



PAYS de  
BÉARN

# Plan de mobilité interne Béarn



Avril 2023

# Plan de mobilité interne Béarn

*Dans le cadre de la démarche de coopération initiée par le Pays de Béarn, les intercommunalités béarnaises ont souhaité bâtir un projet de mobilité pour le Béarn. En effet, sans ignorer les flux d'échanges avec les territoires voisins (Bigorre, Landes, Pays basque, Aragon), l'analyse des déplacements domicile-travail montre clairement la pertinence de l'échelle Béarn dans les pratiques quotidiennes et donc dans la recherche de solutions de mobilité.*

Plusieurs phases d'études ont été menées pour concevoir un projet de mobilité interne au Béarn qui réponde aux différentes réalités spatiales et à la diversité des besoins. Aux visions idéales mises en perspectives lors de l'animation d'ateliers ont été confrontées celles des réalités opérationnelles et financières.

A l'issue de plusieurs rencontres bilatérales avec chacune des intercommunalités, un scénario progressif en termes de gouvernance, de financement et d'ambitions du projet de mobilité Béarn, a été retenu par les élus :

- La **signature de contrats opérationnels de mobilité (COM)** avec la Région Nouvelle-Aquitaine : trois territoires (Lacq-Orthez – Béarn des Gaves / Pau Béarn Pyrénées – Luys de Béarn – Nord Est Béarn / Pays de Nay – Vallée d'Ossau – Haut Béarn) pourront être accompagnés pour déployer des solutions de mobilité. La Région pourra financer ces projets à hauteur de 50 % dans la limite de 4 € / habitant (hors ressort territorial des autorités organisatrices des mobilités urbaines de PBPM et de la CCHB). L'enjeu est de capitaliser les réflexions au sein des intercommunalités et partagées au niveau du Pays de Béarn.
- La **mise en place d'une commission locale de mobilité** : possibilité statutaire offerte par l'adhésion à Nouvelle Aquitaine Mobilités (NAM), elle permet la création d'un espace de dialogue à l'échelle du pôle métropolitain et de lever un versement mobilité additionnel de 0,5 % pour les communes de l'aire urbaine de Pau (définition de 2010). Des évolutions au niveau de la couverture territoriale et de la gouvernance de cette commission locale restent néanmoins nécessaires pour porter un projet de mobilité à l'échelle Béarn.
- L'**extension de Pau Béarn Pyrénées Mobilités** : cette hypothèse impliquerait une prise de compétence locale des EPCI souhaitant intégrer PBPM et un versement mobilité à 1,8 % serait appliqué à l'ensemble des établissements de plus de 11 salariés présentes sur les territoires adhérents.

Ce scénario progressif permet de **hiérarchiser la mise en œuvre du projet de mobilité Béarn** dans le temps. Ainsi, des actions prioritaires peuvent être engagées à court terme sans obérer les interventions plus ambitieuses nécessitant un cadre institutionnel et financier davantage constitué.

Le projet de mobilité Béarn présenté ici se veut donc **pragmatique et rationnel**. Il pose des ambitions partagées et cohérentes à l'échelle du Béarn à horizon 6 ans et constitue un cadre de référence commun pour les différentes parties prenantes de la démarche qui servira autant à la définition de leurs projets respectifs qu'à la mise en œuvre de projets communs.

# Sommaire

## Ambition 1 / Mieux relayer les polarités entre elles

### 1.1 Massifier les déplacements pour proposer des solutions collectives

- Développer l'offre de services de transports en commun performants sur les axes les plus structurants
- Maintenir les liaisons secondaires actuellement en service
- Miser sur des solutions adaptées aux liaisons considérées comme moins structurantes
- Créer des pôles de rabattement pour faciliter le report modal

### 1.2 Hiérarchiser les voiries pour gagner en confort et en sécurité

- Mieux utiliser le potentiel de l'autoroute et préserver celui de la rocade de Pau
- Affirmer un projet de hiérarchisation des voiries structurantes

### 1.3 Organiser des itinéraires cyclables structurants pour faire du vélo une offre touristique et de loisir

## Ambition 2 / Organiser la mobilité au cœur des bassins de vie

### 2.1 Déployer des services collectifs adaptés à la configuration des zones rurales et périurbaines

- Développer le transport à la demande
- Redonner du crédit au stop et au covoiturage pour les trajets du quotidien
- Faciliter l'usage de véhicules à énergie alternative au pétrole

### 2.2 Favoriser le maillage cyclable à l'échelle d'un bassin de vie

- Aménager des espaces dédiés pour sécuriser les pratiques des modes actifs
- Développer des services pour encourager l'usage du vélo

## Ambition 3 / Rééquilibrer les usages pour les déplacements de proximité au sein des communes

### 3.1 Réduire l'utilisation et l'impact de la voiture

- Commencer par repenser les modèles de développement urbain pour réduire les distances à parcourir
- Utiliser le stationnement comme outil de report modal et de régulation des trafics
- Définir les règles d'accès au centre d'agglomération pour améliorer la qualité de l'air

### 3.2 Donner plaisir d'habiter les centres-villes et centres-bourgs

- Aménager l'espace public pour favoriser les modes actifs et limiter les nuisances
- Pacifier les centralités par l'organisation de la logistique du dernier kilomètre et la réduction de ses impacts

## Ambition 4 / Réussir la mise en œuvre du projet

### 4.1 Collaborer pour développer et articuler les solutions de mobilité

### 4.2 Accompagner chaque public vers l'appropriation des services de mobilité

- Considérer les jeunes publics comme les usagers des solutions de mobilité d'aujourd'hui et de demain
- Mobiliser les actifs et employeurs pour les déplacements domicile-travail, trajet structurant du quotidien
- Cibler les nouveaux arrivants pour faire rimer arrivée sur le territoire et pratiques éco-mobiles
- Accompagner les personnes en situation de précarité ou de handicap
- Limiter l'isolement des personnes âgées par des solutions de mobilité adaptées
- Donner au public touristique l'envie et le choix de la mobilité alternative

### 4.3 Connaître les besoins et évaluer les pratiques pour adapter les services de mobilité



**Ambition 1 /  
Mieux relayer les  
polarités entre elles**

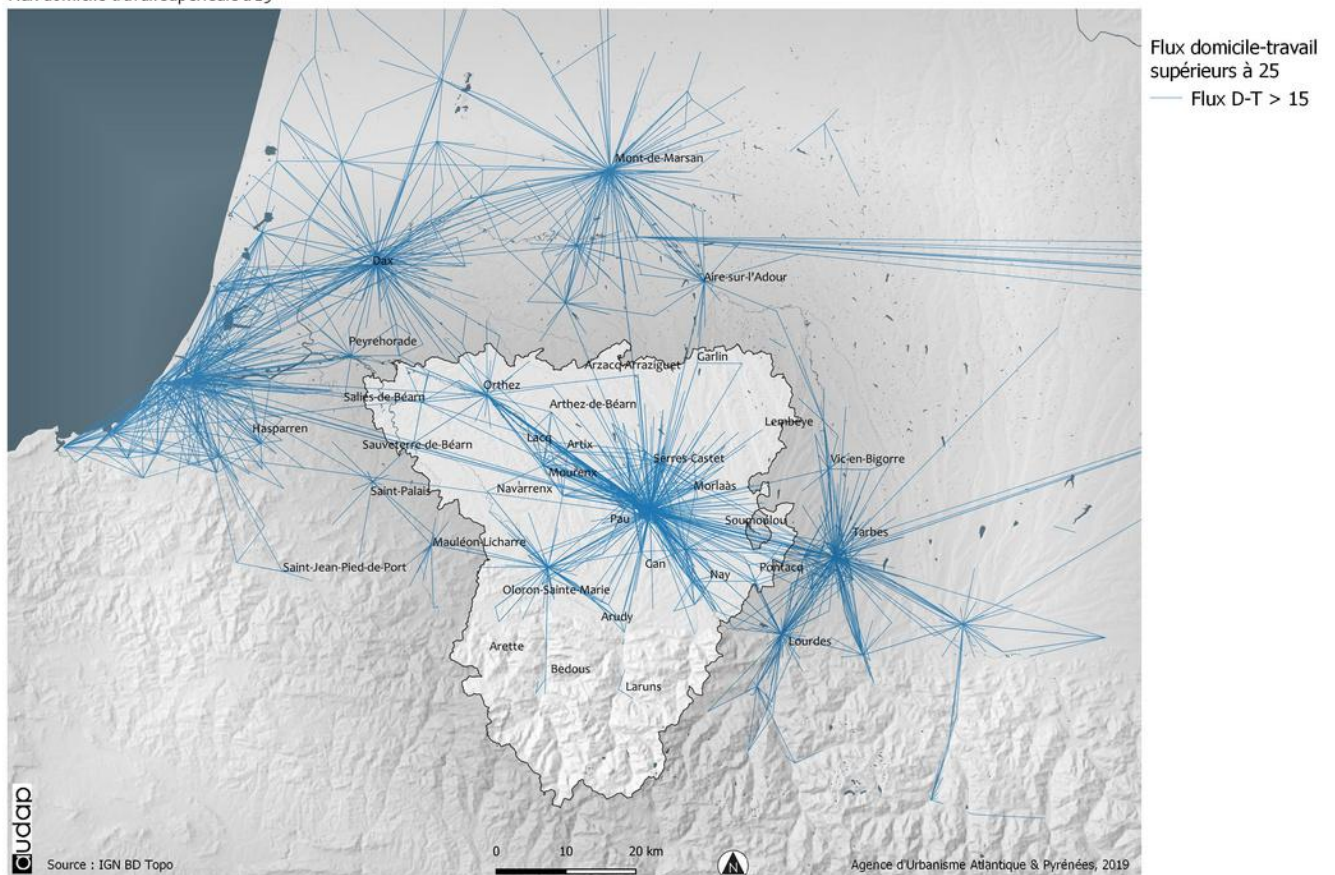


## Ambition 1 / Mieux relier les polarités entre elles à l'échelle du Béarn

A l'échelle du Béarn et en relation avec les espaces proches (Bigorre, sud Gers et Landes, intérieur du Pays Basque, Aragon), des liaisons sont à organiser pour articuler les polarités et les bassins de vie qu'elles organisent. Entre les principales polarités, des liaisons rapides permettent d'envisager un report modal. Ailleurs, la voiture est, et restera certainement, le mode le plus efficace, mais elle doit pouvoir être utilisée autrement pour proposer des solutions au plus grand nombre.

Les **flux domicile-travail** à l'échelle du Béarn et des Pays de l'Adour montrent des échanges importants au sein du Béarn: une étoile qui montre un grand nombre de déplacements depuis et vers Pau, un corridor Orthez-Pau-Tarbes, des étoiles autour d'Orthez, du bassin de Lacq et d'Oloron.

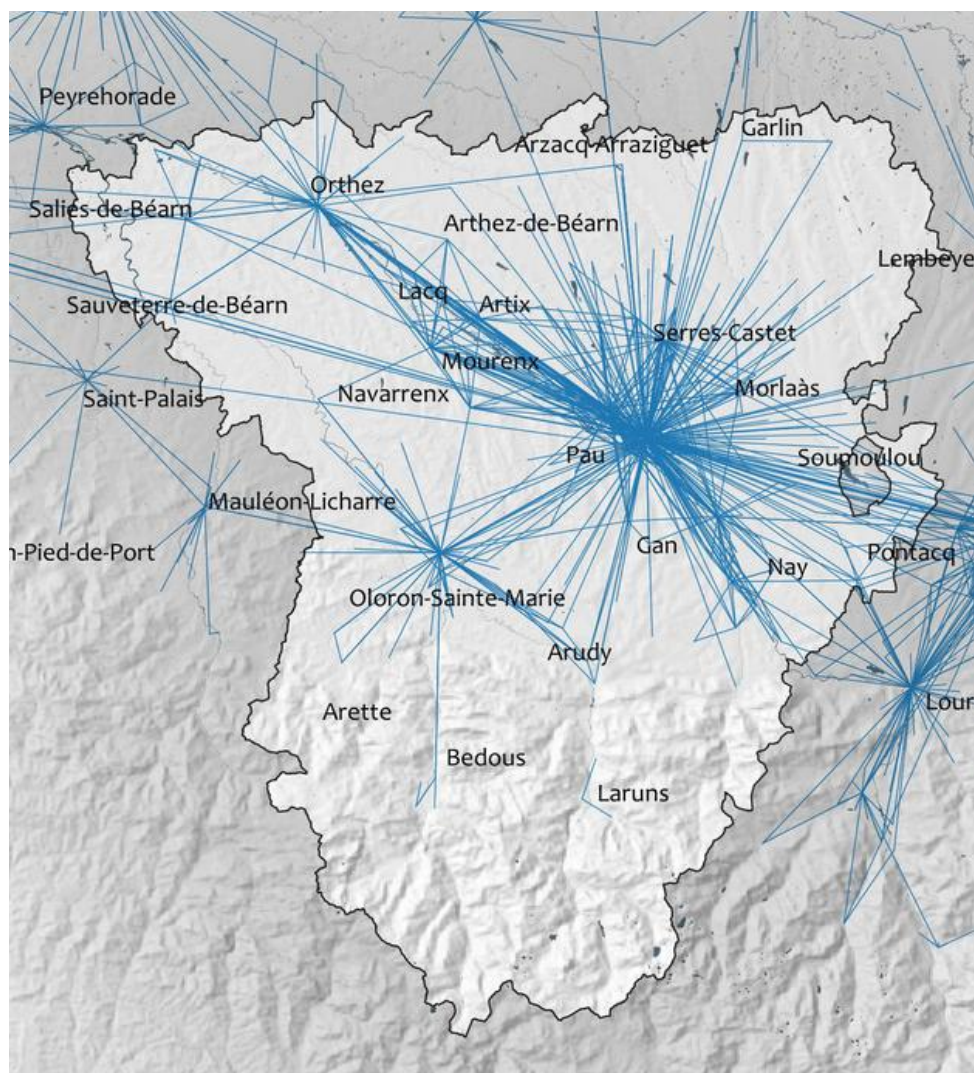
Flux domicile-travail supérieurs à 25





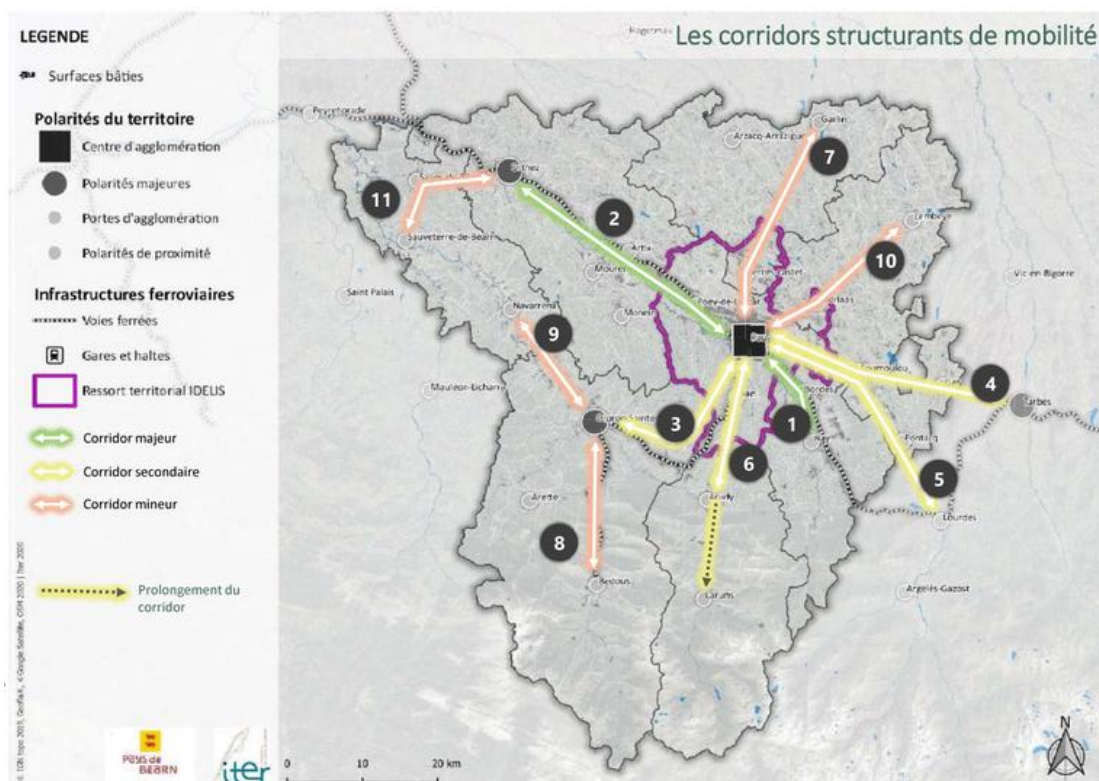
## Ambition 1 / Mieux relier les polarités entre elles à l'échelle du Béarn

Sans ignorer les échanges quotidiens avec les territoires voisins, notamment avec Tarbes, l'analyse des flux domicile-travail à l'échelle des Pays de l'Adour révèle une très forte polarisation des déplacements au sein du Béarn. Celle-ci se matérialise par une étoile qui montre **un grand nombre de déplacements depuis et vers Pau**, et dans une moindre mesure, des étoiles autour d'Orthez et d'Oloron et du Bassin de Lacq.



# Ambition 1 / Mieux relier les polarités entre elles à l'échelle du Béarn

## 1.1. Massifier les déplacements pour proposer des solutions collectives



Dans le cadre de l'étude technico-financière réalisée à l'initiative du Pays de Béarn par le cabinet d'études Iter, des **corridors structurants de mobilité** (supérieurs à 600 déplacements) ont été identifiés. Il s'agit de flux d'échanges domicile-travail entre communes (hors flux intracommunaux et flux de cœur d'agglomération) et non de flux routiers sur les axes :

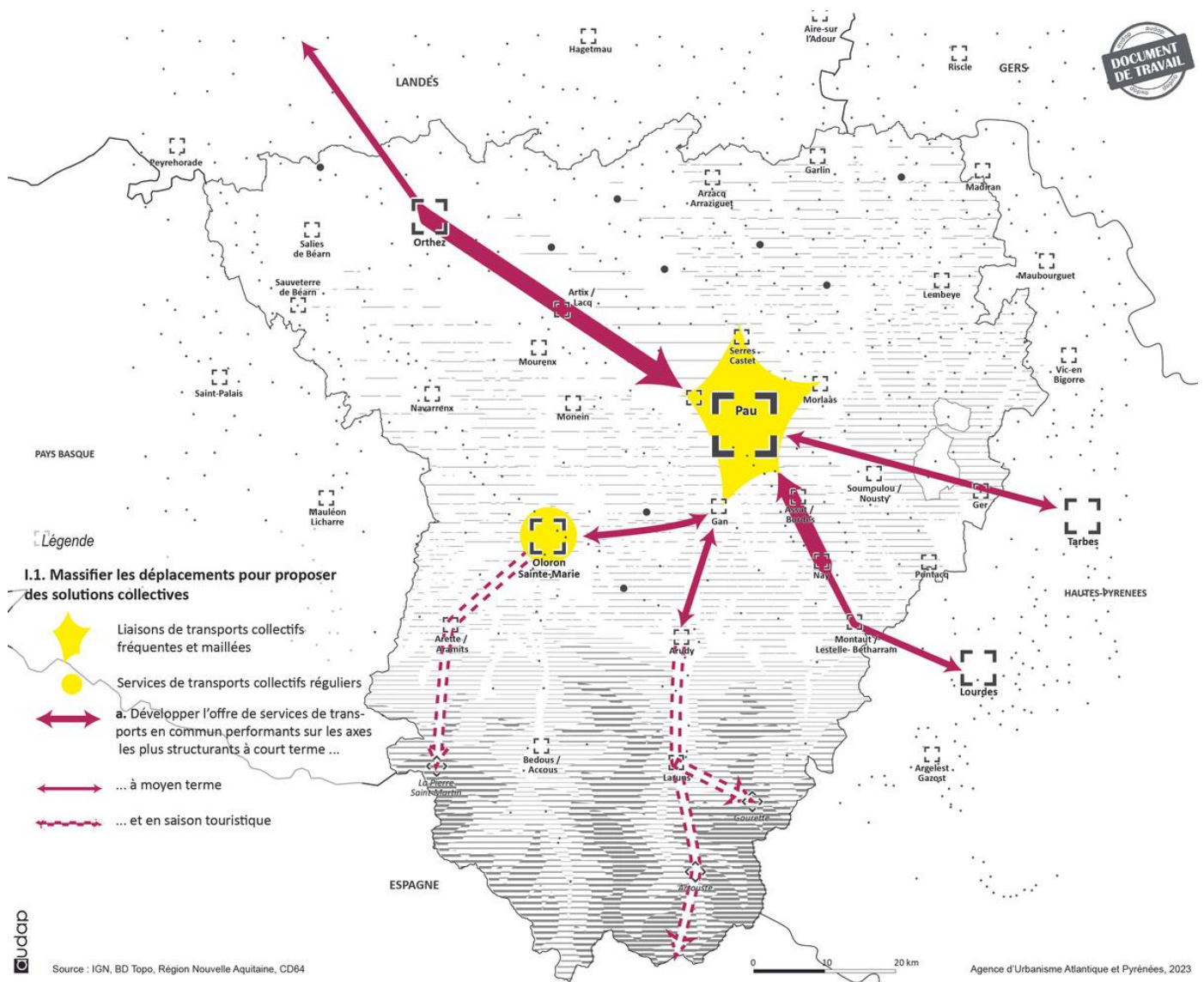
- Corridor majeur : plus de 7 000 flux domicile-travail
- Corridor secondaire : 2 500 à 5 000 flux domicile-travail
- Corridor mineur : moins de 2 000 flux domicile-travail

C'est sur la base de ces corridors qu'est élaborée la hiérarchie du réseau de déplacement collectif en Béarn, présentée dans les trois cartes ci-après.

#transports en commun

## 1.1. Massifier les déplacements pour proposer des solutions collectives

### a. Développer l'offre de services de transports en commun performants sur les axes les plus structurants







#transports en commun

## 1.1. Massifier les déplacements pour proposer des solutions collectives

Les **grands corridors de mobilité** sont hiérarchisés au regard de leur potentielle massification des voyageurs nécessaire au déploiement d'offres de services en mesure de générer un report modal.

Quatre axes ont vocation à bénéficier de **renforcements de services et d'adaptation de grilles horaires** :

- Pau - Orthez - Dax, via le réseau ferroviaire,
- Pau - Oloron, également via le réseau ferroviaire,
- Pau - Nay - Lourdes, par le train voire le car en première phase,
- Pau - Tarbes, par le car via l'autoroute.

Si l'objectif est à terme de recourir au mode ferroviaire, les solutions routières pourront être préférées en première phase (vers Nay / Lourdes et Orthez / Dax notamment). Par solution routière, on entend à la fois le transport en commun classique de type car ou bus, mais aussi le covoiturage.

En **saison touristique**, les liaisons vers les principaux sites de tourisme et de loisir (les stations notamment) s'ajoutent à cette définition en proposant des services depuis les portes du Béarn (aéroport et gare de Pau).

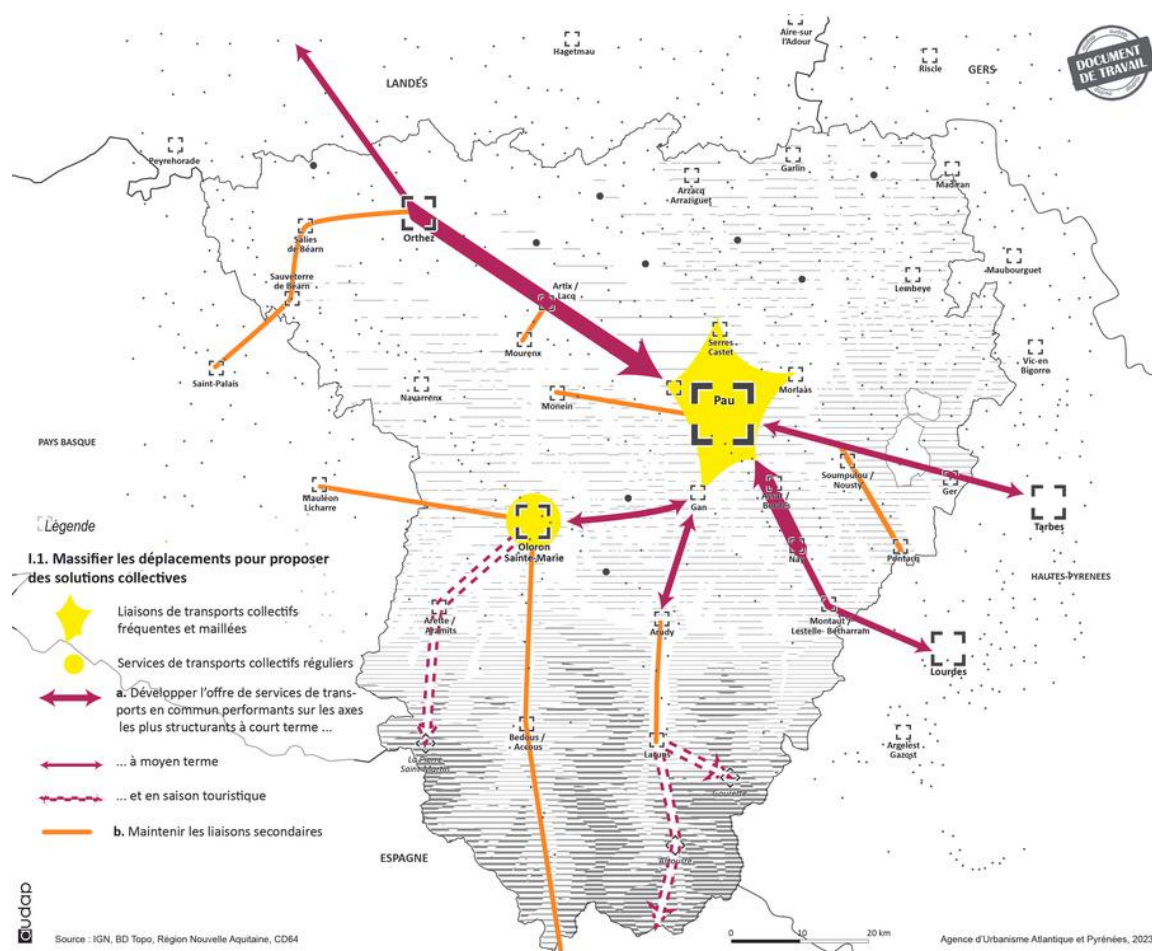
Les territoires béarnais entendent **solliciter la Région**, autorité compétente, pour ces renforcements de services de manière à disposer de fréquences et de régularités de services cohérents avec des usages domicile-travail notamment. *A minima*, une adaptation des grilles horaires sera recherchée.

Aussi, le Pays de Béarn portera auprès des autorités compétentes l'idée selon laquelle si le mode ferroviaire a une vocation régionale, il doit également être pensé (notamment dans ses horaires) pour **assurer une desserte au sein du Béarn**.

#transports en commun

## 1.1. Massifier les déplacements pour proposer des solutions collectives

### b. Maintenir les liaisons secondaires actuellement en service



Le réseau interurbain opéré par la Région relie les polarités du Béarn entre elles et avec l'agglomération paloise. Elles représentent une solution de mobilité pour les personnes non motorisées ou n'ayant pas le permis de conduire. L'objectif est de les maintenir pour qu'elles continuent de jouer leur rôle de liaisons, et notamment pendulaires.

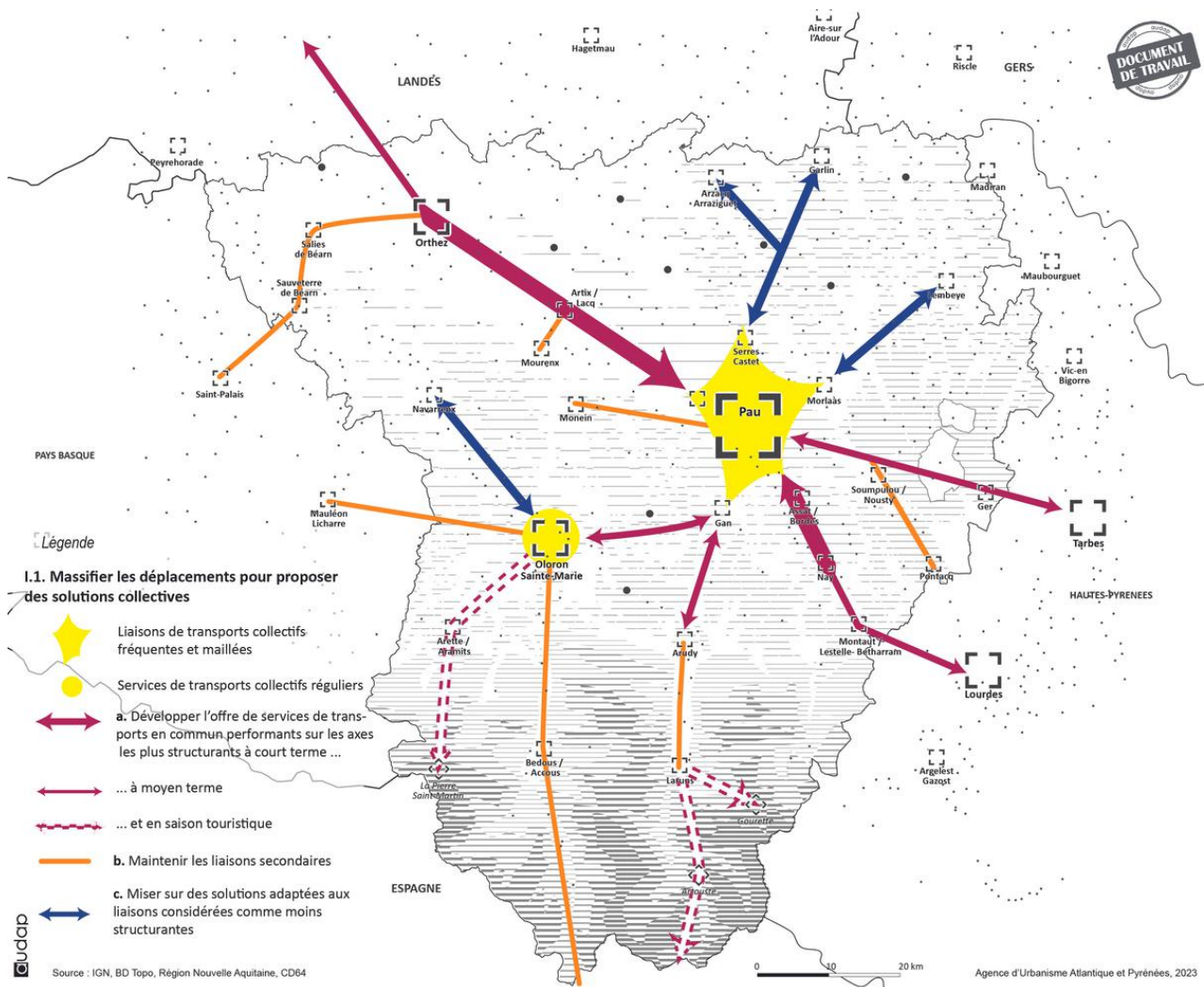
Des **ajustements ponctuels** pourront être apportés pour **gagner en qualité de services** pour l'usager : augmentation du nombre de services, ajustement des horaires, adaptation des itinéraires.

#covoiturage

#plateforme de mise en relation

## 1.1. Massifier les déplacements pour proposer des solutions collectives

### c. Miser sur des solutions adaptées aux liaisons considérées comme moins structurantes





#covoiturage

#plateforme de mise en relation

## 1.1. Massifier les déplacements pour proposer des solutions collectives

Sur les autres axes, pour lesquels les solutions de transports en commun régulières ne permettent pas de répondre aux besoins de mobilité, en particulier pour les déplacements domicile-travail, d'autres modalités seront à déployer. Il s'agit notamment des liaisons de Pau vers Garlin et vers Lembeye comme, celles vers Arzacq et Navarrenx depuis Oloron.

Le principe de **lignes de covoiturage courtes distances**, dotées d'arrêts et d'une communication renforcée, pourra être expérimenté. Le **réseau d'aires de covoiturage** sera à compléter, notamment en jalonnant des parkings existants et disposant de capacités pour permettre la formation d'équipages et le stationnement de véhicules.

Le Pays de Béarn s'appuiera et communiquera sur des **outils de mise en relation** existants et de plus grande échelle. L'outil développé par NAM au sein de Modalis permettra dès mars 2023 aux particuliers de proposer des trajets ponctuels ou réguliers.

Une communication adaptée sera réalisée à propos des services scolaires qui offrent de nombreuses origines – destinations pour permettre à ceux qui le souhaiteraient de les emprunter. Des réflexions seront poursuivies avec la Région pour gagner en facilité de recours pour les usagers intéressés.

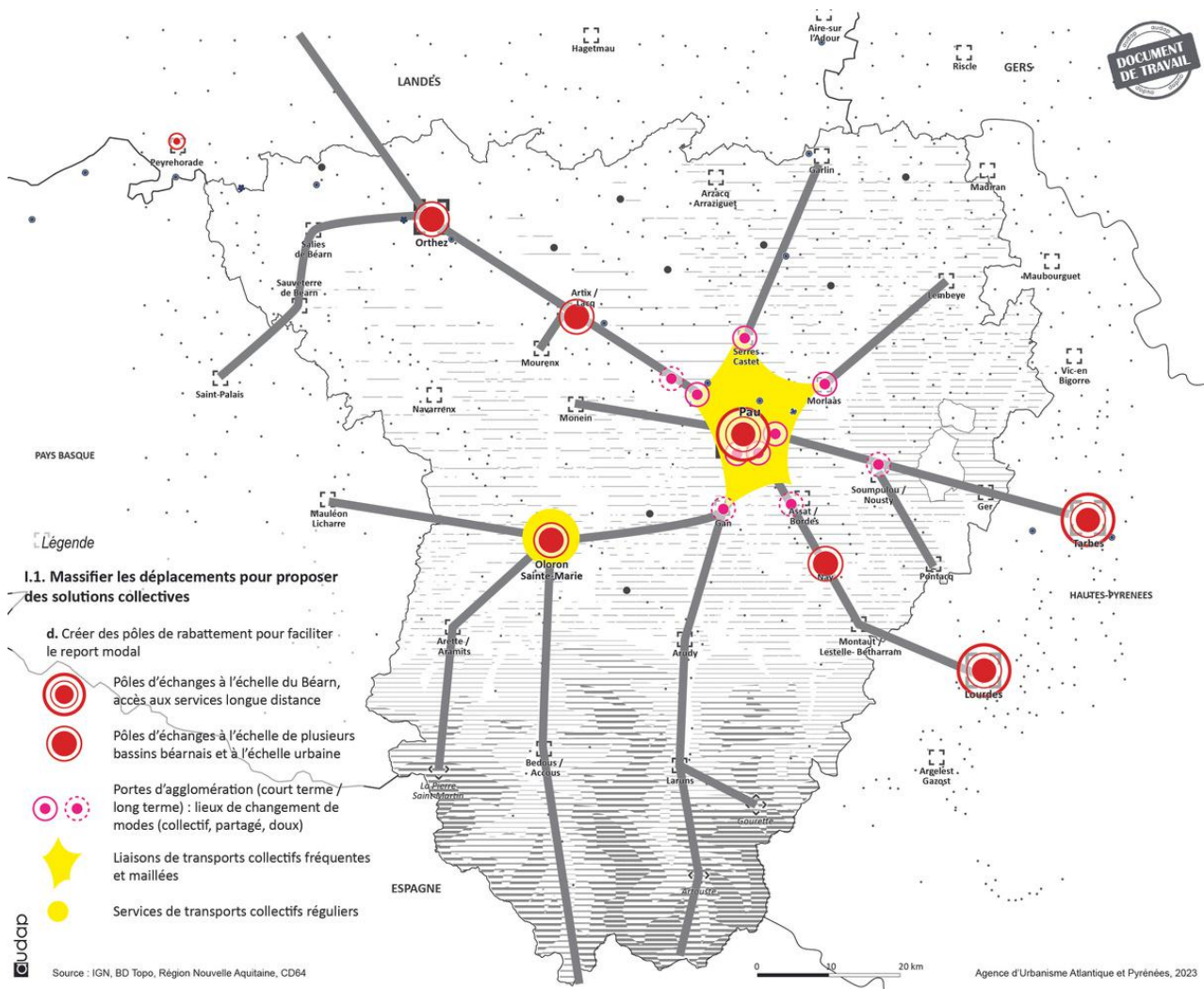
### **Pour aller plus loin**


Envisager, au regard des conclusions des expérimentations, le développement de lignes de covoiturage en complément de lignes de transport en commun régulières.

#intermodalité #TAD  
#premier et dernier kilomètre

# 1.1. Massifier les déplacements pour proposer des solutions collectives

## d. Créer des pôles de rabattement pour faciliter le report modal





#intermodalité #TAD  
#premier et dernier kilomètre

## 1.1. Massifier les déplacements pour proposer des solutions collectives

Des lieux dotés de stationnements (pour les voitures mais aussi les vélos) et de services de **transports en commun réguliers et performants** seront identifiés. Ils correspondent, dans le Schéma multimodal de Nouvelle-Aquitaine, pour l'essentiel aux gares et principaux échangeurs autoroutiers pour les solutions par car.

Le **transport à la demande** est un outil de rabattement vers les pôles d'échanges et seront pensés en articulation avec eux et avec les services de transport régulier qui partent de ces lieux.

La possibilité d'embarquer son vélo dans le train ou le car sera étudiée. Des **correspondances adaptées** seront mises en place et des services de vélo en libre-service seront déployés selon la configuration des lieux.

Dans le Plan de déplacements urbains du PBPM, les portes d'agglomérations (Serres-Castet, Gan, Morlaàs, Assat-Bordes) sont identifiées pour jouer le même rôle en articulation avec des lignes du réseau urbain aux **cadences renforcées** et disposant de voies réservées pour rejoindre rapidement le cœur d'agglomération et principales zones d'activités. La projection vers de nouvelles haltes ferroviaires (à Lescar, aux Chaumes de Gan) demeure au cœur du projet pour être également des lieux d'articulation.

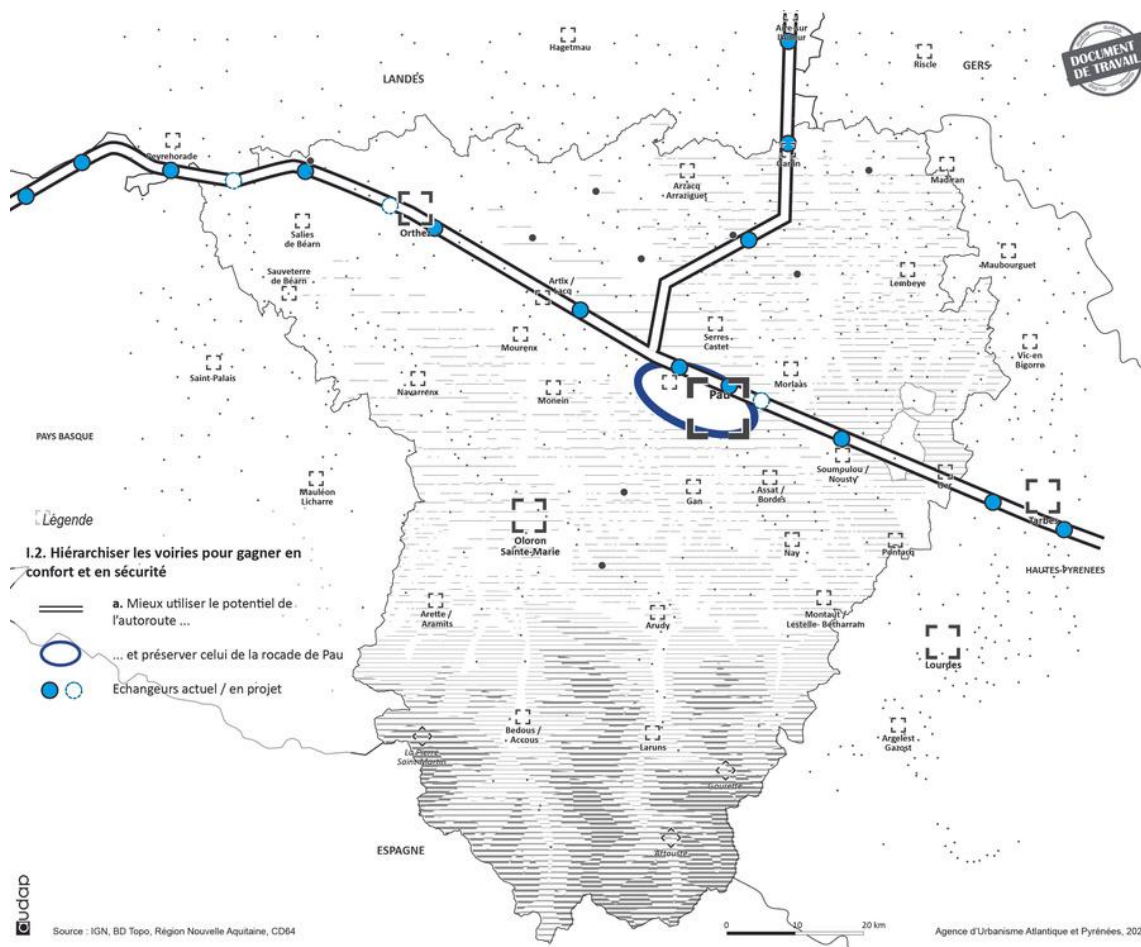
Les aspects liés à la **billettique**, à la **tarification** comme à **l'information voyageur** seront à considérer pour les futures réflexions afin de tendre vers une mobilité "sans coutures".

#voirie

## 1.2 Hiérarchiser les voiries pour gagner en confort et en sécurité

### 1.2 Hiérarchiser les voiries pour gagner en confort et en sécurité

#### a. Mieux utiliser le potentiel de l'autoroute et préserver celui de la rocade de Pau



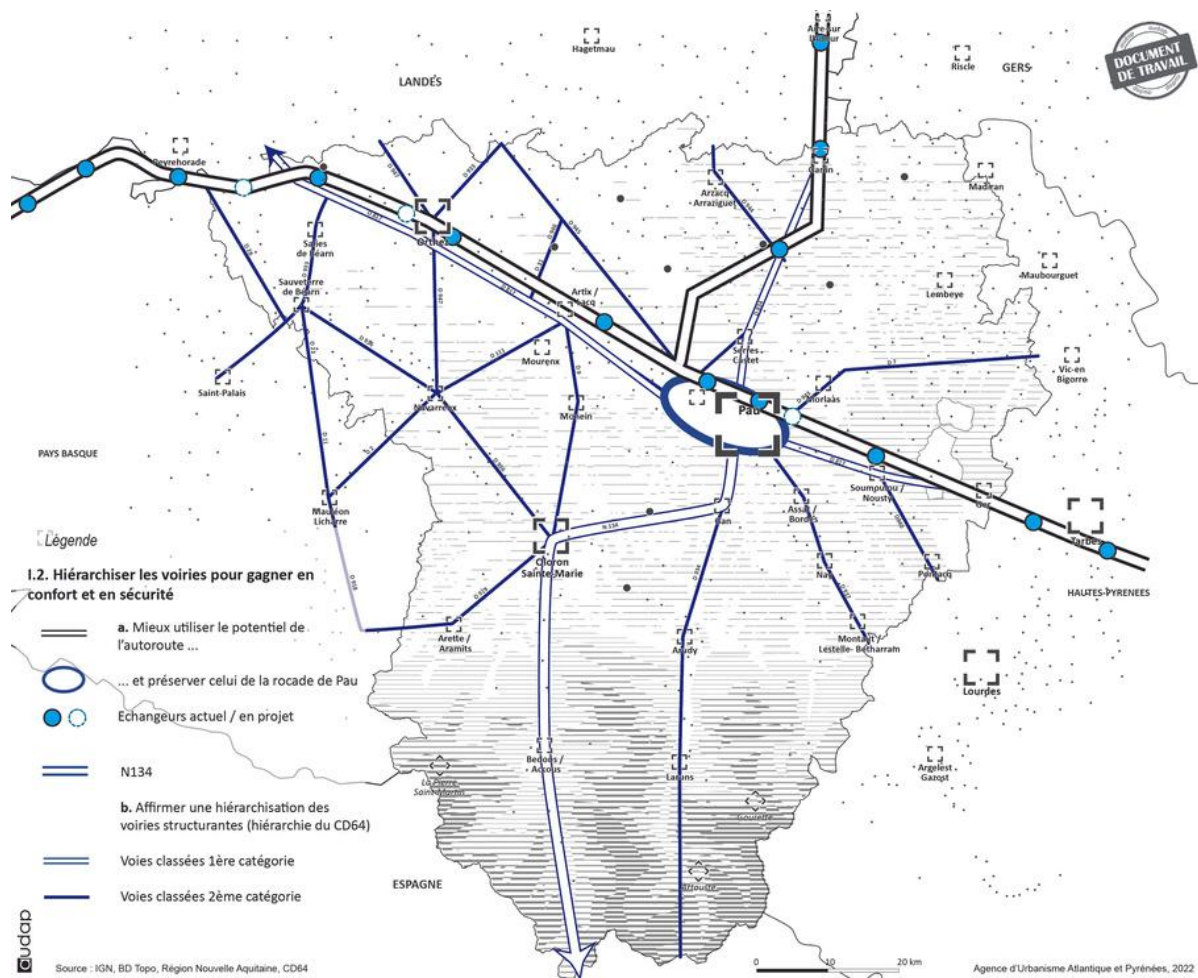
L'autoroute A64 sera dotée de **nouveaux échangeurs** au droit de la route entre Pau et Morlaàs, du quartier de la Virginie à Orthez et de la commune de Carresse-Cassaber. Il s'agira de profiter de ces aménagements pour **orienter davantage les trafics**, notamment de poids-lourds, vers les deux autoroutes. Les réflexions doivent être poursuivies en ce sens. Aussi, afin de préserver les performances de la rocade paloise, toute nouvelle intersection ou raccordement sera proscrite.

#voirie

## 1.2 Hiérarchiser les voiries pour gagner en confort et en sécurité

### b. Affirmer un projet de hiérarchisation des voiries structurantes

Deux types de hiérarchie sont présentées ici : celle de l'IGN et celle du département des Pyrénées-Atlantiques, basée sur les niveaux de trafic.

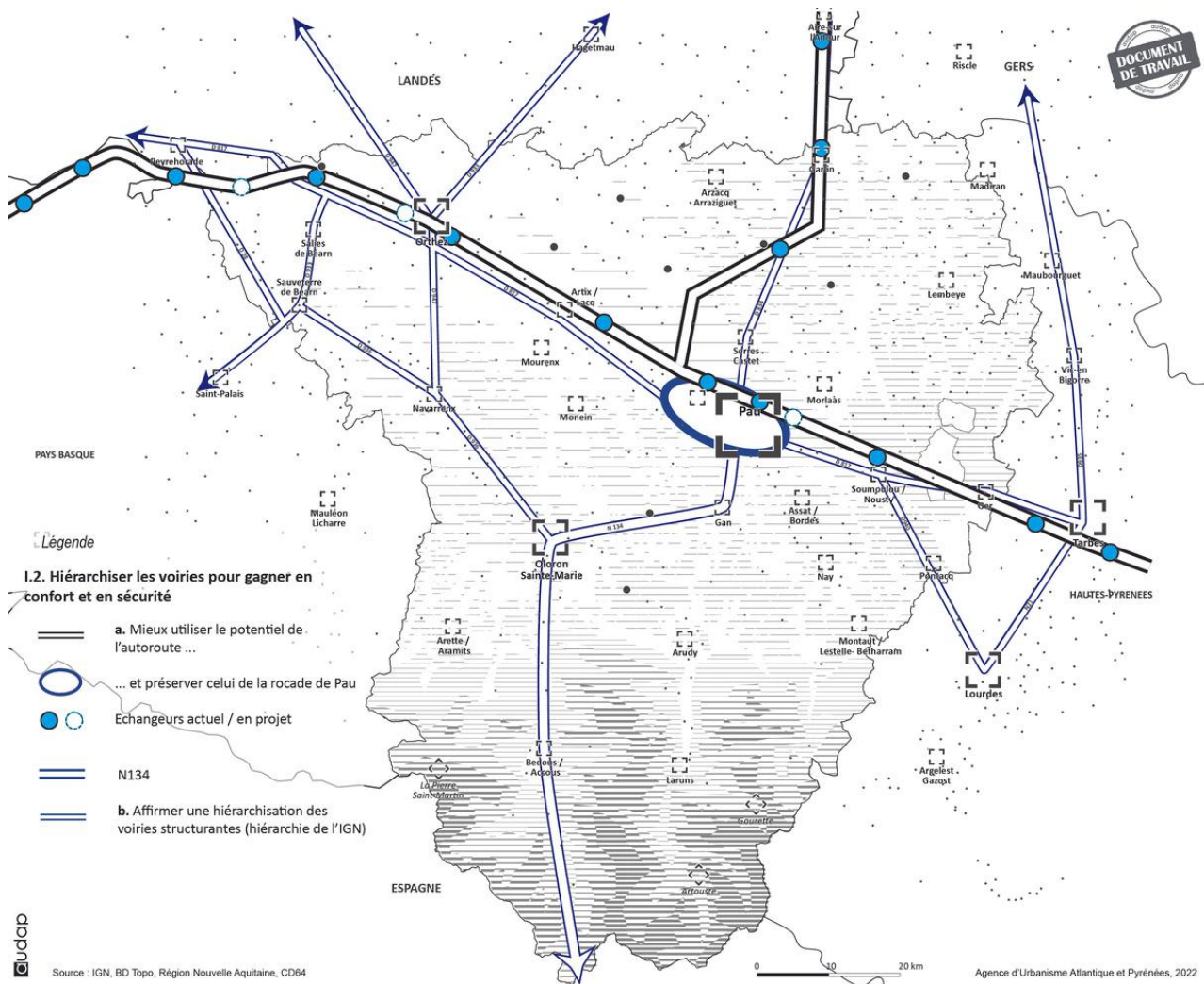


Carte hiérarchie de l'IGN



#voirie

## 1.2 Hiérarchiser les voiries pour gagner en confort et en sécurité



Carte de hiérarchie du département 64, basée sur les comptages routiers



#voirie

## 1.2 Hiérarchiser les voiries pour gagner en confort et en sécurité

Ces deux hiérarchies se complètent : celle du département reflète les pratiques internes par le niveau de trafic, celle de l'IGN donne à voir ce qu'il se passe en-dehors du Béarn.

Dans un premier temps, un travail sera à réaliser en se basant sur ces deux hiérarchies pour **obtenir une hiérarchie adaptée au Pays de Béarn**. A chaque typologie de voie sera attribuée une vocation spécifique (types de véhicules prioritaires, types de motifs, ...).

Dans un deuxième temps, la hiérarchisation des voiries sera à rendre plus explicite, notamment par des systèmes de jalonnement et des aménagements ponctuels pour adapter les usages à la hiérarchie décidée, de manière à :

- **Préciser les itinéraires** pour les convois exceptionnels et agricoles,
- **Limitier les trafics de transit** au sein des espaces agglomérés,
- **Identifier les axes et les secteurs compris dans les axes structurants**, qui pourraient être mis à profit de circulations plus locales, à vélo notamment.

### Pour aller plus loin

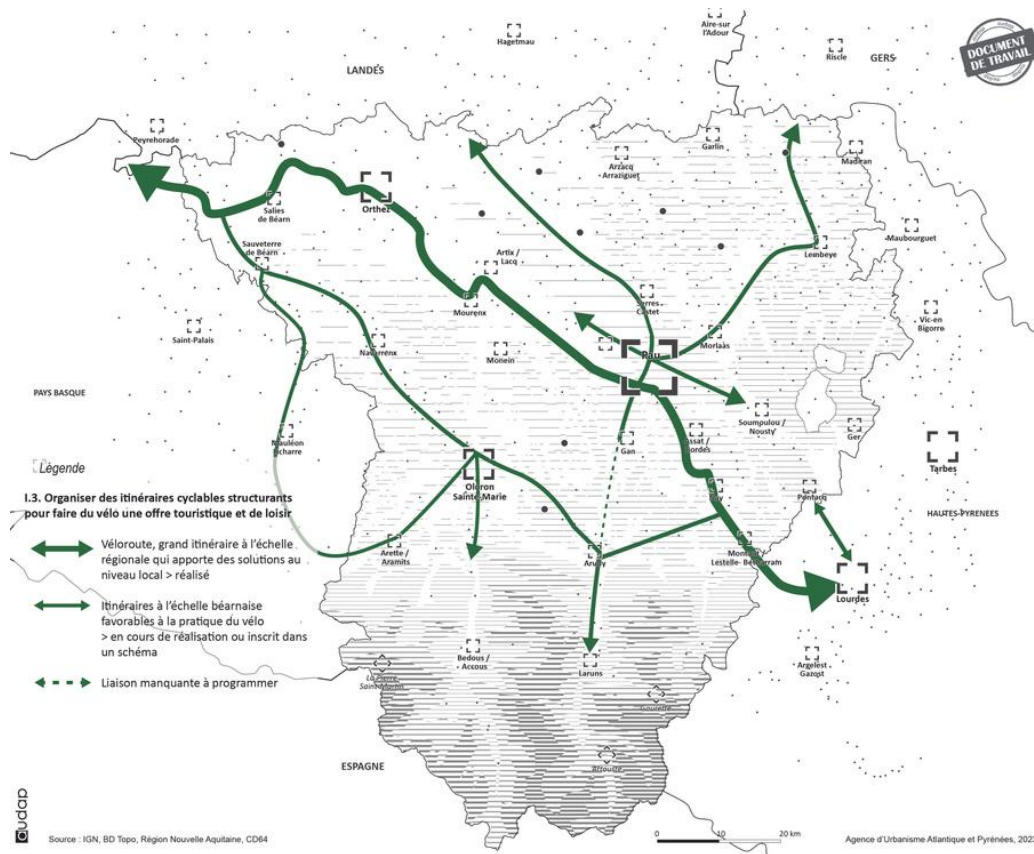
Affiner la hiérarchisation des voiries secondaires.

#modes actifs

## 1.3 Organiser des itinéraires cyclables structurants pour faire du vélo une offre touristique et de loisir

### 1.3 Organiser des itinéraires cyclables structurants pour faire du vélo une offre touristique et de loisir

Le Département a **projeté des itinéraires cyclables structurants** destinés à des activités touristiques et de loisir permettant différents usages : cyclotourisme sur plusieurs jours, offre touristique locale pour une escapade à la journée... Il a également cherché, par les trajets employés ou les rabattements proposés, à **les mettre au profit des déplacements du quotidien**. La Pyrénées – Gave – Adour qui traverse le Béarn d'est en ouest en est le meilleur exemple. L'aménagement de l'ancienne voie ferrée dans la vallée d'Ossau va dans le même sens.



**Des itinéraires comparables sont envisageables dans les espaces présentant un faible relief**, autour du Gave d'Orlon par exemple. Il s'agit de prendre appui sur les chemins existants, d'anciennes voies ferrées par exemple, mais également le réseau de voirie non dévolu aux principaux échanges (cf. mesure I.2.b) pour organiser des itinéraires sécurisés.

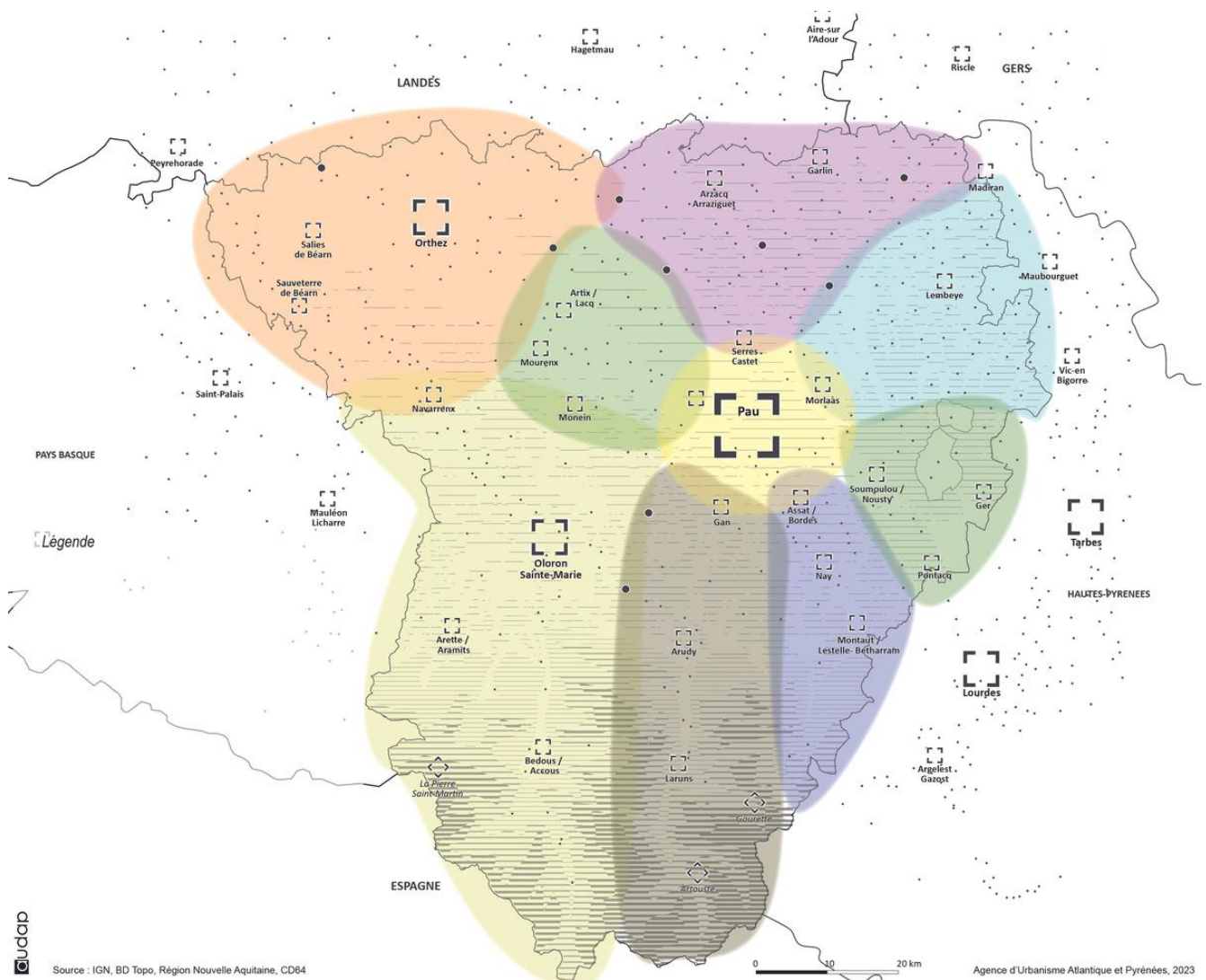


**Ambition 2 /  
Organiser la mobilité au  
cœur des bassins de vie**



## Ambition 2 / Organiser la mobilité au cœur des bassins de vie

Les communes non identifiées comme polarités ne doivent pas devenir des déserts en matière de mobilité où l'utilisation de la voiture serait la seule solution pour se déplacer. Des **services sont à organiser à l'échelle des bassins de vie** constitués autour des polarités pour donner accès au plus grand nombre aux commerces, services et équipements des principales communes.



**Identification des principaux bassins de vie auxquels seront rattachés des services.**

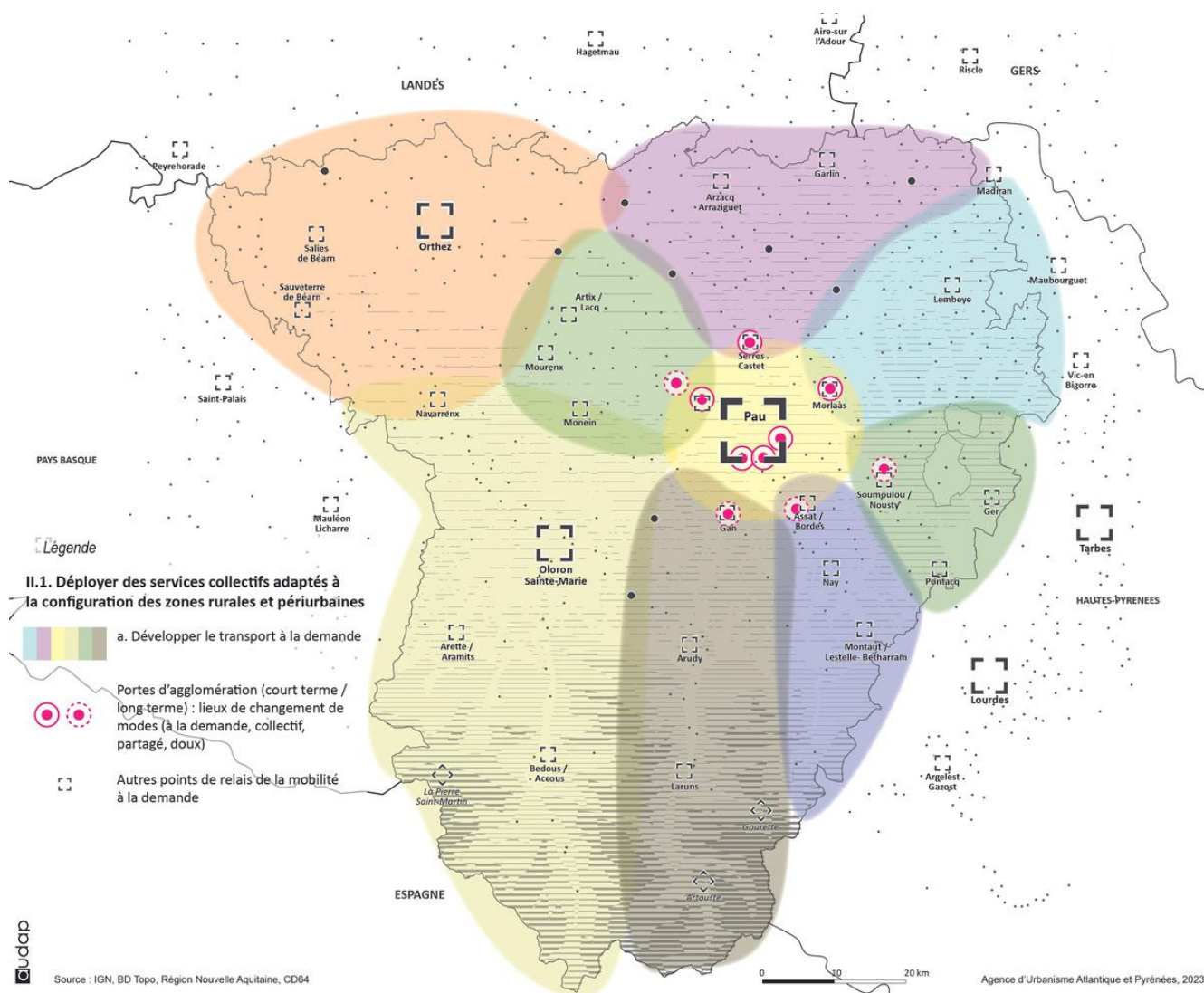
#transports en commun #TAD  
#intermodalité

2.1

Déployer des services collectifs adaptés à la configuration des zones rurales et périurbaines

## 2.1 Déployer des services collectifs adaptés à la configuration des zones rurales et périurbaines

### a. Développer le transport à la demande



#transports en commun #TAD

#intermodalité

2.1

## Déployer des services collectifs adaptés à la configuration des zones rurales et périurbaines

Le **transport à la demande** est un service de transport collectif, déclenché au besoin, qui mène l'usager de son domicile (ou un point de prise en charge proche de celui-ci) à quelques sites pré-identifiés (polarités, marchés, centres commerciaux, maisons de santé...) et ce à des jours et heures définies. Solution souple et inclusive, cette modalité est adaptée aux demandes ponctuelles et offre une alternative intéressante pour les publics dits captifs comme les personnes âgées, les jeunes ou les personnes limitées dans leur mobilité.

Une **attente forte des intercommunalités béarnaises** s'est exprimée autour du sujet du transport à la demande. Ce type de service serait à déployer à l'échelle des différents bassins de vie en faisant abstraction des limites administratives des EPCI pour envisager, lorsque c'est nécessaire, des liaisons vers les bassins environnants (principales polarités généralement).

A titre d'exemples : permettre aux habitants du secteur de Salies-de-Béarn de se rendre à Orthez, à ceux de la vallée d'Ossau de rejoindre Gan et Oloron, ...

Des réflexions seront à mener **avec les territoires voisins et des partenariats à développer**. Les portes d'agglomération et les points relais de la mobilité seront considérés comme lieux d'intermodalité entre les services à la demande et les services réguliers de transport en commun.

Des solutions s'appuyant sur des opérateurs seront à mobiliser, mais la sphère associative et l'entraide locale peuvent également être des moyens pour renforcer ces services (utilisation d'un véhicule de l'association, voire même de l'usager qui ne voudrait plus conduire).

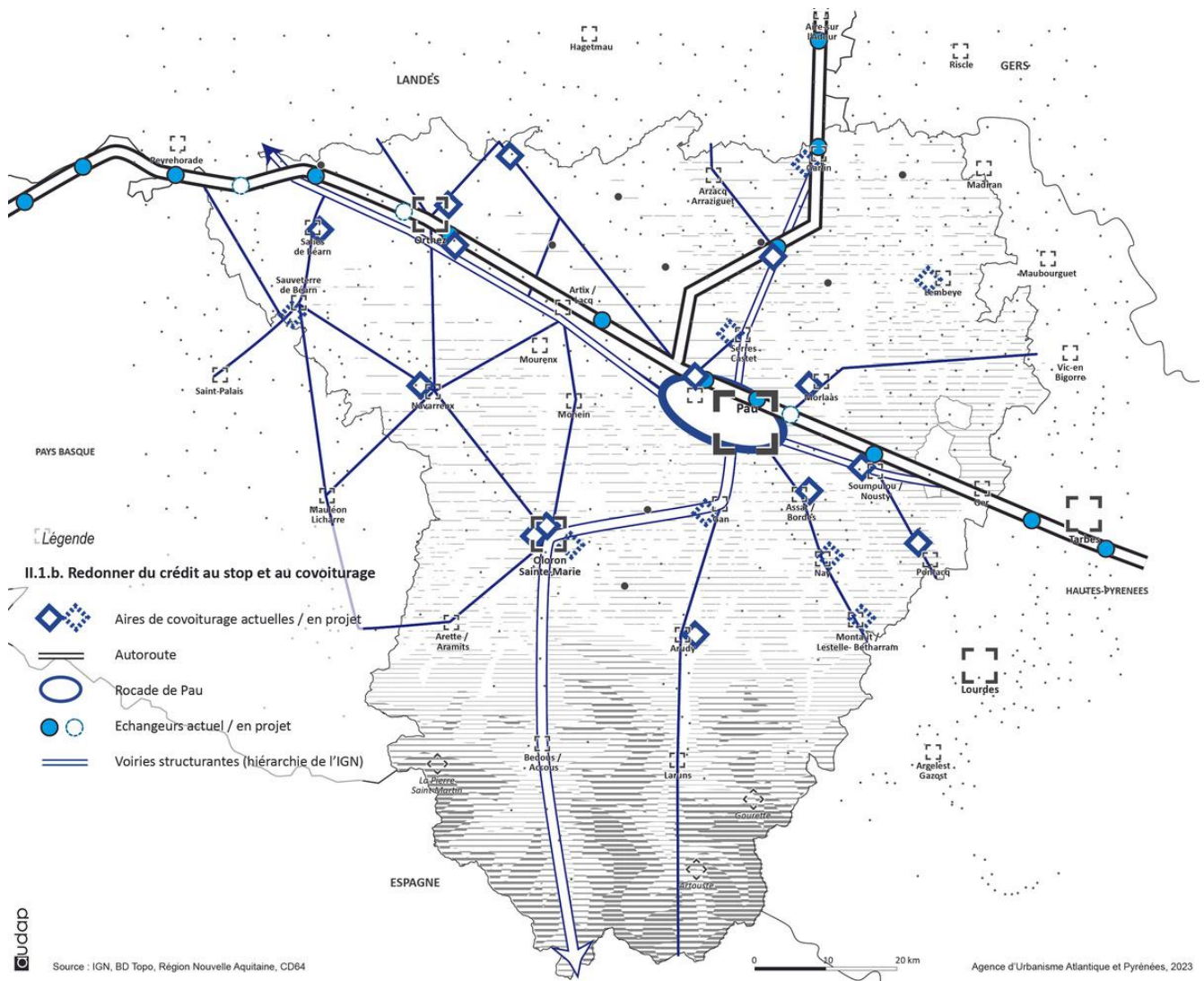
#covoiturage

#plateforme de mise en relation

2.1

Déployer des services collectifs adaptés à la configuration des zones rurales et périurbaines

## b. Redonner du crédit au stop et au covoiturage pour les trajets du quotidien







#covoiturage

#plateforme de mise en relation

2.1

## Déployer des services collectifs adaptés à la configuration des zones rurales et périurbaines

Evoqué dans la mesure I.1.b à l'échelle du Béarn, **le partage d'un trajet** trouve également toute sa pertinence à l'échelle d'un bassin de vie, particulièrement pour les territoires de vallée où les trajets convergent vers les mêmes destinations.

La promotion de cette pratique peut prendre plusieurs formes :

- **Déploiement des infrastructures** : les aires de covoiturage, les places réservées aux covoitureurs dans les secteurs les plus denses, les arrêts de prise en charge de covoitureurs ou d'autostoppeurs, ...
- **Mise en place une plateforme de mise en relation** : sur le site de recherche d'itinéraires de Modalis, la région développe la possibilité de trouver un covoiturage pour réaliser le trajet désiré.
- **Communication sur les dispositifs de défraiement** : dans le cadre du plan national covoiturage, l'Etat verse jusqu'à 200 € par an aux covoitureurs, et donne la possibilité aux collectivités de mettre en place un financement de ce même montant. En outre, des partenariats avec des commerçants locaux peuvent être réalisés, en s'appuyant sur la plateforme de mise en relation Modalis.

Des **solutions souples seront proposées** sur le principe du stop-organisé du Haut-Béarn. Rezo Pouce est un réseau de points d'arrêts de covoiturage spontané ou autostop organisé qui permet à des conducteurs et des passagers, au préalable identifiés comme tels auprès du service Rezo Pouce, de se retrouver pour partager un trajet ensemble. La portée de ce service est majoritairement locale (10 à 15 km de trajet en moyenne), et particulièrement adaptée à des publics n'étant pas motorisés.

Pour aller plus loin

Expérimenter l'autopartage.



#irve

2.1

Déployer des services collectifs adaptés à la configuration des zones rurales et périurbaines

## c. Faciliter l'usage de véhicules à énergie alternative au pétrole

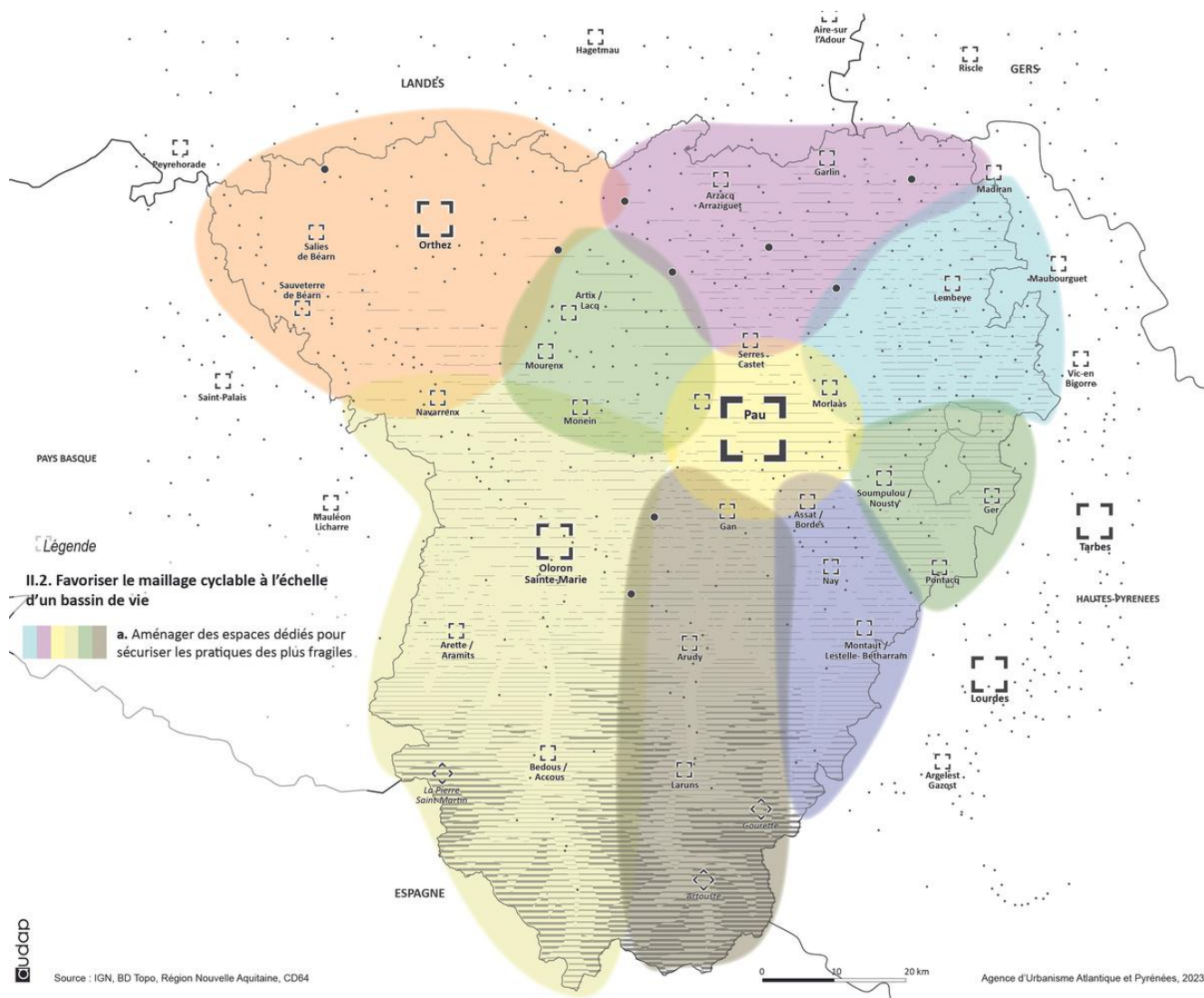
L'**usage des véhicules électriques est pertinent à l'échelle du bassin de vie**. Dans cette optique, une politique de déploiement est en cours avec Territoire d'énergies 64. Ce syndicat est en charge de piloter l'élaboration d'une stratégie de déploiement des bornes de recharge pour les véhicules électriques. Il s'agira de mettre en application cette stratégie de manière à anticiper la disparition progressive des véhicules thermiques et l'augmentation de la demande en capacité de charge.

**Cette offre publique sera à combiner avec l'offre d'opérateurs privés**, maillant petit à petit le territoire (centres commerciaux, habitats collectifs, ...).

Une stratégie analogue sera à mener pour les charges en **hydrogène et gaz**, plus adaptés aux moteurs des poids-lourds.



## 2.2 Favoriser le maillage cyclable à l'échelle d'un bassin de vie





#voirie  
#modes actifs

## 2.2 Favoriser le maillage cyclable à l'échelle d'un bassin de vie

### 2.2 Favoriser le maillage cyclable à l'échelle d'un bassin de vie

#### a. Aménager des espaces dédiés pour sécuriser les pratiques des modes actifs

Là où l'apaisement n'est pas envisageable, il sera recherché l'affectation d'espaces dédiés aux pratiques du vélo, permettant de sécuriser et rassurer les usagers. **Bandes cyclables et pistes cyclables, voies vertes**, ... seront à aménager et les itinéraires à matérialiser par du jalonnement directionnel.

Le Département des Pyrénées-Atlantiques a accompagné la réalisation de schémas cyclables autour de plusieurs polarités béarnaises. Les itinéraires qui y sont identifiés seront à traiter en priorité. Des regards spécifiques seront également à avoir sur les pénétrantes palloises qui peuvent être le support de nombreux trajets domicile-travail. Ils seront l'occasion de requalifier les entrées de ville. Ailleurs, il pourra être pertinent de se doter de ces stratégies à l'échelle de plusieurs communes pour prévoir les aménagements à réaliser.

#### b. Développer des services pour encourager l'usage du vélo


Des **stationnements adaptés aux vélos** et notamment aux vélo cargos (plus larges et longs) seront implantés au droit des équipements et dans les centralités. Les acteurs privés (commerces, sites touristiques et de loisirs, ...) seront invités à en faire de même.

Il pourra être déployé des **services de location de vélos** :

- De longue durée à destination des résidents, notamment pour permettre l'essai d'un vélo à assistance électrique et lever les freins à l'achat,
- De courte et moyenne durée à destination notamment des visiteurs du territoire.

Ces services pourront faire des équipements publics la base de déploiement et de mise à disposition. Un réseau de partenaires privés, impliqués financièrement dans la réussite du projet, pourrait également être constitué (exemple de Thouars - 79).

Les collectivités seront ainsi invitées à proposer des **aides à l'achat** de vélos, particulièrement à assistance électrique qui sont particulièrement onéreux, en complément des primes d'Etat.

A child wearing a red hoodie and a blue helmet is riding a scooter on a paved path in a park. In the background, there is a large, leafy tree and a wooden bench. The scene is bright and sunny. A semi-transparent green box is overlaid on the center of the image, containing white text.

Ambition 3 /  
Rééquilibrer les usages  
pour les déplacements de  
proximité au sein des  
communes



## Ambition 3/ Rééquilibrer les usages de proximité au sein des communes

Dans les centres-villes et les centre-bourgs et jusqu'au cœur des quartiers, pour des déplacements de proximité, l'automobile s'est imposée comme le mode d'évidence en Béarn, comme ailleurs en France. La grande majorité des trajets, même sur de courtes distances, se fait en voiture, généralement seul. Or, les limites de ce modèle du «toutvoiture» sont aujourd'hui largement connues: suroccupation de l'espace public, impacts sonores, sans parler de la pollution atmosphérique et des émissions de gaz à effet de serre. Il s'agit donc de proposer, particulièrement là où une vie sociale est active et les déplacements de courte portée, d'autres solutions de mobilité et d'utiliser la voiture de manière plus optimisée.

**Considérer les polarités comme les points structurants des services**

**Considérer le centre d'agglomération comme le cœur de la stratégie de report modal**

☐☐ Pau et ses communes limitrophes : concentration d'emplois et d'équipements dans un espace dense et de mixité fonctionnelle

**Considérer les polarités principales comme les points d'articulation à l'échelle du Béarn**

☐☐ Structuration des espaces et des centralités qui sont dans leur aire d'influence

**Considérer les polarités intermédiaires comme les points de structuration à l'échelle des bassins de proximité**

☐☐ Maillage du territoire par des lieux de services et d'équipements

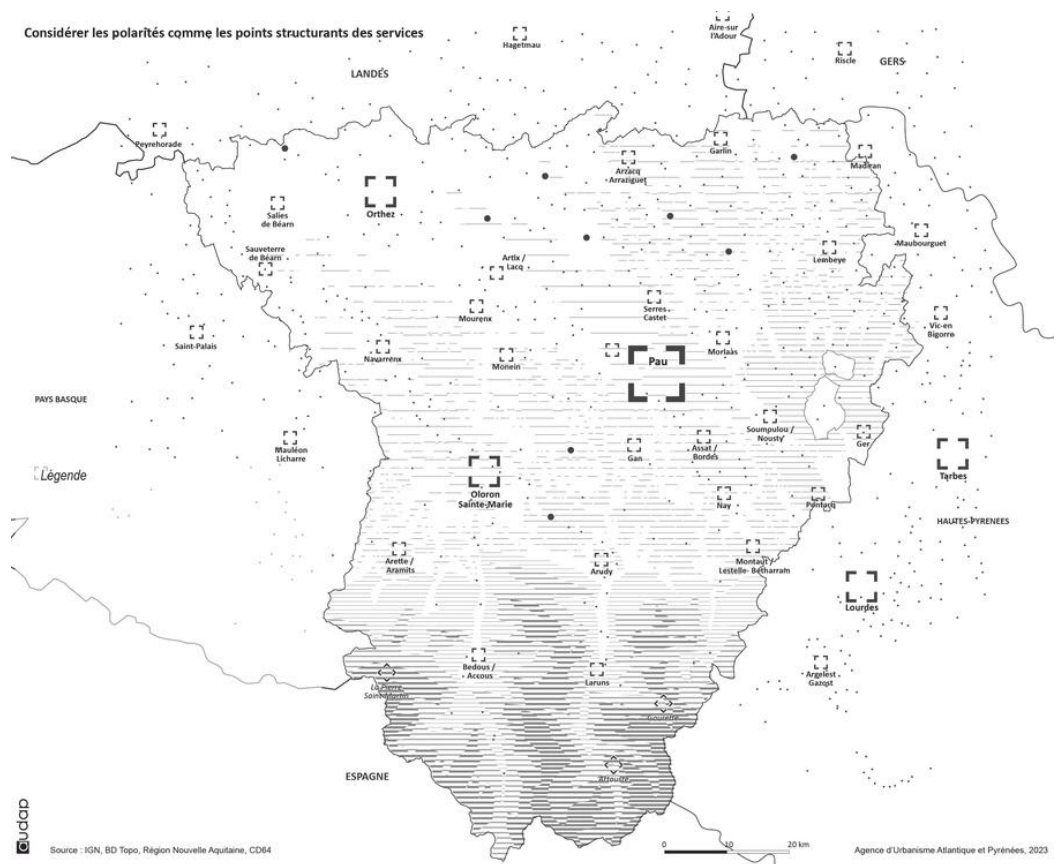
⊕ Stations de ski : concentration de loisirs et d'équipements

**Considérer les polarités de proximité et les centralités comme l'élément de base de la mobilité**

● Polarité de proximité : rôle de support ayant particularité économique ou touristique

• Centralités : villages et hameaux du Béarn

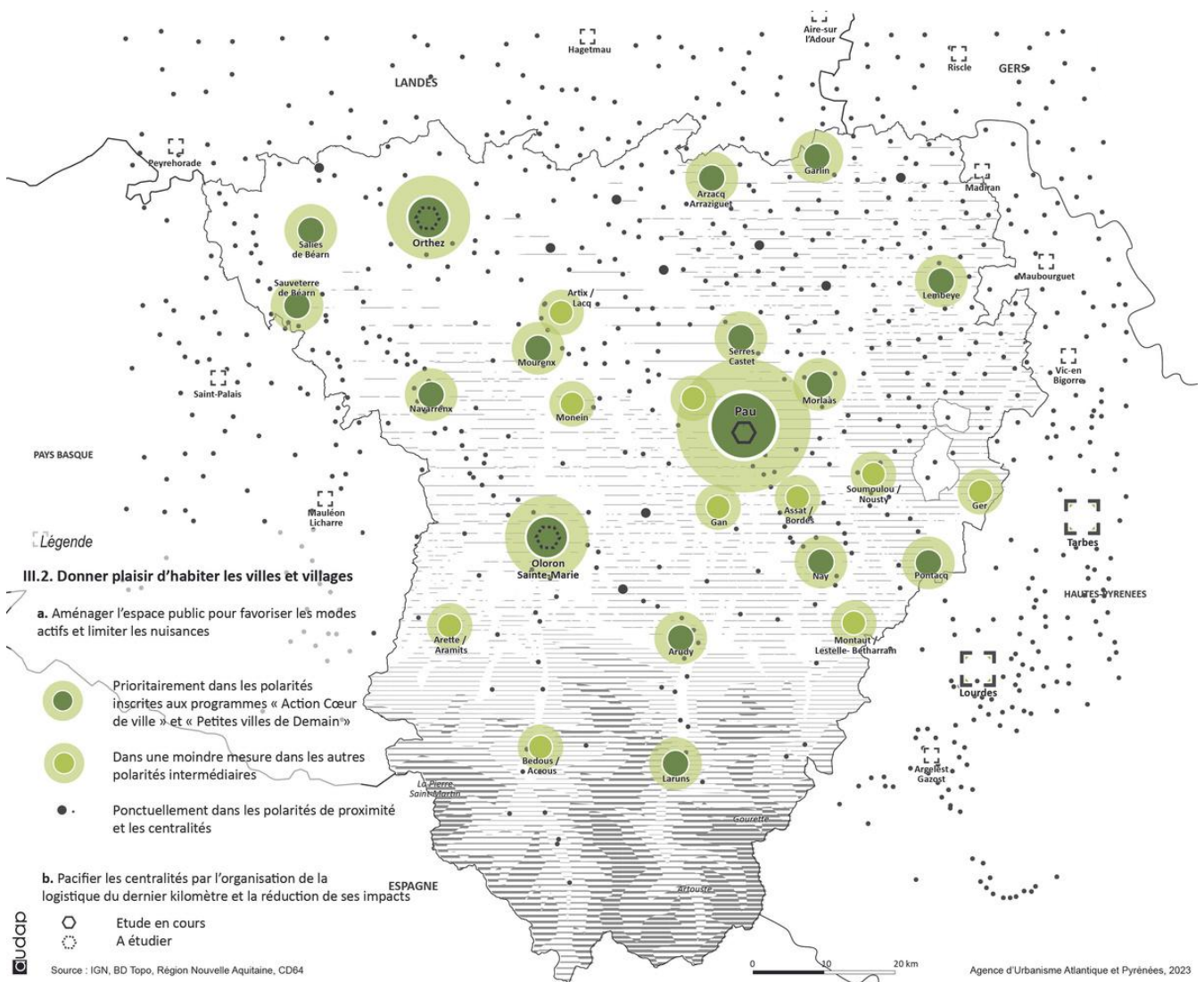
Considérer les polarités comme les points structurants des services



Sur la base de cette carte de hiérarchie des polarités (ci-dessus), des ambitions liées au développement des modes actifs (marche, vélo) et à un aménagement qualitatif de l'espace public sont exposées ci-après.



# Ambition 3/ Rééquilibrer les usages pour les déplacements de proximité au sein des communes



#lien urbanisme mobilité  
#stationnement



## 3.1 Réduire l'utilisation et l'impact de la voiture

### 3.1 Réduire l'utilisation et l'impact de la voiture

#### a. Commencer par repenser les modèles de développement urbain pour réduire les distances à parcourir

La voiture s'est imposée à mesure que les territoires se sont étendus. Son développement massif y a d'ailleurs largement contribué, générant un cercle qui s'auto-entretient. La voiture n'a pas vocation à être supprimée du paysage et des solutions de mobilités, mais son usage ne doit plus être systématique. Des **mesures de recentrage du développement urbain**, notamment via les outils types PLUi, sont nécessaires. Elles contribueront à réduire les distances à parcourir et donneront du crédit à la création de nouveaux aménagements (cyclables par exemple) et dessertes (de transports en commun notamment). L'installation d'une maison médicale en entrée de village ou d'un centre-commercial à l'écart de celui-ci, comme la création de lotissements hors des espaces agglomérés sont à éviter : elles contribuent à ce cercle vicieux, renforçant la dépendance à la voiture.

#### b. Utiliser le stationnement comme outil de report modal et de régulation des trafics

Les principales polarités, comme les principaux sites touristiques, auront à muscler leur **stratégie en matière de stationnement** de façon à :

- Augmenter la rotation des véhicules pour gagner en attractivité,
- Décourager l'usage systématique de la voiture, particulièrement vers les lieux disposant de services collectifs, pour réduire la suroccupation du domaine public et les congestions,
- Réduire l'emprise du stationnement et lutter contre le stationnement sauvage qui porte atteinte, en ville aux autres usagers de l'espace public, et en montagne à la qualité des paysages et des espaces naturels.

Parmi les mesures à **instaurer ou expérimenter** :

- Réduction du volume de places et redéfinition de la réglementation au gré de l'amélioration des services de transports en commun,
- Différentiation entre les résidents, les actifs et les chalandes par le biais de limites de temps (stationnement payant ou à durée limitée – zone bleue) et d'avantage ciblés (carte résident, livreur ou artisan par exemple),
- Augmentation des tarifs corrélée à celle des transports en commun,
- Réservation préalable de places de stationnement sur les sites touristiques,
- Regroupement / mutualisation des espaces de stationnement à l'échelle d'un centre bourg, ou d'une opération résidentielle ou commerciale avec des cheminements confortables jusqu'à la destination.



#voirie #modes actifs  
#transports en commun  
#logistique  
#intermodalité #qualité de l'air

## 3.1 Réduire l'utilisation et l'impact de la voiture

### c. Définir les règles d'accès au centre d'agglomération pour améliorer la qualité de l'air

Créée par la loi d'orientation des mobilités, la **Zone à Faibles Emissions mobilité** (ZFE-m) est un outil à destination des collectivités pour réduire la pollution atmosphérique (principalement les oxydes d'azote et les particules fines) et protéger les populations exposées en limitant la circulation des véhicules les plus polluants. Elle repose sur le système des vignettes Crit'Air qui interdisent ou aménagent l'accès, sur des plages horaires déterminées, des véhicules qui ne répondent pas à certaines normes d'émissions et qui ont un impact nocif sur la santé des résidents.

L'arrêté du 22 décembre 2021 établit la liste des agglomérations concernées. A Pau, elle doit obligatoirement être mise en œuvre au plus tard le 31 décembre 2024 sur le périmètre de l'agglomération au sens de l'Insee, supérieure à 150 000 habitants, qui inclut 55 communes.

L'étude de préfiguration doit identifier les principaux axes polluants et les principaux secteurs d'habitation afin de croiser ces données et de répondre à **l'enjeu final de santé publique**.

L'agglomération paloise est attractive et constitue le point de convergence de nombreux flux provenant du Béarn. La ZFE de l'agglomération paloise ne concernera donc pas uniquement les habitants de l'agglomération : la circulation sera restreinte dans cette future zone pour tous les véhicules les plus polluants, quel que soit leur provenance géographique. Une vigilance sera à porter pour ne pas impacter l'attractivité et le rayonnement du centre d'agglomération sur l'ensemble du territoire béarnais. Des solutions alternatives seront à prévoir ou à renforcer : parking relais, solutions de transports en commun, aménagements piétons et cyclables... La gestion des flux entrants et la modification des conditions de circulation dans la future ZFE-m pourront prendre appui sur le périmètre intra-rocade du centre d'agglomération de Pau et sur les portes d'agglomération actuelles et futures.

#### Pour aller plus loin

Déployer des navettes urbaines dans les polarités.



#voirie  
#modes actifs

## 32 Donner plaisir d'habiter les centres- villes et centres-bourgs

### 3.2 Donner plaisir d'habiter les centres-villes et centres-bourgs

#### a. Aménager l'espace public pour favoriser les modes actifs et limiter les nuisances

La marche, le vélo (qu'il soit à assistance électrique ou non), la trottinette et autres engins de déplacement personnel (les EDP intègrent également les skates, les gyropodes...) sont les modes les plus efficaces pour les déplacements de courte distance. Ils permettent de prendre un itinéraire sans détour, de se stationner rapidement, de s'arrêter pour un achat ou une rencontre. De plus, ils sont peu onéreux et génèrent peu de nuisances (réductions des impacts sonores, des risques d'accidents graves, ...).

Bien que les principales villes doivent prioritairement considérer le sujet, chacune des polarités, chacun des villages, aura à **questionner les usages de ses espaces publics**. Davantage de place pourrait-il être donné aux modes alternatifs à la voiture? Les vitesses pourraient-elles être réduites?

Le partage de l'espace public associé à l'apaisement des vitesses, résumé par **l'esprit de «cohabitation»**, est la voie la plus simple pour sécuriser les pratiques de la marche et du vélo en milieu aggloméré, qui plus est là où le bâti s'organise en limite de chaussée: limité, l'espace ne peut être partitionné à l'infini. Zone 30, zone de rencontre voire aires piétonnes devront être multipliées.

Ces interventions seront également l'occasion de **redonner de la qualité à l'espace public**, sortant du registre routier pour mettre en valeur les qualités des bourgs béarnais et redécouvrir des venelles et cheminements délaissés.

Ces mesures, favorables à la **revitalisation urbaine**, seront particulièrement pertinentes pour les communes jouant un rôle de polarité et pour les communes identifiées aux programmes Fenics et Petites Villes de Demain (PVD) notamment.




#logistique  
#qualité de l'air

## 32 Donner plaisir d'habiter les centres- villes et centres-bourgs


### b. Pacifier les centralités par l'organisation de la logistique du dernier kilomètre et la réduction de ses impacts

Dans les centre-bourgs et centre-ville des communes du Béarn, les commerces et les différentes activités se font livrer des marchandises. Parfois, les commerces sont situés dans des rues piétonnes, semi-piétonne, ou étroites. Les riverains, les passants et les visiteurs subissent des nuisances (sonores, pollution, espace utilisé, conflits d'usages sur les espaces publics). Il s'agit **d'imaginer des solutions pour la logistique du dernier kilomètre** en mutualisant l'utilisation des véhicules de livraison, afin d'éviter leur multiplication, et en proposant des véhicules et des vélos électriques, voire même des chariots de transport sur roulette afin de limiter leurs nuisances.

Plus globalement, pour poursuivre sur la dynamique offerte par le programme Interlud mené par le SMPBPM, les principaux enseignements de la charte qui sera partagée avec les opérateurs logistiques seront à proposer à l'échelle des principales polarités du Béarn : réglementation sur les horaires et gabarits, mise en place d'espaces de stockage temporaires, livraison par véhicules propres, sont autant de mesures qui pourront également intéresser les autres polarités.



**Ambition 4 /  
Réussir la mise en œuvre  
du projet**



## Ambition 4 / Réussir la mise en œuvre du projet

La mise en œuvre du projet, se matérialisant par le déploiement de services et aménagements, passe nécessairement par une participation active des acteurs du Béarn. D'une part les collectivités contribueront à ce projet d'ensemble et auront à articuler leurs interventions. D'autre part les usagers et futurs usagers seront associés à la définition plus précise du projet et à la présentation des solutions de mobilité développées. Le Pays de Béarn se propose d'avoir un rôle d'accompagnement et d'animation pour favoriser la transversalité des sujets et le dialogue entre les acteurs. Plusieurs clés de réussite sont nécessaires pour mener à bien ce projet.

### **4.1 Collaborer pour développer et articuler les solutions de mobilité**

Quelle que soit l'hypothèse de gouvernance retenue, il convient de maintenir un espace de dialogue entre les collectivités béarnaises sur le sujet de la mobilité: échanges d'expériences, réflexions pour des projets communs... Il s'agit par ce biais de contribuer à coordonner les services de mobilités pour offrir à l'utilisateur une expérience de déplacement confortable et réussie.

Cette gouvernance s'appuiera sur les structures AOM et les partenaires (Région, Département, Etat, Nam). Le Copil partenarial du Plan de mobilité Béarn jouera le rôle d'instance de dialogue entre ces entités afin de garantir la cohérence d'ensemble de la politique mobilité.

La société civile et les associations pourront également être mobilisées dans la définition ou la mise en œuvre du projet de mobilité Béarn.

### **4.2 Accompagner chaque public vers l'appropriation des services de mobilité**

Jeune, active, nouvel arrivant, défavorisé, handicapée, senior, touriste: autant de situations qui nécessitent une offre de mobilité adaptée, et une communication ciblée pour inciter à se déplacer autrement qu'en voiture seule. Il sera opportun de profiter des programmes d'aide liés aux Certificats d'économies d'énergie (Employeur Pro Vélo, Génération Vélo, Savoir Rouler, ...) pour initier une dynamique locale d'accompagnement.

Enfin, la constitution d'une flotte de vélos ou d'un ensemble de ressources matérielles permet de sensibiliser efficacement les différents publics et les laissant autonomes dans l'organisation des animations.



## 4.2 Accompagner chaque public vers l'appropriation des services de mobilité

### a. Considérer les jeunes publics comme les usagers des solutions de mobilité d'aujourd'hui et de demain

Les plus jeunes feront l'objet d'une attention particulière. Des démarches de types «plan de mobilité d'établissement scolaire» sont l'occasion de requestionner les pratiques sur le chemin de l'école. Plus largement, elles interpellent les élèves sur les conséquences des choix modaux et peuvent devenir ambassadeur des solutions de mobilité auprès de leur entourage et moteur du changement. Le syndicat Pau Béarn Pyrénées Mobilité accompagne déjà les établissements scolaires via un catalogue partagé d'animations pour les enseignants ou personnels périscolaires. Ces travaux peuvent être étendus au Béarn. Des animations clé en main à proposer aux enseignants ou aux animateurs périscolaires peuvent être élaborées sans nécessiter d'y adosser des moyens humains supplémentaires.

L'adolescence se caractérise par une quête d'autonomie qui se traduit par une sollicitation des parents pour faire «taxi» ou un accès aux deux-roues-motorisés. Des actions spécifiques sont à mener pour les orienter vers les modes qui sont portés prioritairement par le plan de mobilité: marche, vélo, transports en commun, ...

Le Département propose plusieurs outils pédagogiques pour accompagner spécifiquement les collégiens. Les objectifs communs poursuivis amèneront à réfléchir à d'éventuels outils complémentaires à mutualiser.

Le Challenge Mobilité inter-écoles proposé par l'ADEME Nouvelle-Aquitaine, avec un site internet dédié, offre la possibilité à chaque territoire et établissement scolaire de s'appuyer sur une animation annuelle récurrente.

Enfin, à l'âge du permis du conduire et de la première voiture, il est important de les inciter à continuer d'utiliser d'autres modes pour les trajets qui le permettent.



## 4.2 Accompagner chaque public vers l'appropriation des services de mobilité

### b. Mobiliser les actifs et employeurs pour les déplacements domicile-travail, trajet structurant du quotidien

Les déplacements quotidiens pour se rendre au travail sont les plus structurants. Installée dans une routine, la voiture s'impose comme mode réflexe. Si elle est utile le jour où l'on fait les courses au retour du travail ou le jour où l'on dépose les enfants à l'école, la voiture n'est pas toujours indispensable ou peut permettre de véhiculer un collègue.


Les employeurs seront incités à mobiliser leurs salariés quant à leurs pratiques dans le cadre de démarches de plan de mobilité entreprises ou administrations et à développer des moyens adaptés : stationnements vélo, horaires adaptés, lieu de restauration, télétravail, organisation de covoiturage ...

Des partenariats seront à trouver avec la CCI notamment pour l'animation :

- Le Club de la mobilité en est l'exemple, organisé en partenariat entre le Syndicat Pau Béarn Pyrénées Mobilité et la CCI. Il propose aux entreprises et administrations membres des sujets d'échanges et de projets liés à la mobilité et l'entreprise, comme par exemple l'organisation du Challenge de la mobilité ou le partage d'expériences du déploiement de bornes de recharge de véhicules électriques au sein de l'entreprise.
- Le kit partagé PdME réalisé par le Syndicat Pau Béarn Pyrénées Mobilité peut servir d'exemple pour les entreprises du Béarn. Il donne une méthode pour la mise en œuvre d'un Plan de mobilité entreprises : diagnostic, plan d'actions, mise en œuvre, communication et évaluation.

### c. Cibler les nouveaux arrivants pour faire rimer arrivée sur le territoire et pratiques éco-mobiles

Un déménagement est synonyme de changements d'habitudes. Cette occasion doit être saisie pour faire tester les solutions de mobilité. Il pourrait être envisagé d'offrir un abonnement temporaire aux services de transports en commun ou une location de vélo pour donner envie de passer le pas ou de sensibiliser au choix du lieu d'habitation.



## 4.2 Accompagner chaque public vers l'appropriation des services de mobilité

### d. Accompagner les personnes en situation de précarité ou de handicap

L'accès à la mobilité est essentiel à l'insertion sociale. Néanmoins, un certain nombre de solutions existantes et projetées ne répondent pas aux besoins spécifiques de différents publics. Il s'agit alors de poursuivre la mise en place de l'accessibilité et d'accompagner les publics en difficulté vers des solutions adaptées.

Pour les personnes en situation de précarité, la mobilité pèse fortement dans le budget des ménages. Au-delà des changements de pratiques envisagés, il sera également recherché une tarification des services adaptés aux moyens de chacun.

L'accessibilité des services est profitable à chacun. Tous, sommes ou serons touchés, ponctuellement ou durablement, par des difficultés de mobilité. Mais également parce qu'une solution accessible est aussi plus confortable pour tous. Il s'agit de travailler à rendre les services et les espaces publics accessibles.

### e. Limiter l'isolement des personnes âgées par des solutions de mobilité adaptées

Que la personne âgée vive en maison ou en appartement, que son logement soit situé en centre-bourg/ville ou en milieu rural, qu'elle soit très dépendante ou seulement pour certaines tâches de la vie quotidienne, des solutions de mobilité doivent être trouvées pour limiter l'effet d'isolement, en lien avec les structures locales qui s'occupent de l'aide à la personne.

### f. Donner au public touristique l'envie et le choix de la mobilité alternative

L'accès aux équipements touristiques, aux lieux de nature et de montagne doit pouvoir se faire autrement que seul en voiture.

Des dispositifs d'information sur les services existants doivent être accessibles dès la prise de contact avec l'activité de loisir. Des packs loisir-mobilité doivent aussi pouvoir être déployés.

De nouvelles façons de voyager pour ses loisirs doivent être proposées aux touristes : transports en commun, covoiturage spontané, mobilité active.





## 4.3 Connaître les besoins et évaluer les pratiques pour adapter les services de mobilité

### 4.3 Connaître les besoins et évaluer les pratiques pour adapter les services de mobilité

Une connaissance plus fine des besoins et pratiques de mobilité doit être envisagée. En effet, peu de données sont actuellement disponibles en dehors de l'analyse des flux domicile-travail produite par l'INSEE.

Des dispositifs d'enquêtes seront à mener (Enquête ménage déplacement EMD, enquêtes qualitatives plus souples ...) pour approfondir et actualiser la connaissance (motifs de placement, profils des usagers...).

Le Club des observatoires de la mobilité, animé par l'Audap pour le compte de ses partenaires, est un des moyens d'y parvenir.

Cette observation renforcée permettrait d'aider à la définition des projets mais aussi d'évaluer les solutions de services de mobilité mises en place afin de les ajuster au plus près des besoins identifiés.

# Synthèse

## Ambition 1 / Mieux relier les polarités entre elles

A l'échelle du Béarn et en relation avec les espaces proches (Bigorre, sud Gers et Landes, intérieur du Pays Basque, Aragon), des liaisons sont à organiser pour **articuler les polarités et les bassins de vie** qu'elles organisent. Entre les principales polarités, des liaisons rapides permettent d'envisager un **report modal**. Ailleurs, la voiture est, et restera certainement, le mode le plus efficace, mais elle doit pouvoir être utilisée autrement pour proposer des solutions au plus grand nombre.

## Ambition 2 / Organiser la mobilité au cœur des bassins de vie

Les communes non identifiées comme polarités ne doivent pas devenir des déserts en matière de mobilité où l'utilisation de la voiture serait la seule solution pour se déplacer. Des services sont à organiser à l'échelle des **bassins de vie constitués** autour des polarités pour donner accès au plus grand nombre aux commerces, services et équipements des principales communes.

## Ambition 3 / Rééquilibrer les usages pour les déplacements de proximité au sein des communes

Dans les centres-villes et les centres-bourgs et jusqu'au cœur des quartiers, pour des déplacements de proximité, l'automobile s'est imposée comme le mode d'évidence en Béarn, comme ailleurs en France. La grande majorité des trajets, même sur de courtes distances, se fait en voiture, généralement seul. Or, les **limites de ce modèle du « tout voiture »** sont aujourd'hui largement connues : suroccupation de l'espace public, impacts sonores, sans parler de la pollution atmosphérique et des émissions de gaz à effet de serre. Il s'agit donc de proposer, particulièrement là où une vie sociale est active et les déplacements de courte portée, **d'autres solutions de mobilité** et d'utiliser la voiture de manière plus optimisée.

## Ambition 4 / Réussir la mise en œuvre du projet

La mise en œuvre du projet, se matérialisant par le déploiement de services et aménagements, passe nécessairement par une **participation active** des acteurs du Béarn. D'une part les collectivités contribueront à ce projet d'ensemble et auront à **articuler** leurs interventions. D'autre part les usagers et futurs usagers seront **associés** à la définition plus précise du projet et à la présentation des solutions de mobilité développées. Le Pays de Béarn se propose d'avoir un rôle d'accompagnement et d'animation pour favoriser la **transversalité** des sujets et le dialogue entre les acteurs. Plusieurs clés de réussite sont nécessaires pour mener à bien ce projet.

# Plan de mobilité interne Béarn

Avril 2023



PāYS de  
BĕāRN