



Conseil de Développement du Pays Basque  
Ipar Euskal Herriko Garapen Kontseilua

## EKARPENA / CONTRIBUTION

**Contribution n°2 du CDPB/IEHGK au Plan de Déplacements Urbains**

# PDU : les 19 propositions du Conseil de développement

Adoptée par le Conseil de direction du 10 octobre 2019



## PREAMBULE

### Les Contributions du CDPB/IEHGK au Plan de Déplacements Urbains

**La vocation historique du CDPB/IEHGK** (confirmée dans sa mission auprès de la Communauté d'Agglomération) est de **se placer très en amont de la définition des politiques publiques et d'en être un contributeur majeur**, en mobilisant le point de vue des acteurs socio-économiques et l'expertise citoyenne.

Comme il l'a fait pour les autres Schémas stratégiques de la Communauté d'Agglomération (PLH / Programme Local de l'Habitat, PCAET / Plan Climat Air Energie Territorial ...), le CDPB/IEHGK a ouvert une Commission de travail depuis novembre 2018 et réalisé une **première contribution en mai 2019** où il donne la vision de la société civile sur les stratégies à déployer en termes de mobilité. Transmise à la CAPB, cette Contribution a notamment pu être mobilisée par les élus communautaires, les services de l'Agglomération, et les bureaux d'étude travaillant à l'élaboration du PDU.

**La seconde Contribution** présentée ici s'inscrit dans la continuité de ce travail. Tenu informé de l'état des discussions au niveau de la CAPB, et des orientations qui se dessinent pour le PDU, le CDPB/IEHGK a souhaité apporter une dimension plus opérationnelle à l'heure où la CAPB s'engage dans la rédaction du plan d'actions de son PDU.

Tout en déclinant les grandes orientations de la première contribution, le travail a consisté à regrouper les actions souhaitées par la société civile par types d'intervention publique : les infrastructures, l'offre de transport, l'accompagnement des acteurs et habitants... Cette seconde contribution a été élaborée avec les membres de la Commission, les membres des instances du CDPB/IEHGK (Bureau et Conseil de direction), des professionnels rencontrés et consultés.

**Dans cette contribution, le CDPB/IEHGK est force de propositions** : les pistes d'actions évoquées dans cette contribution constituent une « **boîte à idées** » dans laquelle la CAPB pourra puiser pour construire son programme d'actions. Car il appartient aux élus d'élaborer ce Plan et de l'adopter.

**Après le vote du Projet de PDU** prévu fin 2019 par les élus de la Communauté d'agglomération, **le CDPB/IEHGK** :

- au titre de sa mission de « conseil de développement de l'agglomération » (loi NOTRe), sera consulté sur le Projet et associé au suivi/évaluation de sa mise en œuvre ;
- en tant qu'association, pourra porter des expérimentations sur certaines actions du PDU, sous réserve d'un accord avec la CAPB et le Syndicat des mobilités, et de financements spécifiques pour en assurer l'animation.



## SOMMAIRE

### QUELLES ORIENTATIONS DONNER AU PDU ?

Les préconisations du CDPB/IEHGK.....	5
Une première contribution pour proposer une stratégie globale .....	5
Un débat qui fait avancer la culture collective .....	5
Des orientations du PDU à conforter .....	5
- L'accès de tous à la mobilité.....	6
- La transition écologique & énergétique .....	6
- L'entraînement des usagers.....	7
La nécessaire diversification des offres de mobilité pour passer un cap !.....	8
Des infrastructures qui doivent accompagner les nouvelles mobilités.....	8
Un travail d'appropriation grand public pour développer de nouveaux usages.....	9

### QUELS DEFIS RELEVER DANS LE PDU ?

Les propositions du CDPB/IEHGK .....	11
--------------------------------------	----

#### Des propositions pour démultiplier les offres de mobilité sur tout le territoire..... 11

##### Proposition 1

Simplifier l'information et l'accès digital aux offres de transport .....	11
---	----

##### Proposition 2

Développer un programme de promotion et de sensibilisation par la pratique à l'utilisation du transport en commun et des modes doux .....	11
---	----

##### Proposition 3

Développer un réseau de vélos en libre-service pour l'usage quotidien .....	12
---	----

##### Proposition 4

Rallonger les grandes lignes de Chronoplus sur le rétrolittoral.....	12
--	----

##### Proposition 5

Développer un réseau de bus express inter-urbains .....	13
---	----

##### Proposition 6

Intégrer les usages partagés de la voiture dans l'offre de transport proposée .....	14
---	----

##### Proposition 7

Equiper chaque petite commune de voitures électriques collectives.....	14
--	----

##### Proposition 8

Faire évoluer l'offre ferroviaire de TER vers un « RER basque ».....	15
--	----

#### Des propositions pour des infrastructures et une gestion de l'espace public favorable aux modes doux et au TC..... 16

##### Proposition 9

Inscrire dans les documents d'urbanisme une nouvelle hiérarchisation des modes de déplacement pour tout projet de voirie .....	16
--	----

##### Proposition 10

Développer les infrastructures du vélo.....	16
---	----

##### Proposition 11

Mettre en place une politique communautaire de stationnement différenciée pour les villes de plus 2000 habitants.....	17
---	----



<b>Proposition 12</b>	
Augmenter le stationnement en périphérie des centre-villes / centre-bourgs.....	18
<b>Proposition 13</b>	
Créer des hubs d'intermodalités aux points stratégiques.....	19
<b>Proposition 14</b>	
Expérimenter à grande échelle toutes les possibilités de mobilités sur les axes structurants du territoire .....	19
<b>Des propositions pour impliquer les usagers et acteurs socio-économiques dans de nouvelles pratiques.....</b>	<b>21</b>
<b>Proposition 15</b>	
Développer la culture du vélo auprès de tous les publics .....	21
<b>Proposition 16</b>	
Soutenir le déploiement de Plans de déplacement de quartiers / secteurs .....	22
<b>Proposition 17</b>	
Accompagner les entreprises pour faire évoluer la fonction transport dans leurs secteurs d'activité et engager des coopérations nouvelles.....	23
<b>Proposition 18</b>	
Associer la société civile au suivi et à l'évaluation du PDU, à l'évolution de l'offre de transport et à des expérimentations.....	24
<b>Proposition 19</b>	
Créer un fonds de soutien aux alternatives de mobilité complémentaires à l'offre publique.....	25
<b>ANNEXES.....</b>	<b>26</b>
<b>Annexe 1 – Rappel des orientations de la 1<sup>ère</sup> contribution.....</b>	<b>26</b>
<b>Annexe 2 – Illustrations.....</b>	<b>27</b>
Exemples de dangerosité vélo et de hiérarchie voirie à repenser .....	27
Une esquisse de Plans du futur réseau cyclable.....	28
Critères de définition de politique de stationnement différencié / « péage urbain ».....	28
<b>Annexe 3 – Table des sigles .....</b>	<b>29</b>



## Quelles orientations donner au PDU ? LES PRECONISATIONS DU CDPB/IEHGK

### Une première contribution pour proposer une stratégie globale

La première contribution de mai 2019 avait pour titre : « **Plaidoyer pour de nouvelles mobilités** ». Le message envoyé par la société civile était qu'il fallait marquer une rupture majeure.

Le CDPB/IEHGK parle de « révolution culturelle » sur un territoire habitué au « tout voiture ». L'amélioration de l'offre de transport en commun (déjà engagée par la CAPB, dans la continuité des anciens Etablissements Publics de Coopération Intercommunale - EPCI) ne suffira pas sans une mobilisation collective pour changer les comportements et la culture de la mobilité. Et cela passera nécessairement par une approche très participative dans l'évolution des solutions de mobilité à développer. Nouvelle culture et nouvelle façon d'appréhender les politiques de transport : passer de l'offre à la réponse aux besoins, et accompagner une société qui se doit d'être consciente du changement de pratiques qu'il va falloir opérer pour la santé de tous et la nécessaire sobriété énergétique. Les retards pris invitent à toutes les solutions possibles, venant de l'action publique comme de la sphère citoyenne, et qui répondent à des réalités territoriales particulièrement diverses en Pays Basque (de l'urbain au très rural, vallées et littoral, corridor international, transfrontalier...). Le CDPB/IEHGK, dans cette contribution de mai dernier, proposait 6 grandes orientations déclinées en 21 points dont certains constituaient déjà des propositions opérationnelles (cf. Annexe 1, p.26).

### Un débat qui fait avancer la culture collective

Les différents ateliers qui se sont tenus, notamment lors des forums sur le Plan Climat, ont confirmé des orientations proposées par le CDPB/IEHGK :

- développer une nouvelle culture de la mobilité ;
- renforcer l'offre de transport pour proposer une variété d'alternatives à la voiture ;
- contraindre la place de la voiture ;
- augmenter les usages du vélo ;
- réduire les déplacements en rapprochant habitat et zones d'emploi, télétravail...

Les différents débats, ateliers... (entre élus, acteurs socio-économiques, professionnels, agents publics), les échanges réguliers avec les services du Syndicat mixte des mobilités et de la CAPB... ont permis un enrichissement mutuel de visions et d'idées, une culture partagée, qui doit permettre de faire converger les ambitions pour le PDU.

### Des orientations du PDU à conforter

Le CDPB/IEHGK souligne l'orientation positive prise par les élus depuis quelques mois de croiser les 3 démarches stratégiques en cours : PDU, PCAET (Plan climat) et PLH (plan local de l'habitat). Cela se traduit par des orientations communes : **aller vers un territoire bas**



**carbone, un autre développement, consolider les centralités, inclure toutes les populations, mobiliser et répondre aux besoins locaux.**

Dans les orientations connues à ce jour, la **Communauté d'agglomération envisage d'articuler le PDU autour de 3 notions** qui vont dans le bon sens.

- ❖ **L'accès de tous à la mobilité** (notion de cohésion) qui passe par la prise en compte de la diversité des besoins et des situations, l'optimisation du maillage du territoire, plus de services de proximité (bus, vélo, marche...), améliorer la billettique pour donner envie, pratiquer la tarification sociale.

Le Syndicat des Mobilités met en œuvre un nouveau réseau de mobilité, qui s'appuie notamment sur les travaux lancés par les anciens EPCI (Grenelle et plan de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS), Chronoplus, Hego Bus, Navettes en Pays Basque intérieur) et des offres complémentaires nouvelles.

Pour autant, l'élaboration d'un PDU implique d'**actualiser l'offre année après année**, afin de l'adapter au mieux à la réalité des usages et besoins, de la fréquentation, des problématiques qui demeurent sur le terrain (adaptation aux rythmes de vie des habitants, accessibilité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite aux équipements...) et **de l'enrichir d'autres dimensions d'une offre plus variée encore en solutions de mobilité**. Le CDPB/IEHGK fait des propositions concrètes dans cette Contribution.

En matière de transport, les compétences sont partagées entre opérateurs (SNCF, Vinci), Collectivités territoriales (TER de la Région), et la CAPB. De même les bassins de vie dépassent les frontières de la CAPB, notamment au nord de Bayonne (avec les voisins landais), au sud d'Hendaye (avec le Gipuzkoa), au nord et à l'est d'Amikuze et de la Soule ou d'autres opérateurs publics et privés et d'autres collectivités sont compétentes.

La question de l'accès à la mobilité, pose aussi celle **de l'accès aux mobilités pour « sortir » du territoire et « entrer » sur le territoire**, et de l'offre qui permettrait un report modal pour ces flux (exemple : j'arrive de Bordeaux pour aller marcher sur le chemin de Compostelle à Garazi... comment mon train qui arrive à Bayonne trouve une connexion rapide sur le TER vers Garazi ; la question se pose dans les autres sens aussi !).

Enfin, l'accès à la mobilité concerne aussi la **mobilité des marchandises**, celles qui arrivent sur nos territoires ou qui en repartent, avec le défi d'éviter le recours systématique à un usage exclusivement routier. Les potentialités de logistique sont aussi un défi de mobilité et de transition écologique & énergétique.

Dans tous ces domaines, le CDPB/IEHGK ne peut qu'**encourager la CAPB à toutes les alliances territoriales et institutionnelles, les partenariats, pour optimiser et mettre en cohérence les offres de mobilité en interne comme en lien avec les territoires voisins**.

- ❖ **La transition écologique & énergétique** : l'expression « moins se déplacer, mieux se déplacer » est devenu un étendard partagé par tous. Cela passe, comme l'envisage la CAPB, par la réduction de déplacements inutiles, le déploiement des parcs de véhicules électriques, le renforcement des offres de transport collectifs et doux, la sécurisation des modes de transport.



Pour le CDPB/IEHGK, il s'agit notamment :

- **d'organiser tous les reports possibles d'usage individuel de la voiture vers d'autres solutions de mobilité** (douces, collectives...)
  - de **faire du vélo un mode de transport du quotidien**, et donc une place centrale qu'il est loin d'avoir aujourd'hui
  - **de reconsidérer le partage de l'espace public, l'aménagement de l'espace**, en abordant les centres-bourgs, grands quartiers urbanisés, comme des centres villes (modes doux, espaces sécurisés...).
- ❖ **L'entraînement des usagers** : la CAPB exprime sa volonté de faire pour et avec les usagers : anticiper les besoins, accompagner les usagers dans le changement, « penser usager » dans la mise en place de solutions de mobilité, sensibilisation à l'éco-mobilité.

Le CDPB/IEHGK invite à aller plus loin encore : plus que « penser usager », il faut « **penser avec l'utilisateur** ». Sans implication forte des habitants, le partage de la connaissance, des problématiques et donc des solutions possibles, les changements seront longs et les besoins partiellement satisfaits. Le CDPB/IEHGK fait des propositions dans ce sens.

Il s'agit également de **faire de la sensibilisation et de la promotion à grande échelle**, en y mettant des moyens conséquents. L'effet d'entraînement suppose des masses critiques d'actions.

Globalement, **le CDPB/IEHGK invite les élus à décliner le PDU avec ambition dans les documents d'urbanisme (Plans locaux d'urbanisme/intercommunaux – PLU/i) et de planification future (dont SCoT, Schéma de Cohérence Territoriale) pour que tout projet de développement (urbain, économique, d'habitat) soit systématiquement pensé en cohérence et en lien avec une offre possible de mobilité**



## La nécessaire diversification des offres de mobilité pour passer un cap !

Un changement général du choix des usagers par rapport à leur mode de transport dépend en premier lieu de leur capacité à trouver à chaque instant une offre adaptée à leurs besoins, et qui ne soit pas leur voiture individuelle. C'est sur cette offre que la collectivité a particulièrement la main : **le réseau reconfiguré et lancé en septembre 2019 fait largement évoluer le paysage de la mobilité, mais pourrait s'accompagner d'autres dispositifs complémentaires incitant à une hiérarchie inversée.**

La priorité doit aller aux modes actifs, modes doux, aux transports en commun... en laissant la voiture individuelle en queue de peloton des solutions de mobilités efficaces.

Comme le CDPB/IEHGK l'indiquait dans sa contribution de mai dernier, l'évolution de l'offre de transport en commun nécessite beaucoup de vigilance pour **éviter des territoires à deux vitesses**, sur l'ensemble du Pays Basque, et au sein même des zones les plus urbanisés. Des quartiers peuvent bénéficier de lignes très structurées et cadencées (ex : BHNS, train...), tandis que d'autres se retrouvent desservis par des lignes secondaires qui ne les amènent pas rapidement aux sites majeurs (lycée, clinique/hôpital, mairie, etc.) et les changements de bus deviennent dissuasifs pour certains et excluants pour d'autres.

**Le CDPB/IEHGK propose dans le 3<sup>ème</sup> axe qu'un engagement soit pris pour évaluer année après année les offres et pouvoir les adapter à partir d'analyse de terrain.** Dès à présent, les membres du CDPB/IEHGK ont identifié des actions qui permettraient de compléter et enrichir l'offre de transport actuelle (proposée par le Syndicat des Mobilités) par des solutions peu ou pas prises en compte. Il s'agit de répondre à la diversité des besoins en multipliant les occasions de changer de mode de transport, et de recourir à des solutions collectives (qu'elles soient publiques ou non). 1/3 des déplacements quotidiens en voiture se font sur moins d'1Km et 50% de moins de 3km : **c'est donc ces courtes distances qu'il faut massivement réduire l'usage de la voiture.**

Si la place et donc l'usage de la voiture est rendu contraignant, l'objectif est ainsi :

- de compenser la contrainte par une diversification des solutions alternatives
- de rendre efficace et fluide le passage des déplacements qui resteront faits en voiture vers ces offres nouvelles
- d'articuler efficacement toutes les offres « hors voiture individuelle » pour permettre aux usagers un recours minimal à des pratiques autosolistes

## Des infrastructures qui doivent accompagner les nouvelles mobilités

Le développement de nouvelles offres, leur complémentarité et la fluidification des passages d'un mode à l'autre nécessitent un aménagement plus cohérent du territoire. **Un autre partage de l'espace entre modes de transports s'impose**, ainsi que le développement d'infrastructures adaptées pour sécuriser l'utilisation de nouveaux modes et fluidifier la circulation.

Par exemple, on ne passe au vélo que s'il est facile de circuler et de stationner en sécurité, avec du matériel adapté ; on ne passe aux transports en commun que si les fréquences, le confort, les tarifs, les durées de trajets amènent à un « calcul » avantageux par rapport à l'utilisation de la voiture... C'est pourquoi, il y a nécessité de développer un **plan ambitieux d'infrastructures dédiées au vélo** pour en favoriser l'usage quotidien.





Ceci doit se matérialiser dans l'espace public, en mobilisant deux leviers :

- faire plus de place aux mobilités douces et au transport en commun, adaptés à la majeure partie de nos déplacements quotidiens (souvent sur des distances courtes)
- faire moins de place à la voiture individuelle, et limiter l'accès des autosolistes à certains espaces (centres villes et centre-bourgs).

## Un travail d'appropriation grand public pour développer de nouveaux usages

En dépit des efforts produits par la collectivité pour diversifier les offres et en assurer la pratique sur le territoire (par des infrastructures adaptées), leur appropriation par les usagers n'est pas automatique ou immédiat.

Il existe un **fort décalage entre l'approche institutionnelle des politiques de mobilité et leur perception par les citoyens**, de même qu'il existe un enjeu commun au PDU et aux autres démarches en cours (PLH, Plan Climat), celui de rendre transparent et accessible au public le suivi de la mise en œuvre des documents stratégiques. Les attentes sont fortes, les déceptions précédentes très présentes dans les esprits, ce qui peut contribuer à l'affaiblissement de la confiance et de l'adhésion des publics à des politiques publiques qui pourtant semblent aller dans le bon sens.

La démarche initiée pour la conception du PDU nécessite d'être poursuivie et amplifiée :

- Travail de connaissance et d'observation qui doit s'appliquer aux objectifs PDU, et servir à son amélioration continue
- Association des différentes parties prenantes, en intégrant des apports qualitatifs : aller au-delà des chiffres et s'intéresser aux pratiques réelles de mobilité
- Innovation en associant les citoyens au maximum : à la production de données, mais aussi au suivi des objectifs (indicateurs simples, accessibilité facilitée)

**Tout comme son élaboration, la mise en œuvre du PDU peut être l'outil d'implication des acteurs, et proposer un lieu d'échanges entre eux pour développer globalement une culture de la mobilité nouvelle.**

Il s'agit donc de saisir l'opportunité du PDU pour mettre en place une **observation partagée** avec les parties prenantes, autour d'une instance chargée de l'évaluation en continu des objectifs PDU, de l'enrichissement d'un observatoire des mobilités.

Il s'agit aussi de développer des outils et moyens d'inciter les usagers à questionner leur rapport à la mobilité. Un **changement culturel profond nécessite d'être accompagné**, par des dispositifs aussi simples qu'une information voyageurs plus efficace, et qui peuvent aller jusqu'à un accompagnement approfondi et « pas à pas » des acteurs du territoire.

Toutefois, il faut garder à l'esprit que le PDU est un document d'orientation pour 10 ans, revu au bout de 6 ans, et à enrichir année après année. D'où l'importance de :

- Rester averti des évolutions des modes de déplacement et des pratiques, aujourd'hui émergents ou inexistants
- Être prêt à les intégrer au fil du temps au champ d'intervention publique en matière de mobilité

**De nombreuses initiatives locales** existent, pour répondre à des besoins spécifiques qui n'entreraient pas dans le spectre de l'intervention publique : vélo-école, vélo-bus,



autopartage à l'échelle du bourg ou du quartier pour faciliter l'accès aux lignes structurantes du réseau de TC... **La vocation d'un PDU est de les détecter, et de les accompagner** dans la mesure où elles concourent à l'intérêt général. Rappelons que certaines initiatives qui ont d'abord existé localement, portées par des associations ou collectifs d'habitants, sont aujourd'hui soutenues et amplifiées par la collectivité : c'est le cas des propositions d'Aiba dans les Aldudes en matière de mobilité.

Par ailleurs, les évolutions technologiques et des comportements offrent en permanence de nouvelles perspectives (et de nouveaux conflits à arbitrer...). Les nouvelles motorisations, les véhicules autonomes, les start'up proposant des véhicules en tout genre en libre-service... sont autant de champs sur lesquels la CAPB doit rester en alerte, et sur lesquels le PDU aura à l'avenir à proposer des mesures.

L'objectif est de **maintenir et encourager cette capacité d'initiative du territoire**, sur des sujets qui ne sont pas encore dans les radars de la collectivité... mais qui participeront de l'efficacité future des mobilités en Pays Basque.



## Quels défis relever dans le PDU ? LES PROPOSITIONS DU CDPB/IEHGK

### Des propositions pour démultiplier les offres de mobilité sur tout le territoire

#### Proposition 1

##### Simplifier l'information et l'accès digital aux offres de transport

Aujourd'hui, la diversité des offres de transport conduit à une multiplicité des sources d'informations (galaxie de sites web divers...). L'information, en plus d'être morcelée, n'est pas non plus actualisée et utile en temps réel pour l'utilisateur : il peut organiser ses déplacements à l'avance, mais difficilement réagir aux aléas du trafic et des offres (quand arrive un bus, où puis-je laisser mon vélo, comment passer du bus au train, etc...).

#### Objectif :

Plus qu'une application pilotée par l'action publique, il s'agirait :

- de centraliser l'information et d'ouvrir largement les données
- de structurer un réseau d'information en temps réel sur le territoire de la communauté

#### Actions envisageables :

- Mettre toutes les offres et données sur une même plateforme pour maîtrise des données et possibilité de voir toutes les offres de mobilité possible : compte de mobilité / calculateur d'itinéraire<sup>1</sup>
- De structurer un poste de commandement central intermodal :
  - o pour gérer l'ensemble des informations : temps de déplacement voiture/vélo, voies plus accessibles si travaux ou bouchons, retards et pannes de TC...
  - o pour en alimenter un réseau d'information voyageur qui reste à développer : panneaux d'information aux arrêts de bus, aux entrées d'agglomération, parkings relais...

#### Proposition 2

##### Développer un programme de promotion et de sensibilisation par la pratique à l'utilisation du transport en commun et des modes doux

Le changement de pratiques nécessite que la puissance publique mette des moyens très importants sur la communication et l'événementiel afin que le transport en commun, les

<sup>1</sup> Exemples : <https://www.compte-mobilite.fr/>; <https://modalis.fr/fr/>



modes doux et toutes les nouvelles formes de mobilité partagée deviennent « à la mode ». Cela doit rentrer au cœur du projet territorial et mêmes des valeurs territoriales. La mobilité durable doit être reliée à celle d'un territoire que l'on aime et l'on respecte. Les associations qui se sont développées au Pays Basque autour des questions écologiques ont montré qu'elles attiraient un public nouveau, plus large, inclusif des nouveaux arrivants à la recherche d'une cadre de vie préservé et apaisé. De nombreux freins peuvent être levés par des occasions de pratique (c'est le sens des billets offerts au lancement de la nouvelle offre de TC). C'est ainsi que des associations locales accompagnent des habitants pour tester les nouvelles lignes de bus.

Objectifs : développer des campagnes régulières de communication grand public (exploiter les panneaux publicitaires ) et développer des événements grands publics permettant de découvrir toutes les gammes de nouveaux véhicules doux/actifs associant professionnels et associations locaux.

Exemples : « journée / ville sans voiture » sur un secteur avec présence de professionnels des nouveaux véhicules (VAE, électrique...), pour tester librement des vélos à assistance électrique, des véhicules, prendre le bus gratuitement, accéder à des espaces nouveaux de la ville...

### Proposition 3

#### Développer un réseau de vélos en libre-service pour l'usage quotidien

Tout comme les actuelles pistes cyclables, les offres proposées par les communes en libre-service, et depuis la rentrée par Txik Txak (Vélibleu, en assistance électrique) entre Tarnos et Hendaye, peuvent satisfaire des activités de loisirs et de tourisme. Vélibleu compte aujourd'hui deux stations à Bayonne et 12 au total sur le littoral.

Mais ce réseau ne répond pas au besoin d'usage quotidien, permettant de laisser sa voiture en journée pour des petits déplacements (moins de 3km)

#### Objectif :

Créer un vaste réseau avec des stations tous les 500m (moyenne des réseaux pratiquées dans de nombreuses villes européennes).

Illustration : cf. Besançon (taille équivalente au BAB), <http://www.velocite.besancon.fr>

### Proposition 4

#### Rallonger les grandes lignes de Chronoplus sur le rétrolittoral

Le réseau des principales lignes de Chronoplus sont encore pensées comme un réseau intra-urbain alors que l'aire urbaine et les flux routiers les plus importants sont en amont des entrées du BAB, notamment en venant du sud des Landes, de l'A64 (qui devient départementale 4 voix depuis Briscous), la départementale 932 Cambo-Ustaritz...



Le Terminus de la ligne 2 ou T1 actuels ne sont pas assez en amont pour avoir un effet d'entraînement auprès des automobilistes qui ont connu les ralentissements encore plus en amont. Les automobilistes sont alors tentés encore plus de poursuivre jusqu'au centre-ville. Il est nécessaire que ces lignes se prolongent en dehors des limites de la ville pour encourager des automobilistes à laisser leur voiture

#### Actions envisageables :

- Prolongation des principales lignes vers les communes limitrophes périurbaines (ligne 2 jusqu'à Ustaritz (avec arrêts Herauritz, Bassussary, au long de la départementale avec aire de stationnement voiture)
- En accord avec le Département, mettre une voie réservée au Bus entre Bayonne et Bassussary, avec accès de cette voie aux covoitureurs et autres mobilités ciblées (cf. proposition 6)
- Aires de stationnement adaptées, dans la logique des « Hubs intermodaux » (cf. proposition 13).

#### **Proposition 5**

#### **Développer un réseau de bus express inter-urbains**

Les « cars express » indiquées dans la nouvelle offre du Syndicat mixte des mobilités ne correspondent pas à la logique évoquée dans la 1<sup>ère</sup> contribution du CDPB. Les bus express utilisés en Euskadi, par exemple, permettent de faire du ville à ville, en utilisant les grandes voies routières (routes nationales, 4 voies, autoroute). Toutes les demi-heures, des bus express permettent de partir du centre de Donostia/San Sebastian au centre de Tolosa (30km) en 40 min maximum, et au centre de Bilbao (plus de 100km) en 1h30 maximum. L'utilisateur arrive en cœur de ville et ne perd pas de temps pour du stationnement.

#### Objectif :

Rendre les déplacements en « bus express » aussi pratiques qu'en voiture, avec des temps de trajet quasi aussi courts, donc arriver en cœur urbain sans problème de ralentissement et de stationnement, en évitant des ruptures de charge dissuasives (ex : passer du bus inter-urbain au réseau de Tram'bus...).

#### Actions envisageables :

- Expérimenter des **offres de bus-express** entre les principales villes en utilisant les voies rapides et autoroutes : direct Hasparren-Bayonne, Bidache-Bayonne, Mauléon-Saint-Palais-Bayonne, Garazi-Bayonne, Garazi-Larceveau-Saint-Palais, Bayonne-St-Jean-de-Luz-Hendaye
- **Accès de ces bus express sur les voies en site propre** de réseau urbain Chronoplus pour leur accès aux points névralgiques de l'agglomération du BAB (gares, hôpital, croisement de lignes de bus, station vélo...)
- Tirer un bilan de ces expérimentations pour affiner et pérenniser l'offre : tarification, fréquences, promotion et communication, intégration aux outils de l'Agglomération (billettique, plans de réseau, etc...)



## Proposition 6

### Intégrer les usages partagés de la voiture dans l'offre de transport proposée

L'offre de bus ne pourra jamais répondre aux besoins de mobilité sur tout le territoire, au regard de l'étendue du territoire et de l'étalement urbain, de logiques de quartiers en milieu urbain, péri-urbain et rural. Partager sa voiture, faire du co-voiturage ou de l'auto-stop partagé est une solution pour faire rapidement des déplacements là où l'offre est trop faible ou pas assez efficace en termes de temps de trajet. Le CDPB/IEHGK propose de mettre cette pratique de mobilité au même rang que l'offre de transport public, car elle répond à l'intérêt général :

- faciliter la mobilité
- réduire le nombre de voitures sur les routes, et leur impact climatique et de santé
- se déplacer mieux et moins (quand il le faut)

#### Objectif :

Créer un maillage de lignes de co-voiturations complémentaire de l'offre de transport en commun, en mobilisant pouvoirs publics (CAPB, ADEME...) et start'up du territoire, à l'image de programme « Lane »<sup>2</sup>.

#### Actions envisageables :

- Identifier des voies réservées et les indiquer dans le plan d'offre de transport,
- Matérialiser et aménager des points d'arrêts (comme pour les bus),
- Permettre aux covoitureurs l'accès aux voies dédiées aux bus (lorsque la voiture atteint 4 personnes : logique de taxi collectif),
- Permettre un accès préférentiel au stationnement, notamment en centre-ville

Remarque : il ne s'agit pas d'imaginer des applications qui ont montré leur limite sur des petits territoires, sans masse critique pour être efficaces, mais ouvrir la donnée de cette nouvelle offre (cf. proposition 7) que les applications sur le web intégreront automatiquement.

## Proposition 7

### Equiper chaque petite commune de voitures électriques collectives

Toujours dans l'idée que l'offre de transport en commun ne pourra couvrir tout le territoire et répondre à tous les besoins, il serait intéressant de permettre à chaque village de disposer d'un parc de voitures en libre-service permettant des mobilités sur le bassin de vie, collectivement et pour répondre à des personnes isolés (ménages pauvres, personnes âgées) qui ont besoin de regagner un bourg ou petite ville plus importante pour accéder à différents services.

#### Objectif :

Financer un dispositif d'équipement de trois véhicules électriques par commune en système LOA (Location avec option d'achat ou Leasing), éventuellement associées à des micro-centrales de production solaire.

---

<sup>2</sup> Cf. <https://lanemove.com/>



### Illustrations :

Soutenues par des crédits européens et des collectivités, les communes de Castets (40)<sup>3</sup> et de Villeroque-Termenès (11)<sup>4</sup> mettent à disposition de leurs habitants une voiture électrique.

### **Proposition 8**

#### **Faire évoluer l'offre ferroviaire de TER vers un « RER basque »**

L'étoile ferroviaire autour de Bayonne permet d'envisager de nouvelles offres sur les 4 lignes ferroviaires (vers Dax, vers Pau, vers Donibane Garazi, vers Hendaye) et sur la première couronne (les 20/25 premiers kilomètres) un fort cadencement de type « RER », comme le font d'autres agglomérations en Europe, et à l'image du « TOPO » qui circule de la gare d'Hendaye jusqu'à Donostia/San Sebastian ou des autres lignes régionales du réseau d'EuskoTren.

### Objectif :

Etudier l'opportunité de développer une offre de trains très cadencée autour de l'étoile ferroviaire bayonnaise

### Actions envisageables :

- Une nouvelle offre de TER à développer avec la Région Nouvelle-Aquitaine sur les 4 lignes ferroviaires de l'étoile ferroviaire de Bayonne
- Une offre spécifique pour la première couronne (Bayonne-Hendaye / Cambo / Urt / Saint-Vincent de Tyrosse) :
  - o avec des cadencements supérieurs : toutes les demi-heures matin et soir
  - o et des pôles d'intermodalité / parkings :
    - ZA de Maignon, Floride, Technocité pour l'axe Bayonne-Hendaye ;
    - arrêt à Glain (avec accès par navettes électriques au centre-ville, hôpital, lycées...) pour l'axe Bayonne-Cambo

<sup>3</sup> <https://www.sudouest.fr/2018/11/17/castets-cherche-des-alternatives-a-la-voiture-personnelleil-n-y-aura-bientot-plus-de-bus-5574299-3337.php>

<sup>4</sup> <https://www.elueslocales.fr/actualites/bonnes-idees/autopartage-une-voiture-electrique-municipale-au-service-des-habitants-de-villeroque/>



## Des propositions pour des infrastructures et une gestion de l'espace public favorable aux modes doux et au TC

### Proposition 9

#### Inscrire dans les documents d'urbanisme une nouvelle hiérarchisation des modes de déplacement pour tout projet de voirie

Dans sa contribution de mai 2019, le CDPB/IEHGK insistait sur la nécessaire hiérarchisation des modes de transport en faveur des mobilités douces, en ville comme dans tous les centre-bourgs, en redonnant une place majeure au vélo.

- Il s'agit de repenser la place des modes de transport au sens littéral, c'est-à-dire les surfaces occupées dans l'espace public par les infrastructures respectives des différents modes de transport.
- Il s'agit aussi de mieux travailler leur organisation spatiale, de manière à ce que les circulations ne se gênent pas et participent de la sécurité des différents usagers.

#### Objectifs :

Lors de la conception de tout aménagement en secteur très urbanisé, il s'agit de prévoir la place sur la chaussée dans l'ordre de priorité suivant : **piétons > cyclistes > transports en commun > voiture.**

#### Actions envisageables :

- Définir avec les acteurs locaux et associations d'usagers un référentiel partagé pour la rénovation des voiries qui respecte la hiérarchie proposée : axes de circulation et intersections.
- Appliquer ces référentiels aux voiries destinées à être rénovées, voire l'appliquer à des secteurs de « point noir » et de discontinuité à inscrire dans un programme de rénovation
- Si l'espace foncier ne permet pas une association des différents modes de transport, envisager la suppression de stationnements et voies automobiles, voire une refonte du schéma de déplacement (voies en sens unique...), pour mettre l'usage prioritaire du piéton et du cycliste.

Illustrations en Annexe 2 (p.27)

### Proposition 10

#### Développer les infrastructures du vélo

Le développement du vélo au niveau de l'agglomération du BAB souffre d'un manque d'infrastructures dédiées, à savoir :

- Un maillage continu de voies cyclables dédiées, sécurisées par rapports aux voitures (qui aujourd'hui, par exemple, arrivent sur les pistes cyclables sur des axes le long





de l'Adour et le long des plages, à Anglet) et qui sécurisent les piétons (les voies sont souvent partagées et propices à des accrochages)...

- Des stationnements adaptés, au niveau de pôles structurants et intermodaux, mais aussi au niveau des équipements structurants (services publics, grandes surfaces, etc.)

Les usages sont aujourd'hui très faibles au quotidien (moins de 1% des déplacements), et ils ne sauraient se développer sans un plan ambitieux d'infrastructures.

#### Objectif :

Intégrer au PDU un **plan vélo ambitieux de développement de voies dédiées** pour le vélo pour soutenir une nouvelle offre et de nouveaux usages (cf. propositions 2 et 15), visible dans le « plan de transport » mis à disposition du public (au même titre que les lignes de bus)

#### Action envisageables :

- Développer un maillage continu de **voies cyclables sécurisées**, conçues en amont au même titre que ceux des voitures et transports en commun :
  - o Sécurisées, aux normes et inclusives : pistes larges permettant de faciliter la circulation des familles à vélo, des personnes à mobilité réduite en vélos adaptés (tricycles, handbikes...) et des personnes travaillant à vélo (cargo, biporteur, triporteur...).
  - o Associées à une signalétique spécifique (panneaux bien visibles, indiquant le nombre de Km et de temps de parcours vers les principales destinations)
  - o Entretien régulièrement
- Intégrer à ce maillage des **axes « vélo-express »**<sup>5</sup> :
  - o pistes séparées du trafic automobile, et prioritaires sur les voies pour automobiles pour se déplacer facilement dans et à proximité du BAB.
  - o Envisager l'aménagement de la ligne du soufre en voie cyclable, d'une voie vélo sur la route du BAB, et identifier les autres axes possibles
- Rendre **accessibles au vélo les voies dédiées au bus** (partie en site propre), là où il n'y a pas de voie cyclable sécurisée.
- Développer une politique de stationnement vélo cohérente à l'échelle de l'Agglomération : plan de stationnement, mobilier adapté et sécurisé
- Etendre le réseau vers l'intérieur du Pays Basque sur les principaux axes de mobilité

Illustration en Annexe 2 (p.28) d'exemples de maillages (urbain et péri-urbain)

#### **Proposition 11**

**Mettre en place une politique communautaire de stationnement différenciée pour les villes de plus 2000 habitants**

Le débat sur le « péage urbain » a surgi au moment du projet de loi de mobilité (pour les villes de 100 000 habitants)<sup>6</sup>. La mesure a finalement été abandonnée en France. Les

<sup>5</sup> Cf. réseau REVE à Bordeaux Métropole : « réseau express à haut niveau de service », sur lequel s'articule un « réseau structurant » ; voir propositions repérées sur les extraits de plan en annexe

<sup>6</sup> Voir le [rapport de la sénatrice Keller](#) sur le sujet (2018)



retours d'expériences à l'étranger<sup>7</sup> montrent une réduction des trafics automobiles et l'augmentation de la fréquentation des TC. Le CDPB/IEHGK avait suggéré, dans sa première Contribution de mars, d'aller vers un péage adapté au territoire (« Pag'Auto »).

#### Objectifs :

- Contraindre l'accès aux centres villes (des petites et grandes villes) des automobilistes aux habitudes les moins vertueuses (grosses cylindrées, usages strictement individuels...), en permettant simultanément aux autres transports éco-solidaires et certains usagers prioritaires de bénéficier seuls de l'accès au stationnement de centre-ville (ex : voitures partagées (au moins 3 personnes), handicapés, place pour dépôt de personnes âgées...).
- Développer la logistique urbaine pour réduire le transport de marchandises en secteur urbanisé (cf proposition 17).

#### Actions envisageables :

- Etudier les modalités d'une politique collective de stationnement différenciée favorisant l'accès au stationnement de centre-ville aux pratiques éco-solidaires évoquées précédemment ;
- Dès 2021, Charte de stationnement différenciée entre la CAPB et les Communes, à traduire dans les politiques communales de stationnement, les équipements urbains, création d'outils communs entre les communes (signalétique, badge pour les automobilistes)
- Bilan en 2025 de l'expérience et des impacts, et élargissement vers une étude d'opportunité et de faisabilité d'un « péage urbain » sur le BAB (incluant une expérimentation sur une commune volontaire).

Cf. critères en Annexe 2 (p.28)

### **Proposition 12**

#### **Augmenter le stationnement en périphérie des centre-villes / centre-bourgs**

Que ce soit dans les villes importantes ou les plus petites communes, la réduction drastique du stationnement en centre-ville passe par une offre périphérique bien plus importante (notamment pour les résidents de ces communes) qui pour être attractive doit éviter autant que possible un usage obligatoire d'un mode de transport (sauf personnes à mobilité réduite), qui allongerait le déplacement et les rendrait non-attractif. D'où un positionnement autour de 300m de cœurs de ville/ bourgs pour que la marche à pied ne soit pas un frein.

Comme cela est pratiqué dans une commune comme Espelette, un parking un peu en périphérie permet de rendre le centre-ville piéton et une qualité de vie attractive pour l'animation commerciale et culturelle...

Par ailleurs, il existe très peu d'espaces de stationnement à proximité des principales lignes de bus, ne facilitant pas le transfert modal.

<sup>7</sup> [Synthèse par le CERTU](#) sur les péages urbains, dont l'expérience de Londres et Stockholm ; études préalables au projet pour Paris ([voir ici](#)) ; [rapport de l'ADEME](#) (2016), ou encore l'[évaluation du Laboratoire d'Economie des Transports](#) (2009) sur les péages de Londres, Stockholm, Oslo



### Actions envisageables :

Etude et Planification de nouvelles zones de stationnement rendues gratuites pour des usages en modes doux ou transport collectif (ou pour des résidents), situées en périphérie des centralités urbaines.

### **Proposition 13**

#### **Créer des hubs d'intermodalités aux points stratégiques**

Complémentaire de la proposition précédente, il s'agit de déployer à la fois sur ces nouvelles zones de stationnement des possibilités d'intermodalité vers la nouvelle offre de transport en commun déployée par le Syndicat des Mobilités, mais aussi vers d'autres possibilités (co-voiturage, notamment). Ce réseau de points stratégiques est à imaginer pour couvrir tous les nœuds de connexion possible sur l'ensemble du territoire, du très rural au très urbain : gares et anciennes gares, parking de supermarchés, croisements routiers importants, etc.

L'absence par exemple d'un tel espace au péage de la Négresse demeure une vraie problématique. Un grand parking relais à Planuya pourrait également être développé dès 2020, sur la ligne 14 du réseau interurbain et en prévision de l'extension du réseau de Tram'Bus

### Objectif :

Organiser un maillage territorial de hub-intermodaux voiture/co-voiturage/TC-modes doux

### Actions envisageables :

- Identification des nœuds stratégiques de report voiture-TC-co-voiturage, associée à une politique de maîtrise foncière anticipatrice
- Définition des capacités de stationnement à développer et des équipements associés (nombre de places voiture, stationnements vélo, station de charge voiture électrique, autres équipements...), à intégrer au cahier des charges des opérations

### **Proposition 14**

#### **Expérimenter à grande échelle toutes les possibilités de mobilités sur les axes structurants du territoire**

Les saturations routières importantes dans l'agglomération bayonnaise est le résultat de mobilités venant des Landes, de la Nive (entre Garazi et Bayonne, et plus densément entre Cambo et Bayonne), de l'Adour (entre Bidache/Urt et Bayonne), de Bidart/St-Jean-de-Luz/Hendaye... Le développement actuel de la mobilité se fait aussi autour de la Nivelle et des communes rétro-littorale vers les villes côtières. Comme l'avaient proposé les prospectivistes sur « (a)ménageons le Pays Basque », l'aménagement du territoire se joue sur ces axes, car le littoral est saturé, et à moyen/long terme devra décroître : foncier limité, impacts du changement climatique sur le trait de côte...



Le CDPB/IEHGK invite dès à présent à anticiper cette perspective dans le PDU et faire de ces axes (Bayonne-Cambo, Bayonne-Urt, Bayonne-Hendaye) des laboratoires d'expérimentation des mobilités de demain qui alimenteraient l'actualisation du PDU.

Objectifs :

Modéliser les solutions de demain, en termes d'offres nouvelles de transport, d'usage des routes... mais aussi d'articulation de ces services de mobilité avec le développement de nouvelles zones urbaines, économiques, de formation, etc. Dans l'esprit, de l'axe 3 (implication des habitants), ce type de travaux exploratoires devraient faire l'objet d'un travail très participatif avec les habitants pour anticiper des solutions attractives et nouvelles, les tester, etc.



## Des propositions pour impliquer les usagers et acteurs socio-économiques dans de nouvelles pratiques

### Proposition 15

#### Développer la culture du vélo auprès de tous les publics

Très en retard, les villes du Pays Basque doivent faire du vélo l'un des grands leviers des changements de comportements. De nombreux freins liés à une mauvaise perception du vélo sont à lever :

- La peur de l'insécurité sur la route, par rapport aux infrastructures, mais aussi par manque d'expérience de pratique en milieu urbain, ou manque d'attention aux cyclistes de la part des autres usagers de la route
- La méconnaissance du matériel et des modèles qui pourraient mieux correspondre aux besoins : vélo à assistance électrique par exemple, qui offre de nombreux avantages (rapidité, moindre effort...).

#### Objectifs :

**Basculer vers un territoire d'usage quotidien du vélo grâce à un travail de fond auprès des usagers.**

Trois cibles principales sont à prioriser :

- Les jeunes, à l'école primaire et début du collège, afin de refaire du vélo un outil à la mode (comme c'est le cas en Europe du Nord)
- Les actifs qui souhaitent aller au travail ou réaliser certains déplacements professionnels à vélo
- Les seniors, pour lesquels le vélo, utilisé pour des déplacements quotidiens est un outil préservant l'autonomie et la santé

#### Actions envisageables :

- Sensibilisation des professionnels :
  - o des élus et techniciens responsables des infrastructures routières : difficultés rencontrées à vélo sur le BAB, les zones à risque, les points noirs...
  - o des chauffeurs de transport en commun : près du tiers des accidents mortels à vélo implique des poids lourds en agglomération (analyse de l'accidentalité des cyclistes 2011 de la base VOIESUR du CEREMA)...
  - o des policiers municipaux : pour une meilleure compréhension des difficultés des cyclistes, une sensibilisation aux incivilités qu'ils peuvent subir (respect des stationnements et circulations vélo)
- Soutien à un programme d'apprentissage à destination des scolaires :
  - o aider financièrement les établissements publics à mettre en place le programme « savoir rouler », faisant partie intégrante de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM)
  - o former des encadrants qualifiés (formation requise d'initiateur mobilité vélo par la Fédération des Usagers de la Bicyclette)



- Sensibilisation du grand public :
  - o apprendre ou réapprendre à faire du vélo en sécurité en ville
  - o rappeler le code de la route pour les vélos au quotidien : panneaux pédagogiques aux feux rouges expliquant l'importance du respect des pistes cyclables, des sas vélo, des distances de sécurité, du double sens cyclable et de tout autre aménagement cyclable. ..
- Soutenir les vélo-écoles financièrement et dans leur communication, auprès des seniors et dans les quartiers prioritaires : inclure par exemple la vélo-école aux tarifs réduits des loisirs sportifs et culturels de Bayonne

#### Acteurs à mobiliser :

- Vélo-écoles de Txirrind'ola et Terre Buissonnière, associations locales, communes...

#### **Proposition 16**

#### **Soutenir le déploiement de Plans de déplacement de quartiers / secteurs**

D'une part, l'enjeu est de proposer des solutions de mobilité au plus près du territoire et des pratiques des habitants : c'est donc un enjeu d'efficacité et de réponse aux besoins des usagers. Pour le CDPB/IEHGK, il s'agit aussi d'engager les acteurs locaux dans des réflexions et des changements sur leurs pratiques de mobilité : c'est aussi un levier pédagogique et de sensibilisation important.

Des expérimentations sont déjà lancées (voir le quartier Marracq par exemple), qui permettent un retour d'expérience et une amélioration de ces dispositifs. Il est à souligner l'importance cruciale de l'accompagnement proposé aux acteurs engagés, pour les faire travailler ensemble... ce qui demande des compétences spécifiques.

#### Objectif :

**Faire émerger sur tout le territoire l'élaboration de Plans de déplacement par quartier ou secteurs impliquant pour assurer la participation habitants, des acteurs économiques et sociaux, équipements publics, commerces...**

#### Actions envisageables :

- Bilan et retour sur expérimentations en cours, pour envisager :
  - o perfectionnement du dispositif
  - o sa promotion, y compris par des acteurs qui y ont déjà été engagés
- Repérage et engagement de nouveaux secteurs/acteurs sur l'ensemble du territoire (zone côtière comme territoires ruraux)
- **Développement de l'accompagnement :**
  - o recrutement et/ou formation de personnes ressources prêtes à accompagner des territoires volontaires,
  - o métier de « facilitateur », mobilisant à la fois des compétences en mobilité, gestion de projet, management...



## Proposition 17

### Accompagner les entreprises pour faire évoluer la fonction transport dans leurs secteurs d'activité et engager des coopérations nouvelles

Les secteurs d'activités génèrent deux types de flux de transport : celui lié à leur activité d'achat et de vente (transport de marchandises, logistique) et celui lié à leur personnel.

Concernant, les salariés il s'agit des mobilités domicile-travail, réalisées majoritairement en voiture. Il s'agit donc d'un levier important en matière de réduction de l'usage individuel de la voiture. Si de nombreuses entreprises se sont engagées dans des plans de mobilité, par obligation ou volontairement, ces initiatives connaissent des limites. La taille d'une entreprise est souvent limitante, ce qui représente un enjeu important pour un territoire composé en très grande majorité de petites (voire très petites) entreprises...

Par ailleurs, d'autres logiques peuvent être appréhendées par des logiques plus systémiques, prenant en compte le fonctionnement des secteurs d'activités, la diversité des transports induits (logistique produits, déplacements professionnels...).

Il s'agit aussi d'anticiper les évolutions de ces secteurs et de leurs besoins de mobilité de demain, de voir toutes les solutions possibles pour acheminer de manière plus écologique les marchandises locales qui constituent la majeure partie des flux de transport routier. Car à terme, les camions ne pourront plus accéder aux centres villes et tout un dispositif, optimisant l'usage des camions (jamais vides !) et un relai pour la logistique urbaine en petits véhicules non thermiques (à l'image de l'action d'ERLEA).

Au-delà, la situation euro-régionale du territoire en fait un corridor de transport de marchandises de transit et son intérêt tant économique et écologique est de mieux tirer parti de ce potentiel logistique. En effet (comme l'a montré l'étude de l'AUDAP en 2015)<sup>8</sup>, le territoire dispose d'infrastructures fortes (CEF, Port, Plateforme Hendaye...) qui peuvent contribuer au report modal d'une partie des marchandises de transit.

#### Objectifs :

1. **Mobiliser les entreprises et principaux employeurs et filières du territoire pour contribuer à l'évolution des pratiques de mobilité et de gestion de la logistique :**
  - passer à des échelles plus larges, inter-entreprises, pour rendre efficaces les Plans de Déplacements Entreprises
  - accompagner ces démarches
  - prendre en compte de nouvelles alternatives à intégrer à ces programmes : télétravail et recours au numérique, qui font « disparaître » certains déplacements...
  - initier de nouvelles logiques de coopérations et de projets à l'échelle du Pays Basque (études-prospectives, expérimentations, actions collectives)
2. Renforcer et soutenir les **infrastructures de logistique**, des **points-relais de logistique** pour optimiser l'acheminement de marchandises en secteur urbanisé, et un maillage de solutions de **logistique urbaine** (dernier kilomètre) ;
3. Accompagner de **mesures à l'avantage des camions non thermiques** : tarification des autoroutes, du stationnement en centre-ville → proposition n°11)

<sup>8</sup> [http://www.audap.org/userfiles/downloads/etudes/eco\\_fonctionnementlogistiqueeterritoires\\_20150703.pdf](http://www.audap.org/userfiles/downloads/etudes/eco_fonctionnementlogistiqueeterritoires_20150703.pdf)



### Actions envisageables :

- Plan de communication sur les leviers existants : aides nationales et locales accessibles aux salariés et aux entreprises, primes mobilité...
- Promotion par l'exemple : capitaliser sur les expériences réalisées pour inciter d'autres acteurs à s'engager
- Renforcement de **l'ingénierie d'accompagnement** dédiée, afin :
  - o De faciliter l'émergence de Plans de déplacements interentreprises (prospection sur les territoires)
  - o D'accompagner les entreprises et les salariés dans leur démarche : diagnostics personnalisés, panel d'actions à mobiliser, suivi de leur mise en œuvre
- Créer une communauté d'acteurs mobilisables sur les innovations (à l'image de la Fabrique des mobilités / <http://lafabriquedesmobilites.fr/>)
- Impliquer d'autres parties prenantes économiques pour lier le fonctionnement des grands secteurs d'activités avec des pratiques de mobilité et de transport à adapter (cf. Bretagne Mobilité Augmentée)
- Etudier les leviers pour une meilleure gestion des flux entrants/sortants/traversants, des politiques de tarification et de stationnement, et des dispositifs de logistique urbaine ou inter-entreprises à déployer...

### **Proposition 18**

#### **Associer la société civile au suivi et à l'évaluation du PDU, à l'évolution de l'offre de transport et à des expérimentations**

Cette proposition, aurait pu être positionnée en 1<sup>er</sup> dans la Contribution, car c'est l'une des attentes les plus fortement exprimée par les acteurs de la société civile. Le CDPB/IEHGK invite la CAPB à intégrer dans sa gouvernance la représentation des acteurs socio-économiques (par la médiation du CDPB/IEHGK) afin que l'observation, l'évolution de l'offre et les grandes stratégies soient co-construites. Comme évoqué en préambule, il s'agit de coller au plus près des besoins, de revenir constamment à l'expertise de terrain, citoyenne et socio-professionnelle, pour viser les meilleurs offres, rendre le plus efficace possible les investissements publics.

Le CDPB/IEHGK invite la CAPB et le Syndicat des mobilités à intégrer dès la conception de ces dispositifs dimension très partenariale :

- par l'intégration des citoyens comme contributeurs de l'observation et bénéficiaires d'un débat territorial nourri par elle
- pour être au plus proche des usages, par des apports qualitatifs et des focus approfondis de certaines thématiques

Le CDPB/IEHGK renvoie à ses Contributions au PLH et au Plan Climat, et aux « observatoires citoyens et des modes de vie » qui y sont proposés. La proposition est similaire sur les questions de mobilité, dans le cadre du PDU.

### Objectifs :

- Concevoir un observatoire des mobilités partenarial, ouvert au citoyen et orienté sur les pratiques de mobilité sur le territoire.





- Coordonner des actions innovantes sur les mutations de la mobilité

#### Actions envisageables :

- Mettre en place une **observation fine des pratiques de mobilité** :
  - o Par des enquêtes factuelles de terrain : questionnaires usagers, retours sur les Plans de déplacement d'entreprises et de quartiers en cours...
  - o Par des focus territoriaux, sur des bassins de vie et axes structurants pour y interroger les pratiques
  - o Par la mobilisation de données usagers : développer des outils de tracking permettant aux usagers de contribuer à la remontée de données, promotion des dispositifs de retours d'expérience usagers
- Mettre en place des ateliers d'évaluation partagée associant l'ensemble des acteurs du territoire
- Aller vers une démarche « bureau des temps » pour mieux anticiper les évolutions des rythmes de vie et leurs impacts sur les mobilités (<https://metropole.rennes.fr/le-bureau-des-temps>)
- Concevoir les modalités d'**appropriation par le grand public** de l'observation des mobilités :
  - o rapports réguliers et accessibles (en ligne, avec des indicateurs simples et compréhensibles par tous),
  - o événements grand public présentant ces rapports, qui seraient des temps de débat public sur les mobilités au Pays Basque

#### **Proposition 19**

### **Créer un fonds de soutien aux alternatives de mobilité complémentaires à l'offre publique**

#### Objectif :

Soutenir les initiatives locales complémentaires à l'offre de TC, qui permettent :

- de « raccrocher » le réseau de TC
- d'assurer des trajets non couverts par l'offre publique
- d'imaginer les mobilités futures

#### Actions envisageables :

- Recensement des initiatives locales pour définir le soutien nécessaire à leur développement (matériel, financier, technique)
- Fonds de soutien à alimenter, par un « 1% transport » (1% du montant alloué au développement du réseau de TC affecté au financement de ces initiatives locales)



## ANNEXES

### Annexe 1 – Rappel des orientations de la 1<sup>ère</sup> contribution

#### 1. CREER LES CONDITIONS D'UN CHANGEMENT DE COMPORTEMENT ET DE CULTURE DE LA MOBILITE

- 1.1. Mieux connaître et observer les pratiques de mobilité
- 1.2. Inciter au changement par l'exemple
- 1.3. Accompagner les acteurs économiques et sociaux du territoire
- 1.4. Aider au développement de toutes les alternatives locales et citoyennes
- 1.5. Développer un programme de sensibilisation aux modes actifs auprès du grand public

#### 2. DENSIFIER L'OFFRE DE TRANSPORT EN COMMUN ET LUTTER CONTRE UN TERRITOIRE A DEUX VITESSES

- 2.1. Développer une offre de bus plus dense, cohérente et efficace
- 2.2. Construire le futur « IPAR - TOPO » (le « RER » du Pays Basque)
- 2.3. Etendre les offres de transport à la demande
- 2.4. Faciliter l'accessibilité de tous les publics aux offres de mobilité
- 2.5. Favoriser le développement économique du territoire

#### 3. HIERARCHISER LES MODES DE TRANSPORT EN FAVEUR DES MOBILITES DOUCES

- 3.1. Actualiser et mettre en œuvre le plan vélo sur le BAB et sur les principales villes /centre-bourgs du Pays Basque
- 3.2. Accompagner les communes vers le développement des modes doux dans tous les centres bourgs

#### 4. ORGANISER L'INTERMODALITE ET AMENAGER LE TERRITOIRE POUR « SE DEPLACER MOINS ET SE DEPLACER MIEUX »

- 4.1. Aménager des pôles d'échange et mieux y informer l'utilisateur
- 4.2. Mieux articuler les offres de transport
- 4.3. Développer les pratiques qui permettent de réduire certains déplacements
- 4.4. (A)ménager durablement le territoire

#### 5. FACILITER L'AUTO-PARTAGE ET LIMITER L'USAGE INDIVIDUEL DE LA VOITURE THERMIQUE

- 5.1. Faciliter les « voitures facteur 4 »
- 5.2. Développer une politique du covoiturage et de l'autopartage
- 5.3. Organiser la transition des véhicules thermiques vers les véhicules électriques
- 5.4. Développer le « PAG'AUTO » (« péage urbain » basque)

#### 6. FAIRE DES VALLEES LES AXES D'EXPERIMENTATIONS DE LA MOBILITE DE DEMAIN



## Annexe 2 – Illustrations

### Exemples de dangerosité vélo et de hiérarchie voirie à repenser

**Exemple 1 :** croisement à Anglet RD810 (avenue Bernain, avenue de Bayonne, avenue de Maignon - ancien rond-point de Speedy, accès aux lycées et au marché du Quintaou).  
Actuellement : fin de la piste cyclable avant le croisement pour stocker des voitures au feu tricolore.

Inconvénient pour les modes de déplacement doux :

- absence de voie sécurisante à l'approche du carrefour (aménagement accidentogène) ;
- coupure dans le réseau cyclable.



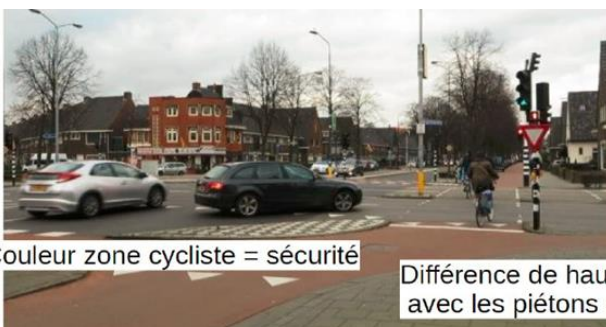
Pas de place pour le cycliste qui est noyé dans le flux automobile là où c'est le plus accidentogène.

Proposition : garder la piste cyclable jusqu'au carrefour et sécuriser sa traversée.

### Exemple de solution



Avantages pour le cycliste : croisement sécurisé (cycliste séparé du trafic automobile et des piétons), identification visuelle de l'espace dédié aux cyclistes, augmentation du nombre d'utilisateurs.  
Concessions : pas de deuxième voie automobile dans le carrefour (mais de toutes façons il n'y a qu'une seule voie disponible pour la sortie dans toutes les directions...).





## Exemple 2 : Pont Saint-Esprit à Bayonne

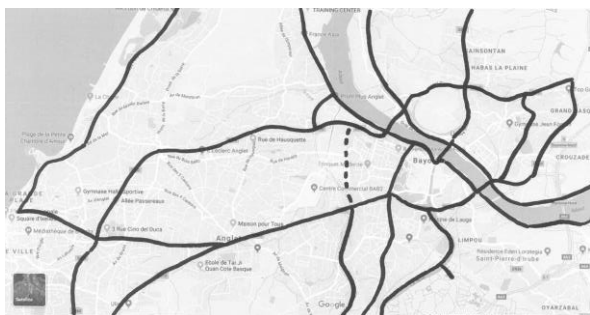
Actuellement : deux voies automobiles, une voie transport en commun (partagée pour les 2 sens de circulation), un trottoir piéton, un trottoir pour les cyclistes.

Inconvénients pour les modes de déplacement doux (marche, vélo) : augmentation des durées de déplacement (obligation de changer de trottoir de part et d'autre du pont), conflits entre usagers, réduction de l'espace alloué aux modes de déplacement écologiques.

En adoptant le principe de hiérarchisation de la voirie (piétons, vélo, TEC, automobiles) : deux trottoirs pour les piétons, une piste cyclable bidirectionnelle, une voie pour les transports en commun, une voie pour les automobiles.

## Une esquisse de Plans du futur réseau cyclable

### Un maillage urbain



### Un maillage péri-urbain



## Critères de définition de politique de stationnement différencié / « péage urbain »

<p><u>Modalités :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Identification des zones à accès contraint,</li> <li>○ Plages horaires concernées,</li> <li>○ Critères pour différencier les tarifs : <ul style="list-style-type: none"> <li>- niveau de pollution du véhicule ;</li> <li>- engagement à partager son véhicule ;</li> <li>- gratuité pour résidents ou certains publics et professionnels</li> </ul> </li> <li>○ Badge ou reconnaissance optique ;</li> <li>○ Couplé ou non à un dispositif de « zone de faible émission »<sup>9</sup> ?</li> </ul> <p><u>Impacts attendus, qui serviraient au suivi et à estimer l'efficacité de l'action :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ En termes de réduction du flux voiture</li> <li>○ En termes de qualité de l'air</li> <li>○ En termes de gains de temps de trajet</li> <li>○ En termes de report vers autres modes</li> </ul>	<p><u>Coût de mise en œuvre selon le modèle envisagé</u></p> <p><u>Recettes attendues et leur affectation vers des projets de mobilité durable</u></p> <p><u>Acceptabilité de la mesure :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Modalités de concertation,</li> <li>○ Modalités de communication et de promotion</li> </ul> <p><u>Acteurs concernés :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ CAPB, communes littorales, communes limitrophes</li> <li>○ Gestionnaires des routes concernées</li> <li>○ Associations/collectifs d'habitants, commerçants de la zone concernée</li> </ul>
---	--

<sup>9</sup> Dispositif déjà mis en place en Europe et en France (Paris, Grenoble...) : voir le [rapport de l'ADEME](#) sur le bilan de ces mesures



## Annexe 3 – Table des sigles

ADEME	Agence de l'Environnement et la maîtrise de l'Energie
BAB	Bayonne-Anglet-Biarritz
BHNS	Bus à Haut Niveau de Service
CAPB	Communauté d'Agglomération du Pays Basque
CDPB/IEHGK	Conseil de Développement du Pays Basque / Ipar Euskal Herriko Garapen Kontseilua
EPCI	Etablissement Public de Coopération Intercommunale
LOM	Loi d'Orientation des Mobilités
PCAET	Plan Climat Air Energie Territorial
PDU	Plan de Déplacements Urbains
PLH	Programme Local de l'Habitat
PLU	Plan Local d'Urbanisme
TC	Transport(s) en Commun
VAE	Vélo à Assistance Electrique