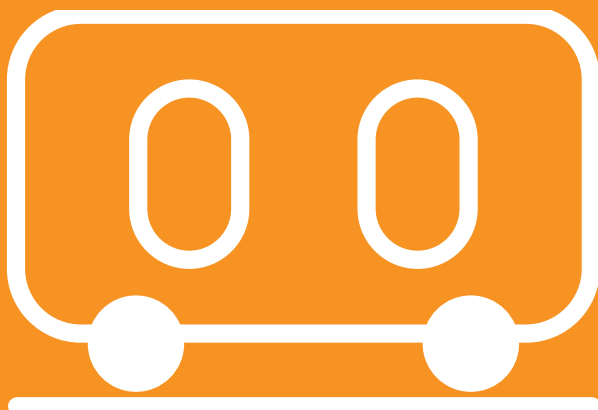




Le Plan De mobilité

PAYS BASQUE - ADOUR
PÉRIODE 2020-2030

III.3. PROJET : PLAN D'actions



SYNDICAT
DES MOBILITÉS
PAYS BASQUE-ADOUR

—
IPAR EUSKAL
HERRI-ATURRIKO
MUGIKORTASUNEN
SINDIKATUA

—
SINDICAT
DE LAS MOBILITATS
PAÍS BASCO-ADOR

nb : Plan de déplacements urbains (PDU) devenu Plan de mobilité (PdM)

Le comité syndical du SMPBA a délibéré le 15 décembre 2017 pour se doter d'un Plan de déplacements urbains.

Le 24 décembre 2019, l'Assemblée nationale a définitivement adopté la Loi d'orientation des mobilités qui renomme les Plans de déplacements urbains en Plans de mobilité (Article 16 - VIII). Le sujet demeure globalement le même, des éléments, tels que la sécurité des passages à niveaux, doivent être ajoutés.

Lors de l'arrêt de projet en février 2020, ne disposant pas de suffisamment de recul sur la possibilité ou la nécessité d'arrêter un Plan de mobilité, le terme utilisé tout au long de la démarche et sur lequel les élus avaient délibéré (Plan de déplacements) a été maintenu.

Sur avis de l'Etat, le SMPBA a procédé au changement de nom du dossier et apporté les compléments nécessaires. C'est un Plan de mobilité (PdM) qui est approuvé.

La dénomination « Plan de déplacements urbains » ou « PDU » peut demeurer par endroits, essentiellement dans des citations.

Plan de mobilité du Syndicat des mobilités Pays basque - Adour

prescrit par délibération du 15 décembre 2017

arrêté par délibération du 6 février 2020

approuvé par délibération du 3 mars 2022

Réalisé avec la contribution de l'Agence d'urbanisme Atlantique et Pyrénées



SOMMAIRE

LES TROIS AXES DU PROJET 7

axe Transition(s) :
Moins se déplacer, mieux se déplacer 9

axe Cohésion :
Permettre à toutes et tous de se déplacer 41

axe Entraînement :
Faire pour et avec les usagers 69

TABLES ET INDEX 89

Tables des ambitions, actions et mesures 91

Index des actions par thématique 99



COMMENT LIRE LE PLAN D'ACTIONS ? (EXEMPLE)

AXE TRANSITION(S) : MOINS SE DÉPLACER, MIEUX SE DÉPLACER

T.I. CONSIDÉRER LES SERVICES ET INFRASTRUCTURES DE MOBILITÉ COMME GUIDE POUR L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

T.I.1. AMÉNAGER DES TERRITOIRES FAVORABLES AU CHANGEMENT DE PRATIQUES

Lien urbanisme-mobilité
Pratiques des modes actifs



Constats

Objectifs

Orientation du projet commun

T.I.1.a. Privilégier le développement dans les villes et les bourgs structurants en particulier ceux bénéficiant d'une bonne desserte en transports collectifs et de maillages pié- tons - vélos ou disposant du potentiel pour en bénéficier

Lieux concernés

Moyens

Horizon de projet

Retour d'expérience



Action : Organiser le territoire dans le respect des orientations de la Charte
d'aménagement et de développement durable du Pays Basque

AXES

- > Définissent les trois grands buts portés par le projet :
- TRANSITION(S),
 - COHÉSION,
 - ENTRAÎNEMENT

AMBITIONS

- > Exposent les objectifs stratégiques du projet et les principales modalités d'évaluation

ACTIONS

- > Définissent les moyens pour mettre en œuvre le projet

MOTS CLÉS et PICTOGRAMMES

- > Indiquent les thématiques abordées (correspondent aux champs inscrits dans le diagnostic thématique)

CONSTAT : Rappel d'éléments de diagnostic (cf. différentes pièces du diagnostic)

- > **CONSTAT :** Ce qui est recherché avec l'action
ORIENTATION DU PROJET COMMUN : Orientation correspondante parmi celles partagées avec le PLH et le PCAET (cf. pièce sur les documents cadres)

MESURES

- > Précisent les moyens pour mettre en œuvre le projet

LIEUX : Là où s'applique la mesure

MOYENS : Ce que réalisera le Syndicat des mobilités

- > **HORIZON :** Échéance de mise en œuvre de la mesure, correspondant à trois grandes étapes

2020 : approbation du Plan de mobilité

2025 : évaluation à mi-parcours du Plan de mobilité

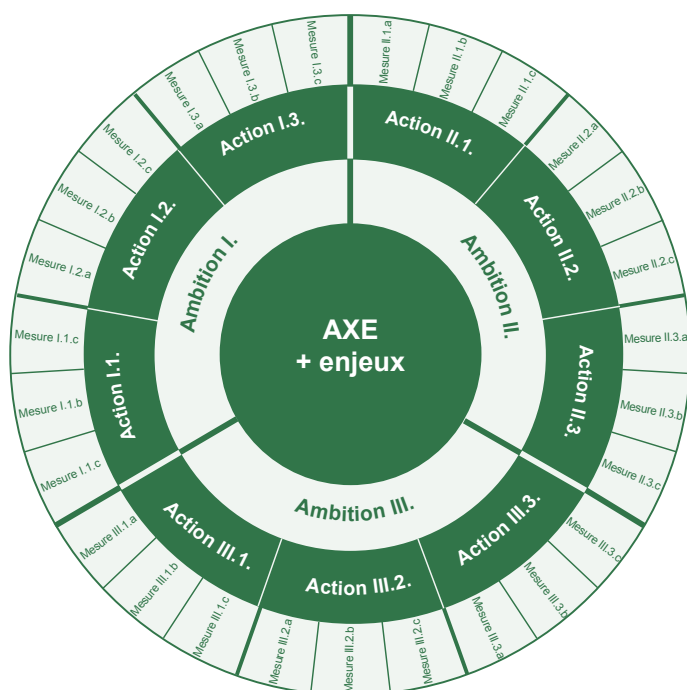
2030 : révision du Plan de mobilité

RETOUR D'EXPÉRIENCE : exemples issus du territoire ou non

LIENS

- > Mention des actions semblables dans le PCAET (plan climat air énergie territoire), le PLH (programme local de l'habitat), faisant l'objet de variations saisonnières ou concernant les QPV

Schéma d'organisation d'un axe du projet



nb : les enjeux apparaissent dans le document « PROJET - enjeux et ambitions »

Principes de rédaction du projet et du plan d'actions

Les actions et mesures sont présentées :

- sous l'angle de **ce que fait et fera le Syndicat des mobilités Pays Basque - Adour** : étude, mise en œuvre, accompagnement, sollicitation... Les autres partenaires sont évoqués, sans que le Plan d'actions n'implique nécessairement un engagement de leur part,
- par le prisme **opérationnel** et ce qui va servir l'**usager**. Les éléments organisationnels, notamment de gouvernance, sont énoncés à la fin du document PROJET - enjeux et ambitions.

Les actions en cours depuis l'engagement de la démarche (décembre 2017) ont été portées au projet du Plan de mobilité.

Pour un aperçu général du plan d'actions

A la fin du présent document

- une **table des ambitions, actions et mesures** donne un aperçu détaillé de l'ensemble du projet,
- un **index des actions classées par thématique** (mots clés) permet une recherche facilitée dans le document par les entrées utilisées dans le diagnostic.

Légende des pictogrammes

- Lien urbanisme-mobilité
- Pratiques des modes actifs
- Transports en commun et nœuds multimodaux
- Ouverture du territoire aux échelles régionales, nationales et européennes
- Mobilité telle un service (MAAS)
- Services à vocation sociale et mobilité pour tous
- Usages collectifs de la voiture et électromobilité
- Réseaux de voirie et sécurité routière
- Stationnement
- Logistique



LES TROIS AXES DU PROJET



AXE TRANSITION(S) : MOINS SE DÉPLACER, MIEUX SE DÉPLACER

La mobilité est essentielle pour les acteurs du territoire, mais aussi très impactante pour celui-ci, cadre de vie de ses habitants. L'ambition du Plan de mobilité est de projeter des mobilités plus sobres, plus actives et partagées.



T.I. CONSIDÉRER LA MOBILITÉ DURABLE COMME UN DES CRITÈRES PRIORITAIRES AU SERVICE DE L'AMÉNAGEMENT ET DE L'ORGANISATION DU TERRITOIRE

Pouvoir se déplacer est essentiel. Mais devoir se déplacer peut devenir pénalisant voire même excluant quand les coûts et le temps deviennent trop élevés.

Le Plan de mobilité propose un bouquet d'infrastructures et de services de mobilité à moyen et long termes qui doit structurer, mailler et servir de support pour l'organisation du territoire. Les autorités compétentes en matière de planification et de développement urbain devront contribuer à sa mise en œuvre dans la définition de leurs propres orientations.

Des principes clés pour le développement du territoire traduisent cette ambition et seront à adapter à la diversité des territoires :

- **proximité et mixité fonctionnelle.** Sur l'ensemble du territoire, les secteurs les mieux dotés en équipements et services seront à privilégier pour localiser les développements urbains futurs. Ils doivent offrir la possibilité de réaliser tout ou partie des déplacements quotidiens à pied, à vélo. Il sera également encouragé le maintien et le confortement d'équipements, commerces et services dans les secteurs les mieux dotés.
- **perméabilité et maillage des parcours.** Les formes urbaines créées ou réaménagées devront être passantes, pour limiter les détours qui pénalisent les trajets à pied, à vélo et la deserte en transports en commun.
- **valorisation de l'existant.** Les réseaux de mobilité n'ont pas vocation à « rattraper l'urbanisation ». Les coûts financiers et environnementaux engendrés ne correspondraient pas aux objectifs du Plan de mobilité. Au contraire, l'urbanisation doit se développer là où sont disponibles les offres de mobilités, qui pourront par là même être améliorées à mesure que la demande s'intensifie.

Dans cette idée, la marche, mode de proximité par excellence et base de tout déplacement sera encouragée.

T.I.1. AMÉNAGER DES TERRITOIRES FAVORABLES AU CHANGEMENT DE PRATIQUES

Lien urbanisme-mobilité
Pratiques des modes actifs



Constats Depuis des décennies, les réseaux « courent » après le développement urbain : l'extension urbaine de villes et villages s'est faite au gré d'opportunités foncières (généralement qualifiées « d'étalement »). Les services, notamment de mobilité, peinent à être adaptés ou étendus pour répondre aux nouvelles organisations.

Ce modèle n'est pas sans conséquence :

- les modifications de réseaux (un détour par-ci, puis par-là) contribuent à dégrader leur performance et à réduire leur intérêt,
- les extensions coûtent cher à la collectivité et attirent peu d'usagers du fait de la faible densité des espaces desservis.

Ce modèle a, in fine, pour effet de conforter la voiture comme seule solution de mobilité efficace, voire seule solution tout simplement quand les extensions de services de mobilité ne sont pas possibles compte tenus des coûts générés : les personnes non motorisées sont davantage en situation d'isolement et de précarité quant à leur capacité à accéder à l'emploi, la santé, la formation, le commerce...

Aussi, à considérer la mobilité uniquement par le prisme de la voiture, les territoires ne sont aménagés et adaptés qu'à son usage : impasses, faible maillage, développement le long des axes routiers vastes parkings... Des situations dans lesquelles des détours et le passage par des espaces peu attrayants sont imposés : l'intérêt et la performance de la marche et du vélo en sont réduits.

La disparition de commerces, services publics et équipements dans un certain nombre de villes et villages impose des déplacements plus importants, généralement réalisés en voiture aux personnes qui résident dans ces secteurs.

Objectifs Garantir des modalités d'aménagement du territoire qui favorisent les alternatives à la voiture et réduisent le risque d'isolement des personnes.

Orientation du projet commun Consolider les cœurs de proximité



Action : Organiser le territoire dans le respect des orientations de la Charte d'aménagement et de développement durable du Pays Basque
Action : Répondre dans la démarche SCOT aux enjeux climat-air-énergie et les décliner au sein des différentes orientations générales
Action : Traduire concrètement dans les PLUi les objectifs climat-air-énergie et les décliner de manière opérationnelle dans les règles d'urbanismes
Action : Intégrer la transition écologique et énergétique dans les opérations d'aménagement d'intérêt communautaire



Action 4 : Accompagner les communes ayant des fonctions de centralité dans le développement résidentiel et la valorisation de leurs cœurs
Action 8 : Promouvoir des formes d'habitat assurant une densification maîtrisée dans le respect des identités locales et des attentes des ménages, notamment familiaux

T.1.1.a. Privilégier le développement dans les villes et les bourgs structurants en particulier ceux bénéficiant d'une bonne desserte en transports collectifs et de maillages piétons - vélos ou disposant du potentiel pour en bénéficier

Lieux concernés Ensemble du territoire

Moyens Le Syndicat des mobilités encouragera à la prise en compte de plusieurs principes :

- le renforcement prioritaire des communes et quartiers équipés et desservis par des services de mobilité ou le développement en extension de ceux-ci,
- le choix de formes urbaines compactes (qui prennent peu de place et limitent l'augmentation des distances) et garantissant des continuités (dotées de systèmes de cheminements, permettant, a minima pour les piétons et cyclistes d'emprunter des raccourcis au sein des quartiers),
- la limitation au maximum des développements urbains le long des axes routiers,
- l'organisation des stationnements proches des accès routiers de manière à limiter les circulations au sein des opérations résidentielles, de services, de commerces, de bureaux...
- le maintien et le développement d'équipements, de commerces et de services sur l'ensemble du territoire ou le déploiement de solutions itinérantes afin de limiter la portée des déplacements.

Le Syndicat des mobilités veillera à ce que les ambitions du Plan de mobilité et ses mesures soient reprises à leur compte par les documents d'urbanisme de programmation et de planification (PCAET, SCoT, PLH, PLUi...) et autres programmes de développement des infrastructures et services. Il faudra notamment être attentif à ce que les politiques d'urbanisme tiennent compte des potentiels de desserte en transports collectifs et en modes actifs des projets qu'elles soutiennent.

Pour ce faire, le Syndicat des mobilités :

- tiendra à disposition le Plan de mobilité et apportera les éclairages nécessaires,
- synthétisera les attentes du Syndicat des mobilités dans les porter à connaissance et avis qui lui seront demandés en tant que personne publique associées aux démarches de projet.

Horizon de projet 2020 - 2025 - 2030





T.I.2. FAIRE DE LA MARCHÉ, VÉRITABLE MAILLON DE LA CHAÎNE DE DÉPLACEMENT, LA BASE DE STRUCTURATION DES RÉSEAUX DE MOBILITÉ ET DES COEURS DE VILLES ET VILLAGES

Lien urbanisme-mobilité
Pratiques des modes actifs



Constats Mode de locomotion naturel de l'homme, la marche fait partie intégrante de chacun de ses déplacements. On estime, selon les contextes, que 15 à 30 % des déplacements, sont réalisés entièrement à pied. De plus, tous les déplacements commencent et se terminent en marchant.

La marche participe à la sociabilité et à la vie des villes et villages. A pied, on se rencontre, on entre dans un commerce...

Le piéton subit malgré tout plusieurs contraintes, notamment :

- l'omniprésence de la voiture dans l'espace public qui morcelle et encombre les cheminements et à qui on permet d'aller partout, même pour de très courts trajets,
- le manque de sécurité ou la crainte de l'accident qui invite de nombreux parents à conduire leurs enfants plutôt que de leur donner goût à la marche,
- le coût des aménagements et la difficulté à appliquer un différentiel compte tenu de la diversité des situations.

Aussi, les actions pour conforter et sécuriser la marche se limitent souvent à l'aménagement de cheminements, sous forme d'aires piétonnes et de trottoirs, ne participant pas à faire de la marche la base de tous nos déplacements.

Objectifs Améliorer les conditions de déplacement pour les piétons dans les secteurs où elles sont difficiles pour inciter au changement de comportement

Orientation du projet commun Consolider les cœurs de proximité

T.I.2.a. Éclairer les pratiques de la marche et les actions favorables à son développement

Lieux concernés Ensemble du territoire

Moyens Le Syndicat des mobilités s'inscrit dans une démarche visant à :

- qualifier les pratiques et attentes des piétons,
- identifier les conditions favorables aux circulations piétonnes dans une diversité de contextes,
- définir un panel d'actions pouvant permettre une meilleure prise en compte et une valorisation des pratiques piétonnes, au-delà notamment des seules actions d'aménagement, en considérant des objectifs réglementaires d'accessibilité et des considérations d'efficacité, de confort et de sécurité.

Le Syndicat des mobilités se saisira ensuite des résultats pour rédiger un cahier de recommandations à destination des autorités compétentes (communes notamment).

Horizon de projet 2025

T.I.2.b. Expérimenter des Plans piétons

Lieux concernés Communes volontaires

Moyens Le Syndicat des mobilités expérimentera la définition de stratégies d'ensemble, sur des communes aux profils variés, pour établir un plan d'actions favorable au développement des pratiques piétonnes : aménagements de voirie, espaces d'agrément, effacement de ruptures, développement de services...

La mise en œuvre se fera avec les autorités compétentes (gestionnaires de voirie : départements, EPCI, communes) et associera la Commission intercommunale d'accessibilité de la CAPB.

Horizon de projet 2025

T.I.2.c. Encourager l'aménagement et la sécurisation des cheminements piétons



Lieux concernés Prioritairement les espaces agglomérés des communes et notamment les quartiers prioritaires de la politique de la ville.

Moyens Le Syndicat des mobilités produira un référentiel d'aménagements, et pourra mener des actions d'information et de formation pour en faire la promotion, qui viseront à proposer aux autorités compétentes (gestionnaires de voirie : départements, EPCI, communes) des clés pour :

- hiérarchiser les priorités d'intervention (en fonction des pratiques, des situations à risque, de la localisation d'équipements et projets urbains, continuité d'aménagement...),
- réaliser des aménagements accessibles et sécurisés, en tenant compte des points de vigilance sur la cohabitation piétons / cyclistes,
- guider les piétons par la mise en place d'une signalétique adaptée (cf. mesure T.I.2.c. Encourager l'aménagement et la sécurisation des cheminements piétons).
- lutter contre l'occupation des trottoirs et les obstacles à la continuité des cheminements piétons.

Ce dernier point devra faire l'objet d'un focus particulier en pointant les actions permettant de lutter contre le stationnement sauvage :

- sensibilisation (information, communication...), prévention (potelets anti-stationnement...), répression (amende, mise en fourrière...),
- aménagements de stationnements pour les deux-roues motorisés qui occupent fréquemment les trottoirs.

Enfin, le Syndicat des mobilités rappellera aux gestionnaires de voirie l'interdiction qui est faite de matérialiser le stationnement (hors vélos et trottinettes) à moins de cinq mètres des passages piétons et ce de manière à ne pas masquer les piétons s'apprêtant à traverser la chaussée.

Des accompagnements plus spécifiques pourront être apportés via les projets d'ingénierie auprès des communes. Ils pourront prendre la forme de groupes de travail portant notamment sur les aménagements tenant compte des points de vigilance sur la cohabitation piétons / cyclistes.

Horizon de projet 2025





T.II. RÉDUIRE LES BESOINS DE DÉPLACEMENTS CONTRAINTS

Comme le dit la formule, « le meilleur déchet est celui que l'on ne produit pas ». À défaut, on commencera par chercher à les réduire. Il en va de même dans le domaine de la mobilité : le meilleur déplacement est celui qu'on ne fait pas et secondairement celui dont la portée est la plus faible.

Le Plan de mobilité cherchera à réduire la demande et la portée des déplacements, particulièrement ceux dits « contraints »

(trajets d'accompagnement, domicile - travail...) en :

- encourageant le travail à distance, depuis chez soi ou dans des tiers-lieux,
- déployant des solutions de mobilité pour les plus jeunes afin de limiter le phénomène de « parents taxi » qui contribue notamment à l'encombrement des circulations.

T.II.1. FACILITER LE TRAVAIL À DISTANCE

- # Mobilité telle un service (MAAS)
- # Lien urbanisme-mobilité

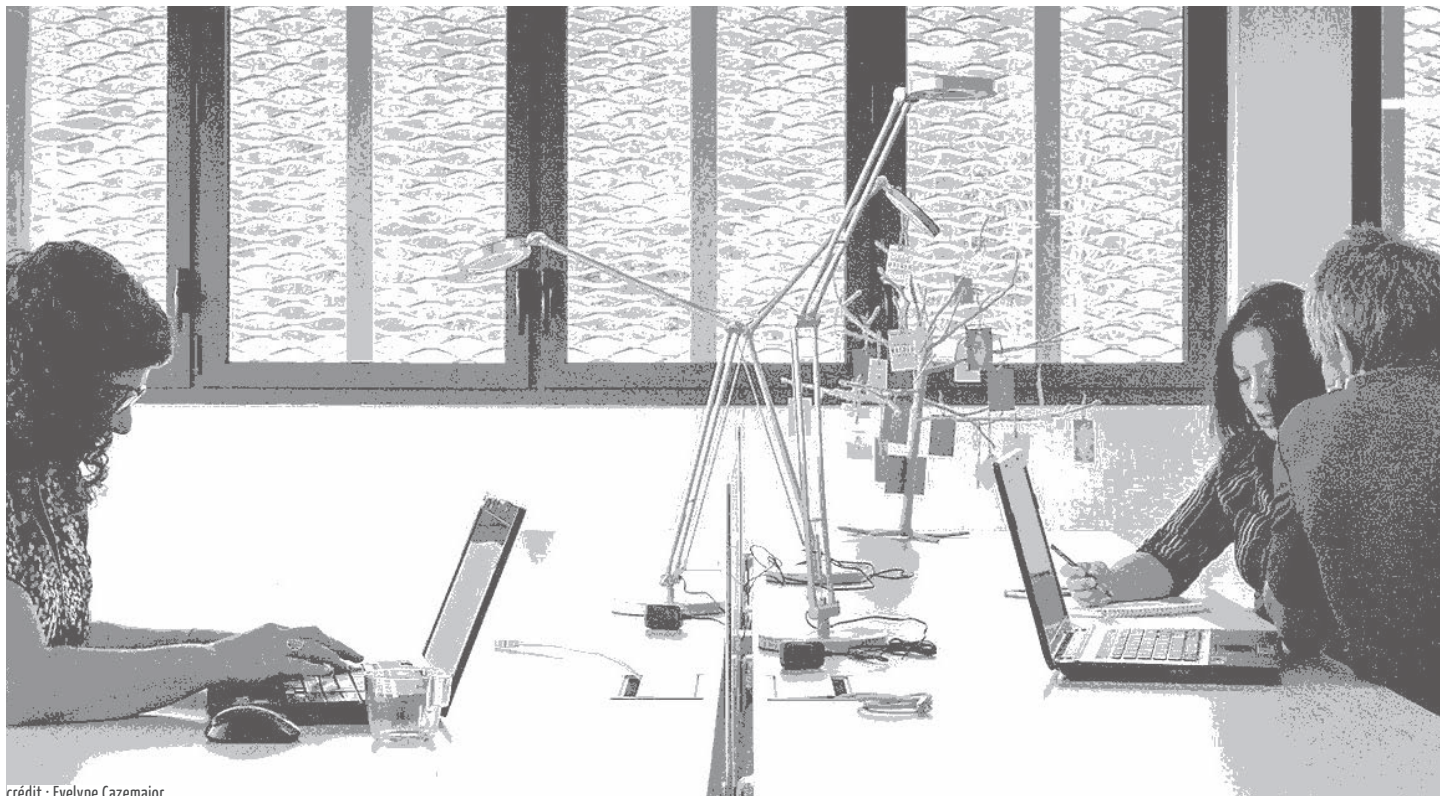


Constats Certains emplois, particulièrement de bureau mais également d'artisanat, peuvent être exercés à distance de son lieu habituel de travail, chez soi ou dans un lieu adapté proche de son domicile.

Le territoire compte aujourd'hui treize espaces de ce type.

Objectifs Lever les freins techniques, organisationnels et psychologiques au télétravail pour rapprocher les lieux de travail des lieux de domicile

Orientation du projet commun Donner la priorité aux besoins locaux



crédit : Evelyne Cazemajor

T.II.1.a. Encourager la mise en place d'infrastructures numériques permettant le travail à distance

Lieux concernés Lieux mal connectés aux réseaux de communication

Moyens Via ses propres documents cadre et les avis qu'il doit formuler, le Syndicat des mobilités encouragera les autorités compétentes (région, départements, EPCI, communes) à développer les infrastructures numériques (accès internet notamment) dans les espaces aujourd'hui mal connectés aux réseaux de communication.

Les sujets des zones blanches et de l'électrosensibilité devront être intégrés aux réflexions.

Horizon de projet 2020 - 2025 - 2030

T.II.1.b. Encourager le développement de tiers lieux, espaces dédiés au travail proche de son domicile

Lieux concernés Prioritairement dans les espaces aujourd'hui dépourvus de tiers-lieux

Moyens Via ses propres documents cadre et les avis qu'il doit formuler, le Syndicat des mobilités encouragera les autorités compétentes (région, département, EPCI, communes) à mettre en service de lieux dédiés au travail à distance.

Les pouvoirs publics seront mobilisés pour identifier des locaux disponibles et les acteurs locaux pouvant animer ces lieux. Pour sa part, le Syndicat des mobilités cherchera à ajouter cette fonction dans et autour des lieux d'intermodalités qu'il aménage.

Les Plans de déplacements (inter)entreprise seront l'occasion de partager des bonnes pratiques voire des locaux.

Horizon de projet 2020 - 2025 - 2030

Retour d'expérience HABIA, à Itxassou, propose 80m² de bureaux, d'espaces de réunion : un espace de coworking en milieu rural né d'une coopération entre le pôle territorial Errobi de l'Agglomération Pays Basque et l'association Andere Nahia. Des entrepreneurs et des télétravailleurs peuvent y louer un espace et y travailler proche de leur lieu de résidence. La présentation du lieu résume les atouts en matière de mobilité : « Idéalement situé, il est à mi-chemin entre le trait de côte et les Pyrénées. En choisissant l'espace de coworking HABIA, gagnez du temps en évitant les embouteillages en direction de Bayonne, fréquents aux heures de pointe, bénéficier d'un accès rapide et d'un stationnement gratuit. »

T.II.1.c. Promouvoir le télétravail auprès des dirigeants d'entreprises / administrations / d'enseignement

Lieux concernés Entreprises/collectivités

Moyens En partenariat avec la CCI notamment, le Syndicat des mobilités organisera un évènement avec des représentants d'entreprises, des salariés, des gérants de tiers-lieux (espace de travail à distance) pour témoigner de l'intérêt qu'ils ont pu trouver à intégrer le travail à distance à leur organisation et répondre aux inquiétudes sur le plan légal et organisationnel.

Ces acteurs seront ensuite fédérés dans un réseau de professionnels pouvant servir de porte d'entrée aux futures entreprises ou salariés intéressés.

Le Syndicat des mobilités fera également la promotion du télétravail via ses actions auprès des entreprises, les Plan de mobilités entreprises et le Challenge de la mobilité particulièrement. Il fera notamment connaître aux entreprises les tiers-lieux que pourrait utiliser leurs employés pour travailler proche de leur domicile.

Les établissements d'enseignement seront également mobilisés pour envisager des formations à distance.

Horizon de projet 2025



T.II.2. RÉDUIRE LES TRAJETS D'ACCOMPAGNEMENT

- # Mobilité telle un service (MAAS)
- # Pratiques des modes actifs
- # Transports en commun et nœuds multimodaux



Constats Le mercredi et lors de vacances scolaires, les conditions de circulation sont bien meilleures. Les écoles sont fermées et les trajets d'accompagnement moins nombreux.

On note également une utilisation des transports scolaires bien en deçà du nombre d'inscrits.

Ces deux constats montrent que des optimisations sont à trouver pour inciter les familles à prendre conscience de l'intérêt d'utiliser les transports scolaires et décharger le trafic vers les polarités.

Concernant la marche et le vélo, leurs pratiques sont progressivement abandonnées du fait de la crainte d'être accidenté.

Objectifs Réduire les trajets d'accompagnements scolaires pour réduire les niveaux de trafic

Orientation du projet commun Consolider les cœurs de proximité

T.II.2.a. Mieux connaître les pratiques des services de transports scolaires

Lieux concernés Ensemble du territoire

Moyens Le Syndicat des mobilités dotera son service de transports scolaires d'un système billettique permettant d'objectiver les pratiques pour ajuster au mieux les services.

Horizon de projet 2025

T.II.2.b. Ajuster les transports scolaires avec leurs usagers

Lieux concernés Ensemble du territoire

Moyens Par le biais des Plans de mobilité scolaires, une démarche de concertation sera engagée avec les élèves, leurs parents, les responsables d'établissement, les transporteurs et les élus des communes pour évaluer :

- les raisons de la faible utilisation des transports scolaires,
- les actions permettant une meilleure utilisation,
- la faisabilité et définir les conditions d'une ouverture au grand public des transports scolaires et inversement, l'utilisation des services commerciaux par les scolaires.

Il s'agira aussi d'essayer de définir avec les participants un juste équilibre entre deux volontés généralement antinomiques :

- maîtrise des temps de parcours,
- desserte au plus proche des lieux de résidence.

Horizon de projet 2025

T.II.2.c. Pérenniser, sécuriser et équiper les arrêts scolaires

Lieux concernés Ensemble du territoire

Moyens Le Syndicat des mobilités travaillera, avec les communes et les transporteurs, à identifier des points d'arrêt pérennes, vers lesquels seront incités les usagers à se regrouper. L'ambition sera ensuite de les équiper et les sécuriser.

Horizon de projet 2025

T.II.2.d. Mettre en place des circuits à pied et à vélo pour les plus jeunes

Lieux concernés Ensemble du territoire

Moyens Le Syndicat des mobilités incitera à l'autonomie des plus jeunes par deux biais :

- l'encouragement, via des appuis techniques, aux communes à sécuriser les itinéraires vers les écoles et autres lieux fréquentés par les plus jeunes,
- l'appui technique, voire financier, aux établissements scolaires, associations de parents d'élèves ou aux communes souhaitant mettre en place des Pedibus ou Cyclobus (groupe d'enfants accompagné de quelques adultes, se rendant, généralement à l'école, à pied ou à vélo) par le biais de règlement d'intervention lié aux cheminement piéton/vélo.

Horizon de projet 2025

Retour d'expérience Terre buissonnière, association d'éducation à l'environnement et au développement durable pour tous, accompagne plusieurs communes sur le sujet de l'accès à l'école sur des projets de Car-à-pattes, pour aller à l'école à pied avec les copains. Avec son soutien, la Ville de Tarnos a mené un diagnostic révélant que 65 % des familles qui habitent à moins d'un kilomètre des écoles utilisent principalement la voiture pour accompagner leurs enfants à l'école. Les trajets ont été étudiés permettant de dessiner huit lignes ce car-à-pattes, longues de 400 mètres à 1,4 km, menant aux écoles publiques. Les lignes disposent d'un itinéraire, d'arrêts, d'horaires de passage... comme une ligne de bus. Elles fonctionnent avec des parents volontaires.

Les atouts sont nombreux :

- moins de voitures et de dangers autour de l'école,
- une activité physique régulière pour les enfants,
- de la solidarité entre voisins permettant aux parents de se décharger ponctuellement de l'accompagnement,
- une possible réduction des dessertes en transports scolaires les plus courtes.

T.II.2.e. Développer des réseaux d'entraide entre parents

Lieux concernés Ensemble du territoire

Moyens À l'image de ce qui a été développé dans le groupe scolaire Saint-Vincent à Hendaye, le Syndicat des mobilités soutiendra financièrement ou techniquement la mise en place de réseaux d'échanges entre les parents pour organiser l'accompagnement à l'école ou aux activités sportives.

Horizon de projet 2025



T.III. SÉCURISER ET FACILITER LES DÉPLACEMENTS À VÉLO

Les déplacements à vélo seront particulièrement privilégiés eu égard au fait qu'ils sont :

- une manière d'intégrer une activité physique dans les activités du quotidien,
- silencieux et neutres en matière d'émissions de polluants,
- peu onéreux,
- accessibles à de très nombreux publics,
- peu dangereux pour leurs utilisateurs et les autres usagers de l'espace public,
- utilisables en complémentarité avec d'autres modes.

Le Plan de mobilité cherchera à sécuriser les pratiques en aménageant des continuités sécurisées : apaisement des vitesses à généraliser dans les espaces urbains (cf. ambition C.I. sur la hiérarchisation des voiries), aménagements dédiés là où la différence de vitesse avec les modes motorisés est trop élevée, jalonnement des itinéraires,... .

Le Plan de mobilité cherchera aussi à créer des services aux usagers (repos, location de vélos, stationnements, réparation, etc.) pour offrir l'ensemble des conditions nécessaires à la pratique du vélo.

T.III.1. PLANIFIER ET PROGRAMMER LE DÉVELOPPEMENT DES MAILLAGES CYCLABLES

■ Pratiques des modes actifs



Constats Le vélo est un mode adapté au déplacement du quotidien dans une échelle de proximité (trajets jusqu'à 3 à 5 km). Le développement de l'assistance électrique augmente l'aire de pertinence de ce mode (10 km voire davantage).

La présence de nombreuses infrastructures de transports routières, autoroutières et ferroviaires, l'étalement urbain ainsi que l'absence de continuités cyclables au cœur des polarités urbaines sont des freins au développement de l'usage du vélo sur le territoire. Pour rompre avec une logique d'aménagement ponctuelle et partielle, la création de véritables itinéraires cyclables doit être programmée, priorisée et répartie entre partenaires.

Objectifs Définir les stratégies de développement des réseaux de voies cyclables et des mesures favorisant la place du vélo sur la voirie, phasées et coordonnées.

Orientation du projet commun Consolider les cœurs de proximité



T.III.1.a. Rédiger un Plan vélo, socle de la stratégie pour le développement des pratiques cyclables

Lieux concernés Ensemble du territoire

Moyens En concertation avec les gestionnaires de voirie (départements, EPCI, communes) et les associations représentatives, le Syndicat des mobilités rédigera un document dit « Plan vélo » à l'échelle de son vaste territoire appuyé sur les autres documents cadres existants sur le sujet (dont le Plan vélo départemental). Il donnera le cadre de stratégie générale pour le développement du vélo et comprendra, notamment, les volets suivants :

- Gouvernance : répartition des interventions entre les différents acteurs et modalités de financement,
- Maillages : identification des itinéraires et des espaces où il est souhaité un développement prioritaire des aménagements,
- Aménagements : rédaction et partage d'une charte d'aménagements, intégrant également les sujets du stationnement, du jalonnement et de l'entretien des infrastructures,
- Services : définition des services aux cyclistes et de leur stratégie de déploiement,
- Sensibilisation : définition des axes et moyens pour mobiliser les élus, techniciens et le grand public.

Conformément aux orientations des lois LOM et Climat, les stationnements des vélos seront d'une part, positionnés au plus proche des accès des gares et des pôles d'échanges multimodaux et d'autre part, au droit de parking relais aux entrées de ville.

Horizon de projet 2020

T.III.1.b. Définir des schémas cyclables, déclinaisons locales du Plan vélo



Lieux concernés Espaces favorables au développement du vélo, particulièrement autour des principales polarités et notamment les quartiers prioritaires de la politique de la ville.

Moyens Le Syndicat des mobilités pilotera l'élaboration de schémas cyclables en collaboration avec les gestionnaires de voirie (départements, EPCI, communes) et les associations représentatives.

Ces démarches devront préciser :

- les priorisation de réalisation des itinéraires,
- les types d'aménagements adaptés et choisis,
- les jalonnements et stationnements à prévoir,
- les lieux d'intermodalités et les services complémentaires à envisager (location, réparation...).

Ces démarches devront aller jusqu'à la programmation des aménagements et des mesures à mettre en place et à la répartition des maîtrises d'ouvrages et des financements entre partenaires.

Le Syndicat des mobilités veillera à ce que les orientations prévues dans les schémas cyclables soient traduites dans les documents d'urbanisme (emplacements réservés, servitudes de passage, orientations d'aménagement ...) dans le cadre des avis qu'il doit formuler.

Horizon de projet 2025





T.III.2. ASSURER LA COHÉRENCE, L'HOMOGÉNÉITÉ ET LA QUALITÉ DES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

Pratiques des modes actifs



Constats L'aménagement d'itinéraires garantissant une continuité de confort et de sécurité est essentiel pour permettre une pratique régulière du vélo par le plus grand nombre, au-delà des seuls publics convaincus.

La distribution de la compétence voirie entre plusieurs gestionnaires conduit à une pluralité de maîtrises d'ouvrages, départementale, communautaire, communale, etc. et à autant de modes d'interventions.

Objectifs Assurer une homogénéité dans la typologie et les niveaux de sécurité des infrastructures aménagées.

Orientation du projet commun Consolider les cœurs de proximité

T.III.2.a. Créer un réseau d'échanges de bonnes pratiques

Lieux concernés Ensemble du territoire

Moyens Les techniciens en charge de la mise en œuvre des politiques cyclables au sein des différentes autorités compétentes (départements, EPCI, communes) seront réunis au sein d'un réseau d'acteurs dans un objectif de partage d'expériences et d'amélioration du niveau d'expertise individuel et collectif.

Ce réseau prendra différentes formes :

- un réseau d'échanges numérique avec une plateforme internet dédiée,
- des temps de rencontre ponctuels axés sur un thème et des cas spécifiques,
- des sorties terrains pour tester des aménagements et échanger sur leurs qualités, défauts...,
- de formations spécifiques sur des sujets à définir avec l'appui d'experts et de références au niveau national pour les élus, décideurs et techniciens

Horizon de projet 2025

T.III.2.b. Soutenir la réalisation des aménagements

Lieux concernés Ensemble du territoire

Moyens Le Syndicat déclinera le volet « gouvernance » du Plan vélo dans un règlement d'intervention qui précisera le cadre de sa participation à la mise en œuvre des projets. Il définira notamment :

- les modalités d'intervention financières,
- les modalités et les champs d'appui technique.

Horizon de projet 2025



T.III.3. DÉPLOYER DES SERVICES POUR ENCOURAGER LA PRATIQUE DU VÉLO

Pratiques des modes actifs



Constats Au-delà des aménagements, une offre de services complémentaire est essentielle pour encourager la pratique régulière du vélo et permettre, notamment, aux usagers de :

- posséder un vélo en état de marche : en France, le problème n'est en général pas le manque d'équipement des ménages en vélos, mais le fait que les vélos sont en mauvais état et ne peuvent être utilisés,
- disposer et tester des vélos, notamment à assistance électrique : les atouts (effort moindre, portée augmentée...) de ces engins sont encore mal connus, il faut l'essayer pour être convaincu de leur intérêt. L'accompagnement financier doit encourager à passer le pas.

Objectifs Mettre à disposition des services facilitant un usage régulier du vélo

Orientation du projet commun Mobiliser pour atteindre nos objectifs

T.III.3.a. Étendre les dispositifs d'accompagnement à l'acquisition de vélos à assistance électrique

Lieux concernés Ensemble du territoire

Moyens Deux modalités proposées par l'ancien Syndicat des transports Côte basque – Adour ont été étendues par le Syndicat des mobilités depuis 2018 à l'ensemble territoire :

- la location, pour un à deux mois, d'un vélo à assistance électrique afin de permettre aux usagers de tester ce mode de transports et de vérifier qu'il correspond à leurs attentes avant d'acheter leur propre matériel,
- l'attribution aux habitants du territoire d'une prime, modulée selon les ressources, pour aider financièrement l'achat d'un vélo à assistance électrique.

Horizon de projet 2020

T.III.3.b. Mettre à disposition des vélos pour des besoins ponctuels



Lieux concernés Principaux arrêts de transports en commun (urbains, non urbains et ferroviaires), parkings relais... et principales centralités des polarités.

Moyens Le Syndicat des mobilités a engagé, en partenariat avec les communes concernées, le déploiement de vélos électriques en libre service. Pensées pour des déplacements intermodaux, les premières stations Vélib'leu sont opérationnelles depuis septembre 2019 sur le littoral.

Les vélos disposent d'une autonomie de 50 km. Ils peuvent être loués à une station et déposés à une autre, voire même à des stations dites « virtuelles » grâce à la géolocalisation des vélos.

Le Syndicat des mobilités entend poursuivre le déploiement des stations sur le territoire.

Aussi le Syndicat des mobilités travaille à la redéfinition des services de location proposés en saison estivale, permettant notamment les accès aux plages et sites d'exception.

Horizon de projet 2020 - 2025 - 2030



T.IV. MIEUX ET MOINS UTILISER LA VOITURE

L'ambition du Plan de mobilité est de sortir du modèle « tout voiture » et de la sur-utilisation individuelle des véhicules motorisés. Elle reste malgré tout un mode pertinent pour nombre de situations, et en particulier dans les zones les moins denses et en milieu rural. Il n'est pas projeté d'en supprimer l'usage mais de l'utiliser autrement.

Le Plan de mobilité cherchera à optimiser l'usage des véhicules. Deux chiffres nationaux illustrent la sous-utilisation des voitures :

- elles sont utilisées moins d'une heure par jour et donc à l'arrêt la majeure partie du temps,
- elles comptent moins de deux passagers et donc une majorité de sièges vides.

L'une des clés pour atteindre cet objectif et à terme permettre de réduire le parc roulant individuel et son emprise en circulation comme en stationnement, est d'encourager un usage plus collectif et partagé. La deuxième voiture sera la cible pour réduire la motorisation des ménages. Des grandes solutions seront envisagées telles que :

- **le covoiturage**, qui vise à considérer les voitures, généralement peu remplies, comme autant de transports en commun en puissance,
- **l'autopartage**, qui cherche à mieux utiliser les véhicules la plupart du temps stationnés,
- et d'autres solutions qui pourraient émerger dans les années à venir.

Le Plan de mobilité cherchera également à dissuader un usage systématique de la voiture en adaptant les offres de stationnement. Elles seront différenciées selon les besoins et mieux reliées à l'organisation des autres modes, notamment les transports en commun. Les usagers seront incités à laisser leurs véhicules en périphérie et à emprunter un mode plus pertinent pour accéder aux centralités.

T.IV.1. DÉVELOPPER LE COVOITURAGE, LA MUTUALISATION DES DÉPLACEMENTS

≡ Usages collectifs de la voiture et électromobilité



Constats Avec un taux de remplissage des véhicules de 1,3 personnes en moyenne, c'est 3,7 places qui sont disponibles dans chaque véhicule. Sur une voie supportant 20 000 véhicules/jour, telle que la RD 932 entre Bayonne et Cambo-les-Bains, c'est l'équivalent de plus de 450 Tram'Bus qui passent à vide chaque jour. Pour la RD 933 et ses 4 000 véhicules entre Saint-Palais et Saint-Jean-Pied-de-Port, c'est l'équivalent de près de 300 cars. Ces véhicules passent, qui plus est, à toute heure de la journée et de la nuit.

À ce stade, le territoire manque de lieux et d'outils pour former les équipages, mais dispose de premières références :

- des aires de covoiturage à proximité des grands axes de transport (autoroutes, RD, gares ferroviaires),
- de systèmes de stop organisé, encore peu connus.

Objectifs Optimiser l'usage des véhicules automobiles individuels pour réduire le nombre de véhicules en circulation

Orientation du projet commun S'engager pour un territoire bas carbone

T.IV.1.a. Développer un outil de covoiturage à destination du grand public

Lieux concernés Ensemble du territoire

Moyens Le Syndicat des mobilités développera un outil en ligne permettant la mise en relation de conducteurs et passagers afin de former des équipages. Il visera prioritairement les déplacements de courte et moyenne distances au sein du territoire et avec son environnement proche.

Il sera recherché :

- d'intégrer l'outil à la gamme de services Txik-Txak,
- de faire des liens avec les demandes et propositions de covoiturage déposées à des échelles plus larges pour augmenter le nombre de mises en relation,
- de disposer d'une version de la plateforme à destination des entreprises ou des organisateurs d'événements pour animer une « communauté ».

Horizon de projet 2020

T.IV.1.b. Aménager, équiper, rendre accessible et donner de la visibilité aux aires de covoiturage

Lieux concernés Espaces à proximité des principaux axes routiers, terminus de transports en commun ou parking-relais et gares ferroviaires.

Moyens Le Syndicat des mobilités se dotera, en lien avec les gestionnaires de voirie (départements, EPCI, communes) d'un schéma des aires de covoiturage qui définira :

- la localisation souhaitée des aires,
- un référentiel d'aménagement,
- la participation financière du Syndicat des mobilités.

Il est à ce stade envisagé que les aires de covoiturage soient dotées :

- d'espaces éclairés de stationnement voiture,
- d'abris vélos, simples ou sécurisés, en fonction des configurations,
- d'une signalétique,
- d'un jalonnement directionnel,
- d'accès à pied et à vélo,
- de desserte par les transports en commun.

Horizon de projet 2020 - 2025 - 2030

T.IV.1.c. Structurer un système d'autostop organisé

Lieux concernés Espaces périurbains et ruraux peu denses

Moyens S'appuyant sur les exemples d'autostop-organisé initiés autour de Saint-Jean-de-Luz et dans le Seignanx, le Syndicat des mobilités encouragera le covoiturage spontané via la plateforme de covoiturage ou une autre solution.

Il mènera des études préalables à la mise en place d'un service permettant à des habitants/usagers de former spontanément des équipages à partir de points d'arrêts et d'un système d'identification. Les modalités d'inscription au service garantiront la fiabilité des trajets et la sécurité des usagers.

Ce service s'appuiera sur les autres modes de transport avec lesquels il sera complémentaire et sera doté des équipements nécessaires au confort, à la facilité et à la visibilité du service.

Horizon de projet 2025

Retour d'expérience La Communauté de communes du Seignanx a adhéré à Rézo Pouce, un système d'autostop organisé, permettant de se déplacer sur de courtes distances. Des lieux, 39 à l'échelle du territoire, correspondant à des arrêts sont signalés et aménagés. Les personnes inscrites s'inscrivent gratuitement. Les personnes en quête d'un moyen de transport se rendent à un arrêt munies d'une affichette indiquant la destination. S'il est doté d'un smartphone, il peut se géolocaliser pour que les conducteurs soient alertés. Une fois en place, le temps d'attente moyen est de six minutes !



T.IV.2. ENCOURAGER L'AUTOPARTAGE, LA MUTUALISATION DES VÉHICULES

Usages collectifs de la voiture et électromobilité



Constats Aujourd'hui il faut posséder un véhicule pour pouvoir l'utiliser. Résultat, les véhicules sont sous-utilisés : ils restent 95 % du temps à l'arrêt et occupent de l'espace de stationnement.

Les systèmes d'autopartage permettent de partager des véhicules entre différents usagers qui les réservent selon leurs besoins : quelques heures, un week-end, une semaine.

Objectifs Dissocier possession et usage en encourageant ceux dotés d'une voiture à la mettre à disposition quand ils ne l'utilisent pas.

Orientation du projet commun S'engager pour un territoire bas carbone

T.IV.2.a. Expérimenter la mise en place d'un système de partage de véhicules



Lieux concernés Centres-villes et centres-bourgs

Moyens Le Syndicat des mobilités étudiera la possibilité d'organiser un service d'autopartage. Différentes modalités seront envisagées voire mixées :

- en matière de gestion : publique, privée, associative,
- en terme d'origine des véhicules : parc ad-hoc, valorisation des véhicules de particuliers ou d'entreprises le soir, le week-end...

Selon les opportunités, des services pourront être développés dans des espaces :

- denses où les ménages sont peu motorisés et les conditions de stationnement difficiles,
- peu denses où les services de mobilité sont limités.

Des lieux seront réservés et aménagés pour ces pratiques :

- identification de places de stationnement,
- installation de bornes de recharge...

Des expérimentations, notamment dans le cadre du projet Bayonne Cœur de Ville, permettront de tester l'opportunité de développer le service à plus large échelle.

Horizon de projet 2025



T.IV.3. UTILISER LE STATIONNEMENT COMME OUTIL DE REPORT MODAL POUR FAVORISER LES CHALANDS ET LES RÉSIDENTS

Stationnement



Constats L'offre de stationnement est telle que la voiture est confortée dans sa position de mode réflexe : partout où presque il est possible de stationner à moindre coût. Or, les territoires qui ont réussi à limiter la circulation automobile ont certes développé massivement les services de transports en commun mais ont aussi contraints la voiture par une politique de stationnement volontariste et ambitieuse.

Mais limiter l'offre n'est possible qu'avec une stratégie, matérialisée par une réglementation. À défaut de règle, qui veut prendre la place et l'occupe le temps qu'il le souhaite (le Code de la Route limitant à une semaine l'immobilisation d'un véhicule sur l'espace public). Mais, comme pour toute offre limitée en nombre, tout le monde ne peut être servi. Les premiers arrivés peuvent se stationner, mais pas les suivants et cela devient problématique quand la cible de public visé ne peut arriver à destination. C'est ce qui arrive aux chalandes et résidents dans les centralités non pourvues de réglementation : les places sont occupées la journée durant par les actifs pendulaires déjà arrivés le matin ou pas encore partis en fin d'après-midi. On parle alors de « véhicules ventouses ».

Il ne s'agira pas d'interdire le stationnement de longue durée, des pendulaires notamment, mais de cibler les places les plus intéressantes aux chalandes (en journée) et aux résidents (la nuit voire en journée).

Objectifs Mettre en place une politique de stationnement qui permettra :

- aux chalandes d'accéder à leurs destinations,
- aux résidents de détenir un véhicule et de le stationner dans l'environnement de leur logement,
- aux pendulaires d'être orientés vers d'autres modes de transports ou des stationnements de périphérie.

Orientation du projet commun S'engager pour un territoire bas carbone

T.IV.3.a. Prendre à son compte les objectifs et moyens législatifs

Lieux concernés Ensemble du territoire

Moyens Le Syndicat des mobilités rappellera aux autorités chargées de la rédaction des documents d'urbanisme (PLU et PLUi) les termes de l'article L123-1-13 du Code de l'urbanisme qui invitent à limiter la production de stationnements, notamment dans les logements situés à proximité d'arrêts de transports en commun bien desservis.

« Il ne peut, nonobstant toute disposition du plan local d'urbanisme, être exigé la réalisation de plus d'une aire de stationnement par logement lors de la construction de logements locatifs financés avec un prêt aidé par l'État, ainsi que lors de la construction des établissements assurant l'hébergement des personnes âgées mentionnées au 6° du I de l'article L. 312-1 du code de l'action sociale et des familles et des résidences universitaires mentionnées à l'article L. 631-12 du code de la construction et de l'habitation.

Lors de la construction des logements locatifs financés avec un prêt aidé par l'État et des établissements assurant l'hébergement des personnes âgées et des résidences universitaires [...], si ces derniers sont situés à moins de cinq cents mètres d'une gare ou d'une station de transport public guidé ou de transport collectif en site propre et que la qualité de la desserte le permet, le nombre d'aires de stationnement exigible par logement ne peut dépasser 0,5, nonobstant toute disposition du plan local d'urbanisme.

Pour les autres catégories de logements situés à moins de cinq cents mètres d'une gare ou d'une station de transport public guidé ou de transport collectif en site propre et dès lors que la qualité de la desserte le permet, il ne peut, nonobstant toute disposition du plan local d'urbanisme, être exigé la réalisation de plus d'une aire de stationnement par logement.

L'obligation de réaliser des aires de stationnement n'est pas applicable aux travaux de transformation ou d'amélioration de bâtiments affectés à des logements locatifs financés avec un prêt aidé par l'État, y compris dans le cas où ces travaux s'accompagnent de la création de surface de plancher, dans la limite d'un plafond fixé par décret en Conseil d'État.

Pour la mise en œuvre des plafonds mentionnés aux deux premiers alinéas du présent article, la définition du logement est précisée par voie réglementaire.

Les plans locaux d'urbanisme peuvent, en outre, ne pas imposer la réalisation d'aires de stationnement lors de la construction des logements mentionnés aux trois premiers alinéas. »

Horizon de projet 2020 - 2025 - 2030



T.IV.3.b. Rédiger un référentiel stationnement

Lieux concernés Prioritairement les secteurs disposant d'une desserte en commun structurante ainsi que les principaux lieux touristiques

Moyens Le Syndicat des mobilités n'est pas compétent dans la majorité des situations de stationnement. Il s'attachera néanmoins à proposer qu'un certain nombre de principes soient pris en compte par les autorités compétentes (principalement les communes) en rédigeant, notamment, un référentiel stationnement qui sera co-rédigé et largement diffusé aux collectivités. Le Syndicat de mobilités encouragera à intégrer les deux-roues motorisés aux réflexions.

Ce référentiel s'appuiera sur les objectifs et moyens suivants :

1-Corréler l'offre de stationnement à la desserte en transports en commun

Pour inciter à l'usage des transports en commun vers les destinations (centralités, espaces à vocation économiques, lieux touristiques...) desservis par des lignes de transports en commun structurantes, le développement de la desserte devra impliquer une réflexion sur l'offre de stationnement. Celle-ci devra conduire à la mise en place ou l'adaptation de la réglementation. Il sera tout particulièrement recherché une limitation, voire la suppression, des micro-poches de stationnement qui génèrent un trafic incessant en plus d'occuper de l'espace.

Dans les espaces privés, les secteurs les mieux desservis devront faire l'objet d'une minoration du nombre de stationnements. Le Syndicat des mobilités veillera à la prise en compte de cet objectif dans les PLUi.

2- Dissuader le stationnement longue durée et le phénomène des véhicules ventouses dans les centralités

Pour favoriser l'accès des chalandes et aux résidents les communes seront incitées à :

- déployer un système de zones, augmentant à mesure que l'on s'éloigne de la destination, le temps de stationnement autorisé et/ou réduisant le tarif de l'heure de stationnement,
- développer le stationnement payant en appliquant un tarif pour une durée limitée (deux heures par exemple) équivalent au tarif journée du réseau de transport en commun,

Il s'agira également de :

- contrôler le respect des règles de stationnement,
- mettre en place des solutions de stationnement en périphérie et/ou relié par les transports en commun.

Les destinations pourvues d'un service de transports en commun, qui plus est structurant, seront prioritairement concernées.

3- Permettre aux résidents de stationner à tarif préférentiel dans leur quartier et les encourager à utiliser d'autres modes

Dans les secteurs soumis à réglementation du stationnement où les logements ne disposent pas ou peu de stationnement, le Syndicat des mobilités invitera les communes à proposer un tarif préférentiel aux résidents. Cette mesure aura pour objectif de :

- permettre aux résidents de ces quartiers de posséder un véhicule et de stationner à tarif réduit autour de leur domicile,
- d'inciter les résidents à ne pas déplacer leur véhicule en journée : s'ils sont contraints à payer, ils sont encouragés à aller chercher un lieu de stationnement gratuit, sur leur lieu de travail notamment.

Cet avantage pourra se faire sous forme d'un système d'abonnement ou d'un tarif préférentiel.

Pour limiter la concurrence avec les chalands ou le phénomène des véhicules ventouses, les places les plus proches des destinations et particulièrement les rues commerçantes, ne pourront donner droit au tarif préférentiel.

Dans les parcs clos et parkings en ouvrage il sera proposé de mettre en place une modulation de tarif :

- une réduction pourra être accordée aux usagers utilisant peu leur voiture ou justifiant d'une mise en autopartage,
- et/ou un malus sera appliqué à ceux qui la sortent très souvent.

4- Permettre les arrêts de courte durée

Dans les quartiers soumis à contrainte de stationnement, afin de maintenir la possibilité prise en charge/dépose voire l'arrêt rapide, nécessaires aux résidents, aux commerces et à leurs clients, aux livreurs, le Syndicat des mobilités incitera les communes à identifier des places dédiées à cet effet.

Différentes modalités pourront être envisagées :

- utilisation de matériel à décompte de temps,
- définition de zone bleue avec un temps de stationnement limité à 30 minutes maximum,
- simple marquage « stationnement minute ».

Sauf exceptions, ces dispositions devront être maintenues en tout temps, y compris de nuit, et le dimanche.

5- Lutter contre le stationnement sauvage

Le Syndicat des mobilités identifiera les leviers envisageables, de la sensibilisation à la sanction, pour interdire le stationnement sauvage, particulièrement sur les trottoirs, aménagements cyclables et voies bus.

Horizon de projet 2025

Retour d'expérience Valence-Romans Déplacement, autorité organisatrice des mobilités (AOM) entre Drôme et Isère, s'est dotée d'un schéma directeur du stationnement qui :

- dresse un diagnostic,
- fixe des enjeux (Cohérence des différentes politiques communales de stationnement avec les orientations du PdM et Organisation du stationnement coordonnée et harmonisée),
- définit des actions qui peuvent être mutualisées et portées par l'AOM (1. Assistance aux communes ; 2. Mutualisation des moyens de contrôle ; 3. Harmonisation des PLU en matière de stationnement privé ; 4. Suivi du stationnement ; 5. Centralisation de l'information),
- propose des fiches pratiques qui donnent les éléments, de l'objectif aux moyens à mettre en œuvre, sur des sujets divers : zones bleues ; stationnements payants, stationnements pour les personnes à mobilité réduite, les vélos, les transporteurs de fond...

De quoi inciter les communes, compétentes en matière de stationnement, à suivre l'AOM dans son projet.





T.V. ÉCONOMISER LES RESSOURCES, PRÉVENIR LES RISQUES ET LIMITER LES IMPACTS

Une meilleure utilisation des modes motorisés passe également par une phase de transition énergétique vers des solutions moins émettrices de gaz à effet de serre (GES), et une optimisation des motorisations pour réduire la consommation d'énergies non renouvelables.

Le Plan de mobilité accompagnera les particuliers, les entreprises et les administrations dans l'évolution de la motorisation de leurs véhicules vers des solutions décarbonées par :

- le déploiement de **bornes de recharge**,
- l'**encouragement aux motorisations alternatives** lors des renouvellement des flottes.

Les sources d'énergies renouvelables et locales seront prioritaires.

Aussi, il sera recherché de limiter :

- l'**imperméabilisation et l'artificialisation de terres agricoles et naturelles** (néfastes notamment à l'écoulement des eaux et au passage de faune) lors de la création d'infrastructures,
- l'**exposition des populations au bruit** des infrastructures de transports et **émissions de polluants atmosphériques** liés à la mobilité.

T.V.1 DÉCARBONER LE MIX-ÉNERGÉTIQUE DE LA MOBILITÉ

≡ Usages collectifs de la voiture et électromobilité



Constats Les industriels développent de nouvelles motorisations en faisant appel à des sources d'énergie moins émettrices de GES et de polluants.

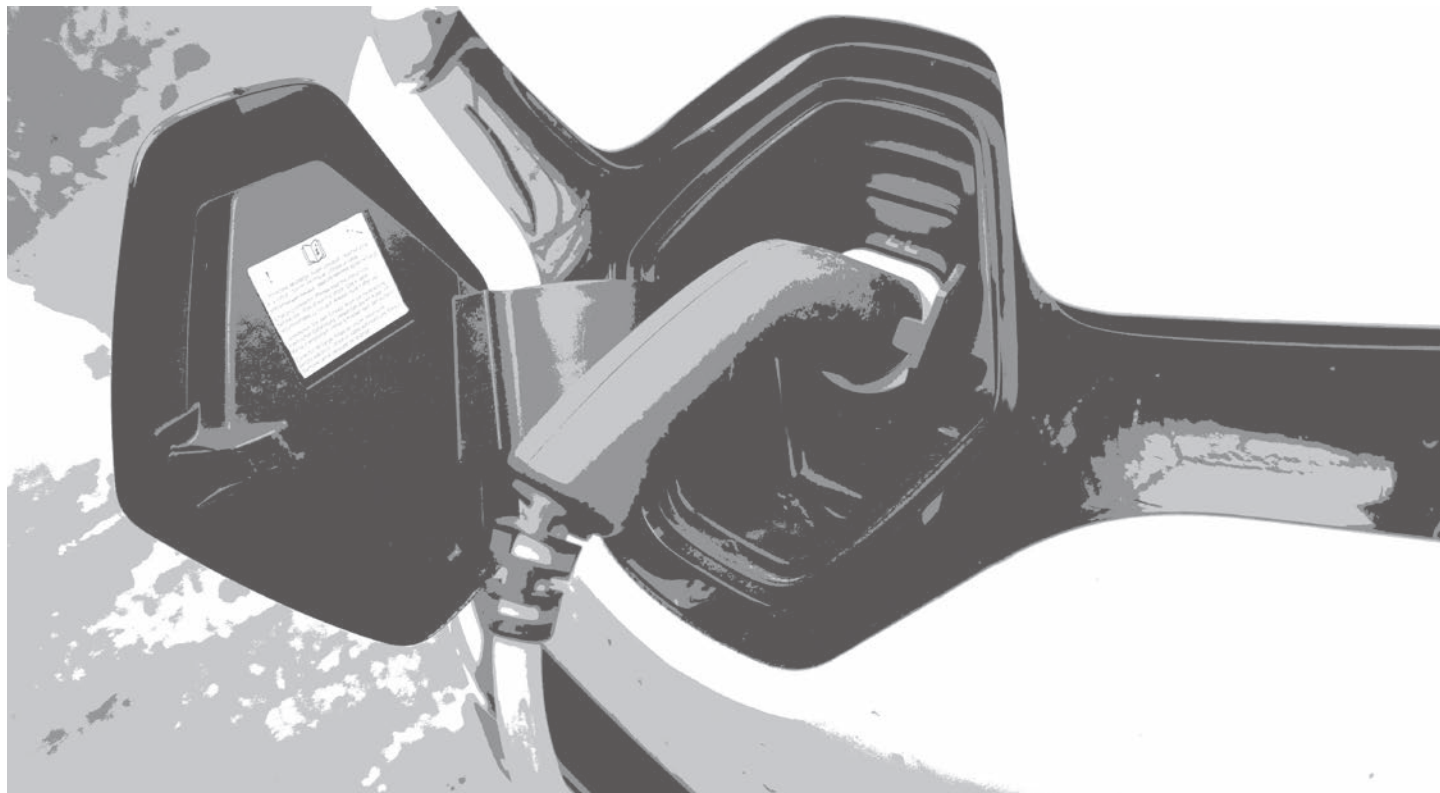
Le Syndicat des mobilités se doit d'accompagner ces mutations du mix-énergétique pour s'assurer que le territoire dispose des infrastructures nécessaires à leur déploiement.

Objectifs Tendre vers un parc de véhicules moins émetteurs de GES et de polluants

Orientation du projet commun S'engager pour un territoire bas carbone



Action : Décarboner le mix énergétique de la mobilité



T.V.1.a. Développer les bornes de recharge pour les véhicules électriques

Lieux concernés Ensemble du territoire

Moyens Dans les espaces privés, conformément aux normes de construction :

- les bâtiments neufs à usage principal d'habitation, tertiaire, industriel, accueillant un service public, constituant un ensemble commercial ou accueillant un établissement de spectacles cinématographiques » doivent être pré-équipés afin de faciliter la mise en place ultérieure d'infrastructures de recharge pour les véhicules électriques,
- les autres bâtiments, doivent offrir les facilités nécessaires pour permettre le développement de telles infrastructures.

Le Syndicat des mobilités :

- veillera à ce que ces réglementations soient rappelées dans les documents d'urbanisme dans le cadre des avis qu'il doit formuler,
- étudiera la possibilité d'accompagner financièrement l'équipement des bâtiments existants.

Pour l'espace public, le SDEPA est compétent et œuvre pour le compte des communes lui ayant délégué la compétence IRVE. Le SMPBA veille, sur les P+R ou PEM à ce que les installations soient équipées de bornes.

Le Syndicat des mobilités :

- accompagnera la réalisation d'un schéma directeur de développement des infrastructures de recharge des véhicules électriques (IRVE),
- se dotera d'un règlement d'intervention définissant son niveau d'engagement pour accompagner la mise en œuvre,
- équipera ses propres installations (parkings relais, aires de covoiturage, pôle d'échange...) et y réservera des places de stationnement pour les véhicules électriques (vélo inclus),
- contribuera à faire connaître le réseau de bornes et leurs conditions d'utilisation.

Aussi, le Syndicat des mobilités incitera les collectivités et entreprises à :

- privilégier des sources d'électricité « verte » (photovoltaïque, hydroélectricité...)
- s'approvisionner auprès de fournisseurs d'énergie locaux et renouvelables
- à produire et autoconsommer leur propre électricité via des installations dédiées, lorsque c'est possible.

Horizon de projet 2020 - 2025 - 2030

T.V.1.b. Développer des points de recharge pour d'autres types de carburants

Lieux concernés Ensemble du territoire

Moyens Afin de tendre au mix-énergétique, le Syndicat des mobilités étudiera, avec les structures compétentes, les possibilités d'accompagner l'équipement de points de recharge de carburants alternatifs tels que le bioéthanol, les gaz naturels (GNV, bio-GNV, GNC, GNL...), hydrogène... Il participera aux échanges nécessaires avec les fournisseurs d'énergie déjà présents ou souhaitant s'implanter. Aussi, le Syndicat jouera un rôle de facilitateur vis-à-vis des acteurs.

Horizon de projet 2020 - 2025 - 2030

T.V.1.c. Faire évoluer les parcs roulants de véhicules

Lieux concernés Ensemble du territoire

Moyens Dans ses marchés publics pour l'achat de véhicules, qu'ils soient à destination des services de transports en commun ou de l'administration de la collectivité, le Syndicat des mobilités veillera à exiger une haute performance en matière d'émissions de GES et polluant. Le Syndicat des mobilités s'attachera à préconiser cette mesure aux autres collectivités.

Aussi, le Syndicat des mobilités proposera aux collectivités, administrations ou établissements intéressés (entreprises, hôpital...) de mener un diagnostic des parcs de véhicules (de services, de collecte, d'intervention...) afin de mesurer les capacités et les scénarios d'évolution avec l'idée de construire un modèle éco-énergétique de territoire : des solutions partagées et compatibles, de manière à optimiser les investissements en capitalisant plus particulièrement sur le potentiel électrique lié à la mise en place des infrastructures de charge, notamment celles du Tram'Bus.

Horizon de projet 2025

T.V.1.d. Générer de l'énergie

Lieux concernés Ensemble du territoire

Moyens Le Syndicat étudiera la possibilité de contribuer à la production d'énergie « verte » et locale par l'implantation de panneaux solaires sur les espaces de stationnement notamment.

Il tiendra également une veille sur les matériaux permettant de produire de l'énergie grâce aux passages de piétons et véhicules.

Horizon de projet 2025



T.V.2. LIMITER LES IMPACTS DES INFRASTRUCTURES DE MOBILITÉ

Lien urbanisme - mobilité



Constats La construction des infrastructures de mobilité se fait encore largement en artificialisant des terres agricoles et naturelles, portant atteinte aux qualités environnementales du territoire, à l'écoulement des eaux de surface et au passage de faune.

Aussi les infrastructures de mobilité ont été identifiées comme source de nuisance sonores et les principales polarités comme lieux de concentration des polluants atmosphériques..

Objectifs Limiter l'impact des infrastructures de mobilité

Orientation du projet commun S'engager pour un territoire bas carbone



Action : Affiner les connaissances pour améliorer la qualité de l'air et diminuer l'exposition des populations aux polluants atmosphériques liés aux déplacements

T.V.2.a. Privilégier les développements en renouvellement urbain et des aménagements perméables pour l'eau et la faune

Lieux concernés Ensemble du territoire

Moyens Le Syndicat des mobilités se donnera comme ligne de conduite et incitera les collectivités partenaires à :

- privilégier le développement d'infrastructures sur des terres déjà artificialisées et à défaut en continuité de l'existant,
- opter pour des matériaux poreux, limitant les rétentions d'eaux en veillant aux risques de dispersions de polluants dans le sol,
- réaliser des passages de faune, permettant également de réduire le risque d'accidents,
- veiller à limiter la modification des lits et berges naturels des cours d'eau pour préserver l'écologie, le paysage mais aussi limiter les risques d'inondation en aval,
- porter une attention particulière aux espaces littoraux

Ces principes seront d'autant plus forts dans et à proximité des espaces à enjeux environnementaux.

Quand ces principes ne sont pas réalisables, dans le cadre des aménagements pour lesquels il est compétent, le Syndicat des mobilités mettra en place des mesures de compensation écologique.

Le déploiement de solutions fondées sur la nature* sera dans tous les cas privilégié à chaque fois que cela est possible (en lien avec le SDAGE).

Horizon de projet 2020 - 2025 - 2030

T.V.2.b. Réduire l'exposition au bruit des populations environnantes

Lieux concernés Proximité des grandes infrastructures

Moyens Le Syndicat des mobilités étudiera les moyens permettant de réduire l'exposition au bruit, notamment par la création d'écrans acoustiques ou l'utilisation de revêtements phoniques. La mise en place d'une ZFE (cf. mesure T.V.2.c) pourra également y contribuer.

Il veillera également à ce que les documents d'urbanisme contribuent à limiter l'exposition de populations nouvelles aux bruits des infrastructures.

Le plan de prévention du bruit dans l'environnement départemental sera utilement mis à profit.

Horizon de projet 2025

T.V.2.c. Réduire l'exposition aux polluants atmosphériques des populations environnantes

Lieux concernés Principales polarités

Moyens Le Syndicat des mobilités accompagnera l'Agglomération Pays Basque pour étudier (sur la base des données collectées dans le cadre du PCAET), les moyens permettant de réduire l'exposition aux polluants atmosphériques, notamment l'instauration d'une zone à faibles émissions (ZFE).

Horizon de projet 2025

* une solution fondée sur la nature est définie comme « une action visant à protéger, gérer de manière durable et restaurer des écosystèmes naturels ou modifiés pour relever directement les défis de société de manière efficace et adaptative », « tout en assurant le bien-être humain et en produisant des bénéfices pour la biodiversité ».

T.V.3. S'ADAPTER AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES

Lien urbanisme - mobilité



Constats Les changements climatiques en cours ont des incidences déjà notables sur le territoire. En matière de mobilité, le recul du trait de côte et les risques d'effondrement des infrastructures positionnées en bord d'océan en sont une illustration.

Objectifs Limiter l'impact des infrastructures de mobilité

Orientation du projet commun S'engager pour un territoire bas carbone



Action : Prévenir et gérer les risques côtiers et développer la culture du risque

T.V.3.a. Territorialiser et déployer des stratégies d'adaptation pour anticiper et prévenir les risques liés aux changements climatiques

Lieux concernés Ensemble du territoire

Moyens Le Syndicat des mobilités engagera les études nécessaires pour identifier :

- les situations à risques,
- les actions de prévention et de sensibilisation permettant de limiter les risques (en lien avec le SDAGE),
- les actions à mener pour réduire la vulnérabilité du territoire* (en lien avec le PCAET et le SRADDET).

Des déclinaisons par type d'espaces seront à prévoir : littoral, montagne, réseau hydrographique... Au niveau du littoral les espaces proches du rivage d'ores et déjà définis ou à venir seront pris en compte. Les infrastructures de transports seront adaptées en conséquence.

À noter qu'en 2020, le Syndicat des mobilités contribue à :

- une étude sédimentaire dans la vallée de la Nive en vue de la consolidation de la voie ferrée, en partenariat avec la SNCF, l'État, le CD64 et la Communauté Pays Basque (direction eau, littoral et milieux naturels),
- des réflexions sur la corniche (recul du trait de côte) et le col de Saint-Ignace pour l'accès à la Rhune,
- la démarche d'Aménagement durable des stations touristiques (GIP Littoral aquitain).

Horizon de projet 2020 - 2025 - 2030

*La vulnérabilité d'un territoire mesure le degré des effets du changement climatique qui affectent ce territoire sans qu'il puisse y faire face.





T.VI. CRÉER LES CONDITIONS D'UNE LOGISTIQUE URBAINE DURABLE

La logistique urbaine est indispensable à la vie économique des territoires. Pour autant, elle est responsable de nuisances, à commencer par l'encombrement de l'espace par les véhicules en circulation comme à l'arrêt ou des émissions de polluants.

Le Plan de mobilité encouragera, particulièrement dans les espaces urbains les plus contraints, **les initiatives visant à réaliser les opérations de logistique urbaine** :

- **avec des véhicules plus compacts**, moins générateurs d'encombrement et autres nuisances, et **des motorisations plus sobres**, moins émettrices de gaz à effet de serre, de polluants et moins bruyants.
- **dans des plages horaires de référence**, si possible harmonisées à l'échelle du territoire.

Il sera également recherché une diminution de la circulation des véhicules de logistique urbaine par la mise en place d'espace de groupage/dégroupage des marchandises et de consignes des livraisons.

Enfin, des **solutions de stationnement pour les poids lourds** et les cars seront à proposer pour limiter les risques liés à l'encombrement et les trajets haut-le-pied (à vide).

T.VI.1. PARTAGER LES BESOINS ET FAIRE CONNAÎTRE LES RÉGLEMENTATIONS LIÉES À LA LOGISTIQUE URBAINE POUR UNE MEILLEURE PRISE EN COMPTE RÉCIPROQUE

Logistique



Constats La logistique est un champ encore peu investi par les collectivités et de fait peu connu de celles-ci. À l'exception notable de la Ville de Bayonne, les interventions se limitent généralement à des réglementations (qui plus est différentes d'une commune à l'autre et par conséquent difficiles à appliquer) qui peuvent être perçues comme une stigmatisation de la logistique. Les différents acteurs ont à mieux se connaître et partager des objectifs.

Objectifs Partager des objectifs de qualité et de performance de la logistique pour simplifier la compréhension des règles et faciliter leur prise en compte

Orientation du projet commun Consolider les cœurs de proximité



crédit : bidaia.fr



T.VI.1.a. Créer et animer un groupe d'échanges « logistique »

Lieux concernés Ensemble du territoire

Moyens Associant les collectivités, les professionnels et les clients de la logistique, le Syndicat des mobilités créera et animerait un groupe d'échange sur le thème de la logistique urbaine. Ce groupe aura pour objectifs de :

- connaître et partager les attentes et contraintes de différentes parties,
- partager des objectifs de qualité (réduction des nuisances sonores, de l'encombrement...) et de performance (accès, efficacité, délais...),
- définir les moyens adaptés.

Ce groupe sera le lieu de concertation dédiée à toutes les actions entourant la logistique urbaine.

Ponctuellement ce groupe pourra être élargi à d'autres acteurs (Chambres d'agriculture notamment) pour traiter des questions propres à :

- la circulation des engins agricoles,
- l'accès aux exploitations par les véhicules de transport de marchandise (collecte de lait notamment).

Horizon de projet 2020

T.VI.1.b. Établir et diffuser un inventaire des réglementations actuelles liées à la logistique

Lieux concernés Ensemble du territoire

Moyens Avec l'aide des communes, le Syndicat des mobilités réalisera un inventaire des réglementations en vigueur : itinéraires, gabarits, horaires... L'information sera ainsi centralisée en vue d'être diffusée et mise à disposition des professionnels de la logistique.

Les informations seront transmises également aux calculateurs d'itinéraires pour les enrichir.

Horizon de projet 2025

T.VI.1.c. Rédiger un référentiel logistique pour faire converger les réglementations et les mettre en cohérence

Lieux concernés

Ensemble du territoire

Moyens Par le biais de son groupe d'échange, le Syndicat des mobilités établira un référentiel sur la logistique qui dressera des préconisations sur au moins deux aspects :

- en matière de réglementation de la logistique urbaine et du transport de marchandises : les autorités compétentes (communes notamment) seront invitées à s'y référer pour tendre vers une harmonisation des réglementations,
- pour la prise en compte de la logistique urbaine et du transport de marchandises dans la construction du territoire et notamment les aménagements urbains de manière à ce que les activités concernées puissent se faire dans les meilleures conditions.

Horizon de projet 2025



T.VI.2.TENDRE VERS UNE LOGISTIQUE URBAINE PLUS DURABLE ET EFFICACE

Logistique



Constats La logistique urbaine est une fonction indispensable de l'activité économique du territoire. Sans livraison des entreprises, commerces et clients, pas d'activité. C'est également un fort générateur de déplacements (jusqu'à 15 % des déplacements véhicules en ville) et grand contributeur de rejet de GES (1/3 des rejets du transport routier).

Au-delà des enjeux environnementaux c'est aussi son impact sur l'occupation de l'espace et les impacts sur les conditions de circulation urbaine.

L'essor du e-commerce génère une logique de distribution à flux tendus de type porte à porte, démultipliant les déplacements.

Objectifs Réduire l'impact de la logistique sur le cadre de vie et garantir les conditions d'exercice de la logistique.

Orientation du projet commun Consolider les cœurs de proximité



Action : Créer les conditions d'un logistique urbaine durable

T.VI.2.a. Encourager l'aménagement des espaces dédiés à la logistique urbaine

Lieux concernés Ensemble du territoire

Moyens Le Syndicat des mobilités encouragera, par des appuis techniques notamment, les communes à aménager :

- des lieux de massification des marchandises avant distribution, aux portes des espaces où les conditions de circulation sont difficiles et la densité d'activité suffisante. Un même véhicule pourra ainsi être optimisé pour réaliser les opérations de plusieurs livreurs,
- des aires de stationnement réservées à la livraison, à proximité des commerces. La fonction de ces espaces devra être respectée de jour comme de nuit, de manière à permettre aux résidents de les utiliser ponctuellement pour charger/décharger leurs véhicules,
- des lieux de dépose de marchandises humanisés (conciergerie) ou automatiques (consignes) pour limiter le nombre de passages des livreurs et permettre à l'utilisateur de venir récupérer sa commande quand il est disponible. Une version réfrigérée de ce système pourra être testée notamment dans les villages dépourvus d'offre alimentaire. Les pôles d'intermodalités pourront servir de sites potentiels pour l'implantation de tels équipements.

Horizon de projet 2025



T.VI.2.b. Favoriser les véhicules les moins encombrants et moins polluants

Lieux concernés Espaces à restriction de circulation

Moyens Dans les secteurs les plus contraints, selon les recommandations du référentiel d'aménagement, les communes seront incitées à donner un avantage aux véhicules les moins encombrants et moins polluants. L'extension du temps d'accès peut être une des solutions.

Le Syndicat des mobilités :

- élargira son aide à l'acquisition de vélos aux entreprises pour leurs propres approvisionnements/livraisons ou en tant qu'opérateur de logistique,
- s'inscrira dans des groupes de recherche et d'innovation avec la Fédération nationale des transporteurs routiers.

Horizon de projet 2025

Retour d'expérience À Bayonne l'accès au centre-ville est différencié selon les véhicules :

- les plus gros véhicules sont interdits,
- les autres véhicules sont autorisés de 6h30 à 10h,
- les véhicules électriques et hybrides et les résidents peuvent accéder jusqu'à 10h30,
- les vélos et triporteurs électriques, assimilés aux vélos, peuvent accéder toute la journée.

De plus, la Ville a proposé un accompagnement financier aux entreprises de livraison faisant l'acquisition de véhicules électriques ou hybrides.

T.VI.2.c. Accompagner les mutations du système logistique

Lieux concernés Ensemble du territoire

Moyens Le Syndicat des mobilités se positionnera en facilitateur auprès des autorités compétentes (EPCI, CCI notamment) pour faire émerger des filières locales permettant de limiter les flux de marchandises. Parmi celles-ci :

- le réemploi et la valorisation de déchets sur place,
- la logistique à double sens (acheminement de marchandises dans un sens, expédition dans l'autre, voire même collecte des cartons),
- l'utilisation des voies d'eau,
- la constitution de stocks...

Horizon de projet 2025

T.VI.2.d. Identifier des espaces de stationnement pour les poids-lourds et autres véhicules de grande taille

Lieux concernés Polarités

Moyens Afin de limiter le stationnement gênant des véhicules de gros gabarit ou les retours à vide, le Syndicat des mobilités se rapprochera des communes pour identifier les espaces de stationnement dédiés.

Horizon de projet 2025



T.VII. AMÉLIORER LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

L'insécurité routière est un risque direct en matière de mobilité. Pas le plus marqué mais celui que l'on perçoit de la manière la plus évidente ; que l'on sait raccrocher à une cause objective.

Le Plan de mobilité s'attachera à réduire ces impacts en cherchant à limiter les situations à risque par :

- l'apaisement et l'harmonisation des vitesses, leur respect ainsi que la diminution des trafics seront encouragés, particulièrement dans les espaces agglomérés où les pratiques sont très diverses, de manière à réduire la différence d'allure entre les modes et usages de l'espace public et augmenter l'attention des usagers (cf. également ambition C.I. sur la hiérarchisation des voiries),
- la volonté de favoriser les modes collectifs (cf. ambition C.II. sur les services collectifs),
- la sensibilisation aux situations à risques et aux bonnes pratiques,
- identification de passages de faune pour limiter les risques de collisions et favoriser la biodiversité.

Il sera également recherché un traitement des lieux à risques par des aménagements ponctuels.

T.VII.1. SÉCURISER LES DÉPLACEMENTS

- Réseaux de voirie et sécurité routière
- Pratiques des modes actifs



Constats 1 848 accidents, dont 50 % « graves », ont été comptabilisés entre 2013 et 2017 sur le territoire. 3 947 personnes ont été impliquées dont 948 hospitalisées plus de 24 h et 92 personnes ont été tuées.

Les usagers des deux-roues motorisés sont proportionnellement les plus touchés.

Aussi, les pratiques de la marche, du vélo et même l'utilisation des transports, notamment scolaires, sont impactés par l'insécurité routière.

Objectifs Réduire le nombre de personnes touchées par les accidents de la circulation et la gravité de ceux-ci

Orientation du projet commun Mobiliser pour atteindre nos objectifs

T.VII.1.a. Mettre en place un observatoire de l'accidentalité et un groupe de travail avec les acteurs concernés

Lieux concernés Ensemble du territoire

Moyens Le Syndicat des mobilités mettra en place un observatoire de l'accidentalité, basé sur les données fournies par l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière et les travaux de l'Observatoire départemental de la sécurité routière, mettant en évidence :

- les lieux et les situations particulièrement dangereuses,
- les publics les plus touchés...

Une attention particulière sera portée aux accidents impliquant un piéton, un cycliste, un usager d'un engin de déplacement personnel ou d'un deux-roues motorisé, de même que ceux sur passages-à-niveau, dès lors que les données d'accidentalité de référence disponibles en font la distinction. Les impacts de la saisonnalité seront également considérés.

Des études complémentaires pourront être menées pour identifier les lieux à risque ou potentiellement dangereux. Il pourra dans ce cadre être proposé un outil permettant aux usagers et communes de participer à l'identification de ces lieux.

Un groupe de travail, associant les services de l'État, les gestionnaires de voirie (départements, EPCI, communes) et les services de santé, sera réuni pour partager les conclusions et envisager des axes d'action.

Horizon de projet 2025

T.VII.1.b. Participer à la sécurisation des pratiques et au traitement des lieux à risques

Lieux concernés Ensemble du territoire

Moyens Le Syndicat des mobilités à l'aide de son Observatoire de l'accidentalité encouragera à la sécurisation et la résorption des situations à risques. Un regard particulier sera porté sur les situations dangereuses pour des utilisateurs de deux-roues motorisés, principales victimes des accidents de la circulation, ainsi que les autres publics auxquels le Syndicat des mobilités entend porter une attention particulière dans son Observatoire. Une attention spécifique sera également donnée à la sécurisation des passages à niveau, notamment ceux franchis par des services de transports scolaires.

Via un règlement d'intervention lié aux aménagements piétons/vélo, il incitera les autorités compétentes (gestionnaires de voirie : exploitants autoroutiers, départements, EPCI, communes) à mener des actions pour sécuriser la pratique des différents usagers :

- aux lieux identifiés comme particulièrement dangereux,
- sur les itinéraires cyclables ou piétons, utilisés notamment pour rejoindre les arrêts de transports scolaires ou pour sécuriser les parcours des pèlerins.

Horizon de projet 2025

T.VII.1.c. Organiser des campagnes de sensibilisation



Lieux concernés Ensemble du territoire

Moyens En fonction des cibles identifiées par le groupe de travail lié à l'Observatoire de l'accidentalité, le Syndicat des mobilités mènera des actions spécifiques de sensibilisation. Des campagnes de communication, des mises en situation... pourront être envisagées. Les usagers de deux-roues motorisés seront identifiés comme public cible prioritaire.

Horizon de projet 2025





T.VIII. EXPÉRIMENTER DE NOUVEAUX MOYENS ET ORGANISATIONS

La transition passe aussi par l'expérimentation de solutions innovantes. Le Syndicat des mobilités compte faire de l'élargissement récent de son territoire une chance et de la diversité de celui-ci un vaste laboratoire où l'on se donne le droit d'essayer, de réussir, de pérenniser mais aussi de se tromper et de renoncer si nécessaire. La réversibilité des aménagements sera, dès que possible, privilégiée.

Certaines solutions, connues, doivent être testées pour évaluer leur efficacité au regard d'un contexte et une situation donnés. Leur pérennité ne sera actée qu'après une phase d'essai et après avoir démontré qu'elles obtiennent l'adhésion des usagers, en se traduisant par exemple par une utilisation significative des services. Ceux qui ne trouveront pas leur public devront être repensés, remplacés ou abandonnés pour ne pas mettre en péril l'équilibre, notamment financier, du projet.

D'autres, moins connues, doivent être étudiées et faire l'objet de mises en situation, pouvant faire école au-delà du territoire : transport par voie d'eau, par voie d'air, avec des sources d'énergies innovantes.

T.VIII.1. INTÉGRER L'INNOVATION DANS LES MOBILITÉS DE DEMAIN

- # Pratiques des modes actifs
- # Usages collectifs de la voiture et électromobilité
- # Transports en commun et nœuds multimodaux



Constats Le secteur de la mobilité connaît de nombreuses innovations technologiques. Les premières expérimentations ou annonces concernant l'utilisation de drones, de véhicules autonomes, de trains à très grande vitesse, de bulles flottant sur l'eau... ne manquent pas. Des solutions plus anciennes sont réemployées en situations urbaines : le transport fluvial et côtier, le transport par câble, trottinettes...

Objectifs Anticiper les dynamiques à venir pour se préparer à y répondre

Orientation du projet commun Organiser un autre développement





T.VIII.1.a. Envisager les voies d'eau comme support de mobilité

Lieux concernés Adour, Nivelle, Bidassoa

Moyens Avec la mise en place de services de navette sur l'Adour, le Syndicat des mobilités a engagé l'utilisation de la voie d'eau comme support de transports en commun en site propre. Au-delà de ce type de services, des projets de développement des territoires en lien avec leurs cours d'eau seront étudiés (logistique et itinéraires cyclables notamment).

Horizon de projet 2025

T.VIII.1.b. Anticiper le développement des véhicules autonomes

Lieux concernés Ensemble du territoire

Moyens

Le Syndicat des mobilités a engagé et poursuivra :

- une veille technologique sur les véhicules autonomes,
- une veille sur les adaptations des territoires à l'émergence des véhicules autonomes,
- une étude d'opportunités et d'impacts.

Horizon de projet 2025

T.VIII.1.c. Explorer et expérimenter de nouveaux systèmes de transports en commun

Lieux concernés Polarités

Moyens Le Syndicat des mobilités s'attachera à poursuivre ses réflexions qui pourront donner lieu à des mises en œuvre, concernant notamment le transport par câble et les navettes autonomes.

Les transports par câble, dans lesquels les passagers prennent place dans des télécabines ont l'avantage d'être relativement peu onéreux (comparativement aux frais d'infrastructures pour une solution terrestre équivalente) mais sont limités en porté et en tracé. Ils pourraient être mis en place pour franchir une limite naturelle (un fleuve, un relief...), étendre ou ramifier un réseau notamment.

Les navettes autonomes, dans une version collective, pourraient trouver leur place notamment au sein de zones d'activités.

D'autres solutions pourront être étudiées, telles que la traction animale pour des déplacements intergénérationnels (ramassage scolaire, loisirs...) et vecteur de lien social, santé, bien-être dans les villages mais également pour le ramassage des déchets ou les divers travaux nécessitant du matériel.

Horizon de projet 2025

Retour d'expérience Au moment de transformer d'anciens ateliers militaires pour en faire une extension du centre-ville de Brest de l'autre côté du cours d'eau qui coupe la ville en deux, les solutions de mobilité ont été étudiées. Ni l'hypothèse d'un nouveau pont (trop cher), ni celle d'un détour de la ligne de tramway (trop long) ne convenaient. La solution du téléphérique s'est imposée naturellement et permet une traversée en seulement trois minutes. Ce nouveau mode vient s'intégrer dans le réseau de transport, accessible aux mêmes conditions.



T.VIII.1.d. Réfléchir à de nouveaux usages des routes et autoroutes



Lieux concernés Ensemble du territoire

Moyens Des études d'opportunité et de faisabilité seront engagées par le Syndicat des mobilités, aux côtés des gestionnaires de voirie (exploitants autoroutiers, départements, EPCI, communes) pour envisager de nouveaux usages du réseau de voiries :

- covoiturage (voies réservées aux péages, parkings au droit des diffuseurs...),
- lignes de car express...

Ces études devront fixer les conditions de réussite de ces projets.

Horizon de projet 2025

T.VIII.1.e. Prendre en compte l'émergence des engins de déplacement personnel (trottinettes, gyropodes électriques...)

Lieux concernés Ensemble du territoire

Moyens Afin d'encadrer le développement des engins de déplacement personnel, lié à des initiatives individuelles ou d'opérateurs privés, le Syndicat des mobilités apportera un accompagnement méthodologique aux communes pour intégrer les trottinettes, gyropodes électriques et autres engins de déplacement personnel dans l'espace public.

Horizon de projet 2025

T.VIII.1.f. Étudier l'opportunité d'un système de péage urbain



Lieux concernés Ensemble du territoire

Moyens De manière à limiter le trafic automobile dans les espaces les plus contraints et les mieux desservis par des services de transports en commun, le Syndicat des mobilités engagera une étude visant à évaluer l'opportunité de mettre en place un système de péage urbain.

Horizon de projet 2030



AXE COHÉSION : PERMETTRE À TOUTES ET TOUS DE SE DÉPLACER

La mobilité reste un facteur nécessaire à l'insertion sociale. C'est aussi une condition pour le développement de certaines activités économiques et des échanges matériels. L'ambition du Plan de mobilité est de répondre aux besoins de déplacement de manière efficace en lien avec l'intérêt général.



C.I. HIÉRARCHISER ET ADAPTER LE RÉSEAU DE VOIRIE POUR ORGANISER LA VIE LOCALE TOUT EN MAINTENANT L'EFFICACITÉ DE CERTAINS ÉCHANGES

Un réseau de voirie efficace est un réseau hiérarchisé, où chaque voie a une fonction et un aménagement adaptés. Le Plan de mobilité entend encourager une meilleure différenciation des voies. Aussi, il sera recherché une meilleure utilisation du réseau autoroutier pour réduire les trafics de transit dans les secteurs particulièrement impactés aujourd'hui.

Il ne s'agira pas, pour autant, de donner toujours plus de place à la voiture. Bien au contraire, les aspirations d'un nombre croissant d'utilisateurs indiquent qu'il faut tendre vers un meilleur partage de l'espace public pour donner de l'efficacité aux modes alternatifs à la voiture individuelle : les transports en commun, le vélo, la marche voire même les usages partagés de la voiture.

Dans les espaces agglomérés, la priorité devra être donnée aux modes collectifs et actifs (cf. ambition C.II. sur les transports en commun, action T.I.2. sur la marche et ambition T.III. sur le vélo). **Il s'agira également de mieux équilibrer la circulation avec la vie locale.** Ce double objectif peut être atteint par un apaisement des vitesses : en secteur aggloméré, à 30 km/h, un maximum d'utilisateurs différents utilisent le même espace, sans porter atteinte aux temps de parcours et les nuisances pour les riverains sont réduites.

Pour ce faire, le Plan de mobilité invitera à réduire la circulation automobile au niveau des centralités. Cela passera par :

- un développement des services de mobilité visant à encourager le report modal,
- des plans de circulation qui permettent une meilleure gestion des flux en voiture vers, au sein et depuis les centralités,
- une meilleure utilisation des autoroutes, voire la réalisation d'itinéraires de déviation et/ou de contournement, et l'apaisement des anciens axes de transit,
- un apaisement des vitesses et des conditions de mixité des usages,
- l'identification d'itinéraires pour les convois exceptionnels évitant les espaces les plus denses et des limitations de gabarits pour la traversée de ceux-ci.

Le stationnement devra également être utilisé comme outil de management de trafic (cf. action T.IV.3. sur le stationnement). Les offres seront là aussi mieux différenciées pour :

- décourager l'usage de la voiture pour ceux à qui des solutions alternatives efficaces sont proposées,
- favoriser les usagers à qui les pouvoirs publics, notamment, souhaitent permettre l'accès en voiture.

C.I.1. ADAPTER LES AMÉNAGEMENTS AUX FONCTIONS DES VOIES

- Réseaux de voirie et sécurité routière
- Pratiques des modes actifs
- Transports en commun et nœuds multimodaux



Constats Les caractéristiques (aménagements, largeurs...) de nombre de voies du territoire ne correspondent plus aux attentes en matière de valorisation du cadre de vie, de partage de l'espace public et de sécurité routière qui sont aujourd'hui prépondérantes. Inversement, des voies essentielles pour les échanges entre les territoires sont impactées par des développements urbains linéaires. Connectés directement à la voie, ils créent des nouvelles intersections qui impactent négativement la qualité des trafics. Il en résulte un manque de lisibilité du réseau viaire et des insatisfactions, tant en matière de qualité de vie des espaces environnants que de performance du réseau viaire.

Par ailleurs, le territoire ne dispose à ce stade ni d'une hiérarchisation partagée (celle des départements ne traite que des voies départementales), ni de référentiel d'aménagement définissant les fonctions des voies et les aménagements adaptés.

Objectifs Donner de la lisibilité et de la cohérence aux aménagements de voirie pour inciter à des comportements adaptés à la fonction de la voie.

Orientation du projet commun Organiser un autre développement.

C.I.1.a. Partager et appliquer un référentiel d'aménagements du réseau de voirie

Lieux concernés Ensemble du territoire

Moyens En réunissant le groupe ayant travaillé la hiérarchisation des voiries (départements, EPCI, communes) dans le cadre de l'élaboration du PdM, le Syndicat des mobilités poursuivra les réflexions pour la construction et le partage d'un référentiel d'aménagement. Ce document définira notamment pour chacun des types de voies :

- les profils de référence : nombre et type de voies...,
- les largeurs minimales et de confort pour les voies courantes, les voies bus, les voies cyclables, les trottoirs, les stationnements...,
- des recommandations sur le choix des matériaux, l'insertion du mobilier urbain et des végétaux, et l'entretien.

Enfin, le document rappellera les objectifs et moyens de mise en accessibilité de l'espace public.

Au gré des programmes d'aménagement, le Syndicat des mobilités incitera les gestionnaires de voirie à prendre en compte l'esprit du référentiel d'aménagement en cherchant à adapter ses ambitions à la réalité du terrain.

Le Syndicat des mobilités s'en servira comme référence pour répondre aux avis qui lui seront soumis.

Horizon de projet 2025

Retour d'expérience

Le Syndicat des Transports de Marne-la-Vallée (secteurs 3 et 4) s'est doté d'une « Charte de qualité des axes de voirie ». Faisant suite à un travail de hiérarchisation, ce document vise à « trouver un langage commun à tous les modes de déplacement pour définir les fonctions des voies et les traduire à travers des principes d'aménagement ». Un programme-type d'aménagement pour chaque niveau de la hiérarchie a été défini.





C.I.2. EXPLOITER LE POTENTIEL DES AUTOROUTES COMME ROCADE URBAINE POUR ENCOURAGER LE REPORT MODAL ET LES PRATIQUES MULTIMODALES

- # Réseaux de voirie et sécurité routière
- # Transports en commun et nœuds multimodaux
- # Mobilité telle un service (MAAS)
- # Stationnement



Constats Le territoire, ne dispose pas de voie de contournement, mais est traversé par deux autoroutes qui peuvent contribuer à jouer ce rôle d'évitement des espaces les plus urbanisés :

- L'A 63 qui longe l'agglomération littorale par l'est, récemment élargie à 2x3 voies,
- L'A 64, d'est en ouest en longeant l'Adour, récemment mise à niveau autoroutier.

Néanmoins, plusieurs freins limitent leur utilisation :

1- Le tarif des péages d'une part : il faut par exemple déboursier aujourd'hui 4,2 € en classe 1 pour le plus long des trajets entre Ondres et Biriattou, et le double pour un aller-retour. Le Pass'Océan qui donne droit à une réduction, accordée par le concessionnaire, est peu connu.

2- Les limites de capacités des échangeurs aux heures de pointes, provoquent des remontées de files sur l'autoroute.

3- Des difficultés d'accès à l'autoroute qui génèrent du trafic non désiré. Exemple :

- Au niveau du diffuseur Bayonne-Sud (sortie 5), les usagers venant de la RD 932 (Cambo-les-Bains, Ustaritz) doivent passer sous l'autoroute puis au-dessus pour aller en direction de Bordeaux. Ceux venant de Bordeaux et sortant de l'autoroute pour rejoindre Bayonne ou Anglet, doivent eux aussi passer sous l'autoroute dans un sens puis dans l'autre. Ces manœuvres induisent un trafic inutile dans le secteur déjà très chargé du giratoire de Sutar.
- À Saint-Jean-de-Luz, l'accès au centre-ville se fait via les diffuseurs nord (sortie 3) et sud (sortie 4) ce qui génère un trafic important dans les quartiers.

En conséquence, une part non négligeable des trafics d'échange et de transit emprunte les voies locales, traversant des espaces urbanisés, notamment la RD 810. Le niveau d'utilisation de ces voies ne cesse d'augmenter et leur saturation devient chronique aux heures de pointe. Ces conditions dégradent les circulations de toute l'agglomération et portent atteinte aux secteurs traversés.

Objectifs Délester le réseau routier communal et départemental afin d'améliorer le cadre de vie au sein des espaces traversés par des voies de transit (permettant par là même d'éviter de réaliser des contournements de certaines villes et villages) et d'encourager les transports en commun et modes actifs en leur donnant davantage de place sur les réseaux départementaux et communaux.

C.I.2.a. Inciter à l'utilisation des autoroutes en développant des tarifs préférentiels

Lieux concernés A63 et A64

Moyens Le concessionnaire Vinci Autoroutes propose des abonnements remis de 30 % à titre expérimental en 2019-2020. Le Syndicat des mobilités du Pays basque - Adour complètera la prise en charge pour proposer une réduction de 50 % par rapport au prix initial. Depuis la rentrée 2019, sont concernés les automobilistes abonnés, qui effectuent au moins 20 trajets par mois sur l'A 63 (entre de Ondres à Biriattou) et A64 (entre Guiche à Mousserolles), et qui travaillent et/ou résident au Pays Basque.

Des réflexions sont conduites pour majorer de 20 points supplémentaires pour les personnes effectuant du covoiturage ou étant abonnées aux transports en commun.

Horizon de projet 2020

C.I.2.b. Faciliter les accès aux autoroutes et travailler l'inter-modalité en accroche à l'autoroute

Lieux concernés Saint-Jean-de-Luz Sud, vallée de la Nivelle, Saint-Jean-de-Luz Nord, Biarritz la Négresse, Anglet Sutar (sortie Bayonne Sud), Bayonne Ametzondo, Bayonne Nord

Moyens Le Syndicat des mobilités participera à des études en vue :

- de la mise en place de pôles d'échanges, positionnés à proximité des diffuseurs autoroutiers, dotés d'un parking relais, d'une desserte en transports en commun et de stationnements permettant de rejoindre les cœurs d'agglomération sans sa voiture. (cf. l'action E.1.3). Ils viendront s'ajouter aux trois lieux de ce type prévus dans projets Tram'Bus 1 et 2 (Bayonne Navarre, Tarnos Garos et entrée sud sur la RD 932),
- d'une meilleure organisation des circulations autour des échangeurs autoroutiers dans le secteur de Bayonne-Anglet-Biarritz,
- de la réalisation d'un demi-échangeur à Chantaco pour réduire les trafics sur la traversée de Saint-Jean-de-Luz en permettant un accès direct depuis la Nivelle,
- de la création de franchissements pour améliorer la perméabilité de l'ouvrage et faciliter les circulations cyclables et des transports en commun,

En parallèle, le Syndicat des mobilités mènera :

- une vaste campagne de comptages routiers sur les accès à l'agglomération bayonnaise,
- des analyses spécifiques autour des sorties où se forment des remontées de file (notamment les 4, 5, 5-1 et 6 de l'A63).

Les gestionnaires de voirie (exploitants autoroutiers, départements, EPCI, communes) seront associés à ces travaux.

Horizon de projet 2020 - 2025

C.I.3. APAISER LES CIRCULATIONS DANS LES VILLES ET VILLAGES POUR AMÉLIORER LA QUALITÉ DE VIE

Réseaux de voirie et sécurité routière
Pratiques des modes actifs



Constats La volonté que le Plan de mobilité puisse contribuer à un cadre de vie de qualité a été exprimée à de nombreuses reprises lors des travaux préparatoires. Les questions de trafics et vitesses dans les secteurs habités sont plusieurs fois revenues et considérées comme particulièrement impactantes sur l'environnement sonore et la sécurité lors des déplacements à pied ou à vélo.

Objectifs Faire des espaces agglomérés des lieux pacifiés en matière de circulation et favorables aux pratiques de la marche et du vélo.

Orientation du projet commun Organiser un autre développement

C.I.3.a. Inciter à apaiser les vitesses dans les espaces agglomérés

Lieux concernés L'ensemble des espaces agglomérés, en commençant, à l'échelle de chaque commune, par les plus compacts (centres-villes/centres-bourgs et principaux cœurs de quartiers).

Moyens Le principe général est d'abaisser les vitesses en milieu aggloméré en fixant la référence à 30 km/h. À partir de la hiérarchisation des voiries qui sera définie, seules les voies plus importantes seront conservées dans le régime des 50 km/h (voire ponctuellement 70 km/h, quand l'environnement urbain est très lâche ou la voie protégée). Inversement, d'autres pourront être plus encore apaisées : zones de rencontre, aires piétonnes. Un système de périmètre cohérent permettra de donner de la lisibilité à l'ensemble.

L'objectif est de :

- réduire les nuisances sonores,
- limiter l'insécurité routière,
- mieux partager l'espace public pour redonner goût aux pratiques de la marche et du vélo dans un environnement apaisé,
- conserver les possibilités de passage des véhicules motorisés.

Le Syndicat des mobilités s'attachera à promouvoir ce principe auprès des différents gestionnaires de voirie (départements, EPCI, communes) en rédigeant notamment des supports explicatifs et recensant des expériences réussies. Différentes options seront envisagées selon la typologie du lieu :

- une approche d'ensemble dans les espaces des principales polarités,
- une approche par zone dans les autres polarités,
- un apaisement des traversées de bourgs dans les villages.

Horizon de projet 2025

Retour d'expérience 45 des 49 communes de Grenoble Alpes Métropole ont progressivement adopté depuis 2016 les principes de la « Métropole apaisée » faisant du 30 km/h la règle et du 50 km/h une exception. En espace aggloméré, c'est aujourd'hui 80 % du linéaire qui est apaisé et de fait propice à la circulation, en cohabitation, des modes actifs et motorisés. C'est aussi le cadre de vie des habitants qui a été amélioré avec une réduction des nuisances sonores et des trafics de transit.

L'abaissement des vitesses s'est accompagné de :

- la généralisation des doubles-sens-cyclables,
- la mise en cohérence de la signalisation et des aménagements,
- la suppression de carrefours à feux et à stop (qui ont tendance à favoriser la vitesse),
- l'installation de radars pédagogiques et d'une importante diffusion d'informations pour faire comprendre le projet.



C.I.3.b. Accompagner la réflexion relative aux contournements routiers et aux itinéraires de déviation là où l'apaisement ne sera pas possible

Lieux concernés Les espaces agglomérés où le flux de transit entre en inadéquation avec la vie de proximité. À ce stade, les contournements d'Ustaritz, Saint-Jean-Pied-de-Port, Ainhoa ainsi que la réalisation de la voie de la Soule sont évoqués.

Moyens Des contournements d'espaces agglomérés et les itinéraires de déviation pourront être réalisés pour améliorer le cadre de vie et redonner de la fluidité au trafic de transit.

Le Syndicat des mobilités accompagnera la réflexion aux côtés des différents gestionnaires de voirie (départements, EPCI communes) en se fixant des conditions :

- la démonstration que la voie de traversée ne peut-être apaisée et que les solutions alternatives à la voiture ne seraient par suffisantes pour gérer les problématiques existantes,
- l'aménagement de l'ancienne voie de traversée dans les mêmes temporalités que le contournement pour inciter à son utilisation de l'itinéraire de contournement et atteindre les objectifs d'apaisement.

nb : si la hiérarchisation des voiries est correctement appliquée, ces situations devraient tendre à diminuer, considérant que les implantations nouvelles le long des voies de transit ne seront pas privilégiées.

Horizon de projet 2020 -2025 -2030

C.I.3.c. Envisager de nouveaux franchissements

Lieux concernés Au droit de ruptures naturelles (cours d'eau) ou anthropiques (routes, voies ferrées...)

Moyens Le Syndicat accompagnera la réalisation d'études visant à étudier l'opportunité de nouveaux franchissements routiers. Les créations de nouvelles infrastructures viseront notamment à donner davantage de places aux modes alternatifs à la voiture dans les espaces les plus denses, en spécialisant les franchissements existants et projetés dans leurs fonctions (circulation locale, transit...).

Horizon de projet 2020 -2025 -2030

C.I.3.d. Donner un caractère urbain à la RD 810

Lieux concernés RD 810 sur l'ensemble de son parcours

Moyens Les conditions de circulation sur la RD 810 devront être revues, pour inciter les trafics de transit et d'échanges à utiliser l'autoroute, considérant :

- les facilités d'utilisation que procureront les différentes actions menées sur l'A 63 (tarif préférentiel, amélioration des accès...),
- les volontés de faire de la RD 810 un axe de transport en commun performant.

L'opportunité de ce changement de fonction sera le levier permettant d'engager d'importants travaux visant :

- à donner un caractère urbain à la voie : aménagement de trottoirs et dispositifs adaptés aux vélos et aux bus, rétrécissement ponctuel des chaussées (en considérant malgré tout le rôle de la voie dans le passage des convois exceptionnels),
- à faciliter le développement urbain aux abords, qui bénéficiera de desserte en transports en commun améliorée.

Le Syndicat des mobilités pourrait accompagner ce changement par la réalisation d'une étude, en partenariat avec les deux conseils départementaux et les communes concernées ainsi que les services de l'État en charge des transports exceptionnels, pour envisager les évolutions possibles des usages de cet axe.

Des travaux devront ensuite être menés sur la RD 810 pour l'adapter à ces nouvelles fonctions.

Horizon de projet 2020 - 2025

C.I.3.e. Harmoniser les plans de circulation

Lieux concernés Secteurs urbains denses

Moyens Le Syndicat proposera d'engager en lien avec les gestionnaires de voirie (départements, EPCI, communes) à l'échelle de secteurs urbains denses, des études dites de plan de circulation visant notamment à :

- harmoniser les itinéraires en prenant en compte les nouvelles et futures lignes de transports en commun performante,
- limiter les shunts à travers les quartiers résidentiels qui génèrent des nuisances (en lien avec les volontés d'apaisement),
- inciter à changer de mode en entrant dans les espaces les plus contraints.

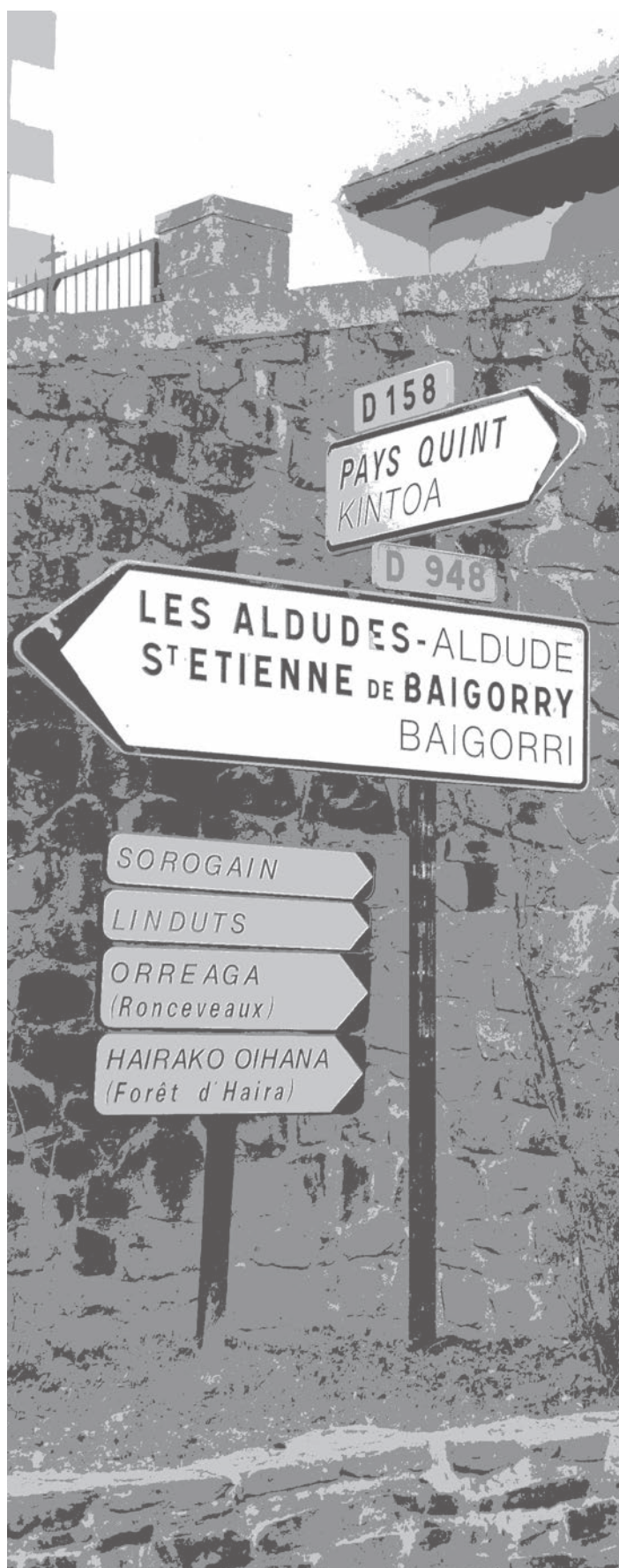
Horizon de projet 2025

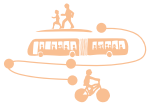
C.I.3.f. Centraliser la gestion des circulations

Lieux concernés Secteurs urbains denses

Moyens De manière à assurer une gestion commune, le Syndicat des mobilités cherchera, à l'échelle de secteurs urbains denses, à développer un système centralisé, de gestion des feux notamment, en lien avec les gestionnaires de voirie (départements, EPCI, communes).

Horizon de projet 2025





C.II. ORGANISER DES SERVICES COLLECTIFS DE MOBILITÉ À L'ÉCHELLE DES BASSINS DE VIE ET MAILLER LE TERRITOIRE

Les services collectifs (routiers, ferroviaires et fluviaux, voire maritimes) seront développés sur plusieurs aspects :

- **par la mise en place de lignes performantes et structurantes** dans les zones les plus denses et pour accéder aux principaux pôles générateurs de déplacements. Là où cela s'avérera possible et nécessaire, elles seront dotées d'équipements technologiques de priorisation ou d'aménagements permettant aux transports en commun de gagner en performance (sites propres, priorité aux intersections...). Elles permettront de rejoindre rapidement les principales centralités, grâce aux parkings relais positionnés à leurs extrémités,
- **par l'extension des secteurs desservis pour atteindre un meilleur maillage territorial.** Les communes et quartiers, aujourd'hui peu ou pas desservis, mais déjà bien structurés et offrant des potentiels de développement bénéficieront des services nouveaux ou renforcés,
- **par le développement de services de proximité dans les polarités du rétro-littoral et de l'intérieur** afin de proposer d'autres solutions en milieu moyennement dense,
- **par le déploiement de solution à la demande** afin de venir compléter les lignes régulières,
- **par l'ouverture des transports scolaires à tous les usagers.** Les communes bénéficieront ainsi d'au moins un aller-retour quotidien vers une polarité,
- **par l'amélioration des fréquences et du cadencement des services.** Ils seront globalement améliorés pour proposer davantage d'horaires, sur de plus larges amplitudes afin de mieux s'adapter aux rythmes de vie,
- **par le renforcement et le cadencement des services ferroviaires et le développement de solutions par voies d'eau,**

C.II.1. POURSUIVRE LE DÉVELOPPEMENT DES SERVICES DE TRANSPORTS EN COMMUN ET L'ACCÈS AU PLUS GRAND NOMBRE

Transports en commun et nœuds multimodaux



Constats Dans les espaces les moins peuplés, les alternatives à la voitures sont limitées. Des services peuvent être déployés pour proposer des solutions au plus grand nombre, de manière à accéder aux pôles de commerces et services et pouvoir emprunter des services vers d'autre polarités.

Objectifs Développer les services de transports en commun pour les rendre accessibles au plus grand nombre de territoire

Orientation du projet commun Donner la priorité aux besoins locaux

C.II.1.a. Améliorer les liaisons entre polarités par des services de cars-express aux fréquences renforcées



Lieux concernés Espaces rétro-littoral et de l'intérieur

Moyens Depuis septembre 2019, les anciennes lignes interurbaines ont été développées et renforcées par le Syndicat des mobilités de manière à constituer un réseau de « Cars Express ».

Les fréquences ont été renforcées :

- les lignes 13, 14 et 3 (anciennement lignes 813, 814 et 816 de Transports64) bénéficient d'un cadencement à 30 minutes aux heures de pointe vers Bayonne pour des polarités telles que Saint-Jean-de-Luz, Hendaye, Hasparren, Ustaritz et Cambo-les-Bains,
- les lignes 11 et 12 (anciennement lignes 811 et 812 de Transports64) ont vu leurs services doubler afin de proposer un cadencement à l'heure vers Bayonne pour des polarités telles que Saint-Palais, Bidache, Bardos, Urt, Urcuit et Lahonce.
- la ligne 10 (anciennement ligne 810 de Transports64), fonctionnant jusqu'alors en service à la demande de Saint-Etienne-de-Baïgorry à Saint-Jean-Pied-de-Port est désormais en service régulier sur l'ensemble de son parcours (liaison vers Saint-Palais).

Des lignes ont été étendues :

- ligne 13 (ex 813) pour la desserte d'Ayherre, Isturits, Saint-Martin-d'Arberoue et Saint-Esteben,
- ligne 12 (ex 812) pour la desserte de Sames et Guiche.

De nouvelles lignes ont été créées ou intégrées au réseau :

- ligne 15, entre Cambo-les-Bains et Iholdy permettant la desserte de Bonloc, Mendionde, Hélette, Irissarry,
- ligne 16, anciennement navette des Aldudes,
- ligne 49, pour une liaison directe entre Saint-Jean-de-Luz et Cambo-les-Bains (intégrée au réseau urbain Hegobus).

Enfin, certains itinéraires ont été ajustés pour gagner en performance et en temps de parcours.

Le Syndicat des mobilités poursuivra :

- son engagement dans la coordination des services et leur organisation au moyen d'études ponctuelles en lien avec les territoires concernés,
- des mises en œuvre expérimentales pour tester de nouvelles liaisons.

Horizon de projet 2020 - 2025 - 2030

C.II.1.b. Déployer des services à la demande dans les secteurs non desservis par des services réguliers



Lieux concernés Espaces pas ou peu desservis par les services de transports en commun réguliers

Moyens Le territoire dispose de plusieurs services de transport à la demande (service déclenché sur réservation d'un usager) soutenus par le Syndicat des mobilités :

- des services de rabattement vers les arrêts de transports en commun sur le réseau Hegobus, en expérimentation sur Chronoplus,
- des services en porte à porte à destination des personnes à mobilité réduite sur ces mêmes réseaux,
- des systèmes associatifs autour de Saint-Palais (« Roulez en Amikuze ») et Saint-Jean-Pied-de-Port (« Hergarai Bizi »).

Le Syndicat des mobilités entend mener de nouvelles expérimentations de services de mobilité à la demande, en lien avec les bassins de vie organisés des polarités. Il a, pour ce faire, engagé une étude d'opportunité à l'automne 2019.

Horizon de projet 2025



C.II.1.c. Expérimenter des services pour des usages loisirs et touristiques

Lieux concernés Accès aux principaux lieux de loisirs et de tourisme encore non desservis

Moyens Avec l'accompagnement des Offices de tourisme notamment, par le biais de services spécifiques, des solutions seront testées par le Syndicat des mobilités pour desservir les principaux sites touristiques. Accès :

- aux plages du littoral,
- à la Rhune en période estivale depuis Saint-Jean-de-Luz et Cambo-les-Bains,
- aux grottes de Sare en période estivale depuis Saint-Jean-de-Luz et Cambo-les-Bains,
- à la station d'Iraty depuis Bayonne, Saint-Jean-Pied-de-Port (week-end notamment),
- aux gorges de Kakuetta depuis Tardets-Sorholus ou Saint-Engrace notamment,
- aux grottes d'Isturits depuis Cambo-les-Bains et Hasparren.

De même, la question de la desserte d'espaces de loisirs « plein air » est à rechercher : Lac de Guiche, Base de loisirs de Baïgura...

Outre la desserte de sites touristiques, de loisir et/ou d'activités sportives, le Syndicat des mobilités doit continuer à mener des expérimentations de nouveaux services/produits à vocation touristique. Il se doit également selon les cas, d'accompagner, encadrer voire interdire certaines initiatives privées en prenant en compte les contraintes de sites.

Horizon de projet 2025

Retour d'expérience Dans le massif des Vosges, la Grande crête est un important site de randonnées, à pied comme à vélo. En haute période estivale, la Navette des crêtes propose huit lignes de transports en commun :

- une ligne pour parcourir la trentaine de kilomètres de la Grande crête pour ramener les randonneurs à leur point de départ et leur épargner un circuit en aller-retour,
- sept lignes pour rejoindre les gares situées au pied du massif (Colmar, Munster, Bollwiller, Cernay, Remiremont, Épinal et Saint-Dié-des-Vosges)

Un billet coûte 2 € sur la Grande crête ou 6 € depuis une gare avec une réduction de 50 % pour ceux disposant d'un billet de train.

C.II.1.d. Définir et mettre en œuvre le futur réseau de cars express

Lieux concernés Ensemble du territoire

Moyens Un travail complémentaire doit être engagé afin d'améliorer progressivement la qualité de service du réseau de Cars express. Il sera également étudié la possibilité de développement de nouveaux services entre les polarités de l'intérieur selon les projets portés par le SCoT et le PLH ainsi que les dynamiques démographiques et d'emplois. Des liaisons pourront être étudiées entre :

- Hasparren, Cambo et Saint-Jean-de-Luz,
- Sare, Saint-Pée-sur-Nivelle et Bayonne,
- Hasparren et Saint-Jean-Pied-de-Port,
- Hasparren et Saint Palais,
- Mauléon-Licharre et Saint-Jean-Pied-de-Port.

Aussi, il sera envisagé la mise en place de services directs entre les polarités, limitant les arrêts intermédiaires pour réduire les temps de parcours.

Horizon de projet 2025



Action : Accompagner un tourisme soutenable

C.II.2. DONNER LA PRIORITÉ AUX TRANSPORTS EN COMMUN SUR LES ACCÈS AUX POLARITÉS POUR PROPOSER DES ALTERNATIVES EFFICACES À LA VOITURE

Transports en commun et nœuds multimodaux



Constats En approche et dans les polarités, les demandes de déplacement sont plus denses et majoritairement organisées dans un modèle périphérie – centre. Les niveaux de services doivent être augmentés, mais surtout priorités pour épargner les transports en commun des contraintes de circulation et leur donner une vraie pertinence en garantissant performance et temps de parcours.

Objectifs Proposer des alternatives efficaces à la voiture pour engager le report modal

Orientation du projet commun Donner la priorité aux besoins locaux

C.II.2.a. Travailler à améliorer et garantir les performances des services



Lieux concernés Accès aux espaces les plus denses

Moyens Les accès aux espaces les plus denses seront aménagés de manière à permettre aux transports en commun de s'affranchir des difficultés de circulation : des systèmes de voies réservées ou de priorité seront envisagés. Le Syndicat de mobilités étudiera les conditions de mise en œuvre avec les autorités compétentes (exploitants autoroutiers, départements...) pour réaliser les-dits aménagements. Sont ainsi particulièrement visées les routes départementales :

- 810 (lignes T1, 3 et XL'R 7),
- 817 (lignes 32 et XL'R 26),
- 932 (ligne 14),
- 918 (ligne 49),

Les services bénéficieront en agglomération des améliorations prévues pour les transports urbains.

Des traitements ponctuels seront également appliqués sur d'autres points noirs identifiés sur les réseaux.

Horizon de projet 2030

C.II.2.b. Améliorer les temps de parcours et les fréquences des services ferroviaires sur l'axe de la Nive



Lieux concernés Axe de la Nive

Moyens Le Syndicat des mobilités a mené les échanges nécessaires avec les autorités compétentes, Région Nouvelle Aquitaine et SNCF, et contribué financièrement à l'amélioration des fréquences et des temps de parcours sur l'axe de la Nive.

Une première série d'actions est opérationnelle depuis fin 2019 :

- une voie d'évitement (voie servant au croisement des trains) est créée à Cambo-les-Bains dans l'emprise ferroviaire existante permettant de renforcer les services,
- entre Bayonne et Cambo-les-Bains, le nombre de services est doublé (8 par jour),
- les horaires sont réajustés pour entrer en adéquation avec les besoins des actifs et des scolaires,
- des pôles de proximité seront aménagés pour permettre l'intermodalité avec les cars, la voiture, le vélo... au droit des points d'arrêts de Bayonne, Villefranque, Ustaritz, Halsou - Larressorre, Cambo-les-Bains, Bidarray, Ossès - Saint-Martin-d'Arrossa, et Saint-Jean-Pied-de-Port. (cf. ambition Permettre une mobilité sans couture dans l'axe Entrainement),
- les haltes les moins utilisées ne sont plus desservies pour gagner en temps de parcours.

Le Syndicat des mobilités entend poursuivre cette mesure par la mise en place du RER Basque.

Horizon de projet 2020 - 2025

C.II.2.c. Tendre vers un RER Basque

Lieux concernés Secteurs traversés par l'étoile ferroviaire

Moyens Le Syndicat des mobilités poursuivra les échanges avec les autorités compétentes (Région Nouvelle Aquitaine et SNCF) afin de permettre la mise en place d'un réseau ferroviaire de type RER à l'échelle de l'étoile ferroviaire de Bayonne (Dax - Hendaye Saint-Jean-Pied-de-Port - Puyoô).

Le Syndicat des mobilités soutiendra notamment :

- l'augmentation des fréquences et des amplitudes,
- l'amélioration des temps de parcours,
- la création de services transfrontaliers,
- la création de nouveaux points d'arrêts ferroviaires : à Bidart, Tarnos, Anglet-Sutar, Bayonne-Glain, Lahonce,
- le traitement du nœud de la bifurcation de Mousserolles où convergent trois lignes (littoral, Adour et Nive) sur la même voie.

Horizon de projet 2020 - 2025 - 2030



C.II.3. INTENSIFIER LES SERVICES DE TRANSPORTS EN COMMUN DANS LES ESPACES LES PLUS DENSES POUR CONTRIBUER AU REPORT MODAL

Transports en commun et nœuds multimodaux



Constats Dans les espaces les plus denses, les conditions sont réunies pour permettre à des services de transports en commun renforcés et bénéficiant d'une place de choix, de remplir leur rôle de solution de mobilité concurrentielle avec la voiture.

Objectifs Proposer des alternatives efficaces à la voiture pour engager le report modal

Orientation du projet commun Donner la priorité aux besoins locaux



Action : Œuvrer pour intensifier les services de transports en commun dans les espaces les plus denses pour contribuer au report modal

C.II.3.a. Mener à bien les projets Tram'Bus



Lieux concernés Espace littoral

Moyens Le Syndicat des mobilités a conduit les travaux de la première ligne Tram'Bus, entre les Hauts de Bayonne et la Mairie de Biarritz jusqu'à sa mise service en septembre 2019. Il en assure depuis l'exploitation par l'intermédiaire d'un opérateur privé. Le service est assuré de 5h30 à 0h30 en semaine, et jusqu'à 2h30 du jeudi au samedi avec une fréquence de 10 minutes en journée. La ligne 2 entrera en service, entre Tarnos et Bayonne Saint-Léon, en 2020. La mise en œuvre de la ligne 2 se poursuivra ensuite de Saint-Léon vers Bayonne-sud. Une attention particulière est donnée à la desserte des quartiers prioritaires de la politique de la ville.

Des extensions seront étudiées et le cas échéant réalisées avec l'appui des gestionnaires de voirie (départements, EPCI) et communes concernées :

- sur la T1, vers le Seignanx afin de rejoindre le croisement avec la RD 85 où pourrait être implanté un important parking-relais.
- sur la T2, Ondres (dans l'éventualité de l'intégration de la commune au Syndicat des mobilités) en recherchant la desserte du centre-ville et la connexion à un parking-relais supplémentaire,
- sur la T2, sur la RD 932, pour permettre un report modal en amont de l'agglomération.

Horizon de projet 2020 - 2025 - 2030



C.II.3.b. Restructurer le réseau de transports en commun autour des lignes structurantes et augmenter les niveaux de service



Lieux concernés Espace littoral

Moyens La mise en service de la première ligne Tram'Bus en septembre 2019 a été l'occasion pour le Syndicat des mobilités de restructurer le réseau de transports en commun sur l'ensemble de l'espace littoral : Tarnos à Hendaye

Cette nouvelle organisation s'est traduite notamment par une nouvelle numérotation des lignes de bus préfigurant la création de la marque unique Txik-Txak.

La nouvelle organisation de ces services urbains est axée autour de lignes dites « structurantes » offrant cadencement, fréquence élevée et large amplitude horaire :

- Ligne 2 (future Tram'Bus 2) : de Tarnos à Bayonne Sud (cadence à 10 - 15 minutes en version Tram'Bus),
- Ligne 3 : de Bayonne à Saint-Jean-de-Luz par la RD 810 (toutes les 30 minutes),
- Ligne 4 : de Bayonne Nord à la Technopole Izarbel par la RD 810, via les centres-villes et Bayonne et Anglet, mais également l'aéroport (10 - 15 minutes),
- Ligne 5 : de la gare de Bayonne à celle de Biarritz par les quartiers d'Anglet et le centre-ville de Biarritz (15 minutes),
- Ligne 6 : de la gare de Biarritz au centre-commercial Ametzondo via le boulevard du BAB et le centre-ville de Bayonne (20 minutes).

Une attention particulière est donnée à la desserte des quartiers prioritaires de la politique de la ville.

En parallèle, le tracé des autres lignes a été ajusté pour s'organiser autour de ces lignes structurantes et les compléter. Le niveau de service est là aussi renforcé et la rupture de charge (changement de véhicule) vers les lignes structurantes ne sera imposée que si elle permet de faire gagner en temps de parcours pour l'utilisateur par rapport à l'ancien itinéraire.

Sur la partie sud du littoral, le niveau de service a été augmenté pour faire bénéficier aux communes de Saint-Jean-de-Luz, Ciboure, Hendaye et Urrugne une desserte au moins une fois par heure et par ligne. Aussi, une ligne directe a été créée entre Saint-Jean-de-Luz et Cambo-les-Bains.

Horizon de projet 2020 - 2025 - 2030

C.II.3.c. Élargir le périmètre des services urbains aux communes de première couronne de l'agglomération littorale

Lieux concernés Communes de Mouguerre, Villefranque, Bassussarry, Arcangues et Souraïde

Moyens Des communes de première couronne de l'agglomération littorale, jusqu'alors non desservies par les réseaux urbains, bénéficient depuis septembre 2019 d'une desserte en transports en commun par les services du Syndicat des mobilités :

- Mouguerre : ligne 48,
- Villefranque : ligne 50,
- Bassussarry et Arcangues : ligne 52,
- Souraïde, Espelette et Cambo-les-Bains : ligne 49.

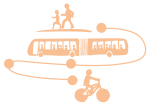
D'autres communes pourraient suivre en considérant :

- la population et le nombre d'emplois de la commune,
- la densité de la population et d'emplois dans les espaces à desservir,
- la perméabilité des réseaux de voirie pour assurer tant la desserte par les transports en commun que la diffusion à pied des usagers vers leur destination,
- la distance à parcourir.

De même, l'extension du réseau urbain aux communes de Ondres et Saint-Martin de Seignanx doit faire partie des projets en lien avec l'intégration de ces deux communes au sein du Syndicat des mobilités. Ce travail sera de nature à réduire le trafic automobile sur les entrées nord de l'agglomération Pays-Basque.

Au sud, le prolongement des services vers Irun notamment doit être étudié.

Horizon de projet 2020



C.II.3.d. Développer le principe des lignes performantes dans les espaces les plus intenses

Lieux concernés Secteurs les plus intenses de l'espace littoral

Moyens Au-delà des lignes Tram'Bus, disposant d'un haut niveau d'aménagement, d'autres lignes doivent pouvoir jouer un rôle structurant pour le réseau et les déplacements. Il s'agira pour le Syndicat des mobilités de les doter d'un haut niveau de fréquence et de performance.

Sont ainsi envisagées, sur le réseau de l'agglomération bayonnaise des interventions sur plusieurs lignes :

- La ligne 3 : l'amélioration de sa performance est très importante pour faciliter les échanges le long du littoral (déplacements domicile-travail mais également de loisirs, dont touristiques). Des voies dédiées et des systèmes de priorité aux carrefours sont autant d'outils qui doivent permettre de réduire les temps de parcours entre Bayonne et Saint-Jean-de-Luz,
- La ligne 4 doit pouvoir bénéficier d'aménagements, proches de ceux du Tram'Bus, sur certains secteurs clés : avenue Alsace Lorraine à Bayonne, RD 810 entre le carrefour Saint-Léon à Bayonne et l'Union à Anglet, avenue d'Espagne à Anglet,
- La ligne 5 doit pouvoir bénéficier d'aménagements sur l'avenue Kennedy à Biarritz,
- La ligne 6 est fortement pénalisée par des axes congestionnés. Les réflexions sur des aménagements (voies bus, priorité carrefour) doivent se concentrer sur l'avenue Duverger de Hauranne à Bayonne et sur des systèmes d'approche aux carrefours et voies bus sur le boulevard du BAB.

Le projet de la ligne 3 est identifié comme prioritaire.

Horizon de projet 2025

C.II.3.e. Développer des services de proximité en lien avec les polarités

Lieux concernés Dans les polarités de l'espace rétro-littoral et de l'intérieur

Moyens Depuis 2019, des services appelés « Proxi'Bus » ont été mis en place par le Syndicat des mobilités autour des principales polarités de l'intérieur pour permettre aux personnes peu ou non motorisées de rejoindre les bourgs et les services, notamment de mobilité (car express, train).

Trois services de proximité, dotés d'une fréquence d'une heure environ, sont expérimentés pour deux ans autour de :

- Cambo-les-Bains, desserte également de Itxassou,
- Saint-Palais, desserte d'Arbérats-Sillègue, Aïcirits-Camou-Suhast et Béhasque-Lapiste,
- Mauléon-Licharre, desserte de Chéraute.

Ces nouveaux services feront l'objet d'un bilan d'étape en 2021 pour voir les points d'améliorations et les éventuelles extensions à mettre en œuvre autour de ces polarités.

D'autres développements pourront être étudiés suivant les besoins des territoires concernés :

- Secteur Ustaritz/Jatxou,
- Secteur Hasparren,
- Secteur Saint-Jean-Pied-de-Port avec un focus particulier sur la période estivale et l'opportunité de développer un parkings-relais en extérieur de la ville.

Horizon de projet 2020 - 2025

C.II.3.f. Développer les déplacements par voies fluviales et maritimes



Lieux concernés Espace littoral

Moyens Deux navettes fluviales sur l'Adour sont en service :

- le passeur fluvial de Bayonne qui relie les quartiers de Saint-Esprit et du Petit Bayonne depuis la fermeture temporaire pont Saint-Esprit en 2017,
- à partir de l'été 2019, entre la Mairie de Bayonne et la cale de Boucau avec des prolongements en période estivale, pour des usages touristiques, jusqu'au secteur de Brise Lame à Anglet. Des parkings de dissuasion ont été installés à Boucau et Bayonne pour favoriser le report modal.

Le Syndicat des mobilités doit engager également des études sur d'autres liaisons ou créer les conditions d'éventuels partenariats :

- liaison Adour « amont » au-delà du Pont A 63,
- liaison Bidassoa entre Hendaye et Fontarrabie,
- traversée de la Baie de Saint Jean de Luz/Socoa,
- liaisons maritimes

Horizon de projet 2025

C.II.3.g. Définir et mettre en œuvre le futur réseau de transports en commun sur le littoral



Lieux concernés Espace littoral

Moyens Les importantes évolutions et améliorations des services de transports en commun réalisées à partir de septembre 2019 sont une première étape. Le Syndicat des mobilités s'attachera à poursuivre le travail d'analyse des besoins pour proposer des ajustements et compléments au terme des actuelles délégations de service public des offres urbaines (2023 et 2024). Certaines lignes devront pouvoir être prolongées ou créées entre la partie nord et sud du littoral afin d'accompagner la ligne structurante 3, ainsi qu'en desservant de nouvelles communes pour prendre en considération l'évolution des fonctionnements du territoire. Le ou les futurs contrats devront intégrer ces dispositions sur le plan juridique notamment.

Enfin, les services littoraux devront prendre en compte de manière plus importante les enjeux touristiques et de loisirs, avec un renforcement des services desservant les plages notamment pour inciter au report modal. La question de la saisonnalité devra être prise en compte au-delà des seuls mois de juillet/août.

Horizon de projet 2025





C.III. AFFIRMER LA PRISE EN COMPTE DE TOUS LES PUBLICS POUR LIMITER LES FREINS À LA MOBILITÉ

L'accès à la mobilité est essentiel pour la socialisation des personnes. Le Plan de mobilité se doit d'être le plus inclusif possible pour faciliter l'accès au plus grand nombre.

Plusieurs situations spécifiques ont été identifiées :

- **les situations d'isolement et de précarité**, qui limitent l'accès à la mobilité du fait notamment d'aspects financiers,
- **les situations de handicap**, physique ou cognitif, et plus largement l'ensemble des situations qui altèrent ponctuellement les capacités de mobilité ou d'appréhension des services,
- **les situations vécues par les personnes qui ne maîtrisent pas la langue française**, touristes et visiteurs notamment, ou qui souhaitent employer les langues régionales,
- **les situations d'exclusion** qui freinent la mobilité.

Ceci passera par :

- **des tarifs harmonisés, pensés pour s'adapter aux moyens de chacun** de manière à ce que les capacités financières ne soient pas un frein à l'usage des transports en commun et autres services de mobilité (cf. action E.I.2. sur la facilitation à la préparation du voyage, intégrant des sujets d'uniformisation des tarifications),
- **une mise en accessibilité des services** pour les ouvrir au plus grand nombre,
- **des espaces, des modes d'information et de sensibilisation spécifiques et adaptés**,
- **des actions particulières pour prendre en compte les besoins du plus grand nombre.**

Le Plan de mobilité visera une ambition de solutions de mobilité pour tous, adaptées au plus grand nombre et non des solutions pour chacun, répondant à des contraintes individuelles.

C.III.1. VEILLER À LA MISE EN ACCESSIBILITÉ DE LA CHAÎNE DE DÉPLACEMENT AUX PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE

Services à vocation sociale et mobilité pour tous



Constats Un tiers de la population serait à un instant donné en situation de mobilité réduite : un handicap (physique, mais aussi cognitif) qui affecte durablement les capacités de déplacements, mais aussi des situations plus ponctuelles telles qu'une jambe cassée, un enfant à conduire en poussette, une lourde charge à déplacer... Des situations qui nous concernent tous à un moment et qui deviendront plus courantes encore avec les perspectives de vieillissement de la population. De plus, la mise en accessibilité facilite l'usage quelles que soient les conditions de mobilité, limite la nécessité de proposer des services spécifiques et permet de les dédier aux situations les plus complexes.

Les réseaux et établissements recevant du public disposent d'un schéma directeur d'accessibilité qu'il est nécessaire d'actualiser et d'homogénéiser.

Dans l'espace public, des efforts continus permettront une mise en accessibilité progressive des cheminements.

Objectifs Permettre à tous, quelles que soient ses capacités, de se déplacer

Orientation du projet commun Agir pour un territoire inclusif



C.III.1.a. Accompagner la mise en accessibilité de l'espace public

Lieux concernés Ensemble du territoire

Moyens Le SD'AP réalisé par le SMPBA définira, en articulation avec la CAPB et les gestionnaires de voirie concernés, les points d'arrêts à rendre accessibles en priorité. Les communes pourront ensuite, conformément à la réglementation, décrire l'accessibilité des itinéraires pédestres dans les 200 mètres autour de ces points d'arrêt prioritaires. Ces données seront communiquées au SMPBA.

Horizon de projet 2020 - 2025

C.III.1.b. Mettre en accessibilité les services de mobilité, notamment de transports en commun

Lieux concernés Ensemble du territoire

Moyens Le Syndicat des mobilités veillera à l'accessibilité des services de mobilité qu'il gère, notamment en appliquant les SD'AP pour ce qui est des transports en commun. Les lieux d'attente, les services en eux-même et leurs informations seront mis en accessibilité.

En ce qui concerne le matériel roulant, une attention particulière sera portée :

- au contraste visuel des boutons d'appel dans les véhicules,
- à la possibilité d'embarquer deux fauteuils dans les véhicules standards (selon les solutions actuellement disponibles sur le marché).

Le Syndicat des mobilités participera au financement de la mise en accessibilité des arrêts selon ses règlements d'intervention en vigueur.

Il rappellera aux autorités compétentes la nécessité de converger vers le même objectif en matière d'accessibilité (par exemple : la gestion des points d'arrêts ferroviaires ; la mise en accessibilité de l'espace public).

Le Syndicat des mobilités mobilisera au moins le groupe de travail de la CIA de la CAPB chargé du suivi de la mise en œuvre de l'accessibilité, poursuivra ses actions d'information et sa participation aux instances intercommunales d'accessibilité. Il veillera notamment à ce que les informations sur le niveau d'accessibilité des arrêts par type de handicap soient disponibles.

Horizon de projet 2020 - 2025 - 2030

C.III.1.c. Inciter à développer des stationnements adaptés aux besoins des personnes à mobilité réduite

Lieux concernés Prioritairement dans les espaces les plus attractifs et notamment les jours de forte affluence

Moyens Le Syndicat des mobilités veillera à ce que les orientations des textes réglementaires soient repris dans les documents d'urbanisme :

- décret n°2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics,
- arrêté du 15 janvier 2007.

Aussi de manière à faciliter leur prise en compte, le Syndicat des mobilités complètera et diffusera un guide reprenant les règles d'aménagement.

Horizon de projet 2020 - 2025 - 2030



C.III.2. PERMETTRE AU PLUS GRAND NOMBRE D'ACCÉDER AUX INFORMATIONS

- # Services à vocation sociale et mobilité pour tous
- # Mobilité telle un service (MAAS)



Constats La première barrière à l'information est liée à la difficulté de compréhension de ce qui est émis. Deux grandes familles de situations ont été mise en évidence :

- la première, liée à des déficiences cognitives, visuelles ou auditives ou des troubles du spectre autistique notamment,
- la seconde, liée à la non-maîtrise de la langue utilisée, le français, encore peu traduit sur les supports de communication des services de mobilité.

Concernant la traduction, l'information se doit d'être traduite car le territoire :

- dispose des langues propres, que la collectivité s'attache à promouvoir,
- est frontalier de l'Espagne,
- reçoit de nombreux touristes qui utilisent l'anglais pour communiquer.

Objectifs Prendre en compte les obstacles à la mobilité et les fragilités

Orientation du projet commun Agir pour un territoire inclusif

C.III.2.a. Améliorer l'accessibilité de l'information à l'ensemble des publics

Lieux concernés Ensemble du territoire

Moyens Le Syndicat des mobilités prendra les mesures nécessaires pour que les supports de communication puissent être accessibles au plus grand nombre. Les recommandations des Schémas directeur d'accessibilité – Agenda d'accessibilité programmée seront appliquées et des mesures seront précisées par le biais de temps de co-production avec les associations représentatives des différents publics visés.

Horizon de projet 2020 - 2025 - 2030

C.III.2.b. Déployer une information multilingue

Lieux concernés Ensemble du territoire

Moyens Le Syndicat des mobilités s'est doté d'un diagnostic de l'information voyageur transfrontalière et d'un plan d'actions correspondant. Les principaux axes envisagés :

- la formation en langue, essentiellement pour les personnels des services de transports en commun, afin de leur permettre de répondre aux usagers,
- la traduction des supports de communication,

Les projets européens menés sont notamment l'occasion d'un tel travail à l'échelle transfrontalière.

Horizon de projet 2025

C.III.2.c. Développer une stratégie de communication intégrant l'Euskara et l'Occitan Gascon

Lieux concernés Ensemble du territoire

Moyens La Communauté Pays Basque s'est dotée d'un projet de politique linguistique en faveur du Basque et de l'Occitan gascon. Ces deux langues sont reconnues comme langues du territoire au côté du français. Plus particulièrement, le programme « Euskara jalgi hadi plazara » vise entre autre, à renforcer la place de la langue basque dans les services publics.

Du point de vue des mobilités, cet engagement se matérialise par une communication plurilingue sur les supports d'information, les éléments de signalétique, dans les services d'accueil, d'information et de billettiques et dans les actions de sensibilisation conduites par le Syndicat des mobilités et ses délégataires.

Le Syndicat des mobilités se dotera d'un schéma d'insertion politique linguistique, basé sur le projet de la CAPB qui détaillera sa stratégie d'action.

Il sensibilisera également les délégataires et les autres autorités organisatrices à l'opportunité de décliner les offres de mobilité dans toutes les langues du territoire.

Horizon de projet 2025



C.III.3. DÉVELOPPER DES SERVICES POUR LES PERSONNES EN SITUATION D'ISOLEMENT

- # Services à vocation sociale et mobilité pour tous
- # Mobilité telle un service (MAAS)



Constats Les personnes les plus précaires sont aussi les plus dépendantes des solutions de mobilité alternatives à la voiture. Hors, la réalité montre qu'elles en sont distantes du fait :

- d'une méconnaissance des services ou de leur fonctionnement, renforcée par la dispersion des informations entre les différents acteurs et un manque de connaissances des solutions de mobilité par les services sociaux,
- d'une certaine appréhension à l'utilisation des services quant à l'image qu'ils renvoient,
- de situations personnelles et professionnelles qui rendent les services inadaptés (horaires de nuit, déplacements de périphérie à périphérie...),
- d'aspects financiers.

Objectifs Permettre à tous, quels que soient ses moyens, de se déplacer

Orientation du projet commun Agir pour un territoire inclusif

C.III.3.a. Harmoniser les tarifications sociales

Lieux concernés Ensemble du territoire

Moyens Conformément aux exigences réglementaires et dans le cadre de sa refonte tarifaire, le Syndicat des mobilités engagera un travail d'harmonisation des tarifications sociales pour que les critères d'attribution et les tarifs proposés ne dépendent pas du lieu de résidence de l'individu.

Horizon de projet 2025

C.III.3.b. Mettre en place une plateforme mobilité pour accompagner les personnes dans la recherche et l'expérimentation des solutions de mobilité

Lieux concernés Ensemble du territoire

Moyens Un outil dit « plateforme mobilité » sera créé par le Syndicat des mobilités en partenariat avec les conseils départementaux et les EPCI.

À ce stade, il est imaginé que la plateforme soit composée d'un réseau d'acteurs plus qu'une structure ad-hoc : au sein des différents partenaires du projet et des services sociaux, des référents seront identifiés, formés, dotés de supports de présentation et seront le relais dans leurs organismes sur les sujets mobilités.

Le rôle de la plateforme sera de travailler avec les individus en situation d'isolement pour leur permettre de gagner en autonomie dans leurs pratiques de mobilité. Les bénéficiaires seront reçus, selon les cas, individuellement ou en groupe pour :

- comprendre leurs besoins de mobilité,
- identifier les solutions adaptées à leur situation,
- révéler et dépasser les éventuels freins.

La plateforme aura aussi pour mission, en partenariat avec les autres structures et associations, d'organiser des formations pratiques telles que :

- l'apprentissage à la lecture de cartes,
- le repérage dans l'espace et sur un réseau de transports,
- l'utilisation des transports en commun,
- l'utilisation d'un vélo en toute sécurité,
- l'inscription et le déplacement en covoiturage...

Enfin, la plateforme aura pour mission de centraliser :

- les informations en matière de services de mobilité,
- les demandes de tarifications sociales.

Horizon de projet 2025

Retour d'expérience Créée à l'initiative de structures agissant sur l'insertion et l'emploi avec le soutien des collectivités, l'association Solutions Mobilité vise à renforcer les possibilités de mobilité des habitants du sud des Landes, pour aller travailler ou chercher un emploi, suivre une formation et pour les démarches de la vie quotidienne.

L'association s'adresse en priorité aux personnes en situation d'insertion sociale ou professionnelle, que ce soit pour rechercher un emploi ou pour s'y maintenir. Elle propose :

- des accompagnements individuels : diagnostic personnel des besoins, information sur les solutions disponibles, aide à la mobilisation des moyens de transport existants, appui à l'acquisition de véhicule, conseils sur l'entretien du véhicule,
- des ateliers collectifs : aspects psycho-sociaux, mobilité, mécanique et entretien, permis de conduire et BSR, vélo, covoiturage...
- le prêt de véhicules (scooters et voitures),

620 personnes ont été suivies en 2018.



C.III.4. LUTTER CONTRE LES ASPECTS DISCRIMINANTS POUR L'ACCÈS À LA MOBILITÉ

Services à vocation sociale et mobilité pour tous



Constats Des études, menées hors du territoire, montrent que certains publics, au-delà des questions des contraintes physiques, sont limités dans leur accès aux services de mobilité voire plus largement dans leur mobilité. Insécurité, discrimination, harcèlement... sont évoqués, notamment par des femmes. Des éléments sont également avancés quant à la répartition des tâches domestiques (accompagnement des enfants notamment).

Localement, le sujet n'a pas encore été spécifiquement abordé et aucune action spécifique n'est menée.

Objectifs Permettre à tous de se déplacer

Orientation du projet commun Agir pour un territoire inclusif

C.III.4.a Évaluer le caractère inclusif de la mobilité et mener les actions nécessaires pour lutter contre les discriminations

Lieux concernés Ensemble du territoire

Moyens Le Syndicat des mobilités engagera une étude permettant de diagnostiquer les conditions de mobilité des différents publics. En application du Plan d'actions pour l'Égalité entre les femmes et les hommes adopté par la Communauté Pays Basque en juin 2019, le Syndicat des mobilités s'attachera particulièrement au sujet de conditions de mobilité des femmes. Les sujets de l'accessibilité et des personnes à mobilité réduite seront également intégrés aux réflexions.

Cette étude visera à :

- comprendre les freins à la mobilité et les stratégies employées par les différents publics, par le biais notamment de mises en situation,
- proposer des solutions concrètes pour améliorer les conditions de mobilité par profils identifiés, incluant notamment la sensibilisation et la formation des opérateurs.

Le Syndicat des mobilités s'attachera ensuite à définir un plan d'actions et à le mettre en place pour atteindre les objectifs de services inclusifs.

Horizon de projet 2025



Retour d'expérience Le ministre de l'Intérieur, en lien avec les secrétariats d'État chargés des Droits des femmes et celui chargé des Transports, a acté en 2015 un Plan national de lutte contre le harcèlement sexiste et les violences sexuelles dans les transports en commun.

Le document définit trois grandes priorités, détaillées en douze engagements :

>> MIEUX PRÉVENIR

- Des « marches participatives » d'usagères pour améliorer la sécurité des femmes dans les transports,
- Une campagne de sensibilisation à l'automne 2015,
- Des messages pérennes,
- L'expérimentation de l'arrêt à la demande des bus la nuit,
- La mobilisation des services de l'État sur tout le territoire.

> UNE RÉACTION PLUS EFFICACE FACE À CES SITUATIONS

- Des services d'alerte téléphoniques plus efficaces,
- L'alerte par SMS pour plus de sécurité,
- Le développement de nouveaux outils numériques d'alerte et de signalement,
- Un travail continu de suivi du phénomène.

>> MIEUX ACCOMPAGNER LES VICTIMES, DANS DES TRANSPORTS PUBLICS NON SEXISTES

- Des personnels mieux formés,
- Favoriser la mixité dans les entreprises de transport,
- Lutter contre la diffusion des messages sexistes.





C.IV. PÉRENNISER ET VALORISER LES GRANDS ÉQUIPEMENTS ET LIAISONS QUI OUVRONT LE TERRITOIRE SUR L'EXTÉRIEUR

Le territoire dispose d'équipements de transport grande distance (gares nationales, aéroport, ports, Centre européen du fret, grands itinéraires cyclables) implantés au plus proche des espaces urbains voire des centres-villes, qui positionnent le territoire aux échelles régionale, nationale et européenne.

Ces équipements et liaisons se caractérisent par :

- une certaine **sous-utilisation** par rapport aux capacités,
- **des capacités de fonctionnement de plus en plus contraintes** par les développements urbains.

Le Plan de mobilité s'attachera à :

- **pérenniser la position de ces grands équipements** en leur accordant les accès nécessaires ainsi qu'en veillant à limiter les développements urbains qui pourraient porter atteinte à leur fonctionnement.
- **tirer un meilleur parti de ces infrastructures**, particulièrement pour celles qui offrent des opportunités de réduire les trafics routiers qui portent atteinte au cadre de vie (le Centre européen du fret, le réseau ferroviaire, les gares, les ports).
- **mieux relier au territoire les grands équipements** en développant leurs accès.
- **accompagner la réalisation des grands itinéraires cyclables** qui traversent le territoire, qui participent à son dynamisme touristique et structurent les réseaux locaux (cf. ambition T.III. sur le vélo).

C.IV.1. POURSUIVRE LE DÉVELOPPEMENT DES ITINÉRAIRES CYCLABLES GRANDE DISTANCE

- ≡ Ouverture du territoire aux échelles régionales, nationales et européennes
- ≡ Pratiques des modes actifs



Constats Le territoire est traversé par trois grands itinéraires cyclables :

- l'Eurovéloroute n°1 sur le littoral qui relie la Norvège au sud du Portugal,
- l'Eurovéloroute n°3 par Saint-Palais et Saint-Jean-Pied-de-Port qui relie la Norvège à Saint-Jacques-de-Compostelle,
- la Véloroute n°81 le long de l'Adour puis des Gaves.

Ces itinéraires ont été tracés pour une pratique grande distance, à des fins touristiques, mais aussi de loisirs de proximité. Ils peuvent également être des axes de structuration des réseaux locaux.

Si l'EV1 est quasi entièrement aménagée, les deux autres itinéraires sont encore au stade du projet malgré quelques sections déjà réalisées.

Objectifs Terminer l'aménagement des itinéraires

Orientation du projet commun Organiser un autre développement

C.IV.1.a. Faciliter l'aménagement des grands itinéraires cyclables

Lieux concernés Grands itinéraires cyclables (Eurovéloroute et Véloroute)

Moyens Le Syndicat des mobilités apportera des appuis techniques et facilitera les échanges de manière à ce que les aménagements prévus pour les grands itinéraires cyclables soient poursuivis par les autorités compétentes (départements, communes, etc.).

Horizon de projet 2030

C.IV.2. CONFORTER L'ACTIVITÉ ET LE POSITIONNEMENT DES GRANDS ÉQUIPEMENTS DE MOBILITÉ DE MARCHANDISES ET DE VOYAGEURS

- # Ouverture du territoire aux échelles régionales, nationales et européennes
- # Transports en commun et nœuds multimodaux
- # Logistique



Constats Le territoire dispose de grandes infrastructures positionnées au plus proche des espaces les plus intenses en termes d'activité, notamment économique et inscrite dans le tissu urbain :

- quatre gares nationales situées dans les centres-villes de Bayonne, Saint-Jean-de-Luz, Hendaye et dans un quartier en pleine mutation à Biarritz, desservies par une ligne ferrée de niveau international (axe Paris-Madrid-classe UIC 1 à 3)
- un aéroport situé sur Anglet et Biarritz,
- deux autoroutes, et particulièrement l'A 63 qui borde l'agglomération littorale et qui la dessert par le biais de huit diffuseurs (dont celui de Ondres),
- un port de marchandises dans l'estuaire de l'Adour sur les communes de Bayonne, Anglet, Boucau et Tarnos et un port de pêche dans l'estuaire de la Nivelle entre Saint-Jean-de-Luz et Ciboure,
- le Centre européen du fret à Mouguerre, un hub logistique avec une plateforme multimodale, outil au service du report modal rail-route, ainsi que des espaces logistiques secondaires à Saint-Jean-de-Luz et Hendaye.

Ces positionnements sont une chance. Mais ces infrastructures peuvent être aussi sources de nuisances pour les populations résidant à proximité des sites ou de leurs accès. Il s'agira de faire en sorte de concilier le bon fonctionnement de ces infrastructures et la qualité de vie des espaces environnants.

Objectifs

Conforter l'activité et le positionnement des infrastructures en mettant en cohérence les projets de développement du site et ceux de mobilité, d'habitat, de l'économie du tourisme. Il s'agira particulièrement de veiller à :

- préserver les fonciers environnants pour permettre les développements à terme et limiter les conflits de voisinages (ex. CEF, port de Bayonne, aéroport...),
- valoriser les fonciers disponibles pour envisager des développements connexes (covoiturage en bord d'autoroutes, abords des gares dans le cadre de pôles d'échanges),
- éviter que ces lieux soient des enclaves urbaines (ex. ouvrir ponctuellement/temporairement, le port sur la ville),

Orientation du projet commun Organiser un autre développement

C.IV.2.a. Partager et appliquer des chartes de développement cohérent des grands équipements de mobilité marchandises et voyageurs

Lieux concernés Accès et environnement proches :

- des quatre gares nationales,
- de l'aéroport Biarritz – Pays basque,
- des autoroutes A 63 et A 64,
- des ports de Bayonne et Saint-Jean-de-Luz et Ciboure,
- du Centre européen du fret et autres lieux de logistique.

Moyens A l'image de ce qui a été engagé avec la Charte du Port de Bayonne ou au Centre européen du fret, une démarche stratégique associant l'ensemble des partenaires concernés (collectivités, délégataires, CCI, entreprises du site...), devra être menée autour des grands équipements de mobilité du territoire. Ces documents, co-signés par les différents acteurs, définiront et articuleront :

- les orientations de développement de l'activité sur le site,
- les vocations des espaces dans et autour du site, et les éventuelles règles d'implantation et actions foncières nécessaires,
- les conditions des éventuelles ouvertures des sites sur la ville,
- les accès au site,
- les investissements nécessaires pour conserver ou développer les capacités du site.

Les engagements des chartes devront ensuite être portés aux documents d'urbanisme et appliqués.

Le Syndicat des mobilités sollicitera les autorités compétentes pour engager de telles démarches et veillera à la prise en compte de leur conclusion dans les documents d'urbanisme pour lesquels il sera sollicité pour avis.

Horizon de projet 2030

Retour d'expérience Le Port de Bayonne s'est doté en 2013 d'un schéma directeur, partagé et co-signé par les différentes collectivités concernées par le sujet. Ce document définit les grands objectifs de développement du port et organise notamment les différentes occupations.

Axe 1 : Conforter l'aménagement des territoires portuaires

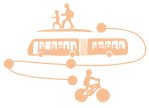
- Obj. 1 : Adapter les infrastructures portuaires et de desserte à l'évolution des moyens logistiques,
- Obj. 2 : Renouveler le foncier à vocation portuaire,
- Obj. 3 : Disposer d'un outil industriel adapté à l'environnement.

Axe 2 : Assurer le développement de filières d'avenir sur le port

- Obj. 4 : Renforcer la gouvernance du territoire portuaire,
- Obj. 5 : Encourager le report modal des marchandises,
- Obj. 6 : Assurer la création de valeur ajoutée,
- Obj. 7 : Valoriser le dynamisme de l'économie portuaire.

Axe 3 : Renforcer les liens ville-port dans l'estuaire

- Obj. 8 : Concilier les intérêts du port et des populations,
- Obj. 9 : Préserver la biodiversité,
- Obj. 10 : Faire participer la vie du port à celle de la cité.



C.IV.3. APPUYER LE RENFORCEMENT DE L'OFFRE DE SERVICES FERROVIAIRES STRUCTURANTS

- # Ouverture du territoire aux échelles régionales, nationales et européennes
- # Transports en commun et nœuds multimodaux



Constats L'axe ferroviaire littoral est emprunté quotidiennement par une cinquantaine de trains, fret et voyageurs confondus. Il dispose encore d'importantes capacités de renforcement. La modernisation de l'infrastructure est néanmoins essentielle pour garantir le bon fonctionnement des services, aujourd'hui affectés par des ralentissements et une augmentation des temps de parcours.

Aussi, le territoire connaît une importante dynamique démographique renforcée d'une forte fréquentation touristique particulièrement en période estivale (doublement de la population présente sur le littoral). Pourtant, le niveau de service vers Paris, cinq allers-retours en TGV par jour, est le même tout au long de l'année et n'a pas évolué depuis dix ans.

Malgré le gain d'une heure sur la liaison vers la capitale depuis la mise en service de la LGV jusqu'à Bordeaux, les amplitudes de services rendent peu pertinent un aller-retour dans journée. Le service de nuit a, quant à lui, été supprimé en 2017.

Les perspectives liées aux travaux côté espagnol (ligne à grande vitesse, installation d'un troisième rail...) invitent d'autant plus à l'amélioration des infrastructures et des services.

Enfin, vers Toulouse, l'infrastructure dégradée réduit la qualité des services, par ailleurs peu nombreux.

Objectifs

- Moderniser l'infrastructure ferroviaire pour garantir sa pérennité et retrouver les temps de parcours nominaux, la fiabilité et la capacité des lignes,
- Développer l'offre de services ferroviaires pour améliorer les relations avec Paris, Toulouse et l'Espagne et l'adapter aux dynamiques saisonnières.

Orientation du projet commun Organiser un autre développement

C.IV.3.a. Moderniser les infrastructures ferroviaires

Lieux concernés Infrastructures ferroviaires sur l'axe Bordeaux – Hendaye, Bayonne – Toulouse

Moyens Le Syndicat des mobilités sollicitera la Région, autorité organisatrice des TER, l'État propriétaire du réseau ferré national et SNCF Réseau, autorité gestionnaire d'infrastructures ferroviaires pour obtenir une modernisation des infrastructures ferroviaires.

La modernisation des installations ferroviaires devra porter sur :

- le retour aux performances passées,
- l'interopérabilité des systèmes français et espagnols pour des services transfrontaliers,
- la sécurisation des infrastructures pour l'amélioration des vitesses des services grandes lignes,
- la modernisation de l'accessibilité des gares nationales.

Horizon de projet 2025

C.IV.3.b. Améliorer l'accessibilité ferroviaire grandes lignes et l'adapter à ses saisonnalités

Lieux concernés Gares (Bayonne, Biarritz, Saint-Jean-de-Luz – Ciboure, Hendaye)

Moyens Le Syndicat des mobilités mobilisera SNCF Mobilités, entreprise d'exploitation des services ferroviaires du groupe SNCF, sur le nécessaire renforcement des services grandes lignes par :

- une augmentation de services quotidiens avec Paris (passage de 5 à 9 allers-retours) pour la mettre au niveau de ce qui est proposé vers d'autres agglomérations périphériques du territoire national (ex : Brest ou Perpignan par exemple),
- un renforcement des services en été pour les adapter aux dynamiques saisonnières,
- une extension de l'amplitude horaire à Paris (arrivée plus tôt, départ plus tard).

Horizon de projet 2025

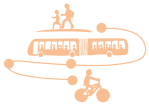
Retour d'expérience Brest et Bayonne ont au moins trois points communs :

- situées à un peu plus de 600 km de train de Paris
- une population dans l'aire urbaine supérieure à 300 000 habitants
- une section de LGV prolongée par une voie existante

En matière de ferroviaire, la comparaison s'arrête là. Brest bénéficie d'une desserte deux fois plus importante et d'une amplitude à Paris deux fois supérieure :

	Brest	Bayonne
Population de l'aire urbaine	320 000 hab.	301 000 hab.
Distance à Paris en train	622 km	605 km
Meilleur temps de parcours vers Paris	3h25	3h54
Nombre de liaisons directes vers et depuis Paris	10	4
Première arrivée à Paris	9h04	12h08
Dernier départ de Paris	19h57	17h52
Amplitude horaire à Paris	10h53	05h44
Première arrivée en provenance de Paris	10h22	11h47
Dernière départ à destination de Paris	19h18	19h11
Amplitude horaire depuis Paris	08h56	07h24

Comparaison des services ferroviaires de Brest et Bayonne vers Paris
Source : oui.sncf, mars 2019 - 2019



C.IV.4. AMÉLIORER LES ACCÈS VOYAGEURS AUX GARES NATIONALES ET À L'AÉROPORT

- # Ouverture du territoire aux échelles régionales, nationales et européennes
- # Transports en commun et nœuds multimodaux
- # Mobilité telle un service (MAAS)



Constats Les infrastructures grande distance ne sont utiles au territoire que si elles y sont bien reliées. À ce stade, les services de transports en commun sont insuffisamment organisés pour assurer une bonne accessibilité aux grandes infrastructures, et ce d'autant que les gares nationales et l'aéroport sont situés dans les zones les plus denses du territoire littoral, ce qui doit faciliter la mise en place de services.

Il s'agit également de fournir aux personnes arrivant sur le territoire toute l'information nécessaire pour emprunter les services de mobilité. Le Syndicat des mobilités a fait établir un diagnostic mettant en évidence les difficultés que peut rencontrer une personne extérieure au territoire, notamment quant à la dénomination des lieux.

Objectifs Faire profiter ces infrastructures à l'ensemble du territoire et améliorer les accès au territoire

Orientation du projet commun Organiser un autre développement

C.IV.4.a. Assurer une desserte en transports en commun des grands équipements



Lieux concernés À partir de l'aéroport et des gares nationales vers le Pays basque, le sud des Landes et l'Espagne

Moyens Le Syndicat des mobilités visera une adaptation de ses réseaux de transports en commun à travers :

- une desserte directe vers les gares nationales par les lignes de Car Express, pour un accès aux services ferroviaires grande distance depuis les communes du rétro-littoral et de l'intérieur. Un focus particulier devra être porté sur le pôle d'échange multimodal de la gare de Bayonne,
- une liaison cadencée entre la gare de Bayonne (croisement de toutes les services ferroviaires) et l'aéroport via la Place des Basques (croisement des services non urbains et urbains) : la nouvelle ligne 4 est une première étape qui pourra, si nécessaire, être complétée par un service de navette spécifique, hors réseau commercial,
- la desserte des gares nationales et de l'aéroport du premier au dernier service par les principales lignes urbaines : les améliorations apportées par les nouveaux services doivent pouvoir être complétées.

Des modalités spécifiques seront à étudier pour la mise en place de liaisons directes entre l'aéroport et :

- Saint-Jean-Pied-de-Port,
- Capbreton et le sud des Landes,
- Irun/Saint-Sébastien.

De plus, il conviendra de travailler sur l'intermodalité entre les services routiers et ferroviaires autour des gares régionales de Cambo-les-Bains, Saint-Jean-Pied-de-Port et Urt.

Horizon de projet 2025

C.IV.4.b. Déployer de l'information multimodale et touristique dans les gares et l'aéroport

Lieux concernés Gares nationales et aéroport

Moyens Le Syndicat des mobilités, à l'issue du diagnostic sur l'information voyageur, a construit un plan d'actions qui vise notamment à déployer de l'information dans les principaux points d'accès au territoire.

À l'aide de panneaux numériques, de dépliants papier, voire, en saison, d'agents dédiés à cette fonction, les autorités compétentes seront invitées à diffuser des informations concernant :

- les services de transports en commun : horaires, tarifs, billetterie...
- les services touristiques : lieux d'intérêt, culture...

Pour ce faire, le Syndicat des mobilités produira des supports de communication et proposera également des formations aux agents d'accueil pour leur faire connaître les services de mobilité et leur fonctionnement.

Horizon de projet 2025

Retour d'expérience À la frontière, la gare d'Hendaye voit se croiser de nombreux services différentes :

- Les trains grandes lignes et régionaux exploités par la SNCF et Euskotren,
- Les cars express Txik-Txak,
- Les bus d'Hegobus et d'IrunBus...

Dans le cadre du projet européen Transfermuga visant à améliorer les liaisons transfrontalières et les trajets multimodaux, un totem d'informations dynamiques a été installé au sein de la gare pour renseigner les voyageurs. La question de la compatibilité des différentes données a été centrale.





AXE ENTRAÎNEMENT : FAIRE POUR ET AVEC LES USAGERS

Le modèle de mobilité proposé est construit pour satisfaire les besoins de mobilité des usagers du territoire. Le projet ne peut d'ailleurs être porté qu'avec l'adhésion et la volonté des acteurs, à commencer par ses habitants. Ceux-ci seront les premiers porteurs du projet.



E.I. PERMETTRE UNE MOBILITÉ SANS COUTURE

L'utilisateur n'a que faire des limites institutionnelles et organisationnelles. Il passe continuellement d'un espace de gouvernance et de compétence à un autre.

L'ambition du Plan de mobilité est de proposer des conditions de mobilité alternatives aussi fluides que celles de la voiture aujourd'hui.

Le Plan de mobilité s'attachera à limiter les entraves à la mobilité en développant :

- **une billettique** multisupports, **une tarification** uniformisée **et une information** multimodale **à l'échelle de son territoire,**
- **des relais d'information** sur le territoire,
- **des lieux d'intermodalité**, permettant de passer d'un mode à un autre, aux portes et aux centres des polarités ainsi que des principaux lieux touristiques,
- **des coopérations avec les territoires proches** (Euskadi, Guipuzkoa, Navarre, Béarn, Landes, Nouvelle-Aquitaine par exemple) pour effacer les limites institutionnelles et organisationnelles,
- **des moyens pour affiner le projet et le détailler** dans les secteurs à enjeux.

E.I.1. FACILITER LA PRÉPARATION AU VOYAGE

- # Transports en commun et nœuds multimodaux
- # Mobilité telle un service (MAAS)



Constats L'information est aujourd'hui très dispersée sur les différents espaces de diffusion de chacun des réseaux. L'utilisateur qui souhaite utiliser plusieurs modes ou services doit réunir les différentes sources d'informations pour faire lui-même les mises en relations.

Des sources d'information pourront être mieux exploitées :

- des points d'informations : dans les kiosques d'accueil Chronoplus (à Bayonne et Biarritz) et Hegobus (Saint-Jean-de-Luz), dans les gares, à l'aéroport ainsi que dans les offices de tourisme notamment,
- deux calculateurs d'itinéraires institutionnels : Transfermuga.eu et Modalis.fr,
- des sites internet et applications mobiles : Chronoplus, Zenbus, Mybus, Google Maps.

Objectifs Harmoniser l'information donnée à l'utilisateur à l'échelle de l'ensemble du territoire et des services (qu'ils soient de compétence ou non du Syndicat des mobilités) et l'améliorer en la rendant plus fiable et dynamique

Orientation du projet commun Consolider les cœurs de proximité



E.I.1.a. Créer une marque ombrelle, une désignation commune des services

Lieux concernés Ensemble du territoire

Moyens Afin de gagner en lisibilité pour l'utilisateur, le Syndicat des mobilités a créé en 2019 une marque « TXIK TXAK les mobilités du Pays Basque » destinée à désigner progressivement l'ensemble des services.

Horizon de projet 2020

E.I.1.b. Homogénéiser l'information multimodale

Lieux concernés Ensemble du territoire

Moyens La mise en place de la marque ombrelle « Txik-Txak » est l'occasion pour le Syndicat des mobilités d'homogénéiser la communication des différents services afin de gagner en lisibilité pour l'utilisateur.

Pour ce faire, il procédera à une harmonisation :

- des supports d'information,
- des dénominations et codage des arrêts,
- des tracés des lignes...

Il sera également recherché à faire apparaître dans la communication du Syndicat des mobilités l'ensemble des services à disposition, et particulièrement les possibilités d'intermodalités, qui relèvent ou non de ses compétences, ainsi que le niveau d'accessibilité des points d'arrêt.

Horizon de projet 2025

E.I.1.c. Former les personnels d'accueil, relais d'information sur le territoire

Lieux concernés Ensemble du territoire

Moyens Premiers contacts des usagers, les personnels d'accueil disposeront d'une information ad-hoc qui leur permettra de disposer d'une connaissance fine des services, de répondre aux questions courantes et de guider les usagers vers une solution adaptée.

Le Syndicat des mobilités organisera la diffusion d'information et organisera des séances d'information/formation pour renseigner sur les évolutions des services. Seront visés en priorité les personnels, notamment d'accueil :

- des maisons de service au public de la Communauté Pays basque,
- des pôles territoriaux,
- des communes,
- des maisons de la solidarité départementale,
- des offices de tourisme,
- des établissements touristiques,
- des délégataires.

Le contenu de l'information portera notamment sur :

- les services disponibles localement, notamment dans les communes, les offices de tourisme (en veillant à la capacité à informer en plusieurs langues), les établissements touristiques, les maisons de la solidarité départementale...
- l'ensemble des services dans les maisons de la Communauté et les pôles territoriaux.

La Commission intercommunale d'accessibilité sera mobilisée (a minima) pour enrichir la sensibilisation des personnels à la bonne prise en compte du handicap et de la mobilité réduite. Le contenu des formations sera validé préalablement par le Syndicat des mobilités en coordination avec l'Agglomération Pays Basque. Les contrats de transports signés entre le Syndicat des mobilités et les délégataires incluent ces formations.

Horizon de projet 2020 - 2025



E.I.1.d. Déployer des outils intégrant information, réservation et achat de titres

Lieux concernés Ensemble du territoire

Moyens Le Syndicat des mobilités utilisera des outils communs à l'ensemble de ses services :

- Un site internet, décliné en application mobile : regroupera les informations de tous les services de mobilité du Syndicat des mobilités, fera des liens vers les autres services, permettra d'acheter des titres de transports et réserver des services,
- Des espaces d'accueil mobilité : dans des kiosques dédiés dans les principales polarités et dans les maisons de la Communauté, lieux accessibles aux personnes à mobilité réduite (y compris les personnes sourdes et malentendantes), les usagers pourront accéder aux mêmes fonctionnalités que sur internet,
- Un standard d'information téléphonique : pensé en priorité pour les personnes les plus distantes de lieux d'information physique et de l'accès au numérique ; il renseignera sur les services et permettra de réserver des services. Conformément à la réglementation en vigueur, ce standard permettra de répondre aux personnes sourdes et malentendantes,
- Des kits d'informations, diffusés dans les équipements publics et les établissements privés (hôtels, campings, centres commerciaux...) intéressés.

Horizon de projet 2025

E.I.1.e. Proposer une information voyageur multimodale enrichie, en temps réel et prédictive

Lieux concernés

Ensemble du territoire

Moyens Le Syndicat des mobilités s'attachera à mettre en place les outils permettant de communiquer à l'utilisateur des informations en temps réel, voire prédictives : horaires de passage des services, nombre de vélos disponibles, occupation des stationnements...

Ces informations seront de nature à aiguiller l'utilisateur dans l'organisation de ses déplacements. Ainsi, une information sur le taux d'occupation des parkings de centre-ville donnée en entrée de ville et à proximité des parkings-relais, couplée aux horaires et temps de parcours des transports en commun, incitera les automobilistes à déposer au plus tôt leur véhicule avant d'entrer dans un espace où les capacités maximales sont atteintes. Disponible sur internet, l'information pourrait également encourager à se passer de son véhicule dès le départ de son domicile.

Il s'agira pour se faire, notamment, de tendre vers une interopérabilité des systèmes d'information.

Horizon de projet 2025



E.I.2. FACILITER L'ACHAT ET L'UTILISATION DES TITRES DE TRANSPORTS

- # Transports en commun et nœuds multimodaux
- # Mobilité telle un service (MAAS)



Constats Chaque réseau dispose de :

- ses propres titres de transports, sur des supports spécifiques,
- de ses propres tarifs,
- ainsi que de ses propres conditions d'accès à des tarifs préférentiels.

En conséquence, le Syndicat propose plusieurs dizaines de titres de transports différents, difficilement gérables et compréhensibles par l'utilisateur. Les propositions de tarifs combinés sont encore limitées et peu connues.

Aussi :

- la SNCF, Euskotren, ainsi que, depuis 2019, Chronoplus le long des arrêts Tram'Bus, disposent de distributeurs automatiques,
- la SNCF et Chronoplus (depuis 2019) permettent d'acheter les billets en ligne.

Pour les autres services, l'achat se fait à bord des véhicules, dans les agences commerciales et chez quelques revendeurs.

Par ailleurs :

- les titres unitaires ont un coût du support élevé,
- les opérations de vente à bord font perdre du temps qui impacte les temps de parcours.

Objectifs

- Faciliter la réservation, l'achat et la validation des titres de transports pour renforcer l'attractivité des services de mobilité
- Donner le droit à tous d'emprunter les services de mobilité par le développement d'une tarification solidaire

Orientation du projet commun Donner la priorité aux besoins locaux

E.I.2.a. Uniformiser les tarifications pour les rendre lisibles, attractives et solidaires



Lieux concernés Ensemble du territoire

Moyens Le Syndicat des mobilités engagera une refonte de sa gamme tarifaire en se fixant sept objectifs pour une tarification :

- unique harmonisée, lisible, simplifiée et concertée pour l'ensemble des transports organisés par le Syndicat,
- sociale et plus solidaire,
- intégrée avec la carte Modalis (Région Nouvelle-Aquitaine),
- spécifique avec la carte Mugi (Gipuskoa),
- adaptée aux nouvelles modalités de paiements (post-paiement, open-paiement),
- permettant la multimodalité à l'intérieur des réseaux du Syndicat,
- garantissant l'efficacité économique et financière des réseaux de transports du Syndicat.

Cette uniformisation concernera prioritairement les services que gère le Syndicat des mobilités et tiendra compte à terme d'autres services tels que les liaisons ferroviaires.

Horizon de projet 2025

Retour d'expérience Le Syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise, autorité organisatrice des mobilités de la Métropole lyonnaise et du Département du Rhône a simplifié ses abonnements. Seul l'âge fait référence. Les justificatifs ne sont demandés que pour les tarifs solidaires.



E.I.2.b. Créer et diffuser un titre de transport multimodal, interopérable voire multiservices

Lieux concernés Ensemble du territoire

Moyens Le Syndicat des mobilités créera un titre de transport unique permettant d'accéder, progressivement, à tous les services de mobilité du territoire : transports en commun, vélo, covoiturage, autopartage, stationnement.... Il sera aussi recherché que :

- le titre puisse servir sur les autres réseaux de Nouvelle Aquitaine et en Gipuzkoa,
- les personnes disposant de titres de transports de réseaux de Nouvelle Aquitaine et du Gipuzkoa puissent utiliser leur support sur les réseaux de Pays basque – Adour,
- le titre puisse supporter d'autres abonnements (piscine, bibliothèque, pass touristique voire stade de rugby par exemple) et permette d'envisager des tarifs combinés.

Le titre sera diffusé largement, aux abonnés actuels, mais aussi progressivement à tous les utilisateurs ponctuels, voire encore plus largement pour que chacun ait dans sa poche son titre de transport et ainsi réduire :

- les coûts liés aux supports de titre de transports,
- les opérations de vente à bord.

Horizon de projet 2025

Retour d'expérience

La carte KorriGo services : la carte bretonne pour tous les déplacements

La carte KorriGo services permet d'accéder à différentes solutions de mobilités :

- les cars et trains de la Région,
- les services urbains de Rennes, Brest, Lorient, Quimper, Saint-Brieuc...,
- des parkings à Morlaix, Guimgamp...,
- des abris vélos sécurisés à Vannes, Vitré...

Elle permet également d'accéder à des restaurants et bibliothèques universitaires, des piscines...

E.I.2.c. Entamer la transformation digitale de l'achat de titres et la dématérialisation des titres de transport

Lieux concernés Ensemble du territoire

Moyens Pour l'achat de titres de transports, le Syndicat des mobilités :

- proposera l'« open-payment », le paiement en direct par carte bancaire ou téléphone portable,
- repensera le circuit de distribution des titres en lien avec les dépositaires et les CCAS,
- installera des distributeurs automatiques de billets, en priorité autour des lignes Tram'Bus et dans les principaux points d'accès au territoire (gares nationales et aéroport) puis sur d'autres arrêts stratégiques,
- développera une boutique en ligne, permettant l'achat et la recharge de titre à distance,
- proposera une application mobile permettant l'achat et la validation dématérialisés de titres,
- proposera le principe du « post-paiement » permettant à l'utilisateur de voyager sans créditer sa carte et payer a posteriori.

Le Syndicat des mobilités veillera à ce que ces solutions soient conformes au Référentiel général d'accessibilité pour les administrations en vigueur.

Horizon de projet 2020 - 2025

E.I.3. DÉVELOPPER DES LIEUX D'INTERMODALITÉ

- # Transports en commun et nœuds multimodaux
- # Mobilité telle un service (MAAS)



Constats Les déplacements combinant plusieurs modes de transports sont encore limités sur le territoire. Les différentes lignes et services de mobilité doivent être articulés dans des lieux aménagés à cet effet de manière à permettre des pratiques intermodales (changer de modes au cours d'un déplacement) et multimodales (utiliser plusieurs modes au cours d'un déplacement ou d'une période).

Aujourd'hui, les lieux d'intermodalités ne sont pas encore pleinement structurés ni même bien identifiés. Pour exemple, dans les principales communes où se croisent les services :

- À Bayonne, les services se répartissent en au moins trois points principaux à l'échelle du centre-ville (gare, mairie, Place des Basques),
- À Biarritz, ce sont là aussi plusieurs lieux, qui plus est distants, qui articulent les services, (mairie, gare, aéroport, Floquet),
- À Saint-Palais, Cambo-les-Bains et Mauléon-Licharre, les ex-services départementaux (cars) et régionaux (cars et TER) ne desservent pas les mêmes lieux,
- À Saint-Jean-de-Luz où le site de la gare et la gare routière réunissent tous les services, les équipements sont en limite de capacité.

Des travaux sont en cours ou prévus pour un certain nombre d'entre eux.

Il existe également des parking-relais :

- à Bayonne, dans le secteur de Lachepaillet,
- à Biarritz (Iraty) et Saint-Jean-de-Luz (entrée Nord et Nielle) en saison estivale.

Objectifs Permettre l'utilisation de plusieurs modes au cours d'un déplacement ou d'une période (multimodalité) en passant d'un mode à l'autre (intermodalité)

Orientation du projet commun Donner la priorité aux besoins locaux

E.I.3.a. Développer des pôles d'échanges multimodaux et de proximité dans les centralités donnant accès à la diversité des services

Lieux concernés Dans les polarités

Moyens Le Syndicat des mobilités continuera d'accompagner la SNCF, la Région, les EPCI et les communes pour la structuration des principaux pôles d'échanges, au droit des gares nationales de :

- Bayonne pour tirer parti des correspondances entre les services ferroviaires, les lignes Tram'Bus et les autres offres de mobilités ; accompagner la requalification du site gare et la modernisation du bâtiment voyageurs,
- Biarritz pour articuler les services ferroviaires avec les lignes urbaines et accompagner le développement du quartier d'Iraty,
- Saint-Jean-de-Luz pour ancrer la gare avec le cœur de ville en l'ouvrant sur le quartier Marañón et articuler les services ferroviaires avec les réseaux urbains et non-urbains et la véloroute,
- Hendaye pour faciliter les connexions entre trains circulant de part et d'autre de la frontière en articulation avec les services routiers et la véloroute.

Dans l'intérieur et le rétro-littoral, le Syndicat des mobilités engagera des interventions autour de pôles d'échanges multimodaux de proximité pour :

- adapter l'offre en stationnement et les solutions d'accessibilité multimodales,
- chercher à centraliser les services à Saint-Palais, Cambo-les-Bains et Mauléon-Licharre dans des lieux adaptés,
- développer la gamme de services : stationnement vélos, voire location de vélos, bornes de recharge de véhicules électriques, informations voyageurs...

Le Syndicat des mobilités poursuivra ou engagera, aux côtés de la Région, des expertises autour de nouveaux lieux permettant de s'articuler avec l'offre ferroviaire :

- sur l'axe littoral : à Saint-Jean-de-Luz (quartier Acotz), Bidart, Anglet (quartier Sutar) et Tarnos,
- sur l'axe de l'Adour : au droit de l'ancienne halte de Lahonce et de la halte de Urt,
- au croisement des trois axes ferroviaires, sur le site de Glain à Bayonne,

Enfin, le Syndicat des mobilités approfondira sa réflexion pour mieux organiser la desserte du territoire pour les services routiers librement organisés (dits « cars Macron »).

Horizon de projet 2025



E.I.3.b. Développer des lieux d'intermodalité aux portes et en amont des centralités et des principaux lieux touristiques pour inciter au report modal

Lieux concernés Le long des principales lignes de transports en commun

Moyens Pour limiter les circulations dans les espaces les plus contraints, les usagers doivent être encouragés à déposer leurs véhicules en entrée d'agglomération et poursuivre leur trajet avec des services de transports en commun performants.

Pour ce faire, le Syndicat des mobilités identifiera et aménagera avec les gestionnaires de voirie (départements, EPCI, communes), prioritairement en utilisant des parkings ou des terrains déjà artificialisés, en accroche aux principales lignes de transports en commun :

- Tram'Bus 1 : secteurs de Navarre à Bayonne, espace commercial entre Bayonne et Anglet et de Bernain/Saint-Jean à Anglet et au croisement de la RD 85 si l'hypothèse de prolongement vers le Seignanx est retenue,
- Tram'Bus 2 : secteurs de Garros à Tarnos, Matignon entre Boucau et Tarnos, Côte du Moulin et Technocité à Bayonne et terminus sud (RD 932),
- Ligne 6 (ex. ligne 17 - BAB express) : secteurs d'Ametzondo entre Bayonne, Saint-Pierre-d'Irube et Mouguerre, espace commercial entre Bayonne et Anglet, de la Butte-aux-Cailles à Anglet, des Cinq-Cantons à Anglet, de Laroche foucauld/Aguilera entre Anglet et Biarritz, de Maysosabe / Iraty à Biarritz,
- Ligne 3 (ex. 816) : secteur de Barroilhet entre Bidart et Biarritz, le Plateau à Bidart, l'Uhabia à Bidart, Argi Eder à Saint-Jean-de-Luz (sortie 3 de l'A 63), la sortie A 63 numéro 2 à Urrugne, la route de l'Ibardin à Urrugne, de Behobie entre Urrugne et Hendaye,
- Lignes de la vallée de la Nivelle (45, 47 et 49) : secteur de Chantaco à Saint-Jean-de-Luz,
- Ligne 14 : secteur de Cambo-les-Bains,

Par ailleurs, chaque commune, et notamment les polarités, desservies par un service régulier de transports en commun pourra identifier un lieu, en veillant, s'il est en centre-ville/centre-bourg à réserver les places les plus proches des éventuels commerces et services au stationnement courte durée, via de la zone bleue par exemple.

Enfin, le Syndicat des mobilités, cherchera à équiper les accès aux principaux sites touristiques de telles solutions d'intermodalités parallèlement à la mise en place ou au renforcement de services de transports en commun et de l'organisation du stationnement sur site.

Le Syndicat des mobilités veillera, en s'adaptant selon les contextes, à équiper ces lieux :

- de stationnements véhicules de préférence gratuits ou cou-

plés à la tarification des transports en commun, ainsi que selon les cas (particulièrement proche des grands axes), de places destinées au covoiturage,

- de stationnements vélos sécurisés voire de locations de vélos,
- de cheminements confortables et accessibles pour rejoindre le point d'arrêt,
- d'une signalétique invitant au rabattement depuis l'axe principal.

Horizon de projet 2025

E.I.3.c. Expérimenter de nouvelles modalités de pôles d'échange



Lieux concernés En amont des principales polarités

Moyens Le Syndicat des mobilités expérimentera des modalités de « micro pôle d'échange ».

Autour d'écoles, positionnées proches d'une ligne de transports en commun et d'un espace de stationnement :

- ces sites seront équipés d'abris vélos,
- les parents seront incités à laisser sur place leur véhicule après avoir déposé leurs enfants pour poursuivre leur trajet en transports en commun ou à vélo.

Aux portes de l'agglomération littorale, des lieux disposant d'espaces de stationnement et reliés aux centre d'agglomération par des aménagements cyclables (mais pas nécessairement de services de transports en commun performants) seront équipés d'abris vélos fermés. Les automobilistes seront invités à y laisser leur voiture en journée pour continuer à vélo. Plusieurs secteurs peuvent être envisagés :

- Chantaco à Saint-Jean-de-Luz (3 km du centre-ville via les berges de la Nivelle),
- Compagnet à Bayonne (5 km du centre-ville via les berges de la Nive),
- Salines/Ametzondo entre Bayonne et Saint-Pierre-d'Irube (3 km du centre-ville via les berges de l'Adour),
- Bas-Boucau (4 km du centre-ville de Bayonne via les berges de l'Adour),

Horizon de projet 2025

E.I.3.d. Affiner les horaires des services pour optimiser les correspondances

Lieux concernés Ensemble du territoire

Moyens Le Syndicat des mobilités travaillera avec ses exploitants de réseaux pour affiner les horaires des services dans le but d'optimiser les correspondances aux principaux arrêts.

Horizon de projet 2025

E.I.4. POURSUIVRE LES RÉFLEXIONS DE COOPÉRATION, PLANIFICATION ET PROGRAMMATION

- # Transports en commun et nœuds multimodaux
- # Mobilité telle un service (MAAS)



Constats Par son périmètre inédit, le présent Plan de mobilité offre la possibilité de proposer pour la première fois une stratégie de mobilité intégrée à l'échelle de l'ensemble du Pays Basque, réunissant au sein d'une même réflexion des modes (de la marche à l'aérien) et des territoires (le littoral et l'intérieur) jusqu'ici abordés de manière distincte.

Cette échelle n'est pourtant pas suffisante. Les réflexions devront être poursuivies à différentes échelles :

- du transfrontalier pour les échanges avec les territoires du Gipuzkoa et de Navarre,
- du bassin de l'Adour, pour les échanges avec les territoires des Landes, du Béarn et plus globalement de la Région,
- des secteurs, une échelle fine pour préciser les actions.

Aussi le Plan de mobilité est essentiellement organisé autour d'une approche spatiale, différenciant les interventions selon les lieux. Une approche temporelle serait à ajouter pour interroger les rythmes du territoire et les variations des besoins et des services au cours de la journée, de la semaine ou selon les saisons.

Objectifs Poursuivre la définition du projet mobilité

Orientation du projet commun Donner la priorité aux besoins locaux

E.I.4.a. Détailler le projet du Plan de mobilité dans des « Déclinaisons locales du Plan de mobilité »

Lieux concernés Secteurs stratégiques du territoire

Moyens Le Syndicat des mobilités conduira ces démarches de « Déclinaisons locales du Plan de mobilité », en lien avec les collectivités concernées, là où il sera mis en évidence des enjeux forts et spécifiques en matière de mobilité. Les principales entrées d'agglomération ou centre urbains peuvent être le sujet de telles démarches tout comme des lieux soumis à des contraintes majeures.

Les Déclinaisons locales du Plan de mobilité seront menés de manière indépendante les uns des autres mais devront comprendre :

- un diagnostic ouvrant sur des enjeux spécifiques,
- une stratégie cohérente avec le cadre stratégique (enjeux et ambitions) du Plan de mobilité,
- des actions et mesures, spatialisées et précisées autant que possible, basées sur le plan d'actions du Plan de mobilité.

Plusieurs sites ont été identifiés, sans être limitatifs :

- les entrées est de l'agglomération bayonnaise,
- la basse vallée de la Nive et l'entrée sud de l'agglomération bayonnaise,
- le secteur de l'aéroport et de la Négresse à Biarritz,
- le secteur du littoral sud, autour de Saint-Jean-de-Luz, avec une problématique particulière du recul du trait de côte.

Les Plans locaux d'urbanisme infracommunautaires seront également l'occasion de travailler sur les sujets « mobilité » à l'échelle de chacun des territoires concernés. Ces projets complexes nécessitent une grande transversalité, le montage de partenariats et un calendrier élargi.

Horizon de projet 2020 - 2025

E.I.4.b. Accompagner la création du parc naturel régional « Montagne basque » par une stratégie d'action spécifique

Lieux concernés Parc naturel régional « Montagne basque »

Moyens Dans le cadre de la création du parc naturel régional et conformément à la demande des services de l'Etat, une prise en compte spécifique des mobilités du quotidien et touristiques sera incluse dans les études préalables, avec l'accompagnement du Syndicat des mobilités notamment par l'animation de groupes de travail.

Horizon de projet 2025 - 2030



E.I.4.c. Accompagner les démarches stratégiques d'organisation des mobilités aux échelles des bassins de vie

Lieux concernés Ensemble du territoire

Moyens Le territoire du Syndicat des mobilités accompagnera les démarches stratégiques d'organisation des mobilités qui le concernent, à savoir les programmes d'actions :

- de la Région Nouvelle-Aquitaine sur le périmètre Pays Basque - Sud Landes,
- du Syndicat intermodal Nouvelle Aquitaine mobilité, déclinée à l'échelle de l'espace Landes Pyrénées,
- de l'Eurorégion Aquitaine - Euskadi - Navarre.

En lien avec la politique de coopération transfrontalière construite par la Communauté Pays Basque, le Syndicat des mobilités poursuivra également ses travaux pour définir une stratégie d'organisation des mobilités à l'échelle du territoire transfrontalier. Ce document permettra une réflexion d'ensemble et une programmation d'actions sur un territoire dépassant les limites d'États. Le Syndicat de mobilités s'attachera particulièrement à porter la continuité des services et des infrastructures, permettant d'effacer l'effet frontière.

Le Syndicat des mobilités poursuivra par ailleurs ses différents programmes d'actions européens avec ses partenaires de Gipuzkoa et de Navarre.

Horizon de projet 2025

E.I.4.d. Se doter d'un « bureau des temps »

Lieux concernés Ensemble du territoire

Moyens Dans le but d'intégrer la variable temporelle à ses approches, le Syndicat des mobilités proposera la mise en place d'un « bureau des temps » au sein de la Communauté Pays Basque. Ce service serait en charge de mettre en exergue les pulsations du territoire et proposer les ajustements qui permettraient de faciliter la vie des usagers du territoire et éviter les concentrations, bien au-delà du seul sujet de la mobilité.

Les propositions pourraient conduire à avancer l'arrivée d'un bus pour permettre une correspondance, de desservir plus tôt un site d'emploi, de décaler les horaires de plusieurs établissements scolaires proches pour éviter les concentrations aux heures d'ouverture...

Horizon de projet 2030





E.II. ENCOURAGER LES INITIATIVES CITOYENNES

Les acteurs du territoire le font vivre par leurs initiatives. Ces dernières sont de nature à étendre la gamme de services proposée.

Déjà les citoyens apportent quelques réponses à des besoins spécifiques :

- les ateliers vélo portés par des associations,
- les carapattes sur le chemin de l'école mis en place par des associations et animés par des parents d'élèves,
- les systèmes de covoiturage ou d'auto-stop organisés basés sur les coopérations entre usagers,
- les transports à la demande en milieu rural qui, pour certains fonctionnent grâce à des bénévoles...

Le Plan de mobilité encouragera et cherchera à accompagner les initiatives citoyennes partageant ses objectifs d'une mobilité inclusive, partagée, décarbonée.

E.II.1. ENCOURAGER, SOUTENIR LES INITIATIVES CITOYENNES MISANT SUR LA SOLIDARITÉ ET L'ENTRAIDE

Services à vocation sociale et mobilité pour tous



Constats Plusieurs associations proposent des services liés à la mobilité :

- les ateliers vélo, pour la remise en état de vélo et l'apprentissage de la pratique,
- dans la sphère sociale pour mettre à disposition des véhicules aux personnes les plus précaires, ou proposer de l'accompagnement aux personnes âgées,
- les associations de parents d'élèves pour grouper les départs

Au-delà des associations, le covoiturage est une forme d'initiative citoyenne misant sur la solidarité entre les individus.

Ces formes doivent être développées pour compléter ce que peuvent proposer les collectivités et les opérateurs privés.

Objectifs Étendre la gamme de services en s'appuyant sur les initiatives citoyennes.

Orientation du projet commun Mobiliser pour atteindre nos objectifs

E.II.1.a. Apporter des appuis techniques, méthodologiques et financiers pour engager et pérenniser des projets

Lieux concernés Ensemble du territoire

Moyens Les actions en faveur de la mobilité, répondant aux objectifs du Plan de mobilité, seront accompagnées par le Syndicat des mobilités :

- par des appuis techniques et méthodologiques,
- par un budget participatif qui donnera lieu à des appels à projets.

Les initiatives seront ainsi identifiées et la proposition lauréate pourra bénéficier d'un financement sur la base d'une convention d'objectif. Covoiturage, atelier vélo, transport à la demande, carapatte, garage solidaire... sont différents types de projets finançables.

Horizon de projet 2025

E.II.1.b. Donner de la visibilité aux projets en les intégrant dans la communication générale des services de mobilité

Lieux concernés Ensemble du territoire

Moyens Des projets citoyens pourront être identifiés par le Syndicat des mobilités sur des supports de communication et notamment le site internet et les différents supports de la marque Txik-Txak :

- nature des services proposés,
- contacts,
- localisation,
- horaires d'ouverture...

Pour ce faire, le SMPBA identifiera dans les diagnostics du PdM, des initiatives pouvant exister sur le territoire.

Il s'agira de mettre à jour l'état des lieux et progressivement de l'enrichir lorsque le SMPBA a connaissance des projets et/ou des actions nouvellement engagés par les divers acteurs du territoire.

Le SMPBA pourra en prévoir une éventuelle valorisation pour développer leur visibilité, qu'ils soient publics, privés, ou encore associatifs.

Horizon de projet 2020 - 2025





E.III. CONVAINCRE LES USAGERS D'ADAPTER LEURS PRATIQUES

Les services de mobilité sont développés en premier lieu pour les usagers. Le Plan de mobilité cherchera à :

- **informer** les usagers sur les solutions de mobilité existantes, de telle façon que chacun prenne conscience de la diversité des solutions existantes et puisse intégrer la variable « mobilité » dans ses choix de vie,
- **sensibiliser** les usagers aux enjeux de la mobilité, à la nécessité de changer de modèle de mobilité,
- **faire expérimenter** les solutions de mobilité pour qu'ils modifient leurs pratiques.

Les actions à mener seront à différencier selon les publics pour que la voiture ne devienne pas une évidence :

- **les enfants**, pour en faire les ambassadeurs du projet mobilité auprès de leur entourage. Il s'agit de les encourager à marcher et faire du vélo, notamment sur le chemin de l'école,
- **les adolescents**, pour leur permettre de gagner en autonomie et soulager l'entourage des trajets d'accompagnement, au moment où la tentation du « scooter » est grande (avec les risques associés),
- **les jeunes adultes**, à l'âge du permis de conduire,
- **les personnes qui déménagent** et découvrent un nouveau contexte,
- **les actifs et leurs employeurs**, pour que les déplacements récurrents puissent être réalisés autrement que seul en voiture comme c'est majoritairement le cas aujourd'hui,
- **les personnes âgées, les personnes en situation de handicap, les personnes dépendantes ou les personnes isolées** (tant physiquement que financièrement) pour les maintenir actives socialement,
- **les visiteurs et les professionnels du tourisme**, pour que découverte du territoire ne rime pas seulement avec voiture.

E.III.1. FAIRE DÉCOUVRIR, EXPLIQUER, DONNER GOÛT AUX PRATIQUES ALTERNATIVES

- ≡ Services à vocation sociale et mobilité pour tous
- ≡ Mobilité telle un service (MAAS)
- ≡ Pratiques des modes actifs



Constats Au-delà de la mise en place de services et de leur propre communication, des actions doivent être menées pour inviter au changement de comportements. À l'image des actions menées dans les établissements scolaires et les entreprises, celles conduites directement avec le public sont celles qui sont le plus efficaces : l'information va à l'utilisateur, elle peut être adaptée à ses besoins, des mises en situations peuvent être organisées.

Objectifs Donner une information adaptée

Orientation du projet commun Mobiliser pour atteindre nos objectifs



Action : Elaborer et mettre en œuvre un plan de communication Climat Action Pays Basque
Action : Faire, découvrir, expliquer, donner goût aux pratiques de mobilités alternatives
Action : Elaborer et mettre en œuvre un plan de déplacement interne à la collectivité



E.III.1.a. Engager de vastes campagnes de communication pour faire connaître les services et changer l'image des mobilités alternatives

Lieux concernés Ensemble du territoire

Moyens Le Syndicat des mobilités mènera des campagnes de communication grand public, en lien notamment avec :

- les opérateurs pour faire connaître à tous les services à disposition,
- l'Ademe pour des campagnes de communication permettant de faire connaître le potentiel des modes alternatifs à la voiture et donner envie de les utiliser.

Horizon de projet 2020

E.III.1.b. Accompagner les plans de mobilité en milieux professionnels et scolaires

Lieux concernés Entreprises et établissements scolaires

Moyens Le Syndicat des mobilités accompagnera les entreprises et établissements dans leur démarche de diagnostic et de projet mobilité. Pour ce faire, le Syndicat construira et diffusera une « mallette mobilité », en lien avec la CCI et l'Ademe, pour faciliter la conduite de la démarche au sein des structures et rendre plus simple et lisible son implication. Elle contiendra notamment :

- une méthode de conduite de projet,
- une trame de diagnostic et de projet,
- des retours d'expérience,
- un annuaire des personnes et structures...

Les négociations annuelles obligatoires relatives à la qualité de vie au travail devront porter notamment sur l'amélioration de la mobilité des salariés entre leur lieu de résidence et de travail.

Le Syndicat des mobilités interviendra également dans les établissements scolaires. Il poursuivra ses actions d'animation par le biais de ses délégataires de transports en commun. Aussi il se dotera et diffusera, en partenariat avec les services de l'Éducation nationale :

- des valises pédagogiques, des supports que pourront librement utiliser les établissements scolaires et autres centres accueillant des jeunes publics.
- des kits pratiques regroupant les informations nécessaires, voire du matériel, pour mettre en place des accès en groupe, à pied ou à vélo, à l'école.

Enfin, grâce au poste de Conseiller en mobilité notamment, le Syndicat des mobilités devra être moteur pour l'organisation des Challenges mobilité, événements permettant de donner un prétexte ludique à la sensibilisation aux pratiques alternatives.

Horizon de projet 2020

E.III.1.c. Donner goût à la pratique du vélo

Lieux concernés Ensemble du territoire

Moyens Le Syndicat des mobilités identifiera et accompagnera les services de polices municipales, les équipes pédagogiques d'établissements scolaires volontaires, les centres de loisirs ainsi que les associations désireuses de faire la promotion d'une pratique de vélo en sécurité. Le Syndicat des mobilités pourra notamment financer des formations d'encadrants dans le cadre d'appel à projet.

Pour des formations théoriques et pratiques, deux grands publics peuvent être identifiés :

- ceux qui savent déjà pratiquer, à qui il faudra (re)donner goût, rappeler quelques règles de sécurité (le respect du code de la route, le bon équipement du vélo, le port du casque et d'éléments lumineux) voire donner quelques clés pour entretenir son vélo (savoir changer une roue, resserrer un patin de frein...),
- ceux qui ne savent pas encore pratiquer ou ne sont pas à l'aise, à qui il faudra proposer des séances de mise en situation, d'abord dans un espace protégé puis dans la circulation.

Aussi, le Syndicat des mobilités organisera des tests de ses services vélos en s'appuyant sur le matériel déployé dans les pôles territoriaux à l'occasion de marchés ou autres événements locaux.

Horizon de projet 2020 - 2025

E.III.1.d. Développer l'aspect mobilité / santé - bien-être

Lieux concernés Ensemble du territoire

Moyens Si les modes motorisés ont tendance à conforter le phénomène de sédentarisation, la marche et le vélo sont d'excellents moyens de rester en forme.

À l'image du programme « Biarritz Sport Santé » mené par la Ville de Biarritz, le Syndicat des mobilités, en partenariat avec l'Autorité Régionale de Santé et les établissements de santé, encouragera les communes à développer des programmes similaires et particulièrement à s'inscrire dans la démarche « Sport santé sur ordonnance » animée par l'association Biarritz Côte basque Sport Santé » : les praticiens ont la possibilité de prescrire de activités physiques.

Le Syndicat des mobilités encouragera financièrement aussi l'émergence d'activités liées à la marche et au vélo.

Horizon de projet 2025



E.IV. CONNAÎTRE LES PRATIQUES POUR ADAPTER LES SERVICES

Le Plan de mobilité propose une stratégie d'ensemble qu'il s'agira de faire évoluer avec les besoins de mobilité.

Les usagers sont porteurs d'une expertise d'usage précieuse et d'une connaissance fine du territoire. Ils seront intégrés de ce fait dans les démarches d'observation et les échanges seront de nature à bénéficier en retour de leur expérience de mobilité, de leurs attentes et de leurs suggestions.

Le Plan de mobilité s'attachera à mettre en place les moyens nécessaires pour :

- **connaître les pratiques de mobilité** : les flux, les répartitions modales, les motifs, les rythmes, les enchaînements de déplacements...
- **faire émerger les besoins des usagers** : les raisons des choix modaux, les envies de changements...
- **évaluer les solutions mises en œuvre,**
- **partager les données non sensibles.**

E.IV.1. RECUEILLIR DES DONNÉES LIÉES AUX INFRASTRUCTURES, SERVICES ET PRATIQUES DE MOBILITÉ

Mobilité telle un service (MAAS)



Constats De nombreuses sources de données existent pour mesurer l'utilisation des services et décrire les pratiques de mobilité, l'utilisation des services et des infrastructures : systèmes de transportS (système d'aide à l'exploitation, billettique, cellules de comptage), comptages (ATC, FCD, données mobiles...), autres sources nationales (INSEE, IGN,...). L'avis des usagers est également une source d'information. Elles sont néanmoins encore insuffisamment recueillies et capitalisées.

Objectifs Connaître les pratiques de mobilité et fonctionnements du territoire et des services pour mieux les adapter

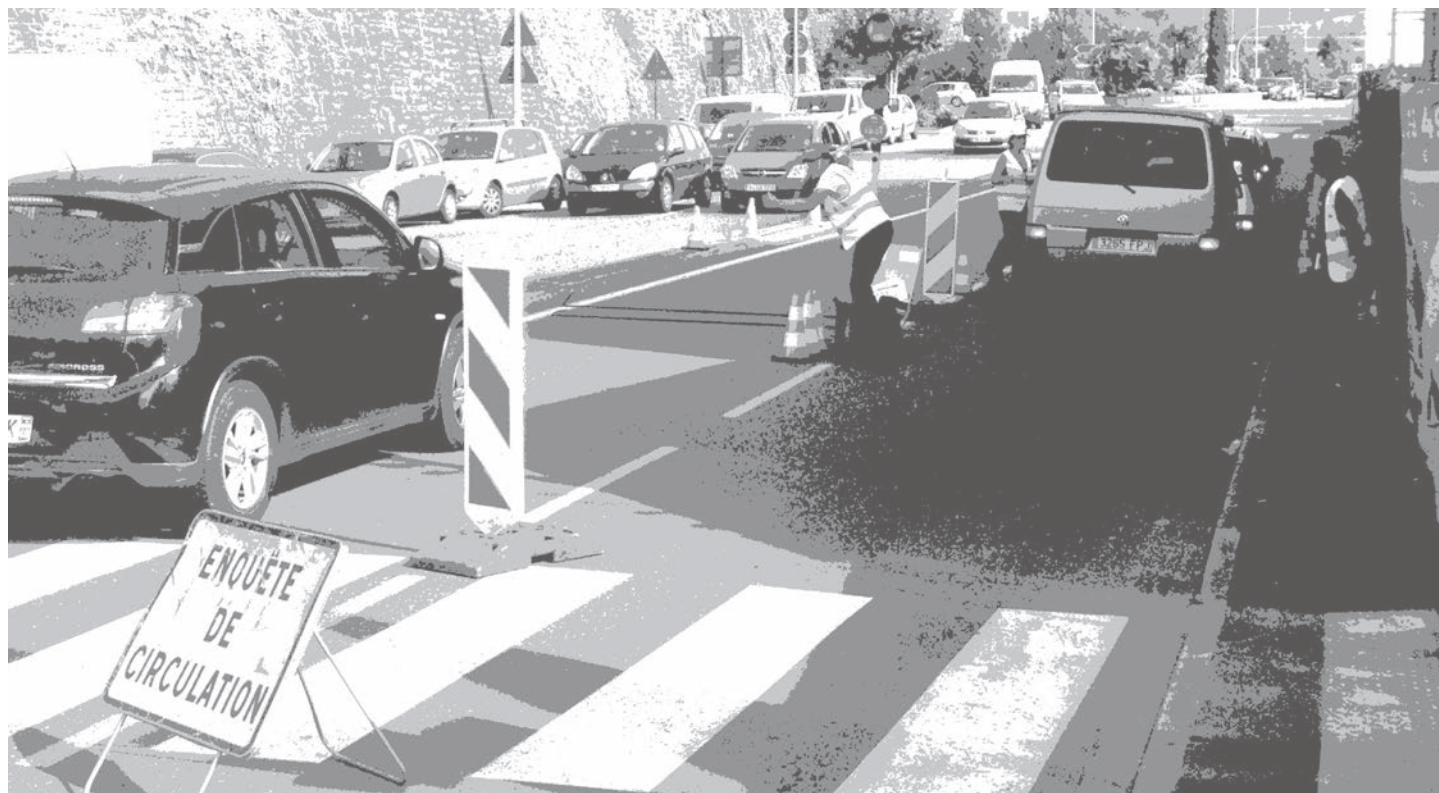
Orientation du projet commun Organiser un autre développement



Action : Organiser et mettre en œuvre les modalités d'observation et d'évaluation de la politique climat-air-énergie du territoire



Action 24 : Observer pour évaluer





E.IV.1.a. Recueillir de la donnée liée à l'organisation et à l'utilisation des services et des infrastructures

Lieux concernés Ensemble du territoire

Moyens Le Syndicat des mobilités mettra en place les dispositifs nécessaires pour connaître :

- finement la fréquentation des transports en commun (utilisation de capteur au niveau des portes, exploitation des données billettiques),
- les pratiques cyclables (utilisation de compteurs en divers points stratégiques du territoire, valorisation des diverses données liées aux locations...),
- les volumes et l'organisation des circulations sur le réseau viaire,
- la localisation d'aménagements de mobilité...

Il s'appuiera pour cela sur :

- des enquêtes ad-hoc,
- les informations transmises par les collectivités partenaires,
- des enrichissements apportés par les usagers. Il organisera pour cela des « cartopartie », des événements destinés à faire des relevés de terrain pour compléter des informations : stationnements vélo, lieux de covoiturage spontanés, situations à risque...

Horizon de projet 2020 - 2025 - 2030

E.IV.1.b. Mener des enquêtes pour révéler les pratiques de mobilité

Lieux concernés Ensemble du territoire

Moyens Les Syndicat des mobilités engagera une enquête visant à actualiser ses connaissances des pratiques de mobilité. Le protocole d'enquête devra permettre de connaître :

- les volumes de déplacements, au sein du territoire, avec l'extérieur et notamment avec l'Espagne,
- les parts modales,
- les motifs de déplacements,
- les pratiques par profils.

Les méthodes restent à préciser mais pourront inclure l'exploitation des données issues de la téléphonie mobile. Des possibilités de comparaison avec les données déjà disponibles (EMD 2009 notamment) seront à rechercher.

Des partenariats pourront être mis en œuvre avec des territoires environnants pour mutualiser les coûts d'enquête et le CEREMA pour les questions de méthode.

Horizon de projet 2020 - 2025 - 2030

E.IV.1.c. Poursuivre la concertation dans la phase de mise en œuvre pour recueillir avis et suggestions

Lieux concernés Ensemble du territoire

Moyens Des temps de concertation seront menés régulièrement, tout au long de la mise en œuvre, pour présenter les projets aux usagers. Ils seront aussi l'occasion de recueillir avis et suggestions.

Les réunions du Comité des partenaires, constitué en application de la loi LOM, en seront l'une des modalités.

Aussi, les associations représentatives des usagers seront mobilisées. Le Syndicat des mobilités pourra, de plus, encourager la constitution de collectifs pour représenter les pratiques aujourd'hui non pourvues : les transports en commun par exemple. Une telle association d'usagers pourrait se constituer à partir d'un panel d'usagers régulièrement sollicités.

Enfin, les contacts permettant le signalement d'incidents ou autres problèmes ainsi qu'à la formalisation de propositions seront davantage communiqués.

Horizon de projet 2020 - 2025 - 2030



E.IV.2. EXPLOITER LES DONNÉES POUR COMPRENDRE, SUIVRE ET ANTICIPER LES ÉVOLUTIONS DES PRATIQUES DE MOBILITÉ OU DES SERVICES ET LES DIFFUSER

Mobilité telle un service (MAAS)



Constats Une fois recueillies et capitalisées, les données doivent être utilisées pour faire correspondre au plus juste les moyens avec les besoins des usagers du territoire.

Objectifs Exploiter et analyser les données permettant d'améliorer l'efficacité des actions et le service rendu aux usagers.

Orientation du projet commun Organiser un autre développement

E.IV.2.a. Disposer d'un modèle multimodal de déplacements

Lieux concernés Ensemble du territoire

Moyens Le Syndicat des mobilités cherchera à composer un outil dit « modèle transport multimodal », une représentation simplifiée de la réalité, destinée à mieux la comprendre ou à agir sur elle et d'aider à la décision.

L'outil est conçu pour réaliser des tests théoriques, à différentes échéances avec différents niveaux d'intervention afin de :

- connaître les effets des scénarios,
- vérifier si les objectifs désirés sont atteints,
- d'ajuster au mieux les projets aux besoins en anticipant les dysfonctionnements.

L'outil pourra être également utilisé pour dimensionner des investissements en infrastructures et les services ainsi que réaliser une analyse socio-économique des scénarios envisagés.

Couplé à des variables sur l'organisation territoriales, il permet également de révéler les incidences de choix de développement urbain.

Horizon de projet 2025 - 2030



E.IV.2.b. Mettre en place et animer un observatoire du PdM, outil de suivi, d'information, d'aide à la décision et d'évaluation

Lieux concernés Ensemble du territoire

Moyens Le Syndicat des mobilités, conformément aux exigences réglementaires, mettra en place un observatoire du PdM. C'est outil compilera les indicateurs retenus pour suivre le PdM et les références périodiques. Une valeur initiale de référence pour les mesures quantifiables sera indiquée, afin de mieux évaluer le niveau d'atteinte des objectifs du plan de mobilité.

Cet outil sera utilisé à terme pour l'évaluation du Plan de mobilité et sera employé au fur et à mesure de la mise en œuvre du projet pour la production de tableaux de bord, de publications thématiques, synthétiques et récurrentes mettant en exergue des données permettant d'avoir un aperçu des dynamiques d'utilisation et fonctionnement des services (fréquentation, ponctualité, temps de parcours...).

L'Observatoire et ses déclinaisons en tableaux de bord seront utilisés comme outil de suivi des politiques publiques, d'aide à la décision et d'information. Ils pourront notamment être le support d'échange avec les élus, les délégataires, les collectivités partenaires et les associations représentatives des usagers. Des temps d'échange et de débat, de type « comités de suivi », incluant ces différents acteurs pourront être envisagés.

Le Syndicat des mobilités s'attachera également à produire et actualiser les données du compte déplacements.

Horizon de projet 2025

E.IV.3. PARTAGER LA DONNÉE POUR SUSCITER DES RÉEMPLOIS

≡ Mobilité telle un service (MAAS)



Constats Au-delà des valorisations que peut envisager le Syndicat des mobilités, les données peuvent permettre des utilisations multiples et susciter la créativité.

Objectifs Encourager la valorisation des données

Orientation du projet commun Organiser un autre développement

E.IV.3.a. S'inscrire dans des démarches d'open data

Lieux concernés Ensemble du territoire

Moyens Le Syndicat des mobilités s'emploiera à mettre en qualité et à disposition un maximum de données dans des formats permettant la réutilisation, notamment par des calculateurs d'itinéraires, publics ou privés. Il s'attachera à pouvoir bénéficier en retour des améliorations apportées aux données en utilisant des licences ad-hoc.

Horizon de projet 2020 - 2025





TABLES DES AMBITIONS, ACTIONS ET MESURES



AXE TRANSITION(S) : MOINS SE DÉPLACER, MIEUX SE DÉPLACER

T.I. CONSIDÉRER LA MOBILITÉ DURABLE COMME UN DES CRITÈRES PRIORITAIRES AU SERVICE DE L'AMÉNAGEMENT ET DE L'ORGANISATION DU TERRITOIRE 10

T.I.1. Aménager des territoires favorables au changement de pratiques 10

T.I.1.a. Privilégier le développement dans les villes et les bourgs structurants en particulier ceux bénéficiant d'une bonne desserte en transports collectifs et de maillages piétons - vélos ou disposant du potentiel pour en bénéficier

T.I.2. Faire de la marche, véritable maillon de la chaîne de déplacement, la base de structuration des réseaux de mobilité et des cœurs de villes et villages 12

T.I.2.a. Éclairer les pratiques de la marche et les actions favorables à son développement

T.I.2.b. Expérimenter des Plans piétons

T.I.2.c. Encourager l'aménagement et la sécurisation des cheminements piétons

T.II. RÉDUIRE LES BESOINS DE DÉPLACEMENTS CONTRAINTS 14

T.II.1. Faciliter le travail à distance 14

T.II.1.a. Encourager la mise en place d'infrastructures numériques permettant le travail à distance

T.II.1.b. Encourager le développement de tiers lieux, espaces dédiés au travail proche de son domicile

T.II.1.c. Promouvoir le télétravail auprès des dirigeants d'entreprises / administrations / d'enseignement

T.II.2. Réduire les trajets d'accompagnement 16

T.II.2.a. Mieux connaître les pratiques des services de transports scolaires

T.II.2.b. Ajuster les transports scolaires avec leurs usagers

T.II.2.c. Pérenniser, sécuriser et équiper les arrêts scolaires

T.II.2.d. Mettre en place des circuits à pied et à vélo pour les plus jeunes

T.II.2.e. Développer des réseaux d'entraide entre parents

T.III. SÉCURISER ET FACILITER LES DÉPLACEMENTS À VÉLO 18

T.III.1. Planifier et programmer le développement des maillages cyclables 18

T.III.1.a. Rédiger un Plan vélo, socle de la stratégie pour le développement des pratiques cyclables

T.III.1.b. Définir des schémas cyclables, déclinaisons locales du Plan vélo

T.III.2. Assurer la cohérence, l'homogénéité et la qualité des aménagements cyclables 20

T.III.2.a. Créer un réseau d'échanges de bonnes pratiques

T.III.2.b. Soutenir la réalisation des aménagements

T.III.3. Déployer des services pour encourager la pratique du vélo 21

T.III.3.a. Étendre les dispositifs d'accompagnement à l'acquisition de vélos à assistance électrique

T.III.3.b. Mettre à disposition des vélos pour des besoins ponctuels

T.IV. MIEUX ET MOINS UTILISER LA VOITURE 22

T.IV.1. Développer le covoiturage, la mutualisation des déplacements 22

T.IV.1.a. Développer un outil de covoiturage à destination du grand public

T.IV.1.b. Aménager, équiper, rendre accessible et donner de la visibilité aux aires de covoiturage

T.IV.1.c. Structurer un système d'autostop organisé

T.IV.2. Encourager l'autopartage, la mutualisation des véhicules 	24
T.IV.2.a. Expérimenter la mise en place d'un système de partage de véhicules	
T.IV.3. Utiliser le stationnement comme outil de report modal pour favoriser les chalands et les résidents 	25
T.IV.3.a. Prendre à son compte les objectifs et moyens législatifs	
T.IV.3.b. Rédiger un référentiel stationnement	
T.V. ÉCONOMISER LES RESSOURCES, PRÉVENIR LES RISQUES ET LIMITER LES IMPACTS	28
T.V.1. Décarboner le mix-énergétique de la mobilité 	28
T.V.1.a. Développer les bornes de recharge pour les véhicules électriques	
T.V.1.b. Développer des points de recharge pour d'autres types de carburants	
T.V.1.c. Faire évoluer les parcs roulants de véhicules	
T.V.1.d. Générer de l'énergie	
T.V.2. Limiter les impacts des infrastructures de mobilité 	30
T.V.2.a. Privilégier les développements en renouvellement urbain et des aménagements perméables pour l'eau et la faune	
T.V.2.b. Réduire l'exposition au bruit des populations environnantes	
T.V.2.c. Réduire l'exposition aux polluants atmosphériques des populations environnantes	
T.V.3. S'adapter aux changements climatiques 	31
T.V.3.a. Territorialiser et déployer des stratégies d'adaptation pour anticiper et prévenir les risques liés aux changements climatiques	
T.VI. CRÉER LES CONDITIONS D'UNE LOGISTIQUE URBAINE DURABLE	32
T.VI.1. Partager les besoins et faire connaître les réglementations liées à la logistique urbaine pour une meilleure prise en compte réciproque 	32
T.VI.1.a. Créer et animer un groupe d'échanges « logistique »	
T.VI.1.b. Établir et diffuser un inventaire des réglementations actuelles liées à la logistique	
T.VI.1.c. Rédiger un référentiel logistique pour faire converger les réglementations et les mettre en cohérence	
T.VI.2. Tendre vers une logistique urbaine plus durable et efficace 	34
T.VI.2.a. Encourager l'aménagement des espaces dédiés à la logistique urbaine	
T.VI.2.b. Favoriser les véhicules les moins encombrants et moins polluants	
T.VI.2.c. Accompagner les mutations du système logistique	
T.VI.2.d. Identifier des espaces de stationnement pour les poids-lourds et autres véhicules de grande taille	
T.VII. AMÉLIORER LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE	36
T.VII.1. Sécuriser les déplacements  	36
T.VII.1.a. Mettre en place un observatoire de l'accidentalité et un groupe de travail avec les acteurs concernés	
T.VII.1.b. Participer à la sécurisation des pratiques et au traitement des lieux à risques	
T.VII.1.c. Organiser des campagnes de sensibilisation	
T.VIII. EXPÉRIMENTER DE NOUVEAUX MOYENS ET ORGANISATIONS.....	38
T.VIII.1. Intégrer l'innovation dans les mobilités de demain   	38
T.VIII.1.a. Envisager les voies d'eau comme support de mobilité	
T.VIII.1.b. Anticiper le développement des véhicules autonomes	
T.VIII.1.c. Explorer et expérimenter de nouveaux systèmes de transports en commun	
T.VIII.1.d. Réfléchir à de nouveaux usages des routes et autoroutes	
T.VIII.1.e. Prendre en compte l'émergence des engins de déplacement personnel (trottinettes, gyropodes électriques...)	
T.VIII.1.f. Étudier l'opportunité d'un système de péage urbain	



AXE COHÉSION : PERMETTRE À TOUTES ET TOUS DE SE DÉPLACER

C.I. HIÉRARCHISER ET ADAPTER LE RÉSEAU DE VOIRIE POUR ORGANISER LA VIE LOCALE TOUT EN MAINTENANT L'EFFICACITÉ DE CERTAINS ÉCHANGES..... 42

C.I.1. Adapter les aménagements aux fonctions des voies 42

C.I.1.a. Partager et appliquer un référentiel d'aménagements du réseau de voirie

C.I.2. Exploiter le potentiel des autoroutes comme rocade urbaine pour encourager le report modal et les pratiques multimodales 44

C.I.2.a. Inciter à l'utilisation des autoroutes en développant des tarifs préférentiels

C.I.2.b. Faciliter les accès aux autoroutes et travailler l'intermodalité en accroche à l'autoroute

C.I.3. Apaiser les circulations dans les villes et villages pour améliorer la qualité de vie 45

C.I.3.a. Inciter à apaiser les vitesses dans les espaces agglomérés

C.I.3.b. Accompagner la réflexion relative aux contournements routiers et aux itinéraires de déviation là où l'apaisement ne sera pas possible

C.I.3.c. Envisager de nouveaux franchissements

C.I.3.d. Donner un caractère urbain à la RD 810

C.I.3.e. Harmoniser les plans de circulation

C.I.3.f. Centraliser la gestion des circulations

C.II. ORGANISER DES SERVICES COLLECTIFS DE MOBILITÉ À L'ÉCHELLE DES BASSINS DE VIE ET MAILLER LE TERRITOIRE..... 48

C.II.1. Poursuivre le développement des services de transports en commun et l'accès au plus grand nombre 48

C.II.1.a. Améliorer les liaisons entre polarités par des services de cars-express aux fréquences renforcées

C.II.1.b. Déployer des services à la demande dans les secteurs non desservis par des services réguliers

C.II.1.c. Expérimenter des services pour des usages loisirs et touristiques

C.II.1.d. Définir et mettre en œuvre le futur réseau de cars express

C.II.2. Donner la priorité aux transports en commun sur les accès aux polarités pour proposer des alternatives efficaces à la voiture 51

C.II.2.a. Travailler à améliorer et garantir les performances des services

C.II.2.b. Améliorer les temps de parcours et les fréquences des services ferroviaires sur l'axe de la Nive

C.II.2.c. Tendre vers un RER Basque

C.II.3. Intensifier les services de transports en commun dans les espaces les plus denses pour contribuer au report modal 52

C.II.3.a. Mener à bien les projets Tram'Bus

C.II.3.b. Restructurer le réseau de transports en commun autour des lignes structurantes et augmenter les niveaux de service

C.II.3.c. Élargir le périmètre des services urbains aux communes de première couronne de l'agglomération littorale

C.II.3.d. Développer le principe des lignes performantes dans les espaces les plus intenses

C.II.3.e. Développer des services de proximité en lien avec les polarités

C.II.3.f. Développer les déplacements par voies fluviales et maritimes

C.II.3.g. Définir et mettre en œuvre le futur réseau de transports en commun sur le littoral

C.III. AFFIRMER LA PRISE EN COMPTE DE TOUS LES PUBLICS POUR LIMITER LES FREINS A LA MOBILITÉ 56

C.III.1. Veiller à la mise en accessibilité de la chaîne de déplacement aux personnes à mobilité réduite 56

- C.III.1.a. Accompagner la mise en accessibilité de l'espace public
- C.III.1.b. Mettre en accessibilité les services de mobilité, notamment de transports en commun
- C.III.1.c. Inciter à développer des stationnements adaptés aux besoins des personnes à mobilité réduite

C.III.2. Permettre au plus grand nombre d'accéder aux informations 58

- C.III.2.a. Améliorer l'accessibilité de l'information à l'ensemble des publics
- C.III.2.b. Déployer une information multilingue
- C.III.2.c. Développer une stratégie de communication intégrant l'Euskara et l'Occitan Gascon

C.III.3. Développer des services pour les personnes en situation d'isolement 59

- C.III.3.a. Harmoniser les tarifications sociales
- C.III.3.b. Mettre en place une plateforme mobilité pour accompagner les personnes dans la recherche et l'expérimentation des solutions de mobilité

C.III.4. Lutter contre les aspects discriminants pour l'accès à la mobilité 60

- C.III.4.a Évaluer le caractère inclusif de la mobilité et mener les actions nécessaires pour lutter contre les discriminations

C.IV. PÉRENNISER ET VALORISER LES GRANDS ÉQUIPEMENTS ET LIAISONS QUI OUVRONT LE TERRITOIRE SUR L'EXTÉRIEUR..... 62

C.IV.1. Poursuivre le développement des itinéraires cyclables grande distance 62

- C.IV.1.a. Faciliter l'aménagement des grands itinéraires cyclables

C.IV.2. Conforter l'activité et le positionnement des grands équipements de mobilité de marchandises et de voyageurs 63

- C.IV.2.a. Partager et appliquer des chartes de développement cohérent des grands équipements de mobilité marchandises et voyageurs

C.IV.3. Appuyer le renforcement de l'offre de services ferroviaires structurants 64

- C.IV.3.a. Moderniser les infrastructures ferroviaires
- C.IV.3.b. Améliorer l'accessibilité ferroviaire grandes lignes et l'adapter à ses saisonnalités

C.IV.4. Améliorer les accès voyageurs aux gares nationales et à l'aéroport 66

- C.IV.4.a. Assurer une desserte en transports en commun des grands équipements
- C.IV.4.b. Déployer de l'information multimodale et touristique dans les gares et l'aéroport



AXE ENTRAÎNEMENT : FAIRE POUR ET AVEC LES USAGERS

E.I. PERMETTRE UNE MOBILITÉ SANS COUTURE 70

E.I.1. Faciliter la préparation au voyage 70

- E.I.1.a. Créer une marque ombrelle, une désignation commune des services
- E.I.1.b. Homogénéiser l'information multimodale
- E.I.1.c. Former les personnels d'accueil, relais d'information sur le territoire
- E.I.1.d. Déployer des outils intégrant information, réservation et achat de titres
- E.I.1.e. Proposer une information voyageur multimodale enrichie, en temps réel et prédictive

E.I.2. Faciliter l'achat et l'utilisation des titres de transports 73

- E.I.2.a. Uniformiser les tarifications pour les rendre lisibles, attractives et solidaires
- E.I.2.b. Créer et diffuser un titre de transport multimodal, interopérable voire multiservices
- E.I.2.c. Entamer la transformation digitale de l'achat de titres et la dématérialisation des titres de transport

E.I.3. Développer des lieux d'intermodalité 75

- E.I.3.a. Développer des pôles d'échanges multimodaux et de proximité dans les centralités donnant accès à la diversité des services
- E.I.3.b. Développer des lieux d'intermodalité aux portes et en amont des centralités et des principaux lieux touristiques pour inciter au report modal
- E.I.3.c. Expérimenter de nouvelles modalités de pôles d'échange
- E.I.3.d. Affiner les horaires des services pour optimiser les correspondances

E.I.4. Poursuivre les réflexions de coopération, planification et programmation 77

- E.I.4.a. Détailler le projet du Plan de mobilité dans des « Déclinaisons locales du Plan de mobilité »
- E.I.4.b. Accompagner la création du parc naturel régional « Montagne basque » par une stratégie d'action spécifique
- E.I.4.c. Accompagner les démarches stratégiques d'organisation des mobilités aux échelles des bassins de vie
- E.I.4.d. Se doter d'un « bureau des temps »

E.II. ENCOURAGER LES INITIATIVES CITOYENNES 80

E.II.1. Encourager, soutenir les initiatives citoyennes misant sur la solidarité et l'entraide 80

- E.II.1.a. Apporter des appuis techniques, méthodologiques et financiers pour engager et pérenniser des projets
- E.II.1.b. Donner de la visibilité aux projets en les intégrant dans la communication générale des services de mobilité

E.III. CONVAINCRE LES USAGERS D'ADAPTER LEURS PRATIQUES..... 82

E.III.1. Faire découvrir, expliquer, donner goût aux pratiques alternatives 82

E.III.1.a. Engager de vastes campagnes de communication pour faire connaître les services et changer l'image des mobilités alternatives

E.III.1.b. Accompagner les plans de mobilité en milieux professionnels et scolaires

E.III.1.c. Donner goût à la pratique du vélo

E.III.1.d. Développer l'aspect mobilité / santé - bien être

E.IV. CONNAÎTRE LES PRATIQUES POUR ADAPTER LES SERVICES..... 84

E.IV.1. Recueillir des données liées aux infrastructures, services et pratiques de mobilité 84

E.IV.1.a. Recueillir de la donnée liée à l'organisation et à l'utilisation des services et des infrastructures

E.IV.1.b. Mener des enquêtes pour révéler les pratiques de mobilité

E.IV.1.c. Poursuivre la concertation dans la phase de mise en œuvre pour recueillir avis et suggestions

E.IV.2. Exploiter les données pour comprendre, suivre et anticiper les évolutions des pratiques de mobilité ou des services et les diffuser 86

E.IV.2.a. Disposer d'un modèle multimodal de déplacements

E.IV.2.b. Mettre en place et animer un observatoire du PdM, outil de suivi, d'information, d'aide à la décision et d'évaluation

E.IV.3. Partager la donnée pour susciter des réemplois 87

E.IV.3.a. S'inscrire dans des démarches d'open data



INDEX DES ACTIONS PAR THÉMATIQUE



Lien urbanisme-mobilité



- > T.I.1. Aménager des territoires favorables au changement de pratiques..... 10
- > T.I.2. Faire de la marche, véritable maillon de la chaîne de déplacement, la base de structuration des réseaux de mobilité et des cœurs de villes et villages..... 12
- > T.II.1. Faciliter le travail à distance..... 14
- > T.V.2. Limiter l'artificialisation des terres par les infrastructures de mobilité..... 30
- > T.V.3. S'adapter aux changements climatiques.... 31

Pratiques des modes actifs



- > T.I.1. Aménager des territoires favorables au changement de pratiques..... 10
- > T.I.2. Faire de la marche, véritable maillon de la chaîne de déplacement, la base de structuration des réseaux de mobilité et des cœurs de villes et villages..... 12
- > T.II.2. Réduire les trajets d'accompagnement..... 16
- > T.III.1. Planifier et programmer le développement des mailles cyclables..... 18
- > T.III.2. Assurer la cohérence, l'homogénéité et la qualité des aménagements cyclables..... 20
- > T.III.3. Déployer des services pour encourager la pratique du vélo..... 21
- > T.VII.1. Sécuriser les déplacements..... 36
- > T.VIII.1. Intégrer l'innovation dans les mobilités de demain. 38
- > C.I.1. Adapter les aménagements aux fonctions des voies. 42
- > C.I.3. Apaiser les circulations dans les villes et villages pour améliorer la qualité de vie..... 45
- > C.IV.1. Poursuivre le développement des itinéraires cyclables grande distance..... 62
- > E.III.1. Faire découvrir, expliquer, donner goût aux pratiques alternatives..... 82

Transports en commun et nœuds multimodaux



- > T.II.2. Réduire les trajets d'accompagnement..... 16
- > T.VIII.1. Intégrer l'innovation dans les mobilités de demain. 38
- > C.I.1. Adapter les aménagements aux fonctions des voies. 42
- > C.I.2. Exploiter le potentiel des autoroutes comme rocade urbaine pour encourager le report modal et les pratiques multimodales..... 44
- > C.II.1. Poursuivre le développement des services de transports en commun et l'accès au plus grand nombre..... 48
- > C.II.2. Donner la priorité aux transports en commun sur les accès aux polarités pour proposer des alternatives efficaces à la voiture..... 51
- > C.II.3. Intensifier les services de transports en commun dans les espaces les plus denses pour contribuer au report modal. 52
- > C.IV.2. Conforter l'activité et le positionnement des grands équipements de mobilité de marchandises et de voyageurs. 63
- > C.IV.3. Appuyer le renforcement de l'offre de services ferroviaires structurants..... 64
- > C.IV.4. Améliorer les accès voyageurs aux gares nationales et à l'aéroport..... 66
- > E.I.1. Faciliter la préparation au voyage..... 70
- > E.I.2. Faciliter l'achat et l'utilisation des titres de transports. 73
- > E.I.3. Développer des lieux d'intermodalité..... 75
- > E.I.4. Poursuivre les réflexions de coopération, planification et programmation..... 77

Ouverture du territoire aux échelles régionales, nationales et européennes



- > C.IV.1. Poursuivre le développement des itinéraires cyclables grande distance..... 62
- > C.IV.2. Conforter l'activité et le positionnement des grands équipements de mobilité de marchandises et de voyageurs. 63
- > C.IV.3. Appuyer le renforcement de l'offre de services ferroviaires structurants..... 64
- > C.IV.4. Améliorer les accès voyageurs aux gares nationales et à l'aéroport..... 66

Mobilité telle un service (MAAS)



- > T.II.1. Faciliter le travail à distance..... 14
- > T.II.2. Réduire les trajets d'accompagnement..... 16
- > C.II.2. Exploiter le potentiel des autoroutes comme rocade urbaine pour encourager le report modal et les pratiques multimodales..... 44
- > C.III.2. Permettre au plus grand nombre d'accéder aux informations..... 58
- > C.III.3. Développer des services pour les personnes en situation d'isolement..... 59
- > C.IV.4. Améliorer les accès voyageurs aux gares nationales et à l'aéroport..... 66
- > E.I.1. Faciliter la préparation au voyage..... 70
- > E.I.2. Faciliter l'achat et l'utilisation des titres de transports..... 73
- > E.I.3. Développer des lieux d'intermodalité..... 75
- > E.I.4. Poursuivre les réflexions de coopération, planification et programmation..... 77
- > E.III.1. Faire découvrir, expliquer, donner goût aux pratiques alternatives..... 82
- > E.IV.1. Recueillir les données liées aux infrastructures, services et pratiques de mobilité..... 84
- > E.IV.2. Exploiter les données pour comprendre, suivre et anticiper les évolutions des pratiques de mobilité ou des services et les diffuser..... 86
- > E.IV.3. Partager la donnée pour susciter des réemplois..... 88

Services à vocation sociale et mobilité pour tous



- > C.III.1. Veiller à la mise en accessibilité de la chaîne de déplacement aux personnes à mobilité réduite..... 56
- > C.III.2. Permettre au plus grand nombre d'accéder aux informations..... 58
- > C.III.3. Développer des services pour les personnes en situation d'isolement..... 59
- > C.III.4. Lutter contre les aspects discriminants pour l'accès à la mobilité..... 60

> E.II.1. Encourager, soutenir les initiatives citoyennes misant sur la solidarité et l'entraide..... 80

> E.III.1. Faire découvrir, expliquer, donner goût aux pratiques alternatives..... 82

Usages collectifs de la voiture et électromobilité



> T.IV.1. Développer le covoiturage, la mutualisation des déplacements..... 22

> T.IV.2. Encourager l'autopartage, la mutualisation des véhicules..... 24

> T.VI.1. Décarboner le mix-énergétique de la mobilité..... 28

> T.VIII.1. Intégrer l'innovation dans les mobilités de demain..... 38

Réseaux de voirie et sécurité routière



> T.VII.1. Sécuriser les déplacements..... 36

> C.I.1. Adapter les aménagements aux fonctions des voies..... 42

> C.I.2. Exploiter le potentiel des autoroutes comme rocade urbaine pour encourager le report modal et les pratiques multimodales..... 44

> C.I.3. Apaiser les circulations dans les villes et villages pour améliorer la qualité de vie..... 45

Stationnement



> T.IV.3. Utiliser le stationnement comme outil de report modal pour favoriser les chalands et les résidents..... 25

> C.I.2. Exploiter le potentiel des autoroutes comme rocade urbaine pour encourager le report modal et les pratiques multimodales..... 44

Logistique



> T.VI.1. Partager les besoins et faire connaître les réglementations liés à la logistique urbaine pour une meilleure prise en compte réciproque..... 32

> T.VI.2. Tendre vers une logistique urbaine plus durable et efficace..... 34

> C.IV.2. Conforter l'activité et le positionnement des grands équipements de mobilité de marchandises et de voyageurs..... 63



Saisonnalité



- > T.III.3.b. Mettre à disposition des vélos pour des besoins ponctuel.....21
- > T.IV.2.a. Expérimenter la mise en place d'un système de partage de véhicules.....24
- > T.VII.1.c. Organiser des campagnes de sensibilisation.....37
- > T.VIII.1.a. Envisager les voies d'eau comme support de mobilité.....39
- > T.VIII.1.d. Réfléchir à de nouveaux usages des routes et autoroutes.....40
- > T.VIII.1.f. Étudier l'opportunité d'un système de péage urbain.....40
- > C.II.1.a. Améliorer les liaisons entre polarités par des services de cars-express aux fréquences renforcées.....49
- > C.II.1.b. Déployer des services à la demande dans les secteurs non desservis par des services réguliers.....49
- > C.II.1.c. Expérimenter des services pour des usages loisirs et touristiques.....50
- > C.II.2.a. Travailler à améliorer et garantir les performances des services.....51
- > C.II.2.b. Améliorer les temps de parcours et les fréquences des services ferroviaires sur l'axe de la Nive51
- > C.II.3.f. Développer les déplacements par voies fluviales et maritimes55
- > C.II.3.g. Définir et mettre en œuvre le futur réseau de transports en commun sur le littoral55
- > C.IV.4.a. Assurer une desserte en transports en commun des grands équipements66
- > C.IV.4.b. Déployer de l'information multimodale et touristique dans les gares et l'aéroport73
- > E.I.2.a. Uniformiser les tarifications pour les rendre lisibles, attractives et solidaires.....76
- > E.I.3.b. Développer des lieux d'intermodalité aux portes et en amont des centralités et des principaux lieux touristiques pour inciter au report modal.....76

> E.I.3.c. Expérimenter de nouvelles modalités de pôles d'échange.....81

> E.III.1.a. Engager de vastes campagnes de communication pour faire connaître les services et changer l'image des mobilités alternatives.....83

Quartiers prioritaires de la politique de la ville



> T.I.2.c. Encourager l'aménagement et la sécurisation des cheminements piétons.....13

> T.III.1.b. Définir des schémas cyclables, déclinaisons locales du Plan vélo19

> C.II.3.a. Mener à bien les projets Tram'Bus52

> C.II.3.b. Restructurer le réseau de transports en commun autour des lignes structurantes et augmenter les niveaux de service53

Plan climat air énergie territoire



> T.I.1.a. Privilégier le développement dans les villes et les bourgs structurants en particulier ceux bénéficiant d'une bonne desserte en transports collectifs et de maillages piétons - vélos ou disposant du potentiel pour en bénéficier.....10

> T.V.1. Décarboner le mix-énergétique de la mobilité.....28

> T.V.2. Limiter les impacts des infrastructures de mobilité.....30

> T.V.3. S'adapter aux changements climatiques.....31

> T.VI.2. Tendre vers une logistique urbaine plus durable et efficace.....34

> C.II.1.c. Expérimenter des services pour des usages loisirs et touristiques.....50

> C.II.3. Intensifier les services de transports en commun dans les espaces les plus denses pour contribuer au report modal.....52

> E.III.1. Faire découvrir, expliquer, donner goût aux pratiques alternatives.....82

> E.IV.1. Recueillir des données liées aux infrastructures, services et pratiques de mobilité84

Programme local de l'habitat



- > T.I.1.a. Privilégier le développement dans les villes et les bourgs structurants en particulier ceux bénéficiant d'une bonne desserte en transports collectifs et de maillages piétons - vélos ou disposant du potentiel pour en bénéficier..10
- > E.IV.1. Recueillir des données liées aux infrastructures, services et pratiques de mobilité84

Le Plan De mobilité

PAYS BASQUE - ADOUR
PÉRIODE 2020-2030

