

PROJET D'OUVERTURE D'UNE HALTE FERROVIAIRE ET D'UN POLE D'ECHANGES MULTIMODAL SUR LA COMMUNE DE BIDART

Concertation préalable du public du 3 juillet au 10 septembre 2025

Compte-rendu de la réunion publique
Jeudi 3 juillet 2025



Par souci de clarté et de lisibilité, les propos ont été résumés et synthétisés. A noter que cette synthèse n'altère en rien l'exhaustivité des questions ou remarques rapportées, toutes prises en compte.

En bref : la réunion publique de lancement de la concertation



Objet

Réunion publique - Lancement de la concertation préalable



Date

3 juillet 2025, 18h30-20h30



Lieu

Théâtre Beheria, Bidart



Mise à disposition

- 150 dépliants du projet
- Kakemono de présentation de la concertation
- QR Code vers le site de la concertation
- QR Code vers un questionnaire dédié



Animation

- Lorraine AUFFRAY, consultante, Groupe Rouge Vif
- Adrien DEYMIER, consultant, Groupe Rouge Vif

Les intervenants (par ordre de prise de parole)

- **Emmanuel ALZURI**, Maire de Bidart
- **Pascal PETEL**, Directeur régional adjoint des gares de Nouvelle-Aquitaine, SNCF Gares & Connexions
- **Jean-Pierre ETCHEGARAY**, Vice-président, Syndicat des Mobilités de la Communauté d'Agglomération Pays Basque
- **Romain MATHEY**, Chef de projets Etudes et projets partenariaux au Syndicat des Mobilités de la Communauté d'Agglomération Pays Basque
- **Fabrice ELDUAYEN**, Directeur de Projets Direction régionale, SNCF Gares & Connexions
- **Fabien DUPREZ**, Directeur général, Syndicat des Mobilités de la Communauté d'Agglomération Pays Basque
- **Pierre SIGUIÉ**, Responsable Secteur de Mobilité Sud-Aquitaine, Direction des Transports Ferroviaires de Voyageurs (DTFV), Région Nouvelle-Aquitaine

Également présents

- **Mathieu DUHAMEL**, Sous-préfet de Bayonne
- **Emilie DUTOYA**, Conseillère régionale, Région Nouvelle-Aquitaine
- **Delphine BISCAY**, Directrice des Lignes Landes Pyrénées Atlantiques, SNCF Voyageurs

Le déroulé

Propos introductifs

Mots d'introduction du maire de Bidart
Rappel du cadre réglementaire de la concertation
Présentation des modalités de participation
La maîtrise d'ouvrage et les partenaires du projet

Le contexte du projet

Démographie du territoire
Dynamiques de la mobilité du territoire
Les impacts du tout voiture
La réponse du territoire : le plan de mobilité

Les caractéristiques du projet

Le périmètre d'implantation
Les aménagements prévus
La multimodalité : articulation du PEM
Impacts : un projet responsable
Le calendrier et le financement du projet

LA REUNION PUBLIQUE EN QUELQUES CHIFFRES



7 intervenants

- SNCF Gares & Connexions
- Syndicat des Mobilités de la Communauté d'Agglomération Pays Basque
- Région Nouvelle-Aquitaine
- Ville de Bidart



41 participants



50 min de présentation
1h d'échanges avec le public



14 questions posées

- Desserte de la halte
- Fréquence des trains
- Aménagements du pôle d'échanges multimodal
- Circulation routière
- Conditions de réalisation du projet



50 dépliants distribués



Le support de présentation de la réunion est accessible [ICI](#).

1. Propos introductifs

Mots d'introduction

Emmanuel ALZURI, Maire de Bidart, ouvre la réunion publique en souhaitant la bienvenue à l'ensemble des participants. Il souligne la forte attente exprimée par les habitants autour de ce projet, ainsi que la mobilisation constante de la municipalité et de l'ensemble des partenaires présents. Il rappelle que ce projet a pour objectif d'améliorer concrètement la qualité de vie des habitants tout en répondant à leurs besoins en matière de mobilité.

Enfin, il adresse ses remerciements aux partenaires engagés dans ce projet structurant, qui s'inscrit pleinement dans une démarche de développement durable.

Rappel du cadre réglementaire de la concertation

Lorraine AUFRAY, animatrice de la réunion, prend la parole pour rappeler que le projet est soumis à une concertation au titre de l'article L103-2 du Code de l'urbanisme. Elle rappelle que la concertation, ouverte à tous, est l'occasion d'exprimer avis, remarques et propositions pour intégrer le mieux possible les nouveaux aménagements. Les contributions sont possibles entre le 3 juillet et le 10 septembre 2025 et alimenteront les prochaines phases d'études du projet. Elles seront regroupées dans le bilan de la concertation qui sera joint à l'ensemble des pièces des futurs dossiers que le projet devra présenter avant sa mise en œuvre. Elle conclut en rappelant que la concertation préalable est une première étape du dialogue avec les habitants du territoire, et que d'autres phases d'échanges auront lieu, notamment avec l'enquête publique.

Présentation des modalités de participation à la concertation

Elle poursuit en rappelant les modalités de participation à la concertation.

Elle présente ensuite le site internet du projet www.concertation-bidart.fr regroupant l'ensemble des éléments de présentation du projet et de la concertation, et permettant de poser ses questions et partager ses contributions sur la [page dédiée](#).

La maîtrise d'ouvrage et les partenaires du projet

 **Pascal PETEL**, Directeur régional adjoint des gares de Nouvelle-Aquitaine au sein de SNCF Gares & Connexions, s'exprime en tant que représentant de la maîtrise d'ouvrage pour le projet d'ouverture de la halte ferroviaire. Il rappelle que SNCF Gares & Connexions assure la gestion de près de 3 000 gares en France, avec pour objectif de garantir un service de qualité et de renforcer la complémentarité entre le train et les autres modes de transport, qu'ils soient individuels ou collectifs (marche, vélo, voiture, bus), en étroite collaboration avec les collectivités territoriales pour améliorer la desserte locale.

Il souligne que la concertation a pour vocation d'informer le territoire sur les enjeux du projet, son calendrier et ses contraintes, tout en permettant de recueillir les attentes des habitants. Cette démarche vise à enrichir le projet grâce à leur expertise d'usage, dans une logique de co-construction. Au-delà de son caractère réglementaire, il insiste sur l'importance d'un dialogue transparent entre SNCF Gares & Connexions

et le territoire, afin que la future halte de Bidart s'intègre pleinement dans le cadre de vie local et réponde concrètement aux besoins exprimés.



Jean-Pierre ETCHEGARAY, Vice-président du Syndicat des Mobilités de la Communauté d'Agglomération Pays Basque, prend la parole afin de préciser la position du Syndicat des Mobilités, maître d'ouvrage du projet de pôle d'échanges multimodal. Il rappelle que la gare, construite entre 1864 et 1866, est fermée depuis plus de 35 ans, et que le Syndicat travaille depuis 2017 à sa réouverture.

Intégrée à la feuille de route du Service Express Régional Métropolitain (SERM) basco-landais, cette halte ferroviaire permettra de rejoindre Bayonne en seulement 10 minutes, contre 35 minutes aujourd'hui via le réseau Txik Txak. Il insiste sur la complémentarité entre le train, adapté aux longues distances, et le bus, idéal pour les trajets de proximité — un dispositif essentiel au développement de la multimodalité.

Ce report modal est d'autant plus crucial que la RD810 supporte un trafic dense, avec près de 30 000 véhicules par jour. Le projet de SERM, qui vise à relier le sud des Landes à Saint-Sébastien, répond à des attentes qui dépassent le cadre national, avec un véritable enjeu transfrontalier.

Enfin, il rappelle le soutien de l'État à ces dynamiques, soulignant que le SERM basco-landais fait partie des 25 projets labellisés à l'échelle nationale.

Lorraine AUFRAY présente les différents partenaires du projet : la Ville de Bidart, la Région Nouvelle-Aquitaine, l'Etat et l'Union européenne.

Les partenaires du projet



Le projet TRANSFERMUGI a été cofinancé à 65 % par l'Union européenne à travers l'appel à projets AFOMEF POCTEFA du Programme Interreg VI-A Espagne-France-Andorre (POCTEFA 2021-2027). L'objectif du POCTEFA est de renforcer l'intégration économique et sociale de la zone frontalière Espagne-France-Andorre.

Elle invite **Fabrice ELDUAYEN**, Directeur de Projets au sein de la Direction régionale de SNCF Gares & Connexions et **Romain MATHEY**, Chef de projets Etudes et projets partenariaux au Syndicat des Mobilités de la Communauté d'Agglomération Pays Basque, à la rejoindre sur scène.

2. Le contexte du projet

Démographie du territoire

Romain MATHEY dresse un portrait de la commune de Bidart, qui compte environ 7 500 habitants et bénéficie d'une forte attractivité touristique durant la période estivale, à l'instar de l'ensemble du littoral basque et de la façade atlantique. Il souligne que la commune est traversée par la RD810, empruntée chaque jour par près de 30 000 véhicules en haute saison.

Dynamiques de la mobilité du territoire

Romain MATHEY rappelle que la commune de Bidart est traversée par trois infrastructures majeures de transport : la RD810, l'autoroute et la voie ferrée. Il présente les différentes lignes du réseau Txik Txak desservant Bidart, notamment les lignes 21, 18 et la ligne express 3, qui assurent une liaison fréquente entre Bayonne et Saint-Jean-de-Luz, avec un passage toutes les 15 minutes.

Il précise également que la commune est traversée par la ligne ferroviaire L51 reliant Dax, Bayonne et Hendaye, dont les gares les plus proches sont actuellement situées à Biarritz et Guéthary. Il rappelle que le projet de création d'une halte ferroviaire à Bidart ne vise pas à concurrencer la gare de Guéthary, mais à renforcer l'offre de desserte du littoral basque. Ce projet s'inscrit pleinement dans la dynamique du RER métropolitain basco-landais, porté par la Région Nouvelle-Aquitaine.

Enfin, il présente les données de 2020 sur les déplacements domicile-travail dans le territoire, indiquant que 77% des trajets sont effectués en voiture, contre seulement 4,5 % en transports en commun — des chiffres qui illustrent la nécessité d'encourager un report modal vers des mobilités plus durables.

Les impacts du tout voiture

Romain MATHEY met en lumière les conséquences de la prédominance de la voiture individuelle sur le territoire : pollution de l'air, saturation des axes routiers et des capacités de stationnement, en particulier durant la saison estivale, ainsi qu'une limitation des déplacements interurbains. Cette dernière contrainte freine le développement économique local, en restreignant l'accès à l'offre de services (hébergements, restauration...) et aux principaux pôles d'intérêt du territoire tels que les établissements d'enseignement, de santé, les administrations ou encore les équipements culturels.

Il souligne, à ce titre, tout l'intérêt pour le Syndicat des Mobilités de développer des solutions favorisant le report modal. De telles alternatives à l'usage de la voiture individuelle sont essentielles pour améliorer le cadre de vie, préserver la santé publique et soutenir un développement durable du territoire.

La réponse du territoire : le Plan de Mobilité

Romain MATHEY présente le Plan de Mobilité Pays Basque-Adour, conçu comme une réponse aux enjeux liés à la réduction de l'usage de la voiture individuelle sur le territoire.

Ce plan stratégique aborde plusieurs thématiques majeures : la recherche d'un équilibre durable entre mobilité et préservation de l'environnement, le renforcement de la cohésion sociale et urbaine, l'amélioration de la sécurité des déplacements, ainsi que la diminution du trafic automobile.

Pour atteindre ces objectifs, le Plan de Mobilité prévoit notamment de favoriser l'accès aux pôles d'attractivité par les transports en commun, afin d'offrir des alternatives performantes à la voiture. Il mise également sur le développement de lieux d'intermodalité, permettant de combiner différents modes de transport, et sur le renforcement de l'offre ferroviaire structurante à l'échelle du territoire.

Pour en savoir plus sur le plan de mobilités, cliquer [ICI](#).

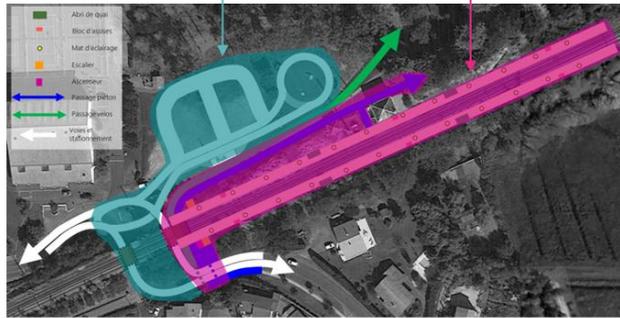
3. Les caractéristiques du projet

La répartition entre les maitres d'ouvrage



Pôle d'échanges multimodal (PEM)

- Création d'une zone de dépose
- Création d'une aire de stationnement voitures
- Création d'un parking vélos
- Réalisation d'espaces de cheminement piétons et mobilités douces
- Création d'une station routière pour les bus/cars
- Réaménagement de la voirie d'accès au pôle multimodal



halte ferroviaire

- Aménagement des quais
- Création d'ascenseurs et de rampes adaptées aux personnes à mobilité réduite
- Création d'un souterrain sous les voies ferrées
- Mise en place de mobiliers d'attente et de signalétique adaptée

Le bâtiment de l'ancienne gare, propriété de la Ville de Bidart, n'est pas inclus dans le projet actuellement soumis à la concertation.

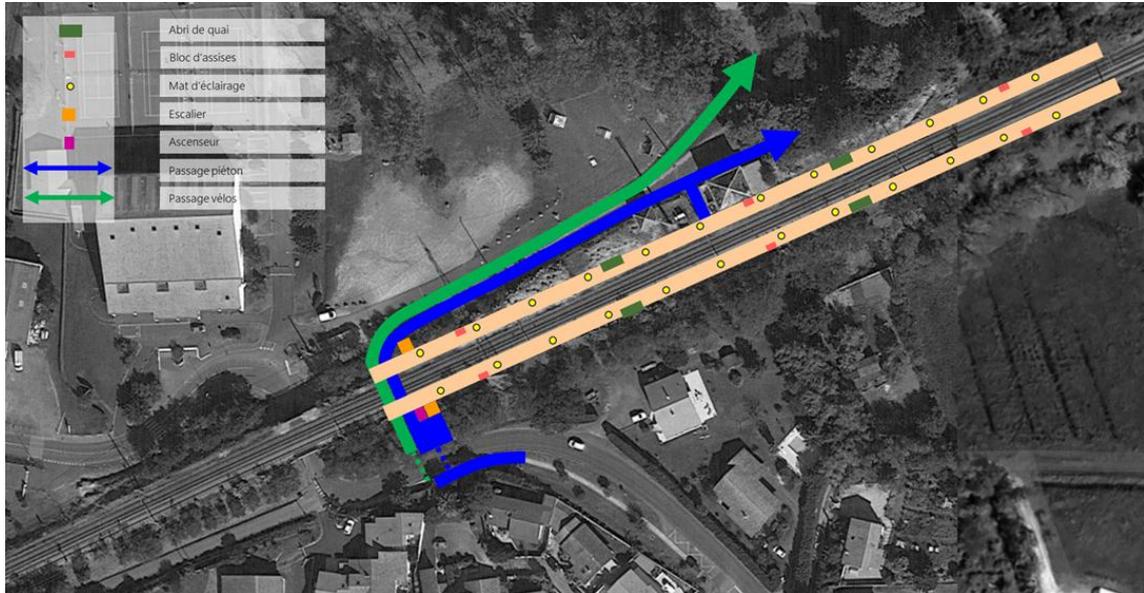
Le périmètre d'implantation

Fabrice ELDUAYEN présente le périmètre du projet, sur le site de l'ancienne gare, incluant l'actuel parking du Kirolak, le skate-park et le tunnel existant sous le talus ferroviaire.

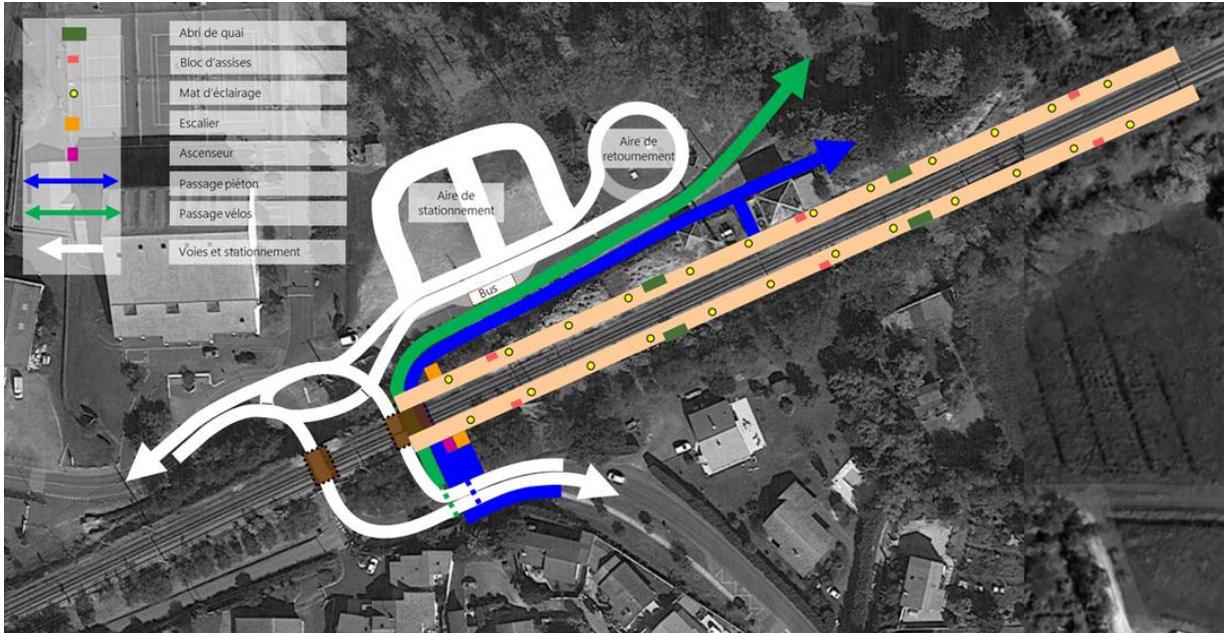


Les aménagements prévus

Fabrice ELDUAYEN présente les aménagements sous la maîtrise d'ouvrage de SNCF Gares & Connexions : l'aménagement des quais et la signalétique associée, la mise en accessibilité et un tunnel souterrain permettant la circulation des véhicules, des vélos et des piétons de manière sécurisée.



Romain MATHEY complète le propos avec les aménagements prévus pour le pôle d'échanges multimodal (PEM), sous la maîtrise d'ouvrage du Syndicat des Mobilités de la Communauté d'Agglomération Pays-Basque :



La multimodalité

Romain MATHEY poursuit en évoquant l'intégration future du pôle d'échanges multimodal (PEM) avec le réseau Txik Txak et les infrastructures cyclables du territoire. Cette articulation offrira aux usagers la possibilité de rejoindre facilement la halte ferroviaire de Bidart ou de poursuivre leur trajet à partir de celle-ci, que ce soit à vélo, en bus ou à pied.

Il rappelle que l'objectif central du projet est de positionner la halte ferroviaire comme un véritable nœud de mobilité, au cœur de l'offre de transport du territoire. Elle permettra ainsi de relier efficacement les communes de l'axe littoral et de s'inscrire dans un réseau multimodal élargi, contribuant à la réduction de l'usage de la voiture individuelle.

Pour en savoir plus sur le Schéma cyclable communal et intercommunal de Bidart, cliquer [ICI](#).

Les impacts du projet

Fabrice ELDUAYEN présente les principaux enjeux pris en compte dans le cadre du projet. Il indique qu'une phase de diagnostic environnemental est actuellement en cours, visant à recenser la faune, la flore, les zones humides, la nature des sols et les habitats présents sur le site. Parallèlement, une étude acoustique est menée afin d'évaluer les niveaux sonores existants et d'anticiper leur évolution une fois le projet réalisé.

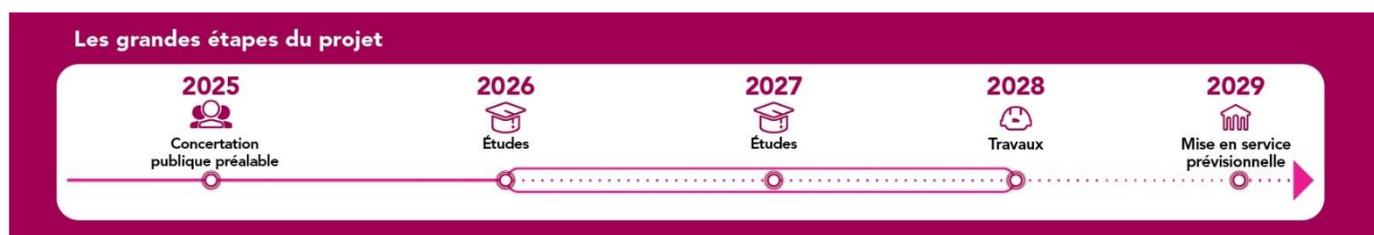
L'objectif est de concevoir un ouvrage résilient, capable de s'adapter aux aléas et aux effets du changement climatique. Le projet intègre ainsi des solutions pour gérer efficacement les eaux pluviales en cas d'épisodes orageux, limiter les îlots de chaleur, renforcer la végétalisation des abords, et prévenir les risques liés aux glissements de terrain ou au gonflement des argiles.

Concernant la phase de chantier, **Fabrice ELDUAYEN** insiste sur la volonté de privilégier les ressources locales et les matériaux biosourcés, ainsi que le réemploi des matériaux issus du terrassement. Une clause relative au bilan carbone sera intégrée aux appels d'offres afin d'évaluer l'empreinte environnementale des solutions proposées. Une clause d'insertion sociale sera également incluse pour favoriser l'emploi local dans le cadre du chantier.

Enfin, il souligne les contraintes techniques liées à la réalisation des travaux. Afin de ne pas interrompre la circulation ferroviaire sur la ligne, certaines interventions devront être réalisées de nuit pour garantir la sécurité des opérations. L'aménagement du nouveau tunnel nécessitera également des opérations ponctuelles de grande envergure, mobilisant d'importants moyens sur une courte durée. Ces « opérations coup de poing », similaires à celles menées pour le bouchon ferroviaire de Bordeaux, pourront se dérouler sur un week-end, période durant laquelle le trafic ferroviaire sera temporairement interrompu.

Le calendrier prévisionnel et le financement du projet

Fabrice ELDUAYEN présente le calendrier prévisionnel du projet. Il précise que les études de 2026 permettront de définir avec plus de précisions la date de mise en service de la halte, et qu'entre 2026 et 2028, d'autres temps d'expression publique auront lieu pour échanger avec le territoire sur le projet.



Enfin, il présente le coût prévisionnel du projet, estimé à ce stade à 17 millions d'euros répartis ainsi :

- 15 millions pour les aménagements relatifs à la halte ferroviaire ;
- 1 million pour le pôle d'échanges multimodal ;
- 1 million pour requalifier les voiries aux abords de la gare ou menant à la gare.

Il précise que le financement des études a été réparti de la manière suivante :

- 33% pour l'État ;
- 33% pour la région Nouvelle-Aquitaine ;
- 24% pour le Syndicat des Mobilités de la Communauté d'Agglomération Pays- Basque ;
- 10% pour la commune de Bidart.

4. Le public a la parole

Questions/réponses



Question n°1, habitant de Bidart :

Par curiosité, qu'est-ce que TRANSFERMUGI ?

Réponse de Romain MATHEY

TRANSFERMUGI est un programme européen du massif pyrénéen sur la zone transfrontalière pays-basque. Lauréat d'un appel à projet, les études et les travaux du pôle d'échanges multimodal pourront bénéficier de cette participation financière de l'Europe. Actuellement, la partie du projet relative à la halte ferroviaire ne bénéficie pas de ce programme.



Question n°2, même habitant de Bidart :

Que va devenir l'ancienne gare ?

Réponse de Emmanuel ALZURI

Aucune décision n'a encore été prise. Un appel à projet sera initié par la Mairie, propriétaire du bâtiment, afin d'installer un service public ou une activité complémentaire à la halte ferroviaire. Les équipes municipales sont en phase de réflexion afin de mettre en place l'appel à projet le plus adapté.



Question n°3, habitante de Bidart :

Vous avez parlé de la ligne 3, la ligne « à 15 minutes », ça veut dire quoi ? Et est-ce qu'elle va passer par la gare directement ou est-ce qu'il faut marcher depuis la nationale jusqu'à la gare pour rejoindre la halte ?

Réponse de Romain MATHEY

La ligne 3 a vocation à rester sur la RD810 car elle vise la desserte du littoral. L'ouverture de la halte et du PEM sera accompagnée d'une restructuration du réseau Txik Txak, incluant la mise en place d'une navette ou le prolongement d'une ligne existante assurant la desserte de la halte ferroviaire. Néanmoins, il est encore trop tôt pour opérer ces choix stratégiques, car d'ici l'ouverture, le réseau tel qu'il est aujourd'hui connu aura déjà évolué pour s'adapter aux besoins et usages des habitants.

Complément de Fabien DUPREZ

L'expression « à 15 minutes » est relative à la fréquence de la ligne 3, la cadence à 15 minutes de la ligne 3 étant effective depuis janvier 2025. La ligne relie Bayonne et Saint-Jean-de-Luz, les bus sont parfois pris dans les bouchons. La mise en place d'une voie dédiée est en cours de réalisation afin de garantir une fréquence de service toutes les 15 minutes.



Question n°4, habitante de Bidart :

Le financement est-il acquis ou est-il dépendant du résultat des études ?

Réponse de **Romain MATHEY**

Le financement des études est acquis. Le plan de financement des travaux est en cours en construction, avec la mobilisation de l'ensemble des partenaires du projet.

Complément de **Fabien DUPREZ**

Le financement des études est de 650 000 euros. L'engagement des partenaires dans ce cadre témoigne de leur conviction de voir ce projet aboutir.



Question n°5, même habitante de Bidart :

Quand vous faites les études sur la faune et la flore, est-ce qu'il est aussi pris en compte la notion des variations du climat ? Dans cette zone-là, il y a régulièrement des inondations, la fluctuation du contexte doit être prise en compte.

Réponse de **Fabrice ELDUAYEN**

Les études doivent veiller à dimensionner les ouvrages de récupération des eaux, notamment durant les épisodes orageux avec la potentielle montée des eaux de l'Uhabia, afin de gérer sur site l'absorption des eaux par infiltration et de minimiser les rejets dans les réseaux .

Complément de l'habitante de Bidart :

Parce que quand vous avez prévu un souterrain, il sera encore plus bas que celui qui existe.

Réponse de **Fabrice ELDUAYEN**

Le nouveau souterrain sera entre les quais et le tunnel actuel et sera donc positionné plus en hauteur que le tunnel existant. Cela est consigné dans le Plan de Prévention du Risque Inondation (PPRI) local et est intégré dans les études du projet.

Complément de **Romain MATHEY**

L'objectif est de réaliser un second tunnel à travers le talus actuel, au niveau du parking du Kirolak, en utilisant le dénivelé créé par le talus et en passant sous les voies. Cela ne nécessite donc pas de creuser en profondeur.



Question n°6 :

Je constate régulièrement que les transports en commun Txik Txak sont moyennement utilisés ; j'ignore ce que cela coûte, mais ne serait-il pas pertinent de faire passer en soirée des bus de plus faible capacité, qui coûteraient moins cher que des grands volumes ?

Réponse de **Fabien DUPREZ**

Le Syndicat des Mobilités suit le taux de remplissage des bus afin d'adapter l'offre à la demande.

60% du prix d'un déplacement correspond aux salaires des employés, la question du coût du carburant vient en second. Le choix du type de bus est donc déterminé par la fréquentation de la ligne, mais également les spécificités du trajet.

Complément de Romain MATHEY

La ligne 3 est la 3^e ligne la plus fréquentée du réseau, avec 3 700 voyageurs par jour : cela permet de retirer autant de personnes circulant en voiture de la RD810. La ligne est plébiscitée, notamment aux heures de pointe, avec près de 10% de fréquentation de plus en un an sur cet axe reliant Saint-Jean-de-Luz au BAB.

Question n°7 :

J'habite rue de la Gare. Je constate depuis quelques années qu'elle est de plus en plus fréquentée, et qu'il y a énormément de véhicules et de motos qui ne respectent pas du tout la limitation de vitesse à 50 km heure. Avec l'ouverture de la halte, il y aura encore plus de trafic : des ralentissements, ou un système qui dissuaderait tous ces véhicules de rouler beaucoup trop vite, sont-ils prévus ?

Réponse d'Emanuel ALZURI

Par le passé, cette rue était bordée de fossés, avec une forte dangerosité. Elle a été réaménagée dans un souci de sécurisation. Toutefois, malgré ces efforts, des vitesses excessives de la part de certains véhicules sont encore observées. La pose de ralentisseurs, envisagée pour réduire cette vitesse, engendre cependant des nuisances sonores, régulièrement signalées par les riverains. À ce jour, il n'est pas possible d'indiquer quelle solution sera retenue pour la rue de la Gare.

Question n°8 :

Le deuxième souterrain qui devrait être construit, est-ce qu'il suivra le même principe que le souterrain existant ? Est-ce que l'existant sera modifié ?

Réponse de Fabrice ELDUAYEN

Le souterrain existant sera maintenu en l'état et conservera sa fonction actuelle, mais sa circulation sera désormais limitée à un seul sens. En parallèle, le nouveau souterrain sera aménagé : plus large, il permettra une circulation dans l'autre sens pour les véhicules, tout en intégrant une voie dédiée aux piétons et aux cyclistes. Bien que l'on parle de « souterrain », il s'agit en réalité d'un tunnel traversant le talus, à l'image de celui déjà en place.

Question n°9, même participant :

Concernant la fréquence du RER, est-ce qu'on part sur le même principe que l'on peut voir sur les autres villes ? Est-ce que vous avez une idée de ce qui pourra se faire ?

Réponse de Pierre SIGUIÉ

La fréquence cible est d'un train toutes les 30 minutes, fréquence déjà proposée sur certaines heures de pointe. L'amplitude horaire du service augmentera progressivement jusqu'à atteindre 6h-23h.



Question n°10, habitant du quartier Maurice Pierre :

Bien qu'étant en phases d'études, vous présentez déjà un budget prévisionnel. Quel est donc le pourcentage de réussite de ce projet dans le timing que vous avez présenté ?

Réponse de **Fabrice ELDUAYEN**

A ce stade, la réalisation du projet n'est pas dépendante de son budget. Les études vont certes permettre de voir s'il est possible d'en diminuer les coûts, mais cela n'a pas d'incidence sur sa réalisation ou pas.

Complément de **Romain MATHEY**

Cette présentation du projet s'appuie sur les résultats des études préliminaires, qui ont confirmé sa faisabilité technique. La présence des différents acteurs aujourd'hui témoigne de leur engagement en faveur de sa réalisation. Il revient désormais aux maîtres d'ouvrage et partenaires de mobiliser les financements nécessaires à sa mise en œuvre.

Située sur le corridor atlantique européen, la halte bénéficie d'un positionnement stratégique qui permet d'envisager un appui de la Commission européenne, notamment au regard de la dimension transfrontalière du projet. En reliant le Pays basque sud au Pays basque nord, ce projet prend toute sa place dans une perspective de coopération européenne renforcée.



Question n°11, même participant :

Est-ce que vous prévoyez des garages à vélos sécurisés ?

Réponse de **Fabien DUPREZ**

Oui. Des garages à vélos sont d'ailleurs déployés sur l'ensemble des pôles d'échanges multimodaux existants sur notre territoire, et sont nativement intégrés pour tout nouveau projet.



Question n°12 :

Est-ce que vous allez mettre en place de nouvelles lignes de bus qui vont passer à la halte, ou alors un système de navettes pour rejoindre les arrêts de bus sur lesquels il y a déjà des lignes ?

Réponse de **Fabien DUPREZ**

Le pôle d'échanges multimodal est un équipement majeur qui sera desservi par des transports en commun. Cependant, l'exploitation d'un bus se regarde d'une année sur l'autre : ainsi, le précédent contrat de Délégation de services publics a fait l'objet de 36 modifications de lignes en 8 ans. Le réseau continuera à s'adapter en fonction des besoins, a fortiori dans le cadre d'un projet aussi structurant pour le territoire.



Question n°13, conseillère municipale de Bidart :

Avec la mise en sens unique des deux tunnels, quand vous arrivez d'Arbonne (rue Urdelarun) et que vous souhaitez rejoindre la rue Chuchuenia, vous allez devoir passer sous le nouveau passage, puis faire la boucle pour reprendre le passage actuel ? Aujourd'hui, les gens arrivant d'Arbonne peuvent y aller directement mais c'est déjà assez dangereux vu que, comme cela a été dit précédemment, les gens roulent vite en arrivant de la rue de la Gare.

Réponse de **Romain MATHEY**

Cela a été évoqué. Nous sommes actuellement en phase d'études, qui incluent la possibilité de faire une voie dédiée pour rejoindre la rue Chuchuenia en arrivant d'Arbonne. Nous devons voir cela avec le Département des Pyrénées-Atlantiques, gestionnaire de la RD355, afin d'optimiser et de préserver l'apaisement de la circulation autour du pôle d'échanges multimodal.

Complément de **Fabien DUPREZ**

Ces questions sont importantes pour le projet, elles permettent aux maîtres d'ouvrage de bénéficier de l'expertise d'usage des habitants du territoire. Ce point de vigilance sera donc étudié.



Question n°14, habitante de Bidart :

Je m'exprime au nom de la communauté skate locale. Que va devenir la rampe de skate qui a récemment été installée devant l'ancienne gare ? Le projet d'origine était de mettre un skate-park plutôt aux Embruns, est-ce ce qui est prévu ?

Réponse de **EMMANUEL ALZURI**

La rampe récemment installée est entièrement démontable et réutilisable. L'emplacement actuel est adapté, mais si le projet de halte ferroviaire et de pôle d'échanges multimodal venait à se concrétiser, il serait prioritaire, comme cela a été évoqué dès l'inauguration du skate-park. Un skate-park engendre des nuisances pour les riverains et nécessite un sol imperméabilisé ; à l'inverse, la démarche sur le littoral, et donc aux Embruns, est de désimperméabiliser au maximum, il n'est donc pas envisageable d'y installer le skate-park.

Complément de **Romain MATHEY**

Le projet vise à prioriser le report modal : les études vont donc dimensionner les emprises nécessaires pour le pôle d'échanges multimodal. Les surfaces disponibles restantes seront alors connues, et en fonction, il pourra être envisagé de conserver le skate-park sur le site. Sinon, son installation sur un autre site, encore inconnu à ce jour, sera étudiée.

Jean-Pierre ETCHEGARAY reprend la parole pour rappeler l'existence sur le territoire d'un abonnement spécifique permettant d'emprunter le réseau TER et Txik Txak. **Romain MATHEY** précise que cette offre Txik Txak + TER représente 800 abonnements mensuels depuis janvier 2025, pour 10 euros supplémentaires par rapport à l'abonnement Txik Txak, avec une prise en charge éventuelle à 50% par l'employeur.

5. Conclusion de la réunion

Lorraine AUFFRAY reprend la parole pour rappeler les deux rencontres mobiles prévues sur la place Sauveur Atchoarena à Bidart :

- Le samedi 5 juillet de 10h à 12h lors du Marché des 4 saisons
- Le dimanche 7 septembre de 10h30 à 12h30 lors du Forum des associations

Elle rappelle enfin aux participants la possibilité de répondre au [questionnaire en ligne](#), avant de passer la parole à Emmanuel ALZURI.

Emmanuel ALZURI remercie chaleureusement l'ensemble des participants et souligne l'importance stratégique du projet pour la commune de Bidart, traversée par trois infrastructures majeures de transport : la voie ferrée, la route départementale et l'autoroute. Il rappelle qu'en 1991, la fermeture de la gare pouvait sembler cohérente au regard des habitudes de déplacement de l'époque. Cependant, il constate aujourd'hui une attente forte, tant de la part des habitants que de la municipalité, en faveur de l'ouverture de la halte.

Il ajoute que la commune poursuit activement son engagement en matière de mobilité sécurisée, en évoquant notamment la réalisation d'une passerelle au niveau des Embruns, sous la RD810, ainsi que les études en cours pour la création d'une voie piétonne et cyclable reliant la RD810 au camping du Ruisseau.

Il conclut la réunion en renouvelant ses remerciements à l'ensemble des participants et partenaires présents.