

Compte-rendu débat du 6 mars 2019 à 20h salle Récaborde à Pau

Mobilité urbaine, péri-urbaine et longue distance : quels modes de transport promouvoir et comment les promouvoir ?

Une quarantaine de personnes présentes, habitant Pau, les communes de l'agglomération, Morlèas, Bosdarros, Bagnères de Bigorre.

Ce débat croise les thématiques

- de la transition écologique (les transports sont le 1^{er} émetteur de Gaz à Effet de Serre avec 37 % des émissions en France),
- de la fiscalité (la fiscalité « environnementale » est de l'ordre de 47 milliards € en 2015 alors que les investissements publics sont de 32 Milliards € : 14,5 pour l'efficacité, 5,9 pour les Energies Renouvelables, 9, 2 pour les infrastructures, 2 pour la réduction des Gaz à Effet de Serre).

La mobilité est le problème le plus important en terme d'émission de Gaz à Effet de Serre, mais celui dont l'évolution semble difficile à infléchir. Il y a des progrès, une diminution de Gaz à Effet de Serre dans tous les secteurs sauf celui là.

1. Mobilité urbaine

1.1. Diagnostic

- La ville de Pau est vécue comme polluée par le trafic automobile. L'espace urbain est devenu désagréable, dangereux, irrespirable à cause des voitures, cela décourage les piétons et les cyclistes. C'est le cercle vicieux.
- Changer de véhicule n'est pas la solution : les diesels mêmes modernes sont nocifs (particules très fines). La voiture électrique n'est pas la panacée (problème de la fabrication des batteries), et elle est encore inabordable pour la plupart (y compris en tenant compte des primes du gouvernement).
L'avenir pour les déplacements urbains est au vélo.
- Pratiquer le vélo à Pau et l'agglomération est vécu souvent comme dangereux. C'est un frein à la pratique cyclable et explique que très peu d'enfants se déplacent à vélo, pourtant le vélo leur donne un degré de liberté intéressant.
- Le nombre de kilomètres de voies cyclables présenté comme le deuxième en France par la ville de Pau, n'est pas pertinent. Il ne fait pas de différence entre les bandes et les pistes cyclables et oublie leur discontinuité, qui les rend inefficaces.
Manque d'axes cyclables Est/ Ouest et problèmes de sécurité autour des écoles.
- La contrainte permet de faire évoluer les pratiques. L'exemple des travaux aux Halles à Pau

montre que beaucoup de gens peuvent abandonner leur voiture et venir à vélo.

- Problème d'image : pour beaucoup, un cycliste en ville n'est pas perçu comme quelqu'un qui travaille et il est considéré comme gênant voire au plus, comme un « bobo ».
- Agressivité entre les différents usagers de l'espace public, piétons, cyclistes, automobilistes.
- Les personnes qui marchent ou font du vélo le week-end sur les voies vertes, oublient ces options de déplacement pour aller travailler, même si la distance est courte. C'est une question d'habitude et de mentalité.

1.2. Bonnes pratiques

- Exemple de la ville de Pontevedra en Espagne, de 83.000 habitants, qui a banni la voiture sur 2/3 de la ville pour la rendre piétonne, en aménageant des parkings autour de la ville. L'accès en centre ville est limité à faible allure, pour les artisans, les livreurs, la police, les résidents du secteur.
- Utilisation dans les centres-villes sans voiture, de vélos avec remorque pour transporter des enfants, de triporteurs pour les livraisons, de vélos-cargo pour le matériel des artisans.
- Entreprise locale qui participe au challenge mobilité initié par l'ADEME. Cela donne l'occasion à des gens de changer leurs habitudes en testant le vélo, quelques-uns ont basculé et ne viennent plus systématiquement en voiture.
- Solution radicale « Je n'ai plus de voiture depuis 6 mois, et j'ai perdu 10kg sans faire de régime ni aller en salle de sport, seulement en me déplaçant à vélo. Pour les plus longs trajets, je loue une voiture ». Tous soulignent les bienfaits du vélo pour la santé.
- « On se déshabitude facilement de la voiture. C'est plus relaxant de faire un court trajet à pied ou à vélo. »
- Classe découverte dans une école avec des enfants de 9 /10 ans. Apprentissage du vélo dans la cour puis dans l'environnement proche avant de partir à vélo sur une semaine avec l'instituteur. Expérience qui permet de faire évoluer les pratiques.

1.3. Préconisations

- Le sujet de la mobilité est politique, il faut des choix collectifs portés par l'Etat et les collectivités. Les initiatives individuelles seules sont insuffisantes. Elles doivent être portées par la volonté collective.
- Provoquer et accompagner un changement de mentalité. Réduire progressivement (cela ne peut pas se faire brutalement) la place de la voiture en ville et montrer les gains pour la communauté : plus d'espace public car moins besoin de parking voiture (en particulier là où le foncier est cher), voirie apaisée, bruits et pollutions réduits, sécurité augmentée.

- Représentation du cycliste à faire évoluer. Communication grand public à mener. Le vélo n'est pas ringard. On gagne du temps en circulant à vélo.
- Pour faire évoluer les mentalités et l'image de la voiture et du vélo, ne plus faire de publicité pour les voitures, promouvoir des films mettant en avant des cyclistes urbains.
- Inciter les entreprises à proposer des espaces protégés des intempéries et sécurisés pour les vélos, et des vestiaires avec douches pour les cyclistes.
- Inciter les entreprises à assouplir les horaires, de façon à ce que les parents aient le temps d'accompagner leurs enfants à l'école à pied ou à vélo.
- Sensibilisation primordiale des enfants pour des déplacements actifs (à pied ou à vélo), à envisager avec les écoles.
- Communiquer auprès des jeunes cyclistes pour éviter certains comportements dangereux pour eux-mêmes ou les autres (éclairage, sonnette pour prévenir les piétons, respect du code de la route,...).
- Mettre en place des systèmes de ramassage des enfants pour aller à l'école qui privilégient la marche (pédibus) ou le vélo (scootbus). Initiative de la collectivité ou aider les parents à monter un réseau pour le mettre en place.
Cette solution permettrait aux parents d'avoir le temps d'aller eux-mêmes travailler à vélo.
- Réaliser un réseau d'aménagements cyclables denses, continus, directs, sécurisés, bien indiqués, pour qu'ils soient incitatifs.
- Aménager des pistes cyclables très sécurisées aux abords de tous les établissements scolaires et l'université, de façon à favoriser la pratique du vélo par les enfants et les étudiants.
- Aménager des parkings à vélo dans les écoles pour les enfants et les enseignants, devant l'école pour parents qui accompagnent les enfants.
- Augmenter le nombre d'arceaux permettant un stationnement sécurisé des vélos en ville, notamment aux abords des halles et de la médiathèque de Pau.
- Élargir les trottoirs au dépend de la chaussée, favoriser les zones de rencontre. Des trottoirs larges, en bon état accessibles aux personnes à mobilité réduite et aux poussettes, redonneront aux gens l'envie de marcher.
- Multiplier les zones 30 et les zones de rencontre à 20km/h en ville. La baisse de la vitesse est la première mesure qui réduit le danger pour les cyclistes, et permet de développer la pratique du vélo et de la marche à pied.
- Rendre le centre ville moins accessible aux véhicules à moteur à explosion, développer les zones piétonnes. Réguler l'accès automobile au centre ville en fonction du besoin réel d'accès des personnes avec un véhicule (services de secours, résidents, artisans, livreurs...).

- Rendre la voiture individuelle moins attractive en ville (induire des pertes de temps par rapport aux mobilités actives grâce au plan de circulation).
- La zone de trafic limité en centre ville paraît plus intéressante que la zone à faible émission (qui favoriserait les plus riches).
- Il faut un changement de mentalité et faire en sorte que dans la ville « l'autre existe », avec une notion d'humanité, c'est une affaire collective.
Donc penser les aménagements urbains en donnant la priorité au plus vulnérable :
 1. personnes handicapées, enfants/poussettes, personnes âgées,
 2. piétons
 3. vélos
 4. transports en commun
 5. le reste (scooters, motos, autos, camions)
- Développer une mobilité plus lente, c'est bon pour le climat et les relations aux autres.
- Rendre les parcours pour les piétons et les vélos agréables. Ville apaisée, vitesse réduite, bons revêtements, plantation d'arbres qui donnent de l'ombre l'été et participent à une ville plus respectueuse de l'environnement. Cela favorise la santé, les relations sociales et l'écologie.
- La santé est un motif pour pratiquer la marche à pied ou le vélo en mode loisirs, il faut l'utiliser pour inciter les gens à se déplacer ainsi pour les courtes distances au quotidien.
- Favoriser l'aménagement de voies en site propre pour les bus urbains, de façon à ce qu'ils soient plus rapides avec des horaires mieux respectés, et donc plus fiables pour les utilisateurs .
- Rendre les tarifs des bus beaucoup plus attractifs, augmenter leur fréquence, rallonger les horaires de desserte en soirée.
- Rallonger les horaires du funiculaire à Pau.
- Développer des petits transports en commun gratuits dans les centres ville (comme Coxitis et le funiculaire à Pau) pour les personnes ayant du mal à marcher ou faire du vélo.
- Développer les parkings relais à la périphérie du centre ville, en favorisant par des tarifs incitatifs l'utilisation des bus ou de vélos urbains proposés par la ville.

2. Mobilité en Péri-urbain

2.1. Diagnostic

- Les communes péri-urbaines souhaitent se développer. Elles ont incité le développement de zones résidentielles et de zones d'activités. Aujourd'hui les habitants qui se rendent en ville avec leur voiture pour le travail et les services, paient un lourd tribut.

- 15 000 véhicules circulent les jours ouvrés entre le Nord Est Béarn et Pau.
- Le co-voiturage de courte distance ne fonctionne pas. Cette solution est peu utilisée sur les trajets domicile-travail.
- Le Département a développé 600 km de voies cyclables, mais c'est essentiellement pour le tourisme.
- Les véloroutes ou voies vertes comme celle longeant le Gave de Pau, sont utilisées pour les loisirs, alors qu'elles pourraient l'être pour des trajets utilitaires entre deux villes.
- Il est dommage que les voies vertes utilisent souvent le tracé d'anciennes voies ferrées délaissées en les recouvrant d'un revêtement roulant. On élimine toute idée de les réutiliser et on met en concurrence deux modes de transport intéressants.
- La Région Nouvelle Aquitaine a voté la fin de la gratuité des transports scolaires.
- Le projet de Loi d'Orientation Mobilité prévoit un désengagement de l'Etat et un basculement vers les collectivités territoriales, en particulier les Régions pour le ferroviaire, créant des problèmes de financement importants.

2.2. Bonnes pratiques

- Idelys propose des vélos à assistance électrique à un coût raisonnable de location. Cela permet de réduire l'usage de la voiture en ville, en facilitant des déplacements plus longs et limitant l'obstacle que représente le dénivelé entre ville basse et ville haute.
- Bonne initiative des bus interurbains du Département, intéressants financièrement pour l'usager comparé à la voiture, mais pas assez de fréquence et de régularité. Pourtant écologiquement plus performants que la voiture. Désencombrement urbain et moins polluant (1 bus = 56 voitures).
- Une solution alternative est proposée par « Rézo Pouce ». C'est un service complémentaire au réseau de transport en commun qui permet de faciliter le déplacement des personnes en zone rurale et périurbaine. C'est un service entre le covoiturage et l'autostop. Il est défini avec la communauté des communes qui adhère à Rézo Pouce (notamment les lieux d'implantation des arrêts auto-stop sur le territoire).
- Tarif incitatif pour les transports collectifs : réseau de bus départemental à 1 ou 2 €, Mise en place par la Région d'un billet unique TER et bus avec un seul abonnement.
- Bon exemple de la réouverture de lignes SNCF en péri-urbain avec des trains réguliers : la ligne Firminy / Saint-Etienne remise en service est un succès.

2.3. Préconisations

- Arrêter le désengagement de l'Etat sur le sujet des transports. L'Etat doit inciter des investissements favorisant la transition écologique et préserver le service public.
- Sortir de l'aberration des budgets pour les carburants attribués à l'Armée, qui poussent les militaires à gaspiller pour consommer toute la dotation.
- Inciter l'usage des mobilités propres : réduire les tarifs des trains et des transports en commun interurbains , favoriser le covoiturage (voies ou parkings réservés, gratuité des péages).
- Revenir à la gratuité des transports scolaires.
- Rôle de l'entreprise dans l'incitation au covoiturage à développer : aménagement des horaires, facilitation de la communication entre les salariés, mise en place d'une plate forme interne à l'entreprise .
- Partager nos moyens de transports, penser collectif, avec des solutions comme le « Rézo Pouce », les bus inter-urbains, les petites lignes de train.
- Beaucoup augmenter la fréquence des trains vers les petites villes autour de Pau, comme Nay, Orthez et Oloron et la desserte des stations intermédiaires. Ré-ouvrir les petites gares.
- Favoriser l'intermodalité : des places pour les vélos dans les trains, des parkings vélos sécurisés dans les gares (arceaux, boîtes fermés).
- Faire intervenir le Département (qui gère les voies péri-urbaines comme la D 943 Lembeye Morlaàs Pau par exemple) pour construire des pistes cyclables le long des routes départementales.
- Développer un réseau de taxi collectif à la demande (navette autonome sur itinéraire identifié, ou avec chauffeur).
- Lutter contre l'étalement urbain.
Redynamiser le centre ville en développant les commerces et services de proximité, pour le rendre plus attractif pour les habitants, avec un mode de vie limitant les déplacements.

3. Mobilité longues distances

3.1. Diagnostic

- L'avion est le mode de transport le plus polluant et qui pourtant se développe le plus.
- Le co-voiturage fonctionne bien sur les longues distances, il est peu cher.
C'est néanmoins une régression en terme écologique par rapport au train.
Attention à « l'effet rebond » lié au faible coût qui pousse les gens à faire plus de

déplacements au détriment de l'environnement.

- Dégradation de la desserte par la SCNF du Sud-Ouest, au prétexte d'un gain d'une demi-heure avec la LGV sur le TGV vers Paris.
Certains TGV s'arrêtent maintenant à Pau, avec relais en bus pour les gares de Lourdes et Tarbes.
La SNCF favorise les grandes villes avec le réseau centralisé des TGV, au détriment des transversales et des dessertes régionales avec les TER.
Suppression des trains de nuit vers Paris, Vintimille, Strasbourg et Genève.
- L'abandon du train de nuit « la palombe bleue » en juillet 2017 a entraîné une augmentation de 30% du trafic de l'aéroport de Tarbes vers Paris, alors que l'avion émet 30 fois plus de CO2 que le train.
- L'abandon du train de nuit favorise le report des déplacements vers l'avion, en particulier pour les professionnels qui ne peuvent pas consacrer 4h et demi en journée au trajet vers Paris et arriver en fin de matinée.
- L'abandon du train de nuit ne permet plus de traverser la France sans poser de jour de congé, donc une dégradation des relations sociales et familiales, pour qui ne souhaite pas emprunter l'avion pour des raisons écologiques ou financières, ou pour qui la destination est en dehors de l'Île de France.
- Le bus de nuit entre Pau et Paris est une dégradation comparée au train de nuit. Le confort est très inférieur, et la pollution et le danger sont beaucoup plus importants.
- Le prix du train est incompréhensible. Il est souvent prohibitif. Cette tarification est commerciale et ne correspond pas à un service public.
- D'une façon générale le coût du train est trop élevé, donc pas assez incitatif pour l'utilisateur.
La SNCF favorise les TGV alors qu'un même trajet Pau/ Normandie est 4 fois plus cher en TGV qu'en TER.
Les tarifs les plus intéressants sont uniquement au départ de Paris, ce qui crée une inégalité territoriale. Seuls les TGV proposent une indemnisation en cas de retard supérieur à 30mn ou d'annulation.
- Il n'y a pas de taxe carbone sur le kérosène, mais au contraire des subventions aux aéroports, cela fausse les comparaisons économiques faites entre le train et l'avion. « C'est une concurrence déloyale »

3.2. Bonnes pratiques

- Exemple des USA où on incite au co-voiturage, avec des voies réservées, des péages réduits.
- Exemple de la compagnie autrichienne de trains qui mise à nouveau sur les trains de nuit, en Autriche et pour des liaisons entre villes de l'Allemagne et de l'Italie. Cela a permis de ne pas créer un nouvel aéroport à Vienne.

- Exemple de certains pays qui facilitent l'intermodalité en proposant des parkings vélo sécurisés à la gare de départ puis la location de vélos ou en libre service à la gare d'arrivée. Aux Pays-Bas, 40% des personnes arrivent à la gare à vélo.

3.3. Préconisations

- Taxer les poids lourds comme les automobilistes.
- Taxer le kérosène pour le transport aérien.
- Favoriser l'intermodalité train / vélo :
Imposer des places vélos plus pratiques et nombreuses dans les trains (cahier des charges pour l'aménagement ou la création des rames).
Créer des stationnements vélos protégés et sécurisés en nombre dans les gares.
Développer les points vélos en location ou en libre service aux gares.
- Rétablir tous les trains de nuit.
- Redévelopper la desserte ferroviaire avec des horaires et une fréquence attractifs.
- Rendre le tarif des trains plus compréhensible et attractif.
- Arrêter les mesures favorisant le développement des aéroports, et transférer les budgets pour soutenir les solutions de transports alternatives à l'avion.