

COMMUNE DE BAYONNE

Département des Pyrénées-Atlantiques - Arrondissement de Bayonne

**SEANCE DU CONSEIL MUNICIPAL DU 12 FEVRIER 2021
DELIBERATION N° DE-2021-010**

L'an deux mil vingt et un, le 12 février, le Conseil municipal dûment convoqué, s'est réuni à la Salle Lauga, sous la présidence de Monsieur Jean-René ETCHEGARAY, Maire. La séance a été ouverte à 17h30.

Nombre de conseillers municipaux en exercice : 45

Présents :

M. ETCHEGARAY, Mme DURRUTY, M. MILLET-BARBÉ, Mme LAUQUÉ, M. UGALDE, Mme HARDOUIN-TORRE, M. CORRÉGÉ, Mme LOUPIEN-SUARES, M. LACASSAGNE (jusqu'à 22h20), Mme MARTIN-DOLHAGARAY, M. LAIGUILLON, Mme CASTEL, M. ALQUIÉ, Mme MEYZENC, M. PARRILLA ETCHART, Mme DUHART, M. AGUERRE (jusqu'à 22h15), Mme BISAUTA (jusqu'à 22h00), Mme LARRÉ, M. SALANNE, M. PAULY, Mme LAPLACE (jusqu'à 23h25), M. DAUBISSE (à partir de 19h05), M. ALLEMAN (jusqu'à 20h30), M. SÉVILLA, Mme ZITTEL (jusqu'à 23h56), Mme LARROZE-FRANCEZAT, M. ERREMUNDEGUY, M. SUSPERREGUI, Mme DELOBEL, Mme CAPDEVIELLE, M. DUZERT, M. ESTEBAN, Mme LIOUSSE, Mme DUPREUILH, M. ETCHETO, Mme BROCARD, Mme HERRERA LANDA, M. ABADIE, M. BERGÉ.

Absents représentés par pouvoir :

M. LACASSAGNE à Mme LAUQUE (à partir de 22h20) ; M. AGUERRE à Mme CASTEL (à partir de 22h15) ; Mme BRAU-BOIRIE à M. LACASSAGNE (jusqu'à 22h20) ; Mme BISAUTA à Mme HARDOUIN-TORRE (à partir de 22h00) ; M. ARCOUET à M. UGALDE ; Mme LAPLACE à Mme LARRE (à partir de 23h25) ; M. DAUBISSE à M. ERREMUNDEGUY (jusqu'à 19h05) ; Mme MOTHES à Mme MARTIN-DOLHAGARAY ; M. ALLEMAN à M. ALQUIE (à partir de 20h30) ; Mme ZITTEL à M. SEVILLA (à partir de 23h56).

Absent(s) :

Mme BRAU-BOIRIE (à partir de 22h20), Mme BENSOUSSAN, M. BOUTONNET-LOUSTAU.

Secrétaire :

M. SUSPERREGUI

Entendu le rapport de M. CORREGÉ,

OBJET : DEVELOPPEMENT DURABLE – MOBILITES - Plan de déplacement urbain (PDU) de l'agglomération 2020-2030 - Avis de la Ville de Bayonne.

I. PRESENTATION DE LA DEMARCHE ET DE LA STRUCTURE DU PDU

Par délibération du 15 décembre 2017, le Syndicat des Mobilités Pays Basque – Adour (SMPBA), autorité organisatrice de la mobilité durable (AOMD), s’est engagé dans l’élaboration de son Plan de Déplacements Urbains (PDU) conformément aux attendus réglementaires. Le SMPBA exerce la compétence mobilité par délégation de la Communauté d’Agglomération Pays basque et de la commune landaise de Tarnos. Le plan de déplacements urbains (PDU), que la Loi d’Orientation des Mobilités (LOM) a d’ores et déjà fait évoluer en « Plan de Mobilité », est un document de planification de la politique de déplacements dont l’établissement est rendu obligatoire par le Code des Transports pour les ressorts territoriaux des AOMD d’agglomérations de plus de 100 000 habitants.

Le PDU détermine les principes régissant l’organisation du transport des personnes et des marchandises, la circulation et le stationnement dans le ressort territorial de l’AOMD. Dans cette optique, il propose une stratégie globale de maîtrise du trafic automobile en faveur du développement des transports en commun et de l’usage de la marche et du vélo, dans un objectif de réduction des nuisances environnementales, d’amélioration de la santé et de la sécurité, tout en renforçant la cohésion sociale et urbaine. A ce titre, il offre une opportunité de repenser le partage de l’espace public et la place respective des différents modes de déplacement, et de manière large, l’aménagement et l’organisation du territoire en articulation avec la mobilité durable.

Il convient de préciser que le PDU constitue un document à la fois de planification et de programmation qui détermine un projet et une stratégie pour les mettre en œuvre à un horizon de 10 ans (avec évaluation à mi-parcours). Il fixe ainsi sur son territoire les orientations d’aménagements et de services en collaboration avec les acteurs du territoire. Des ateliers thématiques ont permis d’associer les techniciens des collectivités partenaires à l’élaboration du document à plusieurs étapes, et la Commission Mobilités commune au SMPBA et à la CAPB a fait l’objet de 4 séances d’échanges et de travail dédiées à la construction du PDU en 2019.

En termes de concertation, l’élaboration du Plan de Déplacements Urbains s’est appuyée notamment sur le dispositif de concertation élargi déployé dans le cadre de la démarche d’élaboration du Plan Climat par la Communauté d’Agglomération Pays basque.

Le PDU ainsi élaboré se structure en trois parties, qui retracent les grandes étapes de la démarche, complétées par un document d’évaluation environnementale et des annexes (comportant notamment un volet « accessibilité » et une synthèse de la concertation).

Partie 1 : le contexte

- > Cadre et organisation de la démarche PDU :
 - . 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

Partie 2 : les différents diagnostics

1. Territoire

- > Analyse des fonctionnements du territoire :
 - . Positionnements et dynamiques du territoire,

- . Pratiques de mobilité,
- . Contrastes saisonniers.

2. Thématiques

- > Usages et fonctionnements des services et infrastructures de mobilité :
 - . 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.

3. État Initial de l'Environnement

- > Etat des lieux du territoire d'un point de vue environnemental

Partie 3 : le projet proposé

1. Documents cadre

- > Les orientations que doit considérer le PDU

2. Enjeux et ambitions

- > Description du projet que se fixe le Syndicat des mobilités à un horizon 2030 :
 - . Transition(s) : Moins se déplacer, mieux se déplacer,
 - . Cohésion : Permettre à toutes et tous de se déplacer,
 - . Entraînement : Faire pour et avec les usagers.

3. Plan d'actions

- > Détail des mesures destinées à mettre en œuvre le projet

II. LE DIAGNOSTIC DU PDU

A 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...).

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 de la voiture :

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

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 vélos ;
- 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.

L'utilisation massive de la voiture :

- 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.

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 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'étalent 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 vieillissement 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.

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...

Par ailleurs, ce Programme Local de l'Habitat (PLH), ainsi que le PDU et le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET), également arrêtés en février 2020, partagent le constat de défis sociétaux, économiques et environnementaux à prendre en considération :

- Un vieillissement de la population : une personne sur cinq a plus de 60 ans en 2015, et ce chiffre sera multiplié par deux en 2050 ;
- Des ménages locaux aux moyens limités : 55 % des ménages de la CAPB sont, en termes de revenus, potentiellement éligibles au logement locatif social de type PLUS, et 72 % sont potentiellement éligibles aux produits d'accession sociale ou de logement locatif intermédiaire (type PLS) ;
- La lutte contre le changement climatique et l'adaptation du territoire, par des actions visant à réduire les consommations énergétiques et les émissions de gaz à effet de serre, et à limiter la consommation d'espaces naturels et agricoles notamment ;
- L'établissement d'une offre en mobilités alternatives à la voiture individuelle et à l'autosolisme, notamment par une offre en transport en commun qui ne constitue pas à ce jour une alternative suffisante ;
- L'organisation d'un nouvel équilibre territorial de l'économie, aujourd'hui structurée par un pôle majeur, Côte Basque-Adour, qui concentre plus de la moitié des emplois mais également des contraintes (pollutions, nuisances, pression immobilière), en parallèle de secteurs en fragilité dans le Pays basque intérieur.

III. LES ORIENTATIONS DU PDU

Le PLH, le PDU et le PCAET ont été menés conjointement. Ils partagent 6 orientations communes :

- Organiser un autre développement ;
- S'engager pour un territoire à bas carbone ;
- Consolider les cœurs de proximité ;
- Donner la priorité aux besoins locaux ;
- Agir pour un territoire inclusif ;
- Mobiliser pour atteindre les objectifs.

Pour tenir compte de ces orientations, le PDU s'articule autour des 3 axes stratégiques suivants :

- > Cohésion : Permettre à tous et toutes de se déplacer ;
 - . Fiabiliser les conditions de déplacement des personnes et des marchandises au sein du territoire et avec l'extérieur ;
 - . Réduire le coût économique des déplacements pour les ménages, les entreprises et les collectivités ;
 - . Prendre en compte la diversité des besoins et des situations ;
- > Transition(s): Moins se déplacer, mieux se déplacer ;
 - . Contribuer à limiter les causes et les impacts du changement climatique ;
 - . Sécuriser les déplacements pour tous les modes ;
 - . Préserver la santé publique et le cadre de vie ;
- > Entraînement : Faire pour et avec les usagers ;
 - . Penser usager dans la mise en place des solutions de mobilité ;
 - . Accompagner les usagers dans le changement ;
 - . Anticiper les besoins.

IV. LES OBJECTIFS DU PDU

Pour inscrire le territoire dans une trajectoire ambitieuse et cohérente avec les objectifs de transition énergétique et écologique définis par le Plan Climat, le PDU s'est construit sur la base des deux objectifs suivants :

- 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)
- 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.

V. L'AVIS DE LA VILLE

La Ville salue l'ambition affichée dans le PDU au travers de son objectif de report modal, ainsi que l'exercice de différenciation qu'il propose entre les territoires pour tenir compte de leurs spécificités respectives. A ce titre, la Ville s'inscrit pleinement dans l'objectif de réduire la part des déplacements en voiture à 45 % en 2030 sur l'espace littoral (contre 52 % à l'échelle du ressort territorial du SMPBA).

Elle souligne par ailleurs la richesse des mesures proposées dans le plan d'actions du PDU qui couvrent globalement l'ensemble des démarches qui doivent être engagées pour atteindre ses objectifs : fort de ses 114 mesures, le PDU constitue, à ce titre, une boîte à outils complète pour l'ensemble des acteurs concernés par sa mise en œuvre.

Toutefois, la Ville estime que le PDU devrait assurément s'enrichir d'une programmation opérationnelle de ces mesures ; il doit en effet pouvoir être traduit en démarches opérationnelles comme l'établissement de divers schémas directeurs propices à orienter et prioriser les investissements à engager pour satisfaire ses objectifs. Ainsi, il conviendrait que le PDU puisse déterminer une priorisation des mesures proposées selon l'impact estimé qu'elles génèrent sur l'atteinte des objectifs du PDU.

Dans cette optique, la Ville considère que le PDU devrait s'attacher dans un premier temps à développer les offres alternatives à l'usage individuel de la voiture en renforçant de manière significative les infrastructures associées : un réseau cyclable, étendu, continu et sûr, un réseau de transports urbains dotés de lignes à haut niveau de service et adapté aux temps de vie de ses usagers et une offre de parkings relais associés en approche des entrées de la conurbation bayonnaise.

C'est fort du déploiement effectif de ces solutions alternatives que le plan d'actions pourra dans un second temps s'attacher à faire évoluer les politiques de stationnement que les villes adoptent au sein de leurs polarités urbaines respectives ainsi qu'à l'apaisement de la circulation dans les quartiers et au développement de plans de mobilité de secteur ou encore d'entreprises.

Il s'agit ici de souligner que la réussite de cette démarche ne saura être satisfaite sans une réelle stratégie à l'échelle des différentes communes de la conurbation bayonnaise dans le but d'accompagner globalement la mutation des habitudes de mobilités à

l'échelle du principal bassin de vie de l'agglomération.

Néanmoins, la Ville entend participer, sans attendre, à l'essor d'une mobilité du quotidien plus durable. A ce titre, elle a d'ores et déjà engagé de nombreuses actions ; 29 mesures proposées par le PDU sont déjà mises en œuvre.

En cohérence avec la priorisation qu'elle propose, la Ville s'est en effet dotée d'une feuille de route construite autour des 4 orientations suivantes :

- Développer l'usage du vélo ;
- Agir pour une mobilité du quotidien plus durable ;
- Adapter le stationnement à une mobilité plus durable et au cadre de vie des résidents ;
- Apaiser l'espace urbain.

Cette feuille de route s'est ainsi traduite par une programmation soutenue d'aménagements cyclables dont certaines réalisations commencent à dessiner progressivement ce que sera le nouveau réseau cyclable de Bayonne. Il convient de souligner que c'est avec un souci d'écoute permanente et d'implication des associations représentatives des cyclistes que la Ville conduit aujourd'hui ses projets d'aménagement.

Par ailleurs, au travers de cette feuille de route, la Ville exprime sa volonté de retirer la circulation de transit non seulement de son centre-ville mais également de ses quartiers résidentiels afin de préserver notamment la qualité du cadre de vie de ses résidents en réduisant leur exposition aux nuisances sonores comme aux pollutions.

A ce titre, la Ville souhaite également insister sur ce qui fait ses spécificités concernant à la fois sa position de porte d'entrée de l'agglomération et son statut de centralité urbaine. Certains secteurs à enjeux méritent une stratégie concertée (pôles d'échanges, centre-ville élargi, pôles générateurs, quartiers exposés au transit...). Par ailleurs, les accès autoroutiers et les entrées d'agglomération (Grand Basque, Prissé, RD 817, RD810 et RD932) doivent être examinés avec soin au travers d'une stratégie qui ne peut s'exonérer d'une implication communautaire eu égard aux enjeux d'accessibilité de l'agglomération.

Il n'y a pas de politique de mobilité ambitieuse sans politique vertueuse de stationnement. L'objectif de report modal implique en effet une modération importante de l'usage de la voiture qui doit trouver sa traduction dans des politiques de stationnement incitatives ; là où les résidents doivent pouvoir facilement laisser leurs véhicules dans les parkings, les pendulaires doivent, a contrario, être amenés à privilégier d'autres modes de déplacement. Les politiques de stationnement constituent donc un levier stratégique à cet égard et la Ville est pleinement engagée dans cette démarche. A l'image des réflexions menées par la Ville, le PDU pourrait engager les communes à déterminer une politique tarifaire comportant une bonification pour les usagers n'utilisant pas leur véhicule.

S'agissant du stationnement, le PDU ne se prononce pas sur le taux de motorisation des foyers. Pour autant, ce taux reflète l'évolution des comportements et surtout la dépendance des foyers à la voiture : c'est un marqueur qu'il faut considérer. En outre, ne pas agir sur ce taux entraîne irrémédiablement une surconsommation de l'espace (il ne faut pas oublier qu'un véhicule ne bouge pas plus de 80 % du temps). Pour ces raisons, la Ville propose de s'orienter vers un objectif de un véhicule par foyer, en particulier dans les secteurs fortement urbanisés. Cet objectif peut en effet être

contrasté selon la situation.

Bien entendu, cet objectif s'inscrit sur un temps long et c'est la raison pour laquelle la Ville estime que le PDU doit pouvoir, à ce titre, anticiper les évolutions de la motorisation des foyers en prescrivant des possibilités de reconversion programmatique des places de stationnement dans les opérations immobilières.

De la même manière, le PDU pourrait utilement s'engager en faveur d'un foisonnement du stationnement, toujours au titre des opérations immobilières, en incitant la recherche d'une certaine mutualisation des places de parkings pour limiter l'imperméabilisation de nouvelles zones.

Pour ce qui concerne toujours le stationnement, le PDU pourrait enfin opportunément encourager le développement de politiques de stationnement innovantes. Il pourrait être nourri par des objectifs d'expérimentation, en particulier en territoire urbain dense. Par exemple, pour participer à un objectif de territoire plus inclusif et instiller une certaine « discrimination positive », la Ville propose que soit expérimentées et valorisées des « places de courtoisie » en faveur des populations les plus fragiles. De la même manière, la Ville préconise que des places au bénéfice des pratiques vertueuses comme le covoiturage puissent également être réservées à cet égard.

Enfin, la Ville estime qu'il est indispensable de conforter le rôle de ses diverses polarités urbaines pour agir en faveur d'une modération des besoins de déplacements. Il s'agit ainsi de prôner une ville des courtes distances capables d'offrir à ces résidents des services à proximité de leur domicile. Cette orientation d'ailleurs partagée entre les différents documents de planification (« Consolider les cœurs de proximité »), pourra notamment être traduite au PLU intercommunal en intégrant des projets de plans piétons et de maillage cyclable portés par la Ville. Ces démarches devront également trouver une traduction au travers d'une logistique urbaine durable, dans la continuité des dispositions déjà en vigueur et largement saluées, et d'un développement urbain autour des sites desservis par des transports collectifs ou programmés.

En conclusion, il est proposé au Conseil municipal d'exprimer un avis favorable au projet de Plan de Déplacements Urbains 2020-2030 arrêté le 6 février 2020, assorti des réserves et demandes exprimées ci-dessus. |

Ont signé au registre les membres présents.

Adopté à la majorité

Votes contre : 3, Mme HERRERA-LANDA, M. ABADIE, M. BERGE.

Abstention : 7, Mme CAPDEVIELLE, M. DUZERT, Mme LIOUSSE, Mme DUPREUILH, M. ETCHETO, Mme BROCARD, M. ESTEBAN

Jean-René ETCHEGARAY
Maire de Bayonne

Par délégation du Maire
Marc Wittenberg
Directeur général des services