisme, L.11-1 et suivants du Code de l'Expropriation et L.123-1 et suivants du Code de l'Environnement
- la déclaration d'utilité publique du projet
- l'enquête parcellaire
- les acquisitions amiables des emprises nécessaires au projet
- les acquisitions par voie d'expropriation lorsque les cessions amiables n'auront pu aboutir.

#### **5– Phasage des travaux :**

Les principes de phasage des travaux rue par rue sont déterminés et figureront dans le dossier d'enquête publique.

Les travaux strictement liés au Bus-Tram sont prévus pour démarrer fin 2014 et s'achever à l'été 2016, selon une succession de chantiers de durées diverses.

Afin de finaliser la planification définitive des différents chantiers, il convient d'attendre les dernières informations des gestionnaires de réseaux souterrains pour finaliser avec la maîtrise d'oeuvre les possibilités d'organisation de chaque chantier, dont la durée sera fonction du nombre d'interventions nécessaires et l'articulation géographique des différents chantiers.

#### **Après avis du Bureau du 22 mai 2013 et de la Commission Mixte du 29 mai 2013, le Comité Syndical :**

**1 - Approuve l'avant-projet, dans ses modalités techniques et financières, de première ligne de Bus à Haut Niveau de Service reliant l'Hôpital François Mitterrand à la Gare de Pau tel que décrit dans le dossier produit par le groupement de maîtrise d'oeuvre ARTELIA / SIGNES présenté dans cette délibération.**

**2 – Arrête le projet de première ligne de Bus à Haut Niveau de Service reliant l'Hôpital François Mitterrand à la Gare de Pau tel que caractérisé dans la présente délibération :**

- ◆ un linéaire d'infrastructure nouvelle de 11,7 km équipé de 15 stations dont la mise en service est estimée à l'horizon de l'été 2016,
- ◆ un coût total de projet estimé à 63,697 M€ HT dont 51,145 M€ HT pour la réalisation

de l'infrastructure et les aménagements connexes, 4,5 M€ HT pour les acquisitions foncières rendues nécessaires par l'emprise du tracé et 5,2 M€ HT pour l'acquisition du matériel roulant.

3 – Approuve la mise à l'enquête publique du Projet.

4 – Approuve le principe d'acquisitions amiables des parcelles et immeubles nécessaires à la réalisation du projet sous réserve d'établissement des documents d'arpentage correspondants.

5 – Approuve le recours à l'expropriation pour l'acquisition des parcelles et immeubles lorsque les acquisitions amiables seront impossibles.

6 – Approuve la prise en charge par le Syndicat Mixte des indemnités complémentaires destinées à couvrir les frais inhérents aux transactions tels que les déménagements, rétablissements de murs, clôtures et accès aux propriétés.

7 - Autorise Monsieur le Président à saisir l'ensemble des autorités compétentes en vue de la mise en œuvre de la présente délibération et notamment pour prescrire l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique, à la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de la Ville de Pau et l'enquête parcellaire.

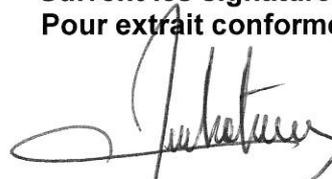
8 – Autorise Monsieur le Président à prendre et signer tous les actes, conventions et documents concourant à l'exécution de la présente délibération.

9 – Autorise Monsieur le Président à effectuer toutes les autres démarches nécessaires pour l'application de la présente délibération.

10 – Les dépenses seront imputées au BP 2013 et suivants du Syndicat Mixte des Transports Urbains Pau Porte des Pyrénées – Section Investissement – Opération 10 204 conformément à l'AP / CP « Bus-Tram ».

Conclusions adoptées  
à l'unanimité

Suivent les signatures,  
Pour extrait conforme,



André DUCHATEAU

Président du SMTU Pau Porte des Pyrénées



dical du 10 juin 2013

Acte certifié exécutoire

- Par publication ou notification le 27/06/2013

- Par transmission au Contrôle de Légalité le 27/06/2013



**Pau Porte des Pyrénées**  
Syndicat mixte des transports urbains

Date de la convocation : 3 juin 2013

Extrait du Registre des Délibérations

Comité Syndical

Étaient Présents :

*Séance du lundi 10 juin 2013*

Membres Titulaires :

André DUCHATEAU, *Président* ;

Jean-Claude BOURIAT, Pascal BONIFACE, Jean-Pierre MIMIAGUE, *Vice-Présidents* ;

Alain ARRAOU, François BARRACHINA, Anne BERNARD, Jean-Claude CANTOUNAT, Véronique DEHOS, Claude FERRATO, Dino FORTE, Jean-Pierre GARGUIL, Bernard LACLAU-LACROUTS, Jean-Yves LALANNE, Gwendoline LAVIGNE, Martine LIGNERES-CASSOU, Georges LOCARDEL, Roger PEDEFLOUS, Jean-Claude PRADOUX, Jean-Michel TISSANIE.

Membres suppléants :

Eurydice BLED (a suppléé Jean-Michel CANTON), Michel LAULHE (a suppléé Robert DEMONTE) Isabel MORIZOT (a suppléé Jean-Pierre PEYS), Simone RODDE (a suppléé Nicole JUYOUX), Lucien TIRCAZES (a suppléé Paul LESTERLOU).

Étaient Excusés :

Louis DE FONTENELLE, Marc JUBAULT-BREGLER, Dominique LASSALLE, Alain LAVIGNOTTE, Stéphanie MAZA, Alain PEDEUTOUR, Jean-Michel RODRIGUEZ, Florence THIEUX, Henri TOUBERT.

Étaient Absents :

Chérif AMROUCHE, Olivier DARTIGOLLES, Olivier DUCUING, Christophe MERIOT, Michel PLISSONNEAU.

Secrétaire de Séance : Simone RODDE

**02 – PREMIERE LIGNE DU BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE « BUS-TRAM » ENTRE L'HÔPITAL ET LA GARE DE PAU – APPROBATION D'UNE CONVENTION DE CO-MAÎTRISE D'OUVRAGE ET D'AUTORISATION D'OCCUPATION DU DOMAINE PUBLIC**

Rapporteur: Monsieur le Président

Mesdames, Messieurs,

1 – Le Contexte :

Le Syndicat Mixte des Transports Urbains (SMTU) Pau Porte des Pyrénées est compétent, aux termes de ses statuts, pour « l'organisation des transports urbains au sens du Chapitre II du Titre II de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs ». Cette compétence, qui lui a été transférée en 2010 par l'ensemble de ses membres, comprend entre autre la gestion du service public de transports urbains ou encore la création d'infrastructures de transports (Art. L.1231-1 et suivants du Code des Transports et Art. L.2333-67 du CGCT).

Dans ce cadre, le Syndicat Mixte est devenu, à sa création le 2 avril 2010, maître d'ouvrage du projet de première ligne de Bus à Haut Niveau de Service, ou « Bus Tram », reliant l'Hôpital François Mitterrand à la Gare de Pau, projet lancé par la Communauté d'Agglomération par délibération du 11 décembre 2009 dans le cadre de l'action 2.3 du Plan de Déplacements Urbains.

Le Comité Syndical a approuvé le programme sommaire de l'opération et redéfini les modalités de concertation par délibération du 12 juillet 2010. Ce programme sommaire a été modifié par délibération du 25 février 2011.

La concertation, telle que prévue par les dispositions de l'article L.300-2 du Code de l'Urbanisme, s'est déroulée en deux temps principaux :

- x une série de réunions publiques en 2010 sur la base des études de faisabilité ;
- x l'organisation d'expositions itinérantes et de réunions publiques en 2012 après le rendu des études préliminaires.

Le bilan de cette concertation a été approuvé par délibération du 26 octobre 2012.

La Ville de Pau considère la réalisation du Bus-Tram comme une opportunité d'engager la requalification urbaine des places « République-Laborde » et « Espagne », s'inscrivant en synergie avec la redynamisation des équipements commerciaux (Halles, Centre bosquet) et les investissements publics et privés programmés.

Compte-tenu de l'imbrication spatiale de ces deux places avec le projet de Bus-Tram, la Ville de Pau et le SMTU se sont associés par voie d'un groupement de commande pour la passation d'un marché de maîtrise d'œuvre. Cette convention, approuvée par délibération du Conseil Municipal en date du 8 juillet 2010 et signée le 30 juillet 2010, confie les missions de coordonnateur au SMTU.

La conception du projet (hors réseaux et parkings) a été confiée au groupement de maîtrise d'œuvre « Artelia / Signes ».

Ces trois opérations imbriquées supposent la passation d'une convention avec la Ville de Pau et la Communauté d'Agglomération Pau Pyrénées, afin de déterminer les conditions de maîtrise d'ouvrage des aménagements, d'occupation du domaine public et de financement de l'opération.

Le présent rapport a, dès lors, également pour objet d'approuver les projets de convention figurant en annexe et d'autoriser Monsieur le Président à les signer respectivement avec la Ville de Pau et la Communauté d'Agglomération Pau Pyrénées.

## **2 – Autorisation d'occupation du domaine public et périmètre du projet :**

Le projet a pour objet d'autoriser le SMTU à occuper l'emprise des voies communales et intercommunales pour réaliser les travaux d'aménagement du projet de BHNS, définir les conditions de cette occupation et les modalités de superposition de gestion sur celles-ci.

Les voies concernées sont les suivantes :

- Terminus Centre Hospitalier (Ville de Pau)
- rue Léon Scharzenberg (Ville de Pau)
- boulevard Hauterive (entre les intersections rue de Portet et rue Scharzenberg) (Ville

- de Pau)
- avenue du Loup (entre les intersections rue de Portet et avenue de Buros) (Ville de Pau)
  - avenue de Buros (entre les intersections avenue du Loup et boulevard de la Paix) (Ville de Pau)
  - boulevard de la Paix (entre les intersections avenue de Buros et les allées Condorcet / Catherine de Bourbon) (Ville de Pau)
  - les allées Catherine de Bourbon (entre les intersections boulevard de la Paix et rue Ronsard) (Communauté d'Agglomération Pau Pyrénées)
  - les allées Condorcet (Communauté d'Agglomération Pau Pyrénées)
  - avenue Louis Sallenave (Ville de Pau)
  - avenue Dufau (Ville de Pau)
  - cours Lyautey (Ville de Pau)
  - boulevard Alsace Lorraine (entre les intersections avenue Baradat et rue Carnot) (Ville de Pau)
  - rue Carnot (Ville de Pau)
  - place de la République (Ville de Pau)
  - place Marguerite Laborde (Ville de Pau)
  - rue des Alliés (Ville de Pau)
  - rue René Cassin (Ville de Pau)
  - rue Despouirins (Ville de Pau)
  - rue Jean Monnet (Ville de Pau)
  - place d'Espagne (Ville de Pau)
  - rue Gambetta (Ville de Pau)
  - rue Daran (Ville de Pau)
  - rue Louis Barthou (entre les intersections rue Daran et rue Léon Say) (Ville de Pau)
  - rue Léon Say (Ville de Pau)
  - avenue Napoléon Bonaparte (Ville de Pau)
  - rond point de la Gare (intersection avenue Jean Biray et avenue Gaston Lacoste) (Ville de Pau)
  - avenue Gaston Lacoste (entre le rond-point de la Gare et le pont « SERNAM ») (Ville de Pau)
  - terminus Gare SNCF (Ville de Pau)

La réalisation du projet « Bus Tram » est l'occasion de traiter l'espace public de façade à façade sur les tronçons de voies concernées.

### **3 – Transfert de maîtrise d'ouvrage au SMTU :**

La Ville de Pau et la Communauté d'Agglomération Pau Pyrénées, co-maîtres d'ouvrage, désignent donc le Syndicat Mixte des Transports Urbains Pau Porte des Pyrénées pour assurer la maîtrise d'ouvrage des aménagements urbains de façade à façade accompagnant la réalisation des sites propres et quais, dans les conditions fixées par l'article 2 – II de la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique telle que modifiée par l'ordonnance n° 2004-566 du 17 juin 2004.

Cette disposition permet, en effet, le recours à une maîtrise d'ouvrage unique « lorsque la

réalisation, la réutilisation ou la réhabilitation d'un ouvrage ou d'un ensemble d'ouvrages relèvent simultanément de la compétence de plusieurs maîtres d'ouvrage ».

Le Syndicat Mixte des Transports Urbains Pau Porte des Pyrénées passera à ce titre l'ensemble des contrats nécessaires à la réalisation des ouvrages.

Cette disposition permet :

- ◆ d'optimiser la coordination des interventions sur un même tronçon de voie et d'éviter une multiplication des co-activités, notamment d'entreprises;
- ◆ de confier à un maître d'oeuvre unique les responsabilités inhérentes aux différents ouvrages qui s'avèrent imbriqués (plateforme Bus-Tram sur dalle de parking notamment) ;
- ◆ de créer les conditions d'économies d'échelles et d'ainsi optimiser les coûts globaux de chaque opération.

#### **4 – Dispositions financières :**

Ce projet précise les conditions de la participation financière de la ville de Pau et de la Communauté d'Agglomération à la réalisation :

- du projet Bus Tram
- des places « République et Laborde » (halles) et « Espagne » (Bosquet).

La Ville de Pau, de par les compétences qui sont les siennes, participe à hauteur de :

- ◆ 8 217 K€ HT au titre des Places, pour un montant total de 11 668 K€ HT (soit 57,79% des travaux liés aux places)
- ◆ 1 320 K€ HT au titre du parking République-Laborde, pour un montant total de 3 350 K€ HT (soit 39,4% des travaux liés au parking)
- ◆ 4 592 K€ HT au titre des travaux de rénovation de voiries et de l'espace public, pour un montant total de 51 145 K€ HT (soit 8,98% des travaux liés au Bus-Tram).

**Soit une participation de 12 809 K€ HT relevant du Budget Principal de la Ville de Pau et 1 320 K€ HT relevant du Budget Annexe « Parkings », pour un montant total des travaux (Bus-Tram, parkings et places) de 66 162 K€ HT (soit 21,36%).**

**La Communauté d'Agglomération Pau-Pyrénées, de par les compétences qui sont les siennes, participe à hauteur de 1 640 K€ au titre des travaux de rénovation de voiries et de l'espace public et 82 K€ au titre des provisions et risques, soit un montant total de 1 722 K€ HT.**

Ces participations sont fermes et non révisables, le SMTU s'engageant ainsi à prendre en charge d'éventuels surcoûts.

L'ensemble des factures sera acquitté par le SMTU.

Les remboursements de la Ville de Pau et de la Communauté d'Agglomération Pau Pyrénées seront échelonnés sur la durée des travaux, soit a priori sur les exercices budgétaires 2014, 2015, 2016 et 2017.

Les participations de la Ville de Pau et de la Communauté d'Agglomération seront appelées par le SMTU chaque année, au prorata des paiements effectués.

**Après avis du Bureau du 22 mai 2013 et de la Commission Mixte du 29 mai 2013, le Comité Syndical :**

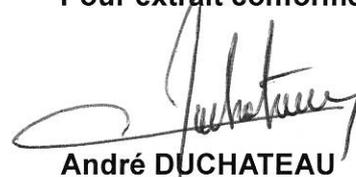
1 - Approuve le principe et les projets de conventions ci-annexés entre la Commune de Pau et le Syndicat Mixte des Transports Urbains Pau Porte des Pyrénées d'une part, et entre la Communauté d'Agglomération Pau Pyrénées et le Syndicat Mixte des Transports Urbains Pau Porte des Pyrénées d'autre part, concernant le transfert de maîtrise d'ouvrage au SMTU pour la réalisation des aménagements connexes au projet de première ligne de Bus à Haut Niveau de Service, les autorisations d'occupation du domaine public pour la réalisation et l'exploitation de la plateforme BHNS et les modalités de remboursement pour les aménagements de compétence communale ou intercommunale.

2 – Autorise Monsieur le Président à signer ces conventions respectivement avec la Ville de Pau et la Communauté d'Agglomération Pau Pyrénées.

3 - Décide que les recettes seront inscrites aux BP 2014 et suivants du Syndicat Mixte des Transports Urbains Pau Porte des Pyrénées.

Conclusions adoptées  
à l'unanimité

Suivent les signatures,  
Pour extrait conforme,



André DUCHATEAU  
Président du SMTU Pau Porte des Pyrénées



du 10 juin 2013

Acte certifié exécutoire

- Par publication ou notification le 27/06/2013
- Par transmission au Contrôle de Légalité le 27/06/2013

**CONVENTION DE CO-MAÎTRISE D'OUVRAGE ET D'AUTORISATION D'OCCUPATION DU DOMAINE PUBLIC  
POUR LA RÉALISATION DES TRAVAUX D'AMÉNAGEMENT DE LA PREMIÈRE LIGNE DE **BUS À HAUT  
NIVEAU DE SERVICE**, OU « **BUS-TRAM** », RELIANT L'HÔPITAL À LA GARE DE PAU ET DES  
PLACES « RÉPUBLIQUE - LABORDE » ET « ESPAGNE »**

**Entre les soussignés :**

**La commune de Pau**, dont le siège est situé « Hôtel de Ville » - Place Royale – à Pau (64000)

Représentée par sa Maire, Madame Martine LIGNIERES-CASSOU, habilitée aux fins des présentes par délibération n°01 du 10 juin 2013, reçue en préfecture le .

Ci-après désignée « la Commune »

Et

**Le Syndicat Mixte des Transports Urbains Pau Porte des Pyrénées**, dont le siège est situé « Hôtel de France » - 2 bis Place Royale – à Pau (64000)

Représenté par son Président, Monsieur André DUCHATEAU, habilité par délibération du Comité Syndical en date du 10 juin 2013, reçue en préfecture le .

Ci-après désigné « le SMTU »

**Vu l'ordonnance n° 2004-566 du 17 juin 2004 portant modification de la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée, et notamment son article 2 – II,**

## PRÉAMBULE

Le Syndicat Mixte des Transports Urbains (SMTU) Pau Porte des Pyrénées est compétent, aux termes de ses statuts, pour « l'organisation des transports urbains au sens du Chapitre II du Titre II de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs ». Cette compétence, qui lui a été transférée en 2010 par l'ensemble de ses membres, comprend entre autre la gestion du service public de transports urbains ou encore la création d'infrastructures de transports (Art. L.1231-1 et suivants du Code des Transports et Art. L.2333-67 du CGCT)..

Le SMTU est l'autorité organisatrice des transports urbains sur son territoire, le périmètre des transports urbains, et intervient notamment à ce titre sur les voiries communales et intercommunales incluses dans ce périmètre.

Dans ce cadre, le Syndicat Mixte est devenu, à sa création le 2 avril 2010, maître d'ouvrage du projet de première ligne de Bus à Haut Niveau de Service, ou « Bus Tram », reliant l'Hôpital « François Mitterrand » à la Gare de Pau, projet lancé par la Communauté d'Agglomération par délibération du 11 décembre 2009 dans le cadre de l'action 2.3 du Plan de Déplacements Urbains.

Le Comité Syndical a approuvé le programme sommaire de l'opération et redéfini les modalités de concertation par délibération du 12 juillet 2010. Ce programme sommaire a été modifié par délibération du 25 février 2011.

La concertation, telle que prévue par les dispositions de l'article L.300-2 du Code de l'Urbanisme, s'est déroulée en deux temps principaux :

- une série de réunions publiques en 2010
- l'organisation d'expositions itinérantes et de réunions publiques en 2012 après le rendu des études préliminaires.

Le bilan de cette concertation a été approuvé par délibération du 26 octobre 2012.

Ce projet a été présenté au Conseil Municipal de la Ville de Pau lors de sa séance du 19 décembre 2011.

La Ville de Pau considère la réalisation du Bus-Tram comme une opportunité d'engager la requalification urbaine des places « République-Laborde » et « Espagne », s'inscrivant en synergie avec la redynamisation des équipements commerciaux (Halles, Centre bosquet) et les investissements publics et privés programmés.

Compte-tenu de l'imbrication spatiale de ces deux places avec le projet de Bus-Tram, la Ville de Pau et le SMTU se sont associés par voie d'un groupement de commande pour la passation d'un marché de maîtrise d'œuvre.

La conception du projet (hors réseaux et parkings) a été confiée au groupement de maîtrise d'œuvre Artelia / Signes au travers d'un groupement de commande signé entre la Ville de Pau et le SMTU le 30 juillet 2010, chacun en ce qui concerne leurs compétences respectives (infrastructure de transport / Places – Voiries et Aménagement urbain).

Le groupement de maîtrise d'œuvre a réalisé et remis les études d'avant-projet au mois de mars dernier.

Cette opération suppose également la passation d'une convention entre les différents maîtres d'ouvrage concernés, afin d'optimiser et de déterminer les conditions de maîtrise d'ouvrage des aménagements, d'occupation du domaine public et de financement du projet.

Ceci exposé, il est convenu ce qui suit :

## **Article 1 : Objet de la convention**

### **1.1 Autorisation d'occupation du domaine public**

La présente convention a pour objet :

- d'autoriser l'occupation, au bénéfice du Syndicat Mixte des Transports Urbains Pau Porte des Pyrénées, de l'emprise du domaine public routier communal concerné par le projet en ce qui concerne la plateforme BHNS et les stations associées ;
- de définir les conditions administratives de cette occupation et les modalités de superposition de gestion de l'emprise précitée en ce qui concerne la réalisation des travaux ainsi que lors des interventions et modifications ultérieures des équipements.

### **1.2 Co-maîtrise d'ouvrage publique**

La présente convention a pour objet :

- de désigner le maître d'ouvrage qui assurera la maîtrise d'ouvrage de l'opération ;
- de définir la clé de financement de l'opération ;
- de régler le sort des ouvrages et leur affectation comptable.

## **Article 2 : Description de l'opération**

Les travaux concernent l'aménagement, de façade à façade, des secteurs suivants :

- Terminus Centre Hospitalier (Ville de Pau)
- rue Léon Schwartzberg (Ville de Pau)
- boulevard Hauterive (entre les intersections rue de Portet et rue Schwartzberg) (Ville de Pau)
- avenue du Loup (entre les intersections rue de Portet et avenue de Buros) (Ville de Pau)
- avenue de Buros (entre les intersections avenue du Loup et boulevard de la Paix) (Ville de Pau)
- boulevard de la Paix (entre les intersections avenue de Buros et les allées Condorcet / Catherine de Bourbon) (Ville de Pau)
- les allées Catherine de Bourbon ( entre les intersections boulevard de la Paix et rue Ronsard) (Communauté d'Agglomération Pau Pyrénées)
- les allées Condorcet (Communauté d'Agglomération Pau Pyrénées)
- avenue Louis Sallenave (Ville de Pau)
- avenue Dufau (Ville de Pau)
- cours Lyautey (Ville de Pau)
- boulevard Alsace Lorraine ( entre les intersections avenue Baradat et rue Carnot) (Ville de Pau)
- rue Carnot (Ville de Pau)
- place de la République (Ville de Pau)
- place Marguerite Laborde (Ville de Pau)
- rue des Alliées (Ville de Pau)
- rue René Cassin (Ville de Pau)
- rue Despourens (Ville de Pau)
- rue Jean Monnet (Ville de Pau)
- place d'Espagne (Ville de Pau)
- rue Gambetta (Ville de Pau)

- rue Daran (Ville de Pau)
- rue Louis Barthou (entre les intersections rue Daran et rue Léon Say) (Ville de Pau)
- rue Léon Say (Ville de Pau)
- avenue Napoléon Bonaparte (Ville de Pau)
- rond point de la Gare (intersection avenue Jean Biray et avenue Gaston Lacoste) (Ville de Pau)
- avenue Gaston Lacoste (entre le rond-point de la Gare et le pont « SERNAM ») (Ville de Pau)
- terminus Gare SNCF (Ville de Pau)

**Ils comprennent les travaux et ouvrages liés à la réalisation de l'infrastructure BHNS, et les aménagements urbains qui les accompagnent, à savoir :**

- la structure de la plateforme BHNS;
- les stations et quais liés à l'infrastructure ;
- les ouvrages d'art nécessaires;
- les aménagements urbains de façade à façade sur les tronçons de voies concernées;
- les aménagements urbains des Places « Halles - République » et « Espagne ».

**Article 3 : co-maîtrise d'ouvrage publique**

**3.1 Organisation de la co-maîtrise d'ouvrage publique**

Le SMTU est maître d'ouvrage des aménagements liés directement aux transports en commun.

La Commune, co-maître d'ouvrage, désigne le SMTU comme maître d'ouvrage des aménagements urbains de façade à façade sur les tronçons de voies concernées, conformément aux dispositions de l'article 2-II de la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée, modifiée par l'ordonnance n° 2004-566 du 17 juin 2004.

Le SMTU passera à ce titre l'ensemble des contrats nécessaires à la réalisation de l'ouvrage.

Le SMTU assurera le suivi des garanties légales.

Les co-maîtres d'ouvrage reprendront leurs compétences au terme de la convention.

La convention prendra fin à l'extinction des garanties légales pouvant être actionnées.

**3.2 Financement de l'opération**

La Commune participe au financement de l'opération à hauteur de :

◆ 8 217 K€ HT au titre des Places, pour un montant total de 11 668 K€ HT (soit 57,79% des travaux liés aux places)\*

◆ 1 320 K€ HT au titre du parking République-Laborde, pour un montant total de 3 350 K€ HT (soit 39,4% des travaux liés au parking)\*

◆ 4 592 K€ HT au titre des travaux de rénovation de voiries et de l'espace public. pour un montant total de 51 145 K€ HT (soit 8,98% des travaux liés au Bus-Tram)\*.

(\* Le SMTU prend en charge le différentiel, les investissements concernés étant induits par la construction de l'infrastructure BHNS et des ouvrages associés)

**Le montant de la participation de la commune s'élève à 12 809 K€ HT en ce qui concerne les dépenses relevant du Budget Principal et à 1 320 K€ HT en ce qui concerne les dépenses relevant du Budget Annexe « Parkings », pour un montant total des travaux (Bus-Tram, parking et places) de 66 162 K€ HT, soit 21,36%.**

Cette participation représente la part de financement correspondant aux ouvrages dont la réalisation incombe à la Commune. Elle est ferme et non révisable, le SMTU s'engageant ainsi à prendre en charge d'éventuels surcoûts.

L'ensemble des factures sera acquitté par le SMTU.

Les remboursements de la Commune seront échelonnés sur la durée des travaux, soit aux termes du planning prévisionnel des travaux sur les exercices budgétaires 2014, 2015, 2016 et 2017.

La participation de la Commune sera appelée par le SMTU chaque année, au prorata des factures acquittées et sur présentation des pièces justificatives.

#### **Article 4 : Objet de l'autorisation d'occupation**

L'autorisation porte sur la totalité de la largeur nécessaire tant en surface qu'en volume nécessaire à la réalisation de l'ensemble des travaux et ouvrages liés à la création, à l'exploitation et au fonctionnement de l'infrastructure BHNS et des équipements associés sur les voies mentionnées à l'article 2 de la présente convention, à savoir :

- la structure de la plateforme BHNS;
- les stations et quais liés à l'infrastructure ;
- les ouvrages d'art nécessaires;
- le volume à l'air libre situé au-dessus de la piste de circulation des bus correspondant au gabarit des véhicules.

Elle emporte autorisation de modifier l'emprise et les profils des voies dans les limites exigées par l'opération.

Le détail prévisionnel des investissements à réaliser au titre du présent article est présenté en annexe à la présente convention.

#### **Article 5 : Entretien**

L'entretien des ouvrages objets de la présente convention sera assuré par :

- la Commune pour les ouvrages et aménagements relevant de ses compétences (Voiries – Places – Aménagements urbains et paysagers)
- le SMTU pour l'infrastructure BHNS et les équipements associés.

#### **Article 6 : Modalités de consultation de la Ville de Pau**

La Commune est associée, pour la réalisation de l'opération définie à l'article 2 de la présente convention, dans les conditions suivantes :

- la Commune sera tenue informée de l'ensemble des marchés passés. Elle sera saisie, pour avis, des DCE. Elle disposera d'un délai de 8 jours pour émettre ses observations. A défaut de réponse dans ce délai, sa position sera réputée favorable et elle ne sera plus recevable à émettre ses observations.

- Elle sera invitée aux différentes réunions de chantiers. Elle adressera, par écrit ses observations au SMTU. Aucune observation ne sera directement adressée par la Commune au maître d'œuvre ou aux prestataires retenus pour la réalisation des travaux,
- le SMTU informera par écrit la Commune de l'avancée des démarches administratives inhérentes au projet,
- l'ensemble des informations et observations susvisées seront communiquées par les parties par courrier ou courriel.

## **Article 7 : Réception et remise des ouvrages et exploitation**

### **7.1 Réception des ouvrages :**

Une visite des ouvrages à réceptionner sera organisée par le SMTU en présence de la Commune et du groupement de maîtrise d'œuvre en charge du suivi du chantier. Un compte rendu sera établi à l'issue de cette visite et reprendra les observations présentées par les parties.

Le SMTU s'assurera de la bonne mise en œuvre des opérations préalables à la réception des ouvrages.

La décision de réception (ou de refus ou de réception avec réserves) sera adressée par le SMTU aux prestataires concernés. Une copie sera adressée par écrit à la Commune.

### **7.2 Remise des ouvrages à la Commune:**

La remise des ouvrages fera l'objet d'un procès-verbal signé contradictoirement par le SMTU et la Commune.

Les parties s'engagent, avant la remise des ouvrages, à signer une convention portant sur la remise des ouvrages, le régime juridique de ces ouvrages et la propriété des biens concernés.

## **Article 8 : Imputations comptables des opérations**

La Commune consent à la réalisation pour son compte des ouvrages concernés.

Au terme des travaux, le SMTU communiquera à la Commune le montant de l'actif ainsi réalisé pour que cette dernière l'introduise dans sa comptabilité.

Cette opération, réalisée par le SMTU, sera donc une opération pour le compte de tiers imputée au compte 458 du Budget Principal du SMTU.

Les dépenses correspondantes seront imputées, pour la Commune, sur une autorisation de programme spécifiquement créée pour la réalisation de cette opération ou sur une autorisation de programme existante.

Le détail prévisionnel des investissements à réaliser au titre du présent article figure en annexe à la présente convention.

### **Article 9 : Responsabilité**

Le SMTU, en sa qualité de maître d'ouvrage temporaire, assumera la responsabilité, tant vis à vis de la Commune que des tiers, de l'ensemble des conséquences liées à la réalisation des travaux sur le périmètre défini à l'article 2 de la présente convention jusqu'à la mise à disposition de la Commune des infrastructures, ouvrages et aménagements réalisées pour le compte de cette dernière.

La responsabilité du SMTU restera cependant engagée pendant l'année de garantie de parfait achèvement de l'ouvrage au titre de cette garantie.

A l'issue de l'année de garantie de parfait achèvement, les parties établissent un procès-verbal de remise des ouvrages à la Commune qui fixe la date de transfert de responsabilité.

### **Article 10 : Assurances**

Chaque partie doit être titulaire d'une police d'assurance de responsabilité civile générale couvrant toutes les conséquences pécuniaires de la responsabilité qu'elle est susceptible d'encourir vis à vis des tiers à propos de tous les dommages corporels, matériels et immatériels consécutifs ou non pouvant survenir tant pendant la période de construction qu'après l'achèvement des travaux.

### **Article 11 Durée de la convention**

La présente convention entrera en vigueur à compter de sa notification par le SMTU, après signatures des parties concernées et après accomplissement des formalités de transmission au service en charge du contrôle de légalité.

Les dispositions de la présente convention, à l'exception de celles contenues aux articles 4, 5, 9 et 12 prendront fin à l'issue du versement intégral des participations financières par la Commune, telles qu'exposées à l'article 3 de la présente convention.

Les dispositions de l'article 9 prendront fin dans les conditions prévues au dit article.

Les dispositions des articles 4, 5 et 12 prendront fin à l'issue de la période d'exploitation de la ligne 1 de BHNS reliant l'Hôpital à la Gare de Pau.

### **Article 12 : Règlement des litiges**

En cas de litige portant sur l'interprétation ou l'application de la présente convention, les parties conviennent de s'en remettre à l'appréciation des tribunaux territorialement compétents, après épuisement des voies amiables.

La présente convention est faite en deux exemplaires originaux.

<p style="text-align: center;"><b>Le Président du Syndicat Mixte des Transports Urbains Pau Porte des Pyrénées</b></p> <p style="text-align: center;"><b>André DUCHATEAU</b></p>	<p style="text-align: center;"><b>La Maire de Pau</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Martine LIGNIERES-CASSOU</b></p>
--	--

## ANNEXE – DETAIL PREVISIONNEL DES INVESTISSEMENTS A REALISER

### Ventilation des coûts travaux (K€ HT)

OPERATION	Financements (K€)				TOTAL (par poste)
	SMTU	Ville de Pau (budget principal)	Ville de Pau (BA Parking)	CAPP	
<b>BHNS ou Bus-Tram</b>	<b>44 831</b>	<b>4 592</b>	<b>0</b>	<b>1 722</b>	<b>51 145</b>
Préparation chantier ; Signalétique et gestion des déviations et accès en phase chantier ; etc.	4 129				4 129
Démolition-dépose-terrassements	4 777				4 777
plateforme, stations et systèmes BHNS	17 290				17 290
dont plateforme et station Espagne (estimation AVP)	500				500
dont plateforme et station République (estimation AVP)	1 000				1 000
voies et espaces publics hors BHNS	7 844	4 373		1 640	13 858
réseaux (SLT, éclairage, ...)	2 404				2 404
pluvial	6 252				6 252
provision pour risques et aléas (5%)	2 135	219		82	2 435
					Soit Coût prévisionnel travaux hors provisions
					48 710
<b>Espagne (opération connexe au BHNS)</b>	<b>810</b>	<b>2 058</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2 868</b>
Préparation chantier ; Signalétique et gestion des déviations et accès en phase chantier ; etc.	114	114			227
Démolition-dépose-terrassements	118	118			236
espaces publics		1 384		fonds de concours ?	1 384
pluvial	75	75			150
réseaux (SLT, éclairage, ...)	180	180			360
traitement édicules (ascenseurs, escaliers et grilles aération) Place d'Espagne	250				250
provision pour risques et aléas (10%)	74	187			261
					Soit Coût prévisionnel travaux hors provisions
					2 607
<b>Halles (opération connexe au BHNS)</b>	<b>4 670</b>	<b>6 159</b>	<b>1 320</b>	<b>0</b>	<b>12 150</b>
Préparation chantier ; Signalétique et gestion des déviations et accès en phase chantier ; etc.	399	399			798
Démolition-dépose-terrassements	247	247			493
surplus salons urbains	750	750			1 500
espaces publics place République-Laborde (phase 1)		3 504		fonds de concours ?	3 504
pluvial	400	400			800
réseaux (SLT, éclairage, ...)	300	300			600
Trémies (prise en charge par SMTU des ESV1, EP5 et EP6 ; prise en charge Ville des EV2 et AP4)	2 150		1 200		3 350
provision pour risques et aléas (10%)	425	560	120		1 105
					Soit Coût prévisionnel travaux hors provisions
					11 045
<b>TOTAL opérations BHNS et places associées</b>	<b>50 311</b>	<b>12 809</b>	<b>1 320</b>	<b>1 722</b>	<b>66 162</b>

**CONVENTION DE CO-MAÎTRISE D'OUVRAGE ET D'AUTORISATION D'OCCUPATION DU DOMAINE PUBLIC  
POUR LA RÉALISATION DES TRAVAUX D'AMÉNAGEMENT DE LA PREMIÈRE LIGNE DE BUS À HAUT  
NIVEAU DE SERVICE, OU « BUS-TRAM », RELIANT L'HÔPITAL À LA GARE DE PAU ET DES  
PLACES « RÉPUBLIQUE - LABORDE » ET « ESPAGNE »**

**Entre les soussignés :**

**La Communauté d'Agglomération**, dont le siège est situé « Hôtel de France » - 2 bis Place Royale – à Pau (64000)

Représentée par sa Présidente, Madame Martine LIGNIERES-CASSOU, habilitée aux fins des présentes par délibération n°XXX du 27 juin 2013, reçue en préfecture le .

Ci-après désignée « la CAPP »

Et

**Le Syndicat Mixte des Transports Urbains Pau Porte des Pyrénées**, dont le siège est situé « Hôtel de France » - 2 bis Place Royale – à Pau (64000)

Représenté par son Président, Monsieur André DUCHATEAU, habilité par délibération du Comité Syndical en date du 10 juin 2013, reçue en préfecture le .

Ci-après désigné « le SMTU »

**Vu l'ordonnance n° 2004-566 du 17 juin 2004 portant modification de la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée, et notamment son article 2 – II,**

## PRÉAMBULE

Le Syndicat Mixte des Transports Urbains (SMTU) Pau Porte des Pyrénées est compétent, aux termes de ses statuts, pour « l'organisation des transports urbains au sens du Chapitre II du Titre II de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs ». Cette compétence, qui lui a été transférée en 2010 par l'ensemble de ses membres, comprend entre autre la gestion du service public de transports urbains ou encore la création d'infrastructures de transports (Art. L.1231-1 et suivants du Code des Transports et Art. L.2333-67 du CGCT)..

Le SMTU est l'autorité organisatrice des transports urbains sur son territoire, le périmètre des transports urbains, et intervient notamment à ce titre sur les voiries communales et intercommunales incluses dans ce périmètre.

Dans ce cadre, le Syndicat Mixte est devenu, à sa création le 2 avril 2010, maître d'ouvrage du projet de première ligne de Bus à Haut Niveau de Service, ou « Bus Tram », reliant l'Hôpital « François Mitterrand » à la Gare de Pau, projet lancé par la Communauté d'Agglomération par délibération du 11 décembre 2009 dans le cadre de l'action 2.3 du Plan de Déplacements Urbains.

Le Comité Syndical a approuvé le programme sommaire de l'opération et redéfini les modalités de concertation par délibération du 12 juillet 2010. Ce programme sommaire a été modifié par délibération du 25 février 2011.

La concertation, telle que prévue par les dispositions de l'article L.300-2 du Code de l'Urbanisme, s'est déroulée en deux temps principaux :

- une série de réunions publiques en 2010
- l'organisation d'expositions itinérantes et de réunions publiques en 2012 après le rendu des études préliminaires.

Le bilan de cette concertation a été approuvé par délibération du 26 octobre 2012.

Ce projet a été présenté au Conseil Municipal de la Ville de Pau lors de sa séance du 19 décembre 2011.

La Ville de Pau considère la réalisation du Bus-Tram comme une opportunité d'engager la requalification urbaine des places « République-Laborde » et « Espagne », s'inscrivant en synergie avec la redynamisation des équipements commerciaux (Halles, Centre bosquet) et les investissements publics et privés programmés.

Compte-tenu de l'imbrication spatiale de ces deux places avec le projet de Bus-Tram, la Ville de Pau et le SMTU se sont associés par voie d'un groupement de commande pour la passation d'un marché de maîtrise d'œuvre.

La conception du projet (hors réseaux et parkings) a été confiée au groupement de maîtrise d'œuvre Artelia / Signes au travers d'un groupement de commande signé entre la Ville de Pau et le SMTU le 30 juillet 2010, chacun en ce qui concerne leurs compétences respectives (infrastructure de transport / Places – Voiries et Aménagement urbain).

Le groupement de maîtrise d'œuvre a réalisé et remis les études d'avant-projet au mois de mars dernier.

Cette opération suppose également la passation d'une convention entre les différents maîtres d'ouvrage concernés, afin d'optimiser et de déterminer les conditions de maîtrise d'ouvrage des aménagements, d'occupation du domaine public et de financement du projet.

Ceci exposé, il est convenu ce qui suit :

## **Article 1 : Objet de la convention**

### **1.1 Autorisation d'occupation du domaine public**

La présente convention a pour objet :

- d'autoriser l'occupation, au bénéfice du Syndicat Mixte des Transports Urbains Pau Porte des Pyrénées, de l'emprise du domaine public routier communal concerné par le projet en ce qui concerne la plateforme BHNS et les stations associées ;
- de définir les conditions administratives de cette occupation et les modalités de superposition de gestion de l'emprise précitée en ce qui concerne la réalisation des travaux ainsi que lors des interventions et modifications ultérieures des équipements.

### **1.2 Co-maîtrise d'ouvrage publique**

La présente convention a pour objet :

- de désigner le maître d'ouvrage qui assurera la maîtrise d'ouvrage de l'opération ;
- de définir la clé de financement de l'opération ;
- de régler le sort des ouvrages et leur affectation comptable.

## **Article 2 : Description de l'opération**

Les travaux concernent l'aménagement, de façade à façade, des secteurs suivants :

- Terminus Centre Hospitalier (Ville de Pau)
- rue Léon Schwartzberg (Ville de Pau)
- boulevard Hauterive (entre les intersections rue de Portet et rue Schwartzberg) (Ville de Pau)
- avenue du Loup (entre les intersections rue de Portet et avenue de Buros) (Ville de Pau)
- avenue de Buros (entre les intersections avenue du Loup et boulevard de la Paix) (Ville de Pau)
- boulevard de la Paix (entre les intersections avenue de Buros et les allées Condorcet / Catherine de Bourbon) (Ville de Pau)
- les allées Catherine de Bourbon ( entre les intersections boulevard de la Paix et rue Ronsard) (Communauté d'Agglomération Pau Pyrénées)
- les allées Condorcet (Communauté d'Agglomération Pau Pyrénées)
- avenue Louis Sallenave (Ville de Pau)
- avenue Dufau (Ville de Pau)
- cours Lyautey (Ville de Pau)
- boulevard Alsace Lorraine ( entre les intersections avenue Baradat et rue Carnot) (Ville de Pau)
- rue Carnot (Ville de Pau)
- place de la République (Ville de Pau)
- place Marguerite Laborde (Ville de Pau)
- rue des Alliées (Ville de Pau)
- rue René Cassin (Ville de Pau)
- rue Despouirins (Ville de Pau)
- rue Jean Monnet (Ville de Pau)
- place d'Espagne (Ville de Pau)
- rue Gambetta (Ville de Pau)

- rue Daran (Ville de Pau)
- rue Louis Barthou (entre les intersections rue Daran et rue Léon Say) (Ville de Pau)
- rue Léon Say (Ville de Pau)
- avenue Napoléon Bonaparte (Ville de Pau)
- rond point de la Gare (intersection avenue Jean Biray et avenue Gaston Lacoste) (Ville de Pau)
- avenue Gaston Lacoste (entre le rond-point de la Gare et le pont « SERNAM ») (Ville de Pau)
- terminus Gare SNCF (Ville de Pau)

**Ils comprennent les travaux et ouvrages liés à la réalisation de l'infrastructure BHNS, et les aménagements urbains qui les accompagnent, à savoir :**

- la structure de la plateforme BHNS;
- les stations et quais liés à l'infrastructure ;
- les ouvrages d'art nécessaires;
- les aménagements urbains de façade à façade sur les tronçons de voies concernées;
- les aménagements urbains des Places « Halles - République » et « Espagne ».

**Article 3 : co-maîtrise d'ouvrage publique**

**3.1 Organisation de la co-maîtrise d'ouvrage publique**

Le SMTU est maître d'ouvrage des aménagements liés directement aux transports en commun.

La CAPP, co-maître d'ouvrage, désigne le SMTU comme maître d'ouvrage des aménagements urbains de façade à façade sur les tronçons de voies concernées, conformément aux dispositions de l'article 2-II de la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée, modifiée par l'ordonnance n° 2004-566 du 17 juin 2004.

Le SMTU passera à ce titre l'ensemble des contrats nécessaires à la réalisation de l'ouvrage.

Le SMTU assurera le suivi des garanties légales.

Les co-maîtres d'ouvrage reprendront leurs compétences au terme de la convention.

La convention prendra fin à l'extinction des garanties légales pouvant être actionnées.

**3.2 Financement de l'opération**

**La Communauté d'Agglomération Pau Pyrénées participe au financement de l'opération à hauteur de 1 640 K€ au titre des travaux de rénovation de voiries et de l'espace public et 82 K € au titre des provisions et risques, soit un montant total de 1 722 K€ HT.**

Cette participation représente la part de financement correspondant aux ouvrages dont la réalisation incombe à la Communauté d'Agglomération. Elle est ferme et non révisable, le SMTU s'engageant ainsi à prendre en charge d'éventuels surcoûts.

L'ensemble des factures sera acquitté par le SMTU.

Les remboursements de la CAPP seront échelonnés sur la durée des travaux, soit aux termes du planning prévisionnel des travaux sur les exercices budgétaires 2014, 2015, 2016 et 2017.

La participation de la CAPP sera appelée par le SMTU chaque année, au prorata des factures acquittées et sur présentation des pièces justificatives.

#### **Article 4 : Objet de l'autorisation d'occupation**

L'autorisation porte sur la totalité de la largeur nécessaire tant en surface qu'en volume nécessaire à la réalisation de l'ensemble des travaux et ouvrages liés à la création, à l'exploitation et au fonctionnement de l'infrastructure BHNS et des équipements associés sur les voies de gestion intercommunale mentionnées à l'article 2 de la présente convention, à savoir :

- la structure de la plateforme BHNS;
- les stations et quais liés à l'infrastructure ;
- les ouvrages d'art nécessaires;
- le volume à l'air libre situé au-dessus de la piste de circulation des bus correspondant au gabarit des véhicules.

Elle emporte autorisation de modifier l'emprise et les profils des voies dans les limites exigées par l'opération.

Le détail prévisionnel des investissements à réaliser au titre du présent article est présenté en annexe à la présente convention.

#### **Article 5 : Entretien**

L'entretien des ouvrages objets de la présente convention sera assuré par :

- la CAPP pour les ouvrages et aménagements relevant de ses compétences (Voiries – Places – Aménagements urbains et paysagers)
- le SMTU pour l'infrastructure BHNS et les équipements associés.

#### **Article 6 : Modalités de consultation de la CAPP**

La CAPP est associée, pour la réalisation de l'opération définie à l'article 2 de la présente convention, dans les conditions suivantes :

- la CAPP sera tenue informée de l'ensemble des marchés passés. Elle sera saisie, pour avis, des DCE. Elle disposera d'un délai de 8 jours pour émettre ses observations. A défaut de réponse dans ce délai, sa position sera réputée favorable et elle ne sera plus recevable à émettre ses observations.
- Elle sera invitée aux différentes réunions de chantiers. Elle adressera, par écrit ses observations au SMTU. Aucune observation ne sera directement adressée par la CAPP au maître d'œuvre ou aux prestataires retenus pour la réalisation des travaux,
- le SMTU informera par écrit la CAPP de l'avancée des démarches administratives inhérentes au projet,
- l'ensemble des informations et observations susvisées seront communiquées par les parties par courrier ou courriel.

## **Article 7 : Réception et remise des ouvrages et exploitation**

### **7.1 Réception des ouvrages :**

Une visite des ouvrages à réceptionner sera organisée par le SMTU en présence de la CAPP et du groupement de maîtrise d'œuvre en charge du suivi du chantier. Un compte rendu sera établi à l'issue de cette visite et reprendra les observations présentées par les parties.

Le SMTU s'assurera de la bonne mise en œuvre des opérations préalables à la réception des ouvrages.

La décision de réception (ou de refus ou de réception avec réserves) sera adressée par le SMTU aux prestataires concernés. Une copie sera adressée par écrit à la CAPP.

### **7.2 Remise des ouvrages à la CAPP:**

La remise des ouvrages fera l'objet d'un procès-verbal signé contradictoirement par le SMTU et la CAPP.

Les parties s'engagent, avant la remise des ouvrages, à signer une convention portant sur la remise des ouvrages, le régime juridique de ces ouvrages et la propriété des biens concernés.

## **Article 8 : Imputations comptables des opérations**

La CAPP consent à la réalisation pour son compte des ouvrages concernés.

Au terme des travaux, le SMTU communiquera à la CAPP le montant de l'actif ainsi réalisé pour que cette dernière l'introduise dans sa comptabilité.

Cette opération, réalisée par le SMTU, sera donc une opération pour le compte de tiers imputée au compte 458 du Budget Principal du SMTU.

Les dépenses correspondantes seront imputées, pour la CAPP, sur une autorisation de programme spécifiquement créée pour la réalisation de cette opération ou sur une autorisation de programme existante.

Le détail prévisionnel des investissements à réaliser au titre du présent article figure en annexe à la présente convention.

## **Article 9 : Responsabilité**

Le SMTU, en sa qualité de maître d'ouvrage temporaire, assumera la responsabilité, tant vis à vis de la CAPP que des tiers, de l'ensemble des conséquences liées à la réalisation des travaux sur le périmètre défini à l'article 2 de la présente convention jusqu'à la mise à disposition de la CAPP des infrastructures, ouvrages et aménagements réalisées pour le compte de cette dernière.

La responsabilité du SMTU restera cependant engagée pendant l'année de garantie de parfait achèvement de l'ouvrage au titre de cette garantie.

A l'issue de l'année de garantie de parfait achèvement, les parties établissent un procès-verbal de remise des ouvrages à la CAPP qui fixe la date de transfert de responsabilité.

### **Article 10 : Assurances**

Chaque partie doit être titulaire d'une police d'assurance de responsabilité civile générale couvrant toutes les conséquences pécuniaires de la responsabilité qu'elle est susceptible d'encourir vis à vis des tiers à propos de tous les dommages corporels, matériels et immatériels consécutifs ou non pouvant survenir tant pendant la période de construction qu'après l'achèvement des travaux.

### **Article 11 Durée de la convention**

La présente convention entrera en vigueur à compter de sa notification par le SMTU, après signatures des parties concernées et après accomplissement des formalités de transmission au service en charge du contrôle de légalité.

Les dispositions de la présente convention, à l'exception de celles contenues aux articles 4, 5, 9 et 12 prendront fin à l'issue du versement intégral des participations financières par la CAPP, telles qu'exposées à l'article 3 de la présente convention.

Les dispositions de l'article 9 prendront fin dans les conditions prévues au dit article.

Les dispositions des articles 4, 5 et 12 prendront fin à l'issue de la période d'exploitation de la ligne 1 de BHNS reliant l'Hôpital à la Gare de Pau.

### **Article 12 : Règlement des litiges**

En cas de litige portant sur l'interprétation ou l'application de la présente convention, les parties conviennent de s'en remettre à l'appréciation des tribunaux territorialement compétents, après épuisement des voies amiables.

La présente convention est faite en deux exemplaires originaux.

<p style="text-align: center;"><b>Le Président du Syndicat Mixte des Transports Urbains Pau Porte des Pyrénées</b></p> <p style="text-align: center;"><b>André DUCHATEAU</b></p>	<p style="text-align: center;"><b>La Présidente de la Communauté d'Agglomération Pau Pyrénées</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Martine LIGNIERES-CASSOU</b></p>
--	--

## ANNEXE – DETAIL PREVISIONNEL DES INVESTISSEMENTS A REALISER

### Ventilation des coûts travaux (K€ HT)

OPERATION	Financements (K€)				TOTAL (par poste)
	SMTU	Ville de Pau (budget principal)	Ville de Pau (BA Parking)	CAPP	
<b>BHNS ou Bus-Tram</b>	<b>44 831</b>	<b>4 592</b>	<b>0</b>	<b>1 722</b>	<b>51 145</b>
Préparation chantier ; Signalétique et gestion des déviations et accès en phase chantier ; etc.	4 129				4 129
Démolition-dépose-terrassements	4 777				4 777
plateforme, stations et systèmes BHNS	17 290				17 290
dont plateforme et station Espagne (estimation AVP)	500				500
dont plateforme et station République (estimation AVP)	1 000				1 000
voiries et espaces publics hors BHNS	7 844	4 373		1 640	13 858
réseaux (SLT, éclairage, ...)	2 404				2 404
pluvial	6 252				6 252
provision pour risques et aléas (5%)	2 135	219		82	2 435
					Soit Coût prévisionnel travaux hors provisions
					48 710
<b>Espagne (opération connexe au BHNS)</b>	<b>810</b>	<b>2 058</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2 868</b>
Préparation chantier ; Signalétique et gestion des déviations et accès en phase chantier ; etc.	114	114			227
Démolition-dépose-terrassements	118	118			236
espaces publics		1 384		fonds de concours ?	1 384
pluvial	75	75			150
réseaux (SLT, éclairage, ...)	180	180			360
traitement édicules (ascenseurs, escaliers et grilles aération) Place d'Espagne	250				250
provision pour risques et aléas (10%)	74	187			261
					Soit Coût prévisionnel travaux hors provisions
					2 607
<b>Halles (opération connexe au BHNS)</b>	<b>4 670</b>	<b>6 159</b>	<b>1 320</b>	<b>0</b>	<b>12 150</b>
Préparation chantier ; Signalétique et gestion des déviations et accès en phase chantier ; etc.	399	399			798
Démolition-dépose-terrassements	247	247			493
surplus salons urbains	750	750			1 500
espaces publics place République-Laborde (phase 1)		3 504		fonds de concours ?	3 504
pluvial	400	400			800
réseaux (SLT, éclairage, ...)	300	300			600
Trémies (prise en charge par SMTU des ESV1, EP5 et EP6 ; prise en charge Ville des EV2 et AP4)	2 150		1 200		3 350
provision pour risques et aléas (10%)	425	560	120		1 105
					Soit Coût prévisionnel travaux hors provisions
					11 045
<b>TOTAL opérations BHNS et places associées</b>	<b>50 311</b>	<b>12 809</b>	<b>1 320</b>	<b>1 722</b>	<b>66 162</b>

SECRÉTARIAT

DES

REGISTRES DES DÉLIBÉRATIONS  
DU CONSEIL MUNICIPAL

Le compte-rendu de séance  
a été affiché le :

17 juin 2013

Séance du lundi 10 juin 2013 – 12 heures

Date de la convocation : le 3 juin 2013

Nombre de Conseillers en exercice : 49

Étaient présents : Mme Martine LIGNIERES-CASSOU, Maire, Présidente ; M. DUCHATEAU, Mme DENIS, M. FAUTHOUX, Mme LÉROU-POURQUÉ, M. LACLAU-LACROUTS, M. BONIFACE, Mme CASTERA, M. MARBOT, M. LAVIGNOTTE, M. CANTON, Adjoint au Maire ; Mme JUYOUX, Mme RAUCOULES, M. HUERGA, Mme BERNARD, M. MAISON, M. DARTIGOLLES, Mlle ESPAGNAC, Mme LABAT-CHAHID, M. DESCORPS, Mme ABOUSLEIMAN, M. DE FONTENELLE, Mlle BLED, Mme TARDEL, M. LESTORTE, M. BRIN, M. BAYROU, M. PERES, M. LAURAND, Mlle WOLFS, M. URIETA, M. ARRAOU, Mme LIPSOS-SALLENAVE, Mme GOULESQUE, **Conseillers Municipaux**.

Étaient représentés : Mme LERBET-SERENI (qui a donné pouvoir à M. FAUTHOUX), Mlle MAZA (qui a donné pouvoir à M. MAISON), Mme CABANNES (qui a donné pouvoir à M. CANTON), Mme RODDE (qui a donné pouvoir à M. MARBOT), Mme HADIDA (qui a donné pouvoir à M. HUERGA), Mme LAGREZE (qui a donné pouvoir à M. DUCHATEAU), M. PEDEUTOUR (qui a donné pouvoir à Mme BERNARD), M. JUBAULT-BREGLER (qui a donné pouvoir à M. LAVIGNOTTE), Mme BENSOUSSAN (qui a donné pouvoir à M. PERES), Mme BOUSCAYROL (qui a donné pouvoir à M. BRIN), M. CASTY (qui a donné pouvoir à Mme GOULESQUE).

Étaient excusés : Mme IRIART, M. LACRAMPE, M. ISSEINI, M. DE PROYART.

Secrétaire de séance : Mlle BLED

-----  
**N° 1 – PREMIÈRE LIGNE DE BUS À HAUT NIVEAU DE SERVICE OU « BUS TRAM » ENTRE L'HÔPITAL ET LA GARE DE PAU :**

**APPROBATION DES DISPOSITIONS D'AVANT-PROJET RELATIVES AUX RÉAMÉNAGEMENTS DE VOIRIE, AUX PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT DES PLACES « RÉPUBLIQUE-LABORDE » ET « ESPAGNE » ET APPROBATION D'UNE CONVENTION DE CO-MAÎTRISE D'OUVRAGE AVEC LE SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS URBAINS - PAU PORTE DES PYRÉNÉES**

Rapporteur : Mme la Maire

Mesdames, Messieurs,  
Le Syndicat Mixte des Transports Urbains (SMTU) Pau Porte des Pyrénées est devenu, à sa création, maître d'ouvrage du projet de première ligne de Bus à Haut Niveau de Service, ou « Bus Tram », reliant l'Hôpital François Mitterrand à la Gare de Pau. Il a approuvé le programme sommaire de l'opération et redéfini les modalités de concertation par délibération du Comité Syndical du 12 juillet 2010. Ce programme sommaire a été modifié par délibération du 25 février 2011.

Le projet de Bus-Tram concourt à plusieurs objectifs interdépendants :

- ◆ des objectifs de mobilité durable, à l'évidence, puisque le Bus-Tram vise à offrir aux habitants et utilisateurs du Grand Pau un système de déplacement rapide, confortable, moderne et efficace ;

- ◆ des objectifs d'urbanisme, puisque le Bus-Tram s'inscrit dans un projet urbain d'ensemble visant à promouvoir le « retour en ville ». Bien plus qu'un bus, le projet de Bus-Tram participe à la reconquête des espaces publics au profit d'un cadre de vie amélioré et d'une ville intensifiée ;
- ◆ des objectifs économiques donc, tant par les effets de ce projet sur l'attractivité de l'immobilier d'entreprises que par les effets sur la diminution de la pression sur le stationnement en cœur d'agglomération, grâce au report du stationnement de longue durée sur les parc-relais.

La Ville de Pau considère la réalisation du Bus-Tram comme une opportunité d'engager la requalification urbaine des places « République-Laborde » et « Espagne », s'inscrivant en synergie avec la redynamisation des équipements commerciaux (Halles, Centre bosquet) et les investissements publics et privés programmés.

Compte-tenu de l'imbrication spatiale de ces deux places avec le projet de Bus-Tram, la Ville de Pau et le SMTU se sont associés par voie d'un groupement de commande pour la passation d'un marché de maîtrise d'œuvre. Cette convention, approuvée par délibération du Conseil Municipal en date du 8 juillet 2010 et signée le 30 juillet 2010, confiait les missions de coordonnateur au SMTU.

Au terme de la procédure de mise en concurrence, les missions de maîtrise d'œuvre ont été confiées au groupement ARTELIA/SIGNES-Paysages.

Le projet de Bus-Tram ainsi que les premiers principes de traitement des deux places ont été présentés au Conseil Municipal de la Ville de Pau lors de sa séance du 19 décembre 2011, sur la base des études préliminaires réalisées par la maîtrise d'œuvre.

La concertation, telle que prévue par les dispositions de l'article L.300-2 du Code de l'Urbanisme, s'est déroulée en deux temps :

- x une série de réunions publiques de 2010 à 2011, sur la base des études de faisabilité réalisées et du programme sommaire de l'opération ;
- x l'organisation d'expositions itinérantes et de réunions publiques en 2012, sur la base des études préliminaires réalisées par le groupement de maîtrise d'œuvre.

Le bilan de cette concertation préalable a été approuvé par délibération du 26 octobre 2012. La concertation, au sens générique de son terme, se poursuivra tout au long du projet.

Il s'agit aujourd'hui pour le Conseil Municipal d'approuver les éléments d'avant-projet concernant les compétences de la Ville, à savoir ceux relatifs aux réaménagements de voiries communales et aux principes d'aménagement des places « République-Laborde » et « Espagne ».

Cette opération d'ensemble, qui comprend donc trois opérations interdépendantes, suppose également la passation d'une convention avec le SMTU, afin d'optimiser et de déterminer les conditions de maîtrise d'ouvrage des aménagements, d'occupation du domaine public et de financement de l'opération. Le présent rapport a, dès lors, également pour objet d'approuver le projet de convention figurant en annexe et d'autoriser Madame la Maire à le signer.

### **1 – Présentation des projets :**

Les avant-projets, établis par le groupement de maîtrise d'œuvre ARTELIA / SIGNES, ont permis de :

- ◆ préciser, en concertation avec les habitants, conseils de quartiers et associations :

- pour le Bus-Tram, la solution retenue à l'issue des études de faisabilité réalisées en 2008 ayant conduit à la rédaction du programme sommaire de l'opération, tant au niveau des caractéristiques techniques et d'insertion qu'au niveau de la réorganisation de la circulation automobile et la requalification des espaces publics autour du projet ;
- pour la place d'Espagne, la solution retenue à l'issue du programme établi par les services de la Ville de Pau en 2008 ;
- pour le secteur « Halles-République », un parti d'aménagement répondant aux besoins des professionnels, habitants et utilisateurs des lieux.
- ◆ confirmer la cohérence des opérations projetées avec les projets en cours ou à venir (Quartier du Hameau, Université-Technopole, Saragosse, OPAH-RU Centre Ville, Porte des Gaves, ...) ;
- ◆ vérifier la compatibilité des projets avec le PLU de Pau ainsi qu'avec les contraintes imposées par les sites naturels ou urbains traversés ainsi qu'avec les diverses réglementations applicables à ce type d'infrastructure ;
- ◆ déterminer les plannings prévisionnels de réalisation des projets ainsi que les principes de phasage des travaux ;
- ◆ réaliser une estimation détaillée du coût des projets.

### **1.1. - Descriptif succinct du projet « Bus-Tram »**

Du Nord au Sud, l'itinéraire de la ligne traverse différents quartiers, décomposés en 5 pièces urbaines relativement homogènes :

- ◆ le secteur « Hôpital / Hameau / Boulevard de la Paix », caractérisé par d'importantes dynamiques de renouvellement urbain que le projet vient accompagner et/ou renforcer ;
- ◆ le secteur « Condorcet / Université », caractérisé par la présence de grands équipements (Université, Technopole Hélioparc, Multiplexe commercial) ;
- ◆ le secteur « Saragosse », caractérisé par l'importance de la dynamique végétale et la forte densité de population et d'activités (quartier Saragosse, Cité Administrative) ;
- ◆ le secteur « Centre ville », correspondant aux anciens faubourgs compris entre la ville historique et le boulevard Alsace-Lorraine et plus précisément aux rues Carnot et Cassin/Alliés, permettant au Bus-Tram comme aux véhicules particuliers de respectivement accéder et repartir du centre ville ;
- ◆ le secteur « Cœur de ville », correspondant au centre historique et rues comprises entre les halles et la Gare en passant par le centre Bosquet et le lycée Barthou.

Ainsi, le potentiel de desserte à 500 m de part et d'autre de la ligne porte sur plus de 80 000 personnes (habitants, scolaires ou employés cumulés), auxquelles s'ajoute l'ensemble des personnes habitant à l'extérieur de ce corridor qui sera amené à venir se rabattre sur la ligne Bus-Tram :

- x en voiture, via les deux parcs-relais qui seront créés le long de ligne, au niveau de l'hôpital et à l'angle du boulevard de la Paix et des allées Catherine de Bourbon (carrefour giratoire Schoelcher) ;
- x en vélo, grâce à l'installation, au droit des stations, d'abris-vélos dédiés au stationnement des cycles particuliers ou aux stations de vélo en libre-service Idecycle ;
- x à pied, pour ceux qui résident à plus de 500 mètres mais à moins de 10 minutes de marche d'une station ;
- x en bus, par le jeu des correspondances qui seront aménagées pour permettre les échanges entre lignes de bus « classiques » et la ligne « Bus-Tram » ;
- x en train, par le jeu des correspondances entre les TER et/ou TGV avec le Bus-Tram.

Au-delà des correspondances entre lignes classiques et ligne « Bus-Tram » qui seront optimisées dans le cadre du projet, une réorganisation du réseau de bus actuel sera opérée pour la mise en service du Bus-Tram. Sans préjuger des réseaux qui seront proposés au terme de l'actuelle convention d'exploitation du service public de transports urbains, le travail mené dans le cadre du projet Bus-Tram a permis d'esquisser un principe de réorganisation du réseau.

Concernant les effets induits sur la circulation, et il s'agit là de la première raison d'être du projet de Bus-Tram (offrir une alternative efficace à l'automobile pour maîtriser la croissance du trafic routier en milieu urbain), le projet prévoit une réduction du trafic automobile sur la majorité des axes empruntés, cette réduction étant d'autant plus forte à mesure que l'on s'approche du cœur d'agglomération.

Le projet de Bus-Tram entend également promouvoir les modes de déplacements dits doux ou actifs, c'est-à-dire l'ensemble des modes de déplacements non motorisés, notamment par la qualité et surtout la continuité, donc la sécurité, des aménagements cyclables et piétonniers qui seront réalisés dans le cadre du projet.

Le Bus-Tram étant un Transport Collectif en Site Propre, il convient d'aménager chaque carrefour afin de lui donner la priorité aux feux. Dans le même esprit d'une ville renouvelée et de la sécurité pour tous, les actuels carrefours giratoires seront équipés de feux tricolores permettant ainsi d'organiser la traversée des piétons et cycles en toute sécurité, mais aussi inscrivant les axes parcourus par le Bus-Tram dans la dynamique de coordination d'axes actuellement mise en place dans le cadre de l'opération Poste Central de Régulation du Trafic, portée par le SMTU.

Concernant le matériel roulant, si la consultation permettant de désigner le fournisseur des futurs véhicules affectés à la ligne Bus-Tram n'est pas encore lancée, les études d'avant-projet ont d'ores et déjà permis d'établir les choix suivants :

- x une flotte de 8 véhicules de 18 mètres de longueur (véhicules articulés), pour une capacité de 110 à 140 places ;
- x des véhicules à motorisation hybride électrique/thermique.

### **1.2- Les transformations urbaines :**

Au-delà des cheminements cyclables et piétonniers, nombre d'espaces publics seront aménagés et ainsi rendus accessibles à la population pour permettre une appropriation en termes d'usages, notamment de proximité. Les secteurs les plus notables sont :

- ◆ la création d'un parvis urbain au droit de la station « Condorcet/Université », à l'articulation entre :
  - le complexe commercial et de loisirs (Leclerc, Méga CGR, ...) côté Est,
  - l'Université et la Technopole Hélioparc côté Ouest, pour lesquelles une étude prospective a permis de déterminer un important potentiel de développement en lien avec l'arrivée du Bus-Tram ;
- ◆ l'aménagement de la coulée verte entre le rond-point de la Commune de Paris et le boulevard Alsace-Lorraine, pour lequel l'esprit est de créer un nouveau parc urbain ;
- ◆ l'aménagement de la place de la République, entre les halles et la médiathèque André Labarrère, dans le cadre d'un projet connexe au Bus-Tram porté par la Ville de Pau ;
- ◆ l'aménagement de la place d'Espagne, au droit du Centre Bosquet, dans le cadre d'un projet connexe au Bus-Tram également porté par la Ville de Pau.

**Concernant la place de la République**, le parti d'aménagement proposé par le groupement ARTELIA/SIGNES-OUEST s'organise autour du concept des temporalités : temporalités liées aux flux (Bus-tram, piétons, véhicules), aux différents équipements (halles, établissements d'enseignement, ...) et aux rythmes qu'ils créent, à la nature (jour/nuit, saisonnalités, ...), etc. La Place de la République est un espace destiné à recevoir les dynamiques de la ville :

- ◆ Les dynamiques des lieux adjacents, de par sa configuration spatiale au contact de nombreuses voies menant à des espaces publics majeurs (place Bosquet, place du Foirail, place Clemenceau, place Royale) ;
- ◆ Les dynamiques des équipements situés sur la place : pôle culturel, pôle éducatif, pôle commerçant.

Différents statuts sont ainsi identifiés pour cette place :

- ◆ une porte, permettant de basculer de la ville dense à la ville historique ;
- ◆ un espace d'équipements à dimension communautaire, voire régionale (Halles, Médiathèque André Labarrère, ESAP) ;
- ◆ un espace de proximité, une centralité de quartier.

Afin de concilier la nécessaire maîtrise des coûts et la qualité urbaine d'un lieu appelé à devenir une place, support à de multiples usages, les concepteurs ont proposé un aménagement basé sur un projet végétal et un recours à différentes typologies de dalles, décliné selon différents calepinages permettant de différencier trois grandes typologies d'espaces : les espaces dits fixes (pieds de façades), les parvis à usages polyvalents (au droit des Halles ou de la Médiathèque André LABARRERE) et les salons urbains (dans lesquels sont insérées les zones d'attente et quais d'embarquement des transports collectifs).

- > **Les espaces dits « fixes »** constituent des espaces aux dimensions suffisantes pour permettre des accès confortables aux différents équipements. Créant le lien entre le plein et le vide, ils sont pleinement associés aux bâtiments dont ils forment le socle nécessaire. Leur fonction est double : créer des « sas » entre les salons urbains et les espaces dynamiques ; gérer les modulations de nivellement pour offrir sur les parvis des pentes constantes esthétiques et confortables.
- > **Les espaces « dynamiques »** sont conçus pour permettre une multitude d'usages. Ils expriment une volonté forte d'investir l'espace public en lui conférant un statut polyvalent au fil du temps. Ces espaces constituent des "terrasses souples" permettant de placer de manière temporaire la vie et la culture au centre d'un espace appropriable par le plus grand nombre. La notion de terrasses est liée à celle de "prolongement" de l'architecture. Elles correspondent au "vide" que le "plein" peut s'autoriser à occuper.
- > **Les « salons urbains »** fournissent le cadre de la vie quotidienne liée à la mobilité, mais aussi à la pause et la proximité. Leur échelle, environ 650 mètres carrés, est une échelle appropriable, adaptée à l'échange social. Leur configuration en forme « extrudée » est issue d'une volonté d'affirmer la spécificité du lieu et son échelle dans un espace plus large, mais il est aussi issu des contraintes techniques liées à la dalle du parking souterrain.

**Concernant la place d'Espagne**, le projet de réaménagement proposé répond à trois objectifs majeurs :

- ◆ Augmenter l'échelle de perception de la place et minimiser l'influence spatiale de la forme circulaire imposée par les bâtiments
- ◆ Retrouver le lien avec le Hédas, dans la perspective de la reconquête de cet espace public historique de la ville
- ◆ Désencombrer l'espace afin de reconstituer un ensemble cohérent plus ouvert et disposé à recevoir de nouveaux usages.

Pour répondre à ces objectifs, une ligne de tension parcourant l'ensemble de la place dans le sens est-ouest, signifiant ainsi le Hédas, est proposée. Cette dynamique structure l'espace et offre une liaison lisible sur la promenade située en contre-bas.

Au droit de cette ligne de tension, le calepinage constitué de grandes dalles sur l'ensemble de la place vient se complexifier et accueillir une strate végétale. Ainsi, en contre-haut du Hédas, un espace jardiné vient prolonger les ambiances végétales situées plus à l'ouest.

De nombreux bancs sont disposés selon des dynamiques linéaires pour structurer cet espace situé à l'arrière de la station du Bus-Tram.

Sur la rive opposée, le nivellement est entièrement repris pour faciliter l'accès au centre commercial et permettre au restaurant d'occuper l'espace dans le plus grand confort.

L'aménagement de l'ensemble se veut sobre et appréhendable. Le travail sur le nivellement et le calepinage donnera une nouvelle dimension à l'espace et une parfaite capacité d'occupation et d'appropriation par la population.

Là encore, afin de concilier la nécessaire maîtrise des coûts et la qualité urbaine des lieux, il est proposé un aménagement basé sur un projet végétal et un recours à différentes typologies de dalles, décliné selon différents calepinages.

## **2 – Autorisation d'occupation du domaine public communal et périmètre du projet :**

Le projet de convention emporte autorisation au SMTU d'occuper l'emprise des voies communales pour réaliser les travaux d'aménagement du Bus-Tram, définir les conditions de cette occupation et les modalités de superposition de gestion sur celles-ci précision faite qu'il emporte également, en tant que de besoin, accord de la Ville pour que le SMTU réalise les acquisitions foncières induites sur le tronçon ci-après identifié du Boulevard de la Paix .

Les voies concernées sont les suivantes :

- Terminus Centre Hospitalier
- rue Léon Schwartzberg
- boulevard Hauterive (entre les intersections rue de Portet et rue Schwartzberg)
- avenue du Loup (entre les intersections rue de Portet et avenue de Buros)
- avenue de Buros (entre les intersections avenue du Loup et boulevard de la Paix)
- boulevard de la Paix (entre les intersections avenue de Buros et les allées Condorcet / Catherine de Bourbon)
- avenue Louis Sallenave
- avenue Dufau
- cours Lyautey
- boulevard Alsace Lorraine ( entre les intersections avenue Baradat et rue Carnot)
- rue Carnot
- place de la République
- place Marguerite Laborde
- rue des Alliés
- rue René Cassin
- rue Despouirins
- rue Jean Monnet
- place d'Espagne
- rue Gambetta
- rue Daran
- rue Louis Barthou (entre les intersections rue Daran et rue Léon Say)
- rue Léon Say
- avenue Napoléon Bonaparte
- rond point de la Gare (intersection avenue Jean Biray et avenue Gaston Lacoste)

- avenue Gaston Lacoste (entre le rond-point de la Gare et le pont « SERNAM »)
- terminus Gare SNCF

La réalisation du projet « Bus-Tram » est l'occasion de traiter l'espace public de façade à façade sur les tronçons de voies concernées.

### **3 – Transfert de maîtrise d'ouvrage au SMTU :**

La Ville de Pau, co-maître d'ouvrage, désigne le Syndicat Mixte des Transports Urbains Pau Porte des Pyrénées pour assurer la maîtrise d'ouvrage des aménagements urbains de façade à façade accompagnant la réalisation des sites propres et quais, dans les conditions fixées par l'article 2-II de la loi n°85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique telle que modifiée par l'ordonnance n°2004-566 du 17 juin 2004.

Cette disposition permet, en effet, le recours à une maîtrise d'ouvrage unique « lorsque la réalisation, la réutilisation ou la réhabilitation d'un ouvrage ou d'un ensemble d'ouvrages relèvent simultanément de la compétence de plusieurs maîtres d'ouvrage ».

Le Syndicat Mixte des Transports Urbains Pau Porte des Pyrénées passera à ce titre l'ensemble des contrats nécessaires à la réalisation de l'ouvrage.

Cette disposition permet :

- x d'éviter une multiplication des interventions publiques sur un même tronçon de voie
- x de confier à un maître d'oeuvre unique les responsabilités inhérentes aux différents ouvrages qui s'avèrent imbriqués (plateforme Bus-Tram sur dalle de parking notamment) ;
- x de créer les conditions d'économies d'échelles et d'ainsi optimiser les coûts globaux de chaque opération

### **4 – Dispositions financières :**

Le présent rapport et sa convention annexée précisent les conditions de la participation financière de la ville de Pau à la réalisation :

1. du projet Bus Tram
2. des places « République et Laborde » (halles) et « Espagne » (Bosquet).

La Ville de Pau, de par les compétences qui sont les siennes, participe à hauteur de :

- ◆ **8 217 K€ HT au titre des Places (dont : place d'Espagne : 2 058 K€ HT et place République-Laborde : 6 159 K€ HT )**, pour un montant total de 11 668 K€ HT (soit 57,79% des travaux liés aux places)
- ◆ **1 320 K€ HT au titre des trémies (entrées piétonnes et routières) du parking République-Laborde**, pour un montant total de 3 350 K€ HT (soit 39,4% des travaux liés aux trémies)
- ◆ **4 592 K€ HT au titre des travaux de rénovation de voiries et de l'espace public**, pour un montant total de 51 145 K€ HT (soit 8,98% des travaux liés au Bus-Tram).

**Soit une participation de 12 809 K€ HT relevant du Budget Principal et 1 320 K€ HT relevant du Budget Annexe « Parkings », pour un montant total des travaux (Bus-Tram, trémies et places) de 66 162 K€ HT, soit 21,36%.**

**Cette participation est ferme et non révisable, le SMTU s'engageant ainsi à prendre en charge d'éventuels surcoûts.**

L'ensemble des factures seront acquittées par le SMTU.

Les remboursements de la Ville de Pau seront échelonnés sur la durée des travaux, soit a priori sur les exercices budgétaires 2014, 2015, 2016 et 2017.

La participation de la Ville de Pau sera appelée par le SMTU chaque année, au prorata des factures acquittées et sur présentation des pièces justificatives.

Après avis de la commission « Circulation / Stationnement » du 9 avril 2013, de la Commission « Urbanisme - Travaux Publics » des 11 avril et 6 juin 2013 et de la Commission « Administration Générale - Finances » du 21 mai 2013, il vous appartient de bien vouloir :

- 1. Approuver les éléments d'avant projet concernant les réaménagements de voies communales concernées et les principes d'aménagement des Places « République-Laborde » et « Espagne ».
- 2. Approuver le principe et le projet de convention ci-annexé entre la Commune de Pau et le Syndicat Mixte des Transports Urbains Pau Porte des Pyrénées, concernant le transfert de maîtrise d'ouvrage au SMTU pour la réalisation des aménagements connexes au projet de première ligne de Bus à Haut Niveau de Service, les autorisations d'occupation du domaine public communal pour la réalisation et l'exploitation de la plateforme Bus-Tram et les modalités de remboursement pour les aménagements de compétence communale.
- 3. Autoriser Madame la Maire à signer cette convention.
- 4. Autoriser Madame la Maire à solliciter les subventions afférentes à ces opérations, notamment auprès du Département dans le cadre du contrat de territoire 2013-2016.
- 5. Décider que les dépenses seront imputées aux BP 2014 et suivants ainsi que pour les dépenses inhérentes aux parkings souterrains au Budget Annexe « Parkings » 2014 et suivants.

14 contre

Conclusions adoptées

suivent les signatures,

Pour extrait conforme,



La Maire,

*M. Ligieres*

Martine LIGNIERES-CASSOU.



Le compte-rendu de séance  
a été affiché le 4 juillet 2013

**Date de la convocation** : 21 juin 2013

**Étaient présents :**

**Membres titulaires :**

Mme Martine LIGNIERES-CASSOU, **Présidente** ; Mme Michèle LABAN-WINOGRAD, M. Jean-Yves LALANNE, M. Christian LAINE, M. Michel BERNOS, M. Jean-Michel TISSANIÉ, Mme Annie HILD, M. André CASTRO, Mme Monique SEMAVOINE, M. Jean-Claude BOURIAT, M. Michel PLISSONNEAU, **Vice-Présidents** ; Mme Latifa ABOUSLEIMAN, M. Michel AGUER, M. Robert AUBRUN, M. Denis BADIE, M. Jean-René BELLOCQ, Mlle Eurydice BLED, M. Pascal BONIFACE, Mme Françoise BUIL, Mme Nathalie CABANNES, M. Jean-Michel CANTON, M. Jean-Claude CANTOUNAT, M. Eric CAZABAT, M. Francis CHAUVELIER, M. Olivier DARTIGOLLES, M. Louis DE FONTENELLE, Mme Véronique DEHOS, Mme Odile DENIS, M. Philippe DUBOURG, M. André DUCHATEAU, Melle Frédérique ESPAGNAC, M. Frédéric FAUTHOUX, M. Bernard FOURNIER, M. Joël GRATACOS, M. Gérard GUILLAUME, M. Thomas HUERGA, Mme Nicole JUYOUX, M. Bernard LACLAU-LACROUTS, M. Laurent LANNES, M. Alain LAVIGNOTTE, Mme Hélène LÉROU-POURQUÉ, M. André NAHON, M. Yvan PALAYS, M. Jean-Claude PRADOUX, Mme Danièle RAUCOULES, M. Pierre SABIN, Mme Marylis VAN DAELE, Mme Sylvie ZEROUAL.

**Étaient représentés :**

M. James CHAMBAUD (pouvoir à M. BELLOCQ), M. André ARRIBES (pouvoir à M. SABIN), Mme Anne BERNARD (pouvoir à M. CANTON), Mme Anne CASTERA (pouvoir à Mme DENIS), M. Alain DARZACQ (pouvoir à M. TISSANIÉ), M. Guillaume DESCORPS (pouvoir à M. FAUTHOUX), M. Jean-Pierre GARGUIL (pouvoir à M. DUBOURG), M. Marc JUBAULT-BREGLER (pouvoir à M. LAVIGNOTTE), Mme Mina LABAT-CHAHID (pouvoir à Mme CABANNES), Mme Claudy LAGREZE (pouvoir à Mme la Présidente), Mme Frédérique LERBET-SERENI (pouvoir à M. HUERGA), M. Jean-François MAISON (pouvoir à Mme LABAN-WINOGRAD), M. Jérôme MARBOT (pouvoir à Mme ABOUSLEIMAN), Melle Stéphanie MAZA (pouvoir à M. DUCHATEAU), M. Alain PEDEUTOUR (pouvoir à Melle ESPAGNAC), Mme Simone RODDE (pouvoir à M. de FONTENELLE).

**Membres suppléants :**

M. Jean-François MONTAUT, Mme Catherine PINAUD, M. Christian PLANTE, Mme Anne-Marie TECHENE, M. Henri TOUBERT.

**Étaient excusés :**

M. Alain CHAUTEAU, M. Benjamin CLAVERIE, M. Bruno DURROTY, Mme Danièle IRIART, M. Alain LACRAMPE, Mme Nadia PANSIER-SOUCAZE, M. Francis POURTAU, Mme Andrée SAINT-CRICQ LOMPRES, M. Jean-Claude SELIEZ, M. Jean-Claude SETIER, M. Cyril SOULÉ, Mme Margot TRIEPCAPDEVILLE, M. Yves URIETA.

**Secrétaire de séance** : Mme Odile DENIS.

**N° 22 – PREMIÈRE LIGNE DE BUS À HAUT NIVEAU DE SERVICE OU « BUS TRAM » ENTRE L'HÔPITAL ET LA GARE DE PAU :**

**APPROBATION DES DISPOSITIONS D'AVANT-PROJET RELATIVES AUX RÉAMÉNAGEMENTS DE VOIRIE D'INTÉRÊT COMMUNAUTAIRE SITUÉES DANS L'EMPRISE DU PROJET ET APPROBATION D'UNE CONVENTION DE CO-MAÎTRISE D'OUVRAGE AVEC LE SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS URBAINS - PAU PORTE DES PYRÉNÉES**

**Rapporteur** : M. DUCHATEAU

Mesdames, Messieurs,

Par délibération du 11 décembre 2009, le Conseil Communautaire de la CDAPP s'est engagé dans la réalisation d'un projet de transport collectif en site propre (TCSP) sous la forme d'une première ligne de bus à haut niveau de service (BHNS), désormais appelée Bus-Tram.

Le Syndicat Mixte des Transports Urbains (SMTU) Pau Porte des Pyrénées est devenu, à sa création, maître d'ouvrage du projet de Bus Tram reliant l'Hôpital François Mitterrand à la Gare de Pau. Il a approuvé le programme sommaire de l'opération et redéfini les modalités de concertation par délibération du Comité Syndical du 12 juillet 2010. Ce programme sommaire a été modifié par délibération du 25 février 2011.

Le projet de Bus-Tram concourt à plusieurs objectifs interdépendants :

- ◆ des objectifs de mobilité durable, à l'évidence, puisque le Bus-Tram vise à offrir aux habitants et utilisateurs du Grand Pau un système de déplacement rapide, confortable, moderne, et efficace ;
- ◆ des objectifs d'urbanisme, puisque le Bus-Tram s'inscrit dans un projet urbain d'ensemble visant à promouvoir le « retour en ville ». Bien plus qu'un bus, le projet de Bus-Tram participe à la reconquête des espaces publics au profit d'un cadre de vie amélioré et d'une ville intensifiée ;
- ◆ des objectifs économiques donc, tant par les effets de ce projet sur l'attractivité de l'immobilier d'entreprises que par les effets sur la diminution de la pression sur le stationnement en cœur d'agglomération, grâce au report du stationnement de longue durée sur les parc-relais.

Compte-tenu de l'imbrication spatiale des projets de réaménagements des Places « Laborde - République » et « Espagne » avec celui de Bus-Tram, la Ville de Pau et le SMTU se sont associés par voie d'un groupement de commande pour la passation d'un marché de maîtrise d'œuvre.

Au terme de la procédure de mise en concurrence, les missions de maîtrise d'oeuvre ont été confiées au groupement ARTELIA/SIGNES-Paysages.

La concertation, telle que prévue par les dispositions de l'article L.300-2 du Code de l'Urbanisme, s'est déroulée en deux temps :

- x une série de réunions publiques de 2010 à 2011, sur la base des études de faisabilité réalisées et du programme sommaire de l'opération ;
- x l'organisation d'expositions itinérantes et de réunions publiques en 2012, sur la base des études préliminaires réalisées par le groupement de maîtrise d'oeuvre.

Le bilan de cette concertation préalable a été approuvé par délibération du 26 octobre 2012. La concertation, au sens générique de son terme, se poursuivra tout au long du projet.

Il s'agit aujourd'hui pour le Conseil Communautaire d'approuver les éléments d'avant-projet concernant les compétences de la CAPP, à savoir ceux relatifs aux réaménagements des voies « allées Catherine de Bourbon » et « allées Condorcet », déclarée d'intérêt communautaire par délibération du 11 juillet 2006.

Cette opération d'ensemble, qui comprend donc trois opérations interdépendantes, suppose également la passation d'une convention avec le SMTU, afin d'optimiser et de déterminer les conditions de maîtrise d'ouvrage des aménagements, d'occupation du domaine public et de financement de l'opération. Le présent rapport a, dès lors, également pour objet d'approuver le projet de convention figurant en annexe et d'autoriser Madame la Présidente à le signer.

## **1 – Présentation des projets :**

Les avant-projets, établis par le groupement de maîtrise d'œuvre ARTELIA / SIGNES, ont permis de :

- ◆ préciser, en concertation avec les habitants, conseils de quartiers et associations :
  - pour le Bus-Tram, la solution retenue à l'issue des études de faisabilité réalisées en 2008 ayant conduit à la rédaction du programme sommaire de l'opération, tant au niveau des caractéristiques techniques et d'insertion qu'au niveau de la réorganisation de la circulation automobile et la requalification des espaces publics autour du projet ;
  - pour la place d'Espagne, la solution retenue à l'issue du programme établi par les services de la Ville de Pau en 2008 ;
  - pour le secteur « Halles-République », un parti d'aménagement répondant aux besoins des professionnels, habitants et utilisateurs des lieux.
- ◆ confirmer la cohérence des opérations projetées avec les projets en cours ou à venir (Quartier du Hameau, Université-Technopole, Saragosse, OPAH-RU Centre Ville, Porte des Gaves, ...);
- ◆ vérifier la compatibilité des projets avec le PLU de Pau ainsi qu'avec les contraintes imposées par les sites naturels ou urbains traversés ainsi qu'avec les diverses réglementations applicables à ce type d'infrastructure ;
- ◆ déterminer les plannings prévisionnels de réalisation des projets ainsi que les principes de phasage des travaux ;
- ◆ réaliser une estimation détaillée du coût des projets.

### **1) Descriptif succinct du projet « Bus-Tram »**

Du Nord au Sud, l'itinéraire de la ligne traverse différents quartiers, décomposés en 5 pièces urbaines relativement homogènes :

- ◆ le secteur « Hôpital / Hameau / Boulevard de la Paix », caractérisé par d'importantes dynamiques de renouvellement urbain que le projet vient accompagner et/ou renforcer ;
- ◆ le secteur « Condorcet / Université », caractérisé par la présence de grands équipements (Université, Technopole Hélioparc, Multiplexe commercial) ;
- ◆ le secteur « Saragosse », caractérisé par l'importance de la dynamique végétale et la forte densité de population et d'activités (quartier Saragosse, Cité Administrative) ;
- ◆ le secteur « Centre ville », correspondant aux anciens faubourgs compris entre la ville historique et le boulevard Alsace-Lorraine et plus précisément aux rues Carnot et Cassin/Alliés, permettant au Bus-Tram comme aux véhicules particuliers de respectivement accéder et repartir du centre ville ;
- ◆ le secteur « Cœur de ville », correspondant au centre historique et rues comprises entre les halles et la Gare en passant par le centre Bosquet et le lycée Barthou.

Ainsi, le potentiel de desserte à 500 m de part et d'autre de la ligne porte sur plus de 80 000 personnes (habitants, scolaires ou employés cumulés), auxquelles s'ajoutent l'ensemble des personnes habitant à l'extérieur de ce corridor qui sera amené à venir se rabattre sur la ligne Bus-Tram :

- x en voiture, via les deux parcs-relais qui seront créés le long de ligne, au niveau de l'hôpital et à l'angle du boulevard de la Paix et des allées Catherine de Bourbon (carrefour giratoire Schoelcher) ;
- x en vélo, grâce à l'installation, au droit des stations, d'abris-vélos dédiés au stationnement des cycles particuliers ou aux stations de vélo en libre-service Idecycle ;

- x à pied, pour ceux qui résident à plus de 500 mètres mais à moins de 10 minutes de marche d'une station ;
- x en bus, par le jeu des correspondances qui seront aménagées pour permettre les échanges entre lignes de bus « classiques » et la ligne « Bus-Tram » ;
- x en train, par le jeu des correspondances entre les TER et/ou TGV avec le Bus-Tram.

Au-delà des correspondances entre lignes classiques et ligne « Bus-Tram » qui seront optimisées dans le cadre du projet, une réorganisation du réseau de bus actuel sera opérée pour la mise en service du Bus-Tram. Sans préjuger des réseaux qui seront proposés au terme de l'actuelle convention d'exploitation du service public de transports urbains, le travail mené dans le cadre du projet Bus-Tram a permis d'esquisser un principe de réorganisation du réseau.

Concernant les effets induits sur la circulation, et il s'agit là de la première raison d'être du projet de Bus-Tram (offrir une alternative efficace à l'automobile pour maîtriser la croissance du trafic routier en milieu urbain), le projet prévoit une réduction du trafic automobile sur la majorité des axes empruntés, cette réduction étant d'autant plus forte à mesure que l'on s'approche du coeur d'agglomération.

Le projet de Bus-Tram entend également promouvoir les modes de déplacements dits doux ou actifs, c'est à dire l'ensemble des modes de déplacements non motorisés, notamment par la qualité et surtout la continuité, donc la sécurité, des aménagements cyclables et piétonniers qui seront réalisés dans le cadre du projet.

Le Bus-Tram étant un Transport Collectif en Site Propre, il convient d'aménager chaque carrefour afin de lui donner la priorité aux feux. Dans le même esprit d'une ville renouvelée et de la sécurité pour tous, les actuels carrefours giratoires seront équipés de feux tricolores permettant ainsi d'organiser la traversée des piétons et cycles en toute sécurité, mais aussi inscrivant les axes parcourus par le Bus-Tram dans la dynamique de coordination d'axes actuellement mise en place dans le cadre de l'opération Poste Central de Régulation du Trafic, portée par le SMTU.

Concernant le matériel roulant, si la consultation permettant de désigner le fournisseur des futurs véhicules affectés à la ligne Bus-Tram n'est pas encore lancée, les études d'avant-projet ont d'ores et déjà permis d'établir les choix suivants :

- x une flotte de 8 véhicules de 18 mètres de longueur (véhicules articulés), pour une capacité de 110 à 140 places ;
- x des véhicules à motorisation hybride électrique/thermique.

## 2) Les transformations urbaines :

Au-delà des cheminements cyclables et piétonniers, nombre d'espaces publics seront aménagés et ainsi rendus accessibles à la population pour permettre une appropriation en termes d'usages, notamment de proximité. Les secteurs les plus notables sont :

- ◆ la création d'un parvis urbain au droit de la station « Condorcet/Université », à l'articulation entre :
  - le complexe commercial et de loisirs (Leclerc, Méga CGR, ...) côté Est,
  - l'Université et la Technopole Hélioparc côté Ouest, pour lesquelles une étude prospective a permis de déterminer un important potentiel de développement en lien avec l'arrivée du Bus-Tram ;
- ◆ l'aménagement de la coulée verte entre le rond-point de la Commune de Paris et le boulevard Alsace-Lorraine, pour lequel l'esprit est de créer un nouveau parc urbain ;
- ◆ l'aménagement de la place de la République, entre les halles et la médiathèque André Labarrère, dans le cadre d'un projet connexe au Bus-Tram porté par la Ville de Pau ;
- ◆ l'aménagement de la place d'Espagne, au droit du Centre Bosquet, dans le cadre d'un projet connexe au Bus-Tram également porté par la Ville de Pau.

**Concernant la place de la République**, le parti d'aménagement proposé par le groupement ARTELIA/SIGNES-OUEST s'organise autour du concept des temporalités : temporalités liées aux flux (Bus-tram, piétons, véhicules), aux différents équipements (halles, établissements d'enseignement, ...) et aux rythmes qu'ils créent, à la nature (jour/nuit, saisonnalités, ...), etc.

La Place de la République est un espace destiné à recevoir les dynamiques de la ville :

- ◆ Les dynamiques des lieux adjacents, de par sa configuration spatiale au contact de nombreuses voies menant à des espaces publics majeurs (place Bosquet, place du Foirail, place Clemenceau, place Royale) ;
- ◆ Les dynamiques des équipements situés sur la place : pôle culturel, pôle éducatif, pôle commerçant.

Différents statuts sont ainsi identifiés pour cette place :

- ◆ une porte, permettant de basculer de la ville dense à la ville historique ;
- ◆ un espace d'équipements à dimension communautaire, voire régionale (Halles, Médiathèque Intercommunale André Labarrère, ESAP) ;
- ◆ un espace de proximité, une centralité de quartier.

Afin de concilier la nécessaire maîtrise des coûts et la qualité urbaine d'un lieu appelé à devenir une place, support à de multiples usages, les concepteurs ont proposé un aménagement basé sur un projet végétal et un recours à différentes typologies de dalles, décliné selon différents calepinages permettant de différencier trois grandes typologies d'espaces : les espaces dits fixes (pieds de façades), les parvis à usages polyvalents (au droit des Halles ou de la Médiathèque André Labarrère) et les salons urbains (dans lesquels sont insérées les zones d'attente et quais d'embarquement des transports collectifs).

- > **Les espaces dits « fixes »** constituent des espaces aux dimensions suffisantes pour permettre des accès confortables aux différents équipements. Créant le lien entre le plein et le vide, ils sont pleinement associés aux bâtiments dont ils forment le socle nécessaire. Leur fonction est double : créer des « sas » entre les salons urbains et les espaces dynamiques ; gérer les modulations de nivellement pour offrir sur les parvis des pentes constantes esthétiques et confortables.
- > **Les espaces « dynamiques »** sont conçus pour permettre une multitude d'usages. Ils expriment une volonté forte d'investir l'espace public en lui conférant un statut polyvalent au fil du temps. Ces espaces constituent des « terrasses souples » permettant de placer de manière temporaire la vie et la culture au centre d'un espace appropriable par le plus grand nombre. La notion de terrasses est liée à celle de « prolongement » de l'architecture. Elles correspondent au « vide » que le « plein » peut s'autoriser à occuper.
- > **Les « salons urbains »** fournissent le cadre de la vie quotidienne liée à la mobilité, mais aussi à la pause et la proximité. Leur échelle, environ 650 mètres carrés, est une échelle appropriable, adaptée à l'échange social. Leur configuration en forme « extrudée » est issue d'une volonté d'affirmer la spécificité du lieu et son échelle dans un espace plus large, mais il est aussi issu des contraintes techniques liées à la dalle du parking souterrain.

**Concernant la place d'Espagne, le projet de réaménagement proposé répond à trois objectifs majeurs :**

- ◆ Augmenter l'échelle de perception de la place et minimiser l'influence spatiale de la forme circulaire imposée par les bâtiments
- ◆ Retrouver le lien avec le Hédas, dans la perspective de la reconquête de cet espace public historique de la ville
- ◆ Désencombrer l'espace afin de reconstituer un ensemble cohérent plus ouvert et disposé à recevoir de nouveaux usages.

Pour répondre à ces objectifs, une ligne de tension parcourant l'ensemble de la place dans le sens est-ouest, signifiant ainsi le Hédas, est proposée. Cette dynamique structure l'espace et offre une liaison lisible sur la promenade située en contre-bas.

Au droit de cette ligne de tension, le calepinage constitué de grandes dalles sur l'ensemble de la place vient se complexifier et accueillir une strate végétale. Ainsi, en contre-haut du Hédas, un espace jardiné vient prolonger les ambiances végétales situées plus à l'ouest.

De nombreux bancs sont disposés selon des dynamiques linéaires pour structurer cet espace situé à l'arrière de la station du Bus-Tram.

Sur la rive opposée, le nivellement est entièrement repris pour faciliter l'accès au centre commercial et permettre au restaurant d'occuper l'espace dans le plus grand confort.

L'aménagement de l'ensemble se veut sobre et appréhendable. Le travail sur le nivellement et le calepinage donnera une nouvelle dimension à l'espace et une parfaite capacité d'occupation et d'appropriation par la population.

Là encore, afin de concilier la nécessaire maîtrise des coûts et la qualité urbaine des lieux, il est proposé un aménagement basé sur un projet végétal et un recours à différentes typologies de dalles, décliné selon différents calepinages.

## **2 – Autorisation d'occupation du domaine public des voies d'intérêt communautaire et périmètre du projet :**

Le projet de convention emporte autorisation au SMTU d'occuper l'emprise des voies d'intérêt communautaire pour réaliser les travaux d'aménagement du Bus-Tram, définir les conditions de cette occupation et les modalités de superposition de gestion sur celles-ci précision faite qu'il emporte également, en tant que de besoin, accord de la CAPP pour que le SMTU réalise les acquisitions foncières induites.

Les voies d'intérêt communautaire concernées sont les suivantes :

- Allées Catherine de Bourbon (entre les intersections boulevard de la Paix et rue Ronsard)
- Allées Cordorcet

La réalisation du projet « Bus-Tram » est l'occasion de traiter l'espace public de façade à façade sur les tronçons de voies concernées.

## **3 – Transfert de maîtrise d'ouvrage au SMTU :**

La Communauté d'Agglomération, co-maître d'ouvrage, désigne le Syndicat Mixte des Transports Urbains Pau Porte des Pyrénées pour assurer la maîtrise d'ouvrage des aménagements urbains de façade à façade accompagnant la réalisation des sites propres et quais, dans les conditions fixées par l'article 2-II de la loi n°85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique telle que modifiée par l'ordonnance n°2004-566 du 17 juin 2004.

Cette disposition permet, en effet, le recours à une maîtrise d'ouvrage unique « lorsque la réalisation, la réutilisation ou la réhabilitation d'un ouvrage ou d'un ensemble d'ouvrages relèvent simultanément de la compétence de plusieurs maîtres d'ouvrage ».

Le Syndicat Mixte des Transports Urbains Pau Porte des Pyrénées passera à ce titre l'ensemble des contrats nécessaires à la réalisation de l'ouvrage.

Cette disposition permet :

- x d'éviter une multiplication des interventions publiques sur un même tronçon de voie
- x de confier à un maître d'oeuvre unique les responsabilités inhérentes aux différents ouvrages qui s'avèrent imbriqués (plateforme Bus-Tram sur dalle de parking notamment) ;
- x de créer les conditions d'économies d'échelles et d'ainsi optimiser les coûts globaux de chaque opération

#### **4 – Dispositions financières :**

Le présent rapport et sa convention annexée précisent les conditions de la participation financière de la Communauté d'Agglomération à la réalisation du projet Bus Tram.

La Communauté d'Agglomération, de par les compétences qui sont les siennes, participe à hauteur de **1 640 K€ au titre des travaux de rénovation de voiries et de l'espace public et 82 K € au titre des provisions et risques, soit un montant total de 1 722 K€ HT.**

**Cette participation est ferme et non révisable, le SMTU s'engageant ainsi à prendre en charge d'éventuels surcoûts.**

L'ensemble des factures seront acquittées par le SMTU.

Les remboursements de la CAPP seront échelonnés sur la durée des travaux, soit a priori sur les exercices budgétaires 2014, 2015, 2016 et 2017.

La participation de la CAPP sera appelée par le SMTU chaque année, au prorata des factures acquittées et sur présentation des pièces justificatives.

Après avis de la commission « Administration Générale - Finances » du 6 juin 2013 et de la Commission Permanente du 17 juin 2013, il vous appartient de bien vouloir :

**1. Approuver les éléments d'avant projet concernant les réaménagements de voies d'intérêt communautaire concernées par le projet BUS TRAM.**

**2. Approuver le principe et le projet de convention ci-annexé entre la Commune d'Agglomération Pau Pyrénées et le Syndicat Mixte des Transports Urbains Pau Porte des Pyrénées, concernant le transfert de maîtrise d'ouvrage au SMTU pour la réalisation des aménagements connexes au projet de première ligne de Bus à Haut Niveau de Service, les autorisations d'occupation du domaine public déclaré d'intérêt communautaire par délibération du 11 juillet 2006 pour la réalisation et l'exploitation de la plateforme Bus-Tram et les modalités de remboursement pour les aménagements de compétence intercommunale.**

**3. Autoriser Madame la Présidente à signer cette convention.**

**4. Autoriser Madame la Présidente à solliciter les subventions afférentes à ces opérations, notamment auprès du Département dans le cadre du contrat de territoire 2013-2016.**

5. Décider que les dépenses seront imputées aux BP 2014 et suivants de la Communauté d'Agglomération Pau Pyrénées.

2 contre

Conclusions adoptées

suivent les signatures,

Pour extrait conforme,

La Présidente,



*M. Lignières-Cassou*

**Martine LIGNIERES-CASSOU.**



**CONVENTION DE CO-MAÎTRISE D'OUVRAGE ET D'AUTORISATION D'OCCUPATION DU DOMAINE PUBLIC  
POUR LA RÉALISATION DES TRAVAUX D'AMÉNAGEMENT DE LA PREMIÈRE LIGNE DE BUS À HAUT  
NIVEAU DE SERVICE, OU « BUS-TRAM », RELIANT L'HÔPITAL À LA GARE DE PAU ET DES  
PLACES « RÉPUBLIQUE - LABORDE » ET « ESPAGNE »**

**Entre les soussignés :**

**La commune de Pau**, dont le siège est situé « Hôtel de Ville » - Place Royale – à Pau (64000)

Représentée par sa Maire, Madame Martine LIGNIERES-CASSOU, habilitée aux fins des présentes par délibération n°01 du 10 juin 2013, reçue en préfecture le *12 juin 2013*

Ci-après désignée « la Commune »

Et

**Le Syndicat Mixte des Transports Urbains Pau Porte des Pyrénées**, dont le siège est situé « Hôtel de France » - 2 bis Place Royale – à Pau (64000)

Représenté par son Président, Monsieur André DUCHATEAU, habilité par délibération du Comité Syndical en date du 10 juin 2013, reçue en préfecture le *27 juin 2013*

Ci-après désigné « le SMTU »

Vu l'ordonnance n° 2004-566 du 17 juin 2004 portant modification de la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée, et notamment son article 2 – II,

## PRÉAMBULE

Le Syndicat Mixte des Transports Urbains (SMTU) Pau Porte des Pyrénées est compétent, aux termes de ses statuts, pour « l'organisation des transports urbains au sens du Chapitre II du Titre II de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs ». Cette compétence, qui lui a été transférée en 2010 par l'ensemble de ses membres, comprend entre autre la gestion du service public de transports urbains ou encore la création d'infrastructures de transports (Art. L.1231-1 et suivants du Code des Transports et Art. L.2333-67 du CGCT)..

Le SMTU est l'autorité organisatrice des transports urbains sur son territoire, le périmètre des transports urbains, et intervient notamment à ce titre sur les voiries communales et intercommunales incluses dans ce périmètre.

Dans ce cadre, le Syndicat Mixte est devenu, à sa création le 2 avril 2010, maître d'ouvrage du projet de première ligne de Bus à Haut Niveau de Service, ou « Bus Tram », reliant l'Hôpital « François Mitterrand » à la Gare de Pau, projet lancé par la Communauté d'Agglomération par délibération du 11 décembre 2009 dans le cadre de l'action 2.3 du Plan de Déplacements Urbains.

Le Comité Syndical a approuvé le programme sommaire de l'opération et redéfini les modalités de concertation par délibération du 12 juillet 2010. Ce programme sommaire a été modifié par délibération du 25 février 2011.

La concertation, telle que prévue par les dispositions de l'article L.300-2 du Code de l'Urbanisme, s'est déroulée en deux temps principaux :

- une série de réunions publiques en 2010
- l'organisation d'expositions itinérantes et de réunions publiques en 2012 après le rendu des études préliminaires.

Le bilan de cette concertation a été approuvé par délibération du 26 octobre 2012.

Ce projet a été présenté au Conseil Municipal de la Ville de Pau lors de sa séance du 19 décembre 2011.

La Ville de Pau considère la réalisation du Bus-Tram comme une opportunité d'engager la requalification urbaine des places « République-Laborde » et « Espagne », s'inscrivant en synergie avec la redynamisation des équipements commerciaux (Halles, Centre bosquet) et les investissements publics et privés programmés.

Compte-tenu de l'imbrication spatiale de ces deux places avec le projet de Bus-Tram, la Ville de Pau et le SMTU se sont associés par voie d'un groupement de commande pour la passation d'un marché de maîtrise d'œuvre.

La conception du projet (hors réseaux et parkings) a été confiée au groupement de maîtrise d'œuvre Artelia / Signes au travers d'un groupement de commande signé entre la Ville de Pau et le SMTU le 30 juillet 2010, chacun en ce qui concerne leurs compétences respectives (infrastructure de transport / Places – Voiries et Aménagement urbain).

Le groupement de maîtrise d'œuvre a réalisé et remis les études d'avant-projet au mois de mars dernier.

Cette opération suppose également la passation d'une convention entre les différents maîtres d'ouvrage concernés, afin d'optimiser et de déterminer les conditions de maîtrise d'ouvrage des aménagements, d'occupation du domaine public et de financement du projet.

Ceci exposé, il est convenu ce qui suit :

## **Article 1 : Objet de la convention**

### **1.1 Autorisation d'occupation du domaine public**

La présente convention a pour objet :

- d'autoriser l'occupation, au bénéfice du Syndicat Mixte des Transports Urbains Pau Porte des Pyrénées, de l'emprise du domaine public routier communal concerné par le projet en ce qui concerne la plateforme BHNS et les stations associées ;
- de définir les conditions administratives de cette occupation et les modalités de superposition de gestion de l'emprise précitée en ce qui concerne la réalisation des travaux ainsi que lors des interventions et modifications ultérieures des équipements.

### **1.2 Co-maîtrise d'ouvrage publique**

La présente convention a pour objet :

- de désigner le maître d'ouvrage qui assurera la maîtrise d'ouvrage de l'opération ;
- de définir la clé de financement de l'opération ;
- de régler le sort des ouvrages et leur affectation comptable.

## **Article 2 : Description de l'opération**

Les travaux concernent l'aménagement, de façade à façade, des secteurs suivants :

- Terminus Centre Hospitalier (Ville de Pau)
- rue Léon Schwartzberg (Ville de Pau)
- boulevard Hauterive (entre les intersections rue de Portet et rue Schwartzberg) (Ville de Pau)
- avenue du Loup (entre les intersections rue de Portet et avenue de Buros) (Ville de Pau)
- avenue de Buros (entre les intersections avenue du Loup et boulevard de la Paix) (Ville de Pau)
- boulevard de la Paix (entre les intersections avenue de Buros et les allées Condorcet / Catherine de Bourbon) (Ville de Pau)
- les allées Catherine de Bourbon ( entre les intersections boulevard de la Paix et rue Ronsard) (Communauté d'Agglomération Pau Pyrénées)
- les allées Condorcet (Communauté d'Agglomération Pau Pyrénées)
- avenue Louis Sallenave (Ville de Pau)
- avenue Dufau (Ville de Pau)
- cours Lyautey (Ville de Pau)
- boulevard Alsace Lorraine ( entre les intersections avenue Baradat et rue Carnot) (Ville de Pau)
- rue Carnot (Ville de Pau)
- place de la République (Ville de Pau)
- place Marguerite Laborde (Ville de Pau)
- rue des Alliées (Ville de Pau)
- rue René Cassin (Ville de Pau)
- rue Despourrins (Ville de Pau)
- rue Jean Monnet (Ville de Pau)
- place d'Espagne (Ville de Pau)
- rue Gambetta (Ville de Pau)

- rue Daran (Ville de Pau)
- rue Louis Barthou (entre les intersections rue Daran et rue Léon Say) (Ville de Pau)
- rue Léon Say (Ville de Pau)
- avenue Napoléon Bonaparte (Ville de Pau)
- rond point de la Gare (intersection avenue Jean Biray et avenue Gaston Lacoste) (Ville de Pau)
- avenue Gaston Lacoste (entre le rond-point de la Gare et le pont « SERNAM ») (Ville de Pau)
- terminus Gare SNCF (Ville de Pau)

**Ils comprennent les travaux et ouvrages liés à la réalisation de l'infrastructure BHNS, et les aménagements urbains qui les accompagnent, à savoir :**

- la structure de la plateforme BHNS;
- les stations et quais liés à l'infrastructure ;
- les ouvrages d'art nécessaires;
- les aménagements urbains de façade à façade sur les tronçons de voies concernées;
- les aménagements urbains des Places « Halles - République » et « Espagne ».

**Article 3 : co-maîtrise d'ouvrage publique**

**3.1 Organisation de la co-maîtrise d'ouvrage publique**

Le SMTU est maître d'ouvrage des aménagements liés directement aux transports en commun.

La Commune, co-maître d'ouvrage, désigne le SMTU comme maître d'ouvrage des aménagements urbains de façade à façade sur les tronçons de voies concernées, conformément aux dispositions de l'article 2-II de la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée, modifiée par l'ordonnance n° 2004-566 du 17 juin 2004.

Le SMTU passera à ce titre l'ensemble des contrats nécessaires à la réalisation de l'ouvrage.

Le SMTU assurera le suivi des garanties légales.

Les co-maîtres d'ouvrage reprendront leurs compétences au terme de la convention.

La convention prendra fin à l'extinction des garanties légales pouvant être actionnées.

**3.2 Financement de l'opération**

La Commune participe au financement de l'opération à hauteur de :

◆ 8 217 K€ HT au titre des Places, pour un montant total de 11 668 K€ HT (soit 57,79% des travaux liés aux places)\*

◆ 1 320 K€ HT au titre du parking République-Laborde, pour un montant total de 3 350 K€ HT (soit 39,4% des travaux liés au parking)\*

◆ 4 592 K€ HT au titre des travaux de rénovation de voiries et de l'espace public. pour un montant total de 51 145 K€ HT (soit 8,98% des travaux liés au Bus-Tram)\*.

(\* Le SMTU prend en charge le différentiel, les investissements concernés étant induits par la construction de l'infrastructure BHNS et des ouvrages associés)

**Le montant de la participation de la commune s'élève à 12 809 K€ HT en ce qui concerne les dépenses relevant du Budget Principal et à 1 320 K€ HT en ce qui concerne les dépenses relevant du Budget Annexe « Parkings », pour un montant total des travaux (Bus-Tram, parking et places) de 66 162 K€ HT, soit 21,36%.**

Cette participation représente la part de financement correspondant aux ouvrages dont la réalisation incombe à la Commune. Elle est ferme et non révisable, le SMTU s'engageant ainsi à prendre en charge d'éventuels surcoûts.

L'ensemble des factures sera acquitté par le SMTU.

Les remboursements de la Commune seront échelonnés sur la durée des travaux, soit aux termes du planning prévisionnel des travaux sur les exercices budgétaires 2014, 2015, 2016 et 2017.

La participation de la Commune sera appelée par le SMTU chaque année, au prorata des factures acquittées et sur présentation des pièces justificatives.

#### **Article 4 : Objet de l'autorisation d'occupation**

L'autorisation porte sur la totalité de la largeur nécessaire tant en surface qu'en volume nécessaire à la réalisation de l'ensemble des travaux et ouvrages liés à la création, à l'exploitation et au fonctionnement de l'infrastructure BHNS et des équipements associés sur les voies mentionnées à l'article 2 de la présente convention, à savoir :

- la structure de la plateforme BHNS;
- les stations et quais liés à l'infrastructure ;
- les ouvrages d'art nécessaires;
- le volume à l'air libre situé au-dessus de la piste de circulation des bus correspondant au gabarit des véhicules.

Elle emporte autorisation de modifier l'emprise et les profils des voies dans les limites exigées par l'opération.

Le détail prévisionnel des investissements à réaliser au titre du présent article est présenté en annexe à la présente convention.

#### **Article 5 : Entretien**

L'entretien des ouvrages objets de la présente convention sera assuré par :

- la Commune pour les ouvrages et aménagements relevant de ses compétences (Voiries – Places – Aménagements urbains et paysagers)
- le SMTU pour l'infrastructure BHNS et les équipements associés.

#### **Article 6 : Modalités de consultation de la Ville de Pau**

La Commune est associée, pour la réalisation de l'opération définie à l'article 2 de la présente convention, dans les conditions suivantes :

- la Commune sera tenue informée de l'ensemble des marchés passés. Elle sera saisie, pour avis, des DCE. Elle disposera d'un délai de 8 jours pour émettre ses observations. A défaut de réponse dans ce délai, sa position sera réputée favorable et elle ne sera plus recevable à émettre ses observations.

- Elle sera invitée aux différentes réunions de chantiers. Elle adressera, par écrit ses observations au SMTU. Aucune observation ne sera directement adressée par la Commune au maître d'œuvre ou aux prestataires retenus pour la réalisation des travaux,
- le SMTU informera par écrit la Commune de l'avancée des démarches administratives inhérentes au projet,
- l'ensemble des informations et observations susvisées seront communiquées par les parties par courrier ou courriel.

## **Article 7 : Réception et remise des ouvrages et exploitation**

### **7.1 Réception des ouvrages :**

Une visite des ouvrages à réceptionner sera organisée par le SMTU en présence de la Commune et du groupement de maîtrise d'œuvre en charge du suivi du chantier. Un compte rendu sera établi à l'issue de cette visite et reprendra les observations présentées par les parties.

Le SMTU s'assurera de la bonne mise en œuvre des opérations préalables à la réception des ouvrages.

La décision de réception (ou de refus ou de réception avec réserves) sera adressée par le SMTU aux prestataires concernés. Une copie sera adressée par écrit à la Commune.

### **7.2 Remise des ouvrages à la Commune:**

La remise des ouvrages fera l'objet d'un procès-verbal signé contradictoirement par le SMTU et la Commune.

Les parties s'engagent, avant la remise des ouvrages, à signer une convention portant sur la remise des ouvrages, le régime juridique de ces ouvrages et la propriété des biens concernés.

## **Article 8 : Imputations comptables des opérations**

La Commune consent à la réalisation pour son compte des ouvrages concernés.

Au terme des travaux, le SMTU communiquera à la Commune le montant de l'actif ainsi réalisé pour que cette dernière l'introduise dans sa comptabilité.

Cette opération, réalisée par le SMTU, sera donc une opération pour le compte de tiers imputée au compte 458 du Budget Principal du SMTU.

Les dépenses correspondantes seront imputées, pour la Commune, sur une autorisation de programme spécifiquement créée pour la réalisation de cette opération ou sur une autorisation de programme existante.

Le détail prévisionnel des investissements à réaliser au titre du présent article figure en annexe à la présente convention.

**Article 9 : Responsabilité**

Le SMTU, en sa qualité de maître d'ouvrage temporaire, assumera la responsabilité, tant vis à vis de la Commune que des tiers, de l'ensemble des conséquences liées à la réalisation des travaux sur le périmètre défini à l'article 2 de la présente convention jusqu'à la mise à disposition de la Commune des infrastructures, ouvrages et aménagements réalisés pour le compte de cette dernière.

La responsabilité du SMTU restera cependant engagée pendant l'année de garantie de parfait achèvement de l'ouvrage au titre de cette garantie.

A l'issue de l'année de garantie de parfait achèvement, les parties établissent un procès-verbal de remise des ouvrages à la Commune qui fixe la date de transfert de responsabilité.

**Article 10 : Assurances**

Chaque partie doit être titulaire d'une police d'assurance de responsabilité civile générale couvrant toutes les conséquences pécuniaires de la responsabilité qu'elle est susceptible d'encourir vis à vis des tiers à propos de tous les dommages corporels, matériels et immatériels consécutifs ou non pouvant survenir tant pendant la période de construction qu'après l'achèvement des travaux.

**Article 11 Durée de la convention**

La présente convention entrera en vigueur à compter de sa notification par le SMTU, après signatures des parties concernées et après accomplissement des formalités de transmission au service en charge du contrôle de légalité.

Les dispositions de la présente convention, à l'exception de celles contenues aux articles 4, 5, 9 et 12 prendront fin à l'issue du versement intégral des participations financières par la Commune, telles qu'exposées à l'article 3 de la présente convention.

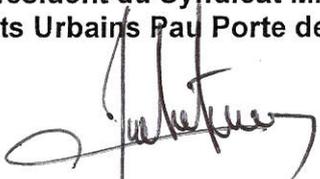
Les dispositions de l'article 9 prendront fin dans les conditions prévues au dit article.

Les dispositions des articles 4, 5 et 12 prendront fin à l'issue de la période d'exploitation de la ligne 1 de BHNS reliant l'Hôpital à la Gare de Pau.

**Article 12 : Règlement des litiges**

En cas de litige portant sur l'interprétation ou l'application de la présente convention, les parties conviennent de s'en remettre à l'appréciation des tribunaux territorialement compétents, après épuisement des voies amiables.

La présente convention est faite en deux exemplaires originaux. *Pau, le 31 juillet 2013*

<p><b>Le Président du Syndicat Mixte des Transports Urbains Pau Porte des Pyrénées</b></p>  <p><b>André DUCHATEAU</b></p>	<p><b>La Maire de Pau</b></p>  <p><b>Martine LIGNIERES-CASSOU</b></p>
--	---

## ANNEXE – DETAIL PREVISIONNEL DES INVESTISSEMENTS A REALISER

## Ventilation des coûts travaux (K€ HT)

OPERATION	Financements (K€)				TOTAL (par poste)
	SMTU	Ville de Pau (budget principal)	Ville de Pau (BA Parking)	CAPP	
<b>BHNS ou Bus-Tram</b>	<b>44 831</b>	<b>4 692</b>	<b>0</b>	<b>1 722</b>	<b>51 145</b>
Préparation chantier ; Signalétique et gestion des déviations et accès en phase chantier ; etc.	4 129				4 129
Démolition-dépose-terrassements	4 777				4 777
plateforme, stations et systèmes BHNS	17 290				17 290
dont plateforme et station Espagne (estimation AVP)	500				500
dont plateforme et station République (estimation AVP)	1 000				1 000
voies et espaces publics hors BHNS	7 844	4 373		1 640	13 858
réseaux (SLT, éclairage, ...)	2 404				2 404
pluvial	6 252				6 252
provision pour risques et aléas (5%)	2 135	219		82	2 435
					<b>Soit Coût prévisionnel travaux hors provisions</b>
					<b>48 710</b>
<b>Espagne (opération connexe au BHNS)</b>	<b>810</b>	<b>2 058</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2 868</b>
Préparation chantier ; Signalétique et gestion des déviations et accès en phase chantier ; etc.	114	114			227
Démolition-dépose-terrassements	118	118			236
espaces publics		1 384		fonds de concours ?	1 384
pluvial	75	75			150
réseaux (SLT, éclairage, ...)	180	180			360
traitement édicules (ascenseurs, escaliers et grilles aération) Place d'Espagne	250				250
provision pour risques et aléas (10%)	74	187			261
					<b>Soit Coût prévisionnel travaux hors provisions</b>
					<b>2 607</b>
<b>Halles (opération connexe au BHNS)</b>	<b>4 670</b>	<b>6 159</b>	<b>1 320</b>	<b>0</b>	<b>12 150</b>
Préparation chantier ; Signalétique et gestion des déviations et accès en phase chantier ; etc.	399	399			798
Démolition-dépose-terrassements	247	247			493
surplus salons urbains	750	750			1 500
espaces publics place République-Laborde (phase 1)		3 504		fonds de concours ?	3 504
pluvial	400	400			800
réseaux (SLT, éclairage, ...)	300	300			600
Trémies (prise en charge par SMTU des ESV1, EP5 et EP6 ; prise en charge Ville des EV2 et AP4)	2 150		1 200		3 350
provision pour risques et aléas (10%)	425	560	120		1 105
					<b>Soit Coût prévisionnel travaux hors provisions</b>
					<b>11 045</b>
<b>TOTAL opérations BHNS et places associées</b>	<b>60 311</b>	<b>12 809</b>	<b>1 320</b>	<b>1 722</b>	<b>66 162</b>

**CONVENTION DE CO-MAÎTRISE D'OUVRAGE ET D'AUTORISATION D'OCCUPATION DU DOMAINE PUBLIC  
POUR LA RÉALISATION DES TRAVAUX D'AMÉNAGEMENT DE LA PREMIÈRE LIGNE DE BUS À HAUT  
NIVEAU DE SERVICE, OU « BUS-TRAM », RELIANT L'HÔPITAL À LA GARE DE PAU ET DES  
PLACES « RÉPUBLIQUE - LABORDE » ET « ESPAGNE »**

**Entre les soussignés :**

**La Communauté d'Agglomération**, dont le siège est situé « Hôtel de France » - 2 bis Place Royale – à Pau (64000)

Représentée par sa Présidente, Madame Martine LIGNIERES-CASSOU, habilitée aux fins des présentes par délibération n°XXX du 27 juin 2013, reçue en préfecture le *2 juillet 2013*

Ci-après désignée « la CAPP »

Et

**Le Syndicat Mixte des Transports Urbains Pau Porte des Pyrénées**, dont le siège est situé « Hôtel de France » - 2 bis Place Royale – à Pau (64000)

Représenté par son Président, Monsieur André DUCHATEAU, habilité par délibération du Comité Syndical en date du 10 juin 2013, reçue en préfecture le *27 juin 2013*

Ci-après désigné « le SMTU »

**Vu l'ordonnance n° 2004-566 du 17 juin 2004 portant modification de la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée, et notamment son article 2 – II,**

## PRÉAMBULE

Le Syndicat Mixte des Transports Urbains (SMTU) Pau Porte des Pyrénées est compétent, aux termes de ses statuts, pour « l'organisation des transports urbains au sens du Chapitre II du Titre II de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs ». Cette compétence, qui lui a été transférée en 2010 par l'ensemble de ses membres, comprend entre autre la gestion du service public de transports urbains ou encore la création d'infrastructures de transports (Art. L.1231-1 et suivants du Code des Transports et Art. L.2333-67 du CGCT)..

Le SMTU est l'autorité organisatrice des transports urbains sur son territoire, le périmètre des transports urbains, et intervient notamment à ce titre sur les voiries communales et intercommunales incluses dans ce périmètre.

Dans ce cadre, le Syndicat Mixte est devenu, à sa création le 2 avril 2010, maître d'ouvrage du projet de première ligne de Bus à Haut Niveau de Service, ou « Bus Tram », reliant l'Hôpital « François Mitterrand » à la Gare de Pau, projet lancé par la Communauté d'Agglomération par délibération du 11 décembre 2009 dans le cadre de l'action 2.3 du Plan de Déplacements Urbains.

Le Comité Syndical a approuvé le programme sommaire de l'opération et redéfini les modalités de concertation par délibération du 12 juillet 2010. Ce programme sommaire a été modifié par délibération du 25 février 2011.

La concertation, telle que prévue par les dispositions de l'article L.300-2 du Code de l'Urbanisme, s'est déroulée en deux temps principaux :

- une série de réunions publiques en 2010
- l'organisation d'expositions itinérantes et de réunions publiques en 2012 après le rendu des études préliminaires.

Le bilan de cette concertation a été approuvé par délibération du 26 octobre 2012.

Ce projet a été présenté au Conseil Municipal de la Ville de Pau lors de sa séance du 19 décembre 2011.

La Ville de Pau considère la réalisation du Bus-Tram comme une opportunité d'engager la requalification urbaine des places « République-Laborde » et « Espagne », s'inscrivant en synergie avec la redynamisation des équipements commerciaux (Halles, Centre bosquet) et les investissements publics et privés programmés.

Compte-tenu de l'imbrication spatiale de ces deux places avec le projet de Bus-Tram, la Ville de Pau et le SMTU se sont associés par voie d'un groupement de commande pour la passation d'un marché de maîtrise d'œuvre.

La conception du projet (hors réseaux et parkings) a été confiée au groupement de maîtrise d'œuvre Artelia / Signes au travers d'un groupement de commande signé entre la Ville de Pau et le SMTU le 30 juillet 2010, chacun en ce qui concerne leurs compétences respectives (infrastructure de transport / Places – Voiries et Aménagement urbain).

Le groupement de maîtrise d'œuvre a réalisé et remis les études d'avant-projet au mois de mars dernier.

Cette opération suppose également la passation d'une convention entre les différents maîtres d'ouvrage concernés, afin d'optimiser et de déterminer les conditions de maîtrise d'ouvrage des aménagements, d'occupation du domaine public et de financement du projet.

Ceci exposé, il est convenu ce qui suit :

## **Article 1 : Objet de la convention**

### **1.1 Autorisation d'occupation du domaine public**

La présente convention a pour objet :

- d'autoriser l'occupation, au bénéfice du Syndicat Mixte des Transports Urbains Pau Porte des Pyrénées, de l'emprise du domaine public routier communal concerné par le projet en ce qui concerne la plateforme BHNS et les stations associées ;
- de définir les conditions administratives de cette occupation et les modalités de superposition de gestion de l'emprise précitée en ce qui concerne la réalisation des travaux ainsi que lors des interventions et modifications ultérieures des équipements.

### **1.2 Co-maîtrise d'ouvrage publique**

La présente convention a pour objet :

- de désigner le maître d'ouvrage qui assurera la maîtrise d'ouvrage de l'opération ;
- de définir la clé de financement de l'opération ;
- de régler le sort des ouvrages et leur affectation comptable.

## **Article 2 : Description de l'opération**

Les travaux concernent l'aménagement, de façade à façade, des secteurs suivants :

- Terminus Centre Hospitalier (Ville de Pau)
- rue Léon Schwartzberg (Ville de Pau)
- boulevard Hauterive (entre les intersections rue de Portet et rue Schwartzberg) (Ville de Pau)
- avenue du Loup (entre les intersections rue de Portet et avenue de Buros) (Ville de Pau)
- avenue de Buros (entre les intersections avenue du Loup et boulevard de la Paix) (Ville de Pau)
- boulevard de la Paix (entre les intersections avenue de Buros et les allées Condorcet / Catherine de Bourbon) (Ville de Pau)
- les allées Catherine de Bourbon ( entre les intersections boulevard de la Paix et rue Ronsard) (Communauté d'Agglomération Pau Pyrénées)
- les allées Condorcet (Communauté d'Agglomération Pau Pyrénées)
- avenue Louis Sallenave (Ville de Pau)
- avenue Dufau (Ville de Pau)
- cours Lyautey (Ville de Pau)
- boulevard Alsace Lorraine ( entre les intersections avenue Baradat et rue Carnot) (Ville de Pau)
- rue Carnot (Ville de Pau)
- place de la République (Ville de Pau)
- place Marguerite Laborde (Ville de Pau)
- rue des Alliées (Ville de Pau)
- rue René Cassin (Ville de Pau)
- rue Despourrins (Ville de Pau)
- rue Jean Monnet (Ville de Pau)
- place d'Espagne (Ville de Pau)
- rue Gambetta (Ville de Pau)

- rue Daran (Ville de Pau)
- rue Louis Barthou (entre les intersections rue Daran et rue Léon Say) (Ville de Pau)
- rue Léon Say (Ville de Pau)
- avenue Napoléon Bonaparte (Ville de Pau)
- rond point de la Gare (intersection avenue Jean Biray et avenue Gaston Lacoste) (Ville de Pau)
- avenue Gaston Lacoste (entre le rond-point de la Gare et le pont « SERNAM ») (Ville de Pau)
- terminus Gare SNCF (Ville de Pau)

**Ils comprennent les travaux et ouvrages liés à la réalisation de l'infrastructure BHNS, et les aménagements urbains qui les accompagnent, à savoir :**

- la structure de la plateforme BHNS;
- les stations et quais liés à l'infrastructure ;
- les ouvrages d'art nécessaires;
- les aménagements urbains de façade à façade sur les tronçons de voies concernées;
- les aménagements urbains des Places « Halles - République » et « Espagne ».

**Article 3 : co-maîtrise d'ouvrage publique**

**3.1 Organisation de la co-maîtrise d'ouvrage publique**

Le SMTU est maître d'ouvrage des aménagements liés directement aux transports en commun.

La CAPP, co-maître d'ouvrage, désigne le SMTU comme maître d'ouvrage des aménagements urbains de façade à façade sur les tronçons de voies concernées, conformément aux dispositions de l'article 2-II de la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée, modifiée par l'ordonnance n° 2004-566 du 17 juin 2004.

Le SMTU passera à ce titre l'ensemble des contrats nécessaires à la réalisation de l'ouvrage.

Le SMTU assurera le suivi des garanties légales.

Les co-maîtres d'ouvrage reprendront leurs compétences au terme de la convention.

La convention prendra fin à l'extinction des garanties légales pouvant être actionnées.

**3.2 Financement de l'opération**

**La Communauté d'Agglomération Pau Pyrénées participe au financement de l'opération à hauteur de 1 640 K€ au titre des travaux de rénovation de voiries et de l'espace public et 82 K € au titre des provisions et risques, soit un montant total de 1 722 K€ HT.**

Cette participation représente la part de financement correspondant aux ouvrages dont la réalisation incombe à la Communauté d'Agglomération. Elle est ferme et non révisable, le SMTU s'engageant ainsi à prendre en charge d'éventuels surcoûts.

L'ensemble des factures sera acquitté par le SMTU.

Les remboursements de la CAPP seront échelonnés sur la durée des travaux, soit aux termes du planning prévisionnel des travaux sur les exercices budgétaires 2014, 2015, 2016 et 2017.

La participation de la CAPP sera appelée par le SMTU chaque année, au prorata des factures acquittées et sur présentation des pièces justificatives.

#### **Article 4 : Objet de l'autorisation d'occupation**

L'autorisation porte sur la totalité de la largeur nécessaire tant en surface qu'en volume nécessaire à la réalisation de l'ensemble des travaux et ouvrages liés à la création, à l'exploitation et au fonctionnement de l'infrastructure BHNS et des équipements associés sur les voies de gestion intercommunale mentionnées à l'article 2 de la présente convention, à savoir :

- la structure de la plateforme BHNS;
- les stations et quais liés à l'infrastructure ;
- les ouvrages d'art nécessaires;
- le volume à l'air libre situé au-dessus de la piste de circulation des bus correspondant au gabarit des véhicules.

Elle emporte autorisation de modifier l'emprise et les profils des voies dans les limites exigées par l'opération.

Le détail prévisionnel des investissements à réaliser au titre du présent article est présenté en annexe à la présente convention.

#### **Article 5 : Entretien**

L'entretien des ouvrages objets de la présente convention sera assuré par :

- la CAPP pour les ouvrages et aménagements relevant de ses compétences (Voiries – Places – Aménagements urbains et paysagers)
- le SMTU pour l'infrastructure BHNS et les équipements associés.

#### **Article 6 : Modalités de consultation de la CAPP**

La CAPP est associée, pour la réalisation de l'opération définie à l'article 2 de la présente convention, dans les conditions suivantes :

- la CAPP sera tenue informée de l'ensemble des marchés passés. Elle sera saisie, pour avis, des DCE. Elle disposera d'un délai de 8 jours pour émettre ses observations. A défaut de réponse dans ce délai, sa position sera réputée favorable et elle ne sera plus recevable à émettre ses observations.
- Elle sera invitée aux différentes réunions de chantiers. Elle adressera, par écrit ses observations au SMTU. Aucune observation ne sera directement adressée par la CAPP au maître d'œuvre ou aux prestataires retenus pour la réalisation des travaux,
- le SMTU informera par écrit la CAPP de l'avancée des démarches administratives inhérentes au projet,
- l'ensemble des informations et observations susvisées seront communiquées par les parties par courrier ou courriel.

## **Article 7 : Réception et remise des ouvrages et exploitation**

### **7.1 Réception des ouvrages :**

Une visite des ouvrages à réceptionner sera organisée par le SMTU en présence de la CAPP et du groupement de maîtrise d'œuvre en charge du suivi du chantier. Un compte rendu sera établi à l'issue de cette visite et reprendra les observations présentées par les parties.

Le SMTU s'assurera de la bonne mise en œuvre des opérations préalables à la réception des ouvrages.

La décision de réception (ou de refus ou de réception avec réserves) sera adressée par le SMTU aux prestataires concernés. Une copie sera adressée par écrit à la CAPP.

### **7.2 Remise des ouvrages à la CAPP:**

La remise des ouvrages fera l'objet d'un procès-verbal signé contradictoirement par le SMTU et la CAPP.

Les parties s'engagent, avant la remise des ouvrages, à signer une convention portant sur la remise des ouvrages, le régime juridique de ces ouvrages et la propriété des biens concernés.

## **Article 8 : Imputations comptables des opérations**

La CAPP consent à la réalisation pour son compte des ouvrages concernés.

Au terme des travaux, le SMTU communiquera à la CAPP le montant de l'actif ainsi réalisé pour que cette dernière l'introduise dans sa comptabilité.

Cette opération, réalisée par le SMTU, sera donc une opération pour le compte de tiers imputée au compte 458 du Budget Principal du SMTU.

Les dépenses correspondantes seront imputées, pour la CAPP, sur une autorisation de programme spécifiquement créée pour la réalisation de cette opération ou sur une autorisation de programme existante.

Le détail prévisionnel des investissements à réaliser au titre du présent article figure en annexe à la présente convention.

## **Article 9 : Responsabilité**

Le SMTU, en sa qualité de maître d'ouvrage temporaire, assumera la responsabilité, tant vis à vis de la CAPP que des tiers, de l'ensemble des conséquences liées à la réalisation des travaux sur le périmètre défini à l'article 2 de la présente convention jusqu'à la mise à disposition de la CAPP des infrastructures, ouvrages et aménagements réalisées pour le compte de cette dernière.

La responsabilité du SMTU restera cependant engagée pendant l'année de garantie de parfait achèvement de l'ouvrage au titre de cette garantie.

A l'issue de l'année de garantie de parfait achèvement, les parties établissent un procès-verbal de remise des ouvrages à la CAPP qui fixe la date de transfert de responsabilité.

**Article 10 : Assurances**

Chaque partie doit être titulaire d'une police d'assurance de responsabilité civile générale couvrant toutes les conséquences pécuniaires de la responsabilité qu'elle est susceptible d'encourir vis à vis des tiers à propos de tous les dommages corporels, matériels et immatériels consécutifs ou non pouvant survenir tant pendant la période de construction qu'après l'achèvement des travaux.

**Article 11 Durée de la convention**

La présente convention entrera en vigueur à compter de sa notification par le SMTU, après signatures des parties concernées et après accomplissement des formalités de transmission au service en charge du contrôle de légalité.

Les dispositions de la présente convention, à l'exception de celles contenues aux articles 4, 5, 9 et 12 prendront fin à l'issue du versement intégral des participations financières par la CAPP, telles qu'exposées à l'article 3 de la présente convention.

Les dispositions de l'article 9 prendront fin dans les conditions prévues au dit article.

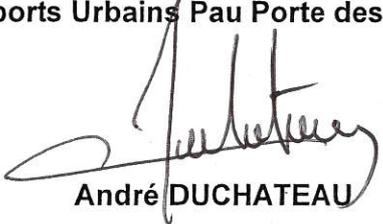
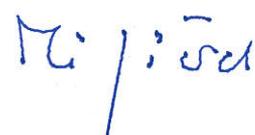
Les dispositions des articles 4, 5 et 12 prendront fin à l'issue de la période d'exploitation de la ligne 1 de BHNS reliant l'Hôpital à la Gare de Pau.

**Article 12 : Règlement des litiges**

En cas de litige portant sur l'interprétation ou l'application de la présente convention, les parties conviennent de s'en remettre à l'appréciation des tribunaux territorialement compétents, après épuisement des voies amiables.

La présente convention est faite en deux exemplaires originaux.

*Pau, le 31 juillet 2013*

<p><b>Le Président du Syndicat Mixte des Transports Urbains Pau Porte des Pyrénées</b></p>  <p><b>André DUCHATEAU</b></p>	<p><b>La Présidente de la Communauté d'Agglomération Pau Pyrénées</b></p>  <p><b>Martine LIGNIERES-CASSOU</b></p>
--	--

## ANNEXE – DETAIL PREVISIONNEL DES INVESTISSEMENTS A REALISER

## Ventilation des coûts travaux (K€ HT)

OPERATION	Financements (K€)				TOTAL (par poste)
	SMTU	Ville de Pau (budget principal)	Ville de Pau (BA Parking)	CAPP	
<b>BHNS ou Bus-Tram</b>	<b>44 831</b>	<b>4 592</b>	<b>0</b>	<b>1 722</b>	<b>51 145</b>
<i>Préparation chantier ; Signalétique et gestion des déviations et accès en phase chantier ; etc.</i>	4 129				4 129
<i>Démolition-dépose-terrassements</i>	4 777				4 777
<i>plateforme, stations et systèmes BHNS</i>	17 290				17 290
<i>dont plateforme et station Espagne (estimation AVP)</i>	500				500
<i>dont plateforme et station République (estimation AVP)</i>	1 000				1 000
<i>voiries et espaces publics hors BHNS</i>	7 844	4 373		1 640	13 858
<i>réseaux (SLT, éclairage, ...)</i>	2 404				2 404
<i>pluvial</i>	6 252				6 252
<i>provision pour risques et aléas (5%)</i>	2 135	219		82	2 435
		<i>Soit Coût prévisionnel travaux hors provisions</i>			<b>48 710</b>
<b>Espagne (opération connexe au BHNS)</b>	<b>810</b>	<b>2 058</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2 868</b>
<i>Préparation chantier ; Signalétique et gestion des déviations et accès en phase chantier ; etc.</i>	114	114			227
<i>Démolition-dépose-terrassements</i>	118	118			236
<i>espaces publics</i>		1 384		<i>fonds de concours ?</i>	1 384
<i>pluvial</i>	75	75			150
<i>réseaux (SLT, éclairage, ...)</i>	180	180			360
<i>traitement édicules (ascenseurs, escaliers et grilles aération) Place d'Espagne</i>	250				250
<i>provision pour risques et aléas (10%)</i>	74	187			261
		<i>Soit Coût prévisionnel travaux hors provisions</i>			<b>2 607</b>
<b>Halles (opération connexe au BHNS)</b>	<b>4 670</b>	<b>6 159</b>	<b>1 320</b>	<b>0</b>	<b>12 150</b>
<i>Préparation chantier ; Signalétique et gestion des déviations et accès en phase chantier ; etc.</i>	399	399			798
<i>Démolition-dépose-terrassements</i>	247	247			493
<i>surplus salons urbains</i>	750	750			1 500
<i>espaces publics place République-Laborde (phase 1)</i>		3 504		<i>fonds de concours ?</i>	3 504
<i>pluvial</i>	400	400			800
<i>réseaux (SLT, éclairage, ...)</i>	300	300			600
<i>Trémies (prise en charge par SMTU des ESV1, EP5 et EP6 ; prise en charge Ville des EV2 et AP4)</i>	2 150		1 200		3 350
<i>provision pour risques et aléas (10%)</i>	425	560	120		1 105
		<i>Soit Coût prévisionnel travaux hors provisions</i>			<b>11 045</b>
<b>TOTAL opérations BHNS et places associées</b>	<b>50 311</b>	<b>12 809</b>	<b>1 320</b>	<b>1 722</b>	<b>66 162</b>