

PRÉFET DE LA RÉGION NOUVELLE- AQUITAINE

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

Bordeaux, le 12 OCT. 2016

Mission Évaluation Environnementale
Pôle projets

**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 L. 122-1 et suivants du Code de l'Environnement)**

Avis 2016-604

L'avis de l'Autorité environnementale est un avis simple qui porte sur la qualité de l'étude d'impact produite et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet. Porté à la connaissance du public, il ne constitue pas une approbation du projet au sens des procédures d'autorisation préalables à la réalisation.

Localisation du projet :	Commune de Pau
Demandeur :	Syndicat mixte des transports urbains Pau Porte des Pyrénées
Procédure principale :	Déclaration d'Utilité Publique
Autorité décisionnelle :	Préfet des Pyrénées-Atlantiques
Date de saisine de l'Autorité environnementale :	18 août 2016
Date de l'avis de l'Agence régionale de la Santé :	13 septembre 2016

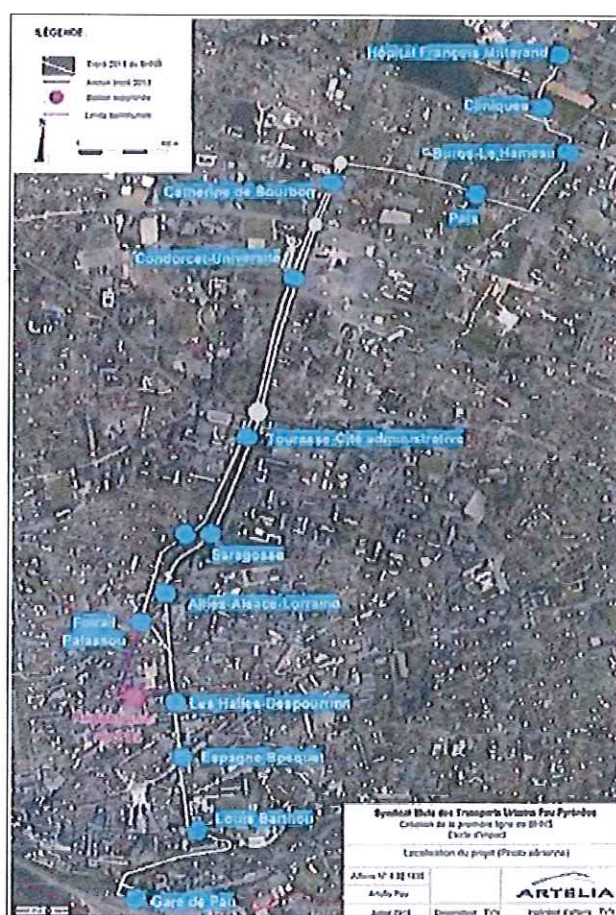
I - Principales caractéristiques du projet

Le projet, objet de l'étude d'impact, porte sur la création d'une ligne de bus à haut niveau de service (BHNS), 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 par ce projet sont de faciliter les déplacements quotidiens par la création d'un système de transports 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.

Un projet initial a fait l'objet d'une première étude d'impact et d'un avis de l'Autorité environnementale en date du 20 août 2013. Il a également fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique, le 23 décembre 2013.

Depuis, le projet a été modifié et a fait l'objet d'une nouvelle étude d'impact. Le plan du nouveau projet figure ci-après.



Extrait du dossier : Plan du projet

II – Rappel des conclusions de l'avis de l'Autorité environnementale du 20 août 2013 (sur projet initial).

Comme indiqué ci-avant, l'étude d'impact du projet initial a fait l'objet d'un avis de l'Autorité environnementale en date du 20 août 2013.

Cet avis indique en conclusion :

« 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.

La qualité générale de l'étude d'impact est satisfaisante, bien que le document final soit très volumineux (560 pages) et de ce fait peu accessible. 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 1/500 du tracé et au 1/1000 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 appellent toutefois quelques observations concernant la préservation du milieu naturel (arbres remarquables et cours d'eau), les reports de trafics du fait de la réalisation de l'aménagement, la représentation du nouveau réseau cyclable, ainsi que la justification de l'aménagement retenu au niveau du boulevard de la Paix, qu'il convient de prendre en compte.

Quelques compléments sont également sollicités pour faciliter l'application de l'article R. 122-14 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."

III – Evolution du projet.

Le projet a évolué en intégrant une modification de tracé dans le centre-ville, en évitant la rue Carnot et les Halles, en empruntant la rue Péliou avant de rejoindre la place d'Espagne par la rue Cassin.



Tracé du projet initial



Tracé du projet modifié

Ce changement de tracé conduit à supprimer la station "République-aborde" (station de la place des Halles). La station "Place du Foirail" est par ailleurs déplacée à l'extrémité de la rue Palassou et renommée "Foirail-Palassou".

IV – Modifications apportées à l'étude d'impact initiale.

L'étude d'impact du projet initial a été actualisée pour tenir compte de la modification du tracé.

Cette actualisation porte essentiellement sur l'analyse :

- des impacts sur le trafic, liés au changement de tracé,
- des impacts sur la qualité de l'air et l'ambiance acoustique, liés au changement de tracé,
- des effets cumulés avec des projets situés à proximité du tracé,
- des modifications du planning de travaux.

Elle intègre également la mise à jour portant sur la prise en compte des plans et programmes ayant évolué depuis 2014, à savoir le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux Adour-Garonne (approuvé en décembre 2015), le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (décembre 2015), le Schéma de Cohérence Territoriale du Grand Pau (juin 2015) et la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme en 2013, ainsi que le Plan de Prévention du Risque Inondation du Gave de Pau et de ses affluents (en cours d'élaboration).

Ces éléments n'appellent pas d'observations complémentaires à celles figurant dans l'avis de l'Autorité environnementale du 20 août 2013.

V – Prise en compte des observations figurant dans l'avis de l'Autorité environnementale du 20 août 2013.

Les principales observations figurant dans l'avis de l'AE du 20 août 2013 portaient sur :

- la préservation du milieu naturel (arbres remarquables et cours d'eau),
- les reports de trafics du fait de la réalisation de l'aménagement,
- la représentation du nouveau réseau cyclable,
- la justification de l'aménagement retenu au niveau du boulevard de la Paix

Concernant la thématique de la préservation du milieu naturel (arbres remarquables et cours d'eau), les travaux potentiellement les plus sensibles qui concernent la traversée de l'Ousse des Bois, ont été réalisés en 2015. Les travaux ultérieurs du projet ne génèrent pas d'autres impacts sur la ripisylve du cours d'eau. Toutefois, et comme évoqué dans l'avis du 20 août 2013, **l'impact du projet sur les arbres remarquables recensés à proximité du tracé mériterait d'être précisé.**

Concernant les reports de trafics du fait de la réalisation de l'aménagement, il est réitéré le souhait de pouvoir disposer dans le dossier **de cartographies s'attachant à représenter les reports de trafic sur les voiries autour du projet.**

Il est également réitéré le souhait de disposer **d'une carte de synthèse s'attachant à représenter le nouveau réseau cyclable le long de l'itinéraire, en indiquant les éventuelles interruptions tout en justifiant ces dernières.**

Par ailleurs, et comme déjà indiqué dans l'avis du 20 août 2013, 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 144 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 ne semble pas satisfaisante en termes de sécurité pour les cyclistes (les cyclistes devront s'insérer dans le trafic sans disposer d'espace réservé). **La variante évoquée en page 145 consistant à pincer l'îlot séparatif entre le site propre et la voirie générale mériterait à cet égard d'être approfondie.**

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

Le présent avis porte sur l'étude d'impact et le projet d'aménagement d'un bus à haut niveau de service favorisant l'usage des transports en commun, et visant à limiter l'utilisation de la voiture. A cet égard, il est relevé la finalité positive de l'aménagement.

L'étude d'impact du projet initial a fait l'objet d'un avis de l'Autorité environnementale en date du 20 août 2013. Depuis, le projet a évolué et l'étude d'impact a été actualisée.

L'analyse de l'étude d'impact actualisée fait ressortir quelques observations similaires à celles figurant dans l'avis du 20 août 2013 (cf. partie V). Il conviendrait donc de compléter l'étude d'impact sur ces points.

Le Préfet de région,



Pierre DARTOUT