

PRÉFET DE LA RÉGION AQUITAINE

Direction régionale de l'Environnement,
de l'Aménagement et du Logement
d'Aquitaine

Bordeaux, le 20 AOÛT 2013

Mission Connaissance et Évaluation

**Création d'une ligne de bus à haut niveau de service
reliant le centre hospitalier à la gare
Commune de Pau
(Pyrénées-Atlantiques)**

**Avis de l'autorité administrative de l'État
compétente en matière d'environnement**
(article L122-1 et suivants du code de l'environnement)

Avis 2013-114

Localisation du projet : Commune de Pau

Demandeur : Syndicat mixte des transports urbains Pau Porte des Pyrénées

Procédure : Déclaration d'utilité publique

Date de saisine de l'autorité environnementale : 16 juillet 2013

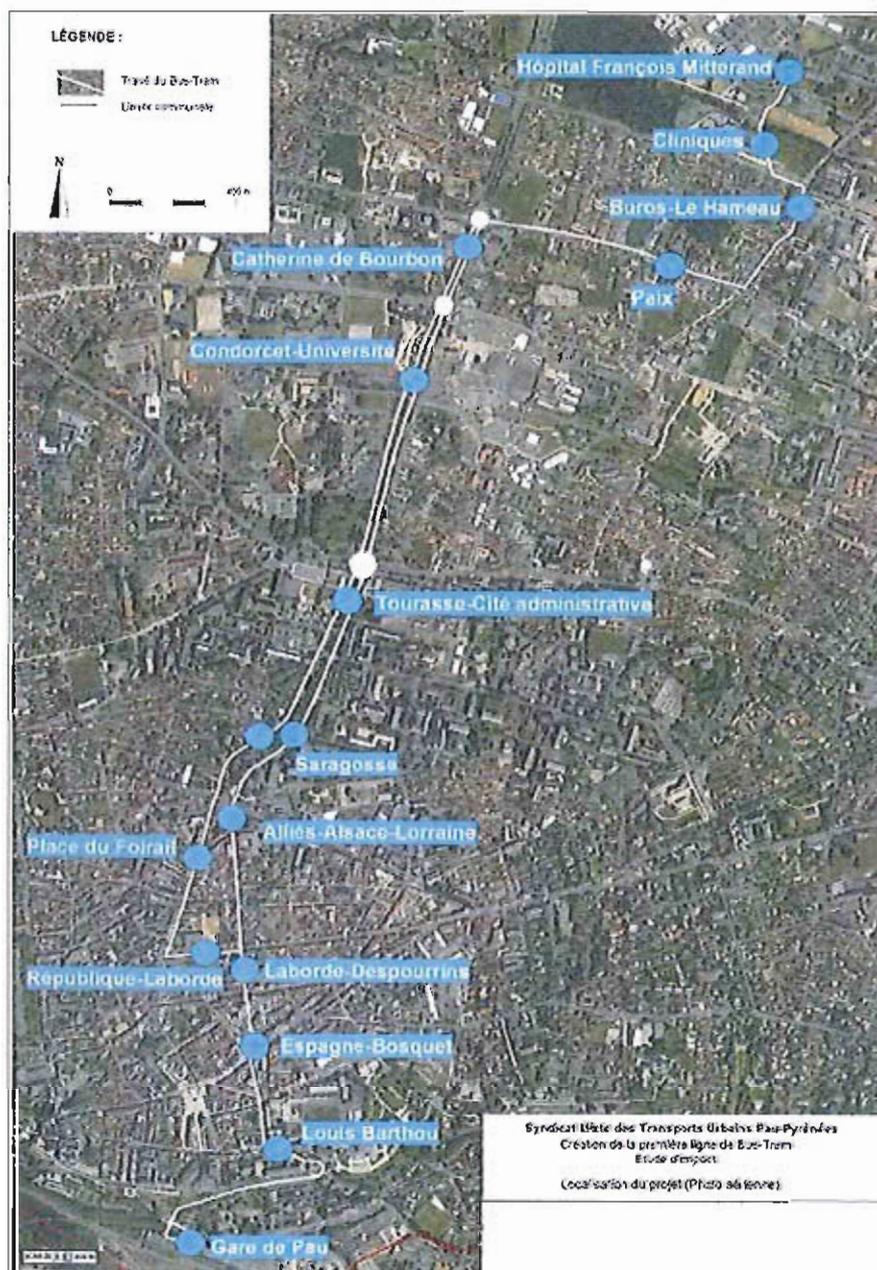
Date de l'avis de l'agence régionale de santé : 7 août 2013

Principales caractéristiques du projet

Le projet objet de l'étude d'impact porte sur la création d'une ligne de bus à haut niveau de service (BHNS, appelé Bus-Tram dans l'étude) aménagée pour l'essentiel en site propre, reliant le centre hospitalier à la gare de Pau, et réalisée sous maîtrise d'ouvrage du Syndicat Mixte des Transports Urbains Pau Porte des Pyrénées.

Les objectifs poursuivis dans le cadre de la réalisation de ce projet sont de faciliter les déplacements quotidiens par la création d'un système de transport en commun performant et fiable, de préserver l'environnement par la réduction de la pollution de l'air et la limitation des émissions de gaz à effet de serre, ainsi que de pérenniser le développement urbain et la croissance économique.

Le tracé débute au Nord de Pau par le centre hospitalier, dessert le quartier du Hameau, puis rejoint la coulée verte (allée Catherine de Bourbon, allées Condorcet, avenue Dufau, cours Lyautey). Il dessert l'université, la cité administrative, les centres commerciaux, irrigue le centre-ville de place en place (place du Foirail, place de la République, place Laborde, place d'Espagne, place Saint-Louis de Gonzague) et termine son parcours à la gare ferroviaire, qui fera l'objet d'une réhabilitation prochaine pour être transformée en "pôle multimodal". Le projet prévoit l'aménagement de 15 stations. Afin d'adapter le tracé aux contraintes des rues du centre-ville (pente, étroitesse), la ligne emprunte des rues différentes dans le sens Nord-Sud (la longueur dans ce sens est de 6 km) et le sens Sud-Nord (la longueur dans ce sens est de 5,7 km). Le programme de l'opération prévoit également la création de deux parcs-relais (centre hospitalier et carrefour Victor Schoelcher).



Présentation du projet – Extrait de l'étude d'impact

Le projet est soumis à étude d'impact en application de la rubrique n°6 du tableau annexé à l'article R122-2 du Code de l'Environnement relative à l'aménagement de routes existantes. Le présent avis est émis dans le cadre de la procédure de déclaration d'utilité publique.

I – Analyse du caractère complet du dossier

Le contenu de l'étude d'impact transmise à l'autorité environnementale intègre les éléments requis par les dispositions de l'article R122-5 du Code de l'Environnement.

II – Analyse de la qualité du contenu du rapport d'étude d'impact et du caractère approprié des informations qu'il contient

II.1 Analyse du résumé non technique

L'étude d'impact comprend un résumé non technique qui n'appelle pas d'observations particulières.

II.2 Analyse de l'état initial du site du projet et de son environnement

L'analyse de l'état initial de l'environnement aborde successivement le milieu physique, le milieu naturel, le milieu humain et le paysage.

Concernant **le milieu physique**, il est noté que le projet s'implante en milieu urbain. Le réseau hydrographique de la zone d'étude est composé du gave de Pau et de plusieurs cours d'eau. Le tracé intercepte le cours d'eau Ousse des Bois au Nord du tracé, puis l'Ousse au niveau du parvis de la gare. Ces deux cours d'eau présentent un aléa inondation.

L'étude relève également la présence d'un nombre important de sites et sols potentiellement pollués (BASIAS et BASOL) dont certains sont situés à proximité immédiate du projet.

Concernant **le milieu naturel**, il est noté que le projet s'implante dans un secteur artificialisé présentant potentiellement peu d'enjeux pour la faune et la flore, hormis au niveau des espaces verts (notamment coulée verte), des arbres et des cours d'eau. La zone d'étude est concernée par deux sites Natura 2000 (Parc boisé du château de Pau, et Gave de Pau). Les cours d'eau traversés par le projet font partie du site Natura 2000 associé au Gave de Pau.

Concernant **le milieu humain**, l'étude présente une analyse de cette thématique, associée à une présentation du patrimoine et une analyse paysagère du site. L'étude intègre également une analyse des déplacements au sein de l'agglomération et des offres de stationnement au niveau de l'itinéraire du Bus-Tram. Le projet s'inscrit dans l'un des deux axes structurants Nord-Sud qui convergent vers le cœur de ville. Ce dernier concentre plusieurs type de flux (flux de destination pour les emplois et les commerces, ainsi que plusieurs flux Est-Ouest). La situation de la circulation n'est pas totalement fluide à ce jour. Plusieurs dysfonctionnements sont notés, notamment le soir, malgré une capacité à 2x2 voies de la coulée verte au Nord. Enfin il est noté que le tracé du Tram-Bus emprunte essentiellement le tracé de la ligne de bus existante T2 qui constitue en fréquentation la seconde ligne de bus la plus empruntée (1,5 millions de passagers par an).

II.3 Analyse des impacts temporaires, permanents, directs et indirects du projet sur l'environnement et des mesures de réduction et de compensation

L'analyse des impacts et la présentation des mesures abordent les thématiques du milieu physique, du milieu naturel, et du milieu humain.

Il est noté que le projet, en phase exploitation, génère plusieurs impacts positifs pour l'environnement. Parmi ces derniers, il est notamment relevé que le projet contribue à améliorer le fonctionnement de la ligne de bus T2 (diminution du temps de parcours, augmentation de la régularité, augmentation du confort et de l'accessibilité à bord, diminution des nuisances) favorisant de ce fait une hausse de la fréquentation de ce transport en commun. Le projet contribue à requalifier de nombreux axes de la ville et à valoriser plusieurs places (place de la République, place Marguerite Laborde, place d'Espagne), en supprimant notamment la circulation automobile sur les deux premières. Le projet contribue également à augmenter le linéaire de cheminements piétons et de pistes cyclables, tout en intégrant des aménagement paysagers et en favorisant la rétention des eaux pluviales.

Le projet intègre en phase chantier plusieurs mesures visant à limiter les risques de pollution du milieu physique, d'altération du milieu naturel ou de nuisances pour le milieu humain.

L'étude appelle toutefois les observations suivantes :

Concernant les **sites et sols potentiellement pollués** (source : BASIAS et BASOL), une analyse des risques doit être réalisée pour les sites situés à proximité immédiate du projet et susceptibles d'être impactés par les travaux.

Concernant la **traversée des deux cours d'eau « Ousse des Bois » et « Ousse »**, qui font partie du **site Natura 2000** du Gave de Pau, l'étude mériterait de présenter un focus sur ces deux zones en précisant sur cartographie les modalités de protection retenues pour éviter tout risque de pollution des cours d'eau en phase chantier, l'emprise des travaux et la délimitation des zones sensibles qu'il convient d'éviter. Il convient par ailleurs de préciser les modalités retenues au niveau de l'ouvrage de franchissement de l'Ousse des Bois permettant de préserver voire restaurer les berges existantes et les corridors de déplacements pour la faune. L'étude gagnerait à présenter un plan de l'ouvrage représentant les berges existantes et la position des piles des ouvrages. Les modalités de réalisation gagneraient également à être précisées, sachant qu'il convient de privilégier l'absence d'intervention depuis le lit du cours d'eau. Au demeurant, l'étude conclut à juste titre à l'absence d'incidences notables sur les espèces et habitats d'espèces à l'origine de la désignation du site Natura 2000 du Gave de Pau.

Concernant **les arbres**, il est relevé la réalisation d'une étude spécifique visant à recenser ces derniers et ayant permis d'identifier une quinzaine d'arbres remarquables. L'impact du projet sur ces derniers mériterait d'être précisé. En cas d'impact avéré, la justification de l'absence d'évitement mériterait d'être précisée.

Concernant **les conditions de déplacement**, l'un des effets négatifs potentiels du projet concerne les reports de trafic automobile vers les autres voiries du fait de la réalisation du projet. L'étude intègre en page 472 et suivantes une analyse de cette thématique. A cet égard, il est noté la pertinence des cartes n°49 et n°50 en pages 474 et 475 permettant de visualiser les gains et pertes de trafic sur les différentes voiries. Ces cartes mériteraient toutefois d'être complétées par une quantification des évolutions de trafic associées à chaque voirie concernée. L'étude intègre également la présentation du nouveau plan de circulation en page 476.

Concernant **les nuisances acoustiques**, l'étude prend en compte une atténuation du bruit de 6dB(A) chaque fois que la distance double. Or cette valeur est admise dans la mesure où la propagation du bruit se fait dans un champ libre ce qui n'est pas le cas en l'espèce. Au contraire, la présence de constructions sur la quasi-totalité du parcours va entraîner des phénomènes de réverbération qui vont accentuer le niveau sonore. L'atténuation de 8 à 10 dB(A) avancée doit être soit davantage justifiée, soit accompagnée de mesures particulières permettant de limiter ces phénomènes.

Concernant **le foncier**, les bâtis destinés à être démolis du fait de la réalisation du projet mériteraient d'être indiqués sur les plans au 1/500ème associés au dossier.

Concernant **le réseau cyclable**, il est noté que le projet contribue à augmenter de manière significative le linéaire de pistes cyclables et bandes cyclables, ce qui constitue un point très positif pour l'environnement. L'étude gagnerait à présenter une carte de synthèse s'attachant à représenter ce nouveau réseau cyclable le long de l'itinéraire, en indiquant les éventuelles interruptions tout en justifiant ces dernières.

Enfin, d'une manière générale, concernant l'ensemble **des mesures d'évitement et de réduction** intégrées dans le projet, il est rappelé que conformément aux nouvelles dispositions de l'article R122-14 du Code de l'environnement, les décisions d'autorisation, d'approbation ou d'exécution du projet doivent mentionner :

- les mesures d'évitement, de réduction et de compensation
- les modalités du suivi des effets du projet sur l'environnement ou la santé humaine,
- les modalités du suivi de la réalisation des mesures ainsi que le suivi de leurs effets sur l'environnement qui font l'objet d'un ou de plusieurs bilans transmis pour information par les autorités décisionnaires à l'autorité environnementale.

A cet égard, et afin de faciliter la mise en application de ces dispositions, il convient de compléter la présente étude en intégrant :

- sur la base du tableau figurant en pages 511 et suivantes, un tableau récapitulatif sous forme de liste des différentes mesures d'évitement et de réduction intégrées au projet, avec une présentation des modalités du suivi de la réalisation des mesures et du suivi de leurs effets, ainsi que du suivi des effets du projet sur l'environnement ou de la santé humaine,
- une proposition d'échéancier pour la réalisation d'un ou de plusieurs bilans.

II.4 Justification et présentation du projet d'aménagement

L'étude intègre en partie 5 une présentation des solutions de substitution examinées ainsi que les raisons du choix du projet. Il est noté à cet égard que le projet a fait l'objet de plusieurs variantes (variantes de tracé et d'insertion). L'analyse comparative de ces différentes variantes a permis de définir le tracé finalement retenu.

Concernant plus particulièrement le boulevard de la Paix, qui constitue un axe fortement contraint, et pour lequel la réalisation du projet nécessite la démolition de plusieurs habitations (c'est sur cet axe que se concentrent les démolitions de bâti), l'étude précise en page 148 que deux profils en travers types de 18 mètres et 24 mètres de large ont été envisagés, avant de retenir celui de 24 mètres de large. L'étude gagnerait cependant à représenter les deux solutions, en pointant les avantages et inconvénients de chacune d'entre elles, en intégrant notamment le foncier dans l'analyse. Par ailleurs l'interruption de la bande cyclable au niveau de l'insertion sur le boulevard de la Paix depuis le carrefour Victor Schoelcher n'est pas satisfaisante en terme de sécurité pour les cyclistes (les cyclistes devront s'insérer dans le trafic sans disposer d'espace réservé). La variante évoquée en page 149 consistant à pincer l'îlot séparatif entre le site propre et la voirie générale mériterait d'être approfondie.

Enfin, il est noté que la partie relative à l'analyse de la compatibilité du projet avec les plans et programmes est présentée de manière satisfaisante.

II.5 Estimation des mesures en faveur de l'environnement

L'étude d'impact comprend une estimation des mesures en faveur de l'environnement qui n'appelle pas d'observations particulières.

II.6 Analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet sur l'environnement

L'étude présente les méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet sur l'environnement. Cette partie n'appelle pas d'observations particulières.

III – Conclusion de l'avis de l'autorité environnementale : qualité de l'étude d'impact et prise en compte de l'environnement

Le projet objet de la présente étude d'impact porte sur la création d'une ligne de bus à haut niveau de service, empruntant pour l'essentiel un aménagement en site propre, au niveau de la ligne de bus existante T2 constituant la seconde ligne de bus la plus empruntée à ce jour.

Le projet s'accompagne de plusieurs impacts positifs pour l'environnement, et permet notamment de favoriser une meilleure fréquentation du réseau de transport en commun, à requalifier de nombreux axes de la ville et à valoriser plusieurs places (place de la République, place Marguerite Laborde, place d'Espagne), en supprimant notamment la circulation automobile sur les deux premières. Le projet contribue également à augmenter le linéaire de cheminements piétons et de pistes cyclables, tout en intégrant des aménagements paysagers et en favorisant la rétention des eaux pluviales.

L'autorité environnementale souligne la qualité de l'étude d'impact, bien que le document final soit très volumineux (560 pages) et de ce fait peu accessible pour le public. Il est néanmoins noté l'effort de retranscription synthétique et exhaustive des principaux éléments du dossier dans le

résumé non technique de l'étude qui constitue de ce fait une pièce importante du dossier. Outre les illustrations cartographiques et photographiques de qualité, il est noté la présence de cartes dans le dossier, à l'échelle 1/500ème du tracé et au 1/1000ème des aménagements paysagers, permettant de visualiser dans des conditions satisfaisantes les aménagements projetés.

L'analyse de l'état initial de l'environnement est traitée de manière satisfaisante et permet de faire ressortir les principaux enjeux du site du projet qui s'implante en zone urbaine. L'analyse des impacts et la présentation des mesures ont été bien menées mais appellent toutefois quelques observations qu'il convient de prendre en compte, concernant la présence potentielle de sites et sols pollués, la préservation du milieu naturel (arbres remarquables et cours d'eau), les reports de trafics du fait de la réalisation de l'aménagement, les nuisances acoustiques durant la période de travaux, la représentation du nouveau réseau cyclable, ainsi que la justification de l'aménagement retenu au niveau du boulevard de la Paix.

Quelques compléments sont également sollicités pour faciliter l'application de l'article R122-14 du Code de l'environnement concernant la mention des mesures et du suivi dans les décisions d'autorisation, d'approbation ou d'exécution du projet.

Le Préfet de région,

Pour le Préfet,
La Secrétaire Générale pour les Affaires Régionales



Marie-Françoise LECAILLON