

**DE
TOUTES
NOS
FORCES !**
GURE INDAR GUZIEZ !

**POUR NOS
MOBI
LITÉS**
Gure mugikortasunentzat!



LE PLAN DE DÉPLACEMENTS

**PAYS BASQUE-ADOUR
PÉRIODE 2020-2030**

RÉSUMÉ NON TECHNIQUE

**SYNDICAT
DES
MOBITÉS**
PAYS BASQUE - ADOUR

Communauté
D'AGGLOMERATION
PAYS BASQUE
EUSKAL
HIRIGUNE
Elkargoa



@communautePB

communaute-paysbasque.fr



SOMMAIRE

LE PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS, C'EST QUOI ?
UN PROJET POUR LES MOBILITÉS DU « QUOTIDIEN » PAGE 4

LES DIFFÉRENTES COMPOSANTES DU PDU PAGE 5

CONTEXTE ET TERRITOIRE
LE CONTEXTE DU PROJET PAGE 6

UN TERRITOIRE ATTRACTIF ET CONTRASTÉ PAGE 7

DES SERVICES DE MOBILITÉ À CONNECTER PAGE 8

UN ENVIRONNEMENT FRAGILE À PRÉSERVER PAGE 9

UN PROJET MOBILITÉ AMBITIEUX
POUR L'HORIZON 2030 PAGE 10

AXE 1 : TRANSITION(S) : MOINS SE DÉPLACER, MIEUX SE DÉPLACER PAGE 11

AXE 2 : COHÉSION : PERMETTRE À TOUTES ET TOUS DE SE DÉPLACER PAGE 12

AXE 3 : ENTRAÎNEMENT : FAIRE POUR ET AVEC LES USAGERS PAGE 13

SCHÉMA PAGES 14-15

LE PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS C'EST QUOI ?

UN PROJET POUR LES MOBILITÉS DU "QUOTIDIEN"

UNE AUTORITÉ ORGANISATRICE DE MOBILITÉ DURABLE UNIQUE POUR LE TERRITOIRE PAYS BASQUE – ADOUR

Depuis 2017, le Syndicat des mobilités Pays Basque-Adour de la Communauté Pays Basque exerce la compétence « mobilité », par délégation et pour le compte de la Communauté d'Agglomération Pays Basque (64) et la commune de Tarnos (40) soit sur 159 communes.

* NDLR : Les communes d'Ondres et de Saint-Martin-de-Seignanx situées dans les Landes sont intégrées à la démarche de Plan de déplacements pour tenir compte d'une éventuelle adhésion.



Le Plan de déplacements, document réalisé sur les territoires dotés de plus de 100 000 habitants, définit à un horizon de dix ans une organisation des services et des infrastructures de mobilité des personnes et des marchandises, et en programme également la mise en œuvre. Il s'agit d'une démarche réglementaire élaborée dans le respect des enjeux de cohésion sociale, d'environnement et de santé publique.

LE PLAN DE DÉPLACEMENTS DOIT :

01

Être compatible avec le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) du Pays-Basque et du Seignanx.

02

Prendre en compte les objectifs et stratégies des Plans Climat-Air-Énergie Territoriaux (PCAET) et les Programmes Locaux de l'Habitat (PLH) du Pays Basque et du Seignanx.

03

S'imposer aux Plans Locaux d'Urbanisme (PLU).

AU SEIN DU CADRE LÉGISLATIF ET JURIDIQUE NATIONAL, LE CODE DES TRANSPORTS ÉTABLIT LES PRINCIPAUX LEVIERS D'ACTION DE CE DOCUMENT DE PLANIFICATION ET DE PROGRAMMATION :

- l'amélioration de la sécurité en opérant un partage de la voirie,
- la diminution du trafic automobile,
- le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants,
- l'amélioration de l'usage du réseau de voirie,
- l'organisation du stationnement,
- l'organisation des conditions d'approvisionnement nécessaires aux activités commerciales et artisanales,
- l'amélioration du transport des personnels des entreprises et des collectivités publiques,
- l'organisation d'une tarification et d'une billetterie intégrées pour l'ensemble des déplacements,
- les infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables.

LES DIFFÉRENTES COMPOSANTES DU PDU

I. CONTEXTE

- Positionnement dans le cadre réglementaire,
- Lien avec les autres documents de programmation et de planification,
- Organisation de la démarche.

> Les grandes tendances nationales qui orientent le projet

II. DIAGNOSTIC

1. TERRITOIRE

- Positionnements et dynamiques du territoire,
- Contrastes d'organisation, de fonctionnements et dynamiques,
- Pratiques de mobilité,
- Contrastes saisonniers.

> Analyse des fonctionnements du territoire

II. DIAGNOSTIC

2. THÉMATIQUES

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

> Usages et fonctionnements des services et infrastructures de mobilité

II. DIAGNOSTIC

3. ÉTAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT

> Situation de référence d'un point de vue environnemental

III. PROJET

1. DOCUMENTS CADRES

> Les orientations à considérer

III. PROJET

2. ENJEUX ET AMBITIONS

- Transition(s) : Moins se déplacer, mieux se déplacer,
- Cohésion : Permettre à toutes et tous de se déplacer,
- Entraînement : Faire pour et avec les usagers.

> Description du projet à un horizon 2030

III. PROJET

3. PLAN D' ACTIONS

> Les actions pour mettre en œuvre le projet

IV. ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

> Les incidences du projet sur l'environnement

V.1. ANNEXES

- Les actes officiels encadrant la démarche,
- Le porter à connaissance de l'État,
- L'annexe accessibilité,
- Le bilan de la concertation,
- Le répertoire des sigles.

> Compilation de différentes pièces

V.2. CARTOTHÈQUE

> Cartes et schémas



LE CONTEXTE DU PROJET



L'UTILISATION MASSIVE DE LA VOITURE A DES EFFETS IMPORTANTS SUR LE CADRE DE VIE :

- les **émissions de gaz à effet de serre** : une part importante et croissante malgré des engagements à les réduire pour limiter les effets du changement climatique,
- le **bruit** : première gêne au domicile des Français, avec des effets sur la santé,
- les **émissions de polluants** : un mort par jour sur le territoire,
- la **sédentarité** : quatrième cause de mortalité en France,
- les **accidents de la route** : des conséquences directement visibles,
- l'**occupation de l'espace public pour rouler et stationner** : limite l'espace disponible pour les autres modes.



LA SOCIÉTÉ SE TRANSFORME ET FAIT ÉVOLUER LES PRATIQUES DE MOBILITÉ ET LES ATTENTES DES USAGERS :

- les **rythmes de vie changent**, les horaires décalés se développent, le phénomène des heures de pointe s'étale sur de plus longues périodes,
- les **espaces de vie s'étendent** notamment du fait des prix de foncier plus accessibles à mesure que l'on s'éloigne des agglomérations, **la distance des déplacements augmente**,
- le **vieillessement de la population**, la **décohabitation des ménages**, la **recomposition des familles...** font apparaître des **besoins spécifiques**,
- l'essor du E-commerce, les **livraisons à domicile** se multiplient.



LES COÛTS DE CES INCIDENCES POUR LA COLLECTIVITÉ SONT ÉLEVÉS :

- 67 000** décès par an en France liés à la pollution de l'air
- 83 %** des déplacements domicile-travail sont réalisés en voiture localement
- 50 %** des déplacements en voiture font moins de 3 km



LA VOITURE ET SON UTILISATION ÉVOLUENT :

- les consommateurs se disent **moins attirés par la voiture**,
- dans les grandes agglomérations, **la part de la voiture baisse**,
- le **covoiturage et l'autopartage** permettent des usages partagés de la voiture,
- les véhicules dits « propres » permettent d'**envisager une réduction des émissions de gaz à effet de serre** et les véhicules autonomes des **nouvelles formes de transports collectifs...**



UN TERRITOIRE ATTRACTIF ET CONTRASTÉ

À l'échelle nationale, le Pays Basque et la commune de Tarnos représentent l'un des plus vastes territoires couverts par un Plan de déplacements. Il concerne des espaces diversifiés : urbains, périurbains, ruraux, frontaliers, littoraux, montagnards et touristiques.



UN ESPACE DE VIE CONTRASTÉ,

- 2/3 de la population et 3/4 des emplois **sont localisés sur le littoral**,
- **une population âgée et vieillissante**,
- **un rôle important joué** par les principales communes qui structurent le territoire et organisent les déplacements,
- des **secteurs à enjeux** spécifiques (espaces agricoles, quartiers prioritaires de la ville...).



325 700 habitants en 2015
+ 3 000 habitants /an
30 % des personnes ont plus de **60 ans**



UN TERRITOIRE ATTRACTIF MARQUÉ PAR LES DYNAMIQUES SAISONNIÈRES :

- une fréquentation importante du littoral durant l'été,
- les touristes utilisent moins la voiture que les résidents.



DES DYNAMIQUES QUI AUGMENTENT LA DÉPENDANCE À LA VOITURE :

- une **forte augmentation de la population à distance** des emplois et des services de mobilité.



DES SERVICES DE MOBILITÉ À CONNECTER



UNE ORGANISATION DES SERVICES QUI REFLÈTE LA RÉPARTITION DE LA POPULATION ET DES DÉPLACEMENTS :

- les services et infrastructures de mobilité se concentrent sur l'espace littoral : bus, gares, aménagements cyclables, aéroport, port...
- un premier niveau de maillage des services entre le rétro-littoral, l'intérieur et le littoral : cars, train express régionaux, amorces des grands itinéraires vélo,
- dans l'intérieur, un début de services à l'échelle des bassins de vie : navettes, transport à la demande, solution de covoiturage et sections cyclables.



DES SERVICES ET DES INFRASTRUCTURES À RENFORCER ET À METTRE EN RÉSEAUX :

- des services de transports en commun **encore trop faiblement utilisés** et trop peu connectés pour permettre des usages combinés,
- des aménagements **piéton-vélo encore trop morcelés**.



UNE BONNE DESSERTE DU TERRITOIRE PAR LES TRANSPORTS PUBLICS :

- 50 %** des communes ont une desserte en transport en commun
- 90 %** des habitants et emplois se situent dans des communes desservies en bus, car ou train
- La quasi-totalité des communes a une desserte par les cars scolaires.



UNE PLACE OFFERTE À LA VOITURE PEU REMISE EN QUESTION :

- en circulation comme en stationnement **la voiture est omniprésente** dans l'espace public, jusque sur les places et les trottoirs : elle est encore admise partout,
- des **solutions de covoiturage** et autopartage encore limitées,
- la voiture reste perçue comme **la solution de facilité**.

95 % du temps une voiture est à l'arrêt

88 % des ménages ont au moins un véhicule

38 % des ménages en ont deux ou plus

77 % des déplacements sont réalisés en voiture

15 % des déplacements se font à pied

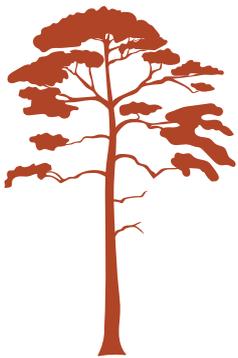
4 % en transports en commun

1,3 % à vélo

LE SAVIEZ-VOUS

185 hectares : c'est l'équivalent de la surface occupée par les voitures des ménages

UN ENVIRONNEMENT FRAGILE À PRÉSERVER



UNE ARTIFICIALISATION DES SOLS QUI MENACE LA RICHESSE DES ESPACES NATURELS, LA BIODIVERSITÉ ET PROVOQUE DES RUISSELLEMENTS :

- limiter l'imperméabilisation des sols et le développement dans et à proximité des espaces à enjeux écologiques lors de la création de nouvelles infrastructures : privilégier la reconversion de terrains déjà aménagés.



DES RISQUES D'ÉROSION DU LITTORAL ET D'ATTEINTE AUX PAYSAGES LIÉS À L'OMNIPRÉSENCE DE LA VOITURE :

- réduire, canaliser et/ou organiser l'accès aux sites fragiles et remarquables,
- intégrer un traitement paysager des infrastructures de mobilité.



EN TERMES DE QUALITÉ DE L'AIR, DES ALERTES PLUS NOMBREUSES MALGRÉ DES CONDITIONS MÉTÉOROLOGIQUES MASQUANT LES NIVEAUX D'ÉMISSIONS DES POLLUANTS ATMOSPHÉRIQUES :

- agir sur deux leviers complémentaires : changer de comportements (réduire les usages individuels de la voiture) et engager les mutations technologiques et énergétiques des véhicules.



DES NUISANCES SONORES À PROXIMITÉ DES PRINCIPAUX AXES ROUTIERS ET DE L'AÉROPORT :

- apaiser les circulations et limiter l'exposition de nouvelles populations.



À L'ÉCHELLE DU TERRITOIRE :

- 32 %** des émissions de gaz à effet de serre sont liées aux transports,
- 35 %** des consommations totales d'énergie finale sont issues de produits pétroliers,
- 207 ha** : rythme annuel d'artificialisation des terres depuis 2009, soit la surface de la commune de l'Hôpital-Saint-Blaise ou, en dix ans, celle de Bayonne.

UN PROJET MOBILITÉ AMBITIEUX POUR L'HORIZON 2030

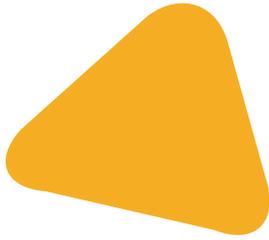
**UN PROJET DOTÉ D'UNE
IMPORTANTE PORTÉE
ENVIRONNEMENTALE,
QUI S'ORGANISE AUTOUR
DE DEUX OBJECTIFS FORTS :**

**1. QUE LA MAJORITÉ DES DÉPLACEMENTS SOIT RÉALISÉE
PAR DES MODES ALTERNATIFS À LA VOITURE INDIVIDUELLE :**

- marche à pied, vélo, transports en commun, covoiturage.
L'objectif est de passer de 77 % des déplacements réalisés en voiture à 52 % en 2030.
Cet objectif est rendu possible par une augmentation importante
des pratiques piétonnes (25 %, + 10 points), cyclistes (8 %, + 6,5 points),
et de l'utilisation des transports en commun (11 %, + 6,5 points).

**2. QUE LE PÉTROLE NE SOIT PLUS L'UNIQUE ÉNERGIE
DE LA MOBILITÉ MOTORISÉE :**

- électricité et gaz seront développés afin de limiter les émissions de polluants
et gaz à effet de serre. À l'horizon 2030, l'objectif est que ces énergies couvrent
25 % des consommations contre à peine 1 % aujourd'hui.



AXE 1

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

La mobilité est essentielle pour les acteurs du territoire, mais aussi très impactante pour celui-ci ainsi que pour le cadre de vie de ses habitants. L'ambition du Plan de déplacements est de projeter un modèle de mobilité plus sobre, plus « actif » et partagé.

ENJEUX :

- Contribuer à limiter les causes et les impacts du changement climatique :
agir pour réduire les émissions en développant des solutions plus sobres, optimisées ou en utilisant des énergies alternatives.
- Préserver la santé publique, le cadre de vie et la sécurité pour tous les usagers :
agir pour des solutions de mobilité réduisant leurs impacts sur la santé des individus en luttant activement contre la pollution de l'air, le bruit, la sédentarité et l'insécurité routière particulièrement des plus vulnérables.

AMBITIONS :

- **Considérer la mobilité comme un des critères prioritaires au service de l'aménagement et de l'organisation du territoire** : organiser les territoires en proximité autour des services et infrastructures de mobilité, maintenir des équipements et commerces dans les espaces ruraux, valoriser la marche comme véritable maillon de la chaîne de déplacement,
- **Réduire les besoins de déplacements contraints** : réduire les déplacements liés au travail (encouragement au télétravail) et favoriser l'accompagnement (adaptation des transports scolaires, circuits piétons cyclistes, réseaux d'entraide entre parents),
- **Sécuriser et faciliter les déplacements à vélo** : accompagner la réalisation d'aménagements, développer les équipements et les services (location, aide à l'acquisition, information),
- **Mieux et moins utiliser la voiture** : partager l'utilisation des véhicules (développement du covoiturage, du stop organisé et de l'autopartage) et utiliser le levier stationnement pour inciter à réduire l'utilisation de la voiture (offre et réglementation), son impact dans l'espace public,
- **Économiser les ressources, prévenir les risques et limiter les impacts** : miser sur des motorisations et carburants moins émetteurs de polluants et moins consommateurs d'énergies issus du pétrole, limiter l'utilisation d'espaces agricoles et naturels pour les nouvelles infrastructures,
- **Créer les conditions d'une logistique urbaine durable** : définir des règles en croisant les attentes des opérateurs, des acteurs économiques et des collectivités, optimiser les courses, opter pour des véhicules plus petits et plus légers, développer des espaces logistiques de proximité,
- **Améliorer la sécurité routière** : participer à l'observation et au traitement des situations à risque,
- **Expérimenter de nouveaux moyens** : évaluer, innover, tester les conditions de déploiement des véhicules autonomes, des engins de déplacement personnel (trottinettes, gyropodes électriques...), et organisation de nouveaux systèmes de transports en commun, de nouveaux usages des infrastructures.



AXE 2

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 d'échanges matériels. L'ambition du Plan de déplacements est de répondre aux besoins de déplacement de manière efficace.

ENJEUX :

- Fiabiliser les conditions de déplacements motorisés des personnes et des marchandises au sein du territoire et avec l'extérieur : **agir pour garantir les temps de parcours.**
- Réduire le coût économique des déplacements pour les ménages, les entreprises et les collectivités : **agir pour rediriger les financements des collectivités vers les solutions de mobilité collectives et actives et réduire la part du budget des ménages affectée à la mobilité.**
- Prendre en compte la diversité des besoins collectifs et des situations individuelles : **agir pour que chaque service ou chaque aménagement soit pensé pour être accessible au plus grand nombre.**

AMBITIONS :

- **Hiérarchiser et adapter le réseau de voiries pour organiser la vie locale tout en maintenant l'efficacité de certains échanges :** adapter les aménagements des voies à leurs fonctions (réduire les vitesses en ville, mieux utiliser les autoroutes...),
- **Organiser des services collectifs de mobilité à l'échelle des bassins de vie et mailler le territoire :** organiser les services de transports en commun adaptés aux différents espaces du territoire (lignes performantes, car express, services ferroviaires, services de proximité, transport à la demande...),
- **Affiner la prise en compte de tous les publics pour limiter les freins à la mobilité :** accessibilité des véhicules et de l'information, plateforme mobilité, traduction des supports de communication,
- **Pérenniser et valoriser les grands équipements et liaisons qui ouvrent le territoire sur l'extérieur :** accompagner le développement des grandes liaisons cyclables, ferroviaires, maritimes, aériennes, pour le fret et les voyageurs.



AXE 3

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.

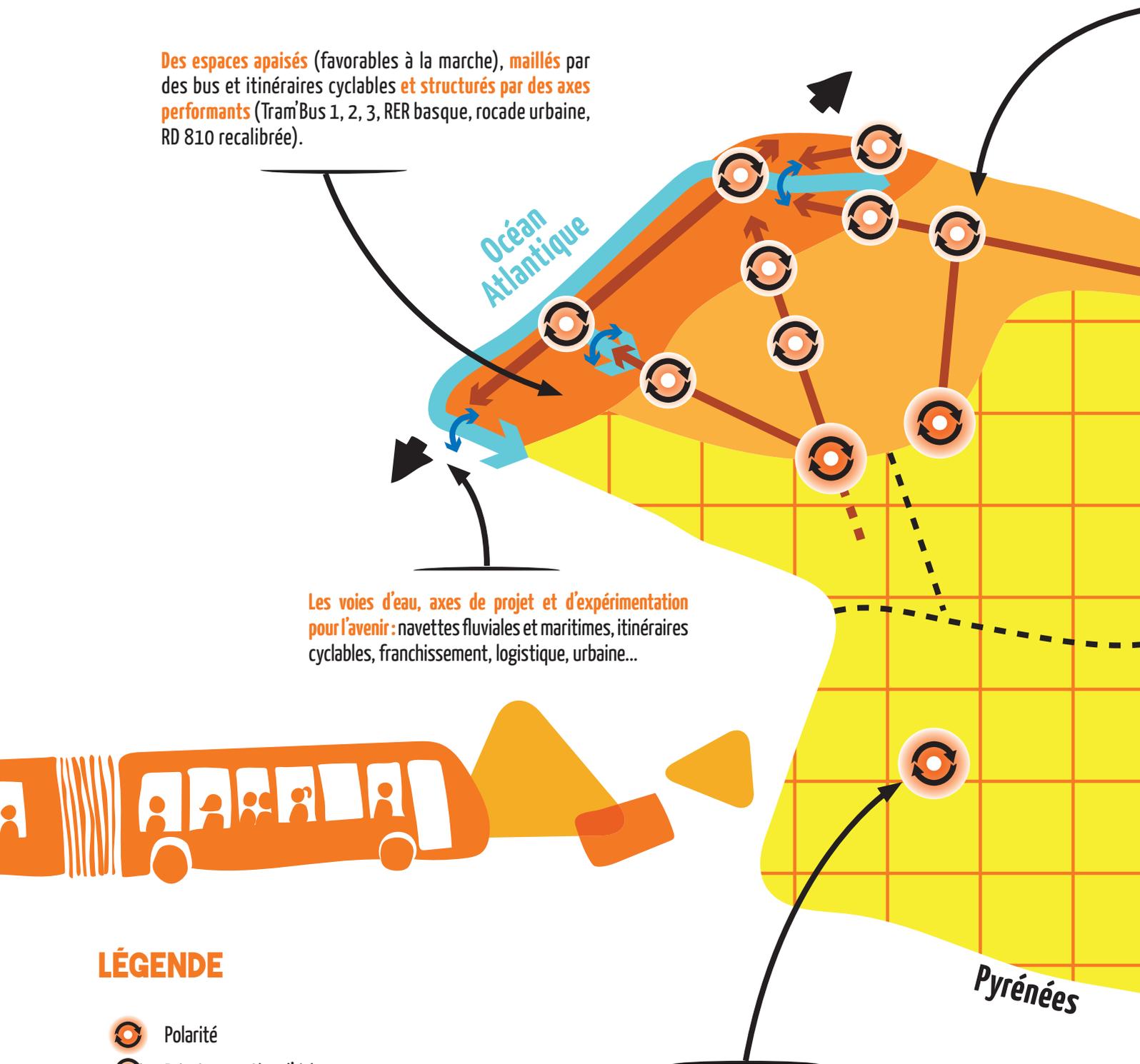
ENJEUX :

- Accompagner les usagers dans le changement :
agir pour inclure les usagers dans la volonté de changer les pratiques de mobilité et pour qu'ils soient les premiers relais de la mise en œuvre du nouveau projet de mobilité.
- Évaluer et anticiper les besoins :
agir pour ajuster et améliorer les réponses et mieux satisfaire les attentes des acteurs du territoire.

AMBITIONS :

- **Permettre une mobilité « sans couture »** : faciliter la préparation au voyage (informations homogénéisées et augmentées), l'achat et l'utilisation des titres de transport (tarifications uniformisées, titre de transport unique et dématérialisé, vente en ligne), la complémentarité des modes de déplacements (création de pôles d'échange et parkings-relais), la coopération avec les territoires proches,
- **Encourager les initiatives citoyennes** : accompagner le développement de services proposés par les associations,
- **Convaincre les usagers d'adapter leurs pratiques** : informer, expliquer, intervenir notamment en milieux professionnels et scolaires, donner goût aux pratiques alternatives,
- **Connaître les pratiques pour adapter les services** : observer, analyser, évaluer et partager les tendances et les évolutions.

Des espaces apaisés (favorables à la marche), maillés par des bus et itinéraires cyclables et structurés par des axes performants (Tram'Bus 1, 2, 3, RER basque, rocade urbaine, RD 810 recalibrée).



Les voies d'eau, axes de projet et d'expérimentation pour l'avenir : navettes fluviales et maritimes, itinéraires cyclables, franchissement, logistique, urbaine...

LÉGENDE

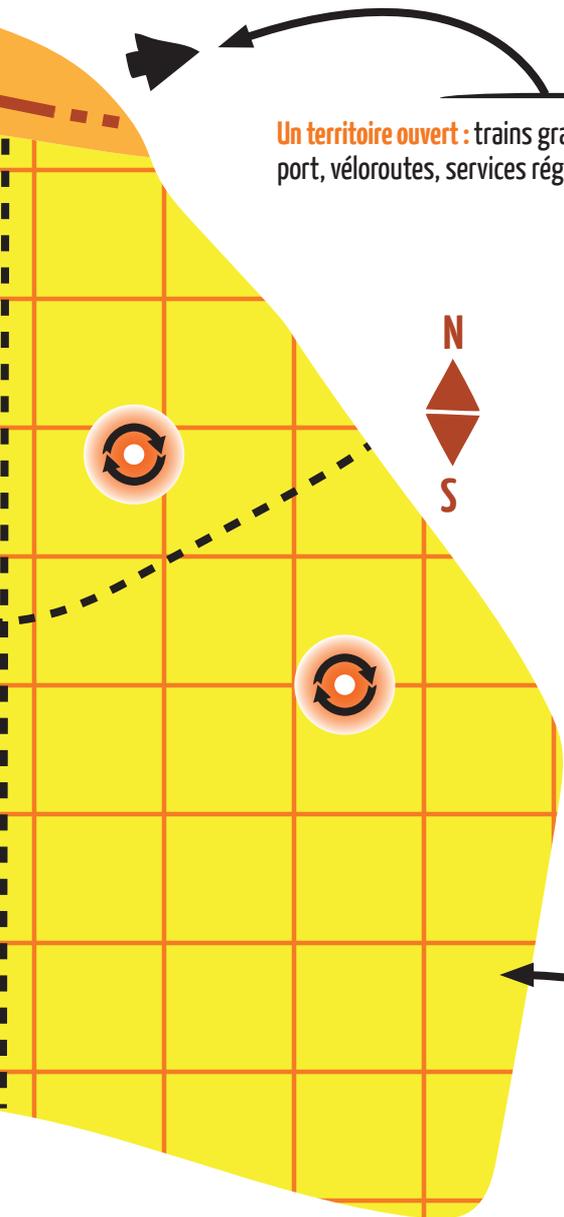
-  Polarité
-  Principaux pôles d'échanges
-  Axes performants
-  Voies d'eau
-  Franchissements
-  Lien et ouverture
-  Services de maillage efficace

Des polarités qui organisent des bassins de vie et des services de proximité : lignes de proximité, transports à la demande, marche, vélo...

Des services articulés par des pôles d'échanges et harmonisés (communication, billettique, tarification) pensés pour le plus grand nombre (accessibilité, lutte contre l'isolement)



Un territoire ouvert : trains grandes lignes, autoroute, aéroport, port, véloroutes, services régionaux et transfrontaliers...



UN PROJET UNIQUE À L'ÉCHELLE DU TERRITOIRE ET DE L'USAGER

Des bassins de vie mis en réseau par des services efficaces : car express, train, covoiturage et autopartage, rocade urbaine



communaute-paysbasque.fr



Ce document existe en basque et occitan-gascon.