

**Séance du 05 juin 2014**

**DELIBERATION DU CONSEIL MUNICIPAL**

*Le conseil municipal, régulièrement convoqué le 30 mai 2014, s'est réuni au lieu habituel de ses séances et a délibéré sur la question suivante dont le compte-rendu a été affiché à la porte principale de la mairie.*

-oOo-

**PRESENTS** : M. Etchegaray, maire-président, Mme Durruty, M. Millet-Barbé, Mme Bisauta, M. Soroste, Mme Lauqué, MM. Neys, Ugalde, Lacassagne, Mmes Duhart, Castel, Martin-Dolhagaray, M. Aguerre, Adjoint ; Mme Juzan, MM. Esmieu, Salducci, Arcouet, Lalanne, Mme Chabaud-Nadin, M. Salanne, Mme Brau-Boirie, M. Escapil-Inchauspé, Mme Taieb, M. Laiguillon, Mmes Candillier, Belbaraka, Destin, Bensoussan, MM. Boutonnet, Murat, Mmes Aragon, Picard-Felices, Herrera Landa, MM. Duzert, Bergé, Iriart, Nogues, conseillers municipaux.

**ONT DONNE POUVOIR** : Mme Langlois à M. Esmieu ; M. Pocq à Mme Candillier ; Mme Meyzenc à Mme Durruty ; M. Uhaldeborde à M. Murat ; Mme Capdevielle à Mme Aragon ; M. Etcheto à M. Bergé.

**SECRETAIRE** : M. Boutonnet.

Mme Bisauta présente le rapport suivant :

Mes Chers Collègues,

**OBJET : DEVELOPPEMENT DURABLE ET MOBILITES** - Avis de la commune sur le projet de révision du Plan de Déplacements Urbains (P.D.U.).

Par délibération du 23 juillet 2009, le Syndicat des Transports de l'Agglomération Côte Basque-Adour (STACBA) a engagé la procédure de révision du Plan de Déplacements Urbains (P.D.U.) sur le territoire des communes d'Anglet, Bayonne, Biarritz, Bidart, Boucau, Saint-Pierre-d'Irube et Tarnos, qui constituent l'actuel Périmètre des Transports Urbains (P.T.U.).

Le premier P.D.U. du syndicat des transports, autorité organisatrice des transports urbains, a été adopté le 4 décembre 2004 dans un contexte où les contraintes de circulation, les enjeux environnementaux ou de santé publique étaient ressentis de manière moins aigüe qu'aujourd'hui.

Les questions de mobilité étant essentielles à l'attractivité économique et résidentielle des territoires urbains, la révision du P.D.U. a pour objet de tenir compte des évolutions récentes et de proposer une stratégie d'avenir pour mettre en place les conditions nécessaires à un développement harmonieux du territoire.

Les intentions majeures affichées dans le P.D.U. révisé sont pour la période 2015/2025 :

- de répondre aux besoins de mobilité et de garantir le droit à la mobilité pour tous,
- d'assurer l'attractivité du territoire et de préserver le cadre de vie,
- tout en rééquilibrant la part de la voiture utilisée individuellement au profit des modes doux (marche et vélo), des transports collectifs et de l'autopartage.

Après une démarche d'enquêtes, d'études et de concertation lors des réunions et ateliers de travail en présence des services de l'Etat, des collectivités et des représentants des usagers, le comité syndical du STACBA a arrêté le 28 février 2014 le projet de Plan de Déplacements Urbains.

Conformément à l'article L.1214-15 alinéa 2 du code des transports, ce projet de P.D.U. a été soumis pour avis aux Personnes Publiques Associées (PPA) qui disposent de trois mois pour donner un avis.

C'est dans ce cadre que par lettre du syndicat des transports du 27 mars 2014, la commune de Bayonne a été sollicitée.

A l'issue de cette consultation, le projet de Plan de Déplacements Urbains sera soumis à enquête publique conformément aux conditions prévues par les articles L.123-1 à L.123-6 du code de l'environnement.

L'avis des PPA sera joint au dossier d'enquête publique. Le Plan de Déplacements Urbains pourra ensuite faire l'objet de modifications tenant compte des résultats et avis formulés lors de l'enquête publique. Une fois ces modifications prises en compte, le Plan de Déplacements Urbains sera soumis une nouvelle fois au comité syndical du STACBA pour approbation et adoption définitive.

Le P.D.U. est un document de planification et de programmation dont l'objet est de répondre aux enjeux du territoire en matière de déplacements des personnes et des marchandises, de circulation et de stationnement.

Le code des transports, en son article L.1214-2 détermine en 11 points, les objectifs visés à travers les P.D.U.

Le projet de P.D.U. soumis pour avis à la commune de Bayonne comporte cinq documents : « De l'état des lieux à la stratégie de déplacements » ; « Le plan d'actions 2015-2025 » ; « L'évaluation environnementale » ; « Les annexes » ; « Les cartes ».

### Etat des lieux et enjeux territoriaux

Les données du recensement de l'INSEE de 2009 ainsi que les résultats d'une vaste enquête dite « Enquête ménage Déplacements » menée la même année fournissent les éléments de cadrage nécessaires à la compréhension des enjeux de mobilité sur le territoire du P.T.U.

Certaines réalités territoriales expliquent par ailleurs le retard pris localement sur la mise en œuvre de solutions alternatives à la voiture individuelle.

Ainsi, les logiques d'aménagement qui prévalaient dans les années 60-70, ont consacré la présence en cœur d'agglomération de grandes infrastructures routières organisées pour répondre à un fonctionnement urbain éclaté, de surcroît dimensionnées pour absorber un afflux de voiture en période estivale.

L'armature d'ensemble des espaces publics à l'échelle du P.T.U. reste peu lisible, discontinue et peu favorable aux mobilités dites « actives » (vélo et marche à pied).

Les transports urbains, qui n'assurent que 5 % des déplacements quotidiens, sont pénalisés par :

- l'éclatement urbain et le « polycentrisme » de l'agglomération,
- le retard pris dans les aménagements de priorisations des transports en commun,
- la facilité de circulation et de stationnement automobile (hormis quelques points noirs réguliers ou saisonniers).

Par ailleurs, sur le territoire du P.T.U, comme au niveau national, l'étude des habitudes de déplacements en voiture laisse apparaître qu'une part très significative des trajets réalisés en voiture se fait sur de courtes distances, qui constituent au demeurant les trajets les plus polluants. C'est ainsi que 12,5 % des trajets en voiture représentent moins de 500 m, 25 % représentent moins de 1 km, 50 % représentent moins de 3 km.

Ce constat met en évidence une large marge de progression pour les modes de déplacements alternatifs à la voiture.

Les études menées à l'occasion de la révision du P.D.U. ont également mis à jour un besoin d'approfondissement des connaissances des déplacements à l'échelle locale, notamment en ce qui concerne les phénomènes saisonniers.

Enfin, certaines questions soulevées par le projet de P.D.U. mettent en avant la nécessité de faire évoluer les modes de gouvernance en matière de déplacements.

Pour que les politiques de mobilité gagnent en efficacité, il est nécessaire :

- d'améliorer l'articulation entre les différents modes et réseaux de déplacement,
- de prendre en compte le fait que le bassin de vie dépasse très largement le cadre du P.T.U. ; ce dernier point pose donc la question de l'élargissement du P.T.U.

#### Les axes de travail du P.D.U.

Trois axes de travail sous-tendent les objectifs du P.D.U. :

- **Axe 1 : vers un territoire mieux organisé favorable aux modes alternatifs.**  
Il s'agit principalement de travailler sur les problématiques de la moyenne distance par une meilleure hiérarchisation des axes structurants du P.T.U. qui drainent quotidiennement de nombreux flux internes mais également des flux d'échanges avec la couronne périurbaine. L'ambition est d'assurer la « fluidité » et l'optimisation des solutions de transports alternatives à la voiture individuelle (réseaux Chronoplus, Transports 64, XL'R et TER Aquitaine) pour faire des axes de transports collectifs structurants - en particulier le bus à haut niveau de service (BHNS) - une colonne vertébrale du développement urbain.  
Il ne s'agit pas d'écarter le mode de déplacement automobile mais de l'intégrer dans des logiques de partage, de mutualisation de la voiture individuelle (covoiturage).

- Axe 2 : vers un territoire plus favorable aux déplacements doux.  
Il s'agit de travailler sur les problématiques de la courte distance, pour lesquelles les modes de déplacements adaptés sont la marche à pied et le vélo. L'ambition est d'augmenter la part des déplacements doux à l'échelle communale voire intra-communale par des aménagements adaptés (meilleure prise en compte des cheminements piétons et cyclables, stationnement vélo ...). Il s'agit également de traiter la question de la logistique urbaine et notamment d'améliorer les conditions de livraison de marchandises en centre-ville.
- Axe 3 : vers des politiques de mobilité efficaces et partagées.  
Il s'agit :
  - d'accompagner et d'optimiser les politiques publiques de mobilité mises en place dans le cadre des deux premiers axes en allant, au-delà de la politique de l'offre, vers une appréhension de la demande au plus près des principaux générateurs de flux ;
  - de promouvoir l'innovation technologique dans le domaine de la billettique, de l'information en temps réel, de « nouvelles mobilités » (électriques par exemple), etc. ;
  - de suivre la mise en œuvre du P.D.U. et d'aborder l'évolution de son périmètre et de sa gouvernance à l'échelle du bassin de vie.

#### Le plan d'actions du P.D.U.

Les familles d'actions, organisées selon les 3 axes de travail, sont les suivantes :

Axe 1 : vers un territoire mieux organisé favorable aux modes alternatifs

- 1.1 Hiérarchiser les voiries
- 1.2 Optimiser le réseau de transport urbain
- 1.3 Développer l'utilisation des réseaux de transport interurbain (routiers et ferroviaires)
- 1.4 Articuler politiques urbaines et transports collectifs
- 1.5 Améliorer l'intermodalité via les pôles et stations d'échanges
- 1.6 Développer le covoiturage

Axe 2 : vers un territoire plus favorable aux déplacements doux

- 2.1 Hiérarchiser les espaces publics et promouvoir des quartiers « apaisés »
- 2.2 Systématiser la prise en compte de la marche à pied et du vélo dans les politiques urbaines
- 2.3 Mettre en place un maillage d'itinéraires cyclables
- 2.4 Promouvoir et faciliter l'accès à la pratique du vélo
- 2.5 Améliorer les conditions de livraison en ville

Axe 3 : vers des politiques de mobilité efficaces et partagées

- 3.1 Accompagner et suivre les politiques de mobilité
- 3.2 Améliorer l'intermodalité par le biais de la billettique et de la tarification
- 3.3 Améliorer la multimodalité
- 3.4 Accompagner et sensibiliser les principaux générateurs de déplacements
- 3.5 Répondre à l'évolution territoriale de la mobilité

Le plan d'actions comprend leur description détaillée, leur évaluation financière et leur calendrier prévisionnel.

Il est à noter que la ville de Bayonne sera appelée à financer, avec des aides dont les montants ne sont pas pour l'instant évalués, des actions du PDU relevant de sa maîtrise d'ouvrage (notamment des aménagements participant des actions n° 1.1, 1.2, 1.6, 2.1, 2.3 et 2.4).

#### Avis de la commune de Bayonne

L'analyse territoriale montre à quel point les enjeux de mobilité sont importants pour Bayonne. C'est la commune, qui par son statut de ville centre, accueille le plus grand nombre de générateurs de flux sur son territoire (habitants, entreprises, équipements) et qui, de par sa situation géographique, subit le plus grand nombre de flux de transit.

L'amélioration globale des conditions de mobilité sur le bassin de vie et le bassin d'emploi est donc un élément fort de l'attractivité et de l'amélioration du cadre de vie de Bayonne.

Le projet de P.D.U. souligne ces enjeux et affirme les objectifs pour lesquels un certain nombre de réponses sont apportées par le plan d'actions. Les cahiers thématiques du P.D.U. apportent en outre des éléments très éclairants pour la mise en œuvre d'actions concrètes.

Certains aspects du dossier nécessitent néanmoins d'être approfondis pour asseoir effectivement une stratégie de long terme en matière de déplacements sur le territoire du P.T.U.

Il s'agit notamment de préciser certaines orientations stratégiques majeures pour :

- mettre en place des solutions spécifiques à la période estivale pour prendre en compte le régime saisonnier très particulier au territoire du P.T.U. ;
- définir des options de redéploiement du réseau de transport urbain à moyen terme et notamment les conditions de rabattement des lignes secondaires vers les lignes principales (Chrono1 et Chrono2) afin d'éviter de créer un décalage trop important entre les axes structurants du BHNS et les lignes plus locales, et ainsi éviter de créer un réseau « à deux vitesses ». Près de 50 000 trajets par jour se font entre Anglet et Bayonne alors qu'un rabattement efficace sur les lignes de BHNS permettrait de reporter efficacement une partie de ces trajets en voiture vers les transports en commun. Or la carte des enjeux en matière de transport en commun n'affirme aucune option de maillage du quadrant centre-ouest de l'agglomération, pourtant essentiel à l'architecture du futur réseau de transports en commun ;
- consolider les acquis, en s'appuyant sur les lignes de bus devenues aujourd'hui performantes et structurantes (les actuelles lignes A2 et C sur la RD 810 qui amélioreront encore leur compétitivité par la résolution du point noir de Saint-Léon dans le cadre du projet de BHNS). A cette fin, il conviendra de finaliser les études engagées en vue de résorber les difficultés croissantes sur la ligne C en direction de Saint-Pierre-d'Irube ;
- dessiner des perspectives de développement du réseau de bus et du réseau cyclable, en esquissant dès aujourd'hui les possibilités de prolongations de lignes et de maillage des réseaux, dont les études devront être engagées dans le temps du P.D.U. 2015/2025 ;
- mettre en place un processus d'évaluation effectif, innovant et participatif pour ajuster les politiques de mobilité au plus près des besoins qualitatifs et quantitatifs, en tenant compte des attentes et des évolutions réelles.

Par ailleurs, certaines précisions doivent être apportées au plan d'actions ainsi qu'au dossier cartographique. Ces précisions sont explicitées dans l'annexe jointe au présent rapport.

En définitive, au vu de la délibération du Syndicat des Transports de l'Agglomération Côte Basque-Adour en date du 28 février 2014 arrêtant le projet de Plan de Déplacements Urbains (P.D.U.), et à la suite de l'analyse qui vient d'être exposée, il est proposé au conseil municipal :

- d'émettre un avis favorable au projet de P.D.U. 2015/2025 du Syndicat des Transports de l'Agglomération Côte Basque-Adour,
- et d'assortir cet avis de la demande de prise en compte par le projet de P.D.U. des observations et précisions à apporter au dossier, formulées dans la présente délibération et son annexe.

Adopté à la majorité.

M. Murat, Mmes Aragon, Picard-Felices, Herrera Landa, MM. Duzert, Bergé s'abstiennent.

MM. Iriart, Nogues s'abstiennent

Ont signé au registre les membres présents.