

Axe 3 :

Développer des mobilités durables pour tous les publics et dans tout le Pays Basque

Analyses & enjeux

La mobilité en quelques données :

- Une prégnance toujours accrue de la voiture individuelle (76.5% des déplacements) générant pollutions atmosphériques et émissions de gaz à effet de serre.
- Des transports collectifs et en vélo qui représentent respectivement 4.1% et 1.5% des déplacements.
- Une offre de transport en commun renforcée sur l'Agglomération Côte Basque Adour mais des saturations routières toujours présentes aux entrées de ville.
- Un renforcement de la politique du CG64 dans le domaine des transports
- L'Agglomération Sud Pays Basque, jeune Autorité Organisatrice des Transports (AOT) depuis le 1^{er} janvier 2013, qui s'organise progressivement.
- Des besoins spécifiques non encore satisfaits sur les territoires périurbains et ruraux.
- Une multitude d'acteurs (5 AOT interviennent en Pays Basque).
- Un développement du fret ferroviaire ralenti par une mauvaise santé économique du secteur.
- Des initiatives nouvelles autour du développement de la logistique urbaine et de l'organisation du dernier kilomètre de livraison.
- Des expériences autour du télétravail et des tiers-lieux ainsi que dans le domaine de la mobilité transfrontalière (projet Transfermuga) mais qui restent à renforcer.

Malgré de multiples initiatives et une volonté accrue des différentes AOT de développer des offres de transport répondant au plus près aux besoins des territoires et des populations, la situation en Pays Basque demeure très tendue : des réponses spécifiques restent à apporter pour les territoires périurbains et ruraux et pour certains publics, notamment les jeunes et les personnes âgées. La nécessaire articulation entre les politiques de transport et les politiques d'aménagement et de logement est toujours un objectif à atteindre pour organiser l'urbanisation autour des dessertes en transports collectifs et répondre aux besoins en logements en s'appuyant sur l'armature urbaine. L'absence d'offre de transport cohérente, coordonnée et lisible ne permet pas une utilisation efficace des différents modes de transports. La complémentarité des mobilités doit passer par un encouragement vers les mobilités actives (marche à pied, vélo) et par le développement de l'intermodalité. Enfin, les signes de fragilité du fret ferroviaire doivent amener le territoire à trouver des solutions adaptées permettant de redynamiser le secteur.

Le territoire souhaite s'inscrire pleinement dans la transition énergétique et écologique, il doit donc maintenant définir une stratégie territoriale afin de mettre en cohérence ses choix énergétiques avec les politiques de transports, de logement, d'urbanisme ou encore d'économie. Le Contrat territorial 2014-2020 doit être l'occasion de franchir un cap et d'amener le territoire à changer son modèle de développement et d'aménagement en permettant le développement de mobilités durables pour tous et partout.

Les objectifs stratégiques

- ➊ Renforcer les conditions d'accessibilité au(x) territoire(s).
- ➋ Promouvoir les mobilités alternatives à la voiture (multimodalité).
- ➌ Créer les conditions favorables au développement de l'intermodalité sur le territoire.
- ➍ Anticiper les mutations du transport de marchandises.
- ➎ Mettre en place une gouvernance Pays Basque sur la mobilité.

① Renforcer les conditions d'accessibilité au(x) territoire(s)

Première condition requise pour permettre à chacun de se déplacer le plus facilement possible, c'est de rendre tous les territoires accessibles. Les territoires périurbains et ruraux ont été identifiés comme prioritaires car ils conjuguent plusieurs contraintes, notamment géographiques et spatiales et les besoins sont prépondérants. L'accessibilité du Pays Basque depuis l'extérieur est aussi à prendre en compte afin d'anticiper les projets en cours et les évolutions à venir. Par ailleurs, la mobilité touristique ne doit pas être oubliée. Celle-ci impacte très fortement le territoire et contribue à renforcer les saturations routières et à générer des gaz à effet de serre. Enfin, la mobilité transfrontalière peine à se développer malgré des initiatives.

En résumé, les **priorités d'action** sont :

- > Le développement d'offres de transports adaptées aux besoins des territoires périurbains et ruraux et aux publics spécifiques (jeunes, personnes âgées, scolaires, précaires, touristes,...) (ex. développement du Transport à la demande,...) ;
- > L'anticipation de l'accessibilité du territoire Pays Basque et des besoins de la mobilité touristique ;
- > Le développement d'une offre de transport transfrontalière.

② Promouvoir les mobilités alternatives à la voiture (multimodalité)

Dans un territoire où les déplacements se font essentiellement via l'utilisation de la voiture individuelle, les collectivités doivent créer les conditions favorables pour promouvoir la multimodalité c'est-à-dire permettre à tout un chacun d'avoir accès à différents modes de transports. L'enjeu pour le Pays Basque est clair : repenser les déplacements pour limiter le recours à la voiture en privilégiant les modes partagés (auto partage, covoiturage), en utilisant les modes de transports économes en énergie et en Co₂ (bus) et en permettant à tous de rester actif (marche à pied, vélo).

En résumé, les **priorités d'action** sont :

- > L'encouragement des mobilités actives (vélo, marche à pied) ;
- > Le développement de l'offre de transport en commun (bus, navette fluviale...);
- > La sensibilisation à de nouveaux comportements de mobilité (covoiturage...).

③ Créer les conditions favorables au développement de l'intermodalité sur le territoire

Utiliser successivement plusieurs modes de transport pour se déplacer au cours d'un même trajet, cela doit aussi être possible en Pays Basque. Par exemple il doit être possible de laisser sa voiture au parking de la gare pour prendre le train et aller travailler, ou de prendre un vélo au sortir d'un

bus pour se rendre chez le médecin. Tous les moyens sont bons pour se déplacer autrement et différemment. L'apport des technologies de l'Information et de la communication doit faciliter cette intermodalité en permettant la mise en partage et l'accès à une information en temps réel.

En résumé, les **priorités d'action** sont :

- > L'aménagement de Pôles d'Echanges Multimodaux (ex. PEM gare de Bayonne, PEM secondaires autour des autres gares) ;
- > Le développement des systèmes de billettique unique à plusieurs modes de transport et d'information aux usagers via les TIC.

④ Anticiper les mutations du transport de marchandises

Confronté à des mutations rapides, le transport de marchandises doit se réorganiser pour limiter les impacts négatifs qu'il pourrait connaître. En Pays Basque, la fragilité du fret ferroviaire (fermeture d'entreprises, dégradation des infrastructures,...) et la redynamisation souhaitée du fret maritime doivent inciter les collectivités locales à créer les conditions favorables à leur développement. Se rajoute la problématique plus particulière de la logistique urbaine qui doit être mieux réfléchi et prise en compte au moment où le territoire se donne comme objectif de réussir sa transition écologique et énergétique.

En résumé, les **priorités d'action** sont :

- > La redynamisation du fret ferroviaire (CEF) et maritime (Port de Bayonne) et leur offre combinée (ex. Organisation ferroviaire de proximité) ;
- > L'expérimentation de nouvelles formes de logistique urbaine (distribution, collecte mutualisée...).

⑤ Mettre en place une gouvernance Pays Basque sur la mobilité

Le constat est sans équivoque : plusieurs niveaux de collectivité ont la compétence transport. Chacune d'entre elle est chargée de la réalisation, de la gestion et des équipements liés à son champ d'intervention (la région : les TER ; le département : les transports non urbains et les transports scolaires ; les autorités organisatrices de transport urbain : les transports urbains). Cette stricte répartition a engendré des cloisonnements puisque chaque AOT définit son offre, sa gamme tarifaire, son titre de transport, etc. Il apparaît donc nécessaire de rechercher une adéquation entre les logiques de déplacement et les périmètres d'action des collectivités. L'atteinte de cet objectif appelle une coordination des AOT en lien avec les collectivités locales non AOT.

En résumé, les **priorités d'action** sont :

- > La mise en place d'une conférence des Autorités Organisatrices de Transports (AOT) : complémentarité des offres ;
- > La création d'un espace de dialogue entre AOT et collectivités locales ;
- > Le développement des outils de connaissance (observation des dynamiques, Open Data...).