



Conseil de Développement du Pays Basque
Ipar Euskal Herriko Garapen Kontseilua

EKARPENA / CONTRIBUTION

Contribution à l'élaboration du PDU (Plan de déplacements urbains)

Plaidoyer pour de nouvelles mobilités en Pays Basque

Adoptée par le Conseil de direction le 14 mai 2019

EKARPENAREN GOGOA / L'ESPRIT DE LA CONTRIBUTION

En 2005, le Conseil de développement et le Conseil des élus font du transport l'un des principaux ateliers de la démarche « Pays Basque 2020 ». Un an de travaux, co-animés par Jean-René ETCHEGARAY (CEPB, Conseil des élus) et Michel CASTEIGTS (CDPB, Conseil de développement), qui constituent sans doute le premier exercice de cette ampleur en Pays Basque. Cet atelier de Pays Basque 2020, d'abord orienté sur les infrastructures, se penchera sur de nombreux projets alors en débat : LGV, A63, 2x3 voies en Basse-Navarre, traversées des Pyrénées... Très rapidement, le diagnostic fait apparaître que le défi essentiel porte plus sur les trafics locaux que sur le transit, plus sur la mobilité et l'offre de transport que sur les infrastructures. Les chiffres sont alarmants quant à l'usage de la voiture individuelle sur les axes routiers de la côte, et entre Cambo et Bayonne... Le BAB apparaît comme l'une des agglomérations les plus en retard au regard de l'usage élevé de la voiture - et faible du transport en commun - qui y est fait.

L'une des orientations phares de Pays Basque 2020 était d'élaborer un « Schéma des déplacements en Pays Basque » pour rebâtir l'offre de bus et des lignes ferroviaires secondaires, revoir les politiques de stationnement, favoriser les modes doux et toutes les solutions d'intermodalité... Autre orientation majeure : élaborer un « cadre de références » en matière d'aménagement durable du territoire.

A partir de 2007, les élus et acteurs du Pays Basque se saisissent du dossier transport et l'offre s'améliore.

Le Contrat territorial 2007-2013, que le CEPB et le CDPB élaborent avec l'Etat, la Région et le Département, place la mobilité comme un axe important, et finance une Enquête Ménages et Déplacements (menée en 2010 par le SCOT). L'opération « (a)ménageons le Pays Basque », lancée en 2009 aboutit à plusieurs scénarii en 2013 dont un mettant la mobilité au cœur, et dont les propositions sont troublantes d'actualité (voir l'Annexe 1).

L'Agglomération du BAB (ACBA) initie une réforme du système de transport urbain et répond à l'appel à projet du Grenelle de l'environnement pour mobiliser des fonds importants, dont l'aboutissement est l'actuel réseau Chronoplus avec des lignes de Bus à Haut Niveau de Service. Avant la création de la nouvelle Communauté d'agglomération, plusieurs évolutions voient également le jour : élargissement de l'A63, abandon des projets de LGV en Pays Basque et de 2x3 voies en Basse-Navarre, rénovation de la ligne Bayonne-Garazi (mais pas son électrification...), amélioration du réseau départemental inter-urbain, projet Transfermuga (porté par l'Euro-Région).

En parallèle, le Pays Basque a vu aussi émerger **des solutions plus alternatives** à l'initiative de communes, de maires, d'associations locales : navettes électrique au cœur des villes, développement du prêt de vélos, de parkings-relais aux entrées de villes ou au niveau des nœuds routiers (ex. Briscous/Hasparren), taxi collectif en Amikuze, micro offre dans les vallées des Aldudes, solutions numériques utilisées pour le co-voiturage...

En 2019 pourtant, le Pays Basque est un territoire encore plus saturé et le fossé s'est agrandi entre l'offre de transport, les politiques d'urbanisme, et la poursuite d'une forte croissance démographique dans un grand périmètre péri-urbain, saturant les entrées des villes côtières.

En lançant son PDU (plan de déplacement urbain), la Communauté d'agglomération Pays Basque répond à la volonté (exprimée en 2006) de construire une stratégie de mobilité durable à l'échelle de tout le territoire basque.

Une opportunité historique pour répondre et faire évoluer les besoins de la grande majorité de la population.

Tel est le principal message de cette contribution : la politique de l'offre ne suffit plus, il faut répondre aux besoins des habitants et faire évoluer leurs pratiques. C'est au niveau des usages, des comportements, des nouveaux modes de vie, que les autorités organisatrices de la mobilité (AOM), comme l'est la Communauté d'agglomération Pays Basque (mais aussi La Région...), doivent accroître leurs efforts pour trouver les offres les plus adaptées.

Avec l'emploi et le logement, la question du transport fait partie des 3 grandes préoccupations de la population. Un thème récurrent dans les différents temps d'échange que peut organiser le CDPB, et également fortement présent dans les réponses au questionnaire régional portant sur « les relations rural-urbain », que le CDPB a diffusé au Pays Basque. La mobilité y reste citée parmi les principales difficultés des habitants du Pays Basque, et comme l'un des facteurs empêchant le « bien vivre » au Pays Basque.

La mobilité représente un triple défi de société, au Pays Basque comme ailleurs.

Au Pays Basque, on peut même considérer qu'elle est **une question de « survie territoriale »** tant elle devient un frein à son développement social et économique, **et d'urgence climatique !**

→ **Un défi d'inclusion sociale**

Sans mobilité, pas d'accès au travail, à la formation, à l'alimentation... ! Avec l'accès au logement, l'accès à la mobilité est l'un des facteurs clés dans la précarisation de certaines populations (ou au contraire leur autonomie et leur stabilisation).

Or, au Pays Basque, ce **droit à la mobilité** auquel chacun devrait pouvoir prétendre se confronte à des **inégalités diverses** : inégalités de revenus, inégalités géographiques (où on vit, où on travaille), d'offres de mobilité et d'infrastructures...

L'un des objectifs majeurs d'une politique des mobilités est ainsi de permettre **l'accès de chacun à la mobilité**. Chaque habitant du Pays Basque doit être en mesure de circuler au sein du territoire, en partir et y revenir. Chaque visiteur extérieur au Pays Basque doit aussi être en mesure d'y venir, d'y circuler et d'en repartir...

Au-delà, il s'agit aussi de permettre **l'accès à un choix de mobilité**, évitant aux usagers la contrainte et la dépendance à un seul mode de transport, un seul trajet, une seule manière de construire ses déplacements quotidiens.

→ **Un défi écologique, énergétique et de santé publique**

L'actualité le remet quotidiennement en lumière : nos sociétés sont à un tournant décisif et doivent assumer une **responsabilité vis-à-vis d'un dérèglement climatique global**. Sans changement, la planète est en danger ! C'est donc une remise en question profonde de notre mode de vie et du fonctionnement de nos territoires qu'il s'agit d'engager, et c'est le sens de la transition écologique et énergétique du territoire.

La mobilité doit y prendre une large part, dans la mesure où le transport routier (de personnes et de marchandises) est très dépendant des énergies fossiles, qu'il émet **la part la plus importante des gaz à effet de serre**, et qu'il a un impact significatif sur la qualité de l'air que nous respirons. **De nouvelles pratiques de mobilité** émergent : elles doivent s'étendre et se généraliser, passer un cap significatif si nous souhaitons nous adapter au

mieux au changement climatique et le limiter, plutôt que de l'accélérer et le subir de plein fouet.

→ **Un défi d'aménagement du territoire adapté aux spécificités** : un cœur d'agglomération urbaine qui n'est pas central (mais au nord-est du territoire et sur la côte), un territoire péri-urbain et rural très vaste, un espace vallonné du fait de la proximité pyrénéenne, un littoral où se concentrent des flux de transit très importants et une attractivité touristique majeure (+10% de population en moyenne), une croissance démographique parmi les plus importantes de France, une métropole transfrontalière à l'œuvre, une imbrication avec le département des Landes (bassin d'emploi commun entre BAB et Seignanx)...

Ces spécificités territoriales nécessitent de faire du Pays Basque un territoire d'expérimentation de toutes les mobilités possibles.

Le retard pris dans les usages invite à une véritable « révolution culturelle ».

Le Conseil de développement du Pays Basque esquisse dans cette première contribution les grandes lignes d'une stratégie globale de la mobilité en privilégiant notamment :

- une nouvelle hiérarchisation des mobilités (le vélo et le transport en commun avant la voiture)
- l'intermodalité dans toutes les solutions de mobilité
- l'incitation à de nouvelles pratiques en osant contraindre lorsqu'il le faut
- de nouveaux modes de gestion partagée (public/privé, collectivité/citoyens...)
- un travail de fond sur le changement de culture de mobilité

Le Conseil de développement invite la Communauté d'Agglomération à être le chef de file de cette stratégie de mobilité durable :

- sur ses propres domaines de compétences (transport en commun...)
- sur celles des communes de l'EPCI (place du vélo dans la voirie...)
- dans des partenariats forts avec les autres collectivités et opérateurs compétents, présents dans les Pyrénées-Atlantiques, les Landes et le Gipuzkoa
- en s'appuyant sur les initiatives locales et citoyennes, comme autant d'expérimentations et d'innovations pouvant être essaimées

TABLE DES MATIERES

CONTEXTE & ENJEUX.....	7
▶ UNE URBANISATION NON MAITRISEE	8
▶ DES TENDANCES NEGATIVES QUI SE CONFIRMENT.....	8
▶ UN INVESTISSEMENT LIMITE SUR LES OFFRES ALTERNATIVES A LA VOITURE	9
▶ LE PASSAGE A L'ECHELLE PAYS BASQUE ENCORE A CONCRETISER	9
▶ MAIS DES AVANCEES POSITIVES QUI PLAIDENT POUR UNE MONTEE EN PUISSANCE !	10
▶ DES SPECIFICITES QUI PERDURENT ET A INTEGRER AU PROJET DE MOBILITE	10
 PROPOSITIONS D'ORIENTATIONS STRATEGIQUES.....	 11
 1ERE ORIENTATION :	 11
CREER LES CONDITIONS D'UN CHANGEMENT DE COMPORTEMENT ET DE CULTURE DE LA MOBILITE	11
1.1. MIEUX CONNAITRE ET OBSERVER LES PRATIQUES DE MOBILITE.....	11
1.2. INCITER AU CHANGEMENT PAR L'EXEMPLE	11
1.3. ACCOMPAGNER LES ACTEURS ECONOMIQUES ET SOCIAUX DU TERRITOIRE.....	12
1.4. AIDER AU DEVELOPPEMENT DE TOUTES LES ALTERNATIVES LOCALES ET CITOYENNES	12
1.5. DEVELOPPER UN PROGRAMME DE SENSIBILISATION AUX MODES ACTIFS AUPRES DU GRAND PUBLIC	12
 2EME ORIENTATION :	 13
DENSIFIER L'OFFRE DE TRANSPORT EN COMMUN ET LUTTER CONTRE UN TERRITOIRE A DEUX VITESSES	13
2.1. DEVELOPPER UNE OFFRE DE BUS PLUS DENSE, COHERENTE ET EFFICACE	13
2.2. CONSTRUIRE LE FUTUR « IPAR - TOPO » (LE « RER » DU PAYS BASQUE).....	14
2.3. ETENDRE LES OFFRES DE TRANSPORT A LA DEMANDE	14
2.4. FACILITER L'ACCESSIBILITE DE TOUS LES PUBLICS AUX OFFRES DE MOBILITE	15
2.5. FAVORISER LE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE DU TERRITOIRE.....	15

3EME ORIENTATION :	16
HIERARCHISER LES MODES DE TRANSPORT EN FAVEUR DES MOBILITES DOUCES	16
3.1. ACTUALISER ET METTRE EN ŒUVRE LE PLAN VELO SUR LE BAB ET SUR LES PRINCIPALES VILLES /CENTRE-BOURGS DU PAYS BASQUE	16
3.2. ACCOMPAGNER LES COMMUNES VERS LE DEVELOPPEMENT DES MODES DOUX DANS TOUS LES CENTRES BOURGS	17
4EME ORIENTATION :	18
ORGANISER L'INTERMODALITE ET AMENAGER LE TERRITOIRE POUR « SE DEPLACER MOINS ET SE DEPLACER MIEUX »	18
4.1. AMENAGER DES POLES D'ECHANGE ET MIEUX Y INFORMER L'USAGER	18
4.2. MIEUX ARTICULER LES OFFRES DE TRANSPORT	18
4.3. DEVELOPPER LES PRATIQUES QUI PERMETTENT DE REDUIRE CERTAINS DEPLACEMENTS ..	18
4.4. (A)MENAGER DURABLEMENT LE TERRITOIRE	19
5EME ORIENTATION :	20
FACILITER L'AUTO-PARTAGE ET LIMITER L'USAGE INDIVIDUEL DE LA VOITURE THERMIQUE.....	20
5.1. FACILITER LES « VOITURES FACTEUR 4 »	20
5.2. DEVELOPPER UNE POLITIQUE DU COVOITURAGE ET DE L'AUTOPARTAGE	20
5.3. ORGANISER LA TRANSITION DES VEHICULES THERMIQUES VERS LES VEHICULES ELECTRIQUES.....	21
5.4. DEVELOPPER LE « PAG'AUTO » (« PEAGE URBAIN » BASQUE).....	21
6EME ORIENTATION :	22
FAIRE DES VALLEES LES AXES D'EXPERIMENTATIONS DE LA MOBILITE DE DEMAIN	22
ANNEXES	23

CONTEXTE & ENJEUX

PREAMBULE

Après un important renouvellement, le CDPB porte officiellement la mission de « Conseil de développement de l'agglomération » (délibération du 21/07/2018 de la CAPB).

Conformément à la loi NOTRe, le Conseil de développement est consulté sur l'élaboration du projet de territoire et sur les documents de prospective et de planification, dont fait partie le Plan de Déplacements Urbains (PDU).

Le 23 juillet 2018, le CDPB a adopté une Contribution en amont du Projet Communautaire de la CAPB¹. Ce projet de territoire intègre déjà des propositions sur la question de la mobilité.

Une Commission mobilités a ensuite été mise en place le 26 novembre 2018 (voir sa composition en Annexe 2) pour s'inscrire dans une démarche de contribution en continu aux travaux de la Communauté d'agglomération.

CETTE CONTRIBUTION EST AINSI ISSUE DE DIFFERENTS TEMPS DE TRAVAIL :

- Une première réunion de la Commission Mobilités du CDPB, le 26.11.18, en présence des responsables du syndicat des Mobilités ;
- Une participation active des membres du CDPB aux ateliers proposés en décembre et janvier par le Syndicat des mobilités, dans le cadre du partage de son diagnostic
- Une deuxième réunion de la Commission, le 06.02.19, en présence de professionnels de la mobilité (transporteur, consultant mobilité...) ;
- La participation et co-animation d'un atelier spécifique « mobilité durable » lors du premier Forum Climat, organisé dans le cadre de la concertation autour du Plan Climat Air Energie Territorial de la CAPB
- Une troisième réunion de la Commission le 11.04.19, qui a posé les bases de la première Contribution du CDPB au PDU
- Un appel à contributions de la part des différentes Commissions de travail du CDPB (Mobilités, mais aussi Habitat-urbanisme, Transition Ecologique et Energétique, Rural-Urbain, Egalité Femmes-Hommes) et de son Conseil de Direction.

Cette première Contribution sera complétée par d'autres travaux, dans les mois à venir, qui permettront au CDPB de détailler les premières orientations présentées ici, et d'identifier les actions qu'il souhaitera voir intégrées par la CAPB au Programme d'actions du PDU.

¹ « Quel Pays Basque demain, avec la Communauté d'Agglomération Pays Basque ? » ([ici](#))

DIAGNOSTIC & ENJEUX : UN DEVOIR D'INVENTAIRE

La Commission Mobilités du CDPB s'est pliée à un exercice comparatif entre 2019 et 2006, en s'appuyant sur les travaux de Pays Basque 2020, tant en terme d'état des lieux que d'orientations et de réalisations : quelles sont les évolutions, les tendances... ? Qu'est-ce qui a été mis en place et qu'est-ce qui reste à réaliser ? Qu'est-ce qui reste d'actualité ou est à reconsidérer... ?

Ces quelques chiffres sont déjà très éclairants :

CHIFFRES CLES 2006*	← → CHIFFRES CLES 2019**
79% des déplacements faits en voiture 4% transport en commun 1% en vélo	76.5% (82% des trajets domicile-travail) 6% transport en commun Moins de 2% en vélo
*Enquête-ménage 1999	**Enquête-ménage 2010 actualisés

► Une urbanisation non maîtrisée

- L'étalement urbain s'est poursuivi, et l'aménagement du territoire n'a pas fait l'objet d'une concertation à l'échelle du territoire malgré l'émergence des premiers SCOT autour des agglomérations littorales
- L'explosion de la construction de logements s'est faite sans réflexion urbaine : pas d'intégration d'offres de mobilité alternatives à la voiture, pas de traitement de qualité de l'espace public et de la mobilité douce, de la place du piéton...
- Les $\frac{3}{4}$ de la production de logement ne répondent pas à la réalité des revenus et des besoins de la population locale (cf. Contribution PLH²), et la spéculation foncière et immobilière a continué à s'accroître en Pays Basque, malgré la crise économique de 2008. Cela a poussé de plus en plus de foyers hors du cœur de l'agglomération... accentuant dans le même temps leur dépendance à la voiture
- L'offre de surfaces commerciales a également explosé (alors que le Pays Basque était déjà en 2005 en suréquipement commercial) avec des projets aussi impactants qu'Ametzondo, la rénovation du Carrefour BAB (en cœur d'agglomération), l'augmentation de surfaces le long des voies principales (routes départementales, RN10, route du BAB...)

► Des tendances négatives qui se confirment

- L'explosion des flux de mobilité constatée entre 1990 et 2005 s'est poursuivie ; l'usage individuel de la voiture, lui, s'est maintenu, quand l'usage collectif de bus (vers les entreprises, les établissements scolaires) ne s'est que peu développé
- En matière de mobilité des jeunes, l'agglomération bayonnaise est devenue le paradis du scooter...
- La saturation urbaine (en saison estivale comme hors saison) est devenue un vrai problème, avec une amplitude horaire qui croît d'année en année
- Malgré la fin de la promotion du diesel et le développement des motorisations hybrides, les centres-villes (et les campagnes aussi !) connaissent une affluence croissante de grosses motorisations (SUV, 4X4, Jeep...)

² A retrouver en cliquant [ici](#)

- En 2005/2006, le Pays Basque (et notamment l'agglomération Bayonnaise) faisait partie des agglomérations les plus en retard au plan national, en termes d'offre de TC et de taux de fréquentation de ces TC. En 2019, notre agglomération reste titulaire de ce triste record.

A titre de comparaison, 2% des trajets quotidiens sont intermodaux au Pays Basque, contre 10% en moyenne dans les grandes agglomérations françaises et 5% dans les villes moyennes.

► Un investissement limité sur les offres alternatives à la voiture

- Le plan vélo de l'ACBA, élaboré en 2014, est resté sur les étagères : la place du vélo reste une véritable problématique en ville et dans les centre-bourgs, non pris en compte dans les tous derniers aménagements de Chronoplus. Le réseau cyclable reste morcelé, et met le vélo en concurrence directe avec les piétons et/ou en insécurité avec la voiture
- L'état des infrastructures ferroviaires s'est dégradé entre Bayonne et Pau ; la rénovation de la ligne Bayonne-Garazi s'est limitée aux rails et l'offre y demeure très limitée
- Le fret de marchandises (maritime et ferroviaire) se tasse... même si de nouvelles solutions sont apparues sur la logistique urbaine

► Le passage à l'échelle Pays Basque encore à concrétiser

- En matière d'infrastructures et de stationnements, les choix politiques et stratégies communales diffèrent, freinant la mise en place de réseaux cohérents à l'échelle du bassin de vie : discontinuité des voies cyclables, aménagement qui ne respecte pas toujours la réglementation ; pas de restriction de l'usage de l'automobile (par le partage de la voirie avec d'autres modes) ou de son stationnement (nombre de places important, tarifs de stationnement différent selon les communes...)
- En matière d'observation et de connaissance des mobilités, l'échelle « Pays Basque » semble encore poser problème. Qui assure la fonction d'observatoire des mobilités, et le suivi des indicateurs (accidentologie, impacts environnementaux et sanitaires, qualité de l'air, reports modaux, temps de trajet...), à l'échelle du Pays Basque ?
- Des acteurs (élus, techniciens, habitants) insuffisamment informés pour guider la décision, et un projet de mobilité qui a, jusqu'à aujourd'hui, peu fait l'objet de réelle concertation avec les habitants et usagers (malgré les préconisations de Pays Basque 2020 puis d'(a)ménageons le Pays Basque)
- Une offre de mobilité transfrontalière qui n'a que très peu évolué (en dehors des sociétés privées de bus), avec une connexion Bayonne-Donostia supérieur à 1h15, l'arrivée à nouveau des trains espagnols (Renfe) en gare d'Hendaye mais sur des offres limitées... Des perspectives dessinées par l'Eurorégion Aquitaine/Euskadi/Navarre dans le cadre du programme Transfermuga, devenue plateforme d'information³ qui restent à concrétiser...

³ <http://www.transfermuga.eu>

► Mais des avancées positives qui plaident pour une montée en puissance !

Parmi les propositions formulées en 2006, certaines ont été concrétisées au moins partiellement :

- Développement du réseau Chronoplus et réalisation deux grandes lignes de bus à haut niveau de service (BHNS) ou Tram'Bus, mises en service en 2019/2020
- Installation du Syndicat des mobilités à l'échelle de l'ensemble du Pays Basque, qui pilote le premier PDU à émerger à cette échelle
- Annonce de la mise en place d'une « marque » unique (Txik Txak) rassemblant les différentes offres de transport en commun sur le territoire, en promettant un développement de l'offre, une incitation à l'intermodalité, une billettique unique et une harmonisation des services...

L'évolution institutionnelle offre la perspective de franchir un cap, qu'il s'agit maintenant de confirmer et amplifier... !

► Des spécificités qui perdurent et à intégrer au projet de mobilité

- Le Pays Basque reste un maillon stratégique sur l'arc Atlantique, donc un enjeu de mobilité inter-régional et européen. Il doit se préparer en particulier à une intensification des flux de marchandises à l'avenir lié aux stratégies maritimes de l'Asie vers l'Europe et le développement du Port de Sines au Portugal (porte d'entrée de la péninsule ibérique et du marché européen)...
- Le Pays Basque s'affirme comme une destination touristique nationale et internationale... attirant des visiteurs qui doivent également pouvoir développer une mobilité durable lorsqu'ils parcourent le Pays Basque. Il s'agit de proposer des offres de mobilité et des services adaptés à ces usages.

► **Le Pays Basque Nord, enfin, est étroitement lié à ses voisins, au Sud comme au Nord et à l'Est...** Il doit être pensé comme un territoire connecté à ces voisins, voire comme l'un des territoires d'un bassin plus vaste qui englobe notamment une agglomération côtière transfrontalière étendue jusqu'au sud des Landes.

Si elles n'entrent pas en jeu dans les actions qui figureront à terme dans le PDU, et sur lesquelles le Syndicat des mobilités et les communes du territoire auront directement prise, les mobilités transfrontalières, départementales et interdépartementales (64-40) font partie du projet de mobilité au Pays Basque. Le PDU est l'occasion, à minima, d'en définir les attentes.

PROPOSITIONS D'ORIENTATIONS STRATEGIQUES

1ère orientation :

Créer les conditions d'un changement de comportement et de culture de la mobilité

De nombreuses expériences le montrent : il ne suffit pas de proposer une offre innovante pour que le public s'en saisisse et s'y appuie pour faire évoluer ses pratiques. Il s'agit avant tout de faire émerger une prise de conscience et un changement culturel. Il est urgent de prendre conscience que la « facilité de mobilité » induite par le recours systématique à la voiture est aujourd'hui une source de nuisance au quotidien pour les habitants, et qu'elle nuit aussi à la qualité du cadre de vie, principal atout du Pays Basque.

Et en Pays Basque le retard est si important en la matière qu'il s'agit du défi à la fois le plus important et le plus difficile à relever. Quelques illustrations de comportements excessifs en ville comme en milieu rural : des parkings de lycées essentiellement remplis de scooters, des abords d'écoles transformés « school-drive », des frontons de villages transformés en parking...

1.1. Mieux connaître et observer les pratiques de mobilité

Se rendre compte de ses propres pratiques et le premier levier du changement : **un observatoire des mobilités à l'échelle du Pays Basque semble incontournable**, pour prendre les meilleures décisions, mais aussi pour assurer le suivi de ce PDU et son actualisation tout au long de sa mise en œuvre. Une telle observation gagnerait à rompre avec les traditionnelles « enquêtes ménages déplacements », ponctuelles, coûteuses et trop peu fréquentes...

- ➔ Faire pour et avec l'utilisateur, qui devient producteur de données : données mobiles, et données qualitatives...
- ➔ Intégrer les temporalités dans l'observation (cf « bureau des temps » de Rennes ou Lille) :
 - organisation quotidienne, hebdomadaire, saisonnière des déplacements sur les territoires du Pays Basque ;
 - organisation des déplacements des ménages pour associer travail, école, courses, loisirs, famille...
- ➔ Rendre l'information utile en temps réel

1.2. Inciter au changement par l'exemple

Les collectivités publiques par leurs pratiques exemplaires ont un effet d'entraînement majeur. A contrario, les incohérences de l'action publique invite l'utilisateur à se cacher derrière celles-ci pour justifier ses propres incohérences. Pour autant, il apparaît bien souvent que la société est bien plus prête que ce que peuvent en dire les décideurs, et que ce sont souvent les élus et la décision publique qui emboîtent le pas d'une société

civile qui a déjà intégré les mutations et les a acceptées. Le maintien des services publics sur les territoires est aussi une manière concrète d'éviter des déplacements inutiles...

- ➔ Développer la formation des élus et de leurs équipes aux nouvelles mobilités et à la ville de demain
- ➔ Inviter la CAPB et les communes du Pays Basque à développer de nouvelles pratiques :
 - Télétravail, pratiques numériques pour éviter des déplacements
 - Outils d'organisation de covoiturage systématique pour tous les événements
 - Modes doux ou véhicules électriques à disposition des agents...
- ➔ Se doter de moyens pour diffuser toutes les bonnes pratiques et leur essaimage
- ➔ Maintenir les services publics et administrations dans les pôles territoriaux et mairies (Pôle Emploi, CAF, CPAM, etc.) en y renforçant le nombre de permanences

1.3. Accompagner les acteurs économiques et sociaux du territoire

Certains acteurs sont déjà engagés dans l'évolution de leur mobilité (certains établissements scolaires, sanitaires, des entreprises...). Il s'agirait de généraliser ces démarches :

- ➔ En accompagnant les acteurs déjà volontaires dans l'élaboration de leurs Plans de Mobilité (diagnostics à leur échelle, propositions d'actions, évaluation)
- ➔ En proposant des leviers incitant les autres à s'y engager

1.4. Aider au développement de toutes les alternatives locales et citoyennes

La CAPB aurait un rôle à jouer dans l'accompagnement des initiatives locales allant dans le sens du développement de nouvelles mobilités plus durables... qui ne l'ont pas attendue pour se lancer !

- ➔ Conforter et aider au développement des initiatives locales portées par le réseau associatif (promotion du vélo, covoiturage dans les Aldudes par Aiba, par exemple...)
- ➔ Aide au développement de projets innovants : voir l'arrêt de la start-up Badjoto, application locale de covoiturage pour les trajets courts et notamment domicile-travail, dont l'activité n'a pas pu être pérennisée
- ➔ S'appuyer sur des outils déjà existants et les implanter au Pays Basque : expérimentation de Rézopouce au sud des Landes, promotion des plateformes de covoiturage (Mobicoop, ou Téacoté pour les établissements scolaires...).

1.5. Développer un programme de sensibilisation aux modes actifs auprès du grand public

Déjà identifié en 2006, la sensibilisation du public et la promotion des modes de transport alternatifs à la voiture est un travail de fond qui doit se poursuivre en permanence.

- ➔ Dès l'enfance : interventions dans les écoles, ramassages scolaires en pédibus engageant aussi les parents, apprentissage du vélo...
- ➔ En adoptant le bon discours : mettre en avant les gains apportés par un changement de mobilité (financiers, santé, temps de trajet...)
- ➔ Par la formation des futurs automobilistes au respect des autres modes de transport, qui partageront avec eux l'espace public, et la sensibilisation des conducteurs actuels aux règles du code de la route qui concernent les cyclistes

2ème orientation :

Densifier l'offre de transport en commun et lutter contre un territoire à deux vitesses

Le développement de nouvelles offres de transport et de grands couloirs de mobilité a tendance à avoir un effet excluant : la création de nouvelles infrastructures s'accompagne souvent d'une montée des prix de l'immobilier à leur abord (phénomène bien étudié à Bordeaux, autour des lignes de tramway) et d'un report de populations modestes vers des zones moins desservies en TC. Ainsi, les exclus de la mobilité sont souvent les ménages les plus modestes, qui accumulent alors les difficultés.

Il s'agit de sortir d'une logique de fluidification uniquement sur les grands axes structurants et de penser enfin au maillage de l'ensemble du territoire, notamment les territoires ruraux, en mettant l'accent sur les lignes secondaires des réseaux. Bref, prioriser la rénovation et l'optimisation des infrastructures actuelles pour ne pas reproduire le « syndrome TGV » ! La focalisation sur le TGV et ses grandes lignes est en France l'une des raisons au désinvestissement sur les lignes secondaires avec des conséquences que nous connaissons aujourd'hui (état des infrastructures comme entre Bayonne et Pau, baisse de l'offre, allongement des temps de parcours...). Ce risque est bien évident à éviter sur le réseau de transport en commun du territoire de l'agglomération.

Enfin autre défi, celui de la mobilité transfrontalière dont les études montrent l'asymétrie des offres et des pratiques, au point de constituer une « galère » pour l'usager du transport en commun⁴. Les offres en Euskadi constituent aussi des exemples à suivre dans l'offre à envisager en Iparralde !⁵

2.1. Développer une offre de bus plus dense, cohérente et efficace

La pratique du réseau actuel de l'offre de Chronoplus montre un décalage croissant entre l'effort porté sur les grands axes structurants (actuelles lignes A1, A2, B....) et des lignes secondaires mettant certains quartiers du BAB à des distances-temps très importantes des centralités (jusqu'à 1h de transport !). De même l'interopérabilité semble peu prise en compte au sein du réseau de bus : passer d'un bus à l'autre sans trop d'attente. Enfin, des retards sont manifestes en termes d'accès rapide entre, par exemple, le centre de Biarritz et sa gare et l'aéroport, ce qui constitue une incohérence majeure avec la politique de marketing valorisant une station internationale !

L'exemple des réseaux en Euskadi invite à penser différemment l'inter-urbain : sans lignes directes et express (de centre à centre, sans marquer d'arrêt sur son trajet), il y a peu de chances de résoudre le défi de la mobilité entre le littoral et son arrière-pays...

En bouclant cette Contribution, le CDPB est interpellé par certains de ses membres faisant état d'aménagements contestables liés au Tram'bus, tant en termes d'absence d'intégration de pistes cyclables que d'arrêt de la logique « bus à haut niveau de service » (notamment à l'entrée et à la traversée de Biarritz).

⁴ 1h40 à 2h10 entre Bayonne et Donosti (59km)

⁵ 1h (bus express) entre Donosti et Bilbao (100km) ; 1h à 1h15 entre Bayonne et Garazi (58km)...

- ➔ Aller au bout de la logique « Tram'bus » sur les commune de Biarritz et Anglet : accès à l'aéroport de Parme, à la gare de Biarritz, entrée du BHNS au cœur de Biarritz !
- ➔ Adapter les aménagements du réseau pour intégrer systématiquement le vélo sur des voies dédiées ou partagées avec le bus
- ➔ Profiter du développement du Tram'Bus pour redessiner le réseau de lignes secondaires de l'agglomération :
 - une nouvelle hiérarchie du réseau et de l'interopérabilité entre lignes du réseau
 - des plages horaires plus étendues, un service plus important aux heures de pointe
- ➔ Développer des lignes inter-urbaines « express » (avec des voies réservées aux entrées des agglomérations sur les derniers kilomètres) :
 - notamment sur la « couronne » de l'agglomération BAB
 - et entre les villes/bourgs centres de l'intérieur
- ➔ Permettre l'accès aux axes autoroutiers à des lignes de bus express sur le territoire et avec les territoires voisins : express Saint-Palais-Bayonne, Bayonne-Hendaye-Donosti...

2.2. Construire le futur « IPAR - TOPO » (le « RER » du Pays Basque)

L'étoile ferroviaire autour de Bayonne permet d'envisager de nouvelles offres sur les 4 lignes ferroviaires (vers Dax, vers Pau, vers 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.

- ➔ Une nouvelle offre de TER à développer avec la Région sur ces les 4 lignes ferroviaires
- ➔ Une offre spécifique pour la première couronne (Bayonne-Hendaye / Cambo / Urt / Saint-Vincent de Tyrosse) avec des cadencements supérieurs et des pôles d'intermodalité / parkings...
- ➔ Une continuité inter-topo entre Iparralde (CAPB) et Hegoalde (Topo d'EuskoTren)
- ➔ Des prolongements à étudier en cœur d'agglomération (cf. ligne du souffre)

2.3. Etendre les offres de transport à la demande

Ni l'offre de bus ni celle du train ne pourront répondre aux besoins de toute une partie de la population excentrée des villes et bourgs-centres, que ce soit à l'intérieur du Pays Basque comme en proximité de la côte (voir la situation de nombreux quartiers qui se sont étalés). C'est donc tout un réseau de transport à la demande qu'il faut envisager pour :

- ➔ répondre à des mobilités de rabattement sur le transport en commun
- ➔ répondre à des mobilités plus express pour regagner une centralité....

2.4. Faciliter l'accessibilité de tous les publics aux offres de mobilité

Cela n'inclut pas que la possibilité d'accéder physiquement à son bus ou à son train... ! De nombreux publics peuvent être empêchés dans leur accès à la mobilité, par incapacité à trouver l'information, ou manque de ressources financières.

- ➔ Rendre toutes les offres de transport accessibles aux personnes à mobilité réduite et aux personnes handicapées
- ➔ Proposer une tarification abordable, et des modes de paiement qui s'adaptent aux capacités de chacun
- ➔ Rendre lisible les informations auprès des voyageurs : billettique unique, information numérique et non numérique, formation des agents...
- ➔ Interconnecter l'information avec les réseaux de transports d'Euskadi, des Landes...

2.5. Favoriser le développement économique du territoire

La mobilité des marchandises est une question cruciale pour les entreprises (et les consommateurs) et pour la pérennité du tissu économique local, tant en terme d'approvisionnement, de circulation que d'exportation. Outre les voies routières classiques, la position stratégique de l'agglomération Bayonnaise dans les flux inter-régionaux et transfrontaliers/européens invite à :

- ➔ Conforter les grands équipements (Port, CEF de Mouguerre...) et y permettre ou développer le report modal de marchandises, de la route vers le fer ou le fluvial ;
- ➔ Assurer une bonne liaison aérienne entre l'aéroport local et les "hubs aériens" internationaux (Paris CDG, Madrid et Barcelone), de manière à garder et attirer des entreprises à dimension internationale
- ➔ Encourager le développement de TPE/PME dans le secteur de la logistique à haute valeur ajoutée (conditionnements, packaging de plusieurs produits...) et valorisant les productions locales (cf. agroalimentaire en particulier)
- ➔ Encourager toutes les solutions nouvelles dans la logistique urbaine réduisant pollutions et GES (dernier kilomètre sous des formes alternatives / cf. ex Erlea)

3ème orientation :

Hierarchiser les modes de transport en faveur des mobilités douces

50% des trajets quotidiens sont de courtes distances (moins de 3km), et 1/3 de moins d'1 km ! Des distances facilement réalisables à pied, à vélo, en trottinette... pour peu que ces modes de déplacement aient leur place dans l'espace urbain et sur les routes. Levier important de la Transition écologique et énergétique, la mobilité doit pouvoir se désintoxiquer de la voiture thermique et individuelle au Pays Basque. Cela suppose notamment de pouvoir réaliser une bonne partie de nos déplacements quotidiens autrement qu'en voiture et même qu'en bus !

3.1. Actualiser et mettre en œuvre le plan vélo sur le BAB et sur les principales villes /centre-bourgs du Pays Basque

A l'occasion de son propre PDU, l'ex Agglomération Côte Basque Adour avait travaillé à un schéma vélo ambitieux, qui pourtant n'a jamais été mis en œuvre et concrétisé. Ces dernières années, les avancées se sont faites sur une approche classique du « vélo-loisirs » (voies vertes, vélodyssée...) alors que toutes les agglomérations d'Europe ont fait du vélo le moyen de transport du quotidien. Ce nouveau PDU est l'occasion de :

- ➔ Inscrire la place du vélo dans toutes les centralités du territoire (au cœur de Bayonne, comme d'Hasparren, Saint-Palais, Mauléon...) et y accorder une place centrale dans la voirie (voies dédiées et sécurisées).
- ➔ Développer des voies réservées, des zones à vitesse réduite... afin de sécuriser la pratique du vélo sur des espaces qui soient partagés ou non avec d'autres modes
- ➔ Développer des stationnements vélo plus nombreux et mieux aménagés, notamment
 - aux abords des bâtiments publics
 - aux abords des zones d'activité
 - aux abords des nœuds d'intermodalité (gares ferroviaires et routières, parkings relais...)
- ➔ Actualiser le Plan Vélo et lui donner une nouvelle ambition à l'échelle du Pays Basque :
 - des réseaux locaux (quartiers, communes)...
 - à l'armature vélo de l'ensemble du territoire : réseau express et « autoroutes vélo », entre centres bourgs et villes côtières, accompagnant le développement du vélo à assistance électrique
- ➔ Etablir l'évaluation en continu de la mise en œuvre de ce Plan Vélo dans toutes ses dimensions : offres, pistes, pratiques, etc.

3.2. Accompagner les communes vers le développement des modes doux dans tous les centres bourgs

Parents pauvres de la mobilité douce, les communes de l'intérieur et des territoires ruraux de la Communauté Pays Basque devraient pouvoir profiter de ce projet de mobilité pour trouver des ressources leur permettant de rattraper leur retard.

- ➔ Une ingénierie disponible pour définir leurs projets de mobilité douce (marche, vélo) :
 - à l'échelle de leurs centres-bourgs
 - et de leurs territoires communaux, en cohérence avec le réseau global d'Iparralde
- ➔ Des manières de faire homogénéisées entre toutes les communes du Pays Basque : aménagement, signalétique, entretien des circulations vélo et piétons comme des stationnements...

4ème orientation :

Organiser l'intermodalité et aménager le territoire pour « se déplacer moins et se déplacer mieux »

La volonté des usagers de limiter leurs déplacements en voiture, et la possibilité qu'ils auront d'utiliser d'autres modes de transport ne suffiront pas à opérer un basculement vers des mobilités plus vertueuses : il s'agit aussi de pouvoir éviter certains déplacements, et d'organiser son programme de déplacement quotidien en combinant efficacement les différents modes.

Il ne s'agit donc pas de « ne plus être mobile », ou d'être le moins mobile possible... mais de pouvoir éviter certains déplacements, notamment lorsqu'ils sont difficilement réalisables par des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle.

L'aménagement du territoire est une clé pour diminuer (en nombre et en distance) certains déplacements, et pour répondre au défi de l'intermodalité au Pays Basque

4.1. Aménager des pôles d'échange et mieux y informer l'utilisateur

L'objectif est d'y rendre plus fluide le passage d'un mode de transport à l'autre (train/bus/vélo/trottinette/marche/covoiturage...)

- Aux nœuds des grandes armatures du territoire : gares et échangeurs autoroutiers
- Aux entrées de l'agglomération bayonnaise : Ametzondo, Tarnos, Bassussarry...
- Aux extrémités du réseau de bus urbain, des parkings-relais aux capacités suffisantes

4.2. Mieux articuler les offres de transport

- En mettant en place des solutions qui semblent simples :
 - Coordonner les offres, et adapter les horaires de manière à pouvoir basculer d'une offre à l'autre ;
 - Permettre l'embarquement des vélos, trottinettes... dans les transports en commun (bus et trains)
- Mais qui supposent un dialogue entre les différents opérateurs et Autorités Organisatrices des Mobilités : le Syndicat des mobilités doit jouer un rôle de facilitateur de ces échanges avec la SNCF, la Région, etc.

4.3. Développer les pratiques qui permettent de réduire certains déplacements

Au-delà des Plans de mobilité inter-entreprises (qui nécessitent des masses critiques importantes d'au moins 2 à 3000 personnes), dans un tissu économique essentiellement de TPE/PME, la majorité des solutions résident dans l'évolution des pratiques professionnelles grâce à un accompagnement sur mesure pour :

- Développer le Télétravail, coworking, voire télé médecine, qui évitent les trajets intérieur/côte... mais nécessitent une couverture numérique de l'ensemble du territoire (Très Haut Débit)
- Créer des « plans de cohésion professionnels » : il s'agit de repenser les agendas professionnels de certaines catégories. Des exemples à suivre : équipes médicales



qui interviennent à l'intérieur (plutôt que chaque patient ne se déplace vers la côte...), et à reproduire pour d'autres services ?

4.4. (A)ménager durablement le territoire

Enjeu récurrent dans les productions du CDPB, l'aménagement plus durable du territoire représente la clé principale de sa transition. En matière de mobilité, un projet d'aménagement cohérent est aussi un des facteurs d'évolution vers des mobilités plus vertueuses. Les propositions ressorties d'(a)ménageons le Pays Basque en 2012 restent toujours d'actualité, tant en terme de nouvelles perspectives d'aménagement du territoire⁶ que de maillage de transport...

- ➔ Pas d'offre de transport efficace sans gestion cohérente de l'espace : combiner habitat, services, développement économique... dans des opérations mixtes qui rapprochent ces différentes fonctions
- ➔ Conditionner les opérations d'aménagement à des aménagements piétons, vélos, et à l'accès à une offre de transport en commun
- ➔ Adapter les règles d'urbanisme qui contraignent les aménagements liés à la mobilité durable (blocages par l'ABF, les règlements communaux...)

⁶ Cf. page : « déménager le littoral », « aménager les vallées », « ménager la montagne ».... ([voir ici](#))

5ème orientation :

Faciliter l'auto-partage et limiter l'usage individuel de la voiture thermique

20 000 véhicules par jour entre Bayonne et Cambo, le triple sur les axes littoraux (RN10, BAB, A63...)... et combien de véhicules avec des personnes seules au volant ? Pour faire évoluer rapidement les choses, la politique de mobilité doit apporter à l'usage collectif de la voiture tous les avantages possibles. Mais de façon plus générale, la révolution culturelle porte sur le développement d'une économie de la fonctionnalité, où l'usage prend le pas sur la propriété : un mouvement que la Communauté d'agglomération peut accompagner de manière volontariste.

Une politique volontariste passe nécessairement par des mesures contraignantes. Mais leur acceptation sociale tient à la cohérence d'une politique publique qui propose réellement des alternatives crédibles. Sans quoi, la mobilité-sanction est une impasse et conduit à limiter la nécessaire mobilité des personnes et les échanges. Pour autant, certains comportements excessifs nécessitent des réponses à la mesure de leur impact le développement récent et massif de grosses motorisations en cœur de ville est un phénomène qu'il apparaît nécessaire de contrecarrer rapidement...

5.1. Faciliter les « voitures facteur 4 »

Pourquoi un « facteur 4 » : venir à 4 en voiture c'est possible ! C'est 4 fois plus économique, c'est 4 fois plus d'échanges et de solidarité, et c'est 4 fois moins de voiture sur la route, 4 fois moins de pollution et de gaz à effet de serre !

- ➔ Développer une politique globale favorable aux « voitures collectives » (4 personnes au minimum) : facilités de stationnement, tarifs plus bas sur l'autoroute, accès aux voies des Bus et Taxis...

5.2. Développer une politique du covoiturage et de l'autopartage

Si le covoiturage fait l'objet soit de l'inventivité des particuliers soit de celles des start-up (dont certaines deviennent des géants du CAC40...), le co-voiturage de proximité est à organiser avec la Communauté d'agglomération et les acteurs de la société civile car son modèle économique et son adaptation aux réalités locales supposent une expérimentation particulière. Pour encourager l'autopartage, la CAPB pourrait en faciliter la pratique dans les mesures qui suivent mais aussi montrer l'exemple en investissant dans une flotte de véhicules électriques louables par les habitants !

- ➔ Des voies et places de stationnement réservées pour ces usages, notamment au niveau des grands parkings-relais
- ➔ Des outils pour faciliter l'organisation de ces usages, en particulier
 - Des plateformes de covoiturage pour les événements grand public pilotés par les collectivités et leurs partenaires
 - Une matérialisation sur les axes structurants du territoire : visualisation de voies réservées, ou d'arrêts d'auto-stop par exemple...
- ➔ Développer les systèmes de véhicules en libre-service, en location, les expérimentations d'autopartage (dès l'échelle très locale du quartier)

5.3. Organiser la transition des véhicules thermiques vers les véhicules électriques

Outre les incitations nationales (fiscales et autres), le territoire pourrait oser l'expérimentation en se dotant d'un patrimoine de véhicules électriques et d'un réseau de bornes mis à disposition pour une politique d'auto-partage.

- ➔ Des véhicules qui sont plus propres mais aussi plus robustes, et qui facilitent donc l'autopartage...
- ➔ Mais dont le développement nécessite des investissements : installations de recharge de batteries notamment

5.4. Développer le « PAG'AUTO » (« péage urbain » basque)

Le législateur souhaite développer en France les péages urbains dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants⁷, après les expériences menées dans d'autres métropoles européennes. Le Pays Basque pourrait emboîter le pas dès aujourd'hui, au regard de l'engorgement des ses villes du littoral.

- ➔ Le modèle basque à inventer pourrait être celui d'une discrimination positive dans les politiques tarifaires (stationnement, autoroute, amendes...) en faveur des pratiques les plus vertueuses de l'automobile : co-voiturage, auto-partage, véhicules électriques...
- ➔ En référence l'AUTO PAY à Londres, le « PAG'AUTO » (Pagatu, payer en basque !) pourrait aussi contraindre des usages incompatibles avec la transition écologique les grosses motorisations, SUV, 4X4, et autres Jeep, par des politiques tarifaires pénalisantes.

⁷ https://www.lemonde.fr/planete/article/2018/10/18/le-gouvernement-donne-le-feu-vert-au-peage-urbain_5371219_3244.html



6ème orientation :

Faire des vallées les axes d'expérimentations de la mobilité de demain

Le développement actuel de la mobilité se fait notamment autour de la Nivelle (entre l'intérieur du territoire et les villes d'Hendaye, Urrugne, Saint-Jean-de-Luz, Bidart, Biarritz), autour de la Nive (entre Garazi et Bayonne, et plus densément entre Cambo et Bayonne), et ces dernières années le long de l'Adour (entre Bidache/Urt et Bayonne). Trois vallées qui traduisent l'étalement urbain accentué par l'inaccessibilité des prix de l'immobilier sur la zone littoral (cf. Contribution du CDPB au PLH). Comme l'ont proposé les prospectivistes sur « (a)ménageons le Pays Basque » (cf. Annexe 3), l'aménagement du territoire se joue sur ces axes, car le littoral est saturé, inaccessible et par nature limité et future zone à risque climatique. Le CDPB invite dès à présent à anticiper cette perspective dans le PDU :

→ Faire de l'axe Cambo-Bayonne un axe d'expérimentation et d'innovation de la mobilité : où pourraient être modélisées 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.



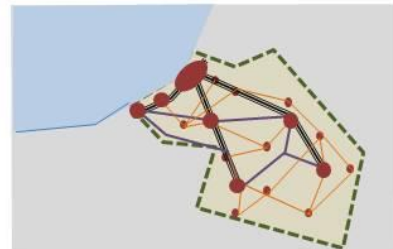
ANNEXES

ANNEXE 1 : RETOUR SUR « (A)MENAGEONS LE PAYS BASQUE »

ANNEXE 2 : COMPOSITION DE LA COMMISSION MOBILITES DU CDPB

ANNEXE 1 : RETOUR SUR « (A)MENAGEONS LE PAYS BASQUE »

⇒ Défi 2 : La mobilité durable



3- Le parti-pris d'aménagement

⇒ Défi 2 : la mobilité durable

La situation actuelle

Le Pays basque se caractérise par une mobilité essentiellement automobile, tant sur l'espace rural que sur le littoral. Cette forme de mobilité, très polluante, contribue depuis plusieurs décennies à renforcer la diffusion spatiale de l'habitat et des fonctions urbaines, et à développer la spécialisation fonctionnelle (et sociale) des territoires. Si elle semble constituer un outil de liberté, cette mobilité individuelle généralisée a donc des conséquences de plus en plus inquiétantes sur l'environnement et la cohésion sociale. Le sous développement de la mobilité non polluante et de la mobilité douce, malgré un fort potentiel (notamment sur le littoral), reste aujourd'hui notable.

Les perspectives à 2035

Les perspectives énergétiques, en particulier celles des énergies fossiles, sont bien connues : l'on se dirige vers une période de rareté de cette ressource, avec pour corrélation une très probable envolée des prix du pétrole. Par ailleurs, la révolution numérique, déjà largement engagée, aura des conséquences considérables dans l'organisation des mobilités de demain.

Le contexte de la mobilité à 2035 peut se résumer à travers les indicateurs suivants :

- Un baril de pétrole à 135\$ (72\$ en 2010)
- +50 à 80% d'échanges européens transitant par le Pays basque
- L'usage généralisé du numérique dans l'optimisation des systèmes de mobilité
- La pratique devenue courante, par la population, des modes de transports partagés
- La baisse contrainte de la mobilité individuelle pour les ménages modestes

3- Le parti-pris d'aménagement

⇒ Défi 2 : la mobilité durable

Les nécessaires réponses à apporter

Dans ce contexte, il est évident que les modes actuels d'organisation de la mobilité ne seront pas tenables à l'horizon 2035. Il est nécessaire d'imaginer une autre manière de se déplacer, moins coûteuse pour l'environnement, et adaptée à des territoires peu denses.

Par ailleurs, le scénario « Pays basque 2035 » s'appuie sur deux idées clés :

- une « métropole pays », ce qui signifie un espace de solidarité et d'échanges à l'échelle du pays basque,
- une nouvelle relation entre urbanisme et transport, permettant de faire émerger une forme urbaine plus dense, et un nouveau rapport à l'espace.

Atteindre ces deux objectifs dans un contexte environnemental et social délicat nécessite une réponse particulièrement efficace et performante.

Ainsi, nous proposons d'organiser la mobilité à partir de deux idées :

- une chaîne de mobilité physique et virtuelle permettant de couvrir l'ensemble du territoire basque par des transports aussi économes que possible.
- Une conception intégrée de l'urbanisme et des transports, permettant de repenser les formes urbaines du territoire, et d'assurer une massification des flux permettant un report efficace sur les transports collectifs.

Les composantes de la mobilité durable

Cette organisation d'une mobilité durable se décline de la manière suivante :

- La notion de « chaîne de transport » cohérente, permettant de répondre aux besoins de mobilité de la population, sur l'ensemble du territoire, en limitant au maximum l'usage imposé de l'automobile
- Il ne s'agit pas d'opposer l'automobile aux autres modes de transport, mais d'optimiser l'usage de chacun et la complémentarité de tous, dans un contexte de besoins en forte augmentation et de ressources plus limitées
- Cet accès à la mobilité est la condition sine qua non d'un territoire solidaire, et de la métropole-pays
- Les conditions de cette mobilité durable : une densification des espaces occupés (permettant de maximiser les flux), une articulation optimale de tous les moyens de transport physiques et virtuels, une autorité organisatrice unique à l'échelle du Pays basque.

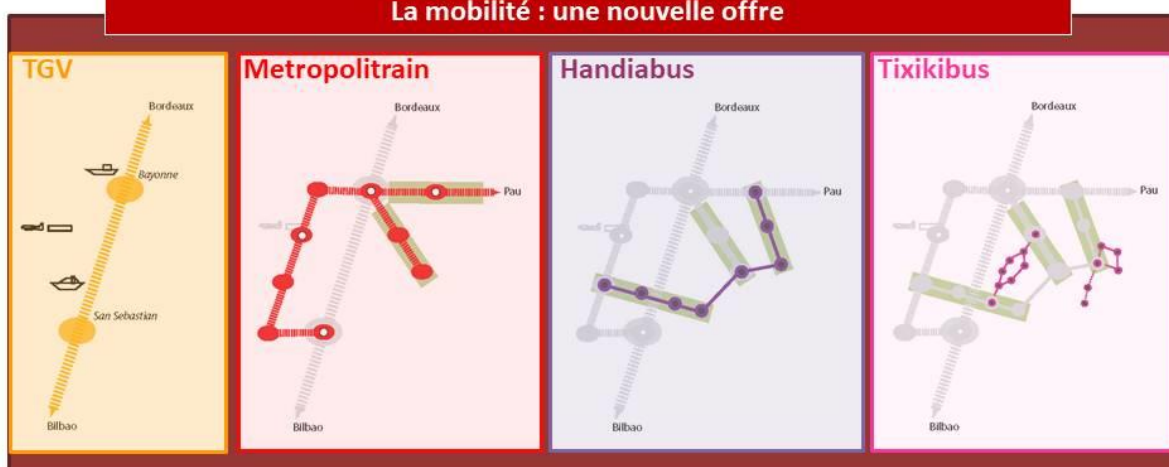
⇒ Défi 2 : la mobilité durable

La mobilité, au service d'un nouveau territoire

Co-mobilité et potentiels d'échanges

La mobilité (son espace-temps) permet de réinventer notre rapport au territoire et à la vie collective. Passer de l'idée de « droit à la ville » à la notion de « droit à la mobilité ». L'homme s'intègre à travers le flux, à travers sa capacité à se mouvoir librement. Le flux, la « mise en mouvement » des individus, constitue une réponse aux phénomènes de ségrégation. L'idée de « mixité » telle qu'elle est préconisée comme réponse sociale et spatiale renvoie à un idéal fixe, à une image de la ville telle qu'elle devrait être mais ne prend que très rarement en compte la nécessité de privilégier les liens plutôt que les lieux.

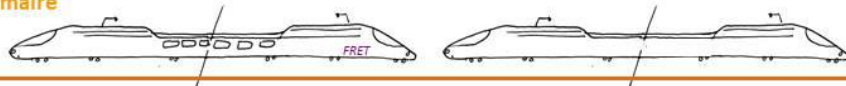
La mobilité : une nouvelle offre



⇒ Défi 2 : la mobilité durable

La mobilité, au service d'un nouveau territoire

TGV 250 KM/H réseau primaire



Metropolitain 70 KM/H

Le Métropolitain s'installe sur l'infrastructure ferroviaire existante. Desserte de l'espace littoral et de la vallée de la Nive (gestion de la croissance)



Handiabus 30 A 70 KM/H

Handia = gros
L'Handiabus assure une liaison entre l'espace littoral et les vallées non desservies par le fer, ainsi qu'entre les vallées.



Tixikibus 30 A 70 KM/H

Tixiki = petit
Desserte fine – liaison entre les vallées (muscle) – échappées dans le massif (en saison, à la demande)



Askat'auto 30 A 110 KM/H

Askat = liberté
système d'auto en libre service

Bizikleta 15 KM/H

Bizi = vélo
système de vélo en libre service



⇒ Défi 2 : la mobilité durable

La mobilité, au service d'un nouveau territoire

La mobilité : des nouveaux lieux

La mobilité initie une nouvelle façon d'habiter. Il faut inventer les lieux qui correspondent à cette ambition, inventer de nouveaux services : une véritable révolution urbaine s'opère, où le cœur n'est plus la mairie, l'église ou le temple, mais ce lieu qui vous positionne dans le monde : celui de l'échange et de la co-mobilité.

Borne Bizikleta Système de vélo en libre service disponible sur toutes les communes du littoral

Gare Métropolitain sur l'infrastructure ferroviaire existante, assure une desserte de l'espace littoral et de la vallée de la Nive

Pôle TGV
Connexion aux réseaux européens

Station Handiabus
assure une liaison entre l'espace littoral et les vallées non desservies par le fer, ainsi qu'entre les vallées.

Borne Askat'Auto
système d'auto en libre service

Stop Tixikibus assure une desserte fine entre les vallées, fonctionne à la demande

⇒ Défi 2 : la mobilité durable

La mobilité, au service d'un nouveau territoire

Le numérique : une formidable opportunité à maîtriser

Le numérique, une formidable opportunité...

La contribution des outils numériques à l'organisation de la mobilité peut se situer à trois niveaux complémentaires :

- L'amélioration de l'efficacité des systèmes de mobilité (gestion des trafic, systèmes de transports collectifs « intelligents »)
- La réduction du nombre de véhicules sur la route (auto-partage, co-voiturage)
- La réduction des déplacements physiques (e-substitution)

L'association TIC - mobilité trouve ainsi sa justification dans la prise en compte des trois dimensions du développement durable :

- enjeux environnementaux : réduction des GES et des pollutions atmosphériques
- enjeux sociaux : réduction des temps, du stress ou des dangers liés aux transports (notamment des flux pendulaires en développant le télétravail), mais aussi maintien des personnes (personnes âgées notamment)
- enjeux d'équité sociale et géographique, en rendant un certain nombre de services accessibles et proches depuis tous les territoires, les TIC limitent la ségrégation territoriale
- enjeux économiques : réduction des coûts inhérents aux transports, pour l'utilisateur (réduction de la précarité énergétique notamment) comme pour les prestataires (gain d'efficacité des organisations)

⇒ Défi 2 : la mobilité durable

La mobilité, au service d'un nouveau territoire

De multiples applications possibles dans le champ de la mobilité



Réunions virtuelles



Transport à la demande



Plate-formes multimodales



Services dynamiques de co-voiturage



Utilisation du GPS pour l'auto-partage

⇒ Défi 2 : la mobilité durable

La mobilité, au service d'un nouveau territoire

Le numérique : une formidable opportunité à maîtriser

... mais un impact sur la mobilité qui n'est pas automatique

Les travaux récents de chercheurs tendent cependant à sérieusement nuancer cet effet automatiquement positif du numérique sur la mobilité :

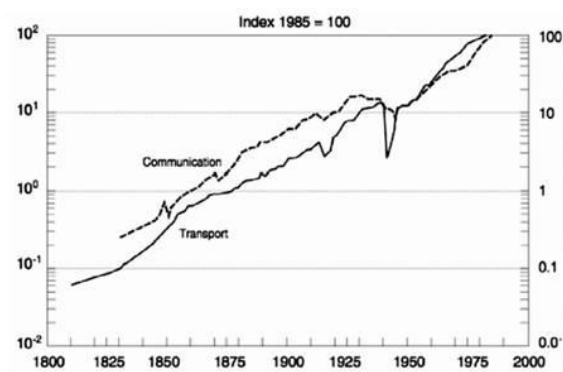
- G. Claise : Les TIC n'auront pas d'effet sur la demande globale en transport, tout au plus pourront-ils réduire les taux de croissance.
- J Gomez : les TIC servent avant tout à étendre la sphère communicationnelle, plus qu'à rationaliser les flux de transports
- Gottman : la croissance des flux électroniques accompagne mais ne se substitue pas à la croissance des flux matériels

Une question clé : la maîtrise de l'effet rebond

Les progrès permis par l'amélioration de l'efficacité des communications, s'ils ne sont pas maîtrisés, se répercutent sur l'augmentation de la mobilité

L'exemple du télétravail

- les impacts observés oscillent entre stabilisation et réduction de moins de 2% du trafic
- les télétravailleurs vivent plus loin : ils augmentent les distances parcourues (Le télétravail peut donc favoriser l'étalement urbain)
- le télétravail favorise la création de trajets locaux qui n'auraient pas été effectués ; il augmente ainsi la part modale automobile
- Le télétravail est majoritairement une pratique urbaine, elle est très minoritaire en zone rurale
- Sa croissance s'inscrit dans la recherche d'une plus grande flexibilité économique (baisse des coûts liés au bureau, contournement de la rigidité géographique du marché du travail, obtention de gains de productivité) et s'observe dans les secteurs où la pénurie de main d'œuvre a été la plus grande.



⇒ Défi 2 : la mobilité durable

La mobilité, au service d'un nouveau territoire

L'outil numérique au cœur de la stratégie de mobilité

L'organisation d'une offre globale de mobilité sur le Pays basque ne peut s'envisager sans un usage pertinent et ciblé de l'outil numérique. Donner de la cohérence à l'ensemble de l'offre, coordonner les différents modes de transport, optimiser l'usage de chaque véhicule circulant sur le territoire... ces objectifs ne pourront être remplis qu'en utilisant l'outil numérique de manière intelligente, c'est-à-dire en ayant la capacité de maîtriser ses effets induits indésirables (effet rebond).

Trois types de leviers à actionner

Améliorer l'efficacité des transports

- La bonne articulation des différents types de transports constitue un enjeu essentiel pour permettre à la chaîne de mobilité de fonctionner.
- A cet égard, les TIC peuvent apporter des outils très efficaces : développement des systèmes d'information et de billetterie intermodale, déploiement de systèmes de transport intelligents pour améliorer cohérence, visibilité et performance de l'offre... et au final améliorer la fréquentation.

Réduire le nombre de véhicules sur la route

- Il s'agit là de poser la question de l'optimisation de l'usage des véhicules roulant sur la route, afin d'éviter les déplacements inutiles. Si l'efficacité de la chaîne globale de transport permettra de renforcer la fréquentation des transports collectifs, il s'agira aussi d'optimiser l'utilisation de chaque véhicule individuel.
- Transport à la demande : les TIC permettent d'améliorer la gestion des véhicules et la mise en relation de l'offre avec la demande (centrales de réservation).
- Co-voiturage et auto-partage : l'apport des TIC est décisif pour faciliter la mise en relation des personnes (GPS, GSM).

Réduire le nombre de déplacements physiques

- Le levier de l'e-substitution se pose plus largement à travers la possibilité des TIC de proposer des services virtuels, évitant ainsi le recours à un déplacement physique (réunions virtuelles, télé-travail, e administration, télémédecine, e learning...).
- Il est évident que ces services virtuels ne constituent pas une solution miracle aux problèmes de mobilité, mais des leviers à actionner de manière intelligente dans le cadre d'une stratégie globale de territoire.

⇒ Défi 2 : la mobilité durable

La mobilité, au service d'un nouveau territoire

Deux conditions d'intégration performante du numérique à la politique de mobilité...

Dépasser la fragmentation des opérateurs de transports

Il apparaît que, souvent, les potentialités offertes par le numérique sont limitées par les conséquences d'une insuffisante communication et coordination entre les autorités organisatrices de transport.

Cela apparaît notamment de manière flagrante dans l'organisation des transports collectifs, ou dans les initiatives de développement de services de transport à la demande.

La question de l'effet rebond

L'effet rebond constitue un phénomène majeur en termes d'effets territoriaux induits par l'usage du numérique. Différentes études ont montré que l'effet du numérique sur le nombre de déplacements physiques était nul, dans la mesure où les gains apportés par l'amélioration de l'efficacité des systèmes de transports étaient entièrement « réinvestis » dans d'autres déplacements.

Autre type d'effet rebond, les conséquences sur l'occupation de l'espace. L'accès dématérialisé à un emploi ou à un service peut inciter l'utilisateur à habiter loin des emplois ou services physiques, et ainsi contribuer au phénomène d'étalement de l'habitat (c'est un phénomène largement constaté dans le cadre du télétravail).



Deux réponses au cœur du scénario « Pays basque 2035 »



Une autorité unique de coordination de l'offre de transport

Seule une telle autorité sera en capacité de dépasser les fragmentations actuelles en termes d'organisation des transports



Une forte articulation urbanisme – transport

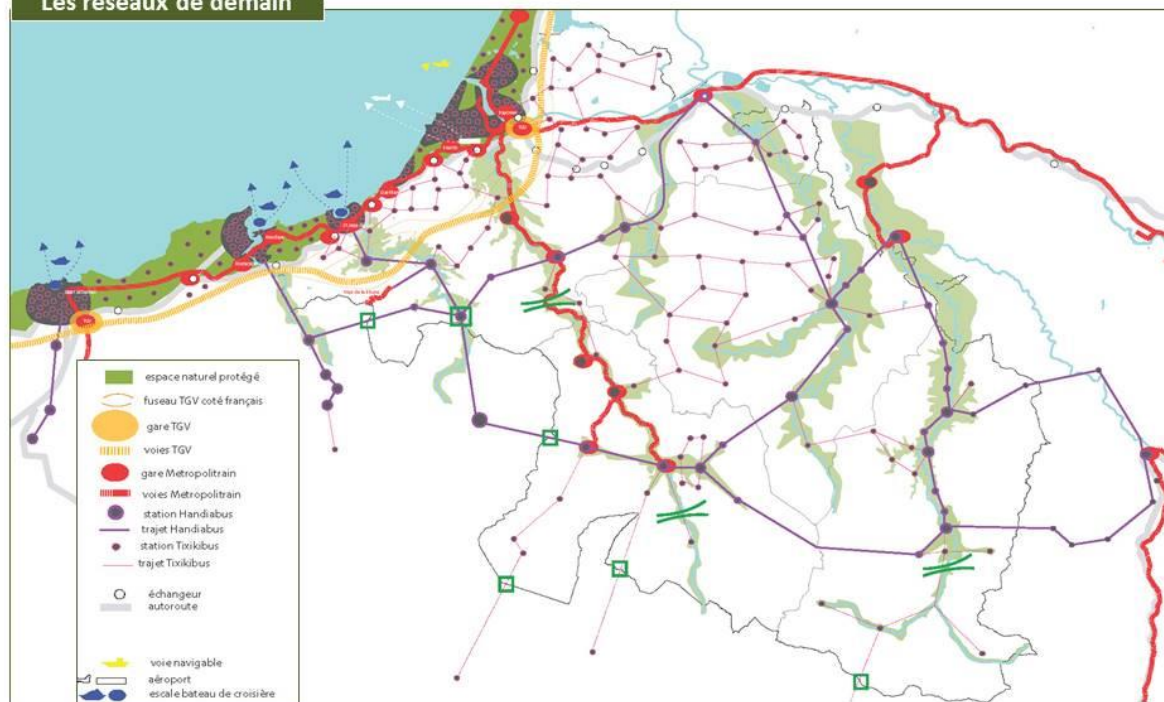
Cette cohérence constitue la condition indispensable à la maîtrise de l'effet rebond : l'amélioration des conditions de mobilité doit être cohérente avec la volonté de construire un territoire de courtes distances.

3- Le parti-pris d'aménagement

La mobilité, au service d'un nouveau territoire

⇒ Défi 2 : la mobilité durable - Déclinaison territoriale

Les réseaux de demain



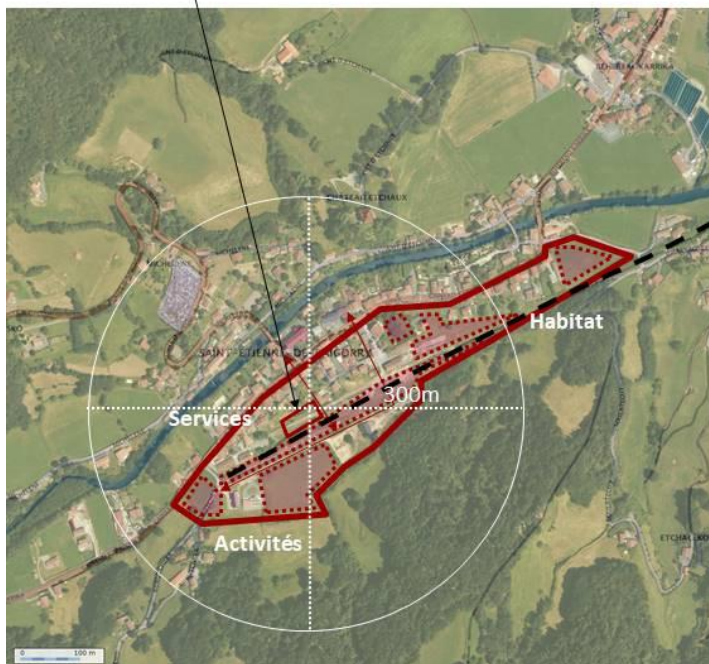


Le parti d'aménagement

Basse Navarre

Pôle d'échanges gare Métropolitain

Exemple de densification en cohérence avec les nouveaux modes de déplacement



St Etienne de Baigorry

Développement d'un quartier d'échanges.
Fonctions mixtes Habitat et activités
3ha – 120lgts (40lgts/ha)

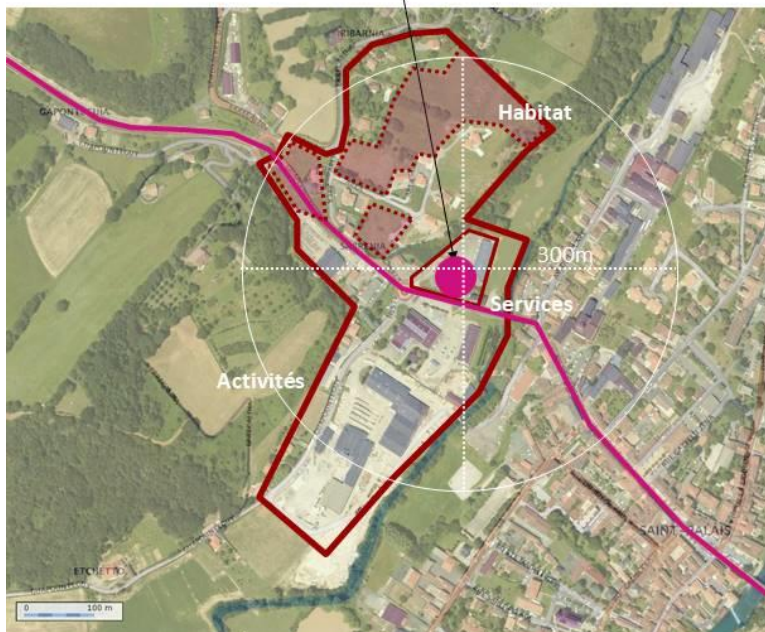


Le parti d'aménagement

Basse Navarre

Pôle d'échanges Station Handibus

Exemple de densification en cohérence avec les nouveaux modes de déplacement



Saint Palais

Développement d'un quartier d'échanges.
Fonctions mixtes Habitat, activités et services
3ha – 120lgts (40lgts/ha)

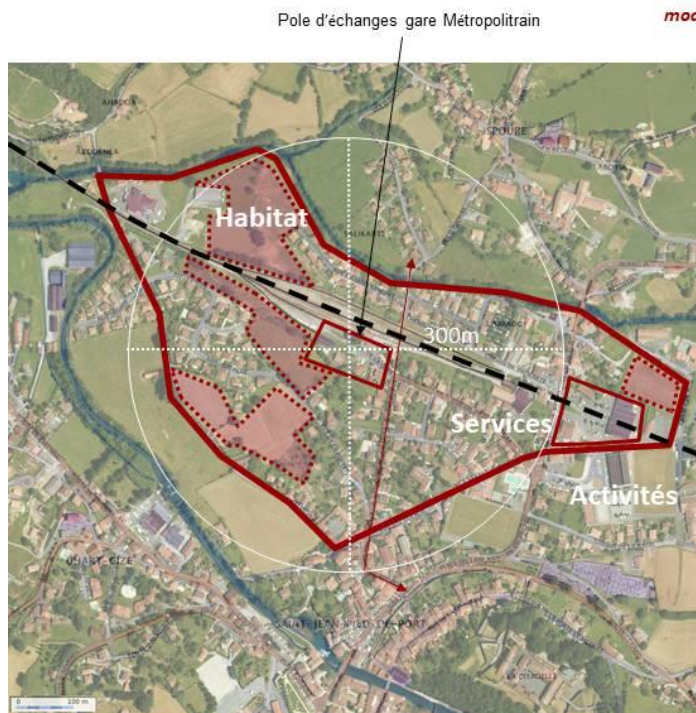




Le parti d'aménagement

Basse Navarre

Exemple de densification en cohérence avec les nouveaux modes de déplacement



Saint Jean Pied de Port

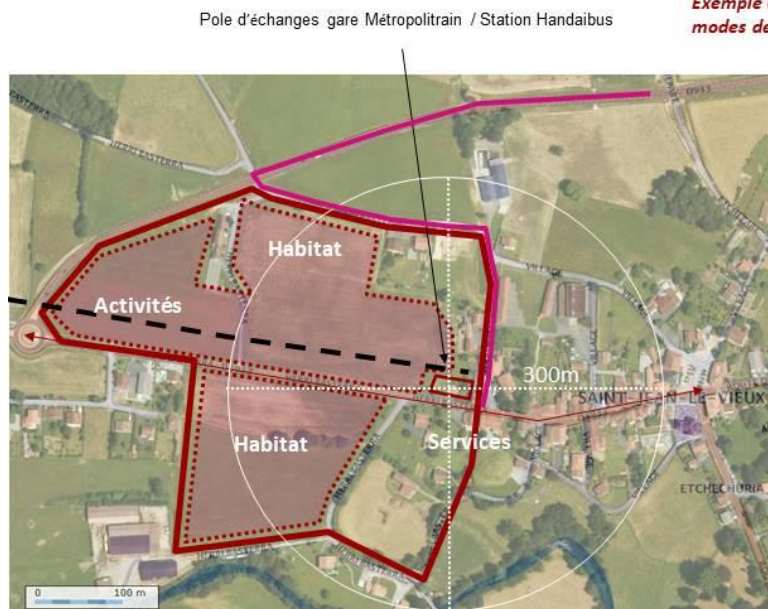
Développement d'un quartier d'échanges.
Fonctions mixtes Habitat, activités et services
4ha – 160lgts (40lgts/ha)

Prolongement
sur Saint Jean le Vieux ?

Le parti d'aménagement

Basse Navarre

Exemple de densification en cohérence avec les nouveaux modes de déplacement



Saint Jean le Vieux

Développement d'un quartier d'échanges
avec prolongement de la ligne
métropolitain et connexion avec ligne
Handiaibus.
Fonctions mixtes Habitat, activités et services
Habitat : 9ha – 270lgts (30lgts/ha)
Activités : 3ha





⇒ Défi 2 : la mobilité durable

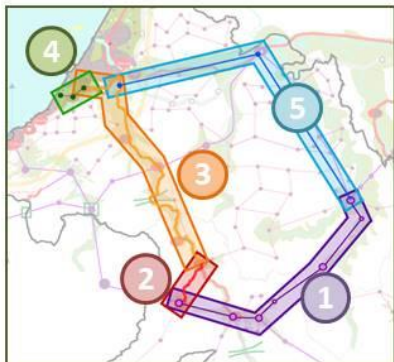
Basse Navarre : Pays de Mixe et Pays de Cize

La Basse Navarre, au cœur du Pays Basque

Aujourd'hui retraités, Laurent et Maider (65 et 66 ans) restent pour autant des habitants mobiles qui profitent au quotidien des richesses du Pays basque.

1

Il est **10h00**, le réveil sonne chez Laurent et Maider dans leur duplex du centre de St Palais : aujourd'hui c'est l'anniversaire de la petite fille de Laurent. A **11h15**, le couple de jeunes retraités prend la direction de la gare multimodale de Saint-Palais pour attraper un **Handibus**. Le voyage se passe sans encombre dans un bus confortable et adapté aux problèmes de hanches de Laurent (la plateforme d'entrée est abaissée). Alimentée par l'énergie mécanique des amortisseurs, la climatisation rend le voyage supportable. Il est **12h00** quand Laurent et Maider retrouvent leur petite fille à Saint-Etienne-de-Baigorry pour un déjeuner festif.



2

A **15h00**, la famille prend la direction de Saint-Martin-d'Arrossa pour profiter des bords de Nive, aujourd'hui très prisés pour la baignade. Le trajet dure une petite dizaine de minutes à bord d'un **Métropolitain**.

3

A **17h00**, Laurent et Maider décident de passer la fin de journée sur la côte. Après avoir consulté le Portail des Déplacements Basques sur leur smartphone, le couple monte dans un **Métropolitain**.

4

Après une petite demi-heure de trajet, il est **17h30** quand Laurent et Maider arrivent à Biarritz. Leur promenade les entraîne au bord de l'océan. Le trajet s'effectuera en **Bizi'**.



5

Après un déjeuner dans leur restaurant préféré, le couple retourne dans le centre de Biarritz vers **21h30**. Un simple coup d'œil sur le Portail des Déplacements Basques leur indique qu'un véhicule est disponible à la borne **Askat'Auto** de Biarritz, mais également qu'ils pourront se garer à celle de Saint-Palais. Maider les ramène tranquillement à la maison. En chemin, il croise le **Handibus** qui relie Saint-Palais à Bidache.



ANNEXE 2 : COMPOSITION DE LA COMMISSION MOBILITES DU CDPB

NOM - DEITURA	Prénom - Izena	Organisme ou Citoyen – Egitura edo Herritarra
BERRA	Jean-Michel	HERRIKOA
BIBES	Jean-Paul	Citoyen
BOISSAU	Adèle	AZIA
CARRE	Sébastien	CPME
ETCHEMENDY	René	Invité (transport de voyageurs)
CHAUTRU	Lionel	CESER
CHAUVIN	Hélène	TXIRRIND'OLA
DE LABACA	Julien	Invité (conseiller en mobilité)
DURRUTY	Dominika	BIZI ! elkartea
HARISPE DORRE	Xavier	Citoyen – <i>Co-référent de la Commission</i>
HARRIAGUE	Dominique	AVAP
JOIE	André	UPPA / ISABTP
MARTY	Hélène	ESTIA
MAYTÉ	Philippe	Enseignement Catholique – <i>Co-référent de la Commission</i>
OUTRÉ	Patrice	AVAP
PARNIERE	Paul	Citoyen (Académicien)
PIC-BONNAL	Nicolas	Citoyen