

DEPARTEMENTS des PYRENEES ATLANTIQUES et des LANDES

SYNDICAT DES MOBILITES
PAYS BASQUE-ADOUR

ENQUÊTE PUBLIQUE
Elaboration du Plan de Mobilité

ANNEXES

Valérie BEDERE Présidente
Patrick GOMEZ Commissaire Enquêteur
Pascal MONNET Commissaire Enquêteur

Annexe 1 - Décision du Tribunal Administratif

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DECISION DU

TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE PAU

16/06/2020

N° E20000034 /64

LE PRÉSIDENT DU TRIBUNAL ADMINISTRATIF

Décision désignation commission

CODE : 5

Vu enregistrée le 11/06/2020, la lettre par laquelle le Syndicat des mobilités Pays Basque Adour demande la désignation d'une commission d'enquête en vue de procéder à une enquête publique ayant pour objet :

Le plan de déplacements urbains Pays Basque Adour ;

Vu :

- le code de l'environnement ;
- l'ordonnance n° 2020-306 du 25 mars 2020 modifiée.

Vu les listes départementales d'aptitude aux fonctions de commissaire enquêteur établies au titre de l'année 2020 ;

DECIDE

ARTICLE 1 : Il est constitué pour le projet susvisé une commission d'enquête composée ainsi qu'il suit :

Président :

Mme Valérie BEDERE, domiciliée 2 impasse de la Gascogne à Tarnos (40220) ;

Membres titulaires :

M. Pascal MONNET, domicilié 175 impasse de Pomets à Tercis les Bains (40180) ;

M. Patrick GOMEZ, domicilié 53 rue Edison à Saint-Sever (40500) ;

ARTICLE 2 : Pour les besoins de l'enquête publique, les membres de la commission d'enquête sont autorisés à utiliser leur véhicule, sous réserve de satisfaire aux conditions prévues en matière d'assurance, par la législation en vigueur.

ARTICLE 3 : La présente décision sera notifiée à M. le Président de Syndicat des mobilités Pays Basque Adour et aux membres de la commission d'enquête.

Fait à Pau, le 16/06/2020

La Présidente,

Valérie QUEMENER

Annexe 2 - Arrêté prescrivant l'ouverture d'une enquête



ARRÊTÉ n°21-004

PORTANT OUVERTURE D'UNE ENQUÊTE PUBLIQUE RELATIVE À L'ÉLABORATION DU PLAN DE MOBILITÉ DU SYNDICAT DES MOBILITÉS PAYS BASQUE – ADOUR

Le Président du Syndicat des Mobilités Pays Basque - Adour,

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu le Code des Transports,

Vu le Code de l'Environnement, et notamment ses articles L.123-1 et suivants, et R.123-1 et suivants concernant les enquêtes publiques relatives aux plans ayant une incidence sur l'environnement ;

Vu la Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs (LOTI) N°82-1153 du 30 décembre 1982, notamment son article 28,

Vu la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de L'Energie (LAURE) N°96-1236 du 30 décembre 1996,

Vu la loi relative à la Solidarité et au Renouveau Urbain (SRU) N°2000-1208 du 13 décembre 2000,

Vu la Loi pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées N°2005-102 du 11 février 2005,

Vu la Loi portant Engagement National pour l'Environnement (ENE) N°2010-788 du 12 juillet 2010,

Vu la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) N°2019-1428 du 24 décembre 2019,

Vu le décret N°2005-613 du 27 mai 2005 portant transition de la directive européenne relative à l'évaluation de l'incidence des plans et programmes sur l'environnement,

Vu les statuts du Syndicat des Mobilités Pays Basque – Adour, approuvés le 09 août 2017,

Vu la délibération du 15 décembre 2017 relative au lancement de la procédure d'élaboration du Plan de Déplacements Urbains du Syndicat des Mobilités Pays Basque – Adour,

Vu la délibération du 6 février 2020 arrêtant le projet de Plan de Déplacements Urbains du Syndicat des Mobilités Pays Basque - Adour,

Vu la décision N° E20000034/64 du 16 juin 2020 de Madame la Présidente du Tribunal Administratif de Pau désignant les membres de la commission d'enquête,

Considérant que le projet de Plan de Déplacements Urbains a fait l'objet des consultations prévues par la loi et qu'il doit être soumis à enquête publique,

Considérant l'ensemble des pièces constituant le dossier soumis à enquête publique,

Après avoir consulté la Commission d'Enquête, arrête :

ARTICLE 1^{ER} : OBJET, DATE, DURÉE ET RÉFÉRENT DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

Il sera procédé du 22 avril 2021 (9h00) au 27 mai 2021 (17h00) inclus soit 36 jours consécutifs, à une enquête publique sur le projet de Plan de Déplacement Urbains du Syndicat des Mobilités Pays Basque - Adour tel qu'arrêté par délibération du Comité Syndical des Mobilités Pays Basque - Adour en date du 6 février 2020.

Cette enquête publique se déroulera sur le ressort territorial du Syndicat des Mobilités Pays Basque - Adour.

À la suite de l'adoption de la Loi d'Orientations des Mobilités (LOM) du 24 décembre 2019, de nouvelles dispositions relatives à la planification des mobilités sont entrées en vigueur. Ainsi, adopté après le 1^{er} janvier 2021, le « Plan de Déplacements Urbains » (PDU) devient un « Plan de Mobilité » (PDM). Sa définition reste la même : le Plan De Mobilité détermine les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité.

Le siège de l'enquête est fixé au Syndicat des Mobilités Pays Basque - Adour, dont le siège se situe à la Communauté d'Agglomération Pays Basque, 15 avenue Foch, 64 100 Bayonne.

Toute information complémentaire relative au projet de PDU ou à la présente enquête publique pourra être demandée auprès du Président du Syndicat des Mobilités Pays Basque – Adour soit :

- Par courrier : Syndicat des Mobilités Pays Basque – Adour, 15 avenue Foch, 64185 Bayonne cedex.
- Par courriel : mobilite.durable@communauté-paysbasque.fr
- Par téléphone auprès de Céline Marinot, Direction Stratégie et Prospective Territoriales (tél. : 05 59 44 74 88).

ARTICLE 2 : COMMISSAIRES ENQUÊTEURS

Par décision N° E20000034/64 du 16 juin 2020 de Madame la Présidente du Tribunal Administratif de Pau, Madame Valérie BEDERE a été désignée en qualité de présidente de la commission d'enquête, et Messieurs Pascal MONNET et Patrick GOMEZ ont été désignés en qualité de membres titulaires de cette commission.

Les commissaires enquêteurs pourront auditionner toute personne ou service pour compléter leur information sur le projet de Plan de Déplacements Urbains soumis à l'enquête publique.

ARTICLE 3 : PUBLICITÉ DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

Un avis au public faisant connaître l'objet de l'enquête publique et ses dates d'ouverture et de clôture sera publié par voie de presse, quinze jours au moins avant le début de celle-ci et rappelé dans les huit premiers jours de l'enquête dans les journaux suivants :

- Sud-Ouest édition Pays Basque, la Semaine du Pays Basque et Mediabask
- Sud-Ouest édition Landes et les Annonces Landaises.

Cet avis sera également publié par voie d'affichage quinze jours au moins avant le début de l'enquête et pendant toute la durée de l'enquête au siège de la Communauté d'Agglomération Pays Basque, dans chaque lieu de consultation, et dans chacune des mairies du périmètre de l'enquête.

L'accomplissement des mesures de publicité sera certifié par les élus référents des pôles territoriaux ainsi que par les Maires des communes qui remettront à l'issue de l'enquête un certificat d'affichage au Syndicat des Mobilités.

Cet avis sera également publié sur la page du Syndicat des Mobilités Pays Basque - Adour sur le site internet : www.communauté-paysbasque.fr

ARTICLE 4 : CONSTITUTION DU DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE

Le dossier d'enquête publique est constitué des pièces suivantes :

- Le dossier administratif incluant : le présent arrêté, la décision du Tribunal Administratif désignant les membres de la commission d'enquête, les justificatifs des mesures de publicité, le recueil des avis des Personnes Publiques Associées et de l'avis de la Mission Régionale d'Autorité Environnementale, ainsi que le mémoire en réponse aux avis formulés
- Le projet de PDU arrêté le 6 février 2020 et ses annexes, notamment le rapport environnemental formalisant l'évaluation environnementale incluant son résumé non technique, ainsi que le résumé non technique du projet global.

ARTICLE 5 : CONSULTATION DU DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE

Le dossier sera consultable pendant toute la durée de l'enquête publique dans les lieux indiqués ci-dessous, aux jours et heures habituels d'ouverture au public, à l'exception des jours fériés et éventuels ponts. Le dossier sera disponible aux formats papier et numérique sur un poste informatique en libre-service.

De plus le dossier soumis à enquête publique sera consultable pendant toute la durée de l'enquête publique sur la page du Syndicat des Mobilités Pays Basque - Adour sur le site internet : www.communauté-paysbasque.fr

Lieux dans lesquels le dossier d'enquête publique du PDU est consultable :

- Siège de la Communauté d'Agglomération Pays Basque, 15 avenue Foch, 64185 Bayonne cedex, Tél : 05 59 44 72 72
- Maison de la Communauté - pôle Sud Pays Basque, 5-7 rue Putilleña, 64122 Urrugne, Tél : 05 59 48 30 85
- Maison de la Communauté - pôle Nive-Adour, P.A. de Lahonce, 64 rue Mayzounave, 64990 Lahonce, Tél : 05 59 44 15 99
- Maison de la Communauté - pôle Pays de Bidache, 1 allée du parc des sports, 64520 Bidache, Tél : 05 59 56 05 11
- Maison de la Communauté - pôle Amikuze, 35 rue du Palais de Justice, 64120 Saint-Palais, Tél : 05 59 65 74 73
- Maison de la Communauté - pôle Pays de Hasparren, 54 rue Francis Jammes, 64240 Hasparren, Tél : 05 59 29 16 47
- Maison de la Communauté - pôle Errobi, ZA Errobi, CS 40041, 64 250 Itxassou, Tél : 05 59 93 50 77
- Maison de Services au Public - pôle Soule-Xiberoa, 14 rue des Frères Barenne, 64130 Mauléon-Licharre, Tél : 05 59 28 78 78
- Maison de la Communauté - pôle Iholdi-Oztibarre, Zerbitzu lekua, 64640 Iholdi, Tél : 05 59 37 66 65
- Maison de la Communauté - pôle Garazi-Baigorri, Lutxiborda, 64220 Saint-Jean-Le-Vieux, Tél : 05 59 37 32 03
- Commune de Tarnos - Hôtel de Ville, 14 Boulevard Jacques Duclos, 40220 Tarnos, Tél : 05 59 64 00 40

En application de l'article R123-9 du code de l'environnement, toute personne pourra, sur sa demande et à ses frais, obtenir communication du dossier d'enquête publique du Syndicat des Mobilités Pays Basque - Adour.

ARTICLE 6 : OBSERVATIONS DU PUBLIC

Le dossier d'enquête publique disponible sur chacun des lieux de consultation cités à l'article 5 est accompagné d'un registre d'enquête à feuillets non mobiles, cotés et paraphés par un des membres de la commission d'enquête, sur lequel pourront être annotées les observations du public.

Le public pourra également faire ses observations en les adressant par écrit à la Commission d'Enquête:

- Par courrier : adressé à Madame la Présidente de la Commission d'Enquête du PDU Pays Basque - Adour, Syndicat des Mobilités Pays Basque – Adour, 15 avenue Foch, 64185 Bayonne cedex, avec la mention « NE PAS OUVRIR » sur l'enveloppe cachetée;
- Par voie électronique :
 - préférentiellement sur le registre dématérialisé : <https://www.registre-dematerialise.fr/2412>
 - ou bien par courriel : mobilite.durable@communaute-paysbasque.fr, en indiquant comme objet « enquête publique PDU Pays Basque - Adour »

Il est précisé que les observations reçues par courriel seront tenues à la disposition du public par mise en ligne sur le registre dématérialisé, et les observations reçues par courrier ou en permanence seront annexées au registre du siège de l'enquête.

ARTICLE 7 : ACCUEIL DU PUBLIC PAR LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Un membre de la Commission d'Enquête se tiendra à la disposition du public pour prendre en compte les observations dans les lieux, aux jours et horaires suivants :

N°de permanence	Dates	Lieu de permanence	Horaires de permanence
1	22/04/2021	Siège de la Communauté Pays-Basque -15 avenue Foch, 64100 Bayonne	9 h à 12 h
2	28/04/2021	Maison de la Communauté - pôle Pays de Hasparren, 54 rue Francis Jammes, 64240 Hasparren	9 h à 12 h
3	28/04/2021	Communauté Pays Basque – pôle Errobi, Zone Artisanale Errepira, Route d'Halsou, 64480 Larressore	14 h à 17 h
4	29/04/2021	Maison de Services au Public - pôle Soule-Xiberoa, 14 rue des Frères Barenne, 64130 Mauléon-Licharre	9 h à 12 h
5	29/04/2021	Maison de la Communauté - pôle Amikuze, 35 rue du Palais de Justice, 64120 Saint-Palais	14 h à 17 h
6	03/05/2021	Maison de la Communauté - pôle Garazi-Balgorri, Lubiorda, 64220 Saint-Jean-Le-Vieux	9 h à 12 h
7	03/05/2021	Commune de Tarnos - Hôtel de Ville, 14 Boulevard Jacques Duclos, 40220 Tarnos	9 h à 12 h
8	03/05/2021	Maison de la Communauté - pôle Iholdi-Ozibarre, Zerbitzu lekua, 64640 Iholdi	14 h à 17 h
9	03/05/2021	Maison de la Communauté - pôle Nive-Adour, Parc d'activités de Lahonce, 64 rue Mayzounave, 64990 Lahonce	14 h à 17 h
10	04/05/2021	Maison de la Communauté - pôle Sud Pays-Basque, 5-7 rue Putillenea, 64122 Urrugne	9 h à 12 h
11	04/05/2021	Maison de la Communauté - pôle Pays de Bidache, 1 allée du parc des sports, 64520 Bidache	14 h à 17 h
12	05/05/2021	Siège de la Communauté Pays-Basque -15 avenue Foch, 64100 Bayonne	14 h à 17 h
13	10/05/2021	Maison de la Communauté - pôle Amikuze, 35 rue du Palais de Justice, 64120 Saint-Palais	9 h à 12 h
14	10/05/2021	Maison de Services au Public - pôle Soule-Xiberoa, Place Centrale, 64470 Tardets-Sorholus	14 h à 17 h
15	18/05/2021	Maison de la Communauté - pôle Iholdi-Ozibarre, Zerbitzu lekua, 64640 Iholdi	9 h à 12 h
16	18/05/2021	Maison de la Communauté - pôle Garazi-Balgorri, Lubiorda, 64220 Saint-Jean-Le-Vieux	14 h à 17 h
17	20/05/2021	Maison de la Communauté - pôle Errobi, ZA Errobi, CS 40041, 64 250 Ixassou	9 h à 12 h
18	20/05/2021	Maison de la Communauté - pôle Pays de Hasparren, 54 rue Francis Jammes, 64240 Hasparren	14 h à 17 h
19	22/05/2021	Siège de la Communauté Pays-Basque -15 avenue Foch, 64100 Bayonne	9 h à 12 h
20	26/05/2021	Maison de la Communauté - pôle Pays de Bidache, 1 allée du parc des sports, 64520 Bidache	9 h à 12 h
21	26/05/2021	Maison de la Communauté - pôle Sud Pays-Basque, 5-7 rue Putillenea, 64122 Urrugne	14 h à 17 h
22	27/05/2021	Maison de la Communauté - pôle Nive-Adour, Parc d'activités de Lahonce, 64 rue Mayzounave, 64990 Lahonce	9 h à 12 h
23	27/05/2021	Commune de Tarnos - Hôtel de Ville, 14 Boulevard Jacques Duclos, 40220 Tarnos	14 h à 17 h

Afin d'assurer la sécurité de chacun, le protocole sanitaire en vigueur dans les lieux communautaires d'accueil du public sera observé. Les mesures barrières et de distanciation physique seront observées, le port du masque sera exigé, du gel hydro alcoolique sera mis à disposition et le nettoyage du poste informatique à l'aide de produits désinfectants sera assuré de façon régulière. De plus, lors des permanences du Commissaire enquêteur, l'accueil du public sera limité à 2 personnes par entretien.

Dans ce contexte sanitaire d'épidémie de Covid-19, six permanences téléphoniques seront également organisées par les Commissaires Enquêteurs :

- Le 04/05/2021 de 9h à 12h, puis de 14h à 17h
- Le 12/05/2021 de 9h à 12h, puis de 14h à 17h
- Le 17/05/2021 de 9h à 12h, puis de 14h à 17h

Les personnes souhaitant un rendez-vous pendant ces permanences téléphoniques sont invitées à s'inscrire en ligne sur le registre dématérialisé <https://www.registre-dematerialise.fr/2412>, afin d'être rappelé par un Commissaire Enquêteur, à l'heure qu'ils auront choisi parmi les créneaux disponibles.

Envoyé en préfecture le 16/04/2021

Reçu en préfecture le 16/04/2021

Affiché le 16/04/2021 SLO

ID : 064-256401605-20210416-20210416A-AI

ARTICLE 8 : CLÔTURE DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

A l'expiration du délai d'enquête prévu à l'article 1 du présent arrêté, les registres portant sur le projet de Plan de Déplacements Urbains seront transmis à la Commission d'enquête et seront clos et signés par un des membres de la Commission d'Enquête.

Huit jours après la réception des registres, la présidente de la commission d'enquête rencontrera le pétitionnaire du projet et lui communiquera les observations écrites ou orales, celles-ci étant consignées dans un procès-verbal, en l'invitant à produire un mémoire en réponse sous quinze jours.

ARTICLE 9 — PROLONGATION DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

Par décision motivée, la Commission d'Enquête pourra prolonger l'enquête pour une durée de 15 jours.

Le public en sera informé au plus tard à la date initialement prévue pour la fin de l'enquête, soit le jeudi 27 mai 2021.

ARTICLE 10 — SUSPENSION DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

Pendant l'enquête publique, s'il est jugé nécessaire d'apporter au dossier soumis à enquête des modifications substantielles, Monsieur le Président du Syndicat des Mobilités Pays Basque - Adour, après avoir entendu la Commission d'Enquête, peut suspendre l'enquête pendant une durée maximale de 6 mois.

A l'issue de ce délai, et après que le public aura été informé des modifications apportées, l'enquête sera prolongée d'une durée d'au moins 30 jours.

Elle fera l'objet d'un nouvel arrêté d'organisation et d'une nouvelle publicité.

Le dossier d'enquête initial sera complété dans ses différents éléments et comprendra notamment une note expliquant les modifications substantielles apportées au projet initialement soumis à enquête.

ARTICLE 11 : RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

La commission d'enquête établira un rapport qui relatera le déroulement de l'enquête et examinera les observations du public. Il comportera une synthèse de ces observations, une analyse des propositions produites durant l'enquête et, le cas échéant, les observations des responsables du projet en réponse aux observations du public.

La commission d'enquête consignera dans un document séparé ses conclusions motivées, en précisant si elles sont favorables, sous réserves ou défavorables au projet.

Le rapport et les conclusions motivées de la commission d'enquête seront remis au Président du Syndicat des Mobilités Pays Basque - Adour dans un délai d'un mois suivant l'expiration de l'enquête.

Une copie du rapport et de ses conclusions sera adressée par le Syndicat des Mobilités à chacun de ses membres ainsi qu'aux préfectures des Pyrénées Atlantiques et des Landes.

Rapport et conclusions seront tenus à la disposition du public au Syndicat des Mobilités Pays Basque - Adour, 15 avenue Foch, 64 185 Bayonne cedex, et sur la page du Syndicat des Mobilités Pays Basque - Adour sur le site internet : www.communaute-paysbasque.fr, ainsi que dans les lieux de consultation visés à l'article 5 pendant la durée d'un an à compter de la date de clôture de l'enquête. Les personnes intéressées pourront en obtenir communication, sans limitation de délai, dans les conditions prévues au titre 1er de la loi du 17 juillet 1978 (L.311-1 du Code des Relations entre le Public et l'Administration).

ARTICLE 12 : CONTRÔLE PRÉVENTIF DES CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

A la réception des conclusions de la Commission d'Enquête, Monsieur le Président du Syndicat des Mobilités Pays Basque - Adour, s'il constate une insuffisance ou un défaut de motivation de ces conclusions susceptibles de constituer une irrégularité dans la procédure, pourra en informer la Présidente du Tribunal Administratif de Pau dans un délai de 15 jours, par lettre d'observation.

Si l'insuffisance ou le défaut de motivation est avéré, la Présidente du Tribunal Administratif de Pau disposera de 15 jours pour demander à la Commission d'Enquête de compléter ses conclusions. En l'absence d'intervention de la part de la Présidente du Tribunal Administratif dans ce délai de 15 jours, la demande sera réputée rejetée.

Dans un délai de 15 jours à compter de la réception des conclusions de la Commission d'Enquête, la Présidente du Tribunal Administratif pourra également intervenir de sa propre initiative auprès de son auteur pour qu'il les complète, si elle constate une insuffisance ou un défaut de motivation de ces conclusions susceptibles de constituer une irrégularité dans la procédure. A défaut d'une demande motivée de report, la Présidente de la Commission d'Enquête transmettra simultanément à Monsieur le Président du Syndicat des Mobilités Pays Basque - Adour et à Madame la Présidente du Tribunal Administratif de Pau le rapport de la Commission d'Enquête ainsi que ses conclusions motivées sur le projet soumis à l'enquête publique dans un délai de 30 jours à compter de la date de clôture de l'enquête publique.

Envoyé en préfecture le 16/04/2021

Reçu en préfecture le 16/04/2021

Affiché le 16/04/2021 SLD

ID : 064-256401605-20210416-20210416A-AI

ARTICLE 13 : DÉCISION SUSCEPTIBLE D'ÊTRE ADOPTÉE AU TERME DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE – AUTORITÉ COMPÉTENTE POUR PRENDRE LA DÉCISION D'APPROBATION

Au terme de l'enquête publique, le projet de Plan de Déplacements Urbains, éventuellement modifié pour tenir compte des avis qui ont été joints au dossier, des observations du public et du rapport de la Commission d'Enquête, sera soumis à délibération du Comité Syndical en vue de son adoption en tant que Plan de Mobilité, conformément à l'application de la Loi d'Orientation des Mobilités.

ARTICLE 14 : NOTIFICATION ET EXÉCUTION

Le présent arrêté sera transmis pour notification et exécution :

- Au Préfet du Département des Pyrénées Atlantiques
- Au Préfet du Département des Landes
- Aux Sous-Préfets des arrondissements de Bayonne et de Dax
- Au Président du Tribunal Administratif de Pau
- Au Président de la Communauté d'Agglomération Pays Basque
- Aux Maires de toutes les communes du périmètre du Syndicat des Mobilités
- Aux Commissaires Enquêteurs

Il sera affiché pendant la durée de l'enquête au siège de la Communauté d'Agglomération Pays Basque et dans la mairie de chacune des communes membres du Syndicat des Mobilités Pays Basque – Adour.

Le présent arrêté annule et remplace le précédent en corrigeant une petite erreur matérielle (le lieu de la permanence n°3 est à Larressore et non à Ixassou comme indiqué dans la précédente version).

Fait à Bayonne le

16 AVR. 2021

Le Président du Syndicat des Mobilités Pays Basque – Adour

Jean-François IRIGOYEN



Annexe 3 - Insertions dans les journaux

Annonces légales diffusées dans **MEDIA BASQUE**

Date Parution : 2021-04-05

Référence : L2100052

SYNDICAT DES MOBILITÉS PAYS BASQUE-ADOUR

AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE

ÉLABORATION DU PLAN DE MOBILITÉ PAYS BASQUE-ADOUR

Le public est informé que par Arrêté n°21-004 en date du 26 mars 2021, une enquête publique se déroulera du jeudi 22 avril 2021 (9h00) au jeudi 27 mai 2021 (17h00) inclus.

Le dossier soumis à l'enquête publique comprend :

- I) Pièces administratives relatives à l'enquête publique
1. Arrêté d'ouverture de l'enquête publique
2. Décision du Tribunal Administratif désignant les membres de la commission d'enquête
3. Justificatifs des mesures de publicité
4. Recueil des avis des Personnes Publiques Associées et de l'avis de la Mission Régionale d'Autorité Environnementale, ainsi que le mémoire en réponse aux avis formulés
- II) Pièce relative au projet de Plan de Déplacements Urbains

Projet de Plan de Déplacements Urbains arrêté le 6 février 2020 et ses annexes, comportant notamment le rapport environnemental formalisant l'évaluation environnementale, et son résumé non technique

Madame la Présidente du Tribunal Administratif de Pau a désigné, par décision N° E20000034/64 du 16 juin 2020, Madame Valérie BEDERE, en qualité de Présidente de la Commission d'Enquête et Messieurs Pascal MONNET et Patrick GOMEZ, en qualité de membres titulaires.

Durant la période de l'enquête publique, du jeudi 22 avril 2021 (9h00) au jeudi 27 mai 2021 (17h00) inclus, le dossier d'enquête publique est tenu à la disposition du public (en format papier et en format numérique avec la mise à disposition d'un ordinateur) dans les 11 lieux de consultation répartis dans le ressort territorial du Syndicat des Mobilités Pays Basque - Adour, dont les adresses sont mentionnées ci-après (aux horaires d'ouverture au public) :

- Siège de la Communauté d'Agglomération Pays Basque, 15 avenue Foch, 64185 Bayonne cedex
- Maison de la Communauté - pôle Sud Pays Basque, 5-7 rue Putillenea, 64122 Urrugne
- Maison de la Communauté - pôle Nive-Adour, Parc d'activités de Lahonce, 64 rue Mayzounave, 64990 Lahonce
- Maison de la Communauté - pôle Pays de Bidache, 1 allée du parc des sports, 64520 Bidache
- Maison de la Communauté - pôle Amikuze, 35 rue du Palais de Justice, 64120 Saint-Palais
- Maison de la Communauté - pôle Pays de Hasparren, 54 rue Francis Jammes, 64240 Hasparren
- Maison de la Communauté - pôle Errobi, ZA Errobi, CS 40041, 64 250 Itxassou
- Maison de Services au Public - pôle Soule-Xiberoa, 14 rue des Frères Barenne, 64130 Mauléon-Licharre
- Maison de la Communauté - pôle Iholdi-Ozitbarre, Zerbitzu lekua, 64640 Iholdi
- Maison de la Communauté - pôle Garazi-Baigorri, Lutxiborda, 64220 Saint-Jean-Vieux
- Commune de Tarnos - Hôtel de Ville, 14 Boulevard Jacques Duclos, 40220 Tarnos

Des permanences de la Commission d'Enquête seront organisées afin de prendre en compte les

questions et observations du public. Toutes les informations relatives aux permanences physiques des commissaires enquêteurs sont mentionnées ci-dessous :

- 1: 22/04/2021 Siège de la Communauté Pays-Basque -15 avenue Foch, 64100 Bayonne 09 h à 12 h
- 2: 28/04/2021 Maison de la Communauté - pôle Pays de Hasparren, 54 rue Francis Jammes, 64240 Hasparren 09 h à 12 h
- 3: 28/04/2021 Communauté Pays Basque - pôle Errobi, Zone Artisanale Errepira, Route d'Halsou, 64480 Larressore 14 h à 17 h
- 4: 29/04/2021 Maison de Services au Public - pôle Soule-Xiberoa, 14 rue des Frères Barenne, 64130 Mauléon-Licharre 09 h à 12 h
- 5: 29/04/2021 Maison de la Communauté - pôle Amikuze, 35 rue du Palais de Justice, 64120 Saint-Palais 14 h à 17 h
- 6: 03/05/2021 Maison de la Communauté - pôle Garazi-Baigorri, Lutxiborda, 64220 Saint-Jean-Vieux 09 h à 12 h
- 7: 03/05/2021 Commune de Tarnos - Hôtel de Ville, 14 Boulevard Jacques Duclos, 40220 Tarnos 09 h à 12 h
- 8: 03/05/2021 Maison de la Communauté - pôle Iholdi-Ozitbarre, Zerbitzu lekua, 64640 Iholdi 14 h à 17 h
- 9: 03/05/2021 Maison de la Communauté - pôle Nive-Adour, Parc d'activités de Lahonce, 64 rue Mayzounave, 64990 Lahonce 14 h à 17 h
- 10: 04/05/2021 Maison de la Communauté - pôle Sud Pays-Basque, 5-7 rue Putillenea, 64122 Urrugne 09 h à 12 h
- 11: 04/05/2021 Maison de la Communauté - pôle Pays de Bidache, 1 allée du parc des sports, 64520 Bidache 14 h à 17 h
- 12: 05/05/2021 Siège de la Communauté Pays-Basque -15 avenue Foch, 64100 Bayonne 14 h à 17 h
- 13: 10/05/2021 Maison de la Communauté - pôle Amikuze, 35 rue du Palais de Justice, 64120 Saint-Palais 09 h à 12 h
- 14: 10/05/2021 Maison de Services au Public - pôle Soule-Xiberoa, Place Centrale, 64470 Tardets-Sorholus 14 h à 17 h
- 15: 18/05/2021 Maison de la Communauté - pôle Iholdi-Ozitbarre, Zerbitzu lekua, 64640 Iholdi 09 h à 12 h
- 16: 18/05/2021 Maison de la Communauté - pôle Garazi-Baigorri, Lutxiborda, 64220 Saint-Jean-Vieux 14 h à 17 h
- 17: 20/05/2021 Maison de la Communauté - pôle Errobi, ZA Errobi, CS 40041, 64 250 Itxassou 09 h à 12 h
- 18: 20/05/2021 Maison de la Communauté - pôle Pays de Hasparren, 54 rue Francis Jammes, 64240 Hasparren 14 h à 17 h
- 19: 22/05/2021 Siège de la Communauté Pays-Basque -15 avenue Foch, 64100 Bayonne 09 h à 12 h
- 20: 26/05/2021 Maison de la Communauté - pôle Pays de Bidache, 1 allée du parc des sports, 64520 Bidache 09 h à 12 h
- 21: 26/05/2021 Maison de la Communauté - pôle Sud Pays-Basque, 5-7 rue Putillenea, 64122 Urrugne 14 h à 17 h
- 22: 27/05/2021 Maison de la Communauté - pôle Nive-Adour, Parc d'activités de Lahonce, 64 rue Mayzounave, 64990 Lahonce 09 h à 12 h



Annonce Légale

PUBLICATION : 24/04/21

REFERENCE : L2100052

SUPPORT : www.mediabask.eus

SYNDICAT DES MOBILITÉS PAYS BASQUE-ADOUR
AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE
ÉLABORATION DU PLAN DE MOBILITÉ PAYS BASQUE-ADOUR

Le public est informé que par Arrêté n°21-004 en date du 26 mars 2021, une enquête publique se déroulera du jeudi 22 avril 2021 (9h00) au jeudi 27 mai 2021 (17h00) inclus.

Le dossier soumis à l'enquête publique comprend :

1. Arrêté d'ouverture de l'enquête publique
2. Décision du Tribunal Administratif désignant les membres de la commission d'enquête
3. Justificatifs des mesures de publicité
4. Recueil des avis des Personnes Publiques Associées et de l'avis de la Mission Régionale d'Autorité Environnementale, ainsi que le mémoire en réponse aux avis formulés
5. Pièce relative au projet de Plan de Déplacements Urbains
6. Projet de Plan de Déplacements Urbains arrêté le 6 février 2020 et ses annexes, comportant notamment le rapport environnemental formalisant l'évaluation environnementale, et son résumé non technique
7. Madame la Présidente du Tribunal Administratif de Pau a désigné, par décision N° E20000034/64 du 16 juin 2020, Madame Valérie BEDERE, en qualité de Présidente de la Commission d'Enquête et, Messieurs Pascal MONNET et Patrick GOMEZ, en qualité de membres titulaires.

Durant la période de l'enquête publique, du jeudi 22 avril 2021 (9h00) au jeudi 27 mai 2021 (17h00) inclus, le dossier d'enquête publique est tenu à la disposition du public (en format papier et en format numérique avec la mise à disposition d'un ordinateur) dans les 11 lieux de consultation répartis dans le ressort territorial du Syndicat des Mobilités Pays Basque - Adour, dont les adresses sont mentionnées ci-après (aux horaires d'ouverture au public) :

- *Siège de la Communauté d'Agglomération Pays Basque, 15 avenue Foch, 64185 Bayonne cedex
- * Maison de la Communauté - pôle Sud Pays Basque, 57 rue Putilleña, 64122 Urrugne
- * Maison de la Communauté - pôle Nive-Adour, Parc d'activités de Lahonce, 64 rue Mayzounave, 64990 Lahonce
- * Maison de la Communauté - pôle Pays de Bidache, 1 allée du parc des sports, 64520 Bidache
- * Maison de la Communauté - pôle Amikaze, 35 rue du Palais de Justice, 64120 Saint-Palais
- * Maison de la Communauté - pôle Errobi, ZA Errobi, CS 40041, 64 250 Ixassou
- * Maison de Services au Public - pôle Soule-Xiberoa, 14 rue des Frères Barrene, 64130 Mauléon-Licharre
- * Maison de la Communauté - pôle Iholdi-Ozibarre, Zerbitzu lekua, 64660 Iholdi
- * Maison de la Communauté - pôle Garazi-Bajgorri, Luxibordia, 64220 Saint-Jean-Le-Vieux
- * Commune de Tarnos - Hôtel de Ville, 14 Boulevard Jacques Duclos, 40220 Tarnos

Des permanences de la Commission d'Enquête seront organisées afin de prendre en compte les questions et observations du public. Toutes les informations relatives aux permanences physiques des commissaires enquêteurs sont mentionnées ci-dessous :

- N°de Permanence et Horaires de permanence :
- 1: 22/04/2021 Siège de la Communauté Pays-Basque -15 avenue Foch, 64100 Bayonne 09 h à 12 h
- 2: 28/04/2021 Maison de la Communauté - pôle Pays de Hasparren, 54 rue Francis Jammes, 64240 Hasparren 09 h à 12 h
- 3: 28/04/2021 Communauté Pays Basque - pôle Errobi, Zone Artisanale Errepta, Route d'Alsou, 64480 Larressore 14 h à 17 h
- 4: 29/04/2021 Maison de Services au Public - pôle Soule-Xiberoa, 14 rue des Frères Barrene, 64130 Mauléon-Licharre 09 h à 12 h
- 5: 29/04/2021 Maison de la Communauté - pôle Amikaze, 35 rue du Palais de Justice, 64120 Saint-Palais 14 h à 17 h

- 6: 03/05/2021 Maison de la Communauté - pôle Garazi-Bajgorri, Luxibordia, 64220 Saint-Jean-Le-Vieux 09 h à 12 h
- 7: 03/05/2021 Commune de Tarnos - Hôtel de Ville, 14 Boulevard Jacques Duclos, 40220 Tarnos 09 h à 12 h
- 8: 03/05/2021 Maison de la Communauté - pôle Iholdi-Ozibarre, Zerbitzu lekua, 64660 Iholdi 14 h à 17 h
- 9: 03/05/2021 Maison de la Communauté - pôle Nive-Adour, Parc d'activités de Lahonce, 64 rue Mayzounave, 64990 Lahonce 14 h à 17 h
- 10: 04/05/2021 Maison de la Communauté - pôle Sud Pays-Basque, 5-7 rue Putilleña, 64122 Urrugne 09 h à 12 h
- 11: 04/05/2021 Maison de la Communauté - pôle Pays de Bidache, 1 allée du parc des sports, 64520 Bidache 14 h à 17 h
- 12: 05/05/2021 Maison de la Communauté Pays-Basque -15 avenue Foch, 64100 Bayonne 14 h à 17 h
- 13: 10/05/2021 Maison de la Communauté - pôle Amikaze, 35 rue du Palais de Justice, 64120 Saint-Palais 09 h à 12 h
- 14: 10/05/2021 Maison de Services au Public - pôle Soule-Xiberoa, Pices Centrale, 64470 Tardets-Sorbolus 14 h à 17 h
- 15: 18/05/2021 Maison de la Communauté - pôle Iholdi-Ozibarre, Zerbitzu lekua, 64660 Iholdi 09 h à 12 h
- 16: 18/05/2021 Maison de la Communauté - pôle Garazi-Bajgorri, Luxibordia, 64220 Saint-Jean-Le-Vieux 14 h à 17 h
- 17: 20/05/2021 Maison de la Communauté - pôle Errobi, ZA Errobi, CS 40041, 64 250 Ixassou 09 h à 12 h
- 18: 20/05/2021 Maison de la Communauté - pôle Pays de Hasparren, 54 rue Francis Jammes, 64240 Hasparren 14 h à 17 h
- 19: 22/05/2021 Siège de la Communauté Pays-Basque -15 avenue Foch, 64100 Bayonne 09 h à 12 h
- 20: 26/05/2021 Maison de la Communauté - pôle Pays de Bidache, 1 allée du parc des sports, 64520 Bidache 09 h à 12 h
- 21: 26/05/2021 Maison de la Communauté - pôle Sud Pays-Basque, 5-7 rue Putilleña, 64122 Urrugne 14 h à 17 h
- 22: 27/05/2021 Maison de la Communauté - pôle Nive-Adour, Parc d'activités de Lahonce, 64 rue Mayzounave, 64990 Lahonce 09 h à 12 h
- 23: 27/05/2021 Commune de Tarnos - Hôtel de Ville, 14 Boulevard Jacques Duclos, 40220 Tarnos 14 h à 17 h

Dans ce contexte sanitaire épidémique de Covid-19, six permanences téléphoniques seront également organisées par les Commissaires

Enquêteurs :

- Le 04/05/2021, de 9h à 12h, puis de 14h à 17h
- Le 12/05/2021, de 9h à 12h, puis de 14h à 17h
- Le 17/05/2021, de 9h à 12h, puis de 14h à 17h

L'ensemble des pièces du dossier d'enquête est également consultable pendant la durée de l'enquête au format numérique sur la page du

Syndicat des Mobilités Pays Basque - Adour sur le site internet : www.communauté-paysbasque.fr

Toute personne peut également, à sa demande et à ses frais, obtenir communication d'une copie du dossier d'enquête auprès du Syndicat des

Mobilités Pays-Basque - Adour.

Le public pourra déposer ses observations et propositions, pendant la période d'enquête, du jeudi 22 avril 2021 (9h00) au jeudi 27 mai 2021 (17h00) inclus, selon les modalités suivantes :

- Soit sur les registres d'enquête ouverts dans les 11 lieux de consultation listés ci-dessus ;
- Soit auprès de la Commission d'Enquête dans le cadre des permanences précitées ci-dessus ;
- Soit depuis le site www.communauté-paysbasque.fr, via le registre dématérialisé : <https://www.registre-dematerialise.fr/2412> ;
- Soit par courriel : mobilite.durable@communaute-paysbasque.fr;

• Soit par courrier postal à l'attention de Madame la Présidente de la Commission d'Enquête sur le projet de Plan de Déplacements Urbains, à

l'adresse suivante : Syndicat des Mobilités Pays Basque - Adour - 15 avenue Foch - CS 88507 - 64185 Bayonne Cedex, avec la mention « NE

PAS OUVRIRE » sur l'enveloppe cachetée.

Au terme de l'enquête publique, le projet de Plan de Déplacements Urbains, éventuellement modifié pour tenir compte des avis qui ont été

joints au dossier, des observations du public et du rapport de la Commission d'Enquête, sera soumis à délibération du Comité Syndical en vue

de son adoption en tant que Plan de Mobilité, conformément à l'application de la Loi d'Orientation des Mobilités.

Le rapport et les conclusions de la Commission d'Enquête seront tenus à la disposition du public pendant une année au siège du Syndicat des

Mobilités Pays Basque - Adour - 15 avenue Foch - CS 88507 - 64185 Bayonne Cedex et dans les 11 lieux de consultation précités. Pendant

cette même période, ils seront par ailleurs consultables sur la page du Syndicat des Mobilités Pays Basque - Adour sur le site internet :

www.communauté-paysbasque.fr

Lien de publication : <https://annonces-legales.mediabask.eus/fragarkia.php?ref=L2100052>

ANNONCES LEGALES

Permanence 27 : 27/05/2021 Commune de Tarnos - Hôtel de Ville, 14 Boulevard Jacques Duclos, 40220 Tarnos 14 h à 17 h.
 Les renseignements complémentaires sont disponibles sur le site internet : www.communauté-paysbasque-adour.fr

Le public est informé que par Arrêté n°21-004 en date du 26 mars 2021, une enquête publique se déroulera à l'adresse suivante : Hôtel de Ville, 14 Boulevard Jacques Duclos, 40220 Tarnos 14 h à 17 h, pour le projet de création d'un Centre de Services à la Personne (CSP) à Tarnos.
 Le 04/05/2021 de 14 h à 17 h, puis de 14 h à 17 h.
 Le 11/05/2021 de 14 h à 17 h, puis de 14 h à 17 h.
 Le 18/05/2021 de 14 h à 17 h, puis de 14 h à 17 h.

L'ensemble des débats du dossier d'enquête est également consultable pendant la durée de l'enquête au format numérique sur la page du Syndicat des Mobilités Pays Basque-Adour sur le site internet : www.communauté-paysbasque-adour.fr
 L'ensemble des débats du dossier d'enquête est également consultable pendant la durée de l'enquête au format numérique sur la page du Syndicat des Mobilités Pays Basque-Adour sur le site internet : www.communauté-paysbasque-adour.fr

Le public est informé que par Arrêté n°21-004 en date du 26 mars 2021, une enquête publique se déroulera à l'adresse suivante : Hôtel de Ville, 14 Boulevard Jacques Duclos, 40220 Tarnos 14 h à 17 h, pour le projet de création d'un Centre de Services à la Personne (CSP) à Tarnos.
 Le 04/05/2021 de 14 h à 17 h, puis de 14 h à 17 h.
 Le 11/05/2021 de 14 h à 17 h, puis de 14 h à 17 h.
 Le 18/05/2021 de 14 h à 17 h, puis de 14 h à 17 h.

Le public est informé que par Arrêté n°21-004 en date du 26 mars 2021, une enquête publique se déroulera à l'adresse suivante : Hôtel de Ville, 14 Boulevard Jacques Duclos, 40220 Tarnos 14 h à 17 h, pour le projet de création d'un Centre de Services à la Personne (CSP) à Tarnos.
 Le 04/05/2021 de 14 h à 17 h, puis de 14 h à 17 h.
 Le 11/05/2021 de 14 h à 17 h, puis de 14 h à 17 h.
 Le 18/05/2021 de 14 h à 17 h, puis de 14 h à 17 h.

Le public est informé que par Arrêté n°21-004 en date du 26 mars 2021, une enquête publique se déroulera à l'adresse suivante : Hôtel de Ville, 14 Boulevard Jacques Duclos, 40220 Tarnos 14 h à 17 h, pour le projet de création d'un Centre de Services à la Personne (CSP) à Tarnos.
 Le 04/05/2021 de 14 h à 17 h, puis de 14 h à 17 h.
 Le 11/05/2021 de 14 h à 17 h, puis de 14 h à 17 h.
 Le 18/05/2021 de 14 h à 17 h, puis de 14 h à 17 h.

AVIS D'APPEL PUBLIC À LA CONCURRENCE

Accord - cadre à bons de commande prestations intellectuelles de maîtrise d'œuvre

Identification de l'acheteur : **COMMUNE DE GAREIN**
 Pour voir l'adresse exacte, voir le site internet : www.communauté-paysbasque-adour.fr
 Pour voir l'adresse exacte, voir le site internet : www.communauté-paysbasque-adour.fr

Procédure de passation : Michés à procédure adaptée conformément aux articles L2123-1 et R5123-1 du Code de la commande publique

Objet du marché : Missions de Maîtrise d'œuvre pour différents bâtiments de la Commune de Garein

Modalités de participation : Les offres à fournir à l'appui des offres sont présentées sous forme de dossier technique et de dossier financier.

Modalités de remise des offres : Les offres doivent être déposées au service des marchés publics de la Commune de Garein, 14 Boulevard Jacques Duclos, 40220 Tarnos, le 11 mai 2021 à 10h00.

Modalités de remise des offres : Les offres doivent être déposées au service des marchés publics de la Commune de Garein, 14 Boulevard Jacques Duclos, 40220 Tarnos, le 11 mai 2021 à 10h00.

Modalités de remise des offres : Les offres doivent être déposées au service des marchés publics de la Commune de Garein, 14 Boulevard Jacques Duclos, 40220 Tarnos, le 11 mai 2021 à 10h00.

Modalités de remise des offres : Les offres doivent être déposées au service des marchés publics de la Commune de Garein, 14 Boulevard Jacques Duclos, 40220 Tarnos, le 11 mai 2021 à 10h00.

Modalités de remise des offres : Les offres doivent être déposées au service des marchés publics de la Commune de Garein, 14 Boulevard Jacques Duclos, 40220 Tarnos, le 11 mai 2021 à 10h00.

Modalités de remise des offres : Les offres doivent être déposées au service des marchés publics de la Commune de Garein, 14 Boulevard Jacques Duclos, 40220 Tarnos, le 11 mai 2021 à 10h00.

Modalités de remise des offres : Les offres doivent être déposées au service des marchés publics de la Commune de Garein, 14 Boulevard Jacques Duclos, 40220 Tarnos, le 11 mai 2021 à 10h00.

Modalités de remise des offres : Les offres doivent être déposées au service des marchés publics de la Commune de Garein, 14 Boulevard Jacques Duclos, 40220 Tarnos, le 11 mai 2021 à 10h00.

APPELS D'OFFRES - AVIS D'ENQUÊTE

SYNDICAT DES MOBILITÉS PAYS BASQUE-ADOUR

AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE

Élaboration du Plan de Mobilité Pays Basque-Adour

Le public est informé que par Arrêté n°21-004 en date du 26 mars 2021, une enquête publique se déroulera à l'adresse suivante : Hôtel de Ville, 14 Boulevard Jacques Duclos, 40220 Tarnos 14 h à 17 h, pour le projet de création d'un Centre de Services à la Personne (CSP) à Tarnos.

Le public est informé que par Arrêté n°21-004 en date du 26 mars 2021, une enquête publique se déroulera à l'adresse suivante : Hôtel de Ville, 14 Boulevard Jacques Duclos, 40220 Tarnos 14 h à 17 h, pour le projet de création d'un Centre de Services à la Personne (CSP) à Tarnos.

Le public est informé que par Arrêté n°21-004 en date du 26 mars 2021, une enquête publique se déroulera à l'adresse suivante : Hôtel de Ville, 14 Boulevard Jacques Duclos, 40220 Tarnos 14 h à 17 h, pour le projet de création d'un Centre de Services à la Personne (CSP) à Tarnos.

Le public est informé que par Arrêté n°21-004 en date du 26 mars 2021, une enquête publique se déroulera à l'adresse suivante : Hôtel de Ville, 14 Boulevard Jacques Duclos, 40220 Tarnos 14 h à 17 h, pour le projet de création d'un Centre de Services à la Personne (CSP) à Tarnos.

Le public est informé que par Arrêté n°21-004 en date du 26 mars 2021, une enquête publique se déroulera à l'adresse suivante : Hôtel de Ville, 14 Boulevard Jacques Duclos, 40220 Tarnos 14 h à 17 h, pour le projet de création d'un Centre de Services à la Personne (CSP) à Tarnos.

Le public est informé que par Arrêté n°21-004 en date du 26 mars 2021, une enquête publique se déroulera à l'adresse suivante : Hôtel de Ville, 14 Boulevard Jacques Duclos, 40220 Tarnos 14 h à 17 h, pour le projet de création d'un Centre de Services à la Personne (CSP) à Tarnos.

Le public est informé que par Arrêté n°21-004 en date du 26 mars 2021, une enquête publique se déroulera à l'adresse suivante : Hôtel de Ville, 14 Boulevard Jacques Duclos, 40220 Tarnos 14 h à 17 h, pour le projet de création d'un Centre de Services à la Personne (CSP) à Tarnos.

Le public est informé que par Arrêté n°21-004 en date du 26 mars 2021, une enquête publique se déroulera à l'adresse suivante : Hôtel de Ville, 14 Boulevard Jacques Duclos, 40220 Tarnos 14 h à 17 h, pour le projet de création d'un Centre de Services à la Personne (CSP) à Tarnos.

Le public est informé que par Arrêté n°21-004 en date du 26 mars 2021, une enquête publique se déroulera à l'adresse suivante : Hôtel de Ville, 14 Boulevard Jacques Duclos, 40220 Tarnos 14 h à 17 h, pour le projet de création d'un Centre de Services à la Personne (CSP) à Tarnos.

Le public est informé que par Arrêté n°21-004 en date du 26 mars 2021, une enquête publique se déroulera à l'adresse suivante : Hôtel de Ville, 14 Boulevard Jacques Duclos, 40220 Tarnos 14 h à 17 h, pour le projet de création d'un Centre de Services à la Personne (CSP) à Tarnos.

Le public est informé que par Arrêté n°21-004 en date du 26 mars 2021, une enquête publique se déroulera à l'adresse suivante : Hôtel de Ville, 14 Boulevard Jacques Duclos, 40220 Tarnos 14 h à 17 h, pour le projet de création d'un Centre de Services à la Personne (CSP) à Tarnos.

Le public est informé que par Arrêté n°21-004 en date du 26 mars 2021, une enquête publique se déroulera à l'adresse suivante : Hôtel de Ville, 14 Boulevard Jacques Duclos, 40220 Tarnos 14 h à 17 h, pour le projet de création d'un Centre de Services à la Personne (CSP) à Tarnos.

Le public est informé que par Arrêté n°21-004 en date du 26 mars 2021, une enquête publique se déroulera à l'adresse suivante : Hôtel de Ville, 14 Boulevard Jacques Duclos, 40220 Tarnos 14 h à 17 h, pour le projet de création d'un Centre de Services à la Personne (CSP) à Tarnos.

Le public est informé que par Arrêté n°21-004 en date du 26 mars 2021, une enquête publique se déroulera à l'adresse suivante : Hôtel de Ville, 14 Boulevard Jacques Duclos, 40220 Tarnos 14 h à 17 h, pour le projet de création d'un Centre de Services à la Personne (CSP) à Tarnos.

Le public est informé que par Arrêté n°21-004 en date du 26 mars 2021, une enquête publique se déroulera à l'adresse suivante : Hôtel de Ville, 14 Boulevard Jacques Duclos, 40220 Tarnos 14 h à 17 h, pour le projet de création d'un Centre de Services à la Personne (CSP) à Tarnos.

Le public est informé que par Arrêté n°21-004 en date du 26 mars 2021, une enquête publique se déroulera à l'adresse suivante : Hôtel de Ville, 14 Boulevard Jacques Duclos, 40220 Tarnos 14 h à 17 h, pour le projet de création d'un Centre de Services à la Personne (CSP) à Tarnos.

Le public est informé que par Arrêté n°21-004 en date du 26 mars 2021, une enquête publique se déroulera à l'adresse suivante : Hôtel de Ville, 14 Boulevard Jacques Duclos, 40220 Tarnos 14 h à 17 h, pour le projet de création d'un Centre de Services à la Personne (CSP) à Tarnos.

Le public est informé que par Arrêté n°21-004 en date du 26 mars 2021, une enquête publique se déroulera à l'adresse suivante : Hôtel de Ville, 14 Boulevard Jacques Duclos, 40220 Tarnos 14 h à 17 h, pour le projet de création d'un Centre de Services à la Personne (CSP) à Tarnos.

Le public est informé que par Arrêté n°21-004 en date du 26 mars 2021, une enquête publique se déroulera à l'adresse suivante : Hôtel de Ville, 14 Boulevard Jacques Duclos, 40220 Tarnos 14 h à 17 h, pour le projet de création d'un Centre de Services à la Personne (CSP) à Tarnos.

Le public est informé que par Arrêté n°21-004 en date du 26 mars 2021, une enquête publique se déroulera à l'adresse suivante : Hôtel de Ville, 14 Boulevard Jacques Duclos, 40220 Tarnos 14 h à 17 h, pour le projet de création d'un Centre de Services à la Personne (CSP) à Tarnos.

CRÉATEURS D'ENTREPRISES
 POUR ÊTRE BIEN INFORMÉS
 ABONNEZ-VOUS !

Annexe 4 - PV de synthèse

DEPARTEMENTS des PYRENEES ATLANTIQUES et des LANDES

SYNDICAT DES MOBILITES
PAYS BASQUE-ADOUR

ENQUÊTE PUBLIQUE
Elaboration du Plan de Mobilité

PROCÈS-VERBAL DES OBSERVATIONS

Valérie BEDERE Présidente
Patrick GOMEZ Commissaire Enquêteur
Pascal MONNET Commissaire Enquêteur

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

PHYSICS DEPARTMENT

PHYSICS 439: QUANTUM MECHANICS

PHYSICS 439: QUANTUM MECHANICS

PHYSICS 439: QUANTUM MECHANICS

1. GÉNÉRALITÉS

L'enquête publique arrêtée par le président du Syndicat des mobilités Pays Basque-Adour (SMPBA) s'est déroulée du 22 avril au 27 mai 2021.

Elle concernait le projet de Plan de déplacements urbains (PDU).

Le public avait la possibilité d'émettre des observations par les moyens suivants :

- Lors des **23 permanences** tenues par les membres de la commission d'enquête au sein des pôles territoriaux, au siège de l'enquête et à la mairie de Tarnos.
- Lors des **6 permanences téléphoniques** tenues par les membres de la commission d'enquête, avec prise de rendez-vous.
- Sur les **registres d'enquête** ouverts au sein de 11 lieux de consultation dans les pôles territoriaux et à la mairie de Tarnos.
- Par **correspondance** adressée à la présidente de la commission.
- Par **courrier électronique** (*mobilite.durable@communaute-paysbasque.fr*).
- Sur le **registre dématérialisé** dédié à l'enquête publique (*https://www.registre-dematerialise.fr/2412*).

2. QUESTIONS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

- Plan de protection de l'atmosphère (PPA)

Le Porter à connaissance de l'Etat précise les liens entre le PDU et les autres documents stratégiques, en indiquant notamment que « *le PDU devra également être compatible avec le plan de protection de l'atmosphère* ».

Question 1 :

Le PPA de l'agglomération de Bayonne a été approuvé le 06 février 2013. Est-il considéré par le Syndicat comme un document cadre ? Quelles sont les données qui ont influencé le projet de PdM ?

- Cour Régionale des Comptes

Le récent rapport de la Cour Régionale des Comptes (*délibéré du 26 mai 2020*) émet des observations et des recommandations, dont certaines sont relatives au Plan des déplacements urbains.

Question 2 :

Quelles seront les modalités de prise en compte de ces éléments par le Syndicat au sein du PdM ?

Les questions 3 à 13 font suite aux réponses apportées par le SMPBA aux PPA/PPC (*tome VI du dossier – Pages 479 à 510*).

Dans un souci de lisibilité, les éléments de réponse du SMPBA extraits de ce tome VI sont en italique, sont précédés des titres de parties adoptés par le Syndicat et accompagnés des pages correspondantes.

1. CADRE DE LA DÉMARCHE DE PLAN DE DÉPLACEMENT

Objet et cadre du PDU

- « *Le SMPBA identifie les actions dont il maîtrise le pilotage ainsi que des actions partenariales. Pour certaines de ces actions, des temps de travail ont été organisés avec les autorités compétentes d'ailleurs identifiées comme personnes publiques*

associées et consultées. Toutes ces actions doivent faire l'objet d'un cadre conventionnel ou contractuel établi ou restant à établir » (page 481).

Question 3 :

Quelles sont les actions dont le cadre conventionnel ou contractuel est déjà établi ?

2. DONNÉES DE RÉFÉRENCE, OBJECTIFS ET STRATÉGIE

Données de référence utilisées

- « SMPBA envisage de se doter d'une nouvelle enquête mobilité » (page 486).

Question 4 :

Est-il envisagé que cette enquête mobilité soit disponible et utilisable pour l'évaluation du PdM à mi-parcours ?

- « Le diagnostic du PDU s'est employé à traduire le fonctionnement et l'organisation des territoires ainsi que des pratiques, services et infrastructures de mobilité avant l'engagement du PDU, considérant que les actions menées après cette date pouvaient être mises au crédit des premières réalisations de ce Plan. L'année 2017, correspondant à la date d'engagement du PDU et de création du Syndicat des mobilités, a été retenue comme référence » (page 486).

Question 5 :

Régulièrement les médias (presse écrite, réseaux sociaux, France 3) se font l'écho d'un certain nombre de mesures concernant la mobilité sur le territoire du SMPBA, essentiellement sur sa partie littorale, notamment :

- mise en service de la ligne T2 ;
- nouveau parking relais et covoiturage à Tarnos ;
- nouvelles navettes gratuites et électriques à Bayonne et Biarritz ;
- évolutions de la billetterie et de l'information aux voyageurs ;
- nouvelles pistes cyclables, nouveaux aménagements pour les vélos ;
- aménagements de zones piétonnes à Bayonne et Saint-Jean-de-Luz ;
- forum mobilité ;
- ambassadrices de la mobilité à Bayonne ;
- problématiques de circulation ;
- problématique de la route de la corniche.

La commission d'enquête souhaite savoir si ces différentes actions s'inscrivent dans le projet de PdM, et demande des éléments d'information relatifs à leur financement (pilotage, suivi).

- « Néanmoins, le PDU du STACBA restant en vigueur, un bilan de mise en œuvre des actions à mi-parcours est nécessaire. Ce bilan spécifique pourra être produit indépendamment de l'actuelle démarche de PDU » (page 487).

Question 6 :

La commission d'enquête s'interroge sur les éléments de cette affirmation et sollicite des informations complémentaires sur l'avenir du PDU 2015.

3. CARACTÈRE OPÉRATIONNEL DU PROJET

Précision et spatialisation des actions

- « Le plan de déplacements prévoit des « déclinaisons locales » du plan de déplacements (mesure E.I.4.a. Détailler le projet du Plan de déplacements dans des « Plans de déplacements de secteurs ») qui permettront de préciser les actions par sous espaces. Une telle démarche est déjà engagée » (page 490).

Question 7 :

La commission d'enquête comprend que des plans de déplacements de secteurs sont en cours de définition. Quels sont précisément les secteurs concernés ? Cette démarche est-elle interne au Syndicat ou bien est-elle conduite en concertation avec d'autres interlocuteurs ?

4. COMPLÉMENTS ET ENRICHISSEMENTS THÉMATIQUES

Pratique des modes actifs

- « Une charte en cours d'élaboration vient encadrer le déploiement de services d'EDP partagés sur l'espace public » (page 493).

Question 8 :

Quel est l'état d'avancement de cette charte ? De quelle façon les territoires et les communes se l'approprient-ils ?

Transports en commun et nœuds multimodaux

- « Le Syndicat dispose d'un règlement d'intervention et envisage de se doter d'un règlement d'intervention plus large » (page 494).

« Concernant l'appui au financement, le Syndicat des mobilités actualisera ses règlements d'intervention afin de donner le contour de sa participation auprès des autres acteurs, les communes notamment » (page 501).

Question 9 :

A quelle échéance ces règlements d'intervention seront-ils adaptés ?

Usages collectifs de la voiture et électromobilité

- « Aussi, afin de développer et promouvoir les bornes de recharges électriques, le Syndicat des mobilités veillera à renouveler sa sollicitation au Syndicat d'énergie des Pyrénées-Atlantiques pour mener un travail conjoint » (page 497).

Question 10 :

Il semble qu'une première sollicitation du syndicat d'énergie par le SMPBA n'ait pas été suivie d'effets. Quelle est la position du syndicat d'énergie dans ce domaine ?

- « Les échangeurs autoroutiers sont identifiés dans le projet comme des points d'articulation des réseaux et d'organisation du report modal [...]. Des parkings relais sont envisagés au niveau de plusieurs d'entre eux. Sur l'A63, en plus des parkings existants aux sorties 7 et 5.1, de nouveaux sont prévus aux sorties 5 (dans le cadre du projet Tram'Bus 2) ainsi qu'aux sorties 4 et 3 (articulés à la ligne 3) et à la future sortie au droit du quartier de Chantaco à Saint-Jean-de-Luz. Sur l'A64, des parkings sont à l'étude pour du covoiturage » (page 498).

Question 11 :

La commission d'enquête souhaite des précisions sur ces différents projets (notamment l'état d'avancement et les échéances envisagées), qui semblent effectivement s'inscrire dans le cadre du projet de PdM et de la mesure 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 »).

5. MISE EN ŒUVRE DU PROJET

Travail avec les autres acteurs

- « *Enfin, comme prévu par le nouveau cadre réglementaire, le Syndicat des mobilités a constitué un comité des partenaires qui sera régulièrement consulté* » (page 501).

Question 12 :

Le dossier ne semble pas mentionner l'existence de ce comité des partenaires : la commission d'enquête souhaiterait des informations complémentaires.

Observation

- « *Le Syndicat des mobilités a commencé à construire l'observatoire du PDU et à renseigner les valeurs de référence* » (page 502).

Question 13 :

Quel est l'état d'avancement de cette « construction » de l'Observatoire ?

3. DÉTAIL DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

Lecture du tableau des observations

La quasi-totalité des observations regroupant plusieurs thématiques, la commission d'enquête a décidé de présenter le tableau des observations dans l'ordre chronologique de saisie.

Le tableau du procès-verbal des observations se lit selon les règles suivantes :

- Colonne « N° obs »

Les 208 observations ont été **numérotées** de 1 à 208.

- Colonne « Support »

Les 208 observations ont été **codifiées** de la façon suivante :

- 3 reçues par courrier : code « *Courrier* ».
- 18 reçues par courriel : code « *Email* ».
- 156 déposées sur le registre dématérialisé : code « *Web* ».
- 28 déposées dans les registres papier : code « *Registre papier* ».
- 4 transmises par téléphone : code « *TEL* ».

- Colonne « Référence »

Afin de faciliter le traitement ultérieur des pièces jointes aux observations, des courriers, ainsi que le report aux différents supports, les règles suivantes ont été appliquées :

- contribution reçue par courrier : « *L* » ;
- contribution rédigée sur le registre papier : « *R* » ;
- contribution rédigée sur le registre papier avec pièce jointe : « *R_L* » ;
- contribution rédigée sur le registre dématérialisé : « *RD* » ;
- contribution envoyée par courriel : « *RD* ».

Un numéro d'ordre a été attribué à chaque document, suivi du libellé du pôle territorial, puis de la date (ND en cas d'absence de date).

Exemples :

R1_L1_L2_URR_0405 signifie « *observation n°1 du 04 mai sur le registre d'Urrugne, accompagnée de deux pièces jointes n°1 et 2* ».

RD23_2504 signifie « *observation n°25 déposée sur le registre dématérialisé le 25 avril* ».

Code	Lieu de permanence
BAY	Siège de la Communauté d'Agglomération Pays Basque - BAYONNE
IHO	Maison de la Communauté - Pôle Iholdi-Oztibarre - IHOLDI
STJ	Maison de la Communauté - Pôle Garazi-Baigorri – SAINT JEAN LE VIEUX
URR	Maison de la Communauté - Pôle Sud Pays Basque - URRUGNE
LAR	Communauté Pays basque - Pôle Errobi - LARRESSORE
ITX	Maison de la Communauté - Pôle Errobi - ITXASSOU
BID	Maison de la Communauté - Pôle Pays de Bidache - BIDACHE
HAS	Maison de la Communauté - Pôle Pays de Hasparren - HASPARREN
LAH	Maison de la Communauté - Pôle Nive-Adour - LAHONCE
STP	Maison de la Communauté - Pôle Amikuze – SAINT PALAIS
MAU	Maison de Services au Public - Pôle Soule-Xiberoa – MAULEON-LICHARRE
TARD	Maison de Services au Public - Pôle Soule-Xiberoa – TARDETS-SORHOLUS
TARN	Commune de Tarnos : Hôtel de Ville - TARNOS

- Colonne « Observation »

Les observations enregistrées sur le registre dématérialisé (« *Web* » et « *Email* ») ont été retranscrites intégralement (dans le fond et la forme).

Les observations 114-115-195-196 ont été synthétisées par la commission d'enquête.

N° obs	Support	Référence	Auteur	Pôle de résidence	Observation
1	Web	RD01_2204	Anonyme	COTE BASQUE-ADOUR	Des bus avec des portiques pour les vélos. Des pistes cyclables mais pas au détriment des usagers de la voiture.
2	Web	RD02_2204	ANGLADE Thierry	je ne souhaite pas répondre	Bonjour, les citoyens du bab ont déjà manifesté leur opposition à la piste cyclable de la voie express du bab. Nous vous prions de ne pas renouveler cette fâcheuse expérience. Merci.
3	Web	RD03_2204	RIVIERE Gilles	COTE BASQUE-ADOUR	Si vous souhaitez répondre à vos ambitions affichées, il ne faut plus faire dans la demie mesure. Les transports en communs doivent être la priorité. Les couloirs de bus doivent être beaucoup plus nombreux, surtout aux points névralgiques constatés. Il n'est pas concevable qu'un bus soit bloqué dans les embouteillages comme c'est trop le cas actuellement. Les nouvelles lignes de trambus doivent donc être propres. Concernant le nœud de la bretelle d'Aritzague, faire passer le trambus au milieu d'un espace routier déjà saturé ne peut pas encourager les automobilistes à prendre les transports en commun. Il faut impérativement que les modes de transport collectifs aillent plus vite pour que les habitants de Bassussary, mais aussi Ustaritz, Cambo, aient envie de les prendre. Pour cela, il faut créer un pont au-dessus de la voie ferrée. Certaines voies ont été mal aménagées, créant des situations dangereuses pour tous les usagers. Notamment le passage de Caradoc où il faut choisir entre élargir la voie ou un passage plus haut sur St Étienne. Concernant les vélos, étant cycliste quotidien, je peux témoigner que certains points restent dangereux. Il faut absolument régler le problème du pont St Esprit qui génère des conflits d'usagers en permanence. Il faudrait aménager une voie cyclable sur le côté interne de chaque trottoir avec un rebord afin d'éviter l'empiètement des piétons. Pour d'autres axes comme le BAB ou Aritzague, il faut penser le déplacement autrement et dans sa globalité. L'échec de ces deux pistes, vite aménagées à la va-vite, est dû au manque d'imagination et au fait de cantonner les vélos sur les mêmes axes que les voitures, alors que les voies cyclables pourraient emprunter plutôt des voies secondaires, comme Bois Belin par exemple. Faire également attention aux intersections avec de petites rues, comme au boulevard de l'Adour à Anglet. De façon générale, tracer une ligne au sol sur une route n'est pas du tout sûr pour les vélos. Il est également indispensable de développer le transport ferroviaire par l'augmentation du nombre de trains entre Bayonne et St Jean Pied de Port et sur la ligne Hendaye Bayonne. Cette ligne pourrait également être intégrée au réseau de transports communautaires, par exemple en donnant la possibilité de prendre le train avec un ticket de bus. Aujourd'hui le prix d'un trajet en TER est prohibitif et les raccordements aux réseaux de bus ne sont pas intuitifs.
4	Web	RD04_2304	Anonyme	COTE BASQUE-ADOUR	Bonjour, installer des miroirs au sous-terrain Butte aux Cailles Anglet, piétons et cyclistes se retirent dedans, cyclistes aussi envers les cyclistes car pas de visibilité, angles droits
5	Web	RD05_2304	Anonyme	COTE BASQUE-ADOUR	Je demande la piste cyclable sur le BAB de Bayonne jusqu'à Biarritz
6	Web	RD06_2304	Anonyme	COTE BASQUE-ADOUR	Je demande des implantations d'arceaux pour vélos sur toutes les allées qui constituent la ZA de Hausquette à Anglet
7	Web	RD07_2304	Anonyme	COTE BASQUE-ADOUR	Je demande la vitesse dans toutes les rues d'Anglet, limitée à 30 km/h
8	Web	RD08_2304	RAPPALINI Sylvie	COTE BASQUE-ADOUR	Je demande la mise aux normes d'accessibilité, sécurité de l'arrêt de Bus ligne 32 et 36 de Chronoplus. Pas de quai, pas de piste podotactile, pas de ligne au sol, des voitures systématiquement garées sur le simili arrêt. Le panneau horaire est caché. Et ceci dans les 2 sens, une abomination en 2021. Demander des dizaines de fois à la commune et Chronoplus
9	Web	RD09_2304	Anonyme	je ne souhaite pas répondre	Je demande plus de bancs arrêt Chambre d'Amour, Anglet, ligne 32, ligne 38 Navette Océane. Je demande un abri bus pour cet arrêt stratégique

10	Web	RD10_2304	Anonyme	COTE BASQUE-ADOUR	Je demande des bancs et abri bus à l'arrêt Nouvelle Poste, dans les 2 sens, sur le BAB, compte tenu du nombre de passagers qui utilisent cet arrêt
11	Web	RD11_2304	Anonyme	COTE BASQUE-ADOUR	Je demande des arceaux vélos devant toutes les écoles primaires et maternelles d'Anglet. De plus en plus de parents viennent à vélo amener leurs enfants y compris à vélo cargo. Toute la place est disponible devant Evariste Galois sur de parking refait à neuf pour 2 arceaux par exemple.
12	Web	RD12_2304 1 PJ	Anonyme	COTE BASQUE-ADOUR	Il manque 2 potelets ou piquets anti-stationnement, qui satisfierait les PMR, le facteur, allée Pégase Anglet
13	Web	RD13_2304 1 PJ	Anonyme	je ne souhaite pas répondre	Anglet l'arrêt de bus des Cinq Cantons reçoit 5 lignes, oui 5, donc beaucoup d'usagers. Le quai n'est pas aux normes d'accessibilité, aucune piste podotactile. Le bus ne peut s'approcher du trottoir car cela forme une courbe, ce qui augmente encore l'enjambée pour monter ou descendre. Illégal
14	Web	RD14_2304 1 PJ	Anonyme	je ne souhaite pas répondre	L'arrêt Bibliothèque à Anglet, ligne 34, direction Chambre d'Amour, ne possède pas de banc, la mairie prétexte un manque de place, ce qui est parfaitement faux. Il est fastidieux de prendre les bus de lignes secondaires, souvent pas de banc, pas d'abri
15	Web	RD15_2404	Anonyme	je ne souhaite pas répondre	Piste cyclable bord adour s'arrête avant la route qui mène zone de fret du CEF De Mouguerre. Prolongement nécessaire pour sécurité et permettrait à des milliers de personnes y travaillant de pouvoir y aller à vélo en toute sécurité
16	Web	RD16_2404	DUBOE Jean-Louis	je ne souhaite pas répondre	Bonjour, Je suggère de créer au nord, d'Hendaye à Tarnos, l'équivalent du Topo avec la même fréquence soit une rame toutes les 10 minutes. Cela éviterait de prendre la voiture pour aller dans toutes les communes de la côte que ce soit pour les travailleurs, les retraités et les touristes. Cordialement.
17	Web	RD17_2404 Idem obs n°45	Anonyme	je ne souhaite pas répondre	Rue Maubec à sens unique avec nouveau trambus il semble être question de l'interdire totalement aux voitures. Cela isole complètement ce quartier du centre-ville dans la mesure où le bus et le tout a pieds ne peut être envisagé pour tout. Une rue à sens unique ou interdite pourquoi pas mais avec une alternative de déstasage voiture qui ne fasse pas faire des kms aux habitants du quartier pour rejoindre centre-ville. Ici la rue a été mise à sens unique sans rue parallèle où se replier. Le pont de fer n'a pas été remplacé pour voiture et interdire la rue Maubec en descente équivaldrait à interdire le pont st esprit aux habitants du quartier qui se retrouvent à devoir faire des kms pour rejoindre l'autre rive. Les Bayonnais de ce quartier méritent aussi de la considération. Citadelle, St Etienne, Ste Croix ont une forte densité de population et couper cette rue aux habitants de ces quartiers les amènent à faire des kms pour emprunter un détour par le pont rouge ou autoroute et se retrouver relégués au même titre que les habitants de Boucau ou Tarnos.
18	Web	RD18_2404	Anonyme	SUD PAYS BASQUE	Bonjour, J'ai lu le pdf du projet concernant le plan d'actions. Je l'ai trouvé très bien, et j'espère que les mesures qui y sont détaillées seront un jour réalisées. A propos de l'amélioration de la ligne 3 car express, j'aimerais ajouter une proposition que je n'ai pas retrouvée de manière explicite dans le pdf. Le pdf évoque un désir d'amélioration de la vitesse et de la qualité de service sur la ligne 3, et place cet objectif comme "prioritaire", mais n'évoque pas d'action concrète. Ma proposition est simple, il s'agirait de rétablir des liaisons semi-directes via l'A63 entre Hendaye, St-Jean-de-Luz et Bayonne, comme c'était le cas il y a 3 ans. Il ne serait pas forcément nécessaire de proposer des bus semi-directs toute la journée, mais au moins 2 ou 3 le matin et 2 ou 3 le soir pour les travailleurs, du lundi au vendredi. Sur un St-Jean-de-Luz - Bayonne, le trajet actuel en bus met 1h et de Hendaye à Bayonne 1h30, ce qui en fait un trajet clairement non compétitif pour aller au travail, et n'incite pas à délaissier la voiture. Enfin, le train est soumis aux aléas des trajets grandes lignes et du fret, et il est très compliqué d'obtenir des horaires corrects et cadencés de la part de la SNCF. Utiliser l'A63 pour ces liaisons semi-directes permettrait de ramener le temps de trajet à 30-35min pour un Saint-Jean-de-Luz - Bayonne, et à 50 min pour un Hendaye - Bayonne. Cela ferait 30min d'économie de temps de trajet le matin, et de même le soir, soit 1h de temps économisé par jour. Je ne pense pas qu'il soit si compliqué que cela de mettre en place ces liaisons ponctuelles le matin et le soir, et j'ose espérer qu'il ne

					<p>faillie pas attendre 2025 pour les voir rétablies. En vous remerciant pour le travail que vous accomplissez chaque jour pour le bien être de la communauté. Cordialement.</p>
19	Web	RD19_2504	POCHELU Patricia	je ne souhaite pas répondre	<p>Bien qu'une ligne existe entre Cambo et Ixassou nous sommes la plupart du temps obligés d'utiliser notre voiture pour aller à Bayonne ou Saint-pied de port, ou pour faire nos courses.</p> <p>Car</p> <p>La ligne de bus 57 entre Ixassou et Cambo n'assure PAS de correspondance - avec la ligne 814 qui relie Cambo Bayonne: le 57 arrive 3 mn APRÈS le départ du 814. - ni avec le train Bayonne-Saint Jean Pied de Port. Le 57 va aux mêmes mais pas à la gare. Et le 59 n'a pas de correspondance avec les horaires de départ ou d'arrivée du tram. En particulier pour le premier train de la journée. De plus, si à vol d'oiseau il y a moins de 3 km entre la place d'Ixassou et les supermarchés d'Ixassou et Cambo, le bus met 50 minutes pour y aller. C'est en bout de circuit en aller-retour que fait le bus. S'il fonctionnait en boucle dans les deux sens simultanément nous pourrions l'utiliser pour faire nos courses.</p>
20	Web	RD20_2504	Anonyme	je ne souhaite pas répondre	<p>Ligne 11 qui dessert Bayonne vers Tardets. Le samedi pas d'horaires qui permettent de faire l'aller-retour dans la journée dans le sens Bayonne Tardets. Il y en a dans l'autre sens. Ajouter une rotation permettrait d'avoir ce service dans les 2 sens. Cela éviterait à nombre d'entre nous de prendre la voiture le samedi et desservir pas mal de villes en week end</p>
21	Web	RD21_2504	Anonyme	NIVE-ADOUR	<p>Bonjour,</p> <p>Les habitants d'Ustaritz, Cambo etc. rencontrent de grandes difficultés pour se rendre sur le BAB aux heures d'affluences. D'énormes bouchons sont constatés à toutes heures au niveau des ronds point d'Audi et Leroy Merlin.</p> <p>La création du rond point de Leroy Merlin d'ailleurs qui est énorme erreur, avait pourtant fait l'objet d'un test non concluant et a pourtant quand même été réalisé. Peut-être que Leroy Merlin a plus de moyens que les utilisateurs... Ceci est tout à fait regrettable car il n'a fait qu'empirer les choses.</p> <p>Pour ma part, habitant d'Ustaritz, j'ai constaté un doublement du temps de bouchon dans les deux sens suite à la création de ce rond point et c'est rageant.</p> <p>Concernant les modes de déplacements en commun, ils sont tellement rares, coûteux et compliqués à l'utilisation qu'il n'est aujourd'hui pas imaginable de se rendre au travail sur le bab en les utilisant. Il ne reste donc que la voiture, mais rien n'est fait pour améliorer la situation.</p> <p>Il est certain que l'idée d'une agglomération ultra bien desservie au niveau des tram et transports en commun (comme Bordeaux par exemple) fait envie, mais avant d'y arriver ce qui prendra plusieurs années voir des dizaines d'années, il ne faut pénaliser les habitants. Quelques actions simples et peu coûteuses permettraient déjà d'améliorer le trafic sans pour autant casser le plan de mobilité. Des ingénieurs sont la pour ça, il suffit de les consulter. SVP Améliorez le trafic dans cette zone car il devient de plus en plus compliqué et SANS ALTERNATIVE de se rendre au travail... Cela est un calvaire au quotidien.</p> <p>Merci d'avance,</p>
22	Web	RD22_2504	Anonyme	je ne souhaite pas répondre	<p>Article 3- Publicité</p> <p>Il aurait été utile que la publicité dans les journaux n'intègre pas Sud Ouest des Pyrénées Atlantiques !</p> <p>Est-ce à dire que les personnes qui se déplacent vers Bayonne et Saint-Jean de Luz n'ont pas à connaître le PDM ?</p> <p>Mauvaise note !</p>
23	Web	RD23_2504 Idem obs n°42	ETCHELECOU Alexandra	COTE BASQUE-ADOUR	<p>Difficultés circulation zones Sutar- Rond-Point Compagnet- Maigno.</p> <p>J'habite Bassussarry et je travaille à l'Hôpital de Bayonne, soit 4 km entre les deux et j'ai 3 possibilités de mode de transport :</p> <p>1) la voiture : à 08h45 bouchons interminables sur le secteur Sutar- Maignon (encore pire si la sortie d'autoroute est déviée sur le rond-point de Compagnet car pour les voitures qui souhaitent aller vers Bayonne, il est impossible pour nous qui venons de Sutar de s'insérer dans le rond-point). Tous les accès sont saturés par les voitures qui arrivent de Cambo, de Bassussarry, d'Arcangues-St-Pée....</p>

24	Web	RD24_2504	Anonyme	COTE BASQUE-ADOUR	<p>Et l'avenir me fait encore plus peur car quand on voit le nombre de constructions de logements qui sont en train de se monter sur Arcangues, Anglet Sutar, Bassussarry, il va y avoir encore plus de circulation étant qu'il y aura encore plus de voitures. Et pour le retour le soir en voiture, même problématique à 17h00, bouchons infernaux depuis Montréjeau-EDF jusqu'au rond-point de la Jardinerie Lafitte et ensuite jusqu'au rond-point de Leroy Merlin.</p> <p>2) le bus : un seul horaire de passage à 08h11 (ligne 52 arrêt Bassussarry Bourg) pour commencer à 09h15.</p> <p>De plus, le bus prend le même trajet que les voitures donc lui aussi est dans les bouchons (matin et soir bien sûr), pourquoi ne pas réserver une voie propre au bus comme c'est le cas sur d'autres secteurs à Anglet ?</p> <p>3) le vélo électrique : j'ai fait l'acquisition fin 2019 d'un vélo électrique pour me rendre au travail.</p> <p>Je démarre de mon domicile et étant donné que les bouchons vont de Sutar et descendent vers le syndicat mixte de l'usine de la Nive (avenue de Cambo), je ne peux pas emprunter la piste cyclable puisque les voitures font la queue dessus : quel intérêt ?</p> <p>Une fois arrivée au rond-point de Compagnet, j'essaye de m'insérer dans la circulation ce qui est très compliqué, ce d'autant plus si la sortie de l'autoroute est déviée vers ce rond-point car les voitures arrivent de manière continue...</p> <p>Ensuite j'accède à la route de l'autre côté du rond-point qui me permet de descendre au chemin du Halage, ça y est je me sens enfin en sécurité. Oui je parle bien de Sécurité car il est très dangereux pour les vélos de traverser ce rond point et encore plus au retour, car il n'y a pas de visibilité quand vous êtes dans le rond point et que vous souhaitez remonter vers Anglet Sutar, les véhicules débouchent très vite du rond point de l'autoroute et les poteaux gênent la visibilité.</p> <p>Quelles solutions pour désengorger ce secteur et pour une meilleure sécurité des cyclistes ?</p> <p>Pour moins de voitures et donc moins de bouchons : un Tram bus qui irait jusqu'au Golf de Bassussarry, avec sa propre voie de circulation, est indispensable, il permettrait d'avoir moins de circulation. La zone de stationnement du terminus pour les voitures pourrait aussi servir de parking de covoiturage.</p> <p>Pour permettre aux cyclistes d'être en sécurité : faire des pistes cyclables sécurisées sur cette zone et pourquoi pas faire un souterrain ou une passerelle qui permettrait de traverser dans les deux sens, le rond-point de Compagnet, pour aller jusqu'à la route qui mène au Chemin du Halage (comme celui réalisé au Golf de Bassussarry pour les golfeurs).</p> <p>Ou bien la mise en place de feux tricolores et de passages piétons pour pouvoir stopper la circulation dans les deux sens et permettre aux cyclistes et piétons de traverser en toute sécurité dans ce rond-point de Compagnet.</p> <p>Il est évident que des solutions alternatives sont nécessaires pour notre avenir mais il faut aussi donner les moyens aux personnes qui sont motivées pour ne pas prendre leur voiture, de se sentir en sécurité et de pouvoir circuler sans la peur au ventre dans ce secteur. J'ai été un peu longue dans mes explications mais je pense qu'il était important de vous expliquer ma situation et je pense la situation de beaucoup de personnes qui vivent dans ce secteur.</p> <p>Je vous remercie d'avoir pris la peine de me lire. Je vous prie d'agréer, Madame la Présidente, l'expression de mes salutations distinguées.</p> <p>Vivant et travaillant à Bayonne,</p> <p>Je souhaiterais vivement que lors des aménagements futurs pour les mobilités, soit pris en compte de véritables voies cyclables, de véritables voies pour bus ou tram bus et des voies pour piétons. Ceci en plus des voies pour voitures.</p> <p>Il est regrettable que les travaux coûteux de ces dernières années n'en aient pas tenu compte.</p> <p>Et le fait de mettre plus de temps à traverser la ville en bus qu'en voiture ou en vélo, n'incitent pas les conducteurs à prendre les transports en commun!</p> <p>Lors des aménagements et des constructions dans tous les sens dont fait l'objet agglomération, il est plus que nécessaire de prévoir systématiquement des voies dédiées aux bus, vélos, piétons ... C'est à dire préempter du terrain accorder aux promoteurs pour ces travaux de voiries</p> <p>Cela s'appelle de l'urbanisme ! et si l'agglomération ne veut pas devenir un Sarcelle sur mer, elle peut encore revoir sa politique d'aménagement du territoire.</p> <p>Et pour les habitants des communes environnantes qui s'agglutinent dans les embouteillages, Une augmentation de la circulation des</p>
----	-----	-----------	---------	-------------------	--

					trains , des bus avec voies dédiées ... est plus que nécessaire , avec en parallèle la création de parkings relais.
25	Web	RD25_2604	Anonyme	NIVE ADOUR	<p>Je vis à Urt et travaille depuis peu sur Anglet.</p> <p>Aucune possibilité de transport en commun pour rejoindre mon travail, je dois donc prendre ma voiture chaque jour et le constat est édifiant. Tous les matins à 7h30 on assiste à un flot de voiture venant d'Urt/ Bardos/Bidache en direction de Bayonne. Des bouchons tous les matins aux sorties d'autoroute, des bouchons tous les matins entre Bayonne Nord et Anglet.</p> <p>Le soir venu, le constat est le même, si bien que les employeurs proposent de plus en plus de moduler les horaires en fonction de l'état des routes. Je fais des détours considérables pour éviter le rond point d'Arixagae, ou de Saint Léon, qui sont bouchés quel que soit le jour ou l'heure.</p> <p>Il y a quelques années, ceux-ci n'étaient bouchés qu'aux heures de pointe, et aujourd'hui c'est constant ... Et encore je vous fais ce constat en période de pandémie/confinement/télétravail ... Je ne parle pas de la période estivale ou la route devient un enfer.</p> <p>Je trouverais intéressant que des transports en commun desservent également les communes alentours, mais également de pouvoir utiliser l'Adour comme voie de navigation par une navette fluviale qui pourrait permettre de désengorger les routes et également de favoriser encore plus le covoiturage (hors période Covid bien entendu).</p>
26	Web	RD26_2604	Anonyme	GARAZI BAIGORRI	<p>La ligne qui relie baigorri à garazi ne peut être utilisée pour travailler</p> <p>Le 1er départ de baigorri est à 8h30 (ça ça va) mais le dernier retour part de garazi juste avt 16h.</p> <p>Ça fait une amplitude trop petite pour une journée de travail.</p> <p>C'est dommage de devoir toujours prendre la voiture</p> <p>Quelques observations pour mon secteur :</p> <ul style="list-style-type: none"> - développer le vélo par la mise en place de piste cyclables sécurisées : pour mon secteur il manque un gros tronçon "sécurisé " entre Saint-Pée sur Nouvelle et Saint Jean de Luz. - Développer au maximum le train avec plus d'horaires et une remise en fonction des petites gares déjà existantes. - L'interdiction des voitures dans les centres villes ou villages (hors véhicules de livraisons qui seront plutôt du type triporteurs ou véhicules propres) : Saint Jean de Luz , Ascaïn , ... - plus de petites navettes électriques comme l'on trouve dans les villes (Bayonne) pour se rendre d'un village à un autre . - Fermeture aux véhicules (sauf riverains) de la route du Halage reliant Ascaïn à Ciboure. Privilégier un accès piétons et cyclistes avec aménagement du lieu (bancs face au barthes, observatoire pour la faune et la flore) . Bel endroit à valoriser d'après moi. - Au sein de l'agglomération Pays basque possibilité pour les agents de travailler dans le pôle le plus proche de son habitation pour éviter les déplacements ou en télétravail. - Fermeture de la route de la corniche pour la consacrer uniquement aux piétons et aux vélos ou autres (trottinettes, rollers, ...). - transports scolaire avec véhicules électriques. <p>Pour les petites communes pourquoi pas l'utilisation de traction animale.</p>
27	Web	RD27_2604	Anonyme	SUD PAYS BASQUE	
28	Web	RD28_2704	ETCHEVESTE Clément	PAYS DE BIDACHE	<p>Les transports en commun (essentiellement le bus) sont trop peu utilisés en zone péri-urbaine (type Urt), car s'ils permettent de rejoindre Bayonne (place des basques ou St André par exemple), le chemin jusqu'au lieu de travail n'est pas suffisamment desservi à mon sens.</p> <p>Peut-être serait-il possible de prendre exemple sur Bordeaux Métropole (mise à disposition d'une grande quantité de vélos, véhicules électriques, trottinettes électriques etc...).</p> <p>Natif et habitant d'Urt, je regrette que de nouveaux moyens de transport ne soient pas essayés.</p> <p>Une navette fluviale serait ludique et incitatrice (notamment au regard des beaux jours qui arrivent) et permettrait de desservir tous les villages le long de l'Adour. Cela permettrait par ailleurs de faire vivre le patrimoine historique lié à notre fleuve, autrefois grande ligne commerciale vers la basse Navarre.</p> <p>Nous possédons par ailleurs une gare, comme d'autres communes. De mémoire d'homme, je ne pense pas avoir vu plus de quelques dizaines de personnes prendre le train à Urt à destination de Bayonne.</p> <p>Peut-être serait-il possible de plancher sur le sujet, afin de faciliter l'accès à ce service (quelques wagons suffiraient, sur des plages horaires stratégiques).</p>

					<p>Ces pistes de réflexion permettraient de diminuer l'afflux de véhicules vers la côte, créant des ralentissements insupportables pour les riverains.</p> <p>Néanmoins je pense que la création de zones de stationnement en périphérie de Bayonne doit sérieusement être étudiée. Cela faciliterait le covoiturage. Si ces dernières pouvaient être "vertes" (comme le parking des allées Boufflers), ce serait d'autant plus intéressant. La ville est déjà bien trop minérale comme cela sans s'adonner à du bétonnage à outrance, bien que les frais d'entretien soient moindres et que l'heure est plutôt aux économies (bien que nous participions à l'effort fiscal imposé).</p>
29	Web	RD29_2704	Anonyme	SOULE XIBEROA	<p>bien sûr parler de l'accessibilité en soule est une aberration à bien des niveaux. Je pense qu'il est possible de l'indiquer mais que cela n'est jamais pris en compte, juste des mots, territoire intérieur à valoriser.... donc je sais que ma contribution ne changera rien , par exemple, le txik txak qui fait juste le tour de Mauléon et Chéraute, personne ne peut le prendre et en soule cela donne lieu à beaucoup de plaisanteries.!!! on va continuer comme cela...</p>
30	Web	RD30_2704 1 PJ	BELLANGER Romain	COTE BASQUE- ADOUR	<p>Bonjour,</p> <p>Les fossés des remparts de Bayonne pourraient constituer un « chemin alternatif doux » afin de contourner le centre ville, pour les vélos, rollers, poussettes. Une sorte de périphériques pour véhicule non motorisé. En pièce jointe, j'ai ajouté le tracé que je fais parfois à pied, et que je trouve dommage de ne pas pouvoir y circuler facilement à vélo, roller, trottinette...</p>
31	Registre papier	R1_L1_MAU_ND idem obs n°32	Association BIZI	SOULE XIBEROA	<p><u>Marche</u> : Mettre en place de véritables cheminements ou trottoirs réglementaires (1,4m de large au minimum) pour permettre le développement réel de la marche à pied. L'existant doit être amélioré et sécurisé (mise aux normes des trottoirs et accessibilité). Les cheminements piétons (et cyclables) existants, tels que celui de l'ancienne voie ferrée entre Mauléon et Espès-Undurein, doivent être pérennisés et "consacrés" comme tel dans le PDM.</p> <p><u>Vélo</u> : 1. "Plan vélo". Ce nouveau PDU devrait présenter un calendrier précis et concret des axes cyclables qui vont être réalisés et inclure une vraie concertation avec des associations locales. Les voies cyclables existantes doivent être étendues et améliorées au lieu d'être effacées, comme cela s'est produit tout récemment à Mauléon. Sur les routes départementales, les bandes "multi fonctions" ne remplacent pas les voies cyclables qui doivent pourtant être obligatoires lors de tout nouvel aménagement (art 228-2 LOM).</p> <p>2.L'étude sur la création de voies et de cheminements cyclables dans et autour de Mauléon qui avait été initiée par BIZI Xiberoa, et reprise à son compte par le Syndicat des Mobilités, doit être mise en œuvre, avec notamment la création de voies cyclables "inter-urbaines" permettant de l'intermodalité avec les cars (exemple Garindeih-Mauléon, Gotein-Mauléon, Chéraute-Mauléon , Espes-Viodos-Mauléon).</p> <p>3. L'inscription ou la pérennisation de l'ancienne voie ferrée en voie verte cyclable (et piétonne), conformément au Schéma Régional "véloroutes" et au Schéma départemental "vélo" de 2020.</p> <p><u>Cars</u> : Pour qu'ils soient une réelle alternative à la voiture sur les principaux axes routiers du territoire, et qu'ils réduisent la part de la voiture. Stationnement sécurisé pour les voitures et surtout les vélos, comme sur la place de la résistance à Mauléon, et également sur tous les arrêts au fil de la vallée du Saison principalement Menditte et Tardets. Prolongation de certains trajets jusqu'à Licq pour la desserte des habitants de Larrau et Sainte Engrâce. Mise en place au départ de Tardets, d'un trajet "express" permettant de relier Mauléon à Bayonne en 1h15 en tout début de matinée pour l'aller et fin d'après-midi pour le retour avec un seul arrêt planifié à Saint Palais.</p> <p><u>Navette urbaine de Mauléon</u> : Revoir le principe de la Navette, en proposant un véhicule plus léger et dont l'émission de gaz à effet de serre sera réduite, en proposant la gratuité, en réduisant le nombre d'arrêts, en revoyant les horaires. Si la fréquentation ne s'améliore pas, son besoin devra être remis en cause, et d'autres modes de transports collectifs devront être proposés tels que le "transport à la demande".</p> <p><u>Voiture</u> : Développer et favoriser le covoiturage, l'auto partage, et l'auto-stop, en particulier en zone rurale et péri-urbaine, en associant étroitement les communes et les associations locales. Créer un réseau d'arrêt "auto-stop" sur l'ensemble de la Soule.</p>

32	Registre papier	R2_L2_MAU_ND Idem obs n°31-33-34	M.-C. LAGRANGE	SOULE XIBEROA	<p><u>Marche</u> : Mettre en place de véritables cheminements ou trottoirs réglementaires (1,4m de large au minimum) pour permettre le développement réel de la marche à pied. L'existant doit être amélioré et sécurisé (mise aux normes des trottoirs et accessibilité). Les cheminements piétons (et cyclables) existants, tels que celui de l'ancienne voie ferrée entre Mauléon et Espès-Undurein, doivent être pérennisés et "consacrés" comme tel dans le PdM.</p> <p><u>Vélo</u> : 1. "Plan vélo" . Ce nouveau PDU devrait présenter un calendrier précis et concret des axes cyclables qui vont être réalisés et inclure une vraie concertation avec des associations locales. Les voies cyclables existantes doivent être étendues et améliorées au lieu d'être effacées, comme cela s'est produit tout récemment à Mauléon. Sur les routes départementales, les bandes "multi fonctions" ne remplacent pas les voies cyclables qui doivent pourtant être obligatoires lors de tout nouvel aménagement (art 228-2 LOM).</p> <p>2.L'étude sur la création de voies et de cheminements cyclables dans et autour de Mauléon qui avait été initiée par BIZI Xiberoa, et reprise à son compte par le Syndicat des Mobilités, doit être mise en œuvre, avec notamment la création de voies cyclables "inter-urbaines" permettant de l'intermodalité avec les cars (exemple Garindein-Mauléon, Gotein-Mauléon, Chéraute-Mauléon , Espes-Viodos-Mauléon).</p> <p>3. L'inscription ou la pérennisation de l'ancienne voie ferrée en voie verte cyclable (et piétonne), conformément au Schéma Régional "véloroutes" et au Schéma départemental "vélo" de 2020.</p> <p><u>Cars</u> : Pour qu'ils soient une réelle alternative à la voiture sur les principaux axes routiers du territoire, et qu'ils réduisent la part de la voiture. Stationnement sécurisé pour les voitures et surtout les vélos, comme sur la place de la résistance à Mauléon, et également sur tous les arrêts au fil de la vallée du Saison principalement Menditte et Tardets. Prolongation de certains trajets jusqu'à Licq pour la desserte des habitants de Larrau et Sainte Engrâce. Mise en place au départ de Tardets, d'un trajet "express" permettant de relier Mauléon à Bayonne en 1h15 en tout début de matinée pour l'aller et fin d'après-midi pour le retour avec un seul arrêt planifié à Saint Palais.</p> <p><u>Navette urbaine de Mauléon</u> : Revoir le principe de la Navette, en proposant un véhicule plus léger et dont l'émission de gaz à effet de serre sera réduite, en proposant la gratuité, en réduisant le nombre d'arrêts, en revoyant les horaires. Si la fréquentation ne s'améliore pas, son besoin devra être remis en cause, et d'autres modes de transports collectifs devront être proposés tels que le "transport à la demande".</p> <p><u>Voiture</u> : Développer et favoriser le covoiturage, l'auto partage, et 'auto-stop, en particulier en zone rurale et péri-urbaine, en associant étroitement les communes et les associations locales. Créer un réseau d'arrêt "auto-stop" sur l'ensemble de la Soule.</p>
33	Registre papier	R3_L3_MAU_ND Idem obs n°31-32-34	Michel LEGAUX	SOULE XIBEROA	<p><u>Marche</u> : Mettre en place de véritables cheminements ou trottoirs réglementaires (1,4m de large au minimum) pour permettre le développement réel de la marche à pied. L'existant doit être amélioré et sécurisé (mise aux normes des trottoirs et accessibilité). Les cheminements piétons (et cyclables) existants, tels que celui de l'ancienne voie ferrée entre Mauléon et Espès-Undurein, doivent être pérennisés et "consacrés" comme tel dans le PdM.</p> <p><u>Vélo</u> : 1. "Plan vélo" . Ce nouveau PDU devrait présenter un calendrier précis et concret des axes cyclables qui vont être réalisés et inclure une vraie concertation avec des associations locales. Les voies cyclables existantes doivent être étendues et améliorées au lieu d'être effacées, comme cela s'est produit tout récemment à Mauléon. Sur les routes départementales, les bandes "multi fonctions" ne remplacent pas les voies cyclables qui doivent pourtant être obligatoires lors de tout nouvel aménagement (art 228-2 LOM).</p> <p>2.L'étude sur la création de voies et de cheminements cyclables dans et autour de Mauléon qui avait été initiée par BIZI Xiberoa, et reprise à son compte par le Syndicat des Mobilités, doit être mise en œuvre, avec notamment la création de voies cyclables "inter-urbaines" permettant de l'intermodalité avec les cars (exemple Garindein-Mauléon, Gotein-Mauléon, Chéraute-Mauléon , Espes-Viodos-Mauléon).</p> <p>3. L'inscription ou la pérennisation de l'ancienne voie ferrée en voie verte cyclable (et piétonne), conformément au Schéma Régional "véloroutes" et au Schéma départemental "vélo" de 2020.</p> <p><u>Cars</u> : Pour qu'ils soient une réelle alternative à la voiture sur les principaux axes routiers du territoire, et qu'ils réduisent la part de la voiture. Stationnement sécurisé pour les voitures et surtout les vélos, comme sur la place de la résistance à Mauléon, et également sur tous les arrêts au fil de la vallée du Saison principalement Menditte et Tardets. Prolongation de certains trajets jusqu'à Licq pour la</p>

				<p>desserte des habitants de Larrau et Sainte Engrève. Mise en place au départ de Tardets, d'un trajet "express" permettant de relier Mauléon à Bayonne en 1h15 en tout début de matinée pour l'aller et fin d'après-midi pour le retour avec un seul arrêt planifié à Saint Palais.</p> <p><u>Navette urbaine de Mauléon</u> : Revoir le principe de la Navette, en proposant un véhicule plus léger et dont l'émission de gaz à effet de serre sera réduite, en proposant la gratuité, en réduisant le nombre d'arrêts, en revoyant les horaires. Si la fréquentation ne s'améliore pas, son besoin devra être remis en cause, et d'autres modes de transports collectifs devront être proposés tels que le "transport à la demande".</p> <p><u>Voiture</u> : Développer et favoriser le covoiturage, l'auto partage, et l'auto-stop, en particulier en zone rurale et péri-urbaine, en associant étroitement les communes et les associations locales. Créer un réseau d'arrêt "auto-stop" sur l'ensemble de la Soule.</p> <p><u>Marche</u> : Mettre en place de véritables cheminements ou trottoirs réglementaires (1,4m de large au minimum) pour permettre le développement réel de la marche à pied. L'existant doit être amélioré et sécurisé (mise aux normes des trottoirs et accessibilité). Les cheminements piétons (et cyclables) existants, tels que celui de l'ancienne voie ferrée entre Mauléon et Espès-Undurein, doivent être pérennisés et "consacrés" comme tel dans le PdM.</p> <p><u>Vélo</u> : 1. "Plan vélo" . Ce nouveau PDU devrait présenter un calendrier précis et concret des axes cyclables qui vont être réalisés et inclure une vraie concertation avec des associations locales. Les voies cyclables existantes doivent être étendues et améliorées au lieu d'être effacées, comme cela s'est produit tout récemment à Mauléon. Sur les routes départementales, les bandes "multi fonctions" ne remplacent pas les voies cyclables qui doivent pourtant être obligatoires lors de tout nouvel aménagement (art 228-2 LOM).</p> <p>2.L'étude sur la création de voies et de cheminements cyclables dans et autour de Mauléon qui avait été initiée par BIZI Xiberoa, et reprise à son compte par le Syndicat des Mobilités, doit être mise en œuvre, avec notamment la création de voies cyclables "inter-urbaines" permettant de l'intermodalité avec les cars (exemple Garindein-Mauléon, Gotein-Mauléon, Chéraute-Mauléon , Espes-Viodos-Mauléon).</p> <p>3. L'inscription ou la pérennisation de l'ancienne voie ferrée en voie verte cyclable (et piétonne), conformément au Schéma Régional "véloroutes" et au Schéma départemental "vélo" de 2020.</p> <p><u>Cars</u> : Pour qu'ils soient une réelle alternative à la voiture sur les principaux axes routiers du territoire, et qu'ils réduisent la part de la voiture. Stationnement sécurisé pour les voitures et surtout les vélos, comme sur la place de la résistance à Mauléon, et également sur tous les arrêts au fil de la vallée du Saison principalement Menditte et Tardets. Prolongation de certains trajets jusqu'à Licq pour la desserte des habitants de Larrau et Sainte Engrève. Mise en place au départ de Tardets, d'un trajet "express" permettant de relier Mauléon à Bayonne en 1h15 en tout début de matinée pour l'aller et fin d'après-midi pour le retour avec un seul arrêt planifié à Saint Palais.</p> <p><u>Navette urbaine de Mauléon</u> : Revoir le principe de la Navette, en proposant un véhicule plus léger et dont l'émission de gaz à effet de serre sera réduite, en proposant la gratuité, en étendant son service à Viodos, en revoyant les horaires. Si la fréquentation ne s'améliore pas, son besoin devra être remis en cause, et d'autres modes de transports collectifs devront être proposés tels que le "transport à la demande".</p> <p><u>Voiture</u> : Développer et favoriser le covoiturage, l'auto partage, et l'auto-stop, en particulier en zone rurale et péri-urbaine, en associant étroitement les communes et les associations locales. Créer un réseau d'arrêt "auto-stop" sur l'ensemble de la Soule.</p> <p>Egun on, J'avais écrit il y a deux ans une lettre à Mr Claude Olive (président du syndicat des mobilités à l'époque) afin de faire remonter ma remarque. Mr Claude Olive m'avait répondu qu'il ferait remonter le courrier. Je profite donc de cette possibilité afin de vous transmettre cette remarque : Résidant à Mauléon et travaillant sur Saint-Palais et Bayonne, j'utilise le plus souvent possible la ligne 11 reliant Mauléon à Bayonne. Cependant, au vu des horaires, il est dommageable que le bus de la ligne 11 partant de Bayonne à 16:10 et s'arrêtant à Saint-Palais à 17:12 ne continue pas jusqu'à la gare de Mauléon. Je tiens cependant à souligner le professionnalisme et la gentillesse des chauffeurs. Milesker</p>
34	Registre papier	R4_L4_MAU_ND Idem obs n°31-32-33	S. DEPAUL G. DELSART	SOULE XIBEROA
35	Web	RD31_2904	CLAVERIE Bixente	SOULE XIBEROA

36	Web	RD32_2904	Anonyme	COTE BASQUE- ADOUR	<p>Bonjour,</p> <p>Vouloir supprimer la voiture c'est bien mais bon ça ne fait pas tout. J'ai pris pendant 1 an (2019-2020) un abonnement chronoplus pour essayer de me rendre à mon travail en bus. J'habite rue de l'empereur à Anglet, mon travail est situé rue Maubec. Avant la mise en place du T2. Impossible d'arriver avant 8 heures à mon travail. pourtant j'ai un arrêt de bus (38) à 10 mètres de mon domicile.</p> <p>Si vous êtes pas situé sur la ligne T1 ou T2 c'est un calvaire. 3 changements de bus et 1h de trajet pour me rendre à mon travail. Ou bien on me demande de marcher 25 minutes c'est vrai qu'au pays basque il ne pleut jamais.</p> <p>Entre 10 minutes de voiture, 15 minutes de vélo non subventionné, 25 minutes en courant et 1 heure de bus</p> <p>Si je souhaite venir à vélo je ne dispose pas de subvention pour m'acheter un vélo qui fonctionne à la seule force musculaire. Seul les VAE sont subventionnés. On peut avoir 500 € pour s'acheter un vélo à 3500 € mais qui fonctionne sur batterie mais rien pour un vélo de la même valeur qui fonctionne à la force musculaire et à la transpiration. Vélos, trottinettes, voitures, skates électriques. C'est donc ça la solution.</p> <p>1/ Faire de la réduction du besoin de mobilité la priorité n°1, 2/Limiter la concentration d'habitants sur la côte pour limiter les bouchons coûteux en pollution, pertes de temps et d'argent. 3/Pour le Pays basque intérieur développer le transport à la demande, plus efficace et moins coûteux que des transports en commun.</p> <p>Avis délibéré du Conseil Municipal d'Urrugne sur le projet de PDU, reçu après impression du Tome administratif de l'enquête publique recueillant les avis des Personnes Publiques Associées</p> <p>1. Avis favorable, mais demande des documents complémentaires sur les points insuffisants suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Moyens financiers insuffisants ; - Plan d'actions pas suffisamment concret, - Evaluation des résultats, - Mobilités douces développées au détriment du transport collectif, - Le lien habitat-déplacement, - L'accessibilité, - L'accessibilité des territoires enclavés, - Les 2 roues motorisés. - L'enjeu transfrontalier, - les voies de contournement, <p>2. Le PDM ne prend pas suffisamment en compte les spécificités de la commune. 3. Demande la suppression de tout argument relatif à l'éventuelle réalisation d'une nouvelle voie LGV qui impacterait lourdement le territoire.</p> <p>Avis délibéré du Conseil Municipal de Bunus sur le projet de PDU, reçu après impression du Tome administratif de l'enquête publique recueillant les avis des Personnes Publiques Associées. Avis favorable</p> <p>Bonjour, afin de développer les déplacements doux, il serait intéressant de proposer aux usagers de pouvoir monter dans les bus avec des vélos (non pliants). de même les anciennes voies ferrées qui sont situées de Chronoplus à France Asia pourraient être redirigées en voies vélos.</p> <p>Il faudrait développer les pistes cyclables sécuritaires au sein des villages et sur les grands axes</p>
37	Web	RD33_2904	PARNIERE Paul	NIVE ADOUR	
38	Email	RD34_2904 1 PJ	Commune URRUGNE	SUD PAYS BASQUE	
39	Email	RD35_2904 1 PJ	Commune BUNUS	IHOLDI OZTIBARRE	
40	Web	RD36_2904	BIDART Céline	COTE BASQUE- ADOUR	
41	Web	RD37_3004	Anonyme	GARAZI BAIGORRI	

42	Courrier	L1_BAY_2404 Idem obs n°23	ETCHELECOU Alexandra	COTE BASQUE- ADOUR	Semblable courriel obs n°23 Attentif aux questions de transports et de mobilités, et étant un usager à mobilité réduite, je souhaite apporter quelques propositions en espérant leur prise en compte : - le passage de la ligne 14 (Bayonne-Cambo/Espelette) par Sutar, avec neutralisation de l'ancien arrêt sur l'avenue de Cambo. - la création d'un arrêt situé aux alentours du 123 rue de Hausquette commun aux lignes 32 et 32. Un arrêt "Pompiers" existe pendant les Fêtes de Bayonne, pourquoi ne pas le pérenniser sur la rue de Hausquette. - la simplification de réservation de courses sur le service Accès Plus, via une plateforme internet. - la mise en place d'un bus en site propre entre l'aéroport et la gare de Biarritz, au vu des bouchons quotidiens dont est victime la RD 810 dans ce secteur. En espérant que ces suggestions soient prises en compte.
43	Registre papier	R2_BAY_ND	GARCIA Mathis	COTE BASQUE- ADOUR	Résidente à Villefranque, usager de la ligne Trambus T1 depuis son installation et avant ligne A2, plusieurs constatations : - Il n'a jamais été prévu une ligne Trambus directe de St Léon (emblème de Bayonne) à Biarritz. Cela est fort dommage car il faut prendre 2 bus de St Léon pour aller à Biarritz. Regret de l'abandon de la ligne A2 qui était directe et rapide. - Depuis le drame lié au décès du chauffeur de bus, les chauffeurs sont particulièrement désagréables avec le public et se moquent des retardataires qui frappent à la porte du Trambus lorsqu'il décide de partir. - Souvent les horaires ne sont pas respectés, le Trambus part trop vite - En tant qu'habitant de Villefranque j'ai longtemps souhaité l'arrivée du bus pour rejoindre Bayonne. Aujourd'hui il faut compter 1h10mn pour faire 17 km Villefranque-Biarritz ! Le train reste très rapide 10 mn seulement, néanmoins pas de machine pour acheter le billet en gare, il faut acheter son titre en ligne. Souvent le bus et le train passent à la même heure. - En période de confinement, je suis très surprise qu'après le couvre feu le bus passe toujours. Oui je sais continuité du service public mais il est à 98% totalement vide. Le nombre de bus aurait dû être réduit à 3 par jour cela serait amplement suffisant et même période hors confinement afin d'être plus rentable. Toutefois bravo pour cette ligne 50 même si le bus est pratiquement vide, c'est un progrès pour Villefranque. - Enfin je ne comprends pas pourquoi le Trambus dessert Tarnos, ville landaise. Merci pour cette enquête publique, je peux enfin donner mon avis, et pour le travail du Syndicat mixte des Transports, à l'écoute des usagers
44	Registre papier	R1_BAY_2604	du CHEYRON	NIVE ADOUR	
45	Web	RD38_0105 Idem obs n°17	Anonyme	Je ne souhaite pas répondre	Mise en place du T2. La rue Maubec est un point de congestion du fait de sa nouvelle configuration, c'est un fait. Mais par pitié n interdisez pas aux habitants du quartier qui n'ont pas de desserte bus pour aller travailler de pouvoir la prendre en voiture. Nous sommes déjà pénalisés du sens unique en montée qui nous isole déjà bien assez
46	Web	RD39_0105	Anonyme	Je ne souhaite pas répondre	Navettes électriques gratuites entre les arènes et saint esprit.. À quand l'utilisation des bus déjà existants en navettes gratuites? Il n'y a qu'à regarder le t1 qui tourne quasiment à vide entre sainte croix et mairie hors horaires scolaires. Ce serait une véritable incitation à prendre de nouvelles habitudes sur ces zones à forte densité, à l'image du pass adour qui pourrait être élargit.
47	Web	RD40_0205	Anonyme	COTE BASQUE- ADOUR	Chronoplus ne fait aucun effort dans l'affichage des horaires sur les panneaux sur les lignes secondaires : placés trop haut, alors qu'il y a de la place plus bas, les gens en fauteuil roulant ne peuvent lire, les mal voyants idem. C'est quand même pas si compliqué de penser..... #pensez aux autres
48	Web	RD41_0205	Anonyme	COTE BASQUE- ADOUR	BAB accessible aux cyclistes svp, merci

49	Web	RD42_0305 3 PJ	Anonyme	SUD PAYS BASQUE	<p>Bonjour</p> <p>J'ai pris connaissance avec le plus grand intérêt du Plan de Mobilité du Syndicat des Mobilités Pays Basque - Adour et souhaiterais attirer votre attention sur un point empêchant la mobilité en vélo dans des routes non accidentogène et à circulation réduite entre Béhobie et Saint Jean de Luz.</p> <p>Un itinéraire loin des zones à fort trafic empruntant à Béhobie le chemin Maillarenea puis Pausu , Orio pourrait se poursuivre par le chemin Oriokoborda si celui-ci n'avait pas été privatisé (pourtant inaliénable et pas de prescription !, disparu même du cadastre d'Urrugne!) se poursuivre ensuite par le chemin d'Artzainkoborda et le chemin des Crêtes reliés ensuite aux pistes cyclables jusqu'à Ciboure puis Saint Jean de Luz. (voir schéma joint et courrier adressé en mairie sans réponse à ce jour)</p> <p>Cela pourrait permettre d'éviter la D810 jusqu'à la Croix des Bouquets particulièrement fréquentée et dangereuse en vélo, tout comme d'ailleurs la D658 qui présenterait à la suite une alternative vers le chemin des Crêtes par la D811 d'un côté ou par la route de la Glacière de l'autre.</p> <p>Je ne pourrai pas participer à la permanence du pôle Sud Pays basque de 9h à 12h demain et souhaiterais vivement que ce point soit évoqué et ajouté au débat.</p> <p>A noter que le dernier PLU de la commune d'Urrugne voté en Novembre 2019 page 369 prévoyait dans la section voirie , en tête de liste des travaux à entreprendre, l'élargissement de la plateforme du chemin Oriokoborda à 8 m (Cf PJ). Que s'est il passé entre temps pour que ce chemin n'apparaisse plus et soit privatisé sur la partie en rouge du schéma et barré par un portail ? Cela apparaîtrait complètement contradictoire avec le PLU et les projets actuels de mobilité douce. Aucun modificatif, ni aucune délibération depuis 2019 en ce sens sur le site de la mairie d'Urrugne.</p> <p>MERCI pour vos actions en faveur des mobilités douces.</p> <p>J'aimerais savoir ce qu'auraient à craindre les administrations ne pa venant pas aux objectifs fixés.</p> <p>S'il n'y a rien à craindre, pourquoi les administrations prendraient-elles au sérieux les enjeux énergie-climat ?</p> <p>Quand bien même il y aurait une contrainte pour les administrations en cas de non atteinte des objectifs, si les agents et élus ne sont ni formés à ces enjeux et encore moins aux manières de les résoudre, comment peut-on espérer qu'on aille dans la bonne direction ?</p> <p>Trop d'élus et agents pensent que le RC c'est juste quelques canicules de temps en temps et que ça s'arrête à peu près à ça.</p> <p>Formez nous, formez les citoyens, les élus et les agents aux enjeux énergie-climat, c'est un pré-requis à n'importe quelle action. Tous le monde le dit depuis le GIEC jusqu'aux think tank locaux. Formez vous, formez nous.</p> <p>La mobilité, c'est pour tous les modes de transports !</p> <p>Chaque fois qu'un investissement est fait au profit d'un type de transports, les autres sont sacrifiés, voire détériorés.</p> <p>Exemples : pour les projets TRAMBUS, il a fallu se battre pour avoir une piste cyclable avenue de Biarritz à Anglet, et aucune piste n'a été prévue sur la D810 entre St Jean et Bayonne ; l'essai de la Coronapiste sur le BAB a provoqué des bouchons sur cette voie de contournement.</p> <p>Ainsi depuis 20 ans, malgré les investissements qui sont faits, on constate une forte dégradation de la mobilité dans l'agglomération.</p> <p>Anglet est entrain de se transformer en bouchon permanent : St Jean, Rond-point Leroy-Merlin, etc...</p> <p>Comment vouloir l'urbanisation du BAB sans prévoir des voies pour la circulation des flux entre Bayonne et Biarritz, ou rendre gratuite la circulation sur l'autoroute entre ces deux villes.</p> <p>Dans automobile, il y a autonomie et mobilité, les citoyens continueront dans l'avenir à utiliser les véhicules à quatre roues... qui seront à hydrogène ou électrique et qui ne pollueront pas.</p> <p>Merci donc de mieux anticiper l'évolution de la population sur cette zone et de ne pas trop écouter les urbanistes actuels qui reproduisent partout la même erreur, c'est la dire la réduction des flux.</p>
50	Web	RD43_0305	SERVANT Niclas	je ne souhaite pas répondre	
51	Web	RD44_0305	Anonyme	COTE BASQUE- ADOUR	

52	Registre papier	R1_URR_0405	EVAÏN Christophe	SUD PAYS BASQUE	<p>Observation notée par la commission d'enquête lors d'une permanence Appartient au CSE de l'entreprise de thalassothérapie THALAZUR à St-Jean-de-Luz</p> <p>1. Demande des informations pour créer un plan de mobilité entreprise</p> <p>2. Service de transports en commun :</p> <p>Regrette qu'un service de transport en commun adapté aux horaires scolaires (avec possibilité de réservation 24h à l'avance pour des horaires et des lieux d'arrêt différents) ait été supprimé. Il reliait certains quartiers d'Urrugne (Olhette (4-5km) et Berrouetta (2 km)) au bourg d'Urrugne ou passaient les lignes principales. Regrette ce type de service. Le transport à la demande est à développer pour ces quartiers excentrés.</p>
53	Registre papier	R2_URR_0405	Jacqueline BAUR et Patrick VIARD Association Olhette Environnement	SUD PAYS BASQUE	<p>Observation notée par la commission d'enquête lors d'une permanence</p> <ul style="list-style-type: none"> - Accès au dossier difficile sur Internet. - Difficultés pour connaître les niveaux de responsabilité (« millefeuille administratif »). - Commune Urrugne très étendue, pbs de transports importants entre les différents quartiers et le centre bourg. - Bus : Inadaptation (fréquence, arrêts, adaptation en fct de la demande) entre les différents quartiers et les polarités (par ex St-Jean-de-Luz). Il pourrait y avoir un bus par ex. durant la période estivale, ce qui éviterait d'utiliser la voiture pour aller à la plage. - Bayonne et Biarritz sont équipés de petites navettes qui vont jusqu'à Bidart. Ce type de véhicules pour les transports en commun pourraient être mis en place sur la commune d'Urrugne. - Pb du développement immobilier : construction de logements éloignés des lignes de transports en commun. - Quartier Ste Thérèse à Ciboure sur la RD704 qui se développe : rien n'est prévu pour l'afflux futur de voitures. - Route de la corniche en mauvais état : la prise en compte de ce point entraînera un report de flux sur la RD810 et par conséquent sur la RD704, déjà fortement sollicitées : une étude doit être réalisée, avec réalisation d'une piste cyclable. - 1/2 échangeur à Santaco : ce projet existe depuis des années (20 ans) et n'a jamais vu le jour. - Pistes cyclables actuelles : elles ont été ajoutées sur les voies existantes sans être pensées en amont ; il est indispensable de créer des pistes indépendantes et sécurisées. - Pb LGV : si la gare est à Hendaye, le flux routier pour accéder à celle-ci sera trop important. - Redonner sa place au rail : au lieu de TER, faire des RER. Surtout, restauration de la ligne existante Paris-Hendaye afin d'avoir des temps de parcours normaux.
54	Registre papier	R1_L1_L2_URR_04 05	Mme BEREAU Mme BENOIST- KHAYAT	SUD PAYS BASQUE	<p>Observation notée par la commission d'enquête lors d'une permanence</p> <p>Habitantes du quartier du Pouy à Arbonne, riveraines de la RD255 qui traverse le département du nord au sud.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pb RD255 : Souci de pression immobilière, qui génère un important trafic sur cet axe, considéré comme une rocade après l'autoroute et la RD810. Les habitations se développent, les piétons et cyclistes augmentent. Il est indispensable de limiter la vitesse à 50 km/h dans ce quartier, au lieu des 70 km/h actuels, et que le chemin de Kastilua soit à sens unique dans le sens RD255 vers ZAC Lana (avec des décrochements pour limiter la vitesse), et retour par la ZAC ou l'autre route d'Arcangue au nord. - Il est constaté un nombre important de bus vides durant l'été : ce n'est pas acceptable car cela génère des coûts importants. - Bouchons sur les axes entrants ou sortants de l'agglomération : pb connu depuis longtemps et toujours pas de solution. - Marche : pas de continuité entre Arcangue et Arbonne ; demande donc qu'il existe un dialogue entre communes avec de favoriser les connections et établir des plans de marche intercommunaux. - Centre d'informations touristiques : il n'existe pas à Arbonne. Ce type de centre est indispensable pour communiquer sur les moyens de mobilité. Proposition : reprendre la benoïterie qui va bientôt être fermée. - Projet de canalisation d'eau potable remontant de la Nive et passant sur le chemin de Kastilua. Qu'en est-il de ce projet ? Perturbations potentielles de la mobilité dans le quartier.

55	Web	RD45_0505 1 PJ	SENAC Michel	je ne souhaite pas répondre	<p>Il faudrait de mon point de vue mieux prendre en compte la sécurité des piétons sur les pistes "cyclables" car de plus en plus la fréquentation des vélos explose et surtout les vitesses de déplacement des vélos à assistance électrique transforment ces voies mixtes ou balisées comme cyclables sans mention de la possibilité pour les piétons de les emprunter en pistes dangereuses pour les piétons. Pour exemple la piste longeant le boulevard des plages est uniquement matérialisée en voie cyclable et non mixte comme les voies vertes. Par le passé nous aimions aller à pied à Bayonne en longeant l'Adour mais maintenant nous n'osons plus le faire car nombre de cyclistes roulent trop vite, frôlent les piétons voire les percutent persuadés que nous n'avons rien à faire sur "leur voie" et pourtant cette voie est bien indiquée comme étant mixte "piétons-vélos"! Faut-il séparer quand il y a la place les voies vélos et les voies piétonnes? Informer les cyclistes pressés que les piétons sont prioritaires aussi? A minima un renforcement de marquage au sol indiquant que ces voies sont à partager entre piétons et cyclistes me paraît indispensable sinon beaucoup de piétons vont abandonner leur promenade et ce n'est pas souhaitable.</p> <p>Bonjour, Il faudrait :</p> <ul style="list-style-type: none"> - que le maillage Chronoplus soit plus développé vers l'intérieur (Mouguerre non desservie, ...) - un pont supplémentaire sur l'Adour pour que les gens ne soient pas obligés de prendre l'axe d'autoroute Bayonne mousserolles-Bayonne Nord embouteillé tous les jours et accidentogène. - des aires de covoiturage à chaque sortie d'autoroute comme pour la contournante de Dax avec des arrêts de bus à l'entrée de ces parkings. - remettre en service la voie de chemin de fer des trains de marchandises pour la réaffecter au transport des personnes. - de vraies pistes cyclables <p>Cordialement.</p>
56	Web	RD46_0605	Anonyme	PAYS DE HASPARREN	<p>Bonjour</p> <p>Il faudrait que chaque commune interroge ses habitants sur leurs trajets quotidiens obligatoires et leurs horaires. Afin de savoir comment mettre en place des lignes de bus qui serviraient au plus grand nombre.</p> <p>Je travaille à Bidart et vis à Villefranque. En voiture avec l'autoroute c'est 25 minutes seulement (45 avec les bouchons à Ikea). Si je devais prendre le bus ça serait presque 2h!</p> <p>J'aimerais prendre le vélo ça ferait une heure, pourquoi pas? Mais le passage de la plaine d'Ansot n'est jamais assuré d'être ouvert. Et les couloirs pour les vélos, comment dire? Quand ils n'existent pas on craint pour sa vie. Quand ils existent c'est pareil.</p> <p>C'est bien les consultations publiques, mais si c'est pour laisser ensuite les résultats aux mains des grands génies qui ont pensé que ce serait une bonne idée de croiser au même endroit aux autoroutes principales à côté d'un collège et d'une sortie pour Bayonne ou Mouguerre c'est perdu d'avance.</p>
57	Web	RD47_0605	Anonyme	NIVE ADOUR	<p>Note de la commission d'enquête : une pétition (37 signataires) figure parmi les 2 pièces jointes.</p> <p>Mesdames, Messieurs,</p> <p>Dans le cadre de l'enquête publique du Plan de Mobilité Pays Basque- Adour qui se tient du 22 Avril au 27 Mai, et à laquelle nous souhaitons participer activement en faisant part de nos observations.</p> <p>En effet, nous souhaitons qu'une "Mesure d'Urgence" soit prise en limitant la vitesse à 70 km/h sur la voie D932 entre le giratoire du golf de Makila à Bassussarry et l'échangeur A63.</p> <p>Cette limitation de vitesse servira immédiatement les engagements de Santé Publique du Plan de Mobilité par :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la diminution de la pollution, - la diminution du bruit, - l'augmentation de la sécurité routière, <p>tout en anticipant le nouveau plan de circulation projeté intégrant des nouveaux mode de transports en commun.</p> <p>Requête signée par Marie Dominique GAY PREVOT, Philippe RAVACHE et Louis CHARRAS demeurant Route Dominique Joseph GARAT, et</p>
58	Web	RD48_0605 2 PJ Idem obs n°71	CHARRAS Louis	COTE BASQUE-ADOUR	

				<p>ayant déjà fait l'objet d'une pétition signée par 40 riverains.</p> <p>Bonjour,</p> <p>Nous vous prions de trouver en pièce jointe l'avis complet sur le PDU du groupe Azkaine Bai qui est à la fois une association et un groupe politique avec trois élus à Ascaïn.</p> <p>Nous restons à votre disposition toute information complémentaire</p> <p>1. Le projet de plan de déplacements, bien que répondant en partie aux objectifs que nous soutenons et encourageons, reste largement insuffisant pour les raisons générales suivantes :</p> <p>a. Même en respectant en 2030 les objectifs de parts modales définis dans la stratégie, la réduction de gaz à effet de serre du secteur transport n'atteindrait pas les objectifs du Plan Climat à l'horizon 2030 : -24% au lieu de -26%.</p> <p>b. Le plan est actuellement non financé. Il en résulte un fort risque de non atteinte des objectifs.</p> <p>c. Les actions sont très génériques, peu précises en termes de contenu, d'objectif ou de localisation, sans calendrier détaillé ni précision de l'enchaînement des actions. Les fiches actions n'ont pas de budget affecté, pas d'indicateur de suivi ou de réussite. La contribution de chaque action à l'atteinte de l'objectif général n'est pas expliquée ni détaillée. L'évaluation environnementale réglementaire n'est pas possible car les infrastructures prévues ne sont pas décrites ni localisées.</p> <p>d. L'objectif intermédiaire pour 2025 doit être décrit en termes de parts modales et pour chaque action d'objectifs de résultats ou d'avancements et d'indicateurs d'évaluation, en vue de l'évaluation du plan à mi-parcours prévue en 2025.</p> <p>e. L'objectif de part modale vélo du Plan de déplacement de 8% en 2030 est insuffisante au regard de l'objectif du plan vélo national qui est de 9% dès 2024 et de la stratégie nationale bas carbone qui fixe l'objectif à 12% en 2030.</p> <p>2. Les recommandations et propositions d'Azkaine Bai pour le PDU et pour le conseil municipal d'Ascaïn, à la fois sur le Plan dans son ensemble et sur les besoins particuliers des Azkaïndars, sont les suivantes :</p> <p>Démobilité</p> <p>Les actions en faveur de la mobilité sont insuffisantes dans le Plan et doivent être intégrées dans les politiques publiques aux échelons communautaires et communaux (SCOT, PLU(I), Services publics, Développement économique)</p> <p>Mobilités actives</p> <p>1) Marche :</p> <ul style="list-style-type: none"> - développer les continuités piétonnes sécurisées et agréables sur les centres urbains et entre les zones urbaines et les arrêts de transport en commun. - A Ascaïn, dans tous les projets prévoir des chemins pour accéder au village ou entre quartier et restaurer les anciens chemins inscrits au cadastre. <p>2) Vélo :</p> <ul style="list-style-type: none"> - développer des itinéraires cyclables sécurisés en site propre ou séparés des véhicules motorisés par des séparateurs physiques entre les centres urbains en priorité lorsqu'ils sont espacés de moins de 5 à 10 km ; - faire respecter sur le territoire du Plan de déplacement l'article L228-2 du code de l'environnement rendant obligatoire la réalisation d'aménagements cyclables à l'occasion de création ou de rénovation de voies urbaines. - affecter un budget suffisant au développement du vélo. Le baromètre 2019 du club des villes et territoires cyclables indique par exemple un investissement moyen de 9,3 €/habitant et par an et allant jusqu'à 23€/habitant et par an. - le PDU devrait prendre en compte les actions réalisées par d'autres maîtres d'ouvrages, comme par exemple le Département des Pyrénées Atlantiques et son plan vélo 2020. - concernant le projet de piste cyclable du Département entre Saint Jean / Ciboure et Sare via Ascaïn : favoriser la variante côté Saint Jean de Luz pour les besoins de déplacement vers les zones d'activités, le collège, le lycée, et la piscine de Chantaco. Ce projet aurait pu être éligible à l'appel à projet national « continuités cyclables » de 2020 et bénéficier de 20 à 40% de subvention de l'Etat. - Nous avons appris que la mairie d'Urrugne porte un projet de piste cyclable entre Urrugne bourg et Olhette. Dans son prolongement, nous souhaitons intégrer l'étude et la maîtrise d'œuvre d'une piste le long de la route départementale entre Olhette et le centre bourg
--	--	--	--	---

d'Ascaïn. Ce projet est a priori éligible à l'appel à projet du département ouvert jusqu'au 1er mars 2021.

- implanter des places de stationnements vélos avec arceaux où les besoins sont identifiés,
- augmenter le nombre de bornes de vélos partagés « vélibléu Txik Txak » sur le territoire ; implanter une borne de vélos partagés « vélibléu Txik Txak » à Ascaïn bourg
- sécuriser les déplacements vélos à Ascaïn, et permettre la circulation vélo en sens interdit aux véhicules motorisés
- réaliser de la sensibilisation en milieu scolaire à l'usage vélo, au code de la route et à la sécurité routière en vélo. Mobiliser par exemple l'association Recycl'arte basée à Hendaye pour des interventions dans les écoles d'Ascaïn ;
- proposer des ateliers d'autoréparation, en particulier à Ascaïn, par exemple avec l'association Recycl'arte
- promouvoir auprès de la population le « coup de pouce vélo » du gouvernement proposant une aide de 50 euros pour la réparation d'un vélo ou une remise en selle. Le dispositif a été prolongé jusqu'au 31/03/2021.

Transport en commun

1) « Tendre vers un RER Basque ». Sur l'axe ferroviaire Hendaye-Saint Jean de Luz – Biarritz – Bayonne :

- train navette cadencé à l'image du TOPO, avec une fréquence d'un train toutes les 20 à 30 minutes et sur des amplitudes horaires adaptées (a minima 7h-20h) ;
- créer des arrêts supplémentaires sur des secteurs stratégiques en termes d'emplois, de services, de commerces ou d'activité touristique. Exemples : Zone d'activité Jalday à Saint Jean de Luz ; Saint Léon à Bayonne, etc.
- prévoir un panachage entre trains express et trains desservants tous les arrêts (à l'image des RER parisiens).
- proposer des tarifs meilleur marché plus incitatifs pour l'ensemble des trains; étudier la possibilité d'accéder aux TGV sans réservation et sans surcoût sur cet axe

2) Bus

- aménager autant que possible des voies de bus en site propre ;
- privilégier les véhicules à électricité renouvelable ;

Bus grand public

- Augmenter fortement la cadence des bus du réseau Hegobus sur les lignes St Jean – Ascaïn – St Pée-Cambo/Dantxaria et St Jean -Ascaïn – Sare notamment en début et en fin de journée (un bus tous les 20 min /30 min entre 7h-9h et entre 17h-20h). 1 bus par heure entre 9h et 17h. Prévoir des bus plus tard l'été.
- ces bus sont rarement remplis, aussi nous suggérons de compléter les rotations actuelles avec des véhicules plus petits (mini-bus)
- proposer également des transports en commun par mini-bus sur les trajets Ascaïn – Ciboure ; Ascaïn– Olhette - Urrugne
- Sécuriser la liaison piétonne depuis l'arrêt de bus Lur Eder sur RD318 jusqu'au pont de l'entrée d'Ascaïn
- communiquer sur les services de bus auprès des touristes (offices du tourisme ; principaux hébergements)

Bus scolaire

- améliorer le service de transport scolaire sur le pôle sud pays basque : ponctualité, bon fonctionnement des correspondances, sécurité des élèves sur les points d'arrêt et de correspondance, capacités des véhicules adaptés aux besoins. De nombreux dysfonctionnements ont été signalés sur le premier trimestre.
- au niveau communal sur Ascaïn : proposer un ramassage scolaire depuis les différents quartiers d'Ascaïn vers les 3 écoles du centre bourg. Pédibus, calèche, etc.

Transport en commun pour le tourisme

Accès à Saint Ignace et au petit train de la Rhume à traiter avec un parking relai et une navette. Azkaine Bai souhaite participer avec le conseil municipal à la concertation sur ce projet du Département.

Revoir les contrats de sous traitance passés par la CAPB et le service Hegobus (grand public et scolaire) aux prestataires privés avec des objectifs de service public. Etudier la faisabilité d'assurer les services publics de bus en régie plutôt que de les sous traiter à des entreprises privées.

Favoriser des alternatives à la voiture et à la voiture solo

				<ul style="list-style-type: none"> • Promouvoir et développer la plateforme de covoiturage avec une forte communication (réseaux sociaux, presse, flyers en mairies et offices du tourisme) • Mettre en place un ou plusieurs parkings de covoiturage à Ascaïn. Il peut être situé en zone inondable si les véhicules sont stationnés uniquement sur la journée. • Le terrain de l'ancien camping peut être adapté pour cela, ainsi que pour prendre le bus (arrêt de bus Lur Eder) • Rendre contraignant l'usage de la voiture à partir de 2025 (limiter les stationnements en ville ; péages urbains, etc) après avoir développé les infrastructures vélo et les transports en communs sur la période 2020-2025. • Azkaine Bai est entre : <ul style="list-style-type: none"> -la mesure CIZA qui prévoit une réduction d'abonnement sur autoroute de 20% financée par le PDU. Cette mesure est contraire aux objectifs poursuivis par le plan et favorise la voiture par rapport aux transports en commun. De plus elle subventionne des usagers privés et un concessionnaire d'autoroute privé.-la mesure TV1b carburants alternatifs : peu pertinents (soit des carburants d'origine agricole en concurrence avec l'agriculture pour l'alimentation ; soit des carburants qui sont fossiles). Favoriser l'électricité d'origine renouvelable. <p>Multimodalité</p> <ul style="list-style-type: none"> * Développer la multimodalité train/bus ; train/ vélo ; bus/ vélo sur le territoire ; aménager la gare de Saint Jean de Luz en pôle multimodal, en particulier avec un garage vélo abrité ; revoir la station de bus de Saint Jean de Luz qui est saturée et dangereuse pour les usagers. * améliorer les correspondances bus-train sur le territoire (par exemple Bayonne – Saint Jean de Luz –Ascaïn)
60	Web	RD50_0605	COMBES Bernard	<p>Des bouchons permanents de plus en plus nombreux sur l'axe Ustaritz bayonne provoquent des débordements sur notre commune de Bassussarry.</p> <p>Le projet de la ligne 2 doit trouver son terminus au mieux à la zone du golf ou à l'a sac de plancha afin de soulager ce trafic routier contraint de façon permanente.</p>
61	Web	RD51_0705	Anonyme	<p>Bonjour,</p> <p>Je trouve excellent le tram Bus 2 à Tarnos. Par contre je ne comprends pas pourquoi le bus ne part pas le matin à 5h30 depuis Tarnos. Je me demande comment les gens qui commencent à 6h du matin font pour aller en bus au travail. Je vous remercie de prendre en compte ma remarque.</p>
62	Web	RD52_0705	MONMARCHE Camille	<p>Madame, Monsieur,</p> <p>Je profite de l'enquête en cours pour vous soumettre un projet de ligne de bus qui sans engager des mois de travaux coûteux pourrait dans un laps de temps améliorer considérablement la circulation sur un des axes principaux entrants de l'agglomération.</p> <p>En effet, à ce jour sans offre de transport en commun régulière beaucoup de gens privilégient leur automobile et participent à bloquer la circulation.</p> <p>Ma proposition est la suivante : utiliser l'axe D9832 en créant un parking/terminus au niveau de l'entreprise CBA d'une ligne de bus qui se prolongerait sur l'axe du boulevard Artxague (aucun transport à ce jour) pour se prolonger et faire son terminus opposé au niveau de BAB2. L'intérêt serait ainsi d'offrir une offre de bus très dense aux périodes d'heures de pointe (afin de répondre à la demande) sur cet axe et de créer des arrêts aux points stratégiques : rond point Laffite, Rond point Chronoplus, Rond point sous Avenue Mal Soult etc....jusqu'au terminus.</p> <p>A ces points de croisements, partiraient ou partent déjà d'autres lignes de bus et un maillage intelligent et efficace serait créé. Il est inconcevable qu'à l'heure actuelle beaucoup de familles privilégient la voiture par manque d'offre de transport en commun. Ce projet nécessiterait juste un aménagement des voies pour balisage mais ne pourrait fonctionner qu'avec une réelle volonté de proposer une vraie alternative et pas juste quelques bus par jour.</p> <p>Restant à votre disposition pour en débattre</p> <p>Bien cordialement</p>

63	Web	RD53_0905	DELUCQ Valentin	AUTRE	il faudrait améliorer considérablement les connexions entre les réseaux dans le sud Landes avec notamment des lignes de bus dans le Seignanx (Ondres et St Martin de Seignanx entre autre) reliées au réseau Yégo à Labenne par exemple et enfin au réseau Chronoplus à Tarnos. Il faudra veiller à ne pas faire doublement avec la ligne régionale 7 (Dax-Bayonne) en adaptant les horaires et les itinéraires.
64	Web	RD54_1005	MICELI Nancy	COTE BASQUE- ADOUR	Bonjour, Utilisatrice du réseau de BUS à Bayonne ainsi que pour mes déplacements dans tout le pays basque, je souhaite vous suggérer la création d'une ligne NAVETTE comme celle de Glain ou des ARENES déjà existantes sur le tronçon (Place des Basques - Resplandy) ce quartier a vu naître bon nombre de résidences depuis quelques années et malgré la présence du bus 48 c'est assez peu desservi. Je croise de nombreuses personnes avec des poussettes (comme moi) ou des personnes âgées sur les trottoirs. Pourquoi une navette? le bus ne passe qu'une fois par heure, l'espace vélo le long de l'Adour est trop dangereux à cause des cyclistes, la partie trottoir (sur toute l'avenue Resplandy) est inaccessible à cause des voitures mal garées en permanence. Merci d'en prendre bonne note, Merci de m'avoir lue.
65	Registre papier	R1_TARD_ND	EYHERAMENDY Ximun	SOULE XIBEROA	Je souhaiterais que la ligne 11 entre Tardets et Bayonne puisse faire deux rotations le dimanche (une le matin et une en fin d'après-midi) afin de permettre aux étudiants et autres de rentrer en Soule ou sur Bayonne le dimanche soir.
66	Web	RD55_1105	SOL Patrick	ERROBI	Bonjour Comme déjà signalé auparavant je déplore la non desserte de la gare d'Ixassou .Après plusieurs mois de travaux pour sécuriser la voie j'ai appris qu'à partir de Septembre 2020 le train ne s'arrête plus à Ixassou .De ce fait il faut prendre le train à Cambo .Puis quelques semaine après est née une ligne de bus reliant Ixassou et là "païf" encore un raté .La ligne 59 qui part d'Ixassou ne dessert pas directement la gare de Cambo .Favoriser le commerce local c'est bien mais lorsqu'une personne âgée a un rendez-vous sur Bayonne ça devient compliqué .Du coup la ligne 59 ne doit pas être saturée . Est elle rentable ? Allons nous encore laisser le nombre de voiture à l'entrée de Bayonne s'accroître ?A méditer. Je vous souhaite une bonne journée
67	Web	RD56_1105	PUJO Miren	ERROBI	La ligne ferroviaire Bayonne -Garazi existe et n'est jamais prise en compte lorsqu'il est question de mobilité. Certes elle a été modifiée (la région dit "améliorée" " offre renforcée") mais surtout pour les curistes de Cambo et les pèlerins, tous publics ayant disparu avec la crise sanitaire. On oublie les usagers locaux qui apprécieraient qu'il y ait une vraie possibilité de continuité train-car-bus. A Ixassou, où des citoyens se mobilisent pour que l'arrêt du train soit rétabli, le service Txik Txak n'est pas utilisé parce qu'il n'est pas adapté: il ne dessert pas la partie basse d'Ixassou (quartier de l'église), MET TROP DE TEMPS POUR ARRIVER AU CENTRE DE CAMBO ET NE COINCIDE PAS AVEC LES HORAIRES DU CAR POUR BAYONNE. Résultat: il est infiniment plus rapide et pratique de prendre la voiture...
68	Web	RD57_1105	LAMOTE Marie-Anne	COTE BASQUE- ADOUR	Bonjour, Je souhaiterai qu'une ligne directe soit mise en place en partant de Tarnos et passant par le pont rouge, direction le BAB jusqu'à Biarritz. En effet, à ce jour, pour se rendre sur le BAB depuis Tarnos, il faut obligatoirement prendre une correspondance en centre ville de Bayonne (ligne 6), ce qui engendre une attente pouvant aller jusqu'à 20 minutes ! Merci.
69	Web	RD58_1105 1 PJ	TRISTAN Marie- Madeleine	SOULE XIBEROA	Cars et transport à la demande : désenclavement indispensable de La HAUTE SOULE: - Prolongation incontournable de la ligne 11 de TARDETS jusqu'à LARRAU et SAINTE ENGRACE . - Liaison TARDETS - PAU par OLORON : Collaboration à mettre en place avec la ligne régionale déjà existante n°807 OLORON - ARETTE LA PIERRE ST MARTIN par ARAMITS AR; - Pour le transport à la demande qui est fortement souhaité en HAUTE SOULE chez les seniors, assouplir et adapter au territoire de montagne les règles de prise en charge des usagers : ne pas imposer des points de montée et de descente en centre bourg alors que la majorité des communes sont géographiquement très étendues et les bénéficiaires potentiels souvent très éloignés du centre bourg . Multiplication de ces points d'arrêts à définir avec chaque commune selon sa configuration.

70	Web	RD59_1105	Anonyme	COTE BASQUE-ADOUR	<p>1/ où est le calendrier précis, avec des objectifs chiffrés et budgétisés, notamment pour un véritable plan vélo qui créerait un réseau d'infrastructures cyclables d'un niveau de qualité rivalisant avec d'autres villes en France qui elles ont su promouvoir les déplacements à vélo?</p> <p>2/ Comment faire en sorte que la nécessaire hiérarchisation des modes de transport soit bien appliquée ? Au XXIème siècle, on est bien au courant du fléau que représente la place excessive de la voiture individuelle dans les déplacements (pollution sonore et de l'air, sédentarité des automobilistes, danger pour les usagers les plus vulnérables...), il faut donc s'atteler à réduire sa part modale et donc sa place dans les aménagements, en donnant d'abord priorité aux plus vulnérables, càd 1/ piétons 2/ cyclistes et ensuite seulement transports en commun et enfin voiture.</p> <p>3/ Comment seront associées les associations d'usagers et notamment de cyclistes et piétons à la concertation sur tous les aménagements, afin de s'assurer de leur pertinence ?</p>
71	TEL	TEL1_1205 Idem obs n°58	CHARRAS Louis Mime GAY PREVOT	SUD PAYS BASQUE	<p>1. Le PDM va dans le bon sens car il incitera au report modal. Il devrait contribuer à diminuer sensiblement le trafic sur D932, pour être remplacé par transports en commun-vélo-covoiturage.</p> <p>Néanmoins, la situation actuelle sur la RD932 à Bassussary au niveau de la rue D. J. Garat demande une mesure d'urgence contre la pollution et le bruit : limitation de la vitesse à 70 km/h dans les 2 sens entre le rond-point du golf de Makila et l'échangeur A63.</p> <p>2. Souhaitent en outre qu'une possibilité de traverser la RD932 soit mise en place pour les piétons au niveau du rond-point du golf, notamment les enfants prenant ou quittant le bus scolaire et dont les parents sont actuellement obligés de les accompagner en voiture.</p> <p>3. Demandent que le projet de parking relais prévu vers Leroy Merlin soit abandonné car il ne résoudra pas l'afflux de véhicules sur la RD932. Ce parking pourrait en revanche être implanté sur la RD932 avant la zone commerciale de Bassussary.</p>
72	TEL	TEL2_1205	BALLATORE Pascal	COTE BASQUE-ADOUR	<p>Co-président Association AVAP – Co-fondateur atelier vélos Txirind'ola</p> <p>1. PDM semble relativement complet, mais craint qu'il ne soit qu'une lettre d'intention car :</p> <ul style="list-style-type: none"> • il manque des actions précises planifiées et des indicateurs précis. • le temps d'action est très court (10 ans), et les budgets sont contraints (45 M€ fléchés sur 100) : la recherche de financement prendra beaucoup de temps, obérant ainsi la mise en œuvre d'actions. • ne pourra pas s'appuyer sur une mémoire au sein du SMPBA : M. Ballatore constate depuis 10 ans les changements fréquents des interlocuteurs techniques (compétents, motivés mais pas suffisamment longtemps en place pour être efficaces). • il constate depuis 10 ans quelques progrès dans le domaine de la mobilité, mais surtout une absence d'intérêt pour le sujet et la non application de décisions démontrant une absence de réelle volonté politique. <p>2. Le projet ne s'appuie pas sur l'existant :</p> <ul style="list-style-type: none"> • dilution des responsabilités (SMPBA, communes, départements...) • les 2 documents supports sérieux et complets (Plan vélo – Charte d'aménagement) ne sont pas pris en compte, même si le dossier les mentionne. • la continuité avec le PDU 2015 n'est pas évoquée (excepté pour les transports en commun) : aucun bilan des PDU précédents (surtout celui de 2015) n'a d'ailleurs été réalisé <p>3. M. Ballatore cite 3 exemples de points pour lesquels la problématique des vélos n'est pas prise en compte :</p> <ul style="list-style-type: none"> • pont St Esprit : absence de traitement des intersections aux entrées/sorties • rue Maubec : absence de prise en compte des vélos pour remonter la rue • avenue Reine Victoria (Biarritz) : absence de piste cyclable sécurisée
73	Web	RD60_1205	Anonyme	AUTRE	<p>J'habite à saint-pierre D'RUBE et utilise mon vélo en tant que moyen de transport plusieurs fois par semaine. La route qui traverse saint pierre et mousserolles est surpeuplée de voitures tous les matins et sans réel espace aménagé pour le vélo malgré la forte présence de cyclistes sur ce segment. Une piste cyclable en bonne et due forme serait un minimum et permettrait, c'est une évidence, d'inciter davantage de personnes à prendre leur vélo plutôt que leur voiture sur ce trajet.</p>

74	Web	RD61_1205	ROLLAND Marc	COTE BASQUE-ADOUR	<p>Pourquoi le tram bus ne comporte t-il pas un emplacement pour le transport de vélos? Pourquoi les aménagements de la ligne 1 n'ont t ils pas été faits pour que les vélos puissent utiliser les voies de tram bus nouvellement créées?</p> <p>Faisant des trajets pendulaires quotidiens de Anglet à St Pierre d'irube, je trouve la bretelle de la D810 à l'avenue Duvergier de Haurane (au niveau des archives départementales) très dangereuse pour les vélos : soit on utilise une petite bretelle raide où les camions essayent de nous doubler, soit on doit faire le tour du rond point que les voitures prennent à grande vitesse pour rejoindre . Par ailleurs la rue Duvergier de Haurane est dangereuse. La bande cyclable, même élargie, n'est pas satisfaisante... Par ailleurs, un chemin piétonnier et cyclable à partir de la Cuieta (st pierre d'irube) vers la plaine d'Ansot est t il envisageable? (cela passerait par une ferme, mais n'est t il pas possible d'obtenir un arrangement avec les propriétaires?) Cela reliait les sentiers de balade de st Pierre (Hilans) à la plaine d'Ansot et par le pont blanc, à Bayonne et permettrait de transformer des sentiers de ballade en voies vertes...</p> <p>Indépendamment du vélo, je trouve qu'il manque une réflexion globale aussi sur la facilitation des déplacements à pied sur l'agglomération. Rendre plus agréable le passage d'un quartier à l'autre par des voies vertes à l'abri des pots d'échappement changerait la vie des riverains en leur offrant des espaces de loisirs et les inciterait à moins prendre leur voiture pour un court trajet. (par exemple entre St Esprit et la Zup.. Il faudrait pour cela un plan de voies vertes au niveau de l'agglomération et imposer ces voies vertes dans les nouveaux lotissements dans le POS... mais cela réduit les m2 constructibles</p>
75	Web	RD62_1205	Anonyme	COTE BASQUE-ADOUR	<p>Bonjour, déjà je pense que vous augmentez la rapidité du tram bus et du bus il faudrait peut-être supprimer quelques arrêts, par exemple dans la zup il y a un arrêt tous les 300m. Les espacer, tout en les jumelant avec des stations de vélos pour se déplacer au fond des quartiers et des zones moins accessibles rendrait la voiture moins obligatoire.</p>
76	Web	RD63_1205	ENSALES Philippe	Je ne souhaite pas répondre	<p>Vu les bouchons actuels sur la RD932 et l'évolution démographique, il est indispensable de réaliser un parking au niveau de la ZAC du Golf à Bassussarry ou à Plannuya sur Ustaritz desservi par le trambus (ligne T2) avec une voie dédiée. La population doit pouvoir prendre les transports collectifs avant les bouchons, ils gagneront du temps et réduiront ainsi nos objectifs écologiques.</p>
77	Web	RD64_1205	ORTO Jacques	COTE BASQUE-ADOUR	<p>Vous faites un excellent travail en faveur de toute l'agglomération Bayonnaise, je suis pour que le vélo redevienne l'ultime solution de déplacement, afin que petit à petit les voitures disparaissent du paysage, bravo à toute l'équipe ne changez rien.</p>
78	Web	RD65_1205	Anonyme	COTE BASQUE-ADOUR	<p>Favoriser le covoiturage : le développement d'aires de covoiturage, même petites et cruciales. Autour de chaque entrée/sortie d'autoroute notamment, se situent des espaces commerciaux avec de nombreuses places de parking : Leroy Merlin pour Anglet, Intermarché et autres pour Bayonne Nord, Parking Espace des Templiers à Biarritz. Ces parkings ont toujours été utilisés de manière officieuse par les covoitureurs, car ce sont les plus proches des échangeurs, donc les plus pratiques. Elles font aujourd'hui l'objet d'une lutte acharnée par les enseignes propriétaires de ces places : barrières, panneaux, voir même immobilisation de ces places quitte à ce que personne ne les utilise. L'agglomération pourrait acheter/louer une partie de ces places pour le covoiturage.</p> <p>Temps de trajet : tant que le temps de trajet en transport en commun restera supérieur à celui en voiture, la voiture restera utilisée en priorité.</p> <p>Autoroute/Télétravail : la mise en place de l'offre -50% sur le trajet domicile-travail via l'autoroute était une bonne idée mais : -pourquoi exiger 20 déplacements par mois ? cela n'est pas compatible avec les mi-temps, les mois durant lesquels nous sommes en congés, et surtout le télétravail. Un simple justificatif de domicile et de lieu de travail devrait suffire à bénéficier de cette offre, quelque soit le nombre de jours où l'on doit se rendre au travail.</p> <p>-certaines entrées/sorties d'autoroutes sont très engorgées aux heures de pointe, est-ce que l'on a besoin d'encore plus de voitures à ces endroits... ?</p> <p>Je souhaite par ailleurs insister sur la dangerosité que représente la sortie Bayonne Nord le matin aux heures de pointe. L'autoroute a 3 voies, et sur le côté se trouve une voie de sortie et d'insertion. Cette voie est tout le temps saturée, les voitures étant à l'arrêt ou à vitesse extrêmement lente. Elle représente une difficulté majeure pour les voitures souhaitant s'insérer sur l'autoroute depuis cette voie.</p>

				ou sortir de l'autoroute vers Bayonne. Les camions roulent sur la voie de droite à 110km/h, et autant certains connaissent les lieux et se déportent automatiquement sur la voie du milieu à l'approche pour anticiper les problèmes, autant certains ne connaissent pas et sont très surpris lorsque la voiture devant eux doit ralentir à 30km/h pour s'insérer. Bref, j'imagine qu'il y a déjà eu de nombreux accidents. J'ai moi-même été témoin de nombreux accidents évités de justesse et stresse au maximum à chaque fois que je dois m'insérer sur cette voie.	
79	Web	RD66_1205	Anonyme	COTE BASQUE-ADOUR	<p>Merci de votre considération pour mes remarques, Cordialement, Laetitia</p> <p>Belle initiative. Plus d'emménagements cyclables svp.</p> <p>Pourquoi pas sur le bd du BAB mais en conservant deux voies voitures . Comment ? En utilisant le fossé de verdure inutile sur le côté droit en direction de Biarritz.</p> <p>Une vraie sensibilisation destinée aux automobilistes pour le respect des distances de sécurité et de dépassement des cyclistes, et une vraie répression pour les conducteurs qui nous mettent volontairement en danger pour montrer leur mécontentement.</p> <p>Je souhaite des aménagements sécurisés pour évoluer à vélo dans l'agglomération tarnos-bayonne-anglet-biarritz.</p>
80	Web	RD67_1206	Anonyme	COTE BASQUE-ADOUR	
81	Web	RD68_1207	Anonyme	SEIGNANX	<p>Bonjour,</p> <p>A ce jour habitant à Labenne et travaillant sur le BAB , je ne peux pas prendre le TRAMBUS car aucune ligne directe ne dessert le boulevard du BAB. En effet ayant une vie familiale et des impératifs pour aller chercher mes enfants à l'école, prendre le bus me ferait perdre énormément de temps car il me faut prendre une correspondance à la place des basques.</p> <p>Afin de permettre à plus de personnes en activité de prendre le bus serait-il possible de mettre en place une ligne directe depuis Ondres qui desservirait le BAB.</p> <p>Bien Cordialement,</p>
82	Web	RD69_1208	ITHOURRIA Sylvie	ERROBI	<p>Les habitants du Pays Basque ne sont pas coutumiers de l'utilisation des transports en commun. L'offre proposée doit donc être la plus simple et pratique possible.</p> <p>De toute évidence, la proposition faite pour le T2 et donc le désengorgement de la RD932 n'est pas suffisante. En effet, les zones dites intérieures du Pays Basque voient leur démographie croître et cela va s'amplifier au fil du temps. Le problème de circulation se crée dès le rond point du Makila surtout en période scolaire. Le T2 doit à minima, dès aujourd'hui, desservir le Makila/Planuya voire Ustaritz pour être efficace et utilisé. Il faut également minimiser les changements à effectuer pour les usagers pour aller sur diverses zones : centre de fret, Technocité, Forum notamment, ce qui motivera les personnes à utiliser les transports en commun (gain de temps par rapport à un trajet en voiture et simplicité). Cet engorgement est amplifié lorsque la sortie d'autoroute sur le nouveau rond-point de Leroy Merlin est fermée (question de sécurité pour désengorger l'autoroute je suppose) surtout pour les gens venant de Saint Pée, Arcangues et Bassussarry pour qui il est très difficile voire impossible par moment de s'insérer sur le rond point Audi. Mais à quoi sert donc ce rond-point ? Pourquoi ne pas faire un pont ou un tunnel permettant aux personnes de la RD932 et de Sutar de traverser ce nœud ? D'autre part, l'usage du vélo sur ces axes pourrait être envisageable pour les habitants de Bassussarry, Arcangues, ... et autres villages à proximité immédiate du BAB mais le parcours n'est aujourd'hui absolument pas sécurisé ou demande un détour considérable pour rattraper le chemin de halage vers la Nive pour aller jusqu'au centre de Bayonne. Quid des personnes travaillant hors du centre ville (hôpital, Technocité, Forum, ...)?</p> <p>Il est primordial que chacun donne son avis à ce plan librement. Pour notre part, nous pensons que pour que ce plan réussisse, il est impératif :</p> <p>Qu'un calendrier précis permette de classer par ordre de priorité les actions dans le temps. Dans le « Résumé non technique » du PDU, il manque les actions à court, moyen et long termes ainsi que les budgets dédiés pour que tous les citoyens puissent suivre les avancées.</p> <p>Qu'un plan vélo soit établi, comme indiqué dans le PDU. Ce plan vélo devra impérativement fixer des objectifs précis à court, moyen et long termes sur les aménagements cyclables afin notamment qu'un réseau cyclable à haut niveau de service voit le jour à l'échelle de l'agglomération.</p>
83	Web	RD70_1209	METRAL Aurélien	COTE BASQUE-ADOUR	

84	Web	RD71_1210	COY Jean-Philippe	COTE BASQUE-ADOUR	<p>D'indiquer clairement la nécessité de réduire la place de la voiture afin d'apaiser les rues. Même si nous développons des aménagements cyclables, sans réduction de l'espace dédié à la voiture (et pas seulement les places de stationnement), nous ne parviendrons jamais à réduire la part modale de la voiture de 77 % aujourd'hui à 52 % en 2030 comme indiqué dans les objectifs du PDU.</p> <p>De placer les acteurs de la mobilité (comme l'association Txirinc'ola par exemple) et les citoyens au centre des questions de mobilité pour mettre en place des projets comme les services vélo (réparations, vélo-écoles) qui doivent être considérés comme complémentaires au développement des aménagements cyclables et essentiels pour l'émergence de l'utilisation du vélo comme alternative à la voiture.</p> <p>Il est temps de créer une continuité sécurisée des différentes pistes cyclables existantes. Le réseau existant est tentant pour l'utilisation du vélo mais le danger est présent.</p>
85	Web	RD72_1211	Anonyme	COTE BASQUE-ADOUR	<p>Veillez mettre la ligne 6 sur toute la longueur, c'est à dire jusqu'à Biarritz, les DIMANCHES et jours FÉRIÉS. Et plus de bus ligne 6 dans la journée. La fréquence de la seule ligne qui dessert le BAB est INSUFFISANTE.</p>
86	Web	RD73_1212	Anonyme	je ne souhaite pas répondre	<p>C'est épuisant ces arrêts sans banc, sans trottoir à hauteur réglementaire pour descendre en sécurité. Une aberration ce manque de prise en considération du confort des usagers et des PMR, et personnes handicapées</p>
87	Web	RD74_1213	Anonyme	je ne souhaite pas répondre	<p>Pourquoi il n'y a pas d'abri bus et de quoi s'asseoir aux arrêts à côté de Castorama Anglet ?</p>
88	Web	RD75_1214	Anonyme	COTE BASQUE-ADOUR	<p>Si on veut favoriser les mobilités douces et l'intermodalité, il faudrait : - des lieux sécurisés (du vol et des intempéries) pour ranger les vélos sur les points relais (comme à Bayonne près de la mairie) - AUTORISER les vélos dans les bus/tramibus, seul moyen de permettre à une personne de mixer vélo-bus/tramibus-vélo pour aller de chez elle à son travail</p>
89	Web	RD76_1215	Anonyme	ERROBI	<p>Bravo pour cette étude remarquable qui promet le développement des mobilités complémentaires. Elle se veut également vertueuse sur la gestion écologique.</p> <p>Sur notre territoire, la circulation entre le Makila et le rond-point "provisoire ?" de "Leroy-merlin" est devenue invivable 6 jours/7. Le RP de LM est régulièrement saturé par les clients du magasin ; ne peut-on pas refaire une bretelle d'entrée et de sortie comme c'était le cas avant ?</p> <p>Nous espérons également que la ligne 2 du TramBus viendra jusqu'au Makila, ce qui traiterait les problèmes de bouchons en amont.</p> <p>En attendant des jours meilleurs, nous vous souhaitons bon courage pour la concrétisation de ces projets.</p>
90	Web	RD77_1305	Anonyme	COTE BASQUE-ADOUR	<p>Amélioration de la ligne 3 Txik Txak Car express Bayonne-Hendaye qui est une véritable catastrophe. des retards à n'en plus finir même hors saison.</p> <p>Par exemple grâce à des itinéraires déviés mais toujours aussi pratiques (notamment à l'avenue Ithurralde, Saint Léon ou la Negresse) , ou au moins une prise en compte et donc une adaptation des horaires en fonction des heures de pointe..</p> <p>Un développement de l'offre de bus le week end. Actuellement, on ne peut pas aller travailler en dehors de Saint Jean par exemple le week end en bus. Du coup ? Je vais devoir acheter une voiture, galérer tous les jours à me garer pour pouvoir aller travailler le week end. Par exemple.</p> <p>Amélioration des espaces cyclables sur Saint Jean de Luz.</p>
91	Web	RD78_1305	LAMOTTE Dominique	COTE BASQUE-ADOUR	<p>Bonjour, Je suis adepte du vélo. Cependant, je trouve très dangereuses les pistes cyclables, mises à la "va-vite" le long des voies d'accès à Bayonne, principalement quand il faut quitter ces voies " dites " rapides. En ce qui me concerne, je trouve que c'est de la démagogie, du n'importe quoi. Cordialement.</p>

92	Web	RD79_1305	PONS Dominique	je ne souhaite pas répondre	<p>- Pratiquant le vélo travail je vois chaque jour des points à améliorer pour me déplacer et des points satisfaisants. Pourquoi ne pas créer un point de recueil internet des situations pratiques rencontrées avec solutions éventuelles alimenté par les pratiquants ? Rien ne vaut l'expérience terrain pour faire les bonnes analyses, ça ne veut pas dire qu'on déciderait mais on poserait les bonnes questions , cette base de données serait fort intéressante pour les aménageurs de territoires et ceux qui s'occupent des mobilités.</p> <p>- la mobilité douce à plus grande échelle (agglo) suppose de développer le transport inter-modal donc avoir un titre de transport unique par zone (TER, BUS-Tram, Vélo libre-service, bateau...) et que les transports collectifs aient de la place aménagée pour les vélos, trottinettes ou autres. Ce n'est pas toujours le cas aujourd'hui et c'est bien dommage</p> <p>- il ne faut pas opposer voiture / vélo / piéton (comme ce qui a été tenté sur le BAB) mais faire cohabiter les deux en favorisant le transport doux. Je pratique les deux bien évidemment et pour faire accepter un projet il faut que chaque usager d'un moyen de transport diffèrent se mette à la place de l'autre pour comprendre la problématique : on est condamné à cohabiter sur des chemins de randonnées ou en ville au rythme de l'accroissement de la population.</p> <p>merci</p>
93	Web	RD80_1405	GARNIER Argi	COTE BASQUE-ADOUR	<p>Bonjour,</p> <p>Je donne mon avis sur le projet et les actions qu'il serait opportun de mener :</p> <ul style="list-style-type: none"> - mise à disposition et libre accès d'un planning prévisionnel des actions qui sont envisagées, couplé à un plan d'action pertinent (date, moyens mis en œuvre, avancement) - point presse pragmatique pour connaître l'avancement - promotion des organisations locales et associations dédiées au transport en vélo (location, vente, réparation, sensibilisation, formation) - promotion de cette alternative sur le plan social, environnemental, bien-être et santé (campagnes de communication) <p>Merci pour le travail déjà réalisé et celui qui sera réalisé.</p> <p>Bien à vous</p>
94	Web	RD81_1405	DENIS Yan-Erick	COTE BASQUE-ADOUR	<p>Bonjour Madame et/ou Monsieur,</p> <p>J'habite au 15 rue d'arcangues dans le quartier Brindos, je dois me rendre pour mon emploi sur Bayonne. Le trajet le plus court et ayant le moins de dénivelé passe par la zone de Maignon, mais n'ayant aucune voie sécurisée, je préfère prendre ma voiture, car cette axe est très anxiogène.</p> <p>Il est emprunté par beaucoup de véhicule, dont surtout des poids lourds et des utilitaires, et présente l'axe le plus court pour relier bidart / biarritz vers bayonne sud et la route de cambou.</p> <p>La faisabilité d'une piste cyclable dans la zone de maignon me paraît complexe et surtout onéreuse, mais serait je pense emprunté par un nombre croissant de personnes travaillant sur cette zone.</p> <p>Elle pourrait prolonger celle du quartier arrixatgue.</p> <p>Vous remerciant par avance pour la lecture de ce message, Cordialement.</p>
95	Web	RD82_1405	LE FALHER Magali	je ne souhaite pas répondre	<p>Manque d'une piste cyclable sur le boulevard du BAB. Bien séparée des voitures pour plus de sécurité.</p> <p>Manque d'une piste cyclable rue Bernède à Bayonne. Pour les cyclistes venant du pont Saint Esprit par la piste cyclable par exemple et souhaitant rejoindre la rue Thiers. Les cyclistes sont obligés de rouler sur le trottoir...</p> <p>Manque d'une piste cyclable boulevard Alsace Lorraine à Bayonne. Les cyclistes roulent parfois sur les trottoirs pour ne pas se retrouver dans les embouteillages. C'est dangereux pour les piétons.</p> <p>Manque d'une VRAIE piste cyclable avenue Raymond de Martres à Bayonne, entre le rond point St Léon et l'hôpital. Les quelques centimètres de largeur de la piste actuelle sont très très dangereux ! Les voitures frôlent les cyclistes tellement la piste cyclable est étroite. D'ailleurs, très peu de cyclistes l'empruntent vu la dangerosité de ce parcours.</p> <p>Les pistes cyclables entre le rond point saint Léon et le rond point du grand Basque sont très, très dangereuses !! Il faudrait des pistes cyclables totalement séparées des voitures par un terre-plein, sinon personne ne les empruntera ! C'est vraiment trop dangereux.</p> <p>Parfois, des pistes cyclables sont créés sans avoir pensé à créer également un espace piétons. C'est absurde. Les piétons sont donc obligés de marcher sur la piste cyclable, ce qui est désagréable pour tout le monde. Exemple : piste cyclable rive gauche de l'Adour entre la sous-</p>

96	Web	RD83_1405	DURRUTHY Yon	COTE BASQUE- ADOUR	<p>préfecture et France Asia. Il y a de nombreux autres exemples sur le BAB.</p> <p>Le pont Saint Esprit à Bayonne est dangereux pour les piétons qui sont toujours très nombreux à emprunter quotidiennement la piste cyclable (les affichages n'y changent rien).</p> <p>Ou peut-être rajouter une coloration du sol sur la piste cyclable pour plus de clarté ?</p> <p>Tout le monde s'énerve : les piétons car ils se sentent en danger car sont rasant par les cyclistes qui sont sur une piste cyclable, et les cyclistes car s'écarter et klaxonner tous les 3 mètres pour pouvoir rouler est insupportable.</p> <p>Manque de passages piétons sur le pont Saint Esprit (au milieu par exemple). Notamment pour les piétons qui se trouvent sur la piste cyclable souhaitant finalement rejoindre le trottoir piétons.</p> <p>À Bayonne, Le 1er feu au niveau du passage piétons entre les allées Paulmy et Burger King, sur l'avenue maréchal soult ne passe pas au vert pour les piétons ou ne passe au vert pour les piétons que après un temps très long. Les piétons (dont beaucoup d'adolescents !) et les cyclistes doivent donc régulièrement traverser lorsque le bonhomme piétons est rouge. C'est très dangereux.</p> <p>De plus, l'appel piéton au feu ne fonctionne pas du tout.</p> <p>Augmentation de la signalisation pour les voitures lorsque des voitures croisent des passages piétons/cyclistes. Traverser à pied ou en vélo est très dangereux à plusieurs endroits.</p> <p>Exemples :</p> <p>1) passage piéton au bout du pont st Esprit côté centre-ville : les voitures venant des allées bouffier et tournant à droite vers le pont st Esprit manquent de renverser régulièrement piétons et cyclistes car elles arrivent très vite pensant avoir la priorité étant donné que le feu est passé au vert.</p> <p>2) passage piéton aux allées Paulmy en venant du monument au mort pour remonter ensuite les allées Paulmy côté droit. Les voitures venant de Maréchal Foch et tournant à droite sur les allées Paulmy ne font pas attention car sont passées au feu vert. Les piétons ont pourtant bien le bonhomme vert mais les voitures ne font pas attention, c'est extrêmement dangereux.</p> <p>3) Passage piéton également très dangereux boulevard Alsace-Lorraine au bout du pont Saint Esprit en venant du centre-ville pour rejoindre la place de la république. Les voitures venant de la gare et tournant à gauche bvd Alsace Lorraine manquent d'écraser piétons et cyclistes régulièrement pensant là aussi avoir la priorité car leur feu est passé au vert.</p> <p>Peut-être les voitures coupant des passages piétons devraient avoir des feux orange clignotants et non vert ? + rajouter une signalisation "Attention, traversée de piétons et de cyclistes"?</p> <p>Globalement, si les cyclistes ne se sentent pas réellement en sécurité, ils ne feront pas de vélo. Ou ils n'emprunteront pas certains axes dangereux. Plus il y a de pistes cyclables sécurisées, plus les habitants du BAB emprunteront leur vélo. Plus économique, plus écologique, désengorgement des centres-villes...</p> <p>Seules de vraies infrastructures augmenteront le nombre de cyclistes.</p> <p>Il faudrait également une plate-forme numérique ouverte à l'année pour suggérer facilement des améliorations sur les transports (bus, pistes cyclables...).</p> <p>Possibilité de mettre vélo dans le tram bus pour faciliter la mobilité. Tout comme dans le train .</p> <p>Augmenter le nombre de train entre bayonne et saint jean pied de port .</p> <p>Ou bayonne villefranque.</p> <p>Pareil pour les landes utiliser la voix ferre</p>
----	-----	-----------	-----------------	-----------------------	---

97	Web	RD84_1405	GARCIA Isabelle	COTE BASQUE- ADOUR	<p>Bonjour, Adeptes du vélo tous les jours, je me fais souvent couper la route par devant dans les rond-points. Peut-être y a-t-il une éducation aux automobilistes à faire ? ... ou des panneaux demandant de respecter les cyclistes (je me suis déjà faite traiter de tarée pour avoir roulé sur la piste cyclable au giratoire de l'Aquitaine) D'autre part, malgré les nombreux "trottoirs bas" un peu partout (et c'est super) certains restent encore trop haut pour des vélos. On abîme les suspensions, les roues et les pneus. Merci pour toutes ces voies cyclables existantes et à venir.</p> <p>- Qu'un calendrier précis permette de classer par ordre de priorité les actions dans le temps. Dans le « Résumé non technique » du PDU, il manque les actions à court, moyen et long termes ainsi que les budgets dédiés pour que tous les citoyens puissent suivre les avancées. - Qu'un plan vélo soit établi, comme indiqué dans le PDU. Ce plan vélo devra impérativement fixer des objectifs précis à court, moyen et long termes sur les aménagements cyclables afin notamment qu'un réseau cyclable à haut niveau de service voit le jour à l'échelle de l'agglomération. - D'indiquer clairement la nécessité de réduire la place de la voiture afin d'apaiser les rues. Même si nous développons des aménagements cyclables, sans réduction de l'espace dédié à la voiture (et pas seulement les places de stationnement), nous ne parviendrons jamais à réduire la part modale de la voiture de 77 % aujourd'hui à 52 % en 2030 comme indiqué dans les objectifs du PDU. - De placer les acteurs de la mobilité (comme notre association par exemple) et les citoyens au centre des questions de mobilité pour mettre en place des projets comme les services vélo (réparations, vélo-écoles) qui doivent être considérés comme complémentaires au développement des aménagements cyclables et essentiels pour l'émergence de l'utilisation du vélo comme alternative à la voiture.</p>
98	Web	RD85_1505	Anonyme	COTE BASQUE- ADOUR	<p>Bonjour, Je tiens à saluer le travail des techniciens du syndicat des mobilités pour le travail important qu'ils ont réalisé pour l'élaboration de ce PDU. Cependant, on peut regretter les points suivants : - Les documents de référence commencent à dater : il est regrettable qu'ils n'aient pas été mis à jour en amont du PDU. - Les documents manquent de concision ainsi que d'un calendrier précis pour que les citoyens puissent s'approprier le PDU. Dans le « Résumé non technique » du PDU, il manque les actions à court, moyen et long termes ainsi que les budgets dédiés pour que tous les citoyens puissent suivre les avancées. - Qu'un plan vélo n'ait pas été établi, comme indiqué dans le PDU. Ce plan vélo devra impérativement fixer des objectifs précis à court, moyen et long termes sur les aménagements cyclables afin notamment qu'un réseau cyclable à haut niveau de service voit le jour à l'échelle de l'agglomération. - D'indiquer clairement la nécessité de réduire la place de la voiture afin d'apaiser les rues. Même si nous développons des aménagements cyclables, sans réduction de l'espace dédié à la voiture (et pas seulement les places de stationnement), nous ne parviendrons jamais à réduire la part modale de la voiture de 77 % aujourd'hui à 52 % en 2030 comme indiqué dans les objectifs du PDU. En conclusion, je pense que ce plan est une sorte de « coquille vide » qui manque de réalisme. C'est dommage car les objectifs paraissent importants. J'émetts de gros doutes sur le fait qu'ils soient atteints avec un tel plan et suis très surpris que les municipalités de l'agglomération signent un tel document (Peut-être que tout compte fait elles n'ont pas émis de réserves car au moins elles peuvent faire ce qu'elles veulent puisqu'il n'y a pas d'éléments contraignants pour atteindre les objectifs...)? Cordialement,</p> <p>Bonjour, il me semble primordial de développer le réseau de pistes cyclables sécurisées (pas simplement un logo dans le caniveau) pour limiter les portions de route partagées entre voitures et vélos. Les pistes cyclables ne permettent pas aujourd'hui d'aller partout, malgré de grands détours pour rester sur le réseau cyclable, en restant en sécurité. Le partage des axes routiers avec les voitures et camions reste difficile et peu sécurisant. De plus, l'entretien et le nettoyage des pistes cyclables aménagées devrait être plus régulier. Merci de votre attention</p>
99	Web	RD86_1505	PROFFIT Clément	je ne souhaite pas répondre	<p>Bonjour, Je tiens à saluer le travail des techniciens du syndicat des mobilités pour le travail important qu'ils ont réalisé pour l'élaboration de ce PDU. Cependant, on peut regretter les points suivants : - Les documents de référence commencent à dater : il est regrettable qu'ils n'aient pas été mis à jour en amont du PDU. - Les documents manquent de concision ainsi que d'un calendrier précis pour que les citoyens puissent s'approprier le PDU. Dans le « Résumé non technique » du PDU, il manque les actions à court, moyen et long termes ainsi que les budgets dédiés pour que tous les citoyens puissent suivre les avancées. - Qu'un plan vélo n'ait pas été établi, comme indiqué dans le PDU. Ce plan vélo devra impérativement fixer des objectifs précis à court, moyen et long termes sur les aménagements cyclables afin notamment qu'un réseau cyclable à haut niveau de service voit le jour à l'échelle de l'agglomération. - D'indiquer clairement la nécessité de réduire la place de la voiture afin d'apaiser les rues. Même si nous développons des aménagements cyclables, sans réduction de l'espace dédié à la voiture (et pas seulement les places de stationnement), nous ne parviendrons jamais à réduire la part modale de la voiture de 77 % aujourd'hui à 52 % en 2030 comme indiqué dans les objectifs du PDU. En conclusion, je pense que ce plan est une sorte de « coquille vide » qui manque de réalisme. C'est dommage car les objectifs paraissent importants. J'émetts de gros doutes sur le fait qu'ils soient atteints avec un tel plan et suis très surpris que les municipalités de l'agglomération signent un tel document (Peut-être que tout compte fait elles n'ont pas émis de réserves car au moins elles peuvent faire ce qu'elles veulent puisqu'il n'y a pas d'éléments contraignants pour atteindre les objectifs...)? Cordialement,</p> <p>Bonjour, il me semble primordial de développer le réseau de pistes cyclables sécurisées (pas simplement un logo dans le caniveau) pour limiter les portions de route partagées entre voitures et vélos. Les pistes cyclables ne permettent pas aujourd'hui d'aller partout, malgré de grands détours pour rester sur le réseau cyclable, en restant en sécurité. Le partage des axes routiers avec les voitures et camions reste difficile et peu sécurisant. De plus, l'entretien et le nettoyage des pistes cyclables aménagées devrait être plus régulier. Merci de votre attention</p>
100	Web	RD87_1605	TRILLAUD Floriane	COTE BASQUE- ADOUR	<p>Bonjour, Je tiens à saluer le travail des techniciens du syndicat des mobilités pour le travail important qu'ils ont réalisé pour l'élaboration de ce PDU. Cependant, on peut regretter les points suivants : - Les documents de référence commencent à dater : il est regrettable qu'ils n'aient pas été mis à jour en amont du PDU. - Les documents manquent de concision ainsi que d'un calendrier précis pour que les citoyens puissent s'approprier le PDU. Dans le « Résumé non technique » du PDU, il manque les actions à court, moyen et long termes ainsi que les budgets dédiés pour que tous les citoyens puissent suivre les avancées. - Qu'un plan vélo n'ait pas été établi, comme indiqué dans le PDU. Ce plan vélo devra impérativement fixer des objectifs précis à court, moyen et long termes sur les aménagements cyclables afin notamment qu'un réseau cyclable à haut niveau de service voit le jour à l'échelle de l'agglomération. - D'indiquer clairement la nécessité de réduire la place de la voiture afin d'apaiser les rues. Même si nous développons des aménagements cyclables, sans réduction de l'espace dédié à la voiture (et pas seulement les places de stationnement), nous ne parviendrons jamais à réduire la part modale de la voiture de 77 % aujourd'hui à 52 % en 2030 comme indiqué dans les objectifs du PDU. En conclusion, je pense que ce plan est une sorte de « coquille vide » qui manque de réalisme. C'est dommage car les objectifs paraissent importants. J'émetts de gros doutes sur le fait qu'ils soient atteints avec un tel plan et suis très surpris que les municipalités de l'agglomération signent un tel document (Peut-être que tout compte fait elles n'ont pas émis de réserves car au moins elles peuvent faire ce qu'elles veulent puisqu'il n'y a pas d'éléments contraignants pour atteindre les objectifs...)? Cordialement,</p> <p>Bonjour, il me semble primordial de développer le réseau de pistes cyclables sécurisées (pas simplement un logo dans le caniveau) pour limiter les portions de route partagées entre voitures et vélos. Les pistes cyclables ne permettent pas aujourd'hui d'aller partout, malgré de grands détours pour rester sur le réseau cyclable, en restant en sécurité. Le partage des axes routiers avec les voitures et camions reste difficile et peu sécurisant. De plus, l'entretien et le nettoyage des pistes cyclables aménagées devrait être plus régulier. Merci de votre attention</p>

101	Web	RD88_1605	TELLIER Andoni	je ne souhaite pas répondre	<p>Il convient de désengorger la D932 au niveau du rond point de Leroy Merlin qui tous les matins dans le sens Ustaritz-Bayonne est encombrée et rallonge le temps de trajet domicile-travail de beaucoup de personnes (idem dans le sens retour le soir). Faire en sorte que le tram bus puisse aller vers l'intérieur avec un terminus et un grand parking vers Planuya ou autre? Moins de GES, moins d'accidents de la route, moins de temps de trajet...</p> <p>Merci</p> <p>Il est important de saluer le travail très complet réalisé par les techniciens du syndicat des mobilités dans la rédaction de ce Plan de Déplacements Urbain. Néanmoins pour que ce plan aboutisse, il est impératif que les citoyens se l'approprient dès maintenant.</p> <p>Je partage les appréciations de l'association Txirind'ola, et demande avec elle-ci :</p> <ul style="list-style-type: none"> - qu'un calendrier précis permette de classer par ordre de priorité les actions dans le temps. Dans le « Résumé non technique » du PDU, il manque les actions à court, moyen et long termes ainsi que les budgets dédiés pour que tous les citoyens puissent suivre les avancés. - qu'un plan vélo soit établi, comme indiqué dans le PDU. Ce plan vélo devra impérativement fixer des objectifs précis à court, moyen et long termes sur les aménagements cyclables afin notamment qu'un réseau cyclable à haut niveau de service voit le jour à l'échelle de l'agglomération. - d'indiquer clairement la nécessité de réduire la place de la voiture afin d'apaiser les rues. Même si nous développons des aménagements cyclables, sans réduction de l'espace dédié à la voiture (et pas seulement les places de stationnement), nous ne parviendrons jamais à réduire la part modale de la voiture de 77 % aujourd'hui à 52 % en 2030 comme indiqué dans les objectifs du PDU. - de placer les acteurs de la mobilité et les citoyens au centre des questions de mobilité pour mettre en place des projets comme les services vélo (réparations, vélo-écoles) qui doivent être considérés comme complémentaires au développement des aménagements cyclables et essentiels pour l'émergence de l'utilisation du vélo comme alternative à la voiture. <p>Les Mythologies ont la peau dure : le « tout voiture », individuelle de surcroît, (ainsi que la surenchère des caractéristiques inappropriées pour une circulation urbaine) rendent les déplacements quotidiens des concitoyens, quand l'heure est au partage des espaces dédiés à la mobilité.</p>
102	Web	RD89_1605	Anonyme	COTE BASQUE-ADOUR	<p>Je regrette de ne pouvoir mettre mon vélo dans le tram'bus.</p> <p>Je m'interroge également sur le fait que depuis l'existence du topo entre Hendaye et San Sebastien, rien n'ai été mis en place entre Hendaye et Bayonne sur ce même modèle?</p> <p>De même pour la ligne entre Bayonne et Saint Jean Pied de Port?</p> <p>Ces lignes existent et leur utilisation permettrait de désengorger les routes.</p> <p>La place des vélos semble encore secondaire, pour exemple la velodyssée ne permet pas à ce jour de relier de manière sécurisée en vélo Bayonne centre à Boucau plage... les pistes cyclables manquent cruellement à Bayonne.</p> <p>Ces équipements et infrastructures permettrait aux locaux (avant tout) et aux touristes (par répercussion) de mieux vivre le territoire où les tensions grandissent du fait de son attractivité et donc de sa saturation...</p> <p>Une navette gratuite entre les halles de Bayonne et la Floride ne serait-elle pas opportune? Elle desservirait à la fois les jeux, les terrains de sport et la Plaine d'Anso... et offrirait aux familles, aux personnes âgées et aux automobilistes de nouvelles perspectives pour vivre la ville sans voiture individuelle...</p> <p>Une idée ou une question:</p> <p>Avant à Hendaye, lorsqu'il y'avait une navette gratuite, je l'utilisais (elle était toutes les 20 minutes)</p> <p>Depuis, que les lignes sont payantes, je n'utilise plus rien.</p> <p>Peut-être un prix intéressant pour les Seniors sur un Pass mensuel ou un Pass annuel me ferait utiliser, moi et ma femme, les services de transport public entre Bayonne et Hendaye?</p> <p>Mais comme les prix actuels ne sont pas intéressants, on n'utilise rien.</p> <p>Habitant à 200 mètres de la Gare des Jumeaux, nous pourrions être des utilisateurs réguliers.</p> <p>Et aussi, une station Vélo à la gare des Jumeaux serait très prisee (arrêt gare + parking camping-cars à côté).</p> <p>Voilà pour les suggestions qui nous feraient utiliser les transports publics. Bien cordialement</p>
103	Web	RD90_1705	Anonyme	NIVE ADOUR	
104	Email	RD91_1705	REUTLINGER Francis	Je ne souhaite pas répondre	

105	Email	RD92_1705	CABROL Hélène	COTE BASQUE- ADOUR	<p>Bonjour,</p> <p>Dans le cadre de l'enquête sur le plan de mobilité j'ai une suggestion qui me tient à cœur depuis des années (à force de tendinite en maniant les poussettes sur des trottoirs très abîmés):</p> <p>Améliorer les trottoirs du quartier saint esprit et limite saint Frédéric afin de faciliter la marche et le vélo surtout avec des enfants. En effet se déplacer en poussette ou avec de jeunes enfants sur leur vélo est extrêmement difficile et peu sécurisant.</p> <p>Trottoir étroit en très mauvais état, souvent occupé par des voitures.</p> <p>Ex: rue de l'Adour / brigadier muscar/ bord de l'Adour</p> <p>Nous aimerions marcher mais ces difficultés récurrentes nous incitent pas à le faire.</p> <p>Insécurité sur les quais de l'Adour entre la voie de chemin de fer et le pont saint esprit en l'absence de promenade dédiée aux piétons.</p> <p>En vous remerciant</p>
106	Email	RD93_1705 1 PJ	Commune BIARRITZ	COTE BASQUE- ADOUR	<p>Avis délibéré du Conseil Municipal de Biarritz sur le projet de PDU, reçu après impression du Tome administratif de l'enquête publique recueillant les avis des Personnes Publiques Associées</p> <p>Avis favorable sur le Plan de Déplacements Urbains arrêté par le SMPBA le 6 février 2020, assorti des réserves et remarques énumérées ci-après :</p> <p>Au regard des éléments transmis par le Syndicat des Mobilités Pays Basque-Adour sur le projet de Plan de Déplacements Urbains, une réunion s'est déroulée le 14 avril 2021 à laquelle étaient invités l'ensemble des élus du Conseil Municipal. Il est ressorti de cette réunion les réserves et remarques suivantes qui seront transmises à la Commission d'Enquête publique du Plan de Déplacements Urbains :</p> <p>1. Réserves :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le PDU ne fait pas apparaître un calendrier de réalisation des actions. • Elaborer un budget pour chaque action de façon à flécher, à la fois en termes opérationnels mais aussi financiers, la réalisation des actions pour un PDU efficace. • Rendre plus lisible la Maîtrise d'ouvrage des opérations entre les différents acteurs de la mise en œuvre du PDU que sont le SMPBA, la CAPB et les gestionnaires de voirie en vue de déterminer pour chacun la capacité à faire. De plus le SMPBA doit afficher clairement son rôle de coordonnateur. • Pour les actions inscrites au PDU dont la réalisation dépend de tout ou partie des gestionnaires de voirie, mettre en avant et définir les modalités de financements de la part du SMPBA et de CAPB. <p>L'ensemble de ces éléments ne permet pas de donner de lisibilité sur la méthode de mise en œuvre des actions alors que la capacité à faire est un élément essentiel pour que le PDU puisse être mis en œuvre.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Disparités territoriales en matière de mobilités : Le plan d'action proposé en matière de mobilité fait apparaître la nécessité d'une approche qui doit tenir compte des disparités à l'échelle du ressort territorial du SMPBA. Ceci du fait de besoins de mobilités très différents entre, par exemple, la bande littorale et les différentes centralités à l'intérieur du Pays Basque. Il serait d'ores et déjà pertinent de définir plus précisément les services à mettre en œuvre. <p>De plus, l'organisation urbaine du territoire et les coûts élevés liés aux logements encouragent un exode de population à l'extérieur du cœur d'agglomération qui génère un besoin de mobilité, avec particulièrement un usage accru de l'automobile. <u>Les politiques de mobilités doivent donc être menées en parallèle avec les politiques d'urbanisation.</u></p> <p>Enfin, les territoires du Seignanx et du Pays Basque Sud n'ont pas été intégrés au PDU alors même que les flux sont quotidiens avec ces territoires et que les enjeux sont prégnants en matière d'usages sur le bassin de vie.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hierarchisation des actions : <p>Le PDU présente de nombreuses actions qui vont fortement dépendre des capacités financières du SMPBA mais aussi des autres acteurs locaux (CAPB, gestionnaires de voirie). Il conviendrait désigner, parmi ces actions, une hiérarchisation pour définir lesquelles sont prioritaires et incontournables à réaliser dans les dix années à venir.</p> <p>La question se pose des moyens réels dont dispose le SMPBA pour faire appliquer les mesures qui ne relèvent pas de sa maîtrise d'ouvrage.</p>

● **Evaluation du PDU :**

Le PDU doit plus mettre en avant et rentrer et détailler les indicateurs d'évaluation. Cette évaluation doit être régulière tout au long du PDU pour réajuster certaines actions selon les constats réalisés lors des évaluations intermédiaires.

● **Stationnement :**

La stratégie de stationnement est un élément essentiel de l'organisation des déplacements, notamment en matière de mutualisation et d'uniformisation des politiques de stationnement. Aucune solution opérationnelle ni contrainte n'est proposée dans ce sens. Ces politiques sont pourtant le levier majeur pour changer de moyen de transport pour accéder aux centres urbains.

● **Objectifs du PDU**

Les objectifs chiffrés ne sont pas en accord avec ce qui est prévu avec le PCAET de la CAPB. Le PDU fait état de -24 % d'émission alors que celui du plan climat est de -26%. Il convient donc d'aligner l'objectif du PDU sur celui du Plan Climat.

De plus, les objectifs de report modal sont inférieurs aux objectifs fixés au niveau national.

● **PDU de Secteur Iraty/La Négresse**

Le PDU de secteur de la Négresse doit être lancé rapidement car il concerne l'entrée sud principale de l'agglomération, notamment avec la présence de l'accès autoroutier, de la gare et de l'aéroport. Au-delà des mobilités, les enjeux en termes d'urbanisation sont essentiels (désenclavement de la Négresse, de Sutar et d'Iraty) et détermineront les capacités du secteur en matière de mobilité liée au renouvellement urbain.

● **Transports collectifs/lignes structurantes et Bus à Haut Niveau de Service**

Afficher clairement, au-delà des projets en cours, les axes nécessitant de réaliser de vraies lignes de BHNS, notamment sur l'axe Centre-Ville de Biarritz/Kennedy/Iraty/La Négresse pour une desserte, en cohérence avec le projet de PEM de la Gare de Biarritz et des enjeux de renouvellement urbain de l'entrée sud de l'agglomération, en référence au PDU de secteur évoqué précédemment.

● **Axes structurants**

Les axes structurants du territoire doivent être intégrés dans la stratégie communautaire des mobilités. Les axes structurants sont essentiels pour l'organisation des mobilités. De ce point dépend leur classement en voie d'intérêt communautaire et par conséquent une grande partie des stratégies du PDU.

● **Parkings relais :** Le PDU n'affiche pas suffisamment la stratégie d'implantation des parkings relais. Une carte de projection des sites identifiés serait pertinente et permettrait d'avoir une vision précise et globale de la stratégie foncière à adopter pour leur implantation. Il serait judicieux de proposer un référentiel de jalonnement et de signalisation des parkings relais à l'échelle du territoire.

2. Commentaires au titre de remarques

● **Boulevard du BAB :**

La CAPB, en tant que gestionnaire de voirie sur le boulevard du BAE, doit mettre en place une gestion cohérente et coordonnée de l'organisation des circulations sur ce boulevard (vitesses, gestions des feux, aménagements). Il est essentiel que soit rapidement étudiée la future organisation urbaine du Bd du BAB, car celle-ci aura un impact fort sur les mobilités.

● **Liaisons cyclables :**

Le SMPBA et les villes doivent se coordonner pour organiser les réseaux cyclables : Le SMPBA pour les axes structurants et les villes pour organiser le maillage autour de ces axes structurants et assurer un rabattement sur ces axes.

● **Logistique :**

L'objectif de tendre vers une logistique plus durable ne propose pas de tirer parti des grandes infrastructures du territoire comme le CEF de Mouguerre ou le Port de Bayonne.

Le Centre Européen de Fret et le Port de Bayonne sont pourtant des atouts pour le territoire en matière de plateformes logistiques. H conviendrait de proposer des solutions en matière de fret, notamment par le ferroviaire, pour réduire la circulation croissante des poids lourds sur le territoire. Le PDU ne présente pas les liaisons possibles avec le ferroutage.

● **GPSO (Grand Projet du Sud-Ouest) :** Le territoire doit définitivement se prononcer plus clairement concernant les Grand Projet du Sud-Ouest (GPSO).

107	Email	RD94_1805 9 PJ	MULET Charlotte	COTE BASQUE- ADOUR	<p>• Expérimenter les plans piétons : Il convient d'afficher plus clairement la volonté de créer des plans piétons et de la traduire par des propositions concrètes.</p> <p>• Développement durable et travaux liés aux infrastructures de voirie Faire en sorte que les gestionnaires de voirie appliquent une démarche vertueuse en matière de traitement des déchets de voirie, avec notamment un meilleur contrôle des entreprises en charge de ces travaux.</p> <p>• Utilisation de l'autoroute Assouplir les conditions du Pass Rocade pour le rendre plus attractif en ne limitant pas le nombre de trajets. Renégocier avec l'Etat et l'exploitant autoroutier pour la mise en œuvre d'actions moins « timides » pour donner une vraie fonction de rocade urbaine au réseau autoroutier.</p> <p>• Transports scolaires Améliorer les fréquences et les services des transports scolaires intercommunaux, en accord avec les modifications de la carte scolaire, en particulier à destination des lycées.</p> <p>• Systèmes de Transports Intelligents D'une manière générale, L'utilisation des systèmes de transport intelligents doit être plus mise en exergue (ST1 : géolocalisation, capteurs, applications) et permettre ainsi d'optimiser les temps de transports, d'améliorer la sécurité routière, de gérer le trafic, de mieux choisir son mode de transport.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Axe 1 Transition : tester des véhicules autonomes ou des bus robots en plus des navettes et bus avec chauffeurs - Axe 2 Cohésion : développer l'intermodalité en utilisant des systèmes permettant de savoir à tout moment quel est le meilleur moyen pour se rendre d'un point à un autre. Pour encourager à utiliser plus les transports en commun, adapter les transports (taille et fréquence) à la fréquentation (intéressant en période touristique) - Axe 3 Entraînement : progressivement, sensibiliser les jeunes et les moins jeunes pour adapter les pratiques et donc la marche à pied ou le vélo en bord de mer, l'utilisation des transports en commun en ville ou pour aller prendre le train ou l'avion. <p>Ces systèmes intelligents de pilotage des transports urbains, des parkings, des vélos partagés, pourraient être étudiés conjointement avec l'Agglomération et dans le cadre de la SMART City. La ville de Biarritz est tout à fait disposée pour expérimenter ces systèmes comme d'autres villes ont pu le faire.</p> <p>• Accessibilité Le volet accessibilité est bien présent dans le PDU mais doit :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Afficher une véritable volonté politique globale dans le domaine de l'accessibilité ; - Améliorer le lien entre les actions du PDU et les ambitions en matière d'accessibilité ; - Définir précisément les critères de suivi et d'évaluation en matière d'accessibilité <p>Bonjour, Dans le cadre d'une réunion entre conseillers de quartier de l'ilot D de Anglet, nous avons réfléchi à des éventuelles pistes d'amélioration des voies cyclables. Je vous en fait part aujourd'hui de trois d'entre elles, dans l'espoir qu'elles puissent être rendues rendu publiques. Merci de me confirmer que vous avez-vous les infos nécessaires... en espérant que ces idées vous semblent cohérentes et qu'elles puissent être appuyées par vos soins par la suite. 1) BAB2 - FORUM - La problématique du boulevard Jean Léon Laporte est connue de tous, notamment avec le Giratoire des Marais qui est extrêmement dangereux en heure de pointe. Inutile de rappeler que les travaux du Tram n'ont pas tenu compte des cyclistes et nous cherchons des solutions. Aujourd'hui, pour notre sécurité, la seule solution est de rouler au milieu de la route pour éviter de se faire doubler par des voitures trop larges. Mais cette situation n'est agréable pour personne car cela provoque un ralentissement de la circulation et certains automobilistes deviennent désagréable voire même menaçants... et dangereux. Il y a quelques semaines, un cycliste semble s'être cassé la jambe en voulant s'écarter d'une voiture trop proche de lui. Le rebord avec la voie de bus a provoqué sa chute...</p>
-----	-------	-------------------	--------------------	-----------------------	--

108	Email	RD95_1805	Anonyme	ERROBI	<p>Piste 1 - Un itinéraire bis était envisagé aux abords du cours d'eau du BABZ. Où en est cette réflexion ? (cf. pointillés sur "Piste Finale") Nous proposons deux possibilités pour cet itinéraire bis :</p> <p>a) proposer une préemption à Carrefour BABZ afin d'aménager la rive gauche du ruisseau en faveur des cyclistes. ("Itinéraire bis" + "BABZ" + "BAB2 bis")</p> <p>En plus de créer un itinéraire 100% sécuritaire et agréable pour les utilisateurs grâce à la présence du cours d'eau, la plantation d'arbustes locaux permettrait de recréer une trame écologique importante. La trame bleue déjà existante est aujourd'hui très mal gérée (fauches trop fréquentes, présence de plantes invasives, ...). Cela serait par conséquent un atout pour les mobilités douces mais aussi pour la biodiversité !</p> <p>b) En cas d'impossibilité de préempter, il conviendrait d'étudier à aménager la rive droite, appartenant actuellement à la CAPB si je ne me trompe.</p> <p>Piste 2 - Un itinéraire temporaire peut être envisagé avec très peu de frais et rapide à mettre en place (cf. ligne verte sur "Piste Finale")</p> <p>Explications :</p> <p>A Balichon, une voie de bus a été partagée avec les cyclistes. Pourquoi ne pas de même avec la portion entre le Rond Point de l'Union et celui de la Pena de manière provisoire ? La promenade Jacques Palme puis Impasse la Plaine jusqu'à la rue de Hardoy permettrait de rejoindre le rond-point Altichinche de manière sûre (cf. " Piste 1 ") où figurent le trajet quotidien de nombreuses personnes en rouge, alors que le trajet en vert est plus sécurisé mais trop peu connu.)</p> <p>Travaux : rendre visible une piste cyclable au sol au niveau du passage piétons menant de l'arrêt de bus (cf. "Piste 2") + mettre un panneau "piste cyclable >>> forum" à l'entrée de la promenade.</p> <p>Pour aller plus loin et permettre aux riverains du quartier El Hogar de rejoindre le forum également, redonner l'accès aux deux roues en passant par le parc serait aidant (cf. "Piste 3").</p> <p>2) BOVERO - La piste cyclable aux abords du ruisseau de Bovéro est attendu comme annoncé en octobre 2017 (cf. "Piste 4") Avec la suppression de la barrière anti-deux roues au Giratoire du parc Montauray (cf. "Piste 5"), cela créera une piste cyclable sécurisée supplémentaire qui pourra rejoindre la proposition d'itinéraire bis précédemment énoncée en 2. (cf. "Piste Finale"). Nous notons que plusieurs barrières de la sorte sont encore en place sur Anglet... des alternatives seraient à envisager.</p> <p>3) QUINTAOU - La circulation folle effraie les cyclistes et les piétons aux abords du marché de Quintaou. Nous savons que la commune travaille actuellement à un ré-agencement de toute cette zone.</p> <p>Nous notons l'habitude de beaucoup d'anglois qui utilisent quotidiennement leur véhicule... nous pensons qu'il sera nécessaire de bouleverser ces habitudes pour obtenir un réel changement afin d'espérer décharger considérablement le flux de véhicules.</p> <p>UN DIMANCHE PIETON - Nous avons émis l'idée de rendre toute cette zone (de l'Avenue Eugène Bernain, jusqu'à Conforama en passant par la Rue des Barthes) piétonne les dimanches uniquement, afin de semer la graine de ce changement nécessaire. Pour les personnes à mobilité réduite, le parcours de la navette pourrait être rallongé du parking de Conforama (comme aujourd'hui) en passant par Quintaou, jusqu'à l'école primaire Evariste Galois avec un arrêt à l'IUT.</p> <p>Une seconde navette pourrait être mise en place au départ de El Hogar.</p> <p>Des parkings se trouvent sur chacune des zones. (cf. zone piétonne - 2 navettes)</p> <p>En vous souhaitant bonne réception je vous souhaite une belle journée.</p> <p>Cordialement,</p> <p>Bonjour</p> <p>Je souhaite que la ligne du tram bus n°2 dépasse Leroy merlin et que son terminus soit au niveau du rond point de Planuya. les bouchons du matin et du soir sont insupportables aujourd'hui ; il font trouver des solutions à long terme pourquoi pas ne pas déplacer leroy merlin ? merci de prendre en considération mon avis</p>
-----	-------	-----------	---------	--------	--

109	Web	RD96_1905	GRIZEAU Philippe	COTE BASQUE- ADOUR	<p>Bonjour, la piste cyclable du pont St-Espirit devrait se situer du côté aval, et non amont, car cela permettrait de ne pas couper la route au niveau du feu rouge de la place du réduit. De même quelle devrait longer l'Adour entre la mairie et la sous-préfecture au lieu de longer le parc et le kiosque à musique pour éviter de traverser deux fois la ligne de bus au niveau de la mairie et de la sous-préfecture. De plus il serait fort apprécié des cyclistes que les piétons du pont St-Espirit respectent la signalisation de la piste cyclable et arrêtent de marcher où ils n'ont pas à le faire et arrêtent de râler quand ils croisent un vélo alors qu'ils devraient être sur l'autre trottoir. Je vois quotidiennement des piétons sur le trottoir vélo, mais très rarement des vélos sur le trottoir piéton. Cordialement.</p>
110	Web	RD97_1905	ENDARA Sabine Mouvement citoyen "Har Hitza"	SUD PAYS BASQUE	<p>Bonjour, Nous souhaitons participer activement à l'enquête publique du PDM 2020-2030 en faisant part des propositions de notre mouvement citoyen Har Hitza ancré à Sare. Har Hitza soutient et encourage les politiques publiques qui agissent en faveur de toutes les mobilités durables. Elle regrette cependant de ne pas avoir connaissance d'un calendrier de mise en place des actions avec les budgets dédiés Voici ses propositions pour les besoins particuliers de la commune de Sare : Pour tout aménagement de voirie, prioriser les modes de déplacement dans l'ordre suivant : Marche<vélo<bus<voiture 1) Marche : -Favoriser les déplacements doux en sécurisant les voies existantes dans un rayon de 3 kilomètres autour de la place pour les piétons (concept de la demie-heure à pied) -Sécuriser les liaisons piétonnes entre les écoles et la place, entre la place et les lotissements Arzubi et Argainea, entre la place et le stade de rugby (quartiers Istiarte, Lehenbiscaye) -Poursuivre l'ouverture et la restauration des chemins cadastraux et le communiquer aux habitants 2) Vélo : -Rendre cyclable l'ensemble des routes de la commune par l'aménagement le plus adapté : réduction de la vitesse, pistes en site propre, bandes cyclables... (liaison Sare-Col de St Ignace, Sare-Cherchebruit, de la place aux Grottes, du croisement des grottes à Lizarieta en priorité) -faciliter la circulation à vélo entre les écoles et la place et les quartiers proches du bourg en réduisant la place aux voitures -implanter des places de stationnement vélos avec arceaux vers Spar, aux grottes, à la gare de St Ignace, à la salle polyvalente et dans chaque école -établir un point retrait Vélo bleu électrique « Txiktak » sur le parking de la piscine. 3) Transports en commun : -augmenter la cadence des bus en début de journée pour se rendre à St Jean de Luz et retarder les horaires des derniers bus le soir pour l'été -proposer un bus sur le trajet Sare-St Pee sur Niveau-Bayonne -sécuriser les piétons qui se rendent sur les arrêts de bus, notamment les scolaires le matin avec des trottoirs accessibles -rendre les transports en commun gratuits sur la communauté d'agglomération ou sinon offrir 10 tickets de transport par an aux habitants -développer le transport à la demande au sein de la commune (simplifier son usage) -réfléchir à des liaisons transfrontalières entre Sare et Bera, entre Sare et Zugarramurdi, entre Sare et Etxalar 4) Voitures : -réaliser une étude sur les trajets quotidiens des Saratariens en voiture (vers Ascain, vers Saint Pee sur Niveau, vers Zugarramurdi, vers Bera) pour mieux cibler les besoins en transport -développer le covoiturage avec l'appli Txiktak kovoit -proposer une voiture électrique à la location de durée moyenne (à la journée, à la semaine) sur inscription à la mairie</p>

					<p>-instaurer des journées sans voiture au bourg et alentours -aménager des parkings pour les marcheurs aux départs des randonnées les plus fréquentées (Larrun, Ibanteli...) le plus bas possible Bien cordialement, Har Hitzza taldea</p>
111	Registre papier	R1_L1_ITX_2005	LASTIRI Michel	ERROBI	<p>Observation notée par la commission d'enquête lors d'une permanence Favoriser le report modal notamment sur les transports en commun implique d'offrir au public des moyens de déplacement adaptés à leurs besoins. Ainsi :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ferroviaire : transmettre une pétition citoyenne relative à la réouverture de la gare d'Itxassou, située sur la ligne Bayonne - Saint-Jean-Pied-de-Port. Cet arrêt a été supprimé en décembre 2019. La gare d'Itxassou est équipée et possède un parking adapté. 2. Bus : il n'existe pas de ligne de bus St-Jean-Pied-de-Port – Bayonne passant par Itxassou ; il est nécessaire de prendre une navette (ligne 59) pour se rendre à Cambo-les-Bains, pour ensuite prendre le train ou un bus vers Bayonne. Malheureusement, cette navette semble être plutôt dédiée aux touristes de Cambo : elle réalise un détour conséquent sur Cambo, occasionnant un temps de parcours trop long. En outre, les horaires ne sont pas adaptés, puisque la navette arrive à Cambo après le départ du train vers Bayonne. Demande donc que cette ligne Itxassou-Cambo soit directe. <p>Observation notée par la commission d'enquête lors d'une permanence Transmettent un document concernant la commune d'Arbonne et présentant :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Un état des lieux des problèmes que rencontrent les habitants d'Arbonne dans le domaine de la mobilité ; - Des propositions. <p>Les problèmes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - absence de trottoirs dans les quartiers ; - des transports scolaires insuffisants (horaires et desserte inadaptés, inexistant pour les élèves bilingues, absence de tarif scolaire sur la ligne Hégo bus 51), - la billetterie pour les scolaires (conditions d'achats de billets ubuesques, l'appli smartphone pour payer pas sms dans le bus ne permet que l'achat de tickets plein tarif), - les lignes de bus Hégo bus 51 et Chronoplus 38 inadaptées (horaires et desserte récemment refaites), - les abris bus (peu nombreux, mal entretenus, pas desservis par des cheminements piétons) - le covoiturage (stationnement sauvage en l'absence de parkings). <p>Les solutions proposées :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Développer les mobilités vélo : créer des pistes cyclables dédiées sécurisées sur l'ensemble de la RD255 ; - Etoffer le réseau des bus en ville : Prolonger la ligne 38 vers le bourg et le sud du village ; Créer une ligne de bus entre St Pée sur Nivelle et Biarritz ; Créer une nouvelle zone de covoiturage à Arbonne en zone sud pour soulager le trafic routier qui traverse Arbonne depuis St Pée sur Nivelle ; - Intermodalité vélo : installer des racks à vélos sur les bus ; - Soulager le trafic décuplé en été : En période estivale, développer une offre de navettes gratuites avec des horaires réguliers vers toutes les plages de Bidart ; - Intermodalité marche : aménager et sécuriser les arrêts de bus (trottoirs d'accès) avec des abris bus, en les déplaçant si nécessaire
112	Registre papier	R2_L2_ITX_2005	GERVAIS Valérie et BELASCAIN Aurélie	SUD PAYS BASQUE	

113	Registre papier	R3_L3_ITX_2005	PUJO Miren	ERROBI	<p>Observation notée par la commission d'enquête lors d'une permanence Demandes portent sur les transports en commun à Itxassou :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ferroviaire : il est nécessaire de réouvrir la gare d'Itxassou et de prévoir des arrêts nécessaires pour les actifs travaillant sur l'agglomération, qui existaient jusqu'en 2019 et permettait de se rendre à Bayonne notamment avec les vélos dans le train. - Bus : la navette 59 entre Itxassou et Cambo n'est pas adaptée : les horaires ne coïncident pas avec le bus entre Cambo et Bayonne, le temps de parcours n'est pas direct et beaucoup trop long, l'arrêt à Itxassou n'est pas adapté (prolonger la ligne jusqu'à l'église, voire jusqu'à la gare lorsque celle-ci rouvrira). - L'afflux de touristes et de marcheurs doit être géré ; la commune fait ce qu'elle peut, mais pourquoi ne pas créer une navette entre par ex. le parking de la gare et la montagne ? - Il est possible de se rendre à Bayonne en mettant le vélo dans le train : pourquoi n'existe-t-il pas d'ascenseur à la gare de Bayonne ? <p>Lettre commune des élus.</p> <p>Synthèse de la commission d'enquête :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Les élus souscrivent pleinement aux enjeux de ce projet. Toutefois, ce PDM semble trop théorique, notamment au regard de la situation démographique actuelle et à venir du pôle ERROBI (40% des actifs du territoire travaillent sur la côte basque). 2. Les points suivants sont mis en avant : <ul style="list-style-type: none"> - Pb de congestion de la RD932 : souhaitent le règlement immédiat de ce pb, et demandent une démarche de concertation plus approfondie. - Diagnostic détaillé, mais préconisations trop généralistes : pas de réponses précises aux enjeux (calendrier et financement). - Axes transversaux pas suffisamment mis en exergue : il est indispensable de relier les centralités de la zone rétro-littorale. - Les mobilités à l'échelle infra-territoriale sont insuffisamment prises en compte. - Le projet LGV, peu évoqué, suscite inquiétudes et interrogations. - Accessibilité : pas d'engagement calendrier ni de critères de suivi et d'évaluation. 3. Il est indispensable que le SMPBA s'appuie sur le relais des pôles. Les élus à ce titre demandent à travailler avec le syndicat sur les thématiques suivantes, dont les détails sont précisés dans la lettre jointe : <ul style="list-style-type: none"> - RD 932 (axe prioritaire Bayonne-Cambo, pb de l'entrée sud-est de Bayonne, covoiturage) ; - Transports collectifs (Tramway ligne 2, Car Express ligne 14, Proxi'bus) ; - Ligne ferroviaire Bayonne – St-Jean-Pied-de-Port (cadencement, dessertes) ; - Pôles d'échanges multimodaux ; - Infrastructures cyclables. <p>Madame la Présidente, Je vous prie de trouver ci-joint la contribution de l'association AdALA (Association Des Amis du Littoral d'Anglet) à l'enquête publique sur le Plan de Déplacements Urbains que vous conduisez.</p>
114	Registre papier	R4_L4_ITX_1705	Elus ERROBI	ERROBI	<p>Synthèse de la commission d'enquête :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Nous notons que le plan proposé est beaucoup moins lisible et déclinable que le plan précédent (élargissement du périmètre du plan à l'ensemble de la CAPB étendu au Seignaux, qui rend le plan lourd et hétérogène, les problématiques de déplacement en Soule ou d'accès à la Rhune n'ayant rien à voir avec celles de la zone littorale). Les objectifs structurants du territoire CAPB + Seignaux sont définis dans le SCoT, il est là pour ça, mais les plans de mobilités doivent se lire à l'échelle du bassin de vie et de ses interfaces. 2. Sauf erreur, nous notons que le Plan ne mentionne nulle part la Loi Littoral. Étant donné le poids majeur du littoral sur le territoire du Plan, s'y référer est une évidence, ne serait-ce que pour acter les garde-fous nécessaires. En particulier, la capacité d'accueil, concept dimensionnant, notamment pour les infrastructures, et, dans ce cas précis, celles liées aux déplacements (voirie, stationnement, plans de circulation, transports en commun v/s transports individuels, modes de déplacements, etc ...) dont la loi exige qu'elle soit définie,
115	Email	RD98_2005	DULAU Bernard Association AdALA	COTE BASQUE-ADOUR	<p>Synthèse de la commission d'enquête</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Nous notons que le plan proposé est beaucoup moins lisible et déclinable que le plan précédent (élargissement du périmètre du plan à l'ensemble de la CAPB étendu au Seignaux, qui rend le plan lourd et hétérogène, les problématiques de déplacement en Soule ou d'accès à la Rhune n'ayant rien à voir avec celles de la zone littorale). Les objectifs structurants du territoire CAPB + Seignaux sont définis dans le SCoT, il est là pour ça, mais les plans de mobilités doivent se lire à l'échelle du bassin de vie et de ses interfaces. 2. Sauf erreur, nous notons que le Plan ne mentionne nulle part la Loi Littoral. Étant donné le poids majeur du littoral sur le territoire du Plan, s'y référer est une évidence, ne serait-ce que pour acter les garde-fous nécessaires. En particulier, la capacité d'accueil, concept dimensionnant, notamment pour les infrastructures, et, dans ce cas précis, celles liées aux déplacements (voirie, stationnement, plans de circulation, transports en commun v/s transports individuels, modes de déplacements, etc ...) dont la loi exige qu'elle soit définie,

quantifiée et déclinée en mesures d'équipements, d'entretien et ce contrôle, doit être évaluée.

De la même manière, le Plan doit adresser la stratégie et les actions liées aux déplacements dans les espaces remarquables au sens de la loi Littoral que sont les Espaces Proches du Rivage (EPR). En attendant un PLUJ, le PLU d'Anglet identifie un périmètre EPR qui doit être intégré dans le Plan des Mobilités.

Pour ce qui est de la zone littorale, qui est le périmètre de notre association AdALA, l'accent doit être mis clairement sur la préservation environnementale en privilégiant les modes alternatifs dans le Plan des Mobilités : réduction significative des flux automobiles et de leurs nuisances associées, assurer les continuités (pistes cyclables continues et en site propre, franchissement de l'Adour à l'estuaire).

3. Nos propositions sont les suivantes :

Plan vélo

- Construire un réseau maillé sur le bassin de l'agglomération bayonnaise en site propre via une séparation physique des pistes cyclables, quitte à concevoir un plan de circulation dédiant des rues aux vélos (et aux automobiles des seuls riverains) de façon à rendre le réseau cyclable sécurisé donc attractif. • Assurer la continuité bout en bout des pistes cyclables (la traversée de la place des 5 Cantons à Anglet est le contre-exemple)
- Sécuriser la Vélolysée de Tarnos à la frontière espagnole (objectif 2022).
- Assurer la continuité littorale de la Vélolysée entre la Barre (Anglet) et la digue (Tarnos) par un franchissement doux de l'estuaire (passerelle, transbordeur, téléphérique, ...)
- Favoriser l'achat de vélos électriques via une subvention.
- Ajouter des parkings vélo sur ces voies à intervalles pertinents, avec capacité d'attacher son vélo de façon sécurisée
- Créer des stations de vélo libre-service dans les parkings à l'entrée des villes

Circulation automobile

- Créer aux entrées des villes des pôles intermodaux associant parkings, desserte transports en commun (réseau régulier et/ou navettes saisonnières), location / prêt de vélos
- Réduire significativement le trafic automobile sur le littoral :
 - Réduction des places de parking sur le littoral
 - Lutte contre le stationnement sauvage dans les rues proches du littoral
 - Privilégier les véhicules propres (places réservées, ...)

Transports en commun

- Pour qu'ils prennent progressivement le pas sur les transports individuels, ils doivent être :
- adaptés aux usages en nombre, réseau et dessertes
 - adaptés aux trafics saisonniers en nombre, réseau et dessertes
 - fiables, fréquents, confortables, économiques, respectueux de l'environnement et du territoire
- Nous défendons les solutions suivantes :
- une navette des plages en saison qui dessert l'ensemble du littoral anglois (et pas seulement une partie comme c'est le cas actuellement) avec parkings de bout de ligne
 - une navette ferroviaire de type tram circulant sur les voies ferrées :
 - voie existante (voie du soufre),
 - voie à rénover (Blancpignon – Redon)
 - voie à développer (Redon – La Barre).
- Le projet existe, il manque la volonté politique de s'y atteler.
- une navette fluviale avec les 4 stations actuelles, opérationnelle toute l'année, avec une fréquence adaptée aux usages (toutes les 10mn aux heures de pointe), une ponctualité avérée et des mesures incitatives vis à vis des entreprises et administrations et de leurs salariés
 - des parkings en nombre et capacité adaptés, aux points de départ des navettes

					<p>• une application numérique simple tout-en-un pour smartphones (réseau, horaires, tarifs, monétique, ...).</p> <p>Continuité littorale</p> <p>Depuis 2014, AdALA défend l'idée d'un franchissement doux au niveau de l'estuaire de l'Adour, entre la Barre et la digue de Tarnos, à usage des piétons et des deux-roues non motorisés. Ce projet qui doit permettre le franchissement de l'Adour tout en garantissant le passage des navires desservant le port de Bayonne, pourrait prendre la forme d'un pont transbordeur comme à Bilbao ou Rochefort, ou d'une passerelle, ou d'un téléphérique.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Il traduirait en acte la volonté de privilégier les modes de transport doux et non polluants dans un site remarquable. • Il assurerait la continuité de la Véloodyssée sur le littoral, évitant entre Boucau et Anglet le détour long et dangereux par le pont Grenet de Bayonne. • Il assurerait une continuité littorale entre d'un côté les plages d'Anglet qui se rétrécissent inexorablement au rythme des tempêtes et des effets du changement climatique et, de l'autre, les longues plages de sable de Tarnos et des Landes. • Il serait un emblème architectural marquant l'entrée nord du Pays-basque en venant de l'océan. <p>Avis délibéré du Conseil Municipal de Louhossoa sur le projet de PDU, reçu après impression du Tome administratif de l'enquête publique recueillant les avis des Personnes Publiques Associées</p> <p>Avis favorable</p>
116	Email	RD99_2005 2 PJ	Commune LOUHOUSO	ERROBI	<p>NEANT</p> <p>Bonjour,</p> <p>Je ne pourrai réussir à écrire autant de pages que le plan de mobilité en contient lui-même (et c'est bien normal), mais il y aurait pourtant tant à dire et à écrire...</p> <p>Intéressé par le volet environnemental depuis longtemps (en dehors de mes activités professionnelles), je me suis impliqué sur l'aspect mobilité un peu avant 2011 (et aussi avant sur d'autres territoires dès le début des années 2000), et depuis cette date j'ai pu mettre en pratique et m'impliquer dans ce domaine de la mobilité active (plutôt à vélo dans un premier temps) notamment via l'intermédiaire de la création d'un atelier vélo participatif sur Bayonne dont je suis le co-fondateur et président pendant de nombreuses années et également les discussions autour de l'agenda 21 de la ville de Bayonne, tout en restant en éveil sur les parties déplacements plus larges (transports collectifs, covoiturage, création de groupes des réseaux sociaux pour sensibiliser et surtout proposer de manière concrète de mettre en réseau des personnes qui veulent faire du covoiturage (bien avant le txik taxk covoit!), mettre en avant les initiatives sur le transport collectif ou le développement des mobilités actives par exemples) et sur cet aspect sur d'autres territoires.</p> <p>Les constats à ce jour que je fais (et plus globalement que nous faisons avec les membres de l'AVAP, notamment en ayant également co-fondé une autre association de défense des usagers piétons et cyclistes en 2017 (notamment pour rentrer plus en détails dans la partie documentation / planifications locales et application de la théorie sur le terrain), l'association Allons à Vélo, Allons à Pied dont je suis toujours un des co-présidents et qui avait avant sa création lancée une pétition pour demander plus d'aménagements sécurisés pour les cyclistes sur l'agglomération en 2016 (et surtout le respect de la loi!), toujours en ligne sur le site de l'association Txirind'Ola (lire les commentaires c'est intéressant!) sont les suivants:</p> <p>- Gouvernance</p> <p>Depuis que j'ai pu rencontrer les techniciens du syndicat des transports de l'ex-agglomération (devenu depuis syndicat des mobilités Pays Basque Adour), j'ai été particulièrement surpris de voir la valse des techniciens depuis 2011. Je ne crois pas avoir vu un technicien rester plus de 3-4 ans dans ce service grand maximum, à part sur des fonctions liées à la sensibilisation ou à l'animation de PDE (ou sur la partie travaux Tram'Bus).</p> <p>Il faut dire qu'il y a actuellement un portage politique plus que limité sur le sujet des mobilités et concentré essentiellement sur le projet du Tram'Bus. Projet qui devait faire la part belle également aux mobilités dites douces et pourtant la plupart des aménagements cyclables</p>
117	Email	RD100_2005	Anonyme	je ne souhaite pas répondre	
118	Email	RD101_2005 20 PJ	BALLATORE Pascal	COTE BASQUE- ADOUR	

qui devaient être créé en parallèle des voies du BHNS ont été "oubliées", cela a été d'ailleurs le déclenchement de la création de l'AVAP (plus précisément lorsque nous avons entendu parlé du projet de parking relais au Nord de la ligne 1 qui prévoyait 96 place de parking et aucune intermodalité avec le vélo notamment...). Or nous avons eu la plus grande difficulté à obtenir des plans malgré notre proposition systématique de collaboration avec les services techniques qui gèrent ces dossiers.

Les compétences voiries étant restées pour la plupart aux mains des communes, le département ne parlant pas avec les communes et le SMPBA n'ayant pas les moyens humains ni le portage politique pour coordonner cette politique des mobilités actives notamment, on se demande qui pilote quoi depuis le début et on se demande du coup si ce sera la même chose pour cette nouvelle planification?

Nous nous réjouissons qu'un comité des partenaires (obligatoire de toute façon) soit mis en place et avons demandé à l'intégrer sans réponse pour le moment. Il faudra également savoir quelles marches de manoeuvre aura ce comité et si, comme c'est actuellement le cas avec le Conseil de Développement du Pays Basque, ne sera pas là juste pour justifier la consultation sans prendre en compte les avis émis par cette structure.

Nous attendons également avec impatience, pour y participer (AVAP sur la partie sanitaire de son travail), qu'un observatoire de l'accidentologie soit enfin mis en place (il était prévu également dans le PDU actuel, mais jamais lancé malheureusement...).

Il y aura-t-il enfin un comité de pilotage global pour travailler sur ce sujet central de la mobilité dans un territoire qui accueille de plus en plus de monde...?

Un nouveau directeur.trice du SMPBA était en cours de recrutement, nous espérons avoir un interlocuteur qui aura avec une vision globale du sujet (comme il y en eu déjà) et surtout un appui politique lui permettant de lancer ce gros travail qu'il reste à faire sur le territoire vu le retard déjà pris.

Bilans

* Pollution de l'air: Pour rappel, les politiques des mobilités alternatives à la voiture individuelle doivent s'engager, en particulier depuis la loi LAURE de 1996 (qui a créé notamment l'obligation de créer des aménagements cyclables à chaque réfection de voirie, art L228-2 du code de l'environnement repris dans la loi LOM de 2019, malheureusement peu suivi des faits), pour améliorer la qualité de l'air.

Or ici malgré des diagnostics effectués notamment par l'InVS en 2013 et repris dans le PDU actuel, AUCUN SUIVI des indicateurs sur la pollution de l'air n'a été effectué. L'AVAP a également sollicité la DREAL sur ce sujet et nous attendons toujours une réponse promise en 2018 suite à notre sollicitation puis fin 2020. Notre agglomération a également bénéficié d'un label "ville respirable en 5 ans" en 2015 et nous attendons également toujours le bilan prévu fin 2020 lui aussi.

* Respect de la loi sur l'accessibilité des PMR de 2005 : de nombreux aménagements cyclables ayant été effectué sur des trottoirs (en particulier sur la commune d'Anglet, mais pas que...), nous ne comprenons pas que la plupart des communes ne respectent cette loi sans que grand monde (à part ponctuellement notre association AVAP) ne réagisse et demande le respect de cette loi (notamment lorsque des dérogations ne sont pas accordées!)

* Accidentologie : malgré notre présence à de nombreuses réunions du Comité Local de Sécurité et de la Prévention de la Délinquance de la ville de Bayonne et avoir sollicité plusieurs fois les collectivités sur cet aspect primordial pour mieux faire comprendre qu'il vaut mieux pour sa santé faire du vélo et qu'attendre que les "aménagements sécurisés" arrivent (surtout aux endroits où il les faut, pas juste là où il y a de la place...), nous n'avons eu aucune information concrète sur l'accidentologie existante sur les mobilités actives (piétons et cyclistes)

* Respect de la charte d'aménagement du plan vélo intégré au PDU depuis 2015 (et donc opposable): nous avons la chance (beaucoup de territoire doivent nous l'envier) d'avoir eu un plan vélo écrit par l'AUDAP mais malheureusement l'ensemble des collectivités et même des associations environnementales ont oublié son existence. Il y avait pourtant des fiches bilans intéressantes qui auraient pu être utilisées pour vérifier que ces aménagements correspondent bien aux usages habituels des cyclistes.

* PDE: nous avons pu assister à plusieurs manifestations correspondantes autour de la mobilité où on nous a présenté des Plan de Déplacements Entreprise utiles à la sensibilisation des employés sur leurs mobilités. Malheureusement à ce jour nous avons connaissance d'aucun bilan et suivi effectué par ces PDE. Intérêt à part de dire qu'un PDE a été effectué?

- Suivis / Indicateurs

	<p>Comme vu précédemment il est très compliqué de faire un suivi si les indicateurs n'ont pas été suivi justement et si aucun comité de pilotage a permis de se mettre d'accord sur un référentiel commun et des indicateurs partagés par le plus grand nombre.</p> <p>Le nouveau Plan de Mobilité aura t-il l'ambition d'aller au bout du travail sur le papier et des objectifs fixés (avec une part modale des mobilités dites actives en forte augmentation pour 2030, idem pour les Transports Collectif)?</p> <p>Et quels indicateurs seront mis en place (actuellement seul le linéaire cyclable et le nombre de passager dans les TC (alors qu'on ne peut comparer avec des lignes précédentes!) semblent être utilisés?</p> <p>Pollution de l'air ? Accidentologie ? Cartographie de l'existant (c'est une de nos propositions en utilisant les données ouvertes en open data) ?</p> <p>A ce propos, avec l'AVAP nous avons proposer également de travailler avec le service des urgences de l'hôpital de Bayonne pour sortir des données beaucoup plus conséquentes et surtout sensibiliser le grand public aux réalités de l'insécurité routière et non plus à celles ressenties.</p> <p>- Intérêt général</p> <p>Malgré les nombreuses sollicitations de l'ARS, la venue de l'ADEME aux différentes challenge de la mobilité, l'adhésion de deux des principales villes du BAB au club des villes et territoires cyclables (Anglet et Bayonne) avec l'invitation de son président (où il avait fait remarquer que les aménagements sur trottoirs comme on trouve ici beaucoup il ne fallait plus les faire, ce qui n'est malheureusement toujours pas compris par les élu.e.s locaux à priori...), la venue de plusieurs chercheurs et aménageurs de renoms au niveau national comme Frédéric Héran et Hans Kremers à Biarritz en 2019, des planifications locales pourtant assez bien écrites sur le sujet (plan vélo, guide départemental d'aménagements cyclables du département 64, etc) nous ne trouvons pour le moment aucune ligne directrice claire pour proposer une politique pragmatique et partagée avec le plus grand nombre sur les mobilités actives.</p> <p>Malgré les sollicitations de l'ARS, les données de l'InVS, les demandes de l'ADEME, ces organismes ne font même pas partie des partenaires associés à un comité de pilotage et/ou au comité des partenaires.</p> <p>S'ajoute à cela une société civile qui est plus intéressée par avoir du "pouvoir" ou être représentée dans les instances locales, des financements pour leurs structures et pour faire adhérer des personnes à leurs causes plus qu'à l'intérêt général, fait que la politique actuelle de clientélisme (je te donne un petit aménagement par ci, par là, je te répond favorablement pour des places de parking voiture par ci, par là, je te donne une voie supplémentaire pour la voiture par rapport aux plans prévus au départ (ex du pont St Esprit à Bayonne), etc, etc) n'est pour le moment pas prête de disparaître puisqu'aucun travail collectif n'a été engagé autour d'un référentiel partagé).</p> <p>J'en veux pour preuve les aménagements décidés un peu à la dernière minute ces dernières années (une piste cyclable bidirectionnelle qui descend de la ZUP sur Bayonne pour faire plaisir à une association juste avant les élections municipales, des coronapistes sur le BAB et sur la RD810 sans concertation préalable avec les asso d'usagers pour répondre à une demande nationale au dernier moment pour la sortie du confinement, des voies vertes sur trottoirs, des zones à 30km/h sans mesures de la vitesse réelle sur ces axes (V81 notamment) et sans bilans présentés à l'ensemble des usagers concernés, etc, etc) sans aucune cohérence hiérarchique et temporelle par rapport au réseau primaire joint également et qui fait partie du plan vélo actuel.</p> <p>Mais il n'est jamais trop tard pour changer de paradigme et proposer une politique sur ce sujet qui défend le bien commun, la santé des habitants (lutte contre la pollution atmosphérique, contre la sédentarité, etc), les finances publiques et une partie de notre dépendance aux énergies fossiles de ce territoire.</p> <p>- Financements</p> <p>Comme toute planification (on a plutôt l'impression d'un catalogue à la Prévert de bonnes intentions dans ce document qui doit pourtant planifier les choses comme le dit très bien la MRAE notamment), il faut pouvoir avoir les moyens de ses ambitions.</p> <p>Aux vues du budget présenté, nous sommes très étonné que 100 millions d'euros soit validé sur une planification pas très précise (c'est le moins qu'on puisse dire) où il manque en plus 55 millions d'euros, puisque seulement 45 millions sont actuellement fléchés !</p> <p>Nous espérons en tous cas une nouvelle fois que des budgets soient présentés de manière totalement transparentes aux contribuables du territoire et que les collectivités ne s'engageront pas dans des travaux avec des financements de l'Etat notamment ne respectant pas les</p>
--	--

normes d'accessibilité des PMR ou la loi LOM de 2019 pour toute réflexion de voirie avec aménagements cyclables systématiques et respectant les normes (notamment du CEREMA), comme ça été déjà trop souvent le cas le long de la ligne 1 du Tram'Bus (avenue Jean Léon Laporte, avenue de Biarritz à Anglet, rond point d'Aguilera, avenue de la reine victoria à Biarritz, pont St Esprit et avenue du BAB à Balichon à Bayonne par exemples).

- Système vélo et cohérence sur le territoire?

On nous présenté plusieurs fois un système vélo (comme le prévoit le PDU actuel et le plan vélo intégré à celui-ci) comprenant une politique global autour du vélo (voir également carte du réseau primaire jointe) des aménagements (et à son entretien, aux services, aux stationnements, à la lutte contre le vol, à la mise en place de vélo-école (ce qui semble être bien lancé depuis quelques mois maintenant sur ce point), comme le défend depuis quelques années notamment la FUB.

Seulement, la aussi il s'agit d'actions théoriques et sur le terrain celles qui sont la plupart du temps prises le sont chacun de son côté (commune par commune notamment du fait des compétences voirie et police gardées) et même les services du SMPBA ou du département ne sont quasiment jamais associés aux décisions prises par les élus sur leur territoire.

Les politique du stationnement payant ou gratuit sur les trois principales villes du BAB en sont un exemple flagrant d'incohérence. Idem avec la politique du stationnement vélo qui a été vraiment lancé sur la ville de Bayonne parce qu'un habitant (en l'occurrence moi) a défendu ce projet dans le cadre du budget participatif de la ville...

Récemment l'agglomération a élargit son périmètre à la communauté de communes du Seignanx et c'est une très bonne chose puisque faisant parti du bassin de vie de l'agglomération bayonnaise depuis des années.

Il est d'autant plus urgent de se mettre d'accord autour d'un référentiel partagé commun avec planifications, cartographie, budgets, indicateurs, suivis (avec intégration d'asso d'usagers de tous les types de mobilité) et transparence envers la société civile.

- Avenir du territoire aux vues des challenges à venir avec son attractivité de plus en plus forte?

Alors que l'on voit que la pandémie a considérablement affecté la façon dont on conçoit le travail (et son lieu), ses déplacements et sa façon dont on a de se retrouver coller les uns aux autres dans des modes de transports collectifs, les élus locaux ne semblent pas du tout avoir anticiper cette problématique et reste coller à une politique autour de lignes de bus qui ne sont pas du tout efficaces puisqu'ayant diminué drastiquement le pourcentage de voies en site propre (vo r document joint du projet initial, qui prévoyait même 3 lignes de BHNS) et à une politique cyclable "à la marge" malgré les discours et communications en tous genres sur ce sujet.

Le territoire a pourtant de nombreux atouts comme l'existence de plusieurs lignes de trains, une voirie suffisamment développée qui n'est saturée qu'à certaines périodes comme le montre très bien les documents présentés dans le PDU, une société civile qui peut se fédérer autour de projets partagés sur des bases concrètes et pragmatiques (et qui sait évoluer au besoin), une territoire encore (jusqu'à quand?) à échelle humaine et des réseaux faciles à activer, des médias qui peuvent très bien relayer ces informations si elles sont envoyés par les baronnies locales, etc, etc.

Je vous ai mis un certain nombre de documents en pièces jointes qui illustrent mes propos et qui font partis pour la plupart des planifications locales existantes sur le territoire.

J'espère donc (et ne suis pas le seul évidemment) que cette énième planification ne servira pas de justificatif à l'obligation qu'un territoire aussi vaste que celui à l'échelle du plan de mobilité a d'écrire des choses sans ensuite les mettre en place concrètement sur le terrain de manière pragmatique, suivie, contrôlée et partagée avec le plus grand nombre pour qu'enfin ce territoire s'engage dans un changement profond de sa mobilité et puisse se donner les moyens concrets de changement qu'elle affiche pourtant en permanence à coût de communication et de sensibilisation/animation réservée à des initiés.

Sinon pour moi les objectifs affichés de reports modaux vers les transports collectifs, la marche et le vélo pour 2030 ne pourront jamais être atteints...

En complément, voici également quelques éléments qui illustrent mes propos:

- changement des feux de circulation en bas de chez moi (place de la République, quartier de la gare de Bayonne) suite à une grève des chauffeurs de bus du réseau Chronoplus qui demandait à juste titre que soit amélioré la fluidité du trafic devant la gare de Bayonne (les services techniques ont mis deux ans à le faire et il a fallu attendre une grève...): aucune information n'a circulé officiellement sur ce

					<p>changement. Résultat depuis : coup de klaxon sur coup de klaxon (n'oublion pas que la lutte contre les nuisances sonores fait également l'objet du plan de mobilité. A ce propos l'AVAP a proposé au SMPBA de mettre des micro capteurs de pollution de lair et de pollution sonore sur les toits des tram'bus. En attente de retour...)</p> <ul style="list-style-type: none"> - partage de la voirie bus-cycliste : aucune règle claire et nous ne savons toujours pas si certaines voies (en particulier lignes du Tram'Bus) sont ouvertes ou non aux cyclistes et aucune cohérence entre les différentes communes - panneau d'indication pour autoriser les cyclistes à passer aux feux rouges. Initiative de la maire de Bayonne sur certains feux (critères?), mais pas de cohérence/concentration non plus avec les autres villes, ni dans les différents quartiers de la ville <p>Pascal Ballatore Habitant de Bayonne et militant associatif (ancien co-fondateur de l'atelier vélo Txirrind'Ola, co-président de l'AVAP, Agenda21, collectif de quartier, co-président de BAB La Recycle'Rit)</p>
119	Web	RD102_2005	NOBLIA Laurent	COTE BASQUE- ADOUR	<p>Je me déplace régulièrement à vélo, de Bidart ou j'habite jusqu'à Bayonne ou St-Jean de Luz.</p> <p>Les principaux problèmes que je rencontre :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les pistes cyclables ont disparu sur la RD 810 entre Bidart et Anglet. - Il n'est plus possible d'emprunter à vélo le viaduc de la Négresse, (tousjours RD 810) bien qu'il soit plus difficile et dangereux de passer en dessous - C'est un peu la loterie de passer certains giratoires. L'agglomération pourrait peut-être améliorer l'information, beaucoup ne connaissent même pas les règles de circulation - On pourrait augmenter le nombre des contre-sens cyclables. D'autres villes l'ont fait <p>Faute d'un retour mail inexcusable de vos services concernant l'endroit du parking relais et la méthode retenue pour rallier le Trambus Ligne 2 lorsqu'on habite Bassussarry et plus largement la zone Errobi, voici ma contribution citoyenne à votre projet L2.</p> <p>A ce jour le Trambus est déjà un échec au vu de sa fréquentation.</p> <p>Vous avez oublié d'acquiescer pour disposer de voies propres.</p> <p>Les énarques ont du composer avec les moyens du bord.</p> <p>Pour rallier les Mairies de Bassussarry Biarritz Bayonne et retour Bassussarry, j'avais mis 2h58.</p> <p>Pour se rendre à Toulouse, Michelin itinéraire annonce 2h52.</p> <p>Alors membre de la Capb j'en avais fait part aux élus.</p> <p>Votre plan sommaire p 96 p 98 montre que le parking relais le plus proche se situe vers Anglet Sutar (Anglet Coeur de Sutar ou bien Leroy?)</p> <p>On devine une mini desserte en direction de la zone Makila de Bassussarry (ou de Planuya Arcangues ?).</p> <p>De là les milliers d'automobilistes partant travailler sur le Bab devraient pouvoir se garer mais aussi monter dans vos autobus - navettes.</p> <p>Jamais vous n'aurez la capacité de gérer ce flux énorme .</p> <p>Donc il faut stopper le projet L2 aussi longtemps que vous n'aurez pas les voies propres rendant le Trambus plus rapide que les voitures .</p> <p>Commençons par rendre gratuite l'autoroute en taxant les camions à 99/ 100 étrangers qui ne font que traverser la France.</p> <p>Créons des tunnels (les plans existent depuis des lustres) ou des passerelles.</p> <p>1.-plan vélo: je fais 4000km par an en vélo sur le BAB et ai chaque jour le sentiment de me mettre en grand danger, faute de pistes cyclables, alors que le dernier PDU en promettait, mais... Une piste interurbaine des villes le long de la 810 serait la bienvenue.</p> <p>2- la rocade urbaine me semble une fausse bonne idée: cela incitera les voitures au lieu de freiner le trafic</p> <p>3-les portions de voies qui ne sont pas dédiées aux transports en commun sont beaucoup trop nombreuses</p>
120	Email	RD103_2105	SORHAITS Pierre	ERROBI	
121	Web	RD104_2105	PERONNIN Stéphane	COTE BASQUE- ADOUR	

122	Web	RD105_2105	Collectif Hendaia vélo	SUD PAYS BASQUE	<p>Bonjour,</p> <p>Il faut déployer des aménagements cyclables sécurisés. Un réseau complet sans discontinuité. Dans le centre ville d'Hendaye, il n'y a aucune piste cyclable pour aller faire ses courses, se rendre à l'école, aller au travail. Nous avons de belles pistes pour se balader mais pas pour les déplacements quotidiens. Nous avons des années de retard à rattraper. De plus les quartiers d'Hendaye ne sont pas reliés au centre ville, ni à la plage.</p> <p>Enfin il faut relier Hendaye à Pausu/Biriadou et Urrugne.</p> <p>De plus, il faut fermer la route de la Corniche à la voiture et la laisser pour les piétons et les vélos. Nous avons une nationale et l'autoroute pour absorber le trafic (comme sur les autres tronçons du reste de la côte).</p> <p>Il n'est pas imaginable de créer une nouvelle route de la Corniche sur cette zone naturelle protégée. Par contre, il est possible de supprimer une voie de la route de la Corniche pour la sécuriser et réserver la voie restante aux piétons et aux cyclistes. Ainsi nous aurons une piste cyclable pour relier Hendaye à Sokoa et Ciboure.</p> <p>Merci pour votre action. Il y a urgence :-)</p> <p>Merci - Manuela Fontaine pour le collectif Hendaia Vélo</p>
123	Web	RD106_2105	BALLESTROS Marie-Isabelle	SEIGNANX	<p>Il me semble essentiel, pour désengorger la sortie sud de Bayonne (vallée de la Nive),</p> <ul style="list-style-type: none"> - d'augmenter la fréquence du train Bayonne-St Jean Pied de port - de remettre en service toutes les gares (Ixtassou, plus de 2000 h, n'est plus desservie) - d'y installer des parkings de co-voiturage - de mettre un arrêt à l'entrée de Bayonne - de connecter le réseau d'autobus à cet arrêt. <p>Pour la sortie nord de Bayonne (vers les Landes), je préconise les mêmes solutions. Il est vrai que la gare est déjà connectée au réseau de bus.</p> <p>Pour la sortie est (vers les Landes et le Béarn), il faut augmenter la fréquence des autobus.</p> <p>Cela réduirait le nombre de voitures et permettrait à ceux qui n'en ont pas (jeunes, malades, handicapés...) d'être autonomes dans leurs déplacements.</p>
124	Web	RD107_2105 Idem obs n°124- 127-132-133-141- 156-161-162-164- 184	Anonyme	je ne souhaite pas répondre	<ul style="list-style-type: none"> - Vélo : 1) le plan vélo du dernier PDU n'ayant presque pas été mis en œuvre, ce nouveau PDU devrait présenter un calendrier précis et concret des axes cyclables qui vont être réalisés, et inclure une vraie concertation avec les associations locales, pour permettre un travail constructif. 2) Création de voies express vélo inter-urbaine (exemple Larressore-Ustaritz) permettant de l'intermodalité avec les car express. - Car Express : pour qu'ils soient une réelle alternative à la voiture sur tout le territoire et réduisent la part de la voiture 1) plus de voies dédiées doivent être mises en place là où le trafic est bouché au niveau des entrées de villes (par exemple la 4 voies qui permet l'arrivée sur le BAB depuis Ustaritz) 2) un cadencement plus important et adapté aux horaires de travail. - Ferroviaire : améliorer la ligne Bayonne-Urt (ajouter halte ferroviaire à Glain, augmenter la fréquence...), relier cette ligne à la ligne du soufre qui permettrait de desservir scolaires, hôpitaux, forum matin et soir. - Voiture : non à la "rocade urbaine" (p44), si cette idée est mise en place avant même d'avoir retiré de la place à la voiture dans les villes, elle ne fera qu'augmenter le nombre d'automobilistes.

125	Web	RD108_2105	Anonyme	je ne souhaite pas répondre	<p>Pour éviter ces flux de plus en plus abondants de véhicules vers les lieux déjà saturés, bicyclette et transports en commun sont les alternatives les plus immédiates en attendant de développer d'autres modèles économiques. Le train a été mis de côté et mérite d'être de nouveau remis à l'honneur à des tarifs décents et selon des horaires qui ne soient pas décourageants pour l'usager. Que de gares à l'abandon dans tous les coins du Pays basque! Harmoniser les horaires de travail et ceux des transports se fait déjà mais au cas par cas. Tout un chacun devrait pouvoir être tantôt un cycliste, tantôt un usager de l'autocar ou du train sans craindre constamment retard ou accident. Avant de poursuivre la débâche immobilière que nous connaissons depuis quelques années, il est urgent non pas de multiplier les voies routières, ce qui s'accompagne généralement d'une dégradation supplémentaire de l'environnement, mais bien de se réapproprier celles démantelées il n'y a pas si longtemps encore. (Voies ferrées en particulier)</p>
126	Web	RD109_2105	Anonyme	COTE BASQUE-ADOUR	<p>il est indispensable qu'un plan vélo soit établi. Ce plan vélo devra impérativement fixer des objectifs précis à court, moyen et long termes sur les aménagements cyclables afin notamment qu'un réseau cyclable à haut niveau de service voit le jour à l'échelle de l'agglomération et ce tant pour des déplacements cyclistes tourisme que pour les déplacements cyclistes quotidien domicile-travail. Les voies cyclables doivent être davantage sécurisées pour encourager l'usage du vélo.</p>
127	Web	RD110_2105 Idem obs n°124-127-132-133-141-156-161-162-164-184	JAGUELIN Mathieu	je ne souhaite pas répondre	<p>Bonjour. Merci pour l'occasion de laisser entendre nos voix. Il me semble trouver quelques limites à votre plan: - Vélo : 1) le plan vélo du dernier PDU n'ayant presque pas été mis en œuvre, ce nouveau PDU devrait présenter un calendrier précis et concret des axes cyclables qui vont être réalisés, et inclure une vraie concertation avec les associations locales, pour permettre un travail constructif. 2) Création de voies express vélo inter-urbaine (exemple Larressore-Ustaritz) permettant de l'intermodalité avec les car express. - Car Express : pour qu'ils soient une réelle alternative à la voiture sur tout le territoire et réduisent la part de la voiture 1) plus de voies dédiées doivent être mises en place là où le trafic est bouché au niveau des entrées de villes (par exemple la 4 voies qui permet l'arrivée sur le BAB depuis Ustaritz) 2) un cadencement plus important et adapté aux horaires de travail. - Ferroviaire : améliorer la ligne Bayonne-Urt (ajouter halte ferroviaire à Glain, augmenter la fréquence...), relier cette ligne à la ligne du soufre qui permettrait de desservir scolaires, hôpitaux, forum matin et soir. - Voiture : non à la "rocade urbaine" (p44), si cette idée est mise en place avant même d'avoir retiré de la place à la voiture dans les villes, elle ne fera qu'augmenter le nombre d'automobilistes. Ce ne sont que des suggestions mais elles reflètent à mes yeux la réalité du terrain D'avance merci</p>
128	Web	RD111_2105	Anonyme	COTE BASQUE-ADOUR	<p>Je souhaiterai voir : - plus de pistes cyclables, - le retour de celles sur le bab, de voies express vélo - mise en place de car express et parc relay pour diminuer le nombre de voiture en circulation - l'amélioration des voies ferroviaires et la création de trajets pour désengorger le trafic en ville et entre communes. Je suis CONTRE la rocade urbaine mentionnée en page 44</p>
129	Web	RD112_2105	Anonyme	COTE BASQUE-ADOUR	<p>Habitant Bidart, j'apprécie tout particulièrement les aménagements réalisés sur la commune, concernant la liaison ESTIA + BASSILOUR - UHABIA. Ne serait-il pas possible d'étendre ce genre de chemins piétonnier/Cycliste sur d'autres communes (Arbonne, Arcangues, Bassussarry) pour rejoindre la Nive ? Ne serait-il pas possible d'aménager des passerelles sous les ponts SNCF de Glain, sous ceux de l'autoroute (Nive et Adour), pour permettre des passages piéton/cycliste ? Ne serait-il pas possible d'aménager des chemins parallèles à la ligne de chemin de fer Bayonne - Garazi pour permettre de se rendre à vélo ou à pied, entre ces communes sans trop de relief ?</p>

130	Web	RD113_2205	BROGLY Clément	COTE BASQUE-ADOUR	<p>Bonjour, D'abord, félicitations pour le tram bus que je pense être bonne idée. Malheureusement je trouve qu'il ne lui est pas assez réservé de vo e non partagé. Je trouve aussi sympa les aménagements vélos en construction en périphérie du BAB (là où il y a de la place et que les vélos ne "gênent pas"), malheureusement dès notre entrée en ville, les aménagements sont accidentogènes, en tant que usager du vélo, je ne trouve aucune logique.</p> <p>Sachant que les centres villes sont voués à être petit à petit réservés aux mobilités douces, vous devriez vraiment parler sur un plan mobilité ambitieux, conçu en collaboration avec les associations locales qui font un travail bien plus visionnaire et tourné vers l'avenir (et plus professionnel si je peux me permettre) que vous.</p> <p>Merci.</p> <p>Actuellement, il est très difficile de circuler sur le BAB avec des embouteillages à répétition. Notre qualité de vie se dégrade réellement avec la pollution et les nuisances sonores.</p> <p>Le nombre de pistes cyclables est insuffisant et pourtant, c'est un moyen rapide et pratique pour se déplacer surtout aux beaux jours. Les pistes existantes ne sont pas cohérentes ni sécurisées (trottoir de droite puis trottoir de gauche, rue adjacente ...) cela devient une vraie course d'orientation.</p> <p>Le réseau de bus est totalement insuffisant. Même sur Anglet, le bus ne passe que toutes les 20 mn et 1 fois par heure le week end. La ligne 36 ne va pas jusqu'à la barre le week end , lieu de rendez vous des jeunes et de promenades pour les adultes</p> <p>- Vélo : 1) le plan vélo du dernier PDU n'ayant presque pas été mis en œuvre, ce nouveau PDU devrait présenter un calendrier précis et concret des axes cyclables qui vont être réalisés, et inclure une vraie concertation avec les associations locales, pour permettre un travail constructif. 2) Création de voies express vélo inter-urbaine (exemp e Larressore-Ustaritz) permettant de l'intermodalité avec les car express.</p> <p>- Car Express : pour qu'ils soient une réelle alternative à la voiture sur tout le territoire et réduisent la part de la voiture 1) plus de voies dédiées doivent être mises en place là où le trafic est bouché au niveau des entrées de villes (par exemple la 4 voies qui permet l'arrivée sur le BAB depuis Ustaritz) 2) un cadencement plus important et adapté aux horaires de travail.</p> <p>- Ferroviaire : améliorer la ligne Bayonne-Urt (ajouter halte ferroviaire à Glain, augmenter la fréquence...), relier cette ligne à la ligne du soufre qui permettrait de desservir scolaires, hôpitaux, forum matin et soir.</p> <p>- Voiture : non à la "rocade urbaine" (p44), si cette idée est mise en place avant même d'avoir retiré de la place à la voiture dans les villes, elle ne fera qu'augmenter le nombre d'automobilistes.</p>
131	Web	RD114_2205	Anonyme	COTE BASQUE-ADOUR	
132	Web	RD115_2205 Idem obs n°124-127-132-133-141-156-161-162-164-184	LEGAUX Bruno	je ne souhaite pas répondre	
133	Web	RD116_2206 Idem obs n°124-127-132-133-141-156-161-162-164-184	Anonyme	COTE BASQUE-ADOUR	<p>Vélo : -nouveau PDU avec un calendrier précis et concret des axes cyclables qui vont être réalisés -création de voies express vélo inter-urbaine</p> <p>Car Express : - plus de voies dédiées au niveau des entrées de villes - un cadencement plus important et adapté aux horaires de travail.</p> <p>Ferroviaire : - améliorer la ligne Bayonne-Urt (ajouter halte ferroviaire à Glain, augmenter la fréquence...), - relier cette ligne à la ligne du soufre</p> <p>Voiture : - non à la "rocade urbaine"</p>

134	Web	RD117_2205	KLEINSCHMIDT Jean	COTE BASQUE- ADOUR	<p>Bonjour,</p> <p>Si nous voulons améliorer les mobilités douces, il est indispensable que chaque fois qu'une municipalité envisage de rénover le revêtement d'une rue, elle doit s'interroger sur la circulation globale dans cette même rue et éventuellement la transformer en voie à sens unique. Par ailleurs il faut arrêter de privilégier le stationnement dans les rues, car les gens finissent par transformer leur garage en lieu de stockage ou autre !</p> <p>Enfin il faut du courage politique car cette révolution des mobilités vous mettra à dos les automobilistes ; mais à défaut de ce courage, toute action est vouée à l'échec.</p>
135	Email	RD118_2205 2 PJ	CAMPAGNE Gérard	je ne souhaite pas répondre	<p>Bonjour,</p> <p>Je souhaiterais apporter une double contribution au PDM de notre agglomération, dans 2 domaines différents, mais liés à la santé:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Au titre du Collectif Stop Pub Pays Basque-Adour (qui regroupe les associations Paysages de France, BIZI et le CADE), dont je suis membre, qui se préoccupe de la question de l'insécurité routière engendrée par les dispositifs publicitaires ; veuillez-trouver ci-joint l'extrait de notre contribution au futur Règlement Local de Publicité Intercommunal, qui traite de ce thème - Au titre de mon appartenance au Pôle de Santé Publique du CH de la Côte Basque, en tant que médecin de Santé Publique, je me préoccupe de la pollution sonore liée aux 2 roues, source majeure de nuisance dans notre agglomération, et particulièrement autour de l'hôpital. Veuillez trouver ci-joint le plan d'un avant projet, actuellement en cours de rédaction ; la version finale vous sera adressée par mail la semaine prochaine, avant le 27 mai. <p>Je passerai demain matin à la permanence des commissaires enquêteurs à la mairie de Bayonne déposer une version papier de ces documents</p> <p>Cordialement</p>
136	Web	RD119_2205	BERGER- CHAUVET Corinne	COTE BASQUE- ADOUR	<p>Je soutiens les observations et propositions de Bizi</p> <p>En rajoutant que pour les cars express mais aussi pour les bus intra et interurbains, il faut obligatoirement des voies dédiées, afin que les transports en commun soient efficaces et surtout attirants pour les automobilistes !</p> <p>Et que plus globalement, l'aménagement des villes et du territoire avec toutes les nouvelles constructions, prenne en compte les problématiques de mobilités avant d'accorder les permis de construire</p>
137	Web	RD120_2205	GRUAU Jean	je ne souhaite pas répondre	<p>J'adorerais me déplacer enfin en vélo électrique sur mon trajet Espelette Anglet. Il manque pour l'instant au moins le tronçon Espelette - Ustaritz. Ma femme elle serait prête à utiliser son vélo sur le tronçon Espelette Cambo les bains pour se rendre au travail mais la aussi tout reste à faire. De plus les pistes cyclables sur le BAB n'ont jamais vraiment été réalisés avec une réelle volonté de les rendre praticables. Ce serait pourtant très intéressant et à terme ce sera sûrement incontournable dans toute ville voulant rester dans la course au vrai progrès.</p>
138	Web	RD121_2205	NICERON Cécile	COTE BASQUE- ADOUR	<ul style="list-style-type: none"> * augmenter et sécuriser les pistes cyclables (un dessin de vélo au sol ne constitue en rien une piste cyclable...), en ville et en interurbain * augmenter les voies propres pour les transports en commun, afin que leur temps de parcours ne soit pas un frein; augmenter leur fréquence
139	Web	RD122_2205	de LAVERNY Denis	PAYS DE HASPARREN	<p>Il ne faut pas créer de rocades supplémentaires pour les voitures .</p> <p>Oui au car et aux pistes cyclables sécurisées</p>
140	Web	RD123_2205	Anonyme	NIVE ADOUR	<ul style="list-style-type: none"> - créer un calendrier précis et concret à réaliser du plan vélo pour prendre de vrais engagements. - créer des voies express vélo inter-urbaine et notamment la portion véloroute passant par Bayonne-Mouguerre-Lahonce- Urcuit-Urt. - utiliser les car express avec une fréquence élevée et des horaires adaptés au travail - améliorer la ligne ferroviaire entre Bayonne et Urt

141	Web	RD124_2205 Idem obs n°124-127-132-133-141-156-161-162-164-184	ELOSEGI Maïalen	je ne souhaite pas répondre	<p>- Vélo : 1) le plan vélo du dernier PDU n'ayant presque pas été mis en œuvre, ce nouveau PDU devrait présenter un calendrier précis et concret des axes cyclables qui vont être réalisés, et inclure une vraie concertation avec les associations locales, pour permettre un travail constructif. 2) Création de voies express vélo inter-urbaine (exemple Larressore-Ustaritz) permettant de l'intermodalité avec les car express.</p> <p>- Car Express : pour qu'ils soient une réelle alternative à la voiture sur tout le territoire et réduisent la part de la voiture 1) plus de voies dédiées doivent être mises en place là où le trafic est bouché au niveau des entrées de villes (par exemple la 4 voies qui permet l'arrivée sur le BAB depuis Ustaritz) 2) un cadencement plus important et adapté aux horaires de travail.</p> <p>- Ferroviaire : améliorer la ligne Bayonne-Urt (ajouter halte ferroviaire à Glain, augmenter la fréquence...), relier cette ligne à la ligne du soufre qui permettrait de desservir scolaires, hôpitaux, forum matin et soir.</p> <p>- Voiture : non à la "rocade urbaine" (p44), si cette idée est mise en place avant même d'avoir retiré de la place à la voiture dans les villes, elle ne fera qu'augmenter le nombre d'automobilistes.</p>
142	Web	RD125_2305	DEPEUL Damien	SEIGNANX	<p>bonjour,</p> <p>il faut changer notre façon de se déplacer, quand je vois le nombre de personnes seules dans une voiture cela me contrarie. Nous devons prendre conscience que tout cela est négatif!! pour l'environnement!! Vive le vélo, le tram bus et le marche à pied!!!! (pour ceux qui le peuvent)</p>
143	Web	RD126_2305	PORCHER Annie	je ne souhaite pas répondre	<p>Manque d'ambition des objectifs de réduction de la circulation des automobiles au regard des enjeux climatiques</p> <p>Absence de concertation des usagers des transports collectifs (comme cela existe par exemple avec la RATP à Paris avec un comité des usagers)</p> <p>Introduire la gratuité des transports pour enfin voir des bus circulant avec des voyageurs, actuellement les bus sont inutilisés, revoir les cadences, le nombre d'arrêts et les circuits qui ne semblent pas répondre à la demande au regard du peu d'usage.</p> <p>Serait-il possible d'avoir une analyse annuelle quantifiée de la fréquentation des bus et communiquer davantage sur ces aspects lors de la communication assurée par l'agglomération</p>
144	Web	RD127_2305	ROUCAU Arnaud	ERROBI	<p>Quelle honte! Je vois que Mr ETCHEGARAY a priorisé les rues de Bayonne et le nouveau stade de l'aviron bayonnais à l'intérêt général qui est de solutionner ce problème de bouchons matin et soir qui touchent énormément de personnes. Je me demande où est passé le budget attribué à la route de CAMBO (section arrautz hérauritz) Travaux commencés il y a plus de 5 ans. Mr ETCHEGARAY aurait-il réattribuer les subventions à certains projets concernant que les 3 communes du BAB? Et je ne vous dis pas ce que je pense du fait que le tram'bus s'arrête à LEROY MERLIN. Quelle ineptie!!!!</p> <p>Il serait temps que nos dirigeants aient une vue générale et non une petite vue nombriliste!!!</p>
145	Web	RD128_2305	DEFACHELLES Jean-Pierre	COTE BASQUE- ADOUR	<p>Je dois vous féliciter pour l'élaboration de ce plan de mobilité. Je vous souhaite une grande persévérance dans cette mise en œuvre. Je ne me déplace qu'avec mon vélo à assistance électrique dans Biarritz 5000 km en 2ans et demi. Malgré quelques lettres auprès de la mairie les marquages ou sécurisation pour le vélo n'avance pas. (n'oubliez pas d'aborder le contre sens pour les vélos dans les rues limitées à 30km), Gare de Bayonne la difficulté pour changer de quai est difficile car les escaliers sont très étroits par contre à Biarritz nous avons des ascenseurs.</p> <p>Bravo et bon courage.</p>
146	Web	RD129_2405	Anonyme	AMIKUZE	<p>Bonjour.</p> <p>Plusieurs observations sur ce projet ambitieux et nécessaire :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Chercher à faire coïncider au mieux les horaires des différents bus. Par exemple : le txik txak Mauléon et le bus Mauléon-Bayonne. - Proposer aux salariés sur leur lieu de travail des bornes de recharge (voitures/vélos) et des sites de parking de vélos. Ceci est d'autant plus vrai pour les salariés de la CAPB qui pourraient payer une contribution en contrepartie. - Demander aux élus de la CAPB d'être exemplaire sur ce sujet : bus, vélo, voiture électrique. Les élus qui circulent sur le territoire en SUV

					<p>ne sont pas crédibles.</p> <p>- Favoriser des espaces publics de coworking pour réduire les trajets.</p> <p>- Simplifier le nom des différentes compagnies de transport et renforcer l'information auprès des habitants sur les modes de transport et leur intérêt.</p> <p>Bonne route</p> <p>Afin d'améliorer le service public sur la côte basque, je vous invite à vous rapprocher du services de transports sur Saint Sébastien et ses environs.</p> <p>Ils offrent un service impeccable, très ponctuel, les bus ne sont jamais en retard, une grande majorité de personnes habitant sur la ville et tous les communes voisines utilisent le bus pour les trajets quotidiens soit pour travailler, écoles ou universités etc... Ils savent qu'ils peuvent compter avec le service car les horaires sont toujours respectés et le multi trajets sont bien réfléchis.</p> <p>Le gros problème sur la côte basque ce sont la durée des trajets et surtout la manque de ponctualité. Les bus sont toujours en retard, des fois ils ne passent même pas et on doit attendre le prochain. Pour les travailleurs c'est un gros problème surtout quand on a des horaires fixes, ça devient pénible et angoissant.</p> <p>Par exemple la ligne 3, de la gare de Biarritz jusqu'à la gare de Hendaye dure Plus d'une heure et c'est seulement 27km, la plus part du temps le bus est toujours en retard et malheureusement c'est la seule ligne qui deserve Hendaye. Pour un touriste est très bien mais pas pour les habitants à l'année.</p> <p>Merci pour votre aide.</p>
147	Web	RD130_2405	Anonyme	COTE BASQUE-ADOUR	<p>Bonjour,</p> <p>Il faut déployer des aménagements cyclables sécurisés. Un réseau complet sans discontinuité. Dans le centre ville d'Hendaye, il n'y a aucune piste cyclable pour aller faire ses courses, se rendre à l'école, aller au travail. Nous avons de belles pistes pour se balader mais pas pour les déplacements quotidiens. Nous avons des années de retard à rattraper. De plus les quartiers d'Hendaye ne sont pas reliés au centre ville, ni à la plage.</p> <p>Enfin il faut relier Hendaye à Pausu/Biriatiou et Urrugne.</p> <p>De plus, il faut fermer la route de la Corniche à la voiture et la laisser pour les piétons et les vélos. Nous avons une nationale et l'autoroute pour absorber le trafic (comme sur les autres tronçons du reste de la côte).</p> <p>Il n'est pas imaginable de créer une nouvelle route de la Corniche sur cette zone naturelle protégée. Par contre, il est possible de supprimer une voie de la route de la Corniche pour la sécuriser et réserver la voie restante aux piétons et aux cyclistes. Ainsi nous aurons une piste cyclable pour relier Hendaye à Sokoa et Ciboure.</p> <p>Merci pour votre action. Il y a urgence :-)</p>
148	Web	RD131_2405	Anonyme	je ne souhaite pas répondre	
149	Web	RD132_2405	CAILLET Sylvain	COTE BASQUE-ADOUR	<p>Bonjour,</p> <p>En ce qui concerne la côte Basque, je souhaiterai que le plan mobilité se focalise sur la transition vers les transports durables. L'idée est de faciliter l'usage de véhicules durables et de limiter celles véhicules polluants traditionnels.</p> <p>1) extension des parkings gratuit de périphérie des grandes agglos du BAB et une meilleure offre de navettes gratuites / bus payant vers les centres d'activité (pas que les centre villes, mais aussi les centres commerciaux, zones d'activité, plages, ...)</p> <p>2) diminution des temps de transport en bus par l'ajout de voies dédiées. La Trambus est bloqué avec les voitures dans les zones les plus encombrées !! Est-ce normal ?</p> <p>3) faciliter les déplacements en vélo. L'insécurité des cyclistes est un des premiers facteurs limitant l'usage des vélos en zone urbaine. Il faudrait procéder à quelques aménagements indispensables. Il est impossible à de nombreuses personnes de prendre le rond-point de Sutar / la route Cambo-Bayonne en vélo. Ca n'est pas normal.</p> <p>4) lancer une enquête publique pour comprendre pourquoi autant de personnes accompagnent leurs enfants collégiens / lycéens en voiture dans leur établissement alors qu'il y a généralement un offre de transport déjà intéressante. Identifier les points de blocage et travailler dessus (sécurité ? propreté ? fréquence ? ...)</p> <p>Merci de prendre le temps de consolider mes souhaits avec ceux de nombre de mes con-citoyen(ne)s. Bien cordialement,</p>

150	Web	RD133_2405	de BEAUCHAMP Laurène	je ne souhaite pas répondre	<p>Bonjour,</p> <p>Deux remarques pour une alternative à la voiture hors agglomération.</p> <p>De nombreuses routes secondaires, calibrées comme des routes secondaires sont devenues très passantes au fil des ans suite à l'essor démographique en particulier autour des communes du rétro littoral.</p> <p>Les emprunter à pied ou en vélo en l'état actuel est très dangereux. Exemple D 307 entre Saint-Jean-de-Luz et Saint-Pée sur Nivelle.</p> <p>Pourquoi ne pas limiter la vitesse à 50 sur de plus longs tronçons et surtout effectuer des contrôles en créant ainsi des voies partagées et pacifiées hors agglomération.</p> <p>Passez de 70 à 50 augmente en réalité très peu le temps de parcours car on ne roule jamais à vitesse maximum sur tout le parcours.</p> <p>Il serait également intéressant de réhabiliter certains chemins ruraux pour permettre à chacun d'aller pied au bourg ou rejoindre un arrêt de bus.</p> <p>De façon plus générale, une campagne de prévention routière sur la vitesse hors agglomération serait très utile.</p> <p>Bien cordialement,</p>
151	Web	RD134_2405	Anonyme	NIVE ADOUR	<p>Ferroviaire : Bayonne a la chance de disposer de 4 voies qui arrivent : du nord (Landes), de l'est (Adour), de Garazi (vallée de la Nive), du sud (vers Hendaye). De plus il existe une voie urbaine (voie du souffre). Toute l'infrastructure est présente pour pouvoir développer un réseau avec un excellent maillage sur tout le territoire urbain du BAB. Les aménagements indispensables seraient un arrêt à Glain, puis des aménagements pour les arrêts d'un véritable tram sur rail (hôpital, lycées, Forum, Pontots, etc.). Evidemment, des horaires et un cadencement des TER en nette amélioration par rapport à l'existant (pour les élèves, étudiants, salariés).</p> <p>Vélo : que dire sinon que nous sommes complètement sous-développés à ce niveau. Il faut créer un PDU avec un calendrier précis et concret des axes cyclables à réaliser et créer des voies express vélo inter-urbaine sécurisées (vallée de la Nive notamment) avec une intermodalité avec des cars express. Il faut également associer les associations locales qui traitent ce sujet.</p> <p>Car express : il faut des voies dédiés à ces cars express inter urbain (surtout sur la vallée de la Nive, toujours..) avec un cadencement tel (nombre et horaires adaptés) qu'ils soient une véritable à la voiture.</p> <p>Voiture : il faut continuer de réduire la place de la voiture dans les villes (comme cela se fait partout maintenant) avant de mettre en place une "rocade urbaine).</p>
152	Web	RD135_2405	BOULART Dominique	je ne souhaite pas répondre	<p>La vitesse sur la vieille route de saint Pee D307 est beaucoup trop excessive Nous avons fait une demande de panneau renseignant sur la vitesse à laquelle les voitures circulent on attend toujours</p> <p>Il serait opportun vu le nombre de vélos et de piétons de passer toute la route à 50 On ne peut pas sortir de chez soi sans manquer se faire renverser</p> <p>A quand les voies pacifiées !!</p>
153	Web	RD136_2405	d'ANTIN Louis	je ne souhaite pas répondre	<p>Mettre en place un moyen efficace de limiter la vitesse à 50km/h (limitation , radar, ralentisseur.....etc.)</p> <p>Pour des raisons de sécurité évidente , et pour une nuisance sonore en hausse constante.</p> <p>Détourner le plus possible les gros camions. Cette départementale devient très dangereuse et d'un niveau sonore insupportable. Merci</p>
154	Web	RD137_2505	BERHONDE Marie	COTE BASQUE- ADOUR	<p>Je voudrais attirer votre attention sur l'état de circulation automobile de l'avenue de Montbrun à Anglet, surtout sur sa première partie allant de l'Adour au carrefour de Fine.</p> <p>Bien que la vitesse soit limitée à 30 km/h, bien peu de véhicules s'y conforment et rien n'est fait pour les y obliger. Cette voie mène aux plages, l'été c'est un enfer, mais tout au long de l'année, c'est un défilé: bus, camion, engins de travaux, motos, vélos pas du tout en sécurité, quasiment pas de trottoirs ni de passage piétons.</p> <p>Voilà pour le constat</p>
155	Web	RD138_2505	BÉGUIN Dominique	je ne souhaite pas répondre	<p>Il est impératif de remédier aux bouchons invivables du rond-point Leroy Merlin.</p> <p>Trois quart d'heure matin et soir quand tout va bien d'Ustaritz au Maignon !</p>

156	Web	RD139_2505 Idem obs n°124- 127-132-133-141- 156-161-162-164- 184	Anonyme	COTE BASQUE- ADOUR	<p>Observations sur les différentes modalités de déplacements :</p> <p>- Vélo : 1) le plan vélo du dernier PDU n'ayant presque pas été mis en œuvre, ce nouveau PDU devrait présenter un calendrier précis et concret des axes cyclables qui vont être réalisés, et inclure une vraie concertation avec les associations locales, pour permettre un travail constructif. 2) Création de voies express vélo inter-urbaine (exemple Larressore-Ustaritz) permettant de l'intermodalité avec les car express.</p> <p>- Car Express : pour qu'ils soient une réelle alternative à la voiture sur tout le territoire et réduisent la part de la voiture 1) plus de voies dédiées doivent être mises en place là où le trafic est bouché au niveau des entrées de villes (par exemple la 4 voies qui permet l'arrivée sur le BAB depuis Ustaritz) 2) un cadencement plus important et adapté aux horaires de travail.</p> <p>- Ferroviaire : améliorer la ligne Bayonne-Urt (ajouter halte ferroviaire à Glain, augmenter la fréquence...), relier cette ligne à la ligne du soufre qui permettrait de desservir scolaires, hôpitaux, forum matin et soir.</p> <p>- Voiture : non à la "rocade urbaine" (p44), si cette idée est mise en place avant même d'avoir retiré de la place à la voiture dans les villes, elle ne fera qu'augmenter le nombre d'automobilistes.</p> <p>Merci, Cordialement,</p> <p>2 documents personnels joints :</p> <p>1) Route de la corniche : comment atténuer rapidement le trafic automobile</p> <p>2) A63 : Contournement de St Jean de Luz</p> <p>J'ai par ailleurs d'autres propositions à faire connaître :</p> <p>Liaisons autobus rapides des villes entre Hendaye et Bayonne.</p> <p>A63 : de nouvelles approches de covoiturage</p> <p>BAYONNE : établir une continuité pour piétons et cyclistes le long de l'Adour, rive-droite (Bachetors-St Frédéric)</p> <p>Nous rappelons une demande que nous avions faite en janvier 2019 pour déclencher une étude pour résoudre la discontinuité de voie cyclable à l'entrée de Bayonne. Cette liaison est déjà inscrite au POS puis PDU encore en vigueur. Voir nos documents joints.</p> <p>L'ADEME avait lancé au plan national un programme d'aides à l'étude pour résoudre de telles discontinuités. A première vue, techniquement, cela peut paraître difficile (comme nous l'ont signifié oralement les services techniques Bayonnais) mais seule une étude approfondie pourrait définir des pistes de faisabilité et leur coût.</p> <p>Dans le nouveau contexte de l'utilisation des VAE - vélos à assistance électrique – les usagers du quotidien peuvent entreprendre des trajets plus longs</p> <p>Ce chemin serait le plus court et le plus facile (sans dénivélé), donc le plus incitatif pour une mobilité douce, pour rentrer dans le centre de Bayonne, et continuer sur le réseau cyclable de la rive gauche (lycées, clinique, hôpital, centre de frêt)</p> <p>Val d'Adour Maritime</p> <p>relais local AF3V(Association Française pour le développement des Véloroutes et Voies Vertes) - maison Chipienne - 2990 chemin du Saudan - 64240 URT - bas-adour@af3v.org</p> <p>Je suis très souvent étonnée et inquiète du non respect des limitations de vitesses de nombreux automobilistes sur les petites routes du pays basque . Nombreux également sont ceux qui doublent sur des lignes blanches , ne mettent pas de clignotants sur les ronds points, ne respectent pas les distances entre 2 véhicules...,Une vraie campagne de sensibilisation me paraît indispensable .</p> <p>Merci de l'attention que vous porterez à ce message.</p> <p>Bonjour . Je rêve de pouvoir circuler à vélo en sécurité!!!! J'ai décidé de prendre mon courage à deux mains et d'aller travailler à vélo. Pour cela j'ai investie dans un bon VAE. J'habite à côté de la ligne du T1 (le long de laquelle il n'y a pas de pistes sécurisées) et je travaille à l'hôpital de Bayonne. Je souhaite également une signalétique routière à la hauteur et plus de points sécurisés pour attacher les deux roues. Faut il des décès pour que les mesures soient prises? C'est vraiment à ce demander!</p>
157	Web	RD140_2505 2 PJ	POVEDA Gérard	SUD PAYS BASQUE	
158	Web	RD141_2505 2 PJ	Association VAL d'ADOUR MARITIME AF3V	NIVE ADOUR	
159	Web	RD142_2505	de MAROLLES Sophie	je ne souhaite pas répondre	
160	Web	RD143_2505	CHANTECAILLE Catherine	COTE BASQUE- ADOUR	

161	Web	RD144_2505 Idem obs n°124-127-132-133-141-156-161-162-164-184	Anonyme	COTE BASQUE-ADOUR	<p>Ce Plan de Mobilité doit être amélioré.</p> <p>Ce nouveau PDU devrait présenter un calendrier précis et concret des axes cyclables qui vont être réalisés, il devrait aussi inclure une vraie concertation avec les associations locales, pour permettre un travail constructif.</p> <p>Création de voies express vélo inter-urbaine permettant de l'intermodalité avec les car express.</p> <p>Plus de voies dédiées doivent être mises en place là où le trafic est bouché au niveau des entrées de villes.</p> <p>Il faut améliorer la ligne Bayonne-Urt et relier cette ligne à la ligne du soufre qui permettrait de desservir scolaires, hôpitaux, forum matin et soir.</p> <p>Non à la "rocade urbaine", si cette idée est mise en place avant même d'avoir retiré de la place à la voiture dans les villes, elle ne fera qu'augmenter le nombre d'automobilistes.</p>
162	Web	RD145_2505 Idem obs n°124-127-132-133-141-156-161-162-164-184	ETCHEGOIN Martine	je ne souhaite pas répondre	<p>Bonjour à toutes et tous,</p> <p>Ci-après quelques remarques concernant le plan de développement urbain soumis à l'enquête publique :</p> <p>pour les vélos : 1) le plan vélo du dernier PDU n'ayant presque pas été mis en œuvre, ce nouveau PDU devrait présenter un calendrier précis et concret des axes cyclables qui vont être réalisés, et inclure une vraie concertation avec les associations locales, pour permettre un travail constructif.</p> <p>2) pour la création de voies express vélo inter-urbaine (exemple Larressore-Ustaritz) permettant de l'intermodalité avec les car express.</p> <p>pour les bus : 1) plus de voies bus dédiées soient mises en place là où le trafic est bouché au niveau des entrées de villes (par exemple la 4 voies qui permet l'arrivée sur le BAB depuis Ustaritz)</p> <p>2) un cadencement plus important et adapté aux horaires de travail pour toutes les alternatives aux voitures.</p> <p>- pour le ferroviaire : améliorer la ligne Bayonne-Urt (ajouter halte ferroviaire à Glain, augmenter la fréquence...), relier cette ligne à la ligne du soufre qui permettrait de desservir scolaires, hôpitaux, forum matin et soir.</p> <p>- Voiture : non à la "rocade urbaine" (p44), si cette idée est mise en place avant même d'avoir retiré de la place à la voiture dans les villes, elle ne fera qu'augmenter le nombre d'automobilistes.</p> <p>Bien à vous tous et toutes.</p>
163	Web	RD146_2505	Anonyme	SUD PAYS BASQUE	<p>Afin d'améliorer concrètement la pratique du non au tout voiture, il faut commencer par inviter les automobilistes à ne pas utiliser leur voiture en leur proposant des transports collectifs gratuits ou à très bas coûts et à des passages réguliers et très fréquents.</p> <p>Il faut donner les moyens aux gens si l'on veut que les gens contribuent.</p> <p>Les pistes cyclables ne sont pas suffisamment protégées, il faut améliorer et rendre obligatoire la sécurisation des cyclistes en y mettant les moyens : barrières de sécurité et autres.</p> <p>La signalisation des pistes cyclables n'est pas assez voyante, il faut y mettre des feux intermittents au début des pistes, en milieu et à la fin.</p> <p>Les parkings à vélos ne sont pas assez développés dans les villes, et il faut également les protéger lors des périodes pluvieuses. c'est indispensable.</p> <p>Pour terminer, afin de diminuer la pollution dans nos villes, interdire les 4x4, ce n'est pas la place de ces gros véhicules dans les villes ils sont mieux sur les autoroutes.</p> <p>Je vous remercie d'avoir lu attentivement mon avis.</p>

164	Web	RD147_2505 Idem obs n°124-127-132-133-141-156-161-162-164-184	SOUVESTE Margaux	COTE BASQUE- ADOUR	<p>Je souhaiterais faire part de plusieurs observations concernant le projet d'élaboration du plan de mobilité: Vélo : 1) le plan vélo du dernier PDU n'ayant presque pas été mis en œuvre, ce nouveau PDU devrait présenter un calendrier précis et concret des axes cyclables qui vont être réalisés, et inclure une vraie concertation avec les associations locales, pour permettre un travail constructif.</p> <p>2) Création de voies express vélo inter-urbaine (exemple Larressore-Ustaritz) permettant de l'intermodalité avec les car express.</p> <p>- Car Express : pour qu'ils soient une réelle alternative à la voiture sur tout le territoire et réduisent la part de la voiture 1) plus de voies dédiées doivent être mises en place là où le trafic est bouché au niveau des entrées de villes (par exemple la 4 voies qui permet l'arrivée sur le BAB depuis Ustaritz) 2) un cadencement plus important et adapté aux horaires de travail.</p> <p>- Ferroviaire : améliorer la ligne Bayonne-Urt (ajouter halte ferroviaire à Glain, augmenter la fréquence...), relier cette ligne à la ligne du soufre qui permettrait de desservir scolaires, hôpitaux, forum matin et soir.</p> <p>- Voiture : non à la "rocade urbaine" (p44), si cette idée est mise en place avant même d'avoir retiré de la place à la voiture dans les villes, elle ne fera qu'augmenter le nombre d'automobilistes.</p>
165	Web	RD148_2505	CHEYROUX Danielle	COTE BASQUE- ADOUR	<p>Nous essayons de prendre le bus pour Bayonne ou Biarritz (1 fois par quinzaine). C'est un changement complet de fonctionnement car, vu la fréquence, nous calculons nos trajets. Nous passons du véhicule automobile (dans lequel nous tournons la clé dès que nous sommes prêts) au déplacement à pied pour aller ATTENDRE le bus. Avec une plus grande fréquence, les citoyens passeront peut-être plus facilement à un autre mode de transport. Aux heures creuses, il serait souhaitable de mettre des minibus (ligne 52 au moins).</p> <p>Nos attentes: trouver des parkings gratuits à Technocité, à Sutar (supérieur à 2h), au départ de la navette de Biarritz derrière l'hippodrome des fleurs, proches des gares de Biarritz et de Bayonne, au terminus des Tram (si ce n'est déjà fait)</p> <ul style="list-style-type: none"> - augmenter la fréquence du train Bayonne-Garazi; - utiliser la voie du soufre pour desservir Bayonne; - un arrêt à la gare de Bidart pour tous les trains; <p>Le maillage des voies de circulation ne change pas mais sur la moindre parcelle R+4, R+6 sont construits. Donc favoriser le co-voiturage, le vélo (avec parking vélo fréquents) et tous les transports collectifs.</p> <p>Sur le boulevard du BAB, maintenant que la vitesse est passée à 50km/h, autoriser les vélos.</p> <p>Quid de la participation des employeurs au ticket du transport en commun ?</p> <p>Je pense qu'il faut mettre "le paquet" pour que les citoyens changent leur façon de fonctionner.</p> <p>Il est de plus en plus pénible de circuler en voiture, à pied ou à vélo.</p> <p>il serait intéressant de créer des parkings gratuits en périphérie des villes et navettes vers centre ville.</p> <p>Sécuriser et augmenter des voies vélo et trottoirs. Habitant à Biarritz difficulté pour se rendre à vélo à Arcangues, Arbonne (exemple à suivre Biarritz Bidart D911).</p> <p>Créer topo Bayonne Hendaye.</p>
166	Web	RD149_2505	Anonyme	COTE BASQUE- ADOUR	<p>Un espace de covoiturage avant l'entrée de l'autoroute direction Bordeaux serait très utile.</p> <p>Une possibilité d'aller en bus de Bayonne Nord à la gare de Biarritz également.</p> <p>Mieux se déplacer et moins se déplacer, cet objectif m'invite à formuler 4 questions :</p> <p>1/ Peut-on inciter au transfert d'emplois vers les communes rurales de l'intérieur afin d'éviter les déplacements vers l'agglomération pour une partie des citoyens? On peut penser à des secteurs comme les bureaux d'études, les comptables, et les activités plutôt administratives; par exemple la CPAM ou le trésor public pour les services qui n'ont pas de contact avec du public. Le télétravail et la fibre devraient être deux facteurs d'efficacité dans ce changement.</p> <p>2/Comment favoriser le retour vers le BAB d'une population aujourd'hui contrainte de se loger à 20 ou 30 km de l'agglomération Bayonnaise , en raison du coût du logement ?</p> <p>3/ Peut-on réduire les flux sur les départementales en renforçant l'utilisation de l'autoroute pour les flux en provenance des bassins de Mauléon / St Palais et Sauveterre / Orthez /Peyrehorade? Peut-on concevoir une incitation comme la gratuité ou un coût fortement</p>
167	Web	RD150_2605	GIBAULT Claire	COTE BASQUE- ADOUR	
168	Web	RD151_2605 Idem obs n°176	DOSPITAL Michel	je ne souhaite pas répondre	

				<p>réduit du péage depuis Peyrehorade ou Salies de Béarn pour les utilisateurs locaux? Ce raisonnement s'applique également pour les flux entre St Jean de Luz et Tarnos. Ce n'est sans doute pas, moins se céplacer mais cela est peut-être, mieux se déplacer.</p> <p>4/ Est-ce que inciter d'ici les dix prochaines années les citoyens à utiliser les transports en commun, qui bien sûr auraient une fréquence élevée (toutes les 10 mn le matin et le soir aux heures d'embauche), des tarifs faibles, et un déplacement rapide, concourra à mieux se déplacer?</p>
169	Web	RD152_2605	Anonyme	<p>PAYS DE HASPARREN</p> <p>Il est édifiant de constater qu'un des axes les plus bouchonnés en voiture, l'arrivée à Bayonne depuis Ustaritz, correspond justement à celui qui dispose d'un axe ferroviaire sous-utilisé, la ligne Garazi-Bayonne... Pourquoi donc les gens ne se rabattent-ils pas sur le train ? Les horaires sont peu adaptés, et le tarif dissuasif, d'autant plus qu'une fois sur le bab, il faut reprendre un ticket chronoplus pour poursuivre son trajet... Déjà, meilleurs horaires et tarification intégrée, ce serait un gros progrès. Par ailleurs, le handicap de cette ligne Garazi-Bayonne, outre sa voie unique, est que les gares sont loin des villes. Vous vivez à Ustaritz et vous voulez prendre le train, vous devez prendre la voiture ou le vélo avant. Idem si vous êtes à Jatxou. L'idéal serait de faire des proxibus en correspondance avec le train sur Ustaritz, Cambo, Garazi, ou des tad pour les zones moins denses (Bidarray, Osses...). Et bien sûr que les car express soient aussi en correspondance (ex : les bus de/vers Hasparren à la gare de Cambo). Enfin, ce serait bien que les car express soient maillés (ex : vous vivez à Cambo et vous travaillez à Lauak, il faut changer de bus à Hasparren, avec souvent de très longues correspondances dissuasives). Un proxibus à Hasparren ne serait pas du luxe, ni une liaison entre Hasparren et St Palais. Merci et bon courage, c'est un sujet très important de pouvoir disposer de transports simples et efficaces !</p>
170	Email	RD153_2605	GUILLE Michel	<p>COTE BASQUE-ADOUR</p> <p>J'ai parcouru avec beaucoup d'intérêt le projet de plan de mobilité durable Pays Basque - Adour 2030. Je précise que j'habite Anglet et que j'ai vécu également à Saint Pée sur Nivelle. La consultante en charge du dossier que j'ai rencontrée à la Maison de l'agglomération à Bayonne, m'a conseillé d'écrire.</p> <p>J'ai essayé de me projeter en 2030, et je me dis que les difficultés observées actuellement ne feront qu'empirer si des actions ne sont pas prises. Voici mes propositions.</p> <p>1- Engager une réflexion et proposer des solutions de transports scolaires de proximité :</p> <p>Si l'amélioration des moyens de transport scolaire est mentionnée dans le plan de mobilité pour les collèges et les lycées, je n'ai vu aucune proposition pour le transport scolaire de proximité pour les écoles primaires. Or je constate que tous les matins, midis et fins d'après midi, il y a des bouchons pendant une demi-heure autour des écoles scolaires, car les parents, même s'ils habitent à proximité de l'école, prennent leur voiture pour amener leurs enfants à l'école : sur Anglet, à l'école A. Briand, la Camiade, Stella Maris, Jean Jaurès, les écoles sur l'avenue de Maignon, il y a des bouchons tous les jours de l'année scolaire. Ne serait-il pas judicieux de proposer des solutions de transport de proximité et de faire en sorte que les parents les utilisent. La consultante m'a dit que cela devrait venir des parents, mais je pense que s'il n'y a pas une impulsion politique, rien ne se passera.</p> <p>2- Transformer la partie d'autoroute entre Saint Jean de Luz Sud et Labenne en une rocade publique me paraît indispensable à moyen terme, et obligatoire à long terme :</p> <p>Prenez l'autoroute à Hendaye à destination de Bayonne le matin vers 8h30, et essayer de sortir à la sortie Bayonne Centre pour rejoindre le centre de Bayonne . Vous constaterez que la voie de sortie à droite est complètement saturée, cela bouchonne jusque sur le pont de l'Adour, et l'on ne se sent pas du tout en sécurité avec les nombreux poids lourds en circulation. C'est très dangereux. Et cela ne va pas s'améliorer si rien n'est fait.</p> <p>Il faudrait fluidifier les accès à l'autoroute, en le transformant en rocade, et en ajoutant de nouvelles entrées et sorties.</p> <p>Par exemple :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les accès à l'autoroute de la ville de Saint Jean de Luz sont insuffisants (il faudrait un accès vers Ascaïn/Saint Pée sur Nivelle), - l'accès de Biarritz ne permet pas de desservir facilement le nouveau quartier construit et très habité en direction d'Arbonne, - l'échangeur d'Ametzondo (Ikea) est un cauchemar, - il pourrait y avoir une échangeur sur l'A64 pour desservir la D817 (route de Pau). <p>S'il n'est pas possible de remplacer cet autoroute en rocade, alors il faut peut être envisager la construction d'une rocade, à la place de la ligne LGV, dont aucun politique ne semble vouloir.</p>

					<p>3- Il faut revoir certains ronds points. Par exemple, le rond point de Leroy Merlin à la sortie de Bayonne à destination d'Ustaritz, est aujourd'hui un cauchemar. Il faut intervenir, car dans 10 ans, le risque est un grand qu'il se transforme en un point de rencontre de gilets jaunes,</p> <p>4- Les transports en communs (réseau de Tram Bus et de bus) ne seront utiles que s'ils sont plus fréquents (au moins tous les 5mn aux heures de pointe) et fiables. Avec un bus par heure, personne n'a envie de le prendre : si vous ratez le bus, il faut attendre une heure de plus...</p> <p>5- La ville de Saint Pée sur Nouvelle, dont la population a beaucoup augmenté (7500 habitants) est "isolée du reste du monde" : il faut impérativement prendre son véhicule pour aller sur le BAB en empruntant une route sinueuse, sans bas côté, dangereuse qui aboutit sur deux ronds points aujourd'hui complètement saturés (mais qui a inventé le rond point de Leroy Merlin !). C'est mieux en direction de Saint Jean de Luz, sauf l'été et si vous voulez rejoindre l'autoroute, c'est un cauchemar. Ne parlons des transports en commun vers le BAB, ils n'existent pas. Les habitants de Saint Pée sur Nouvelle méritent bien mieux ! Bien cordialement, Michel Guillé - Conseil de quartier - Anglet</p>
171	Web	RD154_2605	B.E.A.U Bouger Ensemble A Urt association	NIVE ADOUR	<p>ZONES 30 – pour qu'elles soient efficaces en termes de sécurité. Afin de faciliter les mobilités douces (piétons, cyclistes), nos villages commencent à établir des "zones 30" comme VMA. Mais cette Vitesse Maximale Autorisée est très peu souvent respectée. Le plan de mobilités peut-il intégrer une aide aux communes (que la voirie soit communale, départementale....) pour des aménagements aidant à respecter la vitesse ? Cette aide pourrait être du CONSEIL, suivi éventuellement d'aide aux investissements. (peinture, nudges, plots....etc) PS : la première action de notre jeune association étant la mise en place d'un carapatte, nous nous apercevons que nous ne nous sentons pas du tout en sécurité car les voitures roulent trop vite. Ce constat est unanime dans beaucoup de villages.</p>
172	Web	RD155_2605	Anonyme	je ne souhaite pas répondre	<p>Bonjour. Désolé mais nous allons dans une impasse. Les conducteurs de SUV de plus en plus nombreux ne prendront jamais le bus. C'est de l'utopie. Ça n'est pas dans l'ADN des personnes qui achètent des résidences secondaires ou qui viennent s'installer à l'année et qui possèdent plus d'un véhicule. Il suffit de voir le boum de l'immobilier. Plutôt miser sur de vraies pistes cyclables, avec le boom des vélos électriques, plus dans la mentalité des nouveaux occupants. Les pistes actuelles n'étant pas adaptés... Il suffit de prendre son vélo pour s'en apercevoir. Cordialement.</p>
173	Web	RD156_2605 Idem obs n°174	PIC-BONNAL Nicolas	COTE BASQUE- ADOUR	<p>Absence de calendrier précis permettant de classer par ordre de priorité les actions dans le temps. Dans le « Résumé non technique » du PDU, il manque les actions à court, moyen et long termes ainsi que les budgets dédiés pour que tous les citoyens puissent suivre les avancées. Absence de plan vélo comme indiqué dans le PDU. Ce plan vélo devra impérativement fixer des objectifs précis à court, moyen et long termes sur les aménagements cyclables afin notamment qu'un réseau cyclable à haut niveau de service voit le jour à l'échelle de l'agglomération. Il n'est pas clairement indiqué la nécessité de réduire la place de la voiture afin d'apaiser les rues. Même si nous développons des aménagements cyclables, sans réduction de l'espace dédié à la voiture (et pas seulement les places de stationnement), nous ne parviendrons jamais à réduire la part modale de la voiture de 77 % aujourd'hui à 52 % en 2030 comme indiqué dans les objectifs du PDU. Il n'est pas clairement précisé la place des acteurs de la mobilité (comme les associations par exemple) et les citoyens au centre des questions de mobilité pour mettre en place des projets comme les services vélo (réparations, vélo-écoles) qui doivent être considérés comme complémentaires au développement des aménagements cyclables et essentiels pour l'émergence de l'utilisation du vélo comme alternative à la voiture.</p>

174	Web	RD157_2605 Idem obs n°173	CHAUVIN Hélène	COTE BASQUE- ADOUR	<p>Absence de calendrier précis permettant de classer par ordre de priorité les actions dans le temps. Dans le « Résumé non technique » du PDU, il manque les actions à court, moyen et long termes ainsi que les budgets dédiés pour que tous les citoyens puissent suivre les avancées.</p> <p>Absence de plan vélo comme indiqué dans le PDU. Ce plan vélo devra impérativement fixer des objectifs précis à court, moyen et long termes sur les aménagements cyclables afin notamment qu'un réseau cyclable à haut niveau de service voit le jour à l'échelle de l'agglomération.</p> <p>Il n'est pas clairement indiqué la nécessité de réduire la place de la voiture afin d'apaiser les rues. Même si nous développons des aménagements cyclables, sans réduction de l'espace dédié à la voiture (et pas seulement les places de stationnement), nous ne parviendrons jamais à réduire la part modale de la voiture de 77 % aujourd'hui à 52 % en 2030 comme indiqué dans les objectifs du PDU.</p> <p>Il n'est pas clairement précisé la place des acteurs de la mobilité (comme les associations par exemple) et les citoyens au centre des questions de mobilité pour mettre en place des projets comme les services vélo (réparations, vélo-écoles) qui doivent être considérés comme complémentaires au développement des aménagements cyclables et essentiels pour l'émergence de l'utilisation du vélo comme alternative à la voiture</p>
175	Web	RD158_2605	Anonyme	IHOLDI OZTIBARRE	<p>bonjour</p> <p>Entre st palais et baigorry les horaires du bus pendulaire ne sont pas pratiques .</p> <p>Ainsi les horaires d' aller et retour larceveau si jean pied de port ne sont pas cohérents avec ceux des bureaux .. en terminant à 12H à st jean il faut attendre 12H 50 pour repartir ...</p> <p>par contre en allant sur st palais le Delai est trop court à peine arrivés il faut repartir</p> <p>Soyez plus cohérents les travailleurs d'oztibarre boudent le bus pour aller au travail à cause de ces incohérences . et illogismes</p> <p>Vers st palais l'arrêt de bus avant le rd point de point vert ne sert à rien du tout.</p> <p>L'abri bus de larceveau ne protège de rien car exposé plein ouest p uie et soleil y tapent</p> <p>- Décentralisation : La majorité des emplois se situent sur l'agglomération de Bayonne. Les politiques visent donc à adapter la mobilité aux flux arrivant et repartant de Bayonne. Pourquoi ne pas décentraliser/délocaliser un certain nombre d'établissements dans l'espace intérieur, rapprochant ainsi les lieux d'emploi des employés.</p> <p>- A64: Le trafic routier sur la RD936 Bidache-Bayonne (Via Bardos) est en constante augmentation au détriment de l'autoroute A64, tant pour les voitures individuelles que pour les utilitaires. La raison est liée au coût : les professionnels préfèrent la gratuité de la route aux tarifs élevés de l'autoroute. La solution pour apaiser les bourgs (Bidache, Bardos par ex.) et diminuer les coûts d'entretien de la RD serait de rendre gratuite l'A64 à partir de Peyrehorade.</p> <p>- TC: L'utilisation des transports en commun par les usagers de l'espace intérieur ne peut s'envisager que si la fréquence de ces TC est adaptée aux horaires de travail en début et en fin de journée, et si les délais de déplacements sont raisonnables.</p> <p>- Ferroviaire: Pourquoi ne pas utiliser la ligne ferroviaire Bayonne-Fau comme une sorte de TER, en desservant l'ensemble des gares, avec une fréquence adaptée.</p>
176	Registre papier	R1_BID_2605 Idem obs n°168	DOSPITAL Michel	PAYS DE BIDACHE	<p>Car Express : sur les zones identifiées de bouchon, carrefours critiques, Ex : Maignon, Carrefour du Mousse, La Négresse, ... faire en sorte de création de voies réservées aux Cars Express (si non, ils ne seront pas express). Etre inventif dans les gestions des voies. Ex : voies fonctionnant dans des sens différents selon la charge de circulation, et gérées par des feux. (Cf Pont d'Aquitaine)</p> <p>Plan Vélo : Le plan vélo de la CAPB ne doit pas être moins ambitieux que le plan vélo du département 64 - 2020. Emettre un calendrier qui soit tenu. Travailler avec les associations locales qui fédèrent les usagers et connaissent les difficultés. Favoriser les interconnexions - Vélo/Cars Express, avec des rangements vélo aux arrêts.</p> <p>Interconnexions ferroviaires : utiliser les voies existantes, avec des aménagements, pour proposer des transports cadencés et rapides pour le coup, car pas pris dans les bouchons !! Liaison voies dit du souffre avec voies Bayonne/Garazi, avec arrêt à Glain et Hospital, etc...</p> <p>De même pour la liaison Boucau - Urt, avec arrêt à Glain. Topo (pro ongation ou interconnexion d'Hendaye jusqu'à Glain ?)</p> <p>Pôle intermodal de Biarritz : Biarritz comporte une gare SNCF, l'Aéroport, une entrée d'Autoroute à proximité. Faire en sorte qu'il soit "LE" pôle intermodal du Pays Basque. Situé en périphérie de Biarritz, côté intérieur, cela évitera la circulation modale en centre ville, qui</p>
177	Web	RD159_2605	BETELU Serge	COTE BASQUE- ADOUR	

					existe pour le pôle de Bayonne.
178	Web	RD160_2605	BETELU Serge	COTE BASQUE-ADOUR	<p>La CAPB, les communes qui composent l'agglomération, sont des employeurs, avec donc des collaborateurs, des salariés qui se déplacent. Je pense que la mise en œuvre des dispositions de sensibilisation prônées pour les habitants ou usagers du territoire doit être vrai également pour collaborateurs, salariés, avec un suivi et la mise en place d'indicateurs.</p> <p>C'est aussi à la dimension d'un quartier que les études et les projets d'actions doivent se positionner : Les points de regroupement pour le dépôt des ordures ménagères et les groupes de boîtes aux lettres sont le plus souvent posés en bord de voie notamment sur les RD type 255 sans aucune voie de desserte piétonnière ni de zone de sécurité vis à vis de la circulation routière !</p> <p>Ces éléments simples sont à prendre en compte parce que cohérents avec les pratiques de la marche, la sécurisation des déplacements, l'apaisement des circulations.</p> <p>Un quartier qui va mesurer 10 à 15 foyers sur un linéaire d'environ 200m à 500 m favorisera la convivialité et la mixité si il est bien aménagé. Et la multiplication des quartiers fera le maillage jusqu'au niveau du territoire.</p> <p>Les projets communaux ne sont pas suffisants pour répondre. Une intégration par ce type de plan est indispensable.</p>
179	Web	RD161_2605	JOURNET Philippe	SUD PAYS BASQUE	<p>Sujet qui revient sans cesse dans les commentaires ici, comme dans les discussions : les bouchons au niveau des ronds-points Leroy Merlin ! Pourquoi ne pas faire un mini-tunnel sous le rond-point de Sutar : déjà, on vire le rond-point de Leroy Merlin, et on ne garde que celui de Sutar et celui côté Aritzague. Ensuite, direction Ustaritz, la voie de gauche part en tunnel sous le rond-point et remonte côté Ustaritz, la voie de droite servirait alors à ceux qui sortent de l'autoroute et veulent aller à Bayonne. Il y aurait déjà bcp moins de monde dans le rond-point et les gens venant de Sutar et A63 Hendaye pourraient s'insérer plus facilement. On fait pareil depuis Ustaritz (voie de gauche, tunnel pour aller vers Bayonne, et voie de droite vers le rond-point). Un mini-tunnel de 100 ou 150 mètres, ça ne doit pas être si cher et ça pourrait être un très bon investissement...</p>
180	Web	RD162_2705	Anonyme	PAYS DE HASPARREN	<p>Bonjour,</p> <p>Je souhaitais faire une remarque sur le projet de plan de mobilité au sujet de la tarification des transports en commun (bus, TER...).</p> <p>Vous évoquez la mise en place de tarification sociale, mais vous n'indiquez pas de "tarification jeune". Il semblerait pourtant intéressant de proposer des tarifs préférentiels aux jeunes du territoire pour les inciter à prendre l'habitude d'utiliser les transports en commun. C'est par eux que commencera le changement de pratique de déplacement. Tarifs jeunes qui sont d'ailleurs proposés sur de nombreux territoires en France.</p> <p>Merci d'avance pour l'attention que vous porterez à cette remarque. Cordialement,</p>
181	Email	RD163_2705	DELACROIX Céline	je ne souhaite pas répondre	
182	Email	RD164_2705 3 PJ	BAUDRY Paul	ERROBI	<p>Bonjour Madame la Présidente</p> <p>Vous trouverez ci joint ma contribution relative à l'enquête sur le projet de Plan de Déplacement Urbain Pays Basque Adour</p> <p>Vous en souhaitant bonne réception, je vous prie de croire Madame en l'assurance de mes meilleurs sentiments.</p> <p>Vous trouverez ci-après, ma contribution dans le cadre de l'enquête publique relative au PDU de la CAPB.</p> <p>Celle-ci concerne le secteur « Errobi », que je connais très bien pour avoir présidé la communauté de communes d'Errobi pendant 10 ans, et plus particulièrement la problématique des flux routiers à hauteur de la commune de Bassussarry, dont je fus le maire pendant 25 ans.</p> <p>Depuis de nombreuses années, les accès et sorties Sud Est de l'agglomération Bayonnaise,aturent entraînant des problèmes qui ne font que s'accroître.</p> <p>Le diagnostic de l'étude, indique que 40 % des actifs du territoire Errobi, travaillent sur la côte. Sachant que ce secteur est très dynamique démographiquement parlant, ce chiffre ne peut qu'évoluer.</p> <p>Le plan local pour l'habitat de la communauté Pays Basque, voté dernièrement, affiche de belles ambitions. Il est fondé sur une meilleure répartition du logement sur l'ensemble du Pays Basque, ce qui est essentiel. Le secteur Errobi y participera sur des objectifs de plus de 300 logements par an. Les secteurs situés plus à l'est, le long de la vallée de la Nive apporteront aussi leur contribution. Il est donc évident qu'un accroissement important des flux de circulation aura lieu et ceci à très court terme.</p>

Certes la CAPB a pour objectif d'accompagner le logement par un développement économique pour amener les habitants à travailler au plus près de leur domicile, mais il faut être réaliste, cette dernière politique ne portera ces effets qu'à long terme. Apporter des réponses concrètes aux problèmes de mobilité sur ce territoire et particulièrement sur la saturation permanente de la circulation sur le lieu-dit « Maignon » doit être une priorité.

De nombreuses initiatives louables ont été mises en place dans l'attente du PDU depuis la création de la CAPB, il faut le souligner car elles sont importantes, mais restent très insuffisantes. Le PDU n'apporte pas de réponse précise concernant la problématique de circulation à cet endroit. Il demeure très théorique.

Et pourtant ces difficultés de circulation :

- Entraînent un report de flux routiers sur Bassussarry essentiellement, mais aussi sur Halsou, Jatxou, Ustaritz, Arcangues avec toutes les conséquences néfastes que cela entraîne
- Provoquent une pollution atmosphérique conséquente sur la commune de B et sur le quartier Sutar aux heures (de plus en plus nombreuses) de bouchons. Or la CAPB a placé la transition énergétique et écologique comme priorité. Cette politique est au cœur de sa stratégie et de ces politiques publiques. Il en est de même concernant la pollution sonore qui ne cesse de s'accroître en amont des bouchons.
- Amènent des entrepreneurs à ne pas vouloir s'installer sur le territoire Errobi du fait du temps perdu chaque jour, pendant les heures de travail dans ces bouchons. Je l'ai souvent entendu depuis plusieurs années. C'est un frein au développement économique des territoires intérieurs.
- Créent un effet inverse aux objectifs du PLH. Les usagers en ont assez, et certains décident de déménager pour s'installer avec leur famille sur le secteur de Bayonne Anglet Biarritz. Un trajet professionnel aller-retour de 20 kms prend régulièrement plus de 2 heures, la gestion de la vie familiale devient alors très compliquée.
- Ne permettent pas aux plus démunis sans moyen de locomotion, de s'installer dans ces logements sociaux sur le territoire Errobi.

Il est urgent d'élaborer un programme d'action pluriannuel, à court et moyen terme.

Il est nécessaire :

- D'améliorer l'entrée Sud Est de Bayonne où les ronds-points de Maignon et de Leroy Merlin sont générateurs de bouchons.
- De créer un important parking relais en amont du bouchon vers Planuya.
- D'aménager une voie propre au transport collectif
- De prolonger la ligne tram-bus jusqu'au parking relai dans les délais autres que ceux envisagés.
- D'améliorer les cadencements de la ligne express Bayonne Cambo et de la ligne ferroviaire Bayonne Saint Jean Pied de Port
- D'avancer sur la voie verte (mobilité douce) Bayonne Itxassou (moins urgent)
- De développer le Transport à la demande
- D'être plus contraignants sur la fréquentation du transport scolaire. La CAPB, au travers du syndicat de la mobilité, a fait de gros efforts dans son développement, mais trop d'enfants pour des raisons peu crédibles, n'empruntent pas les services mis en place, et sont transportés par voiture au lycée ou au collège. Il faudrait aussi dans ce domaine, que les principaux des établissements scolaires tiennent compte de ce problème de mobilité et aménagent les horaires en fonction.
- De diminuer la vitesse sur la 4 voies à hauteur de Bassussarry, le 110 km/h est aberrant.

Je souhaite donc que le PDU soit beaucoup plus précis sur les actions à mener dans ce secteur avec un agenda volontariste. Un travail qui doit être bien sûr, réalisé avec les élus du territoire ce dont je ne doute pas. Sur le plan financier la mobilité est une priorité, la réussite de nombreuses politiques publiques en dépend. Aujourd'hui au contraire, nous constatons un frein à la réussite de certaines de ces politiques.

En vous remerciant pour le temps consacré à ma contribution, je vous prie de croire Madame la Présidente, à l'expression de mes sentiments distingués.

183	Email	RD165_2705	LAVIELLE Pierre	je ne souhaite pas répondre	<p>Bonjour.</p> <p>Veillez trouver ma contribution à votre enquête. Un simple soutien à ce mouvement participatif. Dessertes douces Bayonne.</p> <ul style="list-style-type: none"> - la zone Hôpital/Ecoles est l'endroit avec la plus grande # densité# de déplacements. C'est aussi la moins bien dotée en déplacements doux, pistes cyclables. - C'est donc l'endroit où il faut concentrer vos efforts. - Il manque un arrêt de train sur les axes Bayonne- Ustaritz et Bayonne- Hendaye. <p>Pourquoi ne pas faire un arrêt pour les trains rive gauche de la nive, ou côté parking Glain avec passerelle piéton à emménager sur pont snf existant franchissant la nive.</p> <p>Ces équipements permettraient de drainer plus facilement des piétons vers zone Hopital/Ecoles.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Emménagement de la voie ferrée dite du souffre, passant dans le tunnel sous Marechal Saoult pour vélos. Il doit être possible de le faire en maintenant les qq rares trains vers le port. <p>Meilleure Utilisation de l'autoroute.</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'autoroute pourrait d'avantage servir comme boulevard urbain. - Gratuité nord sud Tarnos - Biarritz - Création d'une entrée/ sortie vers la partie sud de zone industrielle de Maignon, avec liaison vers le bab. Création d'un pont au-dessus du rond point du Mousse, sens France Espagne. <p>Ce nouvel axe permettra aussi de libérer la su fréquentation de l'entrée Est de Bayonne depuis axe Ustaritz.</p> <p>Bon développement et concrétisation à cette enquête.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vélo : 1) le plan vélo du dernier PDU n'ayant presque pas été mis en œuvre, ce nouveau PDU devrait présenter un calendrier précis et concret des axes cyclables qui vont être réalisés, et inclure une vraie concertation avec les associations locales, pour permettre un travail constructif. 2) Création de voies express vélo inter-urbaine (exemple Larressore-Ustaritz) permettant de l'intermodalité avec les car express. - Car Express : pour qu'ils soient une réelle alternative à la voiture sur tout le territoire et réduisent la part de la voiture 1) plus de voies dédiées doivent être mises en place là où le trafic est bouché au niveau des entrées de villes (par exemple la 4 voies qui permet l'arrivée sur le BAB depuis Ustaritz) 2) un cadencement plus important et adapté aux horaires de travail. - Ferroviaire : améliorer la ligne Bayonne-Urt (ajouter halte ferroviaire à Glain, augmenter la fréquence...), relier cette ligne à la ligne du souffre qui permettrait de desservir scolaires, hôpitaux, forum matin et soir. - Voiture : non à la "rocade urbaine" (p44), si cette idée est mise en place avant même d'avoir retiré de la place à la voiture dans les villes, elle ne fera qu'augmenter le nombre d'automobilistes. <p>- Constats: De plus en plus de cyclistes et de motos sur nos routes. Etablir un plan d'aménagement local sécurisé pour les piétons et cyclistes, au plus près des besoins de la population : familles, jeunes, personnes en activité, personnes âgées et pratiquants du tourisme vert. Pour cela, concertation avec clubs cyclistes, les mairies, les associations locales. Décliner ces actions dans un calendrier Service de bus - ou transport à la demande- Faire étude de besoins pour la population la plus éloignée des centres bourgs</p>
184	Web	RD166_2705 Idem obs n°124-127-132-133-141-156-161-162-164-184	FONTAINE Manuela	SUD PAYS BASQUE	<p>- Vélo : 1) le plan vélo du dernier PDU n'ayant presque pas été mis en œuvre, ce nouveau PDU devrait présenter un calendrier précis et concret des axes cyclables qui vont être réalisés, et inclure une vraie concertation avec les associations locales, pour permettre un travail constructif. 2) Création de voies express vélo inter-urbaine (exemple Larressore-Ustaritz) permettant de l'intermodalité avec les car express.</p> <p>- Car Express : pour qu'ils soient une réelle alternative à la voiture sur tout le territoire et réduisent la part de la voiture 1) plus de voies dédiées doivent être mises en place là où le trafic est bouché au niveau des entrées de villes (par exemple la 4 voies qui permet l'arrivée sur le BAB depuis Ustaritz) 2) un cadencement plus important et adapté aux horaires de travail.</p> <p>- Ferroviaire : améliorer la ligne Bayonne-Urt (ajouter halte ferroviaire à Glain, augmenter la fréquence...), relier cette ligne à la ligne du souffre qui permettrait de desservir scolaires, hôpitaux, forum matin et soir.</p> <p>- Voiture : non à la "rocade urbaine" (p44), si cette idée est mise en place avant même d'avoir retiré de la place à la voiture dans les villes, elle ne fera qu'augmenter le nombre d'automobilistes.</p> <p>- Constats: De plus en plus de cyclistes et de motos sur nos routes. Etablir un plan d'aménagement local sécurisé pour les piétons et cyclistes, au plus près des besoins de la population : familles, jeunes, personnes en activité, personnes âgées et pratiquants du tourisme vert. Pour cela, concertation avec clubs cyclistes, les mairies, les associations locales. Décliner ces actions dans un calendrier Service de bus - ou transport à la demande- Faire étude de besoins pour la population la plus éloignée des centres bourgs</p>
185	Web	RD167_2705	AGUERGARY Marie	SOULE XIBEROA	<p>- Vélo : 1) le plan vélo du dernier PDU n'ayant presque pas été mis en œuvre, ce nouveau PDU devrait présenter un calendrier précis et concret des axes cyclables qui vont être réalisés, et inclure une vraie concertation avec les associations locales, pour permettre un travail constructif. 2) Création de voies express vélo inter-urbaine (exemple Larressore-Ustaritz) permettant de l'intermodalité avec les car express.</p> <p>- Car Express : pour qu'ils soient une réelle alternative à la voiture sur tout le territoire et réduisent la part de la voiture 1) plus de voies dédiées doivent être mises en place là où le trafic est bouché au niveau des entrées de villes (par exemple la 4 voies qui permet l'arrivée sur le BAB depuis Ustaritz) 2) un cadencement plus important et adapté aux horaires de travail.</p> <p>- Ferroviaire : améliorer la ligne Bayonne-Urt (ajouter halte ferroviaire à Glain, augmenter la fréquence...), relier cette ligne à la ligne du souffre qui permettrait de desservir scolaires, hôpitaux, forum matin et soir.</p> <p>- Voiture : non à la "rocade urbaine" (p44), si cette idée est mise en place avant même d'avoir retiré de la place à la voiture dans les villes, elle ne fera qu'augmenter le nombre d'automobilistes.</p> <p>- Constats: De plus en plus de cyclistes et de motos sur nos routes. Etablir un plan d'aménagement local sécurisé pour les piétons et cyclistes, au plus près des besoins de la population : familles, jeunes, personnes en activité, personnes âgées et pratiquants du tourisme vert. Pour cela, concertation avec clubs cyclistes, les mairies, les associations locales. Décliner ces actions dans un calendrier Service de bus - ou transport à la demande- Faire étude de besoins pour la population la plus éloignée des centres bourgs</p>

186	Email	RD168_2705 1 PJ	DUTRILLAUX Claire Recycl'Arte	je ne souhaite pas répondre	<p>Bonjour</p> <p>Voici la participation de Recycl'Arte à l'enquête publique. Cordialement, Claire Dutrillaux - Coordinatrice - 06 89 58 98 06 - Recycl'Arte</p> <p>Les objectifs nationaux du Plan « Vélo et mobilités actives », porte une ambition inédite pour faire du vélo un mode de transport à part entière. Objectif : tripler la part modale du vélo dans les déplacements du quotidien d'ici 2024, en passant de 3 à 9 %.</p> <p>Au Pays Basque , pour atteindre ces objectifs, le plan de mobilité Pays Basque doit mettre en place de façon urgente des actions fortes. Recycl'Arte, acteur de la mobilité sur le Sud Pays Basque propose les axes et actions suivants :</p> <p>1- Assurer les jonctions cyclables entre les villes du sud pays basque , pour les habitants allant travailler ou pour le loisir, pour les cyclotouristes et les touristes faisant occasionnellement du vélo et enfin pour les collégiens qui se rendent au collège, sur les axes suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - entre Ciboure à Hendaye : il n'existe toujours pas de jonction malgré le fait que la vélodysée y passe normalement. Possibilité de couper définitivement la route de la corniche à la circulation automobile et de passer cette route en véloroute. <p>Nous savons que des gens pourraient faire ce déplacement à vélo pour aller travailler si la piste existait. C'est le cas notamment d'habitants vivant à Bidart qui maintenant vont travailler à vélo à Saint Jean de Luz et ont laissé leur voiture depuis la création d'une nouvelle piste cyclable.</p> <ul style="list-style-type: none"> - la piste cyclable (entre le château d'Abbadie et Asporotxippi) est dans un état désastreux ce qui la rend très dangereuse : il faudrait restaurer la piste sur le tronçon existant -entre Urrugne et Hendaye : de gros travaux ont été initié pour une piste cyclable qui a une desserte très limitée et est du coup très peu utilisée. Il faudrait fini- la jonction. <p>2- Rendre possible l'intermodalité en créant les aménagements cyclables correspondants</p> <p>A Hendaye, un pôle intermodal a été créé à la gare avec un bel espace de parking vélo. Mais il n'y a toujours pas de piste cyclable pour se rendre à la gare. La collectivité pourrait inciter à ce que les élus locaux veillent à la cohérence de l'intermodalité avec les aménagements cyclables mis en place dans les communes, au risque de voir l'intermodalité rester lettre morte pour les habitants cyclistes.</p> <p>3- Redynamiser les intermodalités train + vélo</p> <p>Pour faciliter les déplacements du quotidien à vélo il est possible d'ouvrir à la desserte des petites gares en lien avec la Région pour créer un réseau ferré de proximité (comme le topo qui va à St Sébastien). Les gares peu ou plus desservies par les TGV pourraient l'être à nouveau. La fréquence des trains doit être augmentée. Si c'est la Région et la SNCF qui sont en charge de ces questions, nous pensons que la CAPB peut avoir un rôle moteur pour que ce projet structurant qui rendra beaucoup effectif l'intermodalité et rendra accessibles aux cyclistes du quotidien des jonctions entre villes moyennes du littoral et de l'intérieur.</p> <p>4- Appliquer le Plan vélo côte basque-Adour et favoriser la mise en place du Schéma cyclable du Sud Pays Basque: définissent deux projets de réseaux maillés et hiérarchisés accompagnés de plans d'actions pour développer des services aux cyclistes. Des subventions sont prévues pour accompagner la réalisation des aménagements par les communes sur la base de chartes d'aménagement. Comment faire pour dynamiser ces plans d'actions et voir les actions prévues être réalisées au plus vite ? Est-ce que les associations telles que Txirrindola, Clavette et Cie, Recycl'Arte pourraient avoir un rôle à jouer, en synergie avec le SMPBA ?</p> <p>5 - Développer les parkings vélos dans les établissements scolaires, les entreprises, les collectivités et établissements recevant du public (gymnase...):</p> <p>Possibilité de co-financement avec le dispositif Alvéole : le faire connaître aux élus, responsables techniques et responsables administratifs . Ce dispositif se double d'une séance de sensibilisation à la mobilité à vélo qui peut être réalisée par les associations de terrain (Txirrindola, Clavette et Cie, Recycl'Arte).</p> <p>6- Aider à l'autonomie de déplacements des collégiens, lycéens et salariés</p> <p>En lien avec le CD64 et la Région : favoriser les aménagements pour se rendre aux collèges, lycées, entreprises et les formations (sécurité routière) des collégiens et lycéens.</p>
-----	-------	--------------------	-------------------------------------	-----------------------------	--

187	Email	RD169_2705 1 PJ	CHARGOIS Gaëlle Groupe Ahetzen	SUD PAYS BASQUE	<p>7- Ne pas investir dans le free floating de VAE Nous pensons que le coût des vélos à assistance électrique en free floating est démesuré (achat, maintenance) pour l'usage qui en est fait : souvent de loisirs. Qu'il vaut mieux favoriser l'achat par des subventions (aides à l'achat) comme cela est actuellement le cas, plutôt que de développer le free floating qui montre ses limites dans de nombreuses villes (vandalisme, mauvais traitement du fait de la non propriété, recharge mal faite des batteries et vieillissement prématuré et donc futurs déchets non recyclables...).</p> <p>8- Apaiser la vitesse Il est important pour la sécurité des cyclistes de passer les villes ou quartiers en zone 30. L'Espagne vient de passer toutes les rues à sens en unique en rues à 30 dans tout le pays. Pourquoi ne ferions-nous pas de même ?</p> <p>Bonjour, Ci-joint les remarques faites par le groupe Ahetzen en conseil municipal à Ahetze. Nous vous les transmettons en pièce ci-jointe, En vous remerciant pour leur prise en compte, Cordialement, Gaëlle Charoïs , pour le groupe Ahetzen.</p> <p>Observations sur le PDU qui émisées au Conseil Municipal d'Ahetze du 24 février 2021 par AHETZEN :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1. Il y a eu un précédent PDU dont le fer de lance était le tram-bus. Aucune évocation du précédent PDU. Les objectifs ont-ils été atteints, si non, pourquoi ? Il faut tirer les leçons des plans précédents, même s'il ne concernait pas tout le territoire de la CAPB sinon ces documents ne sont pas des outils mais seulement de belles intentions. - 2. Pas de plan de financement détaillé, seulement un petit tableau estimatif vraiment très vague et trop global pour avoir une idée des investissements qui seront réalisés, quelles priorités, avec quels financements, étant donné que l'estimatif est quand même de 100 millions d'euros par an. (cahier III projet enjeux ambitions page 35) - 3. Un PDU qui s'imposera aux PLU d'ici 3 ans ; c'est trop long, permettant ainsi des projets absurdes en contradiction totale avec toutes les recommandations de ce PDU c'est-à-dire laisser les voitures en périphérie de villes et desservir les centres avec des accès de mobilités performants. Exemple : 3 ans de concertations pour le projet de l'îlot Foch pour arriver à un parking souterrain en plein centre ville ! <p>Je cite « Les usagers seront incités à laisser leurs véhicules en périphérie et à emprunter un mode plus pertinent pour accéder aux centralités. »</p> <p>A quoi sert de faire des documents de centaines de pages, si c'est pour laisser faire concrètement le contraire ?</p> <ul style="list-style-type: none"> - 4. le syndicat des mobilités ne se concentre pas assez sur l'amélioration de son service de transports. Il ne s'agit pas seulement d'augmenter de fréquences, mais de se remettre en question sur les tracés des lignes existantes Hegobus et Chronoplus. C'est un réel casse-tête de prendre les transports en commun au pays basque ! Exemple de la navette Ahetze-St Jean de Luz qui ne revient qu'à 18h30 en partant à midi et demi ; ou de 1h minimum de trajet en partant d'Ahetze pour aller à Bayonne (1h45 en week-end). Revoir l'organisation des transports, avec le développement des trottoirs et des vélos, est la priorité, bien avant la mise en place de bornes de recharge pour les véhicules électriques, à notre avis. - 5. Ahetzen s'était positionné pour un projet de « rocade » durant les élections municipales de 2020, c'est-à-dire rendre l'autoroute gratuite ou moins chère pour fluidifier le Traffic. Or nous sommes actuellement en pleine réflexion, car utiliser l'autoroute ne fait que déplacer le problème ; on utilise encore et toujours la voiture. Idem pour les projets d'échangeurs à Chantaco, c'est encore artificialiser les sols, provoquer des pollutions, et encourager la voiture. La preuve en est que nous prenons tous déjà régulièrement l'autoroute pour aller à Bayonne ou Urrugne et que cela ne résous pas les bouchons aux entrées des villes car il y a toujours plus de monde (prévisions de +35000 habitants d'ici 2030). Cela ne fait que dévier le flux de voitures, or le but c'est de prendre moins sa voiture (passer de 77% à 52%). De plus, 50% des déplacements en voiture font moins de 3km ; il faut mettre l'accent sur les mobilités douces et l'amélioration sur les transports en commun, sur la jonction Chronoplus/Hegobus. - 6. L'érosion du littoral est mentionnée à plusieurs reprises, pourtant le sujet de la route de la Corniche n'est pas sérieusement évoqué, à part une navette pour y emmener les touristes. Il faudrait peut-être s'y pencher (en faire une piste cyclable) avant qu'il y ait une
-----	-------	--------------------	---	--------------------	--

188	Web	RD170_2705 1 PJ Idem obs n°194	Collectif BAS ADOUR MOBILITES	NIVE ADOUR	catastrophe. - 7. Les lignes ferroviaires doivent être rénovées et être mieux exploitées entre Hendaye et Bayonne ainsi que Bayonne-St Jean pied de Port mais cela est du ressort de la région, nous touchons là aux limites de ce PDU. Notre Collectif d'usagers dont le but est d'être force de proposition pour une mobilité du quotidien des habitants du Bas Adour. Nous souhaitons un plan de mobilités qui prenne en compte les aspects économiques, sociaux et environnementaux des communes concernées dont Lahonce, Urcoit, Urt et Mouguerre port. CollectifBasAdourMobilites@gmail.com Nos observations : Nos communes du bord de l'Adour (Bas Adour) sont l'axe d'entrée Est de Bayonne, nous représentons plus de 8 000 habitants avec une population qui croît d'année en année et également un minimum de 1500 salariés au Centre Européen de Frêt et au Parc d'Activités de Lahonce. Alors que nos communes sont complètement tournées vers l'agglomération pour leurs déplacements du quotidien et bien qu'à 10 petites minutes de la Mairie de Bayonne, les transports en commun nous desservant, n'existent que sur quelques créneaux insuffisants pour représenter une véritable alternative à la voiture. Nous n'avons pas senti jusqu'à ce jour un grand intérêt des services du Syndicat en charge des transports pour développer une offre correspondant à une grande dynamique de notre secteur et répondre à un vrai besoin social. Nos demandes pour que les objectifs du PDM 2030 soient réalisables : 1-Au vu des chiffres cités plus haut sur la population concernée, nous demandons l'intégration de nos communes dans le périmètre des transports urbains de l'agglomération de Bayonne comme l'ont obtenu en 2019 les communes de Villefranque, Arbonne, Bassussary Ainsi, une bonne desserte avec des fréquences plus importantes aux heures de pointe et au minimum 1 bus toutes les heures le reste de la journée pourra garantir l'atteinte des objectifs du PDM. 2-Au niveau du ferroviaire, la réouverture de la gare de Lahonce à l'horizon 2025 dans le contexte de l'Etoile basque, et du développement de l'axe Bayonne Pau doit rester un objectif fort à l'horizon 2025. La commune a déjà inscrit des emplacements réservés au stationnement pour ce projet de réouverture dans son nouveau PLU. La gare d'Urt est sous-utilisée et mal mise en valeur (besoin d'une promotion commerciale avec une billetterie incitative). 3-En ce qui concerne la Véloroute V 81 le long de l'Adour, opérationnelle après l'été 2021, il est nécessaire de prévoir des parkings-relais aux quartiers bas de chaque commune, une sensibilisation des habitants à la pratique du vélo et de la marche à pied, ainsi qu'une autorisation de prise en charge des vélos dans tous les types transports. 4-Constitution d'un comité de pilotage des mobilités avec les usagers, les associations, les élus et le Syndicat ainsi que les acteurs des Zones d'activités économiques. 5-Diffusion aux pôles territoriaux des résultats des enquêtes de mobilités les concernant. Aide à la réflexion. 6-Versement Transport payé par les entreprises : pour réussir à atteindre les objectifs 2030, passer la cotisation le plus rapidement possible au taux de 2%.
189	Web	RD171_2705	LESTAGE Muriel	ERROBI	Bonjour, Habitant sur Halsou, et travaillant sur Bayonne zone St Frederic, j'ai covoituré pendant 12 ans, ce covoiturage a pris fin car changement d'horaires + période covid... J'aurais la possibilité de prendre le train sur HALSOU le matin et retour idem le soir, cependant arrivée en gare de Bayonne, pas de liaison correspondant à ces horaires pour me diriger vers mon lieu de travail, et trop loin à pied, + 1 coût estimatif entre train et bus pas vraiment rentable par rapport à ma voiture déjà hybride.... Je suis dans l'attente d'une solution ou proposition suite aux études de l'enquête. Il serait bon de faire 1 sondage dans toutes les zones d'activités de Bayonne afin de retrouver les personnes venant de mêmes endroits, et nous sommes nombreux sans le savoir pour proposer les transports en commun et navettes pour rejoindre son lieu de travail. Mais à moindre frais bien-sûr ou participation employeur. Des solutions existent déjà mais les gens ne sont pas forcément informés, il faudrait plus communiquer au sein des entreprises, faire

					passer des agents comme des jeunes en services civiques par exemple puisque nombreux sont ces jeunes en attente de missions suite à la crise sanitaire. Merci Cordialement
190	Web	RD172_2705	Anonyme	SUD PAYS BASQUE	Mise à disposition gratuitement pour les usagers de la route du tronçon d'autoroute saint Jean de luz nord jusqu'à urrugne, afin de faire vivre saint Jean de luz / ciboure / ascain et socoa. En contraignant à prendre cette portion d'autoroute. L'entrée nord de saint Jean de luz est dépourvue de giratoire or son utilité ne serait plus à prouver. Optimisation maximale de la voie ferrée en réouvrant la gare de Bidart et en aménageant de nouveaux arrêts afin d'en faire devenir une vraie alternative au tout voiture. Pour ce faire le prix du voyage sera bien sur un levier à activer afin d'attirer les usagers, par la mise en place de semaines découvertes avec gratuité du transport. Organisation de journée sans voiture 5 ou 6 fois par an sur le périmètre de l'agglomération afin de s'essayer à la vie de demain et redécouvrir les plaisirs des transports dits doux.
191	Web	RD173_2705	Anonyme	ERROBI	Les différents projets qui désengorgeront le rond point de Sutar/RD932 doivent être une priorité : - aménagement d'une voie de bus pour la ligne 14 - création d'un parking Relais - allongement du tram bus T2 jusqu'à Ustaritz - augmentation de la fréquence de la ligne 14 et rallongement des horaires en soirée Pour ma part, cela m'inciterait à utiliser les transports en communs plutôt que la voiture.
192	Web	RD174_2705	Anonyme	SUD PAYS BASQUE	Bonjour l'enjeu de la billettique unique entre le train et les autres modes de transport est fort pour que nous abandonnions notre trajet en voiture.
193	Registre papier	R1_LAH_2705	GARAT Mauricette	PAYS DE HASPAREN	Merci pour cette enquête qui me paraît bien conçue. Je regrette de ne pas avoir personnellement communiqué auprès de mes contacts. Merci de faire bon usage des "conclusions" et des avancées qui seront proposées pour le bien des citoyen-nes de notre Planète. "Bas Adour Mobilités" Collectif d'usagers dont le but est d'être force de proposition pour une mobilité du quotidien des habitants du Bas Adour. Nous souhaitons un plan de mobilités qui prenne en compte les aspects économiques, sociaux et environnementaux des communes concernées dont Lahonce, Urcuit, Urt et Mouguerre port. Nos observations : Nos communes du bord de l'Adour (Bas Adour) sont l'axe d'entrée Est de Bayonne, nous représentons plus de 8 000 habitants avec une population qui croît d'année en année et également un minimum de 1500 salariés au Centre Européen de Frêt et au Parc d'Activités de Lahonce. Alors que nos communes sont complètement tournées vers l'agglomération pour leurs déplacements du quotidien et bien qu'à 10 petites minutes de la Mairie de Bayonne, les transports en commun nous desservant, n'existent que sur quelques créneaux insuffisants pour représenter une véritable alternative à la voiture. Nous n'avons pas senti jusqu'à ce jour un grand intérêt des services du Syndicat en charge des transports pour développer une offre correspondant à la grande dynamique de notre secteur et répondre à un vrai besoin social. Nos demandes pour que les objectifs du PDM 2030 soient réalisables : 1.-Au vu des chiffres cités plus haut sur la population concernée, nous demandons l'intégration de nos communes dans le périmètre des transports urbains de l'agglomération de Bayonne comme l'ont obtenu en 2019 les communes de Villefranque, Arbonne, Bassussary Ainsi, une bonne desserte avec des fréquences plus importantes aux heures de pointe et au minimum 1 bus toutes les heures le reste de la journée pourra garantir l'atteinte des objectifs du PDM. 2.-Au niveau du ferroviaire, la réouverture de la gare de Lahonce à l'horizon 2025 dans le contexte de l'Etoile basque, et du développement de l'axe Bayonne Pau doit rester un objectif fort à l'horizon 2025. La commune a déjà inscrit des emplacements réservés au stationnement pour ce projet de réouverture dans son nouveau PLU.
194	Registre papier	R2_L1_LAH_2705 Idem RD170	Collectif BAS ADOUR MOBILITES	NIVE ADOUR	

195	Registre papier	R3_L2_LAH_2705	VIDAL Jean Citoyens du Seignanx	SEIGNANX	<p>La gare d'Urt est sous-utilisée et mal mise en valeur (besoin d'une promotion commerciale avec une billetterie incitative).</p> <p>3-En ce qui concerne la Véloroute V 81 le long de l'Adour, opérationnelle après l'été 2021, il est nécessaire de prévoir des parkings-relais aux quartiers bas de chaque commune, une sensibilisation des habitants à la pratique du vélo et de la marche à pied, ainsi qu'une autorisation de prise en charge des vélos dans tous les types transports.</p> <p>4-Constitution d'un comité de pilotage des mobilités avec les usagers, les associations, les élus et le Syndicat ainsi que les acteurs des Zones d'activités économiques.</p> <p>5-Diffusion aux pôles territoriaux des résultats des enquêtes de mobilités les concernant. Aide à la réflexion.</p> <p>6-Versement Transport payé par les entreprises : pour réussir à atteindre les objectifs 2030, passer la cotisation le plus rapidement possible au taux de 2%.</p> <p>Synthèse de la commission d'enquête</p> <p>L'avis fourni par l'association des Citoyens du Seignanx date du 30/01/2019 et traite des trajets quotidiens dans le bassin de vie entre le Seignanx et l'ensemble Bayonne-Anglet-Biarritz avec ses communes périphériques (BAB).</p> <p>La situation du Seignanx : Sur le plan géographique, le Seignanx est très enclavé car il est bordé à l'ouest par le littoral atlantique et au sud par l'Adour. Hormis les deux axes internationaux qui traversent le fleuve - l'autoroute A63 et la ligne ferroviaire Paris-Hendaye-Madrid - il n'y a que 3 franchissements routiers de l'Adour : le pont Grenet, le pont Saint-Esprit et le pont Saint-Frédéric. Ces ouvrages constituent de véritables goulots d'étranglement du trafic entre le nord (Seignanx) et le sud (BAB). Peut-être faudra-t-il un jour envisager la construction d'un quatrième pont routier sur l'Adour à l'est de Bayonne (et non près de la cote) pour répondre aux besoins futurs.</p> <p>- Quelles solutions pour réduire le trafic de voitures et apaiser les déplacements ?</p> <p>On peut retenir les cinq principes suivants pour réduire fortement l'utilisation de la voiture dans les villes :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. réduire le besoin de se déplacer et éviter les périodes de pointe de circulation, 2. pouvoir contourner facilement les zones urbaines (A63 gratuite ou à des prix très attractifs sur un périmètre élargi), 3. faciliter l'utilisation des transports en commun (un prix de transport très réduit, l'accès facile aux stations, une fréquence élevée, un temps de trajet acceptable par rapport à celui que l'on mettrait en voiture) : le maillage Trambus reste faible mais il correspond bien aux zones urbaines les plus denses ou en cours de densification et il dessert la plupart des zones d'activités artisanales, industrielles et commerciales. Mais il faut développer l'intermodalité pour accéder aux stations (bus, auto-stop, voiture, vélo, train) : Tarnos doit rejoindre ZéroPouce, construire des parkings voitures et vélos, prolonger le Trambus vers le Seignanx et MACS, gratuité des transports en commun. 4. favoriser les solutions de mobilité active : vélo (les projets et travaux doivent être à la hauteur des besoins, principes de continuité, d'accessibilité, de sécurité et de visibilité, possibilité de monter dans les trains, bus et Trambus avec un vélo). 5. utiliser des véhicules électriques en ville. <p>Conclusion</p> <p>La mobilité est un sujet d'intérêt majeur au niveau du bassin de vie, donc inter-communautaire Pays-Basque / Seignanx. Au vu de l'expansion démographique et urbaine, cette compétence ne peut plus être gérée uniquement par les communes seules. C'est pourquoi, pour des raisons d'efficacité, de cohésion entre toutes les communes concernées et de cohérence territoriale du Bas-Adour, notre association soutient le principe que la Communauté de Communes du Seignanx ait la compétence transports et déplacements et qu'elle puisse donc intégrer le Syndicat des Mobilités Pays Basque Adour comme membre à part entière.</p> <p>Enfin, un observatoire des mobilités devrait être créé sur l'ensemble du territoire du Bas-Adour, intégrant les collectivités, les administrations et institutions concernées et des associations citoyennes.</p> <p>Notre association propose de participer à la création de cet observatoire, de définir sa mission et d'y être intégrée comme membre actif.</p> <p>Et au-delà de l'observatoire, comme prévu par la loi NOTRe, notre association demande à être membre du Conseil de Développement de la Communauté de Communes du Seignanx. Et pour des raisons de cohérence au</p>
-----	-----------------	----------------	---------------------------------------	----------	---

					niveau du bassin de vie, nous demandons également à devenir membre du Conseil Départemental de la Communauté d'Agglomération du Pays Basque.
196	Registre papier	R3_L3_LAH_2705	VIDAL Jean Citoyens du Seignanx	SEIGNANX	<p>Synthèse de la commission d'enquête</p> <p>Ce dossier renommé "plan de mobilité" est nécessaire à la prospective que tout gestionnaire de collectivité publique se doit de faire. Il n'est donc pas question d'émettre un avis défavorable sur ce dossier, cependant son élaboration et sa composition posent quelques questions, tant ses faiblesses sont nombreuses.</p> <p>- Un dossier de ce type doit se baser sur un état de départ détaillé et cohérent. On ne retrouve pas dans ce dossier un état des lieux sérieux, ni les évolutions passées des différents indicateurs permettant d'étayer la situation à l'horizon (2030) de l'étude, cela est une première faiblesse sur la crédibilité de l'efficacité des actions proposées.</p> <p>La tendance de l'évolution passée n'est pas faite alors qu'elle devrait être en partie disponible (voir bilan intermédiaire prévu à 2020 du PDU précédent) ou au niveau environnemental du PPA. On note au contraire une reprise des données ayant déjà servi à l'élaboration de ces documents, ce qui est une grosse faiblesse du dossier et laisse augurer d'objectifs purement virtuels décrédibilisant ainsi ce document.</p> <p>- La lecture de la pièce VI Tome administratif et plus particulièrement des avis des PPA permet d'insister sur certains points qui révèlent d'autres faiblesses :</p> <p>Services de l'Etat : Cohérence avec le SCOT, cela nécessitera une reprise et un développement indispensable après l'adoption de celui-ci . L'action visant la réduction du bruit doit préciser les infrastructures ciblées. Demande d'un calendrier prévisionnel de mise en œuvre, des couts estimatifs et des indicateurs de suivi des actions priorisées. demande de précision sur la gouvernance et le pilotage des actions.</p> <p>Département64 : Les bandes multifonction ne sont pas des espaces cyclables à recenser comme tels Sur les routes départementales à fort TMJA <6000 veh les seuls espaces cyclables acceptables sont des pistes cyclables. L'information sur la non-stabilité des trafics est importante, de la même manière qu'évoquer comme objectif sa réduction en terme relatif (%) ne veut pas dire que ce trafic va diminuer. Il relève l'absence de la donnée sur le financement. Il suggère une évaluation tous les deux ans. Le plan d'action mérite d'être précisé, priorisé et évalué.</p> <p>Prendre en compte les observations de plusieurs communes, précisées dna la pièce jointe.</p> <p>MRAE : Elle évoque que le périmètre du PDU aurait pu être étendu à celui du SCOT. Elle considère que la problématique de congestions du réseau routier du littoral et sous-estimée. Le PDU qui énonce des principes généraux d'actions, confère à ce document une portée trop limitée alors même que ce dernier doit avoir une portée opérationnelle et prescriptive.</p> <p>- Toutes ces observations, demandes et avis doivent faire l'objet de réserves à lever et des engagements à prendre avant approbation de ce document. Un document de ce type qui doit décrire les déplacements de demain, se devrait de définir les axes structurants sur lesquels travailler pour les calibrer aux besoins à venir. L'évolution de la capacité de ces axes doit donc être étudiée finement pour qu'ils puissent continuer à évoluer en permettant l'implantation de toutes les mobilités en prévoyant un élargissement de leurs emprises et la réalisation de nouveaux franchissements des voies ferrées et des rivières en particulier de l'Adour (câble, passerelle ou pont).</p> <p>- Les réponses apportées aux observations de PPA ne paraissent pas toutes pertinentes :</p> <p>Evoquer que le PDU du STACBA reste en vigueur et qu'un bilan de mise en œuvre des actions à mi-parcours est nécessaire et qu'il sera fourni indépendamment de l'actuelle démarche de PDU.</p> <p>Dire que le plan vélo 2015 reste d'actualité, est vrai mais dès que le PDU soumis à l'enquête sera approuvé cela ne le sera plus, la demande consistait à le reprendre dans le présent PDU.</p> <p>- Confirme un décalage entre l'obligation légale imposée à ce dossier et reprise par le code des transports en particulier dans :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Article L1214-2 qui précise les objectifs : §1 L'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part, en tenant compte de la nécessaire limitation de l'étalement urbain telle qu'encadrée par les plans locaux d'urbanisme ou les plans locaux d'urbanisme intercommunaux. Ce dossier ne quantifie pas les difficultés de circulation

197	Registre papier	R1_L1_TARN_2705	Association TOUS	SEIGNANX	<p>(bouchons) générant de fortes pollutions et Ges et ne fait aucune projection (voir §4 ci-après) sur l'évolution de cette pollution en particulier au niveau des RD structurantes et aux entrées de ville. (Voir demande de la MRAe pour le trafic saisonnier et littoral)</p> <p>§4 La diminution du trafic automobile, Ce dossier ne démontre pas qu'il y aura une réduction du trafic automobile, les réponses aux PPA apportées semble confirmer la crainte d'une augmentation de ce dernier « le nombre de déplacements en voiture et le nombre de kilomètres total parcourus pourraient en effet augmenter si les dynamiques du territoire se maintiennent à un niveau très élevé ». Cette inconnue aurait pu être levée par une étude plus sérieuse. Cela constitue des réserves qui doivent être levées avant approbation, afin de proposer une solution qui réponde à l'obligation légale.</p> <p>- Article L1214-2-1 Le plan de mobilité comprend un volet relatif à la continuité et à la sécurisation des itinéraires cyclables et piétons. Ce dossier n'identifie pas le réseau cyclable visé, le plan vélo 2015 du STACBA n'est même pas repris pour le territoire Cote Basque Adour. Il faut absolument un plan vélo répondant à cette demande dans ce dossier. (voir demande de « Citoyens du Seignanx, du département 64, de la commune de Bayonne, de Guéthary, etc..) Cela constitue une réserve qui doit être levée avant approbation.</p> <p>- Article L1214-7 Le plan de mobilité est compatible avec la planification régionale de l'intermodalité, avec les orientations des schémas de cohérence territoriale. La compatibilité avec le SCOT n'est pas possible ce dernier étant en cours d'élaboration, en revanche son périmètre étant déjà défini celui de ce PDU doit être identique. La communauté du Seignanx doit totalement être prise en compte dans ce dossier. (voir demande de CDBP, de Citoyens du Seignanx, de l'Etat dans son porter à connaissance, de la MRAe, de la chambre régionale des comptes). Cela constitue une réserve qui doit être levée avant approbation.</p> <p>- Article R1214-1 Le plan de mobilité mentionné à l'article L. 1214-1 est accompagné d'une étude des modalités de son financement et de la couverture des coûts d'exploitation des mesures qu'il contient.... Il comporte une étude qui évalue les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques générées par les déplacements sur le territoire qu'il couvre. Cette évaluation porte sur les émissions estimées au titre de l'année de réalisation de l'étude et sur les émissions estimées pour l'année médiane de chacune des deux périodes consécutives de cinq ans les plus lointaines pour lesquelles un plafond national des émissions de gaz à effet de serre dénommé " budget carbone " a été adopté conformément à l'article L. 222-1 A du code de l'environnement. (voir demande de CDBP, Citoyens du Seignanx, de l'Etat dans son porter à connaissance, du département 64, des communes de Combo, St Pierre d'Irube, Urt, Ustaritz, etc.). Cela constitue une réserve qui doit être levée avant approbation.</p> <p>- Article R1214-2 Le plan de mobilité comporte le calendrier des décisions et réalisations des mesures prévues au 2° de l'article L. 1214-2 (voir quasiment toutes les demandes des PPA). Afin que les actions prévues dans ce dossier puissent être engagées, un calendrier précis correspondant à la feuille de route de l'observatoire, qui doit être mis en place pour le suivi de ce plan, doit être défini et que cet observatoire se réunisse avec une fréquence de 6 mois minimum. (de plus le département 64 suggère de faire une évaluation tous les deux ans) Cela constitue une réserve qui doit être levée avant approbation par un engagement repris par le SMPBA.</p> <p>Tarnosiens-es Organisés Unis et Solidaires</p> <p>Notre association se félicite de l'arrivée du trambus à TARNOS. C'est un véritable progrès, facilitant l'accès à l'agglomération bayonnaise. Mais cette ligne ne répond pas à une véritable organisation des transports publics au niveau de Tarnos.</p> <p>1. TARNOS : une ville morcelée</p> <p>La ville compte près de 13000 habitants, chiffre qui ne cesse d'augmenter avec les différents projets immobiliers. Elle se caractérise par trois secteurs bien différenciés :</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'un autour du bourg, - l'autre autour de l'école Jean Jaurès et du collège avec de nombreux petits commerces, puis la zone industrielle, - et le quartier des Barthes. <p>Les circuits actuels des lignes 40 et 48 ne facilitent pas les interconnexions entre les deux premiers secteurs, qui comptent de nombreux commerces. Il convient donc de revoir les dessertes transversales de la ville, ainsi que la fréquence des bus.</p> <p>D'autre part, nous rappelons que le quartier des Barthes est isolé. Il ne bénéficie d'aucun circuit de bus, et aucune piste piétonne ou cyclable ne le relie au centre-ville. Nous avions déjà demandé le prolongement de la ligne T1. Cette solution ne résout pas cependant le problème de la liaison avec le bourg où se concentrent les commerces et l'ensemble des services (Hôtel de Ville, CPAM, médiathèque,</p>
-----	-----------------	-----------------	------------------	----------	---

				<p>médecins, commerces de bouche, etc...). Il convient donc d'envisager les mesures à prendre pour désenclaver ce quartier et sécuriser la mobilité de ses habitants.</p> <p>2. Gratuité des transports collectifs</p> <p>L'objectif est d'inciter l'ensemble de la population à emprunter les transports publics, pour tous les usages de la vie courante. Pour cela, il faut que l'accès soit facilité par un cadencement régulier et un maillage répondant aux besoins des habitants. La gratuité permet le brassage des populations et diminue la fréquence des trafics routiers. C'est donc une réponse concrète à l'urgence climatique. Certes, c'est un coût financier. Mais c'est un choix politique essentiel pour sauver la planète. Certaines villes ont fait ce choix, et s'en félicitent. Pourquoi notre agglomération ne se fixerait-elle pas cet objectif ?</p> <p>Enfin, pour être cohérent avec ce qui précède, il faut que l'autoroute soit traitée en rocade entre les péages d'Ondres et La Négresse, et donc soit gratuite.</p> <p>Ces mesures contribueraient grandement à désengorger l'agglomération aux heures de pointes notamment.</p> <p>3. Améliorer la sécurité des cyclistes et piétons</p> <p>Les travaux d'aménagement routiers pour la venue du transbus ont permis d'inclure la problématique des pistes cyclables. Il est regrettable de constater que la liaison de cette piste avec Bayonne n'est pas à la hauteur des enjeux sécuritaires. Ainsi la portion "côte du Moulin" est particulièrement dangereuse, et nous attirons l'attention sur l'impérieuse nécessité d'y remédier dans les délais les plus rapides afin d'éviter tout accident.</p> <p>D'une manière plus générale, tout travaux routiers devront dorénavant intégrer la création de piste cyclable, ainsi que les aménagements nécessaires pour mettre les piétons en sécurité.</p> <p>Pour l'Association TOUS, la Présidente AM FOLLIOT</p> <p>Nous considérons que la gratuité de l'autoroute (Rocade péage Ondres ↔ péage La Négresse) serait une bonne formule.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Elle permettrait de régler le point noir situé au péage en face "Leroy Merlin" - de fluidifier les entrées et sorties de Bayonne aux heures de pointe. <p>Pour se faire, pourquoi ne pas augmenter le prix des péages à BENESE MARENNE et LA NEGRESSE dans une proportion (voir calcul) raisonnable et à définir.</p> <p>Avantages de cette proposition si c'est faisable :</p> <ul style="list-style-type: none"> - VINCI n'est pas perdant - les usagers de notre bassin de vie aurait une alternative gratuite vu qu'il n'y a pas de "circuit B" - L'agglomération récupérerait l'argent qu'il attribue à VINCI afin de dédommager les utilisateurs travaillant sur le BAB. <p>Tout le monde serait gagnant, la planète, le milieu urbain, la fluidité évoluerait, les utilisateurs de la zone et la collectivité territoriale.</p>
198	Registre papier	R2_TARN_2705	Association TOUS Mme FOLLIOT M. DESTOUESSE	SEIGNANX
199	Registre papier	R3_L2_TARN_2705 Idem obs 195	Citoyens du Seignanx SUBERVIELLE Daniel MULET Jean-Charles	SEIGNANX
200	Registre papier	R3_TARN_2705	Citoyens du Seignanx SUBERVIELLE Daniel MULET Jean-Charles	SEIGNANX

						<p>- la nécessité de développer un plan de réduction de la pollution liée au trafic automobile, avec l'implantation de capteurs permanents sur des sites significatifs. (axes principaux, carrefours avec habitations à proximité,...)</p> <p>Création d'une piste cyclable entre les ronds-points "Bipia" et "Gedimat" à Lairressore, en utilisant l'ancien tracé de la RD932, actuellement piste VTT. Il ne resterait plus qu'à sécuriser la partie rond-point "Gedimat" vers Ustaritz d'où on peut rejoindre le chemin de halage vers Bayonne. Merci d'avance</p>
201	Registre papier	R5_ITX_ND	Anonyme	ERROBI		<p>Transmis questionnaire Proxi'bus: demande arrêt Netto sur la ligne 57</p>
202	Registre papier	R6_L5_ITX_ND	Anonyme	ERROBI		<p>Transmis questionnaire Proxi'bus: demande arrêt Netto sur la ligne 57</p>
203	Registre papier	R7_L6_ITX_ND	Anonyme	ERROBI		<p>Jean-Marie, Michel et Julien se sont connus il y a une trentaine d'années en fréquentant l'Institut Medico Educatif Francesseña de Cambo. L'IME disposait d'un transport qui venait les chercher au plus près de leur domicile soit respectivement à Mendionde, Irrissary et Beyrie sur Joyeuse.</p> <p>A leur majorité, tous les trois ont rejoint l'ESAT et le Foyer de Vie de l'association Celhaya de Cambo. Cela a été possible parce que Francesseña en a continué le transport. C'est encore le cas aujourd'hui pour Michel et Julien, Jean-Marie ayant du l'abandonner suite à la restructuration des transports de l'IME. Il lui fallut trouver une solution pour rejoindre le transport de Celhaya, à 10km de son domicile, le matin et en revenir le soir. Cette restructuration n'aura pas de conséquence pour Michel à qui quelqu'un doit assurer la navette du domicile au bus et vice versa (15 km /jour). Julien qui prenait le bus à 500m de chez lui s'est trouvé à devoir rejoindre le bus à Irrissary à 15km (60km /jour).</p> <p>Par ailleurs, l'IME étant un établissement scolaire, il n'y a pas de transport les mercredi après-midi et durant les vacances scolaires. Ce sont les parents qui assurent en alternance le lien avec le bus de Celhaya à Hasparren (60km aller-retour pour Julien, 40km pour Michel). C'est ainsi que, par exemple, Julien, pour rejoindre son bus, doit faire plus de 1200 km par mois à titre individuel. Laissons aux spécialistes le soin de calculer combien coûtent plus de 12000km parcourus par an sans compter l'investissement humain ! A noter que le transport fait par Francesseña n'est pas gratuit.</p> <p>Vous l'aurez compris, ces trois jeunes hommes sont handicapés mentaux. Ils n'ont besoin d'aucun aménagement particulier pour circuler dans un véhicule motorisé. Cependant ils sont et seront inaptes à conduire un véhicule à moteur. Ils sont condamnés à être dépendant d'un tiers pour se déplacer, notamment pour rejoindre leur centre d'activité Celhaya quotidiennement.</p> <p>Les mesures de distanciation sanitaire accompagnant le deuxième confinement ont contraint Francesseña à ne pas assurer le transport de Michel et Julien. Avec le concours de Celhaya qui les accompagne jusqu'au départ de la gare de Cambo, ils empruntent en compagnie de Jean-Marie la ligne 15 du Car Express pour rentrer chez eux. C'est une expérience très positive qu'ils vivent depuis deux semaines et qui ouvre des perspectives pour l'avenir. Il y a lieu de souligner que le bon accueil et l'attention des différents chauffeurs a facilité les choses.</p> <p>Il est prévisible que dans un proche avenir Francesseña n'assure plus le transport de nos trois gaillards. La solution de remplacement la plus adéquate paraît être le service public de mobilité qu'est Txik-Txak. Cependant, à ce jour, la pleine utilisation de cette ligne de manière exclusive quotidienne et durable demande un aménagement d'horaire le matin au départ d'Iholdy. L'heure de départ actuelle, trop matinale, oblige les proches de Michel et de Julien à faire en alternance la navette jusqu'à Hasparren (40km depuis Irrissary, 60km depuis chez Julien). L'aménagement d'un arrêt au carrefour d'Attisane à Mendionde à 50m du domicile de Jean-Marie, éviterait à son père, veuf, agriculteur en activité de prendre la voiture pour aller le récupérer à un kilomètre.</p> <p>Je fais ce courrier après discussion avec les proches de Jean-Marie et de Michel afin de vous faire part de difficultés liées à la mobilité d'une catégorie de personnes adultes handicapées. Le Syndicat des mobilités nous est apparue la structure publique la plus amène pour apporter une solution générale et adaptée à ce genre de situation. Or il n'apparaît nulle part qu'il mène une politique dans ce sens. Il lui appartient de s'y investir. En cette fin d'année, si particulière, période des vœux, c'est ce que nous souhaitons.</p> <p>Enfin, je vous invite à vous rapprocher de l'association Celhaya qui a une vision plus globale du problème des transports et qui est plus apte pour fédérer tous les besoins généraux et particuliers.</p>
204	Registre papier	L1_IHO_1805	BARNEIX Michel	IHOLDI OZTIBARRE		

					Bien cordialement et avec l'espoir de voir Txik-Txak s'investir dans mobilité des personnes adulte handicapées Michel Barneix
205	Courrier	L2_BAY_1705 Idem obs n°58 et 71	CHARRAS Louis	COTE BASQUE- ADOUR	<p>Contenu de la lettre :</p> <p>Madame la Présidente,</p> <p>Je me permets de prendre contact avec vous dans le cadre de l'enquête publique du Plan de Mobilité Pays Basque- Adour qui se tient du 22 Avril au 27 Mai, à laquelle nous souhaitons participer activement en faisant part de nos observations.</p> <p>Concernant les nuisances sonores de la voie rapide D932 jouxtant la route Dominique Joseph Garat à Bassussary, nous vous joignons copies des courriers que nous avons adressés à toutes les autorités compétentes et, signés par Marie-Dominique GAY PREVOT, Philippe RAVACHE et moi-même.</p> <p>A ces courriers, il était joint une copie de notre pétition, ainsi que la liste des premiers signataires.</p> <p>Pour l'instant, seul le Préfet a répondu en dirigeant le suivi de cette demande vers le Conseil Départemental (courrier également joint).</p> <p>Dans ce contexte, nous souhaitons qu'une "Mesure d'Urgence" soit prise immédiatement en limitant la vitesse à 70 km/h sur la voie D932 entre le giratoire du golf de Makila à Bassussary et l'échangeur A63.</p> <p>Cette limitation de vitesse servira immédiatement les engagements de Santé Publique du Plan de Mobilité par :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la diminution de la pollution, - la diminution du bruit, - l'augmentation de la sécurité routière, <p>tout en anticipant le nouveau plan de circulation projeté intégrant des nouveaux modes de transports en commun.</p> <p>Ce seront les observations que nous formulerons dans nos démarches auprès des enquêteurs, par courriel, et en accédant au registre.</p> <p>Merci de bien vouloir nous tenir informé du suivi qui sera donné à notre requête. Nous nous tenons bien entendu à votre disposition pour tout entretien complémentaire sur ce sujet.</p> <p>Veuillez croire, Madame la Présidente, en l'expression de toute ma considération.</p> <p>Délibération du Conseil municipal de la ville de Biarritz du 03/05/2021 - Projet de PDU</p>
206	Courrier	L3_BAY_2505 Idem obs n°106	BIARRITZ Commune	COTE BASQUE- ADOUR	A fait part de son souhait de présenter une contribution.
207	TEL	TEL3_0405 Obs n°196	VIDAL Jean Citoyens du Seignanx	SEIGNANX	A fait part de son souhait de présenter une contribution.
208	TEL	TEL4_0405 Obs n°118	HARRIAGUE Dominique Association AVAP	COTE BASQUE- ADOUR	A fait part de son souhait de présenter une contribution.

Annexe 5 - Réponse du SMPBA



**SYNDICAT DES MOBILITES
PAYS BASQUE-ADOUR**

**ENQUÊTE PUBLIQUE
Elaboration du Plan de Mobilité**

**Mémoire en réponse
au procès-verbal d'enquête publique**

Sommaire

REPONSES AUX QUESTIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE	1
REPONSES AUX OBSERVATIONS FORMULEES	12
INTRODUCTION	12
1. CADRE DE LA DÉMARCHE DE PLAN DE DÉPLACEMENT	13
2. DONNÉES DE RÉFÉRENCE, OBJECTIFS ET STRATÉGIE	18
3. CARACTÈRE OPÉRATIONNEL DU PROJET	21
4. COMPLÉMENTS ET ENRICHISSEMENTS THÉMATIQUES	23
5. MISE EN OEUVRE DU PROJET	53

Réponses aux questions de la commission d'enquête

Le Porter à connaissance de l'Etat précise les liens entre le PDU et les autres documents stratégiques, en indiquant notamment que « le PDU devra également être compatible avec le plan de protection de l'atmosphère ».

Question 1 : Le PPA de l'agglomération de Bayonne a été approuvé le 06 février 2013. Est-il considéré par le Syndicat comme un document cadre ? Quelles sont les données qui ont influencé le projet de PdM ?

Le bilan final du Plan de Protection de l'Atmosphère, dont la mise en œuvre est arrivée à son terme en 2017, est toujours en attente de la part des services de l'Etat.

Le PPA a été pris en compte indirectement car il a conditionné les objectifs du PCAET, pris pour cibles du projet de Plan de déplacements sur le volet environnemental. En effet le PPA a été pris en compte dans les travaux d'élaboration du PCAET, avec comme point de vigilance d'une part la différence des périmètres couverts (agglomération de Bayonne au sens INSEE pour le PPA) et d'autre part la distinction des objectifs et des maîtrises d'ouvrages des deux démarches.

Le récent rapport de la Cour Régionale des Comptes (délibéré du 26 mai 2020) émet des observations et des recommandations, dont certaines sont relatives au Plan des déplacements urbains.

Question 2 : Quelles seront les modalités de prise en compte de ces éléments par le Syndicat au sein du PdM ?

Le Syndicat des Mobilités Pays Basque - Adour (SMPBA) tient compte des recommandations du rapport d'observations qui lui a été notifié par la Chambre régionale des Comptes Nouvelle-Aquitaine en août 2020, dans le sens où :

Recommandation n° 1 : Mettre un terme à la convention de mise à disposition conclue entre le syndicat et la communauté d'agglomération, qui est irrégulière et prévoir un transfert du personnel concerné au syndicat des mobilités (article L. 5211-4-1 du CGCT).

Une analyse juridique a été diligentée par le SMPBA ainsi qu'une consultation d'Assistance à maîtrise d'ouvrage en vue d'organiser la méthode de gestion du Syndicat des mobilités Pays Basque - Adour.

Cette mission réalisée est organisée en deux tranches :

- Tranche ferme : état des lieux, diagnostic et analyse d'opportunité sur le mode de gestion du SMPBA (en cours, analyse juridique et benchmark)
- Tranche optionnelle : accompagnement à la mise en œuvre du dispositif qui serait retenu par les élus du SMPBA (à venir)

Recommandation n° 2 : Etablir un rapport annuel d'activités (article L. 5211-39 du CGCT).

Le SMPBA réalise annuellement un rapport d'activité (exemple rapport d'activité 2019 joint). L'édition relative à l'année 2020 devrait être validée d'ici la rentrée 2021.

Recommandation n° 3 : Réunir annuellement la commission consultative des services publics locaux pour l'examen des rapports établis par les délégataires de service public (article L. 1413-1 du CGCT).

La CCSPL s'est réunie en date du 03/02/2021 à l'occasion de laquelle le rapport de DSP des services vélos courte et longue durées a notamment été présenté. Le 1er décembre 2020, avait eu lieu une séance dont l'ordre du jour comportait la présentation des rapports annuels 2019 de chaque délégataire.

Recommandation n° 4 : Fixer, dans le plan de déplacements urbains (PDU) 2020-2030, des objectifs chiffrés en matière d'évolution des parts des différents modes de transport.

Ces objectifs chiffrés d'évolution des parts modales des déplacements sur le territoire sont définis dans le document "III_2/ Projet : enjeux et ambitions".

Recommandation n° 5 : Veiller à ce que les dispositions de l'article L. 1214-2 du code des transports, relatives au caractère prescriptif du PDU en matière de stationnement, soient effectivement mises en œuvre.

L'article 1214-2 stipule de définir « les zones où la durée maximale de stationnement est réglementée, les zones de stationnement payant, les emplacements réservés aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, la politique de tarification des stationnements sur la voirie et dans les parcs publics corrélée à la politique de l'usage de la voirie, la localisation des parcs de rabattement à proximité des gares ou aux entrées de villes, les modalités particulières de stationnement et d'arrêt des véhicules de transport public, des taxis et des véhicules de livraison de marchandises, les mesures spécifiques susceptibles d'être prises pour certaines catégories d'usagers, de véhicules ou de modalités de transport, notamment tendant à favoriser le stationnement des résidents et des véhicules utilisés dans le cadre du covoiturage ou bénéficiant du label "auto-partage" »

A cette date, le Syndicat des Mobilités Pays Basque - Adour est l'autorité organisatrice des mobilités (AOM) pour ses membres à savoir la Communauté d'Agglomération Pays Basque (CAPB) et la commune de Tarnos. De plus, au 1er juillet 2021, les communes de Ondres et de Saint-Martin-de-Seignanx intègrent ce périmètre.

A ce titre et compte tenu de ses statuts, il réalise notamment le Plan de mobilités cité dans l'article L2333-87 du CGCT ainsi que le stationnement en lien direct avec les aménagements de transports collectifs en site propre. Par ailleurs, l'Agglomération Pays Basque est compétente en matière de stationnement tel que défini par la délibération du 15 décembre 2018.

En articulation avec les démarches de la CAPB compétente en matière de stationnement, le SMPBA accompagne les réalisations des PLUi pour lesquels la question du stationnement est centrale, l'échelle de définition étant davantage appropriée à ce type d'inventaire que celle du ressort territorial du SMPBA (161 communes). Des instances de travail ainsi qu'un calendrier prévisionnel seront établis fin 2021, eu regard au projet de territoire également en cours d'élaboration.

Recommandation n° 6 : Veiller au respect des dispositions de la convention de la délégation de service public du réseau « Chronoplus » relatives à la mise à jour régulière des inventaires des biens et à l'information du délégataire sur les coûts d'exploitation par ligne.

Le Syndicat des mobilités respecte les dispositions de la convention de la délégation de service public du réseau « Chronoplus » en procédant à l'étiquetage des biens.

Les coûts d'exploitation par ligne n'apparaissent pas comme des outils pertinents pour en mesurer l'efficacité. Le Syndicat des mobilités leur préfère des indicateurs d'efficacité des lignes, exprimés en nombre de voyages / course et nombre de voyages / kilomètre.

Recommandation n° 7 : Mettre en place un observatoire du stationnement. [...] La Cour des Comptes recommande donc, dans ses rapports annuels 2015 et 2017, un transfert aux AOM de l'ensemble des compétences en matière de stationnement. Le transfert aux AOM de la gestion du stationnement est désormais possible depuis la loi du 27 janvier

2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles, dite « MAPTAM », qui a procédé à une importante réforme du stationnement payant, entrée en vigueur le 1er janvier 2018.

En lien avec la réponse à la recommandation n°5, des réflexions pourraient être portées prochainement par la CAPB et le SMPBA sur la mise en place de règlements relatifs au stationnement pour venir préciser, comme l'y autorise l'article L2333-87 du CGCT, la mise en place d'éventuelle redevance de stationnement.

« Le SMPBA identifie les actions dont il maîtrise le pilotage ainsi que des actions partenariales. Pour certaines de ces actions, des temps de travail ont été organisés avec les autorités compétentes d'ailleurs identifiées comme personnes publiques associées et consultées. Toutes ces actions doivent faire l'objet d'un cadre conventionnel ou contractuel établi ou restant à établir » (page 481).

Question 3 : Quelles sont les actions dont le cadre conventionnel ou contractuel est déjà établi ?

Le SMPBA établit un cadre contractuel et/ou partenarial sur différents thèmes traités et délibère en formalisant par des actes administratifs ces modalités (DSP/CSP, Marchés, Protocoles...). Par exemple :

- Programme partenarial avec la région Nouvelle-Aquitaine sur la compétence ferroviaire
- CPER avec l'Etat et la Région
- Partenariat "Pass rocade" entre SMPBA et ASF
- Partenariat "étude de circulation BAB-B" entre l'Etat, les Départements (40 et 64), les villes de Bayonne, Anglet, Biarritz et Bidart, la CAPB, ASF (Vinci Autoroutes) notamment
- Projets européens transfrontaliers POCTEFA : Ederbidea (piloté par le Département des Pyrénées-Atlantiques), Smartmob (piloté par le SMPBA), E-mobask (piloté par ATTG), Transfermuga-rrekin (piloté par l'Eurorégion), ont contribué à consolider les partenariats entre l'Espagne et la France sur différents sujets mobilité (billettique, information-voyageur, Plan de mobilité interentreprises, pistes cyclables et animation en faveur de la pratique des modes actifs...). Différents partenaires sont associés à ces démarches coordonnées par le programme européen et régional.
- Conventions de mise en œuvre d'actions en faveur des modes actifs avec des associations : Txirind'ola, Recycl'arte, B.E.A.U.
- Conventions de partenariats pour du transport solidaire avec des associations : Roulez en Amikuze, Transport solidaire en pays d'Hasparren.

« SMPBA envisage de se doter d'une nouvelle enquête mobilité » (page 486).

Question 4 : Est-il envisagé que cette enquête mobilité soit disponible et utilisable pour l'évaluation du PdM à mi-parcours ?

Le Syndicat des mobilités enrichira sa connaissance des pratiques par de régulières enquêtes prévues par l'action "E.IV.1. Recueillir des données liées aux infrastructures, services et pratiques de mobilité". Les enquêtes mobilité traitées par le SMPBA d'ici la mi-parcours du PDU pourront être utilisées pour son évaluation.

Cette action est composée de trois mesures :

- 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

Le SMPBA se dote d'ores et déjà de comptages qui peuvent contribuer à cette connaissance. De plus, il dispose des statistiques issues des outils billettique multiréseaux des transports en commun. Il a également procédé à l'acquisition de compteurs vélos/piétons permanents ou mobiles.

« Le diagnostic du PDU s'est employé à traduire le fonctionnement et l'organisation des territoires ainsi que des pratiques, services et infrastructures de mobilité avant l'engagement du PDU, considérant que les actions menées après cette date pouvaient être mises au crédit des premières réalisations de ce Plan. L'année 2017, correspondant à la date d'engagement du PDU et de création du Syndicat des mobilités, a été retenue comme référence » (page 486).

Question 5 : Les médias (presse écrite, réseaux sociaux, France 3) ont rapporté certaines mesures concernant la mobilité sur le territoire du SMPBA, essentiellement sur sa partie littorale, notamment :

- mise en service de la ligne T2 ;
- nouveau parking relais et covoiturage à Tarnos ;
- nouvelles navettes gratuites et électriques à Bayonne et Biarritz ;
- évolutions de la billetterie et de l'information aux voyageurs ;
- nouvelles pistes cyclables, nouveaux aménagements pour les vélos ;
- aménagements de zones piétonnes à Bayonne et Saint-Jean-de-Luz ;
- forum mobilité ;
- ambassadrices de la mobilité à Bayonne ;
- problématiques de circulation ;
- problématique de la route de la corniche.

La commission d'enquête souhaite savoir si ces différentes actions s'inscrivent dans le projet de PdM, et demande des éléments d'information (pilotage, suivi).

Ces différentes actions s'inscrivent directement dans le projet de PdM ou s'en inspirent. Toutes ne relèvent pas de la compétence du Syndicat des mobilités mais leur esprit va dans le sens de ce que prône le PdM.

Ci-dessous, quelques éléments d'information et les références du PdM concernées :

- mise en service de la ligne T2
 - C.II.3.a. Mener à bien les projets Tram'Bus
 - Compétence du SMPBA
 - La ligne T2 a été partiellement mise en service le 26 avril 2021
- nouveau parking relais et covoiturage à Tarnos
 - 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.
 - Compétence du SMPBA
 - L'ensemble des fonctionnalités du parking relais de Garros sont opérationnelles depuis le 26 avril 2021 également
- nouvelles navettes gratuites et électriques à Bayonne et Biarritz
 - C.II.3.e. Développer des services de proximité en lien avec les polarités
 - Compétence du SMPBA
 - A Bayonne, une nouvelle navette relie les quartiers de Saint-Esprit et des Arènes via le centre-ville depuis fin 2020. Elles disposent d'une nouvelle livrée depuis le printemps 2021. A Biarritz, la N12 dessert la clinique Aguilera depuis le 10 mai 2021.
- évolutions de la billetterie et de l'information aux voyageurs
 - E.I.1. Faciliter la préparation au voyage
 - E.I.2. Faciliter l'achat et l'utilisation des titres de transports
 - Compétence du SMPBA
 - Le Syndicat des mobilités travaille à la définition d'une gamme tarifaire unique et harmonisée d'ici à 2022. Aussi il prépare, à même échéance, la diffusion de nouveaux titres de transports, multimodaux et interopérables. Concernant l'information voyageurs, il améliore et diversifie continuellement ses outils. La création de la marque ombrelle Txik-Txak ou du calculateur d'itinéraire (<https://www.communaute-paysbasque.fr/vivre-ici/deplacements/calculateur-ditineraire>) qui intègre les services routiers, ferroviaires, en covoiturage et des itinéraires cyclables, en sont des exemples. Les autres collectivités participent également à la diffusion de l'information par leurs propres canaux.

- nouvelles pistes cyclables, nouveaux aménagements pour les vélos
 - T.III.2.b. Soutenir la réalisation des aménagements
 - Compétence des gestionnaires de voiries
 - Ce sont essentiellement les communes et départements qui réalisent les aménagements sur les voies qu'ils gèrent. Le Syndicat de mobilités agit sur ses voies (notamment celles qui supportent un site propre bus) et installe des vélostations dans les pôles d'échanges (à la gare d'Hendaye par exemple) et stations de vélo en libre service
- aménagements de zones piétonnes à Bayonne et Saint-Jean-de-Luz
 - T.I.2.c. Encourager l'aménagement et la sécurisation des cheminements piétons
 - C.I.3.a. Inciter à apaiser les vitesses dans les espaces agglomérés
 - Compétence des communes
 - Les communes hiérarchisent leurs voiries et en piétonnisent un certain nombre
- forum mobilité
 - 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
 - Compétence du SMPBA
 - Dans le cadre de ses actions management de la mobilité, le Syndicat des mobilités organise ou participe régulièrement à de événements pour promouvoir la mobilité durable et faire connaître les solutions de mobilité.
- ambassadrices de la mobilité à Bayonne
 - *Ce sujet renvoie au même thème que le précédent*
- problématiques de circulation
 - C.I. Hiérarchiser et adapter le réseau de voirie pour organiser la vie locale tout en maintenant l'efficacité de certains échanges
 - Compétence des gestionnaires de voiries
 - Les problématiques de circulations relèvent en premier lieu des gestionnaires de voirie. Le Syndicat des mobilités s'attache, pour sa part, à veiller à la cohésion d'ensemble et à ce que les actions entreprises aillent dans le sens du projet de Pdm. Il apporte des outils pour ce faire, par exemple l'étude circulaire en cours sur les communes de Bayonne, Anglet, Biarritz et Bidart.
- problématique de la route de la corniche
 - T.V.3.a. Territorialiser et déployer des stratégies d'adaptation pour anticiper et prévenir les risques liés aux changements climatiques
 - E.I.4.a. Détailler le projet du Plan de déplacements dans des « Plans de déplacements de secteur »
 - Compétence multipartite
 - Le Syndicat des mobilités participe activement à des démarches de travail partenariales multipartites visant à trouver des solutions aux problématiques du recul du trait de côte et de gestion des liaisons entre Hendaye et Ciboure/Saint-Jean-de-Luz.

« Néanmoins, le PDU du STACBA restant en vigueur, un bilan de mise en œuvre des actions à mi-parcours est nécessaire. Ce bilan spécifique pourra être produit indépendamment de l'actuelle démarche de PDU » (page 487).

Question 6 : La commission d'enquête s'interroge sur les éléments de cette affirmation et sollicite des informations complémentaires sur l'avenir du PDU 2015.

Le PDU 2015 du Syndicat des Transports de l'Agglomération Côte Basque - Adour (STACBA) restant en vigueur jusqu'à approbation du Plan de mobilité en cours d'élaboration, un bilan de mise en œuvre des actions à mi-parcours peut être produit indépendamment de l'actuelle démarche de PDU. Lors de l'engagement de la démarche du PDU en 2018, le Syndicat des mobilités s'est appuyé sur une première évaluation technique afin d'alimenter le diagnostic.

« Le plan de déplacements prévoit des « déclinaisons locales » du plan de déplacements (mesure E.I.4.a. Détailler le projet du Plan de déplacements dans des « Plans de déplacements de secteurs ») qui permettront de préciser les actions par sous espaces. Une telle démarche est déjà engagée » (page 490).

Question 7 : La commission d'enquête comprend que des plans de déplacements de secteurs sont en cours de définition. Quels sont précisément les secteurs concernés ? Cette démarche est-elle interne au Syndicat ou bien est-elle conduite en concertation avec d'autres interlocuteurs ?

Le SMPBA a priorisé, via l'engagement de projets partenariaux, les démarches de Bayonne "Action cœur-de-ville" et du Sud Pays Basque. La mesure E.I.4.a. **Détailler le projet du Plan de déplacements dans des « Plans de déplacements de secteur »** évoque différents lieux (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) sans pour autant être limitatif.

Comme indiqué dans la mesure, ces démarches seront réalisées "là où il sera mis en évidence des enjeux forts et spécifiques en matière de mobilité". Elles n'ont pas vocation à couvrir tout le territoire. Les Plans locaux d'urbanisme infracommunautaires, qui concernent l'ensemble des communes, seront aussi l'occasion de travailler sur les sujets « mobilité ».

« Une charte en cours d'élaboration vient encadrer le déploiement de services d'EDP partagés sur l'espace public » (page 493).

Question 8 : Quel est l'état d'avancement de cette charte ? De quelle façon les territoires et les communes se l'approprient-ils ?

Par délibération du 27 février 2020, le Syndicat des Mobilités a approuvé une charte d'engagement pour adopter une position commune face aux opérateurs de trottinettes en libre-service sans station. Cette charte propose aux communes de ne pas s'engager à délivrer d'autorisation d'occupation de l'espace public à ces derniers de sorte à restreindre l'installation de services par des stations.

Cet engagement est formalisé dans une "Charte d'engagement pour encadrer l'implantation de services de location de trottinettes au Pays Basque".

Du fait de la situation sanitaire et du confinement survenus en mars 2020, puis du renouvellement des exécutifs locaux, cette charte a été transmise aux 17 communes potentiellement concernées (de plus de 5 000 habitants) en mai 2021, et est donc en cours de signature.

« Le Syndicat dispose d'un règlement d'intervention et envisage de se doter d'un règlement d'intervention plus large » (page 494).

« Concernant l'appui au financement, le Syndicat des mobilités actualisera ses règlements d'intervention afin de donner le contour de sa participation auprès des autres acteurs, les communes notamment » (page 501).

Question 9 : A quelle échéance ces règlements d'intervention seront-ils adaptés ?

Le Syndicat des Mobilités dispose déjà de plusieurs règlements d'intervention qu'il applique pour répondre aux demandes des communes ou des usagers, par exemple :

- Règlement d'intervention sur les arrêts TC - Référentiel Accessibilité,
- Règlement intérieur des transports scolaires,
- Règlement d'aide à l'acquisition de VAE,
- Règlement d'intervention sur les infrastructures cyclables.

Ces règlements sont actualisés régulièrement pour tenir compte des évolutions réglementaires (par exemple les nouvelles prescriptions de la LOM) ou des éléments de contexte nécessitant d'ajouter une innovation, une évolution des dispositifs (ex : règlement des aides à l'acquisition de VAE élargi aux vélos cargos et pliants, mise en place d'un quotient familial...);

D'autres règlements d'intervention sont à établir *a minima* pour le mandat 2021-2026. Des échanges en séminaire et groupes de travail avec les élus devraient ainsi permettre de définir un Règlement d'intervention relatif aux aménagements de voirie et de stationnement qu'il conviendra de proposer à délibération dans les instances de la collectivité.

« Aussi, afin de développer et promouvoir les bornes de recharges électriques, le Syndicat des mobilités veillera à renouveler sa sollicitation au Syndicat d'énergie des Pyrénées-Atlantiques pour mener un travail conjoint » (page 497).

Question 10 : Il semble qu'une première sollicitation du syndicat d'énergie par le SMPBA n'ait pas été suivie d'effets. Quelle est la suite donnée à cette démarche ?

Suite à la demande écrite du Syndicat des Mobilités, le Président du SDEPA avait convenu, en mai 2020, de partager les données d'utilisation de son parc de bornes de recharge sur le territoire. Malgré plusieurs relances, de telles informations n'ont pas encore été communiqués.

De nouvelles implantations portées par le Syndicat des Mobilités sont néanmoins à l'étude dans le cadre des nouveaux projets de parking-relais.

« Les échangeurs autoroutiers sont identifiés dans le projet comme des points d'articulation des réseaux et d'organisation du report modal [...]. Des parkings relais sont envisagés au niveau de plusieurs d'entre eux. Sur l'A63, en plus des parkings existants aux sorties 7 et 5.1, de nouveaux sont prévus aux sorties 5 (dans le cadre du projet Tram'Bus 2) ainsi qu'aux sorties 4 et 3 (articulés à la ligne 3) et à la future sortie au droit du quartier de Chantaco à Saint-Jean-de-Luz. Sur l'A64, des parkings sont à l'étude pour du covoiturage » (page 498).

Question 11 : La commission d'enquête souhaite des précisions sur ces différents projets (notamment l'état d'avancement et les échéances envisagées), qui semblent effectivement s'inscrire dans le cadre du projet de PdM et de la mesure 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 »).

Le Syndicat des mobilités étudie différentes solutions d'intermodalité, sous forme de pôles d'échanges, au droit des échangeurs autoroutiers. Ces lieux disposeront d'une diversité de services : accès autoroutier ; desserte par les transports en commun ; services et stationnement vélos ; parking pour de l'intermodalité bus, vélo ou covoiturage ; bornes de recharge de véhicules électriques...

Les mises en service sont escomptées entre 2022 et 2025, mais le calendrier de mise en œuvre dépendra notamment des questions de financements. Le Syndicat des mobilités s'est porté candidat, en ce sens, à l'appel à projets ministériel sur les transports en commun en sites propres et pôles d'échanges multimodaux.

En résumé l'état d'avancement des études sur quelques sites est le suivant :

Localisation	Avancement
Souhara (Urrugne)	Études de faisabilité
Chantaco (Saint-Jean-de-Luz)	Études de maîtrise d'œuvre
Layats (Saint-Jean-de-Luz)	Études de maîtrise d'œuvre
Barroilhet (Biarritz – Bidart)	Études de maîtrise d'œuvre
Technocité (Bayonne)	Études de maîtrise d'œuvre
Navarre (Bayonne)	En service
Garros (Tarnos)	En service

« Enfin, comme prévu par le nouveau cadre réglementaire, le Syndicat des mobilités a constitué un comité des partenaires qui sera régulièrement consulté » (page 501).

Question 12 : Le dossier ne semble pas mentionner l'existence de ce comité des partenaires : la commission d'enquête souhaiterait des informations complémentaires.

Conformément à la Loi d'Orientation des Mobilités, le Syndicat des mobilités Pays Basque-Adour a acté en octobre 2020 la mise en place de son Comité des Partenaires, dont les attributions, les modalités de fonctionnement et la composition ont été définies dans le règlement intérieur (cf délibération et règlement intérieur en annexe).

La première séance de ce Comité des Partenaires s'est tenue le 7 avril 2021.

Il est prévu dans les statuts de consulter le Comité des Partenaires avant l'adoption du Plan de Mobilité, ce qui sera donc inscrit à l'ordre du jour d'une prochaine séance.

Le Syndicat des Mobilités prévoit également de présenter, à cette instance partenariale, le suivi annuel de mise en œuvre du Plan de Mobilité, au travers notamment de son outil de suivi que constitue l'Observatoire du PdM en cours d'élaboration

« Le Syndicat des mobilités a commencé à construire l'observatoire du PDU et à renseigner les valeurs de référence » (page 502).

Question 13 : Quel est l'état d'avancement de cette « construction » de l'Observatoire ?

Le Syndicat des mobilités compte, au sein de ses instances, une Vice-Présidente en charge notamment de l'observatoire du PDU. Dès le plan d'actions stabilisé, le Syndicat des mobilités a commencé à construire l'observatoire du PDU (mesure E.IV.2.b. **Mettre en place et animer un observatoire du PDU, outil de suivi, d'information, d'aide à la décision et d'évaluation**) à définir les indicateurs de suivi et à renseigner les valeurs de référence. Également, une harmonisation entre les indicateurs des différentes démarches cadres a été réalisée. Pour plus de précisions, se référer à la partie Observation de ce document.

Réponses aux observations formulées

INTRODUCTION

Rappel du contexte

Le projet de Plan de déplacements (PDU) du Syndicat des mobilités Pays basque – Adour (SMPBA) a été arrêté en Conseil Syndical le 6 février 2020.

Conformément au cadre réglementaire, le document a été soumis à l'enquête publique du jeudi 22 avril 2021 à 09h00 au jeudi 27 mai 2021 à 17h00. Les avis ont été déposés :

- Lors des 23 permanences tenues par les membres de la commission d'enquête au sein des pôles territoriaux, au siège de l'enquête et à la mairie de Tarnos.
- Lors des 6 permanences téléphoniques tenues par les membres de la commission d'enquête, avec prise de rendez-vous.
- Sur les registres d'enquête ouverts au sein de 11 lieux de consultation dans les pôles territoriaux et à la mairie de Tarnos.
- Par correspondance adressée à la présidente de la commission.
- Par courrier électronique (mobilite.durable@communaute-paysbasque.fr).
- Sur le registre dématérialisé dédié à l'enquête publique (<https://www.registre-dematerialise.fr/2412>).

Le présent document vise à signaler d'une part, la bonne prise en compte des avis reçus. Il propose d'autre part, certains éléments de réponses à ces remarques lorsque cela est possible, en s'appuyant sur des extraits d'avis illustrant la diversité des propos. Des modifications plus substantielles feront l'objet d'un travail complémentaire sur la base des conclusions de l'enquête formalisées dans le rapport de la Commission d'enquête publique qui sera remis en juillet 2021.

Ce mémoire en réponse est organisé en parties distinctes afin de permettre le regroupement des idées autour de grands sujets communs. Compte tenu des avis recueillis, et sans cadre particulier donné par la commission d'enquête publique, le Syndicat des mobilités propose un document construit selon cinq parties à savoir :

- 1 - Cadre de la démarche de PDU
- 2 - Données de référence, objectifs et stratégie
- 3 - Caractère opérationnel du projet
- 4 - Compléments et enrichissements thématiques
- 5 - Mise en œuvre du projet

Pour faciliter la lecture du document, chaque partie rappelle d'abord, sous la forme d'un tableau, des avis illustrant la diversité des idées exprimées. Ceux-ci ont été découpés pour isoler les sujets et sont présentés tels que déposés (quelques rares mentions entre [crochet] ont été ajoutées pour les contextualiser). Les références correspondent à celles définies par la commission d'enquête.

A la suite de ces observations, le Syndicat des mobilités propose des éléments de réponse.

1. CADRE DE LA DÉMARCHE DE PLAN DE DÉPLACEMENTS

Objet et cadre du PDU

>> Champ d'application du Plan de déplacements (PDU)

La définition du PDU, par le Code des transports, porte davantage sur le périmètre d'action de l'autorité organisatrice des mobilités au sens du territoire d'intervention que sur son propre champ de compétences : "Le plan de déplacements urbains détermine les principes régissant l'organisation du transport de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité" (Article L1214-1 du code des transports).

Règlementairement, onze objets doivent obligatoirement être abordés, ce qui est le cas dans le dossier de PDU. Dès lors, le SMPBA s'est attaché à travailler sur un projet couvrant l'ensemble des champs règlementaires et de fait des compétences d'autres collectivités. Il lui reviendra pour un certain nombre d'actions à porter les projets et pour d'autres, à solliciter une intervention de partenaires. Le SMPBA a annexé aux documents arrêtés, ses statuts. Il sera porté à connaissance la dernière délibération en vigueur.

Le SMPBA identifie les actions dont il maîtrise le pilotage ainsi que des actions partenariales. Pour certaines de ces actions, des temps de travail ont été organisés avec les autorités compétentes (d'ailleurs identifiées comme personnes publiques associées et consultées). Toutes ces actions doivent faire l'objet d'un cadre conventionnel ou contractuel établi ou restant à établir (pour plus de précision, voir les réponses apportées à troisième question de la commission d'enquête publique).

>> 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 transforme les Plans de déplacements urbains en Plans de mobilité. Le sujet demeure globalement le même, quelques éléments tels que la sécurité des passages à niveaux, devant 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 procédera au changement de nom du dossier et apportera les compléments nécessaires. C'est un Plan de mobilité (PdM) qui sera approuvé.

Champs de compétences du SMPBA

Le Syndicat des mobilités Pays basque - Adour a pour objet d'organiser la mobilité en lieu et place de ses membres (la Communauté d'agglomération Pays basque et la commune de Tarnos à laquelle s'ajouteront celles d'Ondres et Saint-Martin-de-Seignanx en juillet 2021). Il est qualifié d'autorité organisatrice des mobilités.

Statutairement, le SMPBA est compétent pour :

- organiser des services réguliers de transport public de personnes ;
- organiser des services à la demande de transport public de personnes ;
- organiser des services de transport scolaire ;
- organiser des services relatifs aux mobilités actives ou contribuer au développement de ces mobilités ;
- organiser des services relatifs aux usages partagés des véhicules terrestres à moteur ou contribuer au développement de ces usages ;
- organiser des services de mobilité solidaire, contribuer au développement de tels services ou verser des aides individuelles à la mobilité, afin d'améliorer l'accès à la mobilité des personnes se trouvant en situation de vulnérabilité économique ou sociale et des personnes en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite.

Il peut également :

- offrir un service de conseil et d'accompagnement individualisé à la mobilité destiné aux personnes se trouvant en situation de vulnérabilité économique ou sociale ainsi qu'à celles en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite ;
- mettre en place un service de conseil en mobilité destiné aux employeurs et aux gestionnaires d'activités générant des flux de déplacements importants ;
- organiser ou contribuer au développement des services de transport de marchandises et de logistique urbaine, en cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, afin de réduire la congestion urbaine ainsi que les pollutions et les nuisances affectant l'environnement.

Afin de donner une idée plus claire de la répartition des compétences entre les différents acteurs publics, le tableau de synthèse ci-après s'appuie sur les grandes entrées du Plan de déplacements. Il pourra être amendé, modifié autant que de besoin en fonction des observations, remarques éventuelles. Il semblait intéressant de proposer un premier synoptique.

Le SMPBA, bien qu'identifié comme "autorité organisatrice des mobilités", n'a pas compétence sur tous les aspects et doit composer avec les autres acteurs à qui il reviendra de mettre en œuvre certaines actions.

Aussi, il est nécessaire de souligner que les Plans locaux d'urbanisme (qu'il soit intercommunaux ou non) doivent respecter un rapport de compatibilité avec le Plan de déplacements. Le délai de mise en compatibilité est de trois ans à compter de l'approbation du PDU. (Article L131-7 du Code de l'urbanisme)

Thème du PDU	Sujet	Planification	Aménagement	Services
Pratiques des modes actifs	Vélo	> Départements / Région : grands itinéraires, généralement de loisirs > SMPBA : Plan vélo d'agglomération, schémas cyclables intercommunaux (avec Communes)	Gestionnaires de voiries	SMPBA : Vélib' et aide à l'achat
	Marche	Commune : plan piéton, plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE)	Gestionnaires de voiries	SMPBA : partenariat avec des associations (Pédibus...)
Transports en commun et nœuds multi-modaux	TC urbains et non urbains	Définition de l'organisation des réseaux de TC	> SMPBA : sites propres (dont Tram'bus) + aides à la mise en accessibilité > Gestionnaires de voiries : arrêts	> SMPBA : réseaux Txik-Txak > Région : lignes entrant / sortant du territoire > Acteurs privés : services librement organisés
	TER	Région	Région	> Région > Exception : Financement partagé SMPBA/ RNA de l'offre supplémentaire ligne Bayonne – St-Jean-Pied-de-Port
	TC scolaires	SMPBA : Définition de l'organisation des réseaux avec les délégataires + inscriptions aux transports scolaires avec les délégataires	Communes : aménagement des arrêts	> SMPBA : lignes au sein du territoire > Région : lignes entrant / sortant du territoire > Départements : élèves en situation de handicap

	Pôles d'échange	> Région > Exception : programme d'actions 2025-2030 Etoile ferroviaire / REB partagé par le SMPBA et la Région	> SMPBA, si en MOe et selon les périmètres	> Région > opérateurs
Ouverture du territoire aux échelles régionales, nationales et européennes	Aérien	Syndicat de l'aéroport	Syndicat de l'aéroport	Acteurs privés
	Ferroviaire (grandes lignes)	> Etat	> Etat > opérateurs	> Etat > opérateurs
	Portuaire	> Etat > Région	Région	Région
	Autoroutier	> Etat	> Etat > concessionnaire	> Etat > concessionnaire > exception : le SMPBA contribue au Pass'Rocade
	Services routiers librement organisés	> Etat > privé	Collectivités	Acteurs privés
Mobilité telle un service	Billettique interopérable	SMPBA (lien avec Modalis + Mugi)	SMPBA (lien avec Modalis + Mugi)	Gestionnaires de réseaux (dont SMPBA)
	Information voyageurs	SMPBA (lien avec Modalis + Mugi)	SMPBA (lien avec Modalis + Mugi)	Gestionnaires de réseaux (dont SMPBA)
	Management de la mobilité	SMPBA	Acteurs publics ou privés	SMPBA : suivi des plans de mobilité d'établissement
	Tiers-lieu	> Collectivités dont RNA et CAPB	> Collectivités dont RNA et CAPB > Acteurs privés	> Collectivités dont RNA et CAPB > Acteurs privés
Services à vocation sociale et mobilité pour tous		> Département > Collectivités locales > associations > acteurs privés	> Département > Collectivités locales	Départements et communes : aides financières SMPBA : tarification solidaire (en cours d'actualisation)
Usages collectifs de la voiture et électromobilité	Covoiturage	> SMPBA > Nouvelle Aquitaine mobilité	> Gestionnaires de voirie > Départements > communes	> SMPBA : Plateforme Kovoit' et partenariat avec des associations > acteurs privés
	Auto-partage	> Acteurs privés > Collectivités	> Acteurs privés > Collectivités	> Acteurs privés > Collectivités en cas de carence des acteurs privés
	Electromobilité	> Collectivités (dont SDEPA / SYDEC) > Acteurs privés	> Collectivités (dont SDEPA / SYDEC) > Acteurs privés > Exception : SMPBA sur P+R et Tram'Bus	> Collectivités (dont SDEPA / SYDEC) > Acteurs privés > Exception : SMPBA et délégataires (matériel roulant)

Réseaux de voirie et sécurité routière		<ul style="list-style-type: none"> > Etat > Gestionnaires d'infrastructures > SMPBA : élaboration de référentiels et observatoires 	<ul style="list-style-type: none"> > Etat/concessionnaire : A63/A64 > Département : RD > Communes : VC > CAPB, CCSgx : voies d'intérêt communautaire > SMPBA : voies dotées de sites propre bus 	<ul style="list-style-type: none"> > SMPBA : sécurité Transports scolaires ; sécurité marche/vélo ; données comptages, trafic, observatoires
Stationnement	En ville	<ul style="list-style-type: none"> > CAPB > SMPBA 	<ul style="list-style-type: none"> > Communes > Acteurs privés > CAPB liés à l'intermodalité 	<ul style="list-style-type: none"> > Communes > Acteurs privés
	Parkings relais	<ul style="list-style-type: none"> > CAPB > SMPBA 	<ul style="list-style-type: none"> > SMPBA liés au TCSP 	<ul style="list-style-type: none"> > CAPB > SMPBA
Logistique		<ul style="list-style-type: none"> > Etat > Région, > Partenaires métiers (CCI, CEF) > CAPB/SMPBA : élaboration charte 	<ul style="list-style-type: none"> > Communes > Acteurs privés 	<ul style="list-style-type: none"> > Acteurs privés > Collectivités

Territoire de projet du PDU

115	<i>nous notons que le plan proposé est beaucoup moins lisible et déclinable que le plan précédent pour lequel nous avons, en 2014, apporté notre contribution à l'enquête publique. La raison principale en est l'élargissement du périmètre du plan à l'ensemble de la CAPB étendu au Seignanx, qui rend le plan lourd et hétérogène, les problématiques de déplacement en Soule ou d'accès à la Rhune n'ayant rien à voir avec celles de la zone littorale. Les objectifs structurants du territoire CAPB + Seignanx sont définis dans le SCoT, il est là pour ça, mais les plans de mobilités doivent se lire à l'échelle du bassin de vie et de ses interfaces.</i>
118	<i>Récemment l'agglomération a élargit son périmètre à la communauté de communes du Seignanx et c'est une très bonne chose puisque faisant parti du bassin de vie de l'agglomération bayonnaise depuis des années.</i>
195	<i>La mobilité est un sujet d'intérêt majeur au niveau du bassin de vie, donc inter-communautaire Pays-Basque / Seignanx. Au vu de l'expansion démographique et urbaine, cette compétence ne peut plus être gérée uniquement par les communes seules. C'est pourquoi, pour des raisons d'efficacité, de cohésion entre toutes les communes concernées et de cohérence territoriale du Bas-Adour, notre association soutient le principe que la Communauté de Communes du Seignanx ait la compétence transports et déplacements et qu'elle puisse donc intégrer le Syndicat des Mobilités Pays Basque Adour comme membre à part entière.</i>
196	<i>- Article L1214-7 Le plan de mobilité est compatible avec la planification régionale de l'intermodalité, avec les orientations des schémas de cohérence territoriale. La compatibilité avec le SCOT n'est pas possible ce dernier étant en cours d'élaboration, en revanche son périmètre étant déjà défini celui de ce PDU doit être identique. La communauté du Seignanx doit totalement être prise en compte dans ce dossier. (voir demande de CDBP, de Citoyens du Seignanx, de l'Etat dans son porter à connaissance, de la MRAe, de la chambre régionale des comptes). Cela constitue une réserve qui doit être levée avant approbation.</i>

Le Schéma de cohérence territoriale (SCoT) définit un projet de territoire visant à mettre en cohérence l'ensemble des politiques sectorielles, notamment en matière d'habitat, de mobilité, d'aménagement commercial, d'environnement et de paysage. Le rôle du Plan de déplacements est de détailler le projet mobilité en articulation avec le SCoT. Néanmoins, chacune des démarches est menée à l'échelle de son autorité compétente (respectivement le Syndicat mixte de SCoT Pays basque – Sud Landes et le Syndicat des mobilités Pays basque – Adour).

Aussi, de manière à anticiper l'adhésion des communes d'Ondres et Saint-Martin-de-Seignanx, effective au 1er juillet 2021, le SMPBA a, sur recommandation de l'Etat (P8 du Porter à connaissance daté du 19 mars 2019), décidé d'ajouter ces deux communes à son périmètre de projet qui compte donc 161 communes.

Les autres communes du Seignanx n'ont pas été intégrées à ce périmètre, ne faisant pas partie du ressort territorial du SMPBA. Néanmoins, de sorte à ce que le SCoT puisse identifier ces éléments, ces communes ont été prises en compte à plusieurs titres dans :

- Le diagnostic territorial (comme les communes du large cadre d'analyse et notamment le Sud des Landes, tel que recommandé par l'Etat),
- L'état initial de l'environnement,
- Le projet de fonctionnement territorial, travaillé avec le SCoT Pays basque – Seignanx, à l'échelle des 166 communes

En tant qu'autorité organisatrice des mobilités de plus de 100 000 habitants, le Syndicat se doit d'établir un PDU d'ensemble sur son échelle d'intervention (la Communauté Pays basque et la commune de Tarnos). Cependant le PDU prévoit, dans sa mise en œuvre, la possibilité d'établir des déclinaisons du projet à des échelles plus fines pour mieux appréhender les enjeux territoriaux et préciser localement les interventions (mesure E.I.4.a. Détailler le projet du Plan de déplacements dans des « Plans de déplacements de secteur »).

2. DONNÉES DE RÉFÉRENCE, OBJECTIFS ET STRATÉGIE

Données de référence utilisées

>> Données permettant d'établir une situation de référence

99	<i>Les documents de référence commencent à dater : il est regrettable qu'ils n'aient pas été mis à jour en amont du PDU.</i>
116	<i>La plupart des cartes et schémas présentent des axes de déplacement en étoile depuis le BAB et ne mettent pas suffisamment en évidence les axes transversaux, Or ces derniers doivent faire l'objet de réflexions et actions pour relier les centralités de la zone rétro littorale, dont l'urbanisation se poursuit fortement, de façon complémentaire à celles conduites pour les axes conçus en étoile à partir de la côte.</i>
196	<i>On note au contraire une reprise des données ayant déjà servi à l'élaboration de ces documents, ce qui est une grosse faiblesse du dossier et laisse augurer d'objectifs purement virtuels décrédibilisant ainsi ce document.</i>
110	<i>4) Voitures : -réaliser une étude sur les trajets quotidiens des Saratar en voiture (vers Ascain, vers Saint Pee sur Nivelle, vers Zugarramurdi, vers Bera) pour mieux cibler les besoins en transport</i>

Le diagnostic du PDU s'est employé à traduire le fonctionnement et l'organisation des territoires ainsi que des pratiques, services et infrastructures de mobilité avant l'engagement du PDU, considérant que les actions menées après cette date pouvaient être mises au crédit des premières réalisations de ce Plan. L'année 2017, correspondant à la date d'engagement du PDU et de création du Syndicat des mobilités, a été retenue comme référence.

Les analyses servant de diagnostic du PDU ont été menées en se référant au socle de données disponibles les plus récentes et les plus précises. Il apparaît en effet que, selon les sujets, les millésimes peuvent être différents et certaines données peuvent être datées du fait de la lourdeur des enquêtes qui permettent leur mobilisation et leur actualisation.

Le SMPBA travaille en continu à l'acquisition de nouvelles données : comptages sur les routes et les aménagements cyclables, fréquentation des services de mobilité... Elles seront mises à profit des études prévues par le PDU. L'action " E.IV.1. Recueillir des données liées aux infrastructures, services et pratiques de mobilité " composée de trois mesures traduit cette volonté :

- 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

Enfin, les approches spatiales plus précises permettront de détailler plus finement les fonctionnements territoriaux (mesure E.I.4.a. Détailler le projet du Plan de déplacements dans des « Plans de déplacements de secteur »).

>> Evaluation des documents précédents

187	<i>- Premièrement Il y a eu un précédent PDU dont le fer de lance était le tram-bus. Aucune évocation du précédent PDU. Les objectifs ont-ils été atteints, si non, pourquoi ? Il faut tirer les leçons des plans précédents, même s'il ne concernait pas tout le territoire de la CAPB sinon ces documents ne sont pas des outils mais seulement de belles intentions.</i>
72	<i>• la continuité avec le PDU 2015 n'est pas évoquée (excepté pour les transports en commun) : aucun bilan des PDU précédents (surtout celui de 2015) n'a d'ailleurs été réalisé</i>
196	<i>La tendance de l'évolution passée n'est pas faite alors qu'elle devrait être en partie disponible (voir bilan intermédiaire prévu à 2020 du PDU précédent) ou au niveau environnemental du PPA. On note au contraire une reprise des données ayant déjà servi à l'élaboration de ces documents, ce qui est une grosse faiblesse du dossier et laisse augurer d'objectifs purement virtuels décrédibilisant ainsi ce document.</i>

Le présent PDU n'est pas une révision du PDU du Syndicat des transports de l'Agglomération Côte basque – Adour (STACBA) de 2015. En ce sens il n'est pas soumis à une évaluation préalable.

Néanmoins, le PDU 2015 du STACBA restant en vigueur jusqu'à approbation du Plan de mobilité en cours d'élaboration, un bilan de mise en œuvre des actions à mi-parcours peut être produit indépendamment de l'actuelle démarche de PDU. Lors de l'engagement de la démarche du PDU en 2018, le Syndicat des mobilités s'est appuyé sur une première évaluation technique afin d'alimenter le diagnostic.

Objectifs portés par le PDU

59	<i>Même en respectant en 2030 les objectifs de parts modales définis dans la stratégie (voiture 52% au lieu de 77% actuellement), marche à pied 25% (au lieu de 15%), transports en commun 11% (au lieu de 4,5%), vélo 8% (au lieu de 1,5%), la réduction de gaz à effet de serre du secteur transport n'atteindrait pas les objectifs du Plan Climat à l'horizon 2030 : -24% au lieu de -26%.</i>
59	<i>e. L'objectif de part modale vélo du Plan de déplacement de 8% en 2030 est insuffisante au regard de l'objectif du plan vélo national qui est de 9% dès 2024 et de la stratégie nationale bas carbone qui fixe l'objectif à 12% en 2030.</i>
143	<i>Manque d'ambition des objectifs de réduction de la circulation des automobiles au regard des enjeux climatiques</i>
196	<i>§1 L'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part, en tenant compte de la nécessaire limitation de l'étalement urbain telle qu'encadrée par les plans locaux d'urbanisme ou les plans locaux d'urbanisme intercommunaux. Ce dossier ne quantifie pas les difficultés de circulation (bouchons) générant de fortes pollutions et Ges et ne fait aucune projection (voir §4 ci-après) sur l'évolution de cette pollution en particulier au niveau des RD structurantes et aux entrées de ville. (Voir demande de la MR Ae pour le trafic saisonnier et littoral)</i>
196	<i>§4 La diminution du trafic automobile, Ce dossier ne démontre pas qu'il y aura une réduction du trafic automobile, les réponses aux PPA apportées semble confirmer la crainte d'une augmentation de ce dernier « le nombre de déplacements en voiture et le nombre de kilomètres total parcourus pourraient en effet augmenter si les dynamiques du territoire se maintiennent à un niveau très élevé ». Cette inconnue aurait pu être levée par une étude plus sérieuse. Cela constitue des réserves qui doivent être levées avant approbation, afin de proposer une solution qui réponde à l'obligation légale.</i>

Le PDU fixe des objectifs ambitieux, s'appuyant sur des engagements nationaux pour réduire les émissions de GES et développer le vélo notamment. Comme la loi l'autorise, les objectifs du PDU peuvent varier par rapport aux objectifs nationaux. Ils ont bien été détaillés en trois sous espaces pour tenir compte des différentes réalités rencontrées sur le territoire (densité, relief, infrastructures existantes...) et de la capacité du projet à faire évoluer les pratiques.

Le nombre de déplacements en voiture et le nombre de kilomètres total parcourus pourraient en effet augmenter si les dynamiques du territoire se maintiennent à un niveau très élevé : il ne revient pas au PDU de fixer les perspectives démographiques et stratégies de développement territorial. Les études approfondies seront menées dans le cadre du SCoT qui aura à préciser ces éléments.

La légère différence d'objectifs en matière de réduction des émissions de GES entre le PDU (- 24%) et le PCAET (- 26%), démarches menées conjointement, ne saurait remettre en question la trajectoire environnementale visée par les pouvoirs publics et l'engagement porté en faveur du report modal.

Stratégie retenue pour y parvenir

125	<i>Pour éviter ces flux de plus en plus abondants de véhicules vers les lieux déjà saturés, bicyclette et transports en commun sont les alternatives les plus immédiates en attendant de développer d'autres modèles économiques.</i>
142	<i>il faut changer notre façon de se déplacer, quand je vois le nombre de personnes seules dans une voiture cela me contrarie. Nous devons prendre conscience que tout cela est négatif!! pour l'environnement!! Vive le vélo, le tram bus et le marche à pied!!!! (pour ceux qui le peuvent)</i>
149	<i>En ce qui concerne la côte Basque, je souhaiterai que le plan mobilité se focalise sur la transition vers les transports durables. L'idée est de faciliter l'usage de véhicules durables et de limiter celles véhicules polluants traditionnels.</i>
172	<i>Bonjour. Désolé mais nous allons dans une impasse. Les conducteurs de SUV de plus en plus nombreux ne prendront jamais le bus. C'est de l'utopie. Ça n'est pas dans l'ADN des personnes qui achètent des résidences secondaires ou qui viennent s'installer à l'année et qui possèdent plus d'un véhicule. Il suffit de voir le boum de l'immobilier. Plutôt miser sur de vraies pistes cyclables, avec le boom des vélos électriques, plus dans la mentalité des nouveaux occupants. Les pistes actuelles n'étant pas adaptés... Il suffit de prendre son vélo pour s'en apercevoir.</i>
134	<i>Enfin il faut du courage politique car cette révolution des mobilités vous mettra à dos les automobilistes ; mais à défaut de ce courage, toute action est vouée à l'échec.</i>
116	<i>Les mobilités à l'échelle infra-territoriale sont également insuffisamment prises en compte. L'équité pour tous et l'équilibre territorial doivent être posés en préalable</i>

Le PDU traduit le projet multimodal porté par le Syndicat des mobilités structuré autour l'ambition de donner davantage de place aux modes alternatifs par rapport aux modes motorisés individuels : modes actifs (marche, vélo...), transports en commun, usages partagés de la voiture (covoiturage, autopartage...), valorisation des véhicules compacts et sobres... que ce soit pour le transport de voyageurs et celui des marchandises.

Les élus du Syndicat des mobilités portent une politique publique des mobilités ambitieuse qui compte également sur l'implication et la responsabilité des citoyens pour atteindre les objectifs volontaristes du projet. En ce sens, le PDU est doté d'une ambition dédiée "E.III. Convaincre les usagers d'adapter leurs pratiques" détaillée en une action "E.III.1. Faire découvrir, expliquer, donner goût aux pratiques alternatives" et en mesures:

- 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

Le PDU favorise les solutions qui apparaissent les plus cohérentes avec le projet. Il ne vise pas à interdire massivement certains modes de transport mais à apporter, selon les caractéristiques de véhicules, les lieux et les temporalités, des contraintes à ceux qui sont les moins en phase avec les objectifs du projet.

Concernant la stratégie insuffisamment détaillée aux échelles infra, des déclinaisons locales du projet sont prévues pour mettre en évidence ces spécificités (mesure E.I.4.a. Détailler le projet du Plan de déplacements dans des « Plans de déplacements de secteur »).

3. CARACTÈRE OPÉRATIONNEL DU PROJET

Organisation du document

99	<i>Les documents manquent de concision [...] pour que les citoyens puissent s'approprier le PDU.</i>
----	--

Le PDU comporte de nombreuses pièces que le cadre réglementaire impose. Il se veut transcrire le plus précisément possible les sujets mobilités sans pour autant être le recellement de tout le savoir sur le sujet. Pour faciliter l'accès au dossier un "résumé non technique" a été rédigé. Il synthétise le projet en quelques pages en reprenant les grandes lignes.

Précision et spatialisation des actions

116	<i>Même si le diagnostic sur lequel il repose est très détaillé, les préconisations présentées sont souvent trop généralistes et, au regard des enjeux locaux, on peut déplorer un manque de réponses précises concernant les problématiques de mobilité, en particulier au niveau du financement des projets et de leur calendrier de mise en œuvre.</i>
99	<i>En conclusion, je pense que ce plan est une sorte de « coquille vide » qui manque de réalisme. C'est dommage car les objectifs paraissent importants.</i>
72	<i>il manque des actions précises planifiées et des indicateurs précis.</i>
59	<i>Les actions sont très génériques, peu précises en termes de contenu, d'objectif ou de localisation, sans calendrier détaillé ni précision de l'enchaînement des actions.</i>
116	<i>Même si les objectifs sont fondamentaux, il n'en demeure pas moins que ce le Plan de Mobilité présenté nous semble trop théorique.</i>

Le Plan de déplacements a été prescrit en décembre 2017, quelques mois après la création du Syndicat des mobilités. Arrêté à peine deux ans plus tard (le document a été arrêté le 6 février 2020), il s'agit de la première réflexion mobilité à cette vaste échelle, couvrant la moitié du département des Pyrénées-Atlantiques et des communes landaises. Plus largement, avec le PLH et le PCAET, rédigés dans les mêmes temporalités, il est l'une des premières démarches de planification et de programmation portées, à cette l'échelle, par les collectivités.

La dimension atypique du territoire pour une démarche de PDU (l'un des plus vastes de France, couvrant des espaces très diversifiés) rend nécessaire, sur la base du projet commun, une traduction spatiale aux échelles les plus fines ainsi que des déclinaisons opérationnelles des actions. A ce stade, la spatialisation du projet propose principalement des schémas d'intentions qui distinguent les territoires agglomérés des espaces à dominante rurale et de leurs polarités.

Le PDU prévoit des "Déclinaisons locales" du Plan de déplacements (mesure E.I.4.a. Détailler le projet du Plan de déplacements dans des « Plans de déplacements de secteur ») qui permettront de préciser les actions par sous-espace. De telles démarches sont d'ailleurs déjà engagées à Bayonne et pour le Sud Pays basque. Pour plus de précisions, voir les réponses apportées à la septième question de la Commission d'enquête publique.

Enfin, il s'agit de poursuivre l'articulation avec le SCoT et les démarches de PLUi en cours afin de préciser les projets de développements urbains ou encore qualifier les zones de bonne desserte.

Priorisation / planning / coûts

59	<i>La contribution de chaque action à l'atteinte de l'objectif général n'est pas expliquée ni détaillée.</i>
110	<i>Har Hitzza soutient et encourage les politiques publiques qui agissent en faveur de toutes les mobilités durables. Elle regrette cependant de ne pas avoir connaissance d'un calendrier de mise en place des actions avec les budgets dédiés</i>
83	<i>Qu'un calendrier précis permette de classer par ordre de priorité les actions dans le temps. Dans le « Résumé non technique » du PDU, il manque les actions à court, moyen et long termes ainsi que les budgets dédiés pour que tous les citoyens puissent suivre les avancées.</i>
93	<i>mise à disposition et libre accès d'un planning prévisionnel des actions qui sont envisagées, couplé à un plan d'action pertinent (date, moyens mis en œuvre, avancement)</i>
200	<i>- la nécessité d'associer au PDU, un planning des actions et un budget prévisionnel sérieux</i>

Conformément à la demande formulée par l'Etat, dans son avis de Personne publique associée, le Syndicat des mobilités rédigera, pour 2022, un plan d'actions priorisé détaillant les acteurs, les périmètres, les calendriers, les coûts de mise en œuvre et les indicateurs de suivi. Pourront être ajoutées des mentions relatives aux effets attendus des mesures quant à l'atteinte des objectifs du projet.

Le détail et la précision des actions seront étudiés dans les déclinaisons locales (mesure E.1.4.a. Détailler le projet du Plan de déplacements dans des « Plans de déplacements de secteur ») pour réaliser un travail fin et devraient permettre d'apporter les détails financiers et de calendrier liés au mode projet.

Financement

59	<i>b. Le plan est actuellement non financé. Le budget est évalué à 100 M€/an mais seuls 45 M€/an de recettes sont actuellement disponibles. Il en résulte un fort risque de non atteinte des objectifs.</i>
118	<i>Aux vues du budget présenté, nous sommes très étonné que 100 millions d'euros soit validé sur une planification pas très précise (c'est le moins qu'on puisse dire) où il manque en plus 55 millions d'euros, puisque seulement 45 millions sont actuellement fléchés</i>
187	<i>- Deuxièmement Pas de plan de financement détaillé, seulement un petit tableau estimatif vraiment très vague et trop global pour avoir une idée des investissements qui seront réalisés, quelles priorités, avec quels financements, étant donné que l'estimatif est quand même de 100 millions d'euros par an.(cahier III projet enjeux ambitions page 35)</i>
188	<i>6-Versement Transport payé par les entreprises : pour réussir à atteindre les objectifs 2030, passer la cotisation le plus rapidement possible au taux de 2%.</i>

Règlementairement, le PDU est le document de planification des politiques de mobilités à l'horizon 2030 pour le territoire. Le Syndicat des mobilités, en tant qu'autorité organisatrice des mobilités, en est le porteur, mais n'est pas le seul à le mettre en œuvre et à en financer les actions, dont un certain nombre échappe d'ailleurs à ses propres compétences. Par ailleurs, il lui reviendra néanmoins de faire vivre ce projet, de mobiliser les autres collectivités autour de ce dernier.

Aussi, le Syndicat s'attachera à mobiliser les financements complémentaires, via, par exemple, des appels à projets européens ou d'Etat.

4. COMPLÉMENTS ET ENRICHISSEMENTS THÉMATIQUES

Nb : dans cette partie sont essentiellement abordés les sujets d'ordre général. Seules quelques situations particulières sont évoquées pour illustrer la diversité des avis. Toutes sont indexées par le SMPBA et seront prises en compte lors d'interventions locales. Le sujet spécifique de l'entrée sud de Bayonne, via la RD 932, a été évoqué dans près de 50 avis. Une partie spécifique lui est donc consacrée.

Lien urbanisme mobilité

59	<i>Vivant et travaillant à Bayonne, Je souhaiterais vivement que lors des aménagements futurs pour les mobilités, soit pris en compte de véritables voies cyclables, de véritables voies pour bus ou tram bus et des voies pour piétons. Ceci en plus des voies pour voitures. Il est regrettable que les travaux coûteux des ces dernières années n'en aient pas tenu compte. Et le fait de mettre plus de temps à traverser la ville en bus qu'en voiture ou en vélo, n'incitent pas les conducteurs à prendre les transports en commun! Lors des aménagements et des constructions dans tous les sens dont fait l'objet agglomération, il est plus que nécessaire de prévoir systématiquement des voies dédiées aux bus, vélos, piétons ... C'est à dire préempter du terrain accorder aux promoteurs pour ces travaux de voiries Cela s'appelle de l'urbanisme ! et si l'agglomération ne veut pas devenir un Sarcelle sur mer, elle peut encore revoir sa politique d'aménagement du territoire.</i>
37	<i>1/Faire de la réduction du besoin de mobilité la priorité n°1,</i>
37	<i>2/Limiter la concentration d'habitants sur la côte pour limiter les bouchons coûteux en pollution, pertes de temps et d'argent.</i>
168	<i>1/ Peut-on inciter au transfert d'emplois vers les communes rurales de l'intérieur afin d'éviter les déplacements vers l'agglomération pour une partie des citoyens? On peut penser à des secteurs comme les bureaux d'études, les comptables, et les activités plutôt administratives; par exemple la CPAM ou le trésor public pour les services qui n'ont pas de contact avec du public. Le télétravail et la fibre devraient être deux facteurs d'efficacité dans ce changement.</i>
53	<i>- Pb du développement immobilier : construction de logements éloignés des lignes de transports en commun.</i>
116	<i>De plus, la mise en perspective avec les SCOT, PLH, PCAET est essentielle et permettrait de mieux contribuer à un effort de rééquilibrage des dynamiques territoriales. Les orientations validées du PLH vont se traduire par une croissance à la fois urbanistique et démographique</i>

Le PDU a pour premier axe "TRANSITION(S) : MOINS SE DÉPLACER, MIEUX SE DÉPLACER". Celui-ci est structuré autour de différentes interventions visant notamment à limiter la portée des déplacements et à en limiter le nombre afin d'en réduire les impacts négatifs. Ceci passe en particulier par la mesure "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". Par celle-ci, le Syndicat des mobilités invite les autorités compétentes en matière d'urbanisme à prioriser le développement des secteurs déjà équipés, notamment en terme de mobilité.

En plus du PLH, il reviendra au SCOT et aux PLUi de dresser la stratégie en matière de développement territorial et d'encourager, le cas échéant, la localisation de logements et d'emplois dans des secteurs moins contraints. Il faudra veiller à ce que ce modèle de développement soit compatible avec les objectifs de report modal.

Enfin, le Syndicat des mobilités sera attentif à ce que les autorités compétentes prévoient des niveaux de desserte adaptés aux nouveaux quartiers créés et en fera part par le biais des avis rendus en tant que personne publique associée ou consultée aux PLUi et aux SCOT.

Pratique des modes actifs (vélo, marche...)

>> Stratégie vélo

59	- le PDU devrait prendre en compte les actions réalisées par d'autres maîtres d'ouvrages, comme par exemple le Département des Pyrénées Atlantiques et son plan vélo 2020.
83	Qu'un plan vélo soit établi, comme indiqué dans le PDU. Ce plan vélo devra impérativement fixer des objectifs précis à court, moyen et long termes sur les aménagements cyclables afin notamment qu'un réseau cyclable à haut niveau de service voit le jour à l'échelle de l'agglomération.
124	le plan vélo du dernier PDU n'ayant presque pas été mis en œuvre, ce nouveau PDU devrait présenter un calendrier précis et concret des axes cyclables qui vont être réalisés, et inclure une vraie concertation avec les associations locales, pour permettre un travail constructif.
196	Dire que le plan vélo 2015 reste d'actualité, est vrai mais dès que le PDU soumis à l'enquête sera approuvé cela ne le sera plus, la demande consistait à le reprendre dans le présent PDU.
126	il est indispensable qu'un plan vélo soit établi. Ce plan vélo devra impérativement fixer des objectifs précis à court, moyen et long termes sur les aménagements cyclables afin notamment qu'un réseau cyclable à haut niveau de service voit le jour à l'échelle de l'agglomération et ce tant pour des déplacements cyclistes tourisme que pour les déplacements cyclistes quotidien domicile-travail. Les voies cyclables doivent être davantage sécurisées pour encourager l'usage du vélo.

Le PDU prévoit la rédaction d'un Plan vélo (mesure T.III.1.a. : Rédiger un Plan vélo, socle de la stratégie pour le développement des pratiques cyclables) à l'échelle de l'ensemble de son territoire qui, selon la rédaction de la mesure, « 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 charge 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. »

Dans les espaces les plus propices au développement des pratiques cyclables, le Plan vélo sera localement décliné en Schémas cyclables (mesure T.III.1.b. : Définir des schémas cyclables, déclinaisons locales du Plan vélo) qui préciseront :

- « 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...). »

Les travaux du Syndicat des mobilités s'appuieront sur le Plan vélo du Département des Pyrénées-Atlantiques et sur toute autre démarche. Ainsi le Plan vélo de l'ex. STACBA (portant sur les communes de Bayonne, Biarritz, Anglet, Boucau, Bidart, Saint-Pierre-d'Irube et Tarnos) et le Schéma cyclable du Sud Pays basque (communes de l'ex. Communauté d'Agglomération Sud Pays Basque) demeureront des documents de référence pour les collectivités, au rang de schémas cyclables.

>> Aménagements cyclables

95	<i>Globalement, si les cyclistes ne se sentent pas réellement en sécurité, ils ne feront pas de vélo. Ou ils n'emprunteront pas certains axes dangereux. Plus il y a de pistes cyclables sécurisées, plus les habitants du BAB emprunteront leur vélo. Plus économique, plus écologique, désengorgement des centres-villes,... Seules de vraies infrastructures augmenteront le nombre de cyclistes.</i>
1	<i>Des pistes cyclables mais pas au détriment des usagers de la voiture.</i>
74	<i>Pourquoi les aménagements de la ligne 1 n'ont t ils pas été faits pour que les vélos puissent utiliser les voies de tram bus nouvellement créées?</i>
118	<i>partage de la voirie bus-cycliste : aucune règle claire et nous ne savons toujours pas si certaines voies (en particulier lignes du Tram'Bus) sont ouvertes ou non aux cyclistes et aucune cohérence entre les différentes communes</i>
59	<i>- faire respecter sur le territoire du Plan de déplacement l'article L228-2 du code de l'environnement rendant obligatoire la réalisation d'aménagements cyclables à l'occasion de création ou de rénovation de voies urbaines.</i>
59	<i>- implanter des places de stationnements vélos avec arceaux où les besoins sont identifiés,</i>

Conformément à l'article L228-2 du Code de l'environnement, à l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, le SMPBA soutient, la réalisation d'aménagements cyclables. Néanmoins, les pistes cyclables, si elles correspondent au type d'aménagement favori des cyclistes, ne peuvent être aménagées partout, ne serait-ce que par manque de place : l'espace public n'est que, très marginalement, extensible. Le PDU prône une stratégie d'apaisement des vitesses en milieu aggloméré (mesure C.I.3.a. : Inciter à apaiser les vitesses dans les espaces agglomérés) afin de permettre des circulations dites « en cohabitation » : les véhicules motorisés circulent à vitesse réduite proche de celle des cyclistes incitant ces derniers à circuler sur la chaussée plutôt que sur les trottoirs.

Concernant l'utilisation des sites propres bus (aujourd'hui les voies Tram'Bus) le choix a été fait, dans la mesure du possible, de réaliser des aménagements cyclables parallèles aux sites propres (ex. allées Paulmy à Bayonne) ou d'apaiser les vitesses de circulation pour permettre la cohabitation (ex : avenue Jean-Léon Laporte à Anglet). Là où ce n'est pas possible, les voies bus peuvent être ouvertes aux cyclistes (ex : boulevard du BAB à Bayonne, du chemin de Sabalce au passage de la Féria, Arrêté municipal 00024P du 18 mai 2021).

Enfin, les stationnements vélos font pleinement partie des dispositifs prévus en sus des aménagements cyclables. Les gestionnaires de voirie en déterminent l'implantation selon les pratiques et les contextes.

>> Chargement des vélos dans les bus

74	<i>Pourquoi le tram bus ne comporte t il pas un emplacement pour le transport de vélos?</i>
1	<i>Des bus avec des portiques pour les vélos.</i>
40	<i>afin de développer les déplacements doux, il serait intéressant de proposer aux usagers de pouvoir monter dans les bus avec des vélos (non pliants).</i>

Le choix a été fait d'interdire les vélos à bord des bus pour des raisons d'encombrement et de sécurité. Néanmoins, le Syndicat des mobilités, en dialogue avec ses opérateurs, envisage d'expérimenter le chargement de vélos sur des sections de lignes faisant l'objet d'une moindre fréquentation et de conditions de pratique du vélo difficiles. De plus les vélos pliants sont autorisés dans les bus, et depuis le 15 mars 2021 le SMPBA a élargi son aide à l'achat pour subventionner ce type de vélos.

>> Services vélo

59	augmenter le nombre de bornes de vélos partagés « vélib'leu Txik Txak » sur le territoire
115	Créer des stations de vélo libre-service dans les parkings à l'entrée des villes
186	7- Ne pas investir dans le free floating de VAE nous pensons que le coût des vélos à assistance électrique en free floating est démesuré (achat, maintenance) pour l'usage qui en est fait : souvent de loisirs. Qu'il vaut mieux favoriser l'achat par des subventions (aides à l'achat) comme cela est actuellement le cas, plutôt que de développer le free floating qui montre ses limites dans de nombreuses villes (vandalisme, mauvais traitement du fait de la non propriété, recharge mal faite des batteries et vieillissement prématuré et donc futurs déchets non recyclables...)
115	Favoriser l'achat de vélos électriques via une subvention.
36	Si je souhaite venir à vélo je ne dispose pas de subvention pour m'acheter un vélo qui fonctionne à la seule force musculaire. Seul les VAE sont subventionnés. On peut avoir 500 € pour s'acheter un vélo à 3500 € mais qui fonctionne sur batterie mais rien pour un vélo de la même valeur qui fonctionne à la force musculaire et à la transpiration. Vélos, trottinettes, voitures, skates électriques. C'est donc ça la solution.

Le PDU confirme la volonté du SMPBA de développer des services de mise à disposition de vélo (mesure T.III.3.b. Mettre à disposition des vélos pour des besoins ponctuels) dont les premières années de mise en service apportent des résultats satisfaisants (près de 17 000 locations en 2020 par près de 4 000 usagers différents). Ailleurs, comme partout sur le territoire, le système de location longue durée demeure fonctionnel.

Une offre de vélo en libre-service pourra être déployée et dimensionnée, au cas par cas, dans les parkings relais.

Concernant le free-floating, le Syndicat des mobilités s'est positionné pour encadrer les développements des services de trottinettes et a rédigé une charte en ce sens. Pour davantage de détail, voir la réponse formulée à la question 8 de la Commission d'enquête publique.

Aussi le SMPBA confirme également sa volonté de soutenir l'acquisition de vélos en élargissant depuis le 15 mars 2021 son intervention aux vélos cargos, électriques ou non, (dont les capacités permettent plus encore le remplacement d'un véhicule) et aux vélos pliants (qui peuvent être chargés dans les bus).

>> Situations spécifiques "vélo"

2	Les citoyens du bab ont déjà manifesté leur opposition à la piste cyclable de la voie express du bab. Nous vous prions de ne pas renouveler cette fâcheuse expérience.
5	Je demande la piste cyclable sur le BAB de Bayonne jusqu'à Biarritz emmenagements cyclables svp. Pourquoi pas sur le bd du BAB mais en conservant deux voies voitures. Comment ? En utilisant le fossé de verdure inutile sur le côté droit en direction de Biarritz.
79	Plus d'emmenagements cyclables svp.
165	Sur le boulevard du BAB, maintenant que la vitesse est passée à 50km/h, autoriser les vélos.velo: je fais 4000km par an en velo sur le BAB et ai chaque jour le sentiment de me mettre en grand danger, faute de pistes cyclables, alors que le dernier PDU en promettait, mais...Une piste interurbaine des villes le long de la 810 serait la bienvenue.
121	1-plan velo: je fais 4000km par an en velo sur le BAB et ai chaque jour le sentiment de me mettre en grand danger, faute de pistes cyclables, alors que le dernier PDU en promettait, mais...Une piste interurbaine des villes le long de la 810 serait la bienvenue.
31	Les cheminements piétons (et cyclables) existants, tels que celui de l'ancienne voie ferrée entre Mauléon et Espès-Undurein, doivent être pérennisés et « consacrés » comme tel dans le Plan des Mobilités.Gedimat" à Larressore, en utilisant l'ancien tracé de la RD932, actuellement piste VTT. Il ne resterait plus qu'à sécuriser la partie rond-point "Gedimat" vers Ustaritz d'où on peut rejoindre le chemin de halage vers Bayonne. Merci d'avance
201	Création d'une piste cyclable entre les ronds-points "Bipia" et "Gedimat" à Larressore, en utilisant l'ancien tracé de la RD932, actuellement piste VTT. Il ne resterait plus qu'à sécuriser la partie rond-point "Gedimat" vers Ustaritz d'où on peut rejoindre le chemin de halage vers Bayonne. Merci d'avance
186	2- Rendre possible l'intermodalité en créant les aménagements cyclables correspondantsA Hendaye, un pôle intermodale a été crée à la gare avec un bel espace de parking vélo. Mais il n'y a toujours pas de piste cyclable pour se rendre à la gare. La collectivité pourrait inciter à ce que les élus locaux veillent à la cohérence de l'intermodalité avec les aménagements cyclables mis en place dans les communes, au risque de voir l'intermodalité rester lettre morte pour les habitants cyclistes.

71	2. Souhaitent en outre qu'une possibilité de traverser la RD932 soit mise en place pour les piétons au niveau du rond-point du golf, notamment les enfants prenant ou quittant le bus scolaire et dont les parents sont actuellement obligés de les accompagner en voiture. centre ville, pour les vélos, rollers, poussettes. Une sorte de périphériques pour véhicule non motorisé. En pièce jointe, j'ai ajouté le tracé que je fais parfois à pied, et que je trouve dommage de ne pas pouvoir y circuler facilement à vélo, roller, trottinette...
30	Les fossés des remparts de Bayonne pourraient constituer un « chemin alternatif doux » afin de contourner le centre ville, pour les vélos, rollers, poussettes. Une sorte de périphériques pour véhicule non motorisé. En pièce jointe, j'ai ajouté le tracé que je fais parfois à pied, et que je trouve dommage de ne pas pouvoir y circuler facilement à vélo, roller, trottinette...
91	je trouve très dangereuses les pistes cyclables, mises à la "va-vite" le long des voies d'accès à Bayonne, principalement quand il faut quitter ces voies "dites" rapides. Vélodyssée entre la Barre (Anglet) et la digue (Tarnos) par un franchissement doux de l'estuaire (passerelle, transbordeur, téléphérique, ...)
115	<ul style="list-style-type: none"> Assurer la continuité littorale de la Vélodyssée entre la Barre (Anglet) et la digue (Tarnos) par un franchissement doux de l'estuaire (passerelle, transbordeur, téléphérique, ...) pour vélos. Il doit être possible de le faire en maintenant les qq rares trains vers le port.
183	Emmenagement de la voie ferrée dite du souffre, passant dans le tunnel sous Marechal Saoult pour vélos. Il doit être possible de le faire en maintenant les qq rares trains vers le port.
115	Assurer la continuité littorale de la Vélodyssée entre la Barre (Anglet) et la digue (Tarnos) par un franchissement doux de l'estuaire (passerelle, transbordeur, téléphérique, ...)

A partir de quelques situations spécifiques citées en avis, des éléments de réponse quant aux actions prévues par les collectivités en faveur du vélo peuvent être formulées :

- L'aménagement temporaire sur le BAB a montré sa pertinence en termes d'usages ainsi que pour permettre la pacification de l'axe, mais n'a pas apporté satisfaction dans sa forme. De Bayonne au giratoire de l'Europe à Biarritz, des réflexions sont en cours pour prévoir la requalification du boulevard afin d'y intégrer un site propre bus et des aménagements cyclables.
- La RD 810 d'Ondres à Hendaye fait l'objet de projets de bus à haut niveau de service dont les tracés s'accompagneraient d'aménagements cyclables. Cela concernerait également les accès à la gare d'Hendaye
- Plusieurs tronçons de l'ancienne voie ferrée de la Soule font partie des hypothèses de travail du futur schéma cyclable local.
- La sécurisation de la traversée de la RD 932 dans le secteur du Rond-point du Golf sera réalisée dans le cadre des aménagements de voirie qui accompagneront notamment la mise en place de sites propres bus.
- La voie du Soufre fait l'objet d'études prioritairement pour du transport ferroviaire. Des aménagements cyclables ont déjà été réalisés sur certaines sections le long de cette voie.
- La continuité de la Vélodyssée, sans passer par Bayonne, est assurée par la navette sur l'Adour entre Boucau et Anglet. Cette solution permet de répondre aux contraintes d'exploitation du port et de navigabilité sur le plan d'eau sans ajouter une infrastructure qui générerait des contraintes supplémentaires à ces activités.

>> Marche à pied

110	<p>1) Marche :</p> <p>-Favoriser les déplacements doux en sécurisant les voies existantes dans un rayon de 3 kilomètres autour de la place pour les piétons (concept de la demie-heure à pied)</p> <p>-Sécuriser les liaisons piétonnes entre les écoles et la place, entre la place et les lotissements Arzubi et Arginea, entre la place et le stade de rugby (quartiers Istilarte, Lehenbiscaye)</p> <p>-Poursuivre l'ouverture et la restauration des chemins cadastraux et le communiquer aux habitants</p>
54	<p>- Marche : pas de continuité entre Arcangue et Arbonne ; demande donc qu'il existe un dialogue entre communes avec de favoriser les connections et établir des plans de marche intercommunaux.</p>
112	<p>- Intermodalité marche : aménager et sécuriser les arrêts de bus (trottoirs d'accès) avec des abris bus, en les déplaçant si nécessaire</p>
55	<p>Par le passé nous aimions aller à pied à Bayonne en longeant l'Adour mais maintenant nous n'osons plus le faire car nombre de cyclistes roulent trop vite ,frôlent les piétons voire les percute persuadés que nous n'avons rien à faire sur "leur voie" et pourtant cette voie est bien indiquée comme étant mixte "piétons-vélos"! Faut-il séparer quand il y a la place les voies vélos et les voies piétonnes? Informer les cyclistes pressés que les piétons sont prioritaires aussi ? A minima un renforcement de marquage au sol indiquant que ces voies sont à partager entre piétons et cyclistes me paraît indispensable sinon beaucoup de piétons vont abandonner leur promenade et ce n'est pas souhaitable.</p>
95	<p>Parfois, des pistes cyclables sont créés sans avoir pensé à créer également un espace piétons. C'est absurde. Les piétons sont donc obligés de marcher sur la piste cyclable, ce qui est désagréable pour tout le monde. Exemple : piste cyclable rive gauche de l'Adour entre la sous-préfecture et France Asia. Il y a de nombreux autres exemples sur le BAB.</p>
59	<p>1) Marche :</p> <p>-développer les continuités piétonnes sécurisées et agréables sur les centres urbains et entre les zones urbaines et les arrêts de transport en commun</p>
179	<p>C'est aussi à la dimension d'un quartier que les études et les projets d'actions doivent se positionner : Les points de regroupement pour le dépôt des ordures ménagères et les groupes de boîtes aux lettres sont le plus souvent posés en bord de voie notamment sur les RD type 255 sans aucune voie de desserte piétonnière ni de zone de sécurité vis à vis de la circulation routière !</p> <p>Ces éléments simples sont à prendre en compte parce que cohérents avec les pratiques de la marche, la sécurisation des déplacements, l'apaisement des circulations.</p> <p>Un quartier qui va mesurer 10 à 15 foyers sur un linéaire d'environ 200m à 500 m favorisera la convivialité et la mixité si il est bien aménagé. Et la multiplication des quartiers fera le maillage jusqu'au niveau du territoire. Les projets communaux ne sont pas suffisants pour répondre . Une intégration par ce type de plan est indispensable.</p>
31	<p>Le déplacement piéton en milieu rural entre les communes et à l'intérieur des villages se fait trop souvent sur la chaussée avec les voitures, camions, tracteurs. Le Syndicat des Mobilités, ainsi que les communes et le Conseil Départemental, doivent mettre en place de véritables cheminements ou trottoirs réglementaires (1,4 m de large au minimum), pour permettre le développement réel de la marche à pied.</p>

Le PDU fait de la marche un des axes essentiels de sa stratégie (action 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).

Par application du plan d'actions, le SMPBA a participé à une étude permettant de préciser les besoins et actions à mener (mesure T.I.2.a. Éclairer les pratiques de la marche et les actions favorables à son développement) dont les conclusions sont disponibles en ligne : https://www.audap.org/?Publications_et_Ressources-Etudes-Etudes_en_detail&etudes=la_marche_tous_pietons_les_actes

Ensuite, les communes, compétentes sur l'aménagement des voiries en milieu aggloméré, seront encouragées à se doter de stratégies locales de déploiements d'aménagements (mesure T.I.2.b. Expérimenter des Plans piétons). Le Syndicat des mobilités incitera à la coordination des communes, quand les tissus urbains sont proches, afin de prévoir d'éventuelles continuités.

Les difficultés de cohabitation piétons / cyclistes seront traitées progressivement par l'apaisement des circulations et la réalisation d'aménagements dédiés aux cyclistes pour les inciter à descendre des trottoirs. Là où l'aménagement est partagé, le SMPBA encouragera les gestionnaires de voiries à renforcer la signalisation. Néanmoins, la vigilance de chacun et la prise en compte des autres usagers sont indispensables, comme dans toute autre situation de circulation.

Transports en commun et nœuds multimodaux

>> Services routiers

157	<i>Liaisons autobus rapides des villes entre Hendaye et Bayonne.</i>
29	<i>bien sur parler de l'accessibilité en soule est une aberration à bien des niveaux. Je pense qu'il est possible de l'indiquer mais que cela n'est jamais pris en compte, juste des mots, territoire intérieur à valoriser.... donc je sais que ma contribution ne changera rien , par exemple, le txik txac qui fait juste le tour de Mauléon et Chéraute, personne ne peut le prendre et en soule cela donne lieu à beaucoup de plaisanteries.!!! on va continuer comme cela...</i>
59	<i>ces bus sont rarement remplis, aussi nous suggérons de compléter les rotations actuelles avec des véhicules plus petits (mini-bus)</i>
90	<i>Amélioration de la ligne 3 Txik Txak Car express Bayonne-Hendaye qui est une véritable catastrophe.. des retards à n'en plus finir même hors saison. Par exemple grâce à des itinéraires déviés mais toujours aussi pratiques (notamment à l'avenue Ithurralde, Saint Léon ou la Negresse) , ou au moins une prise en compte et donc une adaptation des horaires en fonction des heures de pointe..</i>
151	<i>Car express : il faut des voies dédiés à ces cars express inter urbain (surtout sur la vallée de la Nive, toujours..) avec un cadencement tel (nombre et horaires adaptés) qu'ils soient une véritable à la voiture.</i>
177	<i>Car Express : sur les zones identifiées de bouchon, carrefours critiques, Ex : Maignon, Carrefour du Mousse, La Négresse, ... faire en sorte de création de voies réservées aux Cars Express (si non, ils ne seront pas express). Etre inventif dans les gestions des voies. Ex : voies fonctionnant dans des sens différents selon la charge de circulation, et gérées par des feux. (Cf Pont d'Aquitaine)</i>
56	<i>- que le maillage Chronoplus soit plus développé vers l'intérieur (Mouguerre non desservie, ...)</i>
188	<i>1-Au vu des chiffres cités plus haut sur la population concernée, nous demandons l'intégration de nos communes [Bas Adour, correspondant au pôle Nive-Adour et au Seignanx] dans le périmètre des transports urbains de l'agglomération de Bayonne comme l'ont obtenu en 2019 les communes de Villefranque, Arbonne, Bassussary Ainsy, une bonne desserte avec des fréquences plus importantes aux heures de pointe et au minimum 1 bus toutes les heures le reste de la journée pourra garantir l'atteinte des objectifs du PDU.</i>
44	<i>Enfin je ne comprends pas pourquoi le Trambus dessert Tarnos, ville landaise.</i>
3	<i>Les transports en communs doivent être la priorité. Les couloirs de bus doivent être beaucoup plus nombreux, surtout aux points névralgiques constatés. Il n'est pas concevable qu'un bus soit bloqué dans les embouteillages comme c'est trop le cas actuellement. Les nouvelles lignes de trambus doivent donc être propres.</i>
136	<i>pour les cars express mais aussi pour les bus intra et interurbains , il faut obligatoirement des voies dédiées , afin que les transport en commun soient efficaces et surtout attirants pour les automobilistes !</i>

En matière de transports en commun, la stratégie portée par le PDU distingue les espaces :

- Les moins denses (mesure C.II.1. **Poursuivre le développement des services de transports en commun et l'accès au plus grand nombre**)
- Intermédiaires (mesure C.II.2. **Donner la priorité aux transports en commun sur les accès aux polarités pour proposer des alternatives efficaces à la voiture**)
- Les plus denses (mesure C.II.3. **Intensifier les services de transports en commun dans les espaces les plus denses pour contribuer au report modal**)

L'espace couvert par les services les plus fréquents (dits "urbains") a vocation à être étendu (mesure C.II.3.c. **Élargir le périmètre des services urbains aux communes de première couronne de l'agglomération littorale**). Déjà quelques communes telles que Villefranque, Bassussary ou Mouguerre sont desservies. A moyen terme, les communes d'Ondres et Saint-Martin-de-Seignanx, qui feront partie du ressort territorial à compter du 1er juillet 2021, bénéficieront de services du Syndicat des mobilités, comme Tarnos.

Pour les accès, comme au sein des espaces denses, le principe de site propre sera recherché (mesure C.II.2.a. **Travailler à améliorer et garantir les performances des services**) autant que possible et sans être systématique, pour donner de la performance aux lignes, assurer les temps de parcours et horaires de passage et permettre une augmentation des fréquences. Le Syndicat des mobilités porte un projet de mise à haut niveau de service de la ligne 3 de Bayonne et Hendaye (mesure C.II.3.d. **Développer le principe des lignes performantes dans les espaces les plus intenses**). A noter que la solution de sites propres réversibles au cours de la journée est étudiée pour augmenter le nombre de séquences concernées. Enfin, concernant les liaisons express de Bayonne à Hendaye, le Syndicat des mobilités entend s'appuyer prioritairement sur les services ferroviaires considérant les gares qui bénéficient d'une position en hyper-centre.

Dans les espaces intérieurs, comme les espaces intermédiaires, les services ont vocation à être renforcés selon différentes intensités. Il s'agit de passer de premières solutions de mobilité adaptées à des publics pas ou peu motorisés à de véritables offres de mobilité organisées vers les polarités (mesure C.II.1.a. Améliorer les liaisons entre polarités par des services de cars-exprès aux fréquences renforcées). A l'été 2022, la mise en œuvre de nouveaux contrats de délégation de service public sera l'occasion de mettre place les ajustements et renforcement de services, actuellement en cours de définition avec les communes. De nouvelles lignes pourraient être créées.

Dans les espaces non desservis, des services à la demande pourraient être déployés (mesure C.II.1.b. Déployer des services à la demande dans les secteurs non desservis par des services réguliers). Une étude dite "mobilité à la demande" est en cours pour préciser les contours de ces services. Des conventions sont déjà établies avec les associations Roulez en Amikuze et Transports solidaires en Pays d'Hasparren pour accompagner la mise en place de ce type de services.

Au même titre que les espaces les plus denses, les polarités de l'intérieur bénéficieront de services de proximité (mesure C.II.3.e. Développer des services de proximité en lien avec les polarités) permettant de réduire le recours à la voiture pour ces courts déplacements et redonner de l'autonomie aux publics les plus fragiles. De tels services sont déjà opérationnels pour Cambo-les-Bains, Saint-Palais et Mauléon et une ligne sera mise en service en septembre 2021 à Ustaritz.

Le Syndicat des mobilités porte des objectifs de verdissement du parc de matériel roulant des transports en commun. Il vise d'ores et déjà à n'acquérir que des véhicules à faibles émissions : d'ici fin 2022, il est prévu d'acheter d'une vingtaine de véhicules électriques, pour des services scolaires ou réguliers.

Enfin, l'utilisation de bus de plus petit format en heures creuses n'en minore pas fondamentalement le coût (tous comptent un conducteur) et ne permet pas d'en multiplier le nombre. Ceci ajoute des coûts de matériel (achat et entretien de deux véhicules plutôt qu'un) et des contraintes d'exploitation, le conducteur devant repartir au dépôt pour changer de véhicule et assurer les services en heure de pointe où la fréquentation est plus forte. Or, ces kilomètres dits "haut le pied" (ne prenant pas de voyageur) ont également un coût. Seul le poste "carburant" varie réellement (quoique tendant à se réduire grâce aux gains de performance de motorisation). A noter enfin que le remplissage du véhicule peut-être très variable tout au long de son parcours notamment lorsque les services incluent des fréquentations scolaires.

>> Services ferroviaires

128	- l'amélioration des voies ferroviaires et la création de trajets pour désengorger le trafic en ville et entre communes.
3	Il est également indispensable de développer le transport ferroviaire par l'augmentation du nombre de trains entre Bayonne et St Jean Pied de Port et sur la ligne Hendaye Bayonne.
66	je déplore la non desserte de la gare d'Ixassou .Après plusieurs mois de travaux pour sécuriser la voie j'ai appris qu'a partir de Septembre 2020 le train ne s'arrête plus à Ixassou .De ce fait il faut prendre le train à Cambo .Puis quelques semaine après est née une ligne de bus reliant Ixassou et là "paf" encore un raté .La ligne 59 qui part d'Ixassou ne dessert pas directement la gare de Cambo .Favoriser le commerce local c'est bien mais lorsqu'une personne agée a un rendez vous sur Bayonne ça devient compliqué .Du coup la ligne 59 ne doit pas être saturée .Est elle rentable ?Allons nous encore laisser le nombre de voiture à l'entrée de Bayonne s'accroître ?A méditer.
116	o Etudes sur l'arrêt en gare d'Ixassou ainsi qu'à Glain (desserte du centre de Bayonne)
16	Je suggère de créer au nord, d'Hendaye à Tarnos, l'équivalent du Topo avec la même fréquence soit une rame toutes les 10 minutes. Cela éviterait de prendre la voiture pour aller dans toutes les communes de la côte que ce soit pour les travailleurs, les retraités et les touristes.
28	Nous possédons par ailleurs une gare, comme d'autres communes. De mémoire d'homme, je ne pense pas avoir vu plus de quelques dizaines de personnes prendre le train à Urt à destination de Bayonne. Peut-être serait il possible de plancher sur le sujet, afin de faciliter l'accès à ce service (quelques wagons suffiraient, sur des plages horaires stratégiques). Ces pistes de réflexion permettraient de diminuer l'afflux de véhicules vers la côte, créant des ralentissements insupportables pour les riverains.
151	Ferroviaire : Bayonne a la chance de disposer de 4 voies qui arrivent : du nord (Landes), de l'est (Adour), de Garazi (vallée de la Nive), du sud (vers Hendaye). De plus il existe une voie urbaine (voie du souffre). Toute l'infrastructure est présente pour pouvoir développer un réseau avec un excellent maillage sur tout le territoire

	<i>urbain du BAB. Les aménagements indispensables seraient un arrêt à Glain, puis des aménagements pour les arrêts d'un véritable tram sur rail (hôpital, lycées, Forum, Pontots, etc.). Évidement, des horaires et un cadencement des TER en nette amélioration par rapport à l'existant (pour les élèves, étudiants, salariés).</i>
165	<i>- un arrêt à la gare de Bidart pour tous les trains;</i>

Le PDU mise pleinement sur l'étoile ferroviaire bayonnaise pour développer les services de transports en commun. Deux mesures portent cette intention :

- C.II.2.b. Améliorer les temps de parcours et les fréquences des services ferroviaires sur l'axe de la Nive. Allant au-delà de son champ de compétence, le Syndicat des mobilités finance pour moitié le doublement de services entre Bayonne et Cambo-les-Bains (8 services contre 4 précédemment). Dans ce cadre, et pour améliorer les temps de parcours (objectif d'une heure entre Bayonne et Saint-Jean-Pied-de-Port), des arrêts, dont celui d'Itxassou, ne sont aujourd'hui plus desservis au regard de leur très faible fréquentation et de leur faible potentiel de rabattement du fait de leurs conditions d'accessibilité. D'autres, comme à Halsou par exemple, ont au contraire été aménagés pour inciter les usagers à sortir de la RD932 et prendre le train.
- C.II.2.c. Tendre vers un RER Basque : une démarche est en cours avec la Région Nouvelle-Aquitaine pour faire émerger un Réseau express basque aux services ferroviaires cadencés sur les axes vers Dax, Puyô, Saint-Jean-Pied-de-Port et Hendaye. La réactivation (Bidart, Lahonce...) ou la création de nouveaux de points d'arrêts (Glain, Layats, Tarnos...) seront étudiées. Une réflexion conjointe portera sur l'utilisation de la voie dite "du Soufre".

Concernant la ligne 59 qui ne permet pas la liaison entre Itxassou et la gare de Cambo-les-Bains, le prolongement de la ligne 14 vers Itxassou offrira une solution directe par car.

>> Services fluviaux

28	<i>Natif et habitant d'Urt, je regrette que de nouveaux moyens de transport ne soient pas essayés. Une navette fluviale serait ludique et incitatrice (notamment au regard des beaux jours qui arrivent) et permettrait de desservir tous les villages le long de l'Adour. Cela permettrait par ailleurs de faire vivre le patrimoine historique lié à notre fleuve, autrefois grande ligne commerciale vers la basse Navarre.</i>
115	<i>une navette fluviale avec les 4 stations actuelles, opérationnelle toute l'année, avec une fréquence adaptée aux usages (toutes les 10mns aux heures de pointe), une ponctualité avérée et des mesures incitatives vis à vis des entreprises et administrations et de leurs salariés</i>

Depuis quelques années, le Syndicat des mobilités utilise l'Adour comme axe de transports en commun. Le PDU décrit l'ambition de développer ce type de desserte (mesure C.II.3.f. Développer les déplacements par voies fluviales et maritimes), en amont de Bayonne sur l'Adour, sur la Nivelle ou la Bidassoa. Des liaisons maritimes sont également envisagées, au départ de Saint-Jean-de-Luz par exemple. Ces situations devront être étudiées précisément en prenant en compte les contraintes de navigation (cohabitation avec les activités portuaires, contraintes de la marée et de la houle, navigabilité...) et d'aménagement des berges.

>> Services scolaires

112	<i>- des transports scolaires insuffisants (horaires et desserte inadaptés, inexistants pour les élèves bilingues, absence de tarif scolaire sur la ligne Hégobus 51),</i>
112	<i>la billettique pour les scolaires (conditions d'achats de billets ubuesques, l'appli smartphone pour payer pas sms dans le bus ne permet que l'achat de tickets plein tarif),</i>
27	<i>- transports scolaire avec véhicules électriques. Pour les petites communes pourquoi pas l'utilisation de traction animale .</i>
170	<i>J'ai essayé de me projeter en 2030, et je me dis que les difficultés observées actuellement ne feront qu'empirer si des actions ne sont pas prises. Voici mes propositions.</i> <i>1- Engager une réflexion et proposer des solutions de transports scolaires de proximité : Si l'amélioration des moyens de transport scolaire est mentionnée dans le plan de mobilité pour les collèges et les lycées, je n'ai vu aucune proposition pour le transport scolaire de proximité pour les écoles primaires. Or je constate que tous les matins, midis et fins d'après midi, il y a des bouchons pendant une demi-heure autour des écoles scolaires, car les parents, même s'ils habitent à proximité de l'école, prennent leur voiture pour amener</i>

	<i>leurs enfants à l'école : sur Anglet, à l'école A. Briand, la Camiade, Stella Maris, Jean Jaurès, les écoles sur l'avenue de Maignon, il y a des bouchons tous les jours de l'année scolaire. Ne serait il pas judicieux de proposer des solutions de transport de proximité et de faire en sorte que les parents les utilisent. La consultante m'a dit que cela devrait venir des parents, mais je pense que s'il n'y a pas une impulsion politique, rien ne se passera.</i>
182	<i>être plus contraignants sur la fréquentation du transport scolaire. La CAPB, au travers du syndicat de la mobilité, a fait de gros efforts dans son développement, mais trop d'enfants pour des raisons peu crédibles n'empruntent pas les services mis en place, et sont transportés par voiture au lycée, ou au collège. Il faudrait aussi dans ce domaine que les principaux des établissements scolaires tiennent compte de ce problème de mobilité et aménagent les horaires en fonction</i>

Depuis sa création, le Syndicat des mobilités est compétent pour les transports scolaires (hors élèves en situation de handicap, transportés par les Départements) des élèves :

- résidents et scolarisés sur son territoire,
- scolarisés dans l'établissement public de leur secteur.

Le Syndicat des mobilités a pris le parti de chercher à proposer des solutions aux élèves scolarisés dans le privé ou hors secteur de résidence. De ce fait, certaines situations ne trouvent pas de réponse optimum. Ce sont près de 500 circuits scolaires qui parcourent chaque jour le Pays basque et qui demandent au Syndicat des mobilités des ajustements réguliers.

Aussi le PDU poursuit cette ambition et compte réduire les trajets d'accompagnement (action T.II.2. Réduire les trajets d'accompagnement) afin notamment de limiter les circulations qui paralysent le territoire en période et horaires scolaires, réduire le trafic autour des établissements et la charge des parents qui assurent ces accompagnements.

Cinq mesures sous-tendent ce projet :

- 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

De plus, le PDU prévoit d'expérimenter de nouvelles modalités de pôles d'échange (mesure E.I.3.c. Expérimenter de nouvelles modalités de pôles d'échange) notamment autour des établissements scolaires, permettant aux parents qui accompagnent leurs enfants d'y laisser leur véhicule et poursuivre en covoiturage ou à vélo notamment. Aussi, le Syndicat des mobilités s'est doté d'un plan d'actions "écomobilité scolaire", et travaille par exemple avec l'association Beau ainsi que la Ville de Urt pour le déploiement de plusieurs lignes locales de "car-à-pattes".

Concernant la traction animale, elle n'existe pas aujourd'hui sur le territoire et serait davantage adaptée aux trajets organisés par les communes pour les regroupements pédagogiques.

Comme toutes les lignes du réseau Hegobus, les élèves peuvent emprunter la 51 pour 70 € / an. Le Pass scolaire peut être utilisé le week-end et durant les vacances. Une réflexion est en cours pour une simplification et une homogénéisation des services.

Pour ce qui est des lignes spécifiques scolaires, leur accès est sur abonnement uniquement : c'est cette inscription qui permet de réserver une place à l'enfant et de déclencher le service. Néanmoins, de nombreuses familles souscrivent à l'abonnement (inscriptions dites de confort) mais n'utilisent pas le service, concourant à faire circuler des bus vides et à charger les routes en approche des établissements scolaires tout en générant un coût important pour la collectivité.

>> Services saisonniers

59	<i>Transport en commun pour le tourisme Accès à Saint Ignace et au petit train de la Rhune à traiter avec un parking relai et une navette.</i>
----	--

112	<i>Soulager le trafic démultiplié en été : En période estivale, développer une offre de navettes gratuites avec des horaires réguliers vers toutes les plages de Bidart ;</i>
-----	---

Le PDU prévoit la mise en place de services à vocations touristique et de loisir. Deux mesures évoquent ce projet:

- **C.II.1.c. Expérimenter des services pour des usages loisirs et touristiques.** Y sont évoquées les dessertes des plages ; de la Rhune depuis Saint-Jean-de-Luz et Cambo-les-Bains ; des grottes de Sare depuis Saint-Jean-de-Luz et Cambo-les-Bains ; la station d'Iraty depuis Bayonne et Saint-Jean-Pied-de-Port ; des gorges de Kakuetta depuis Tardets-Sorholus et Saint-Engrâce ; des grottes d'Isturits depuis Cambo-les-Bains et Hasparren ; du lac de Guiche ; de la base de loisirs de Baigura...D'autres destinations pourront être envisagées : le dessein des évolutions du réseau de transports en commun sera l'occasion de mettre en œuvre cette mesure.
- **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.**

Aussi, le Syndicat des mobilités :

- accompagne la Communauté Pays basque sur la définition de sa stratégie touristique et sera force de proposition pour élaborer de solutions adaptées,
- accompagne les communes, telle que Saint-Jean-de-Luz, dans la démarche d'Aménagement durable des stations en application du projet partenarial d'aménagement prévoyant d'éloigner les parkings du littoral et de déployer de nouvelles modalités d'accès,
- étudie l'extension de ses services vers Ondres et sa plage en été,
- expérimente la sécurisation des stationnements vélo en période estivale aux abords des plages.

>> Nœuds multimodaux

116	<i>Pôles d'échanges multimodaux (PEM) à aménager, avec stationnements, dans les lieux clés du territoire afin de favoriser l'intermodalité, notamment aux abords des gares de Cambo et Ustaritz</i>
177	<i>Pôle Intermodal de Biarritz : Biarritz comporte une gare SNCF, l'Aéroport, une entrée d'Autoroute à proximité. Faire en sorte qu'il soit "LE" pôle Intermodal du Pays Basque. Situé en périphérie de Biarritz, côté intérieur, cela évitera la circulation modale en centre ville, qui existe pour le pôle de Bayonne.</i>
59	<i>* Développer la multimodalité train/bus ; train/vélo ; bus/vélo sur le territoire ; aménager la gare de Saint Jean de Luz en pôle multimodal, en particulier avec un garage vélo abrité ; revoir la station de bus de Saint Jean de Luz qui est saturée et dangereuse pour les usagers.</i>
166	<i>il serait intéressant de créer des parking gratuit en périphérie des villes et navettes vers centre ville.</i>

Le PDU mise sur le développement de l'intermodalité (passer d'un mode à l'autre au cours de son trajet) et la multimodalité (avoir l'habitude d'utiliser différents modes) pour concurrencer l'usage individuel de la voiture. Cela passera notamment par l'aménagement de lieux adaptés à ces pratiques : les pôles d'échanges. Une action regroupe ces projets (E.I.3. Développer des lieux d'intermodalité) et compte différentes mesures :

- **E.I.3.a. Développer des pôles d'échanges multimodaux et de proximité dans les centralités donnant accès à la diversité des services** (train, bus, cars, vélos...). Les sites des gares TGV (Bayonne, Biarritz, Hendaye et Saint-Jean-de-Luz) sont cités et font l'objet de projets de modernisation (en voie d'achèvement à Bayonne et Hendaye, à l'étude sur les deux autres sites). A Saint-Palais, Cambo-les-Bains et Mauléon, il sera recherché une concentration des services de mobilité en un lieu unique. Enfin, l'intensification de la desserte ferroviaire (mesure C.II.2.c. **Tendre vers un RER Basque**) conduira à moderniser et équiper les lieux desservis : le pôle d'échanges de proximité d'Halsou a été aménagé dans ce sens.
- **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.** Ce sont les échangeurs autoroutiers qui sont particulièrement ici concernés, avec l'aménagement de parking relais desservis par les transports en commun (stationnement gratuit pour les usagers du bus). En plus des parkings existants à Garros (Tarnos) et Navarre (Bayonne) d'autres projets sont en cours de réflexion pour les secteurs de Layats et Chantaco (Saint-Jean-de-Luz), Barroilhet (Biarritz – La Négresse), Souhara (Urrugne) et Technocité (Bayonne).

- E.I.3.c. Expérimenter de nouvelles modalités de pôles d'échange. Il est imaginé de travailler à proximité d'une part d'établissements scolaires et d'autre part de renforcer les dispositifs de stationnement autour des pistes cyclables.

>> Situations spécifiques

20	<i>Ligne 11 qui dessert bayonne vers tardets. Le samedi pas d horaires qui permettent de faire l aller retour dans la journée dans le sens bayonne tardets. Il y en a dans l autre sens. Ajouter une rotation permettrait d avoir ce service dans les 2 sens. Cela éviterai a nombre d entre nous de prendre la voiture le samedi et desservir pas mal de villes en week end</i>
35	<i>Résidant à Mauléon et travaillant sur Saint-Palais et Bayonne, j'utilise le plus souvent possible la ligne 11 reliant Mauléon à Bayonne. Cependant, au vu des horaires, il est dommageable que le bus de la ligne 11 partant de Bayonne à 16:10 et s'arrêtant à Saint-Palais à 17:12 ne continue pas jusqu'à la gare de Mauléon.</i>
146	<i>Chercher à faire coïncider au mieux les horaires des différents bus. Par exemple : le txik txak Mauléon et le bus Mauléon-Bayonne.</i>
	<i>Navette urbaine de Mauléon : Revoir le principe de la Navette, en proposant un véhicule plus léger et dont l'émission de gaz à effet de serre sera réduite, en proposant la gratuité, 'en réduisant le nombre d'arrêts), en étendant son service à Viodos, comme il me semblait que c'était initialement prévu, ou encore en revoyant les horaires. Si la fréquentation ne s'améliore pas, son mode de service devra être remis en cause, et d'autres modes de transport collectif devront être proposés tels que le « transport à la demande ».</i>
36	<i>Vouloir supprimer la voiture c'est bien mais bon ça ne fait pas tout. J'ai pris pendant 1 an (2019-2020) un abonnement chronoplus pour essayer de me rendre à mon travail en bus. J'habite rue de l'empereur à Anglet, mon travail est situé rue Maubec. Avant la mise en place du T2. Impossible d'arriver avant 8 heure à mon travail. pourtant j'ai un arrêt de bus (38) à 10 mètres de mon domicile. Si vous êtes pas situé sur la ligne T1 ou T2 c'est un calvaire. 3 changements de bus et 1h de trajet pour me rendre à mon travail. Ou bien on me demande de marcher 25 minutes c'est vrai qu'au pays basque il ne pleut jamais. Entre 10 minutes de voiture, 15 minutes de vélo non subventionné, 25 minutes en courant et 1 heure de bus</i>
69	<i>Cars et transport à la demande : désenclavement indispensable de La HAUTE SOULE: - Prolongation incontournable de la ligne 11 de TARDETS jusqu'à LARRAU et SAINTE ENGRACE .</i>
85	<i>Veillez mettre la ligne 6 sur toute la longueur, c'est à dire jusqu'à Biarritz, les DIMANCHES et jours FÉRIÉS. Et plus de bus ligne 6 dans la journée. La fréquence de la seule ligne qui dessert le BAB est INSUFFISANTE.</i>
131	<i>Le réseau de bus est totalement insuffisant. Même sur Anglet, le bus ne passe que toutes les 20 mn et 1 fois par heure le week end. La ligne 36 ne va pas jusqu'à la barre le week end , lieu de rendez vous des jeunes et de promenades pour les adultes</i>
175	<i>Entre st palais et baigorri les horaires du bus pendulaire ne sont pas pratiques . Ainsi les horaires d' aller et retour larceveau si jean pied de port ne sont pas cohérents avec ceux des bureaux .. en terminant à 12H à st jean il faut attendre 12H 50 pour repartir ... par contre en allant sur st palais le Delai est trop court à peine arrivés il faut repartir Soyez plus cohérents les travailleurs d'oztibarre boudent le bus pour aller au travail à cause de ces incohérences . et illogismes</i>
44	<i>- Il n'a jamais été prévu une ligne TramBus directe de St Léon (emblème de Bayonne) à Biarritz. Cela est fort dommage car il faut prendre 2 bus de St Léon pour aller à Biarritz. Regret de l'abandon de la ligne A2 qui était directe et rapide.</i>
61	<i>Je trouve excellent le tram Bus 2 à Tarnos. Par contre je ne comprends pas pourquoi le bus ne part pas le matin à 5h30 depuis Tarnos. Je me demande comment les gens qui commencent à 6h du matin font pour aller en bus au travail. Je vous remercie de prendre en compte ma remarque</i>
57	<i>Je travaille à Bidart et vis à Villefranque. En voiture avec l'autoroute c'est 25 minutes seulement (45 avec les bouchons à ikea). Si Je devais prendre le bus ça serait presque 2h!</i>
26	<i>La ligne qui relie baigorri à garazi ne peut être utilisée pour travailler Le 1er départ de baigorri est à 8h30 (ça ça va) mais le dernier retour part de garazi juste avt 16h. Ça fait une amplitude trop petite pour une journée de travail. C'est dommage de devoir toujours prendre la voiture</i>
68	<i>Je souhaiterai qu'une ligne directe soit mise en place en partant de Tarnos et passant par le pont rouge, direction le BAB jusqu'à Biarritz. En effet, à ce jour, pour se rendre sur le BAB depuis Tarnos, il faut obligatoirement prendre une correspondance en centre ville de Bayonne (ligne 6), ce qui engendre une attente pouvant aller jusqu'à 20 minutes !</i>
81	<i>habitant à Labenne et travaillant sur le BAB , je ne peux pas prendre le TRAMBUS car aucune ligne directe ne dessert le boulevard du BAB. En effet ayant une vie familiale et des impératifs pour aller chercher mes enfants à l'école, prendre le bus me ferait perdre énormément de temps car il me faut prendre une correspondance à la place des basques.</i>

	<i>Afin de permettre à plus de personnes en activité de prendre le bus serait-il possible de mettre en place une ligne directe depuis Ondres qui desservirait le BAB.</i>
19	<i>Bien qu'une ligne existe entre cambo et itxassou nous sommes la plupart du temps obligés d'utiliser notre voiture pour aller à Bayonne ou Saint pied de port, ou pour faire nos courses. Car La ligne de bus 57 entre itxassou et cambo n'assure PAS de correspondance - avec la ligne 814 qui relie cambo Bayonne: le 57 arrive 3 mn APRÈS le départ du 814. - ni avec le train Bayonne-Saint Jean Pied de Port. Le 57 va aux thermes mais pas à la gare. Et le 59 n'a pas de correspondance avec les horaires de départ ou d'arrivée du tram. En particulier pour le premier train de la journée. De plus, si à vol d'oiseau il y a moins de 3 km entre la place d'itxassou et les supermarchés d'itxassou et cambo, le bus met 50 minutes pour y aller. C'est en bout de circuit en aller retour que fait le bus. S'il fonctionnait en boucle dans les deux sens simultanément nous pourrions l'utiliser pour faire nos courses.</i>

L'évocation de ces remarques laisse apparaître la diversité des demandes individuelles : chacun espère le bus direct de son domicile à sa destination, à l'heure voulue. Le Syndicat des mobilités et plus globalement les transports en commun ne peuvent y répondre parfaitement : comme tout service collectif, ils sont pensés pour répondre aux besoins du plus grand nombre (et non de chacun) et demandent des adaptations à leurs usagers. Malgré tout, ces avis seront analysés pour apporter les ajustements possibles.

Aussi, le PDU prévoit des évolutions de réseaux et le renforcement de ces services. Plusieurs mesures les évoquent :

- 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.d. Définir et mettre en œuvre le futur réseau de cars express
- C.II.2.a. Travailler à améliorer et garantir les performances des services
- C.II.3.b. Restructurer le réseau de transports en commun autour des lignes structurantes et augmenter les niveaux de service
- 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.g. Définir et mettre en œuvre le futur réseau de transports en commun sur le littoral
- E.I.3.d. Affiner les horaires des services pour optimiser les correspondances

Concernant la régularité des services, le Syndicat des mobilités réalise régulièrement des contrôles auprès de ses opérateurs et se dote d'outils de suivi et d'évaluation.

Ouverture du territoire aux échelles régionales, nationales et européennes

116	<i>Le projet LGV est évoqué de façon peu explicite et suscite inquiétudes et interrogations. Ce dossier mériterait d'être clarifié d'autant plus qu'il impacterait de façon majeure le périmètre du Syndicat des mobilités et que la majorité des communes se sont prononcées contre la nouvelle ligne LGV et pour l'aménagement des lignes existantes..</i>
53	<i>- Pb LGV : si la gare est à Hendaye, le flux routier pour accéder à celle-ci sera trop important.</i>

La deuxième phase du projet GPSO (Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest) entre Dax et la frontière espagnole est indiquée dans le Porter à connaissance de l'Etat. Un paragraphe dans le diagnostic le mentionne. Ce paragraphe pourra être précisé pour intégrer notamment les informations concernant le report de calendrier. Ce projet ne trouve pas de résonances directes dans le projet porté par le SMPBA.

Mobilité telle un service (MaaS)

92	<i>la mobilité douce à plus grande échelle (agglomération) suppose de développer le transport inter-modal donc avoir un titre de transport unique par zone (TER, BUS-Tram, Vélo libre service, bateau...)</i>
169	<i>Pourquoi donc les gens ne se rabattent-ils pas sur le train ? Les horaires sont peu adaptés, et le tarif dissuasif, d'autant plus qu'une fois sur le bus, il faut reprendre un ticket chronoplus pour poursuivre son trajet... Déjà, meilleurs horaires et tarification intégrée, ce serait un gros progrès.</i>

115	<i>une application numérique simple tout-en-un pour smartphones (réseau, horaires, tarifs, monétique, ...).</i>
146	<i>Simplifier le nom des différentes compagnies de transport et renforcer l'information auprès des habitants sur les modes de transport et leur intérêt.</i>
197	<i>2. Gratuité des transports collectifs. L'objectif est d'inciter l'ensemble de la population à emprunter les transports publics, pour tous les usages de la vie courante. Pour cela, il faut que l'accès soit facilité par un cadencement régulier et un maillage répondant aux besoins des habitants. La gratuité permet le brassage des populations et diminue la fréquence des trafics routiers. C'est donc une réponse concrète à l'urgence climatique. Certes, c'est un coût financier. Mais c'est un choix politique essentiel pour sauver la planète. Certaines villes ont fait ce choix, et s'en félicitent. Pourquoi notre agglomération ne se fixerait-elle pas cet objectif ?</i>
104	<i>Une idée ou une question : Avant à Hendaye, lorsqu'il y'avait une navette gratuite, je l'utilisais (elle était toutes les 20 minutes). Depuis, que les lignes sont payantes, je n'utilise plus rien. Peut-être un prix intéressant pour les Seniors sur un Pass mensuel ou un Pass annuel me ferait utiliser, moi et ma femme, les services de transport public entre Bayonne et Hendaye? Mais comme les prix actuels ne sont pas intéressants, on n'utilise rien. Habitant à 200 mètres de la Gare des Jumeaux, nous pourrions être des utilisateurs réguliers.</i>
110	<i>-rendre les transports en commun gratuits sur la communauté d agglomération ou sinon offrir 10 tickets de transport par an aux habitants</i>
27	<i>- Au sein de l'agglomération Pays basque possibilité pour les agents de travailler dans le pôle le plus proche de son habitation pour éviter les déplacements ou en télétravail .</i>
146	<i>Favoriser des espaces publics de coworking pour réduire les trajets.</i>
118	<i>Alors que l'on voit que la pandémie a considérablement affecté la façon dont on conçoit le travail (et son lieu), ses déplacements et sa façon dont on a de se retrouver coller les uns aux autres dans des modes de transports collectifs, les élus locaux ne semblent pas du tout avoir anticipé cette problématique et reste coller à une politique autour de lignes de bus qui ne sont pas du tout efficaces puisqu'ayant diminué drastiquement le pourcentage de voies en site propre (voir document joint du projet initial, qui prévoyait même 3 lignes de BHNS) et à une politique cyclable "à la marge" malgré les discours et communications en tous genres sur ce sujet.</i>

Avec l'action "E.I.1. Faciliter la préparation au voyage" le PDU envisage de simplifier l'accès aux services avec différentes mesures :

- **E.I.1.a. Créer une marque ombrelle, une désignation commune des services** : à terme, tous les services entreront dans la gamme Txik-Txak, supprimant les différentes dénominations qui sont antérieures à la prise de compétence du Syndicat des mobilités à sa création en 2017.
- **E.I.1.b. Homogénéiser l'information multimodale** : cette mesure vise à faire du Syndicat des mobilités un agrégateur des informations liées aux mobilités, qu'elles relèvent de sa compétence ou non. Déjà le calculateur d'itinéraire (<https://www.communauté-paysbasque.fr/vivre-ici/deplacements/calculateur-itineraire>) intègre les services routiers, ferroviaires, en covoiturage et des itinéraires cyclables.
- **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**. Mis en service, pour répondre aux problématiques sanitaires, le ticket SMS permet d'acheter son titre de transport à bord du bus et vient compléter les distributeurs automatiques de titres déjà disponibles. Le paiement sans contact par carte bancaire, faisant office de titre de transport, directement sur les valideurs (open payment) sera prochainement opérationnel. D'autres solutions pourront être déployées au gré de l'intégration d'évolutions technologiques.
- **E.I.1.e. Proposer une information voyageur multimodale enrichie, en temps réel et prédictive**. Les travaux avec Nouvelle-Aquitaine Mobilités et l'Eurorégion contribuent à actualiser les calculateurs d'itinéraires avec les données du territoire.

Le PDU prévoit des évolutions de sa gamme tarifaire via la mesure "E.I.2.a. Uniformiser les tarifications pour les rendre lisibles, attractives et solidaires". Il expose sept objectifs pour une tarification à horizon 2022 :

- 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/ Nouvelle-Aquitaine Mobilités),
- 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.

Le Syndicat des mobilités a fait le choix d'une tarification attractive et mène une étude sur l'évolution pilotée par un groupe de travail d'élus référents.

La refonte de la tarification des services confirme les tarifs spécifiques pour les jeunes comme c'est le cas depuis de nombreuses années. Les abonnements scolaires permettent d'ailleurs aujourd'hui d'utiliser les services le week-end et pendant les vacances.

Le sujet de la gratuité des services a fait l'objet d'études et débats en intégrant d'une part les potentielles augmentations de fréquentation et d'autre part les pertes de recettes dans une perspective long terme. Néanmoins, à ce stade, cette hypothèse n'a pas été retenue. En revanche, l'ambition portée par les élus du territoire est de mettre en place, à horizon 2022, une tarification solidaire, basée sur le quotient familial et allant au-delà des obligations réglementaires en vigueur.

Le PDU compte sur le développement du télétravail pour limiter la distance des trajets domicile-travail (mesure T.II.1.b. Encourager le développement de tiers lieux, espaces dédiés au travail proche de son domicile). Les interventions liées à cette mesure, écrite avant la crise sanitaire de la Covid, pourront être renforcées.

Le Syndicat des mobilités accompagne différentes démarches de Plan de mobilité en entreprise ou dans les établissements scolaires sur la côte comme l'intérieur. Le PDU prévoit la poursuite de ces interventions (mesure "E.III.1.b. Accompagner les plans de mobilité en milieux professionnels et scolaires"). Le Syndicat des mobilités accompagne actuellement 31 Plans de mobilité en entreprise. La Communauté Pays basque engage sa propre démarche de plan d'administration et pourra notamment envisager le travail ses agents depuis ses différents locaux répartis sur tout le territoire.

Compte tenu de la réglementation actuelle, les employeurs doivent prendre à leur charge 50 % d'un abonnement de transports en commun ou de vélo (Article Article R3261-1 du Code du travail) et peuvent proposer le forfait mobilité durable pouvant aller jusqu'à 500 € / an / salarié.

Services à vocation sociale et mobilité pour tous

8	<i>Je demande la mise aux normes d'accessibilité, sécurité de l'arrêt de Bus ligne 32 et 36 de Chronoplus. Pas de quai, pas de piste podotactile, pas de ligne au sol, des voitures systématiquement garées sur le simili arrêt. Le panneau horaire est caché. Et ceci dans les 2 sens, une abomination en 2021. Demander des dizaines de fois à la commune et Chronoplus</i>
13	<i>Anglet l'arrêt de bus des Cinq Cantons reçoit 5 lignes, oui 5, donc beaucoup d'usagers. Le quai n'est pas aux normes d'accessibilité, aucune piste podotactile. Le bus ne peut s'approcher du trottoir car cela forme une courbe, ce qui augmente encore l'enjambée pour monter ou descendre. Illegal</i>
116	<i>C'est épuisant ces arrêts sans banc, sans trottoir à hauteur réglementaire pour descendre en sécurité. Une aberration ce manque de prise en considération du confort des usagers et des PMR, et personnes handicapées</i>
43	<i>Attentif aux questions de transports et de mobilités, et étant un usager à mobilité réduite, je souhaite apporter quelques propositions en espérant leur prise en compte : - le passage de la ligne 14 (Bayonne-Cambo/Espelette) par Sutar, avec neutralisation de l'ancien arrêt sur l'avenue de Cambo. - la création d'un arrêt situé aux alentours du 123 rue de Hausquette commun aux lignes 32 et 32. Un arrêt "Pompiers" existe pendant les Fêtes de Bayonne, pourquoi ne pas le pérenniser sur la rue de Hausquette. - la simplification de réservation de courses sur le service Accès Plus, via une plateforme internet.</i>
145	<i>Gare de Bayonne la difficulté pour changer de quai est difficile car les escaliers sont très étroits par contre à Biarritz nous avons des ascenseurs.</i>
47	<i>Chronoplus ne fait aucun effort dans l'affichage des horaires sur les panneaux sur les lignes secondaires : placés trop haut, alors qu'il y a de la place plus bas, les gens en fauteuil roulant ne peuvent lire, les mal voyants idem. C'est quand même pas si compliqué de penser..... #penseauxautres</i>
204	<i>Jean-Marie, Michel et Julien se sont connus il y a une trentaine d'années en fréquentant l'Institut Medico Educatif Francessenia de Cambo. L'IME disposait d'un transport qui venait les chercher au plus près de leur domicile soit respectivement à Mendionde, Irressary et Beyrie sur Joyeuse. A leur majorité, tous les trois ont rejoint l'ESAT et le Foyer de Vie de l'association Celhaya de Cambo. Cela a été possible parce que Francessenia en a continué le transport. C'est encore le cas aujourd'hui pour Michel et Julien, Jean-Marie ayant dû abandonner suite à restructuration des transports de l'IME. Il lui fallut trouver une</i>

solution pour rejoindre le transport de Celhaya, à 10km de son domicile, le matin et en revenir le soir. Cette restructuration n'aura pas de conséquence pour Michel à qui quelqu'un doit assurer la navette du domicile au bus et vice versa (15 km /jour). Julien qui prenait le bus à 500m de chez lui s'est trouvé à devoir rejoindre le bus à Irressary à 15km (60km /jour).

Par ailleurs, l'IME étant un établissement scolaire, il n'y a pas de transport les mercredi après-midi et durant les vacances scolaires. Ce sont les parents qui assurent en alternance le lien avec le bus de Celhaya à Hasparren (60km aller-retour pour Julien, 40km pour Michel). C'est ainsi que, par exemple, Julien, pour rejoindre son bus, doit faire plus de 1200 km par mois à titre individuel. Laissons aux spécialistes le soin de calculer combien coûtent plus de 12000km parcourus par an sans compter l'investissement humain ! A noter que le transport fait par Francessenia n'est pas gratuit.

Vous l'aurez compris, ces trois jeunes hommes sont handicapés mentaux. Ils n'ont besoin d'aucun aménagement particulier pour circuler dans un véhicule motorisé. Cependant ils sont et seront inaptes à conduire un véhicule à moteur. Ils sont condamnés à être dépendant d'un tiers pour se déplacer, notamment pour rejoindre leur centre d'activité Celhaya quotidiennement.

Les mesures de distanciation sanitaire accompagnant le deuxième confinement ont contraint Francessenia à ne pas assurer le transport de Michel et Julien. Avec le concours de Celhaya qui les accompagne jusqu'au départ de la gare de Cambo, ils empruntent en compagnie de Jean-Marie la ligne 15 du Car Express pour rentrer chez eux. C'est une expérience très positive qu'ils vivent depuis deux semaines et qui ouvre des perspectives pour l'avenir. Il y a lieu de souligner que le bon accueil et l'attention des différents chauffeurs a facilité les choses.

Il est prévisible que dans un proche avenir Francessenia n'assure plus le transport de nos trois gaillards. La solution de remplacement la plus adéquate paraît être le service public de mobilité qu'est Txik-Txak. Cependant, à ce jour, la pleine utilisation de cette ligne de manière exclusive quotidienne et durable demande un aménagement d'horaire le matin au départ d'Iholdy. L'heure de départ actuelle, trop matinale, oblige les proches de Michel et de Julien à faire en alternance la navette jusqu'à Hasparren (40km depuis Irressary, 60km depuis chez Julien). L'aménagement d'un arrêt au carrefour d'Attisane à Mendionde à 50m du domicile de Jean-Marie, éviterait à son père, veuf, agriculteur en activité de prendre la voiture pour aller le récupérer à un kilomètre.

Je fais ce courrier après discussion avec les proches de Jean-Marie et de Michel afin de vous faire part de difficultés liées à la mobilité d'une catégorie de personnes adultes handicapées. Le Syndicat des mobilités nous est apparue la structure publique la plus amène pour apporter une solution générale et adaptée à ce genre de situation. Or il n'apparaît nulle part qu'il mène une politique dans ce sens. Il lui appartient de s'y investir. En cette fin d'année, si particulière, période des vœux, c'est ce que nous souhaitons.

Enfin, je vous invite à vous rapprocher de l'association Celhaya qui a une vision plus globale du problème des transports et qui est plus apte pour fédérer tous les besoins généraux et particuliers.

Bien cordialement et avec l'espoir de voir Txik-Txak s'investir dans mobilité des personnes adulte handicapées

Le Syndicat des mobilités actualise le schéma directeur d'accessibilité programmée qui prévoit la mise en accessibilité progressive des services de mobilités. Les priorités d'aménagement pourront être définies en fonction de différents critères telle que la fréquentation ou la présence d'établissements spécialisés à proximité. Certains ne peuvent néanmoins être rendus accessibles du fait des caractéristiques des lieux. C'est pour répondre aux difficultés rencontrées à certains arrêts ou pour s'adapter à des conditions de mobilité très particulières que le Syndicat des mobilités propose aujourd'hui des services de transport pour les personnes à mobilité réduite. Le sujet est pris en compte également dans l'étude Mobilité à la demande.

Ce schéma compte également des volets informations et formations qui visent à ce que chacun des agents prennent gare à ce que ses actions aillent dans le sens d'une accessibilité des services. Un point de vigilance sera porté sur l'information aux arrêts aux opérateurs, chargés de la disposer.

La commission accessibilité de la CAPB a fait une analyse détaillée du PDU et fait des préconisations. Le Syndicat des mobilités les prendra en considération.

Les quais de la gare de Bayonne seront rendus accessibles et des ascenseurs en faciliteront l'accès. Des travaux sont en cours.

Enfin, pour ce qui est de l'avis concernant les personnes en IME, le Syndicat prévoit d'apporter des informations aux familles concernées.

Usages collectifs de la voiture et électromobilité

78	<i>Favoriser le covoiturage : le développement d'aires de covoiturage, même petites et crucial. Autour de chaque entrée/sortie d'autoroute notamment, se situent des espaces commerciaux avec de nombreuses places de parking : Leroy Merlin pour Anglet, Intermarché et autres pour Bayonne Nord, Parking Espace des Templiers à Biarritz. Ces parking ont toujours été utilisés de manière officieuse par les covoitureurs, car ce sont les plus proches des échangeurs, donc les plus pratiques. Elles font aujourd'hui l'objet d'une lutte acharnée par les enseignes propriétaires de ces places : barrières, panneaux, voir même immobilisation de ces places quitte à ce que personne ne les utilise. L'agglo pourrait acheter/louer une partie de ces places pour le covoiturage.</i>
116	<i>Aménager des aires de covoiturage et développer des mesures de sensibilisation et des outils numériques de partage</i>
59	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Promouvoir et développer la plateforme de covoiturage https://txiktxak-kovoit.fr/ avec une forte communication (réseaux sociaux, presse, flyers en mairies et offices du tourisme)</i>
31	<i>Voiture : Développer et favoriser le covoiturage, l'auto partage, et l'auto-stop, en particulier en zone rurale et péri-urbaine, en associant étroitement les communes et les associations locales. Créer un réseau d'arrêt « auto-stop » sur l'ensemble de la Soule.</i>
110	<i>-proposer une voiture électrique à la location de durée moyenne (à la journée, à la semaine) sur inscription à la mairie</i>
59	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Azkaine Bai est contre :</i> <ul style="list-style-type: none"> o <i>la mesure TV1b carburants alternatifs : peu pertinents (soit des carburants d'origine agricole en concurrence avec l'agriculture pour l'alimentation ; soit des carburants qui sont fossiles). Favoriser l'électricité d'origine renouvelable.</i>

Le PDU prévoit le développement des pratiques de covoiturage via l'action "T.IV.1. Développer le covoiturage, la mutualisation des déplacements" et trois mesures :

- **T.IV.1.a. Développer un outil de covoiturage à destination du grand public.** L'application Txik-Txak Kovoit', mise en service en 2020 en pleine crise sanitaire bénéficiera d'une nouvelle promotion dans les mois à venir lorsque les usagers seront plus prompts à partager leur véhicule et que les restrictions en matière de nombre d'occupant des véhicules en covoiturage seront levées. Cette application permet la création de communauté, véritable outil d'appui aux Plans de mobilité en entreprise en établissements scolaires.
- **T.IV.1.b. Aménager, équiper, rendre accessible et donner de la visibilité aux aires de covoiturage.** Le Syndicat des mobilités a engagé la définition d'un schéma des aires de covoiturage qui pointe les secteurs à enjeux. Une typologie de point d'arrêt permettra de différencier les sites et le niveau d'aménagements à prévoir et l'intervention du Syndicat de mobilités avec les gestionnaires de voiries.
- **T.IV.1.c. Structurer un système d'autostop organisé** pour les espaces pas ou peu desservis, comme solution misant sur la solidarité.

Concernant l'autopartage, le PDU prévoit une expérimentation (mesure "T.IV.2.a. Expérimenter la mise en place d'un système de partage de véhicules") et y travaille notamment avec la ville de Bayonne. Ce sujet est abordé, comme le covoiturage, dans l'étude Mobilité à la demande pilotée par le Syndicat des mobilités.

Le PDU compte une action portant sur l'énergie des véhicules (T.V.1. Décarboner le mix-énergétique de la mobilité). Parmi les mesures, celle évoquant d'autres types de carburants (T.V.1.b. Développer des points de recharge pour d'autres types de carburants) ouvre la voie à l'innovation, pour des carburants connus ou non. L'hydrogène, moyen de stockage de l'électricité qui peut être d'origine renouvelable, est l'une des pistes envisagées autant que l'utilisation des déchets, d'origine agricole ou non. Par ailleurs, le Syndicat des mobilités ne vise pas sur une seule source d'énergie mais sur un mix-énergétique.

Réseaux de voirie et sécurité routière

>> Apaisement des vitesses et limitation des trafics

7	<i>Je demande la vitesse dans toutes les rues d'Anglet, limitée à 30 km/h</i>
21	<i>Quelques actions simples et peu coûteuses permettraient déjà d'améliorer le trafic sans pour autant casser le plan de mobilité. Des ingénieurs sont la pour ça, il suffit de les consulter. SVP Améliorez le trafic dans cette zone car il devient de plus en plus compliqué et SANS ALTERNATIVE de se rendre au travail... Cela est un calvaire au quotidien.</i>
27	<i>- L'interdiction des voitures dans les centres villes ou villages (hors véhicules de livraisons qui seront plutôt du type triporteurs ou véhicules propres) : Saint Jean de Luz , Ascain , ...</i>
59	<i>• Rendre contraignant l'usage de la voiture à partir de 2025 (limiter les stationnements en ville ; péages urbains, etc) après avoir développé les infrastructures vélo et les transports en communs sur la période 2020-2025.</i>
70	<i>2/ Comment faire en sorte que la nécessaire hiérarchisation des modes de transport soit bien appliquée ? Au XXIème siècle, on est bien au courant du fléau que représente la place excessive de la voiture individuelle dans les déplacements (pollution sonore et de l'air, sédentarité des automobilistes, danger pour les usagers les plus vulnérables...), il faut donc s'atteler à réduire sa part modale et donc sa place dans les aménagements, en donnant d'abord priorité aux plus vulnérables, càd 1/ piétons 2/ cyclistes et ensuite seulement transports en commun et enfin voiture.</i>
83	<i>D'indiquer clairement la nécessité de réduire la place de la voiture afin d'apaiser les rues. Même si nous développons des aménagements cyclables, sans réduction de l'espace dédié à la voiture (et pas seulement les places de stationnement), nous ne parviendrons jamais à réduire la part modale de la voiture de 77 % aujourd'hui à 52 % en 2030 comme indiqué dans les objectifs du PDU.</i>
150	<i>Deux remarques pour une alternative à la voiture hors agglomération. De nombreuses routes secondaires, calibrées comme des routes secondaires sont devenues très passantes au fil des ans suite à l'essor démographique en particulier autour des communes du rétro littoral. Les emprunter à pied ou en vélo en l'état actuel est très dangereux. Exemple D 307 entre Saint-Jean-de-Luz et Saint-Pée sur Nivelle. Pourquoi ne pas limiter la vitesse à 50 sur de plus longs tronçons et surtout effectuer des contrôles en créant ainsi des voies partagées et pacifiées hors agglomération. Passez de 70 à 50 augmente en réalité très peu le temps de parcours car on ne roule jamais à vitesse maximum sur tout le parcours. Il serait également intéressant de réhabiliter certains chemins ruraux pour permettre à chacun d'aller pied au bourg ou rejoindre un arrêt de bus. De façon plus générale, une campagne de prévention routière sur la vitesse hors agglomération serait très utile.</i>
163	<i>Pour terminer, afin de diminuer la pollution dans nos villes, interdire les 4x4, ce n'est pas la place de ces gros véhicules dans les villes ils sont mieux sur les autoroutes.</i>
171	<i>ZONES 30 – pour qu'elles soient efficaces en termes de sécurité. Afin de faciliter les mobilités douces (piétons, cyclistes), nos villages commencent à établir des "zones 30" comme VMA. Mais cette Vitesse Maximale Autorisée est très peu souvent respectée. Le plan de mobilités peut-il intégrer une aide aux communes (que la voirie soit communale, départementale....) pour des aménagements aidant à respecter la vitesse ? Cette aide pourrait être du CONSEIL, suivi éventuellement d'aide aux investissements. (peinture, nudges, plots....etc) PS : la première action de notre jeune association étant la mise en place d'un carapatte, nous nous apercevons que nous ne nous sentons pas du tout en sécurité car les voitures roulent trop vite. Ce constat est unanime dans beaucoup de villages.</i>
186	<i>8- Apaiser la vitesse il est important pour la sécurité des cyclistes de passer les villes ou quartiers en zone 30. L'Espagne vient de passer toutes les rues à sens en unique en rues à 30 dans tout le pays. Pourquoi ne ferions nous pas de même ?</i>
152	<i>La vitesse sur la vieille route de saint Pee D307 est beaucoup trop excessive Nous avons fait une demande de panneau renseignant sur la vitesse à laquelle les voitures circulent on attend toujours Il serait opportun vu le nombre de vélos et de piétons de passer toute la route à 50 On ne peut pas sortir de chez soi sans manquer se faire renverser. A quand les voies pacifiées !!!</i>

Le PDU soutient la volonté d'apaiser les vitesses dans les espaces agglomérés (mesure C.I.3.a. : Inciter à apaiser les vitesses dans les espaces agglomérés) dans le but notamment de :

- permettre un meilleur partage de la voirie et sécuriser des déplacements, particulièrement des usagers des pratiques actives (marche et vélo),
- améliorer le cadre de vie des espaces traversés en limitant l'exposition aux pollutions atmosphériques et aux bruits,
- permettre l'accès des véhicules motorisés.

Les gestionnaires de voiries seront mobilisés pour identifier des voies majeures qu'il convient de maintenir à 50 km / h au moins et abaisser les vitesses à 30 km / h maximum ailleurs.

Le PDU vise également, par cet abaissement des vitesses, à une réduction des circulations dans les espaces les plus denses : la voiture, rendue moins rapide et occupant moins d'espace, laissera mécaniquement de la place aux autres pratiques de l'espace public. Le PDU prévoit l'expérimentation d'une zone à faible émissions (pour réduire la circulation des véhicules les plus polluants) ou d'une zone à circulation restreinte (pour interdire le trafic de transit) dans les espaces les plus denses (mesure T.V.2.c. Réduire l'exposition aux polluants atmosphériques des populations environnantes).

L'étude circulatoire actuellement menée par le Syndicat des mobilités sur le territoire du Bayonne, Anglet, Biarritz et Bidart vise à objectiver la situation des circulations en entrée de ville. Elle propose des scénarios multimodaux permettant d'insérer les transports en commun et vélo en envisageant des solutions intermodales efficaces en ces lieux et pour limiter le trafic dans les centralités.

Hors agglomération, des mesures ponctuelles d'abaissement des vitesses peuvent être envisagées dans les bourgs constitués, en concertation avec les communes et le Département gestionnaires des voiries. Néanmoins, le PDU repose sur une hiérarchisation des voiries qui vise également à conserver des qualités de fluidité de trafic sur les principaux axes routiers.

>> Utilisation de l'autoroute comme rocade urbaine

78	<i>Je souhaite par ailleurs insister sur la dangerosité que représente la sortie Bayonne Nord le matin aux heures de pointe. L'autoroute a 3 voies, et sur le côté se trouve une voie de sortie et d'insertion. Cette voie est tout le temps saturée, les voitures étant à l'arrêt ou à vitesse extrêmement lente. Elle représente une difficulté majeure pour les voitures souhaitant s'insérer sur l'autoroute depuis cette voie, ou sortir de l'autoroute vers Bayonne. Les camions roulent sur la voie de droite à 110km/h, et autant certains connaissent les lieux et se déportent automatiquement sur la voie du milieu à l'approche pour anticiper les problèmes, autant certains ne connaissent pas et sont très surpris lorsque la voiture devant eux doit ralentir à 30km/h pour s'insérer. Bref, j'imagine qu'il y a déjà eu de nombreux accidents. J'ai moi-même été témoin de nombreux accidents évités de justesse et stressé au maximum à chaque fois que je dois m'insérer sur cette voie.</i>
128	<i>Je suis CONTRE la rocade urbaine mentionnée en page 44</i>
170	<i>2- Transformer la partie d'autoroute entre Saint Jean de Luz Sud et Labenne en une rocade publique me paraît indispensable à moyen terme, et obligatoire à long terme : Prenez l'autoroute à Hendaye à destination de Bayonne le matin vers 8h30, et essayer de sortir à la sortie Bayonne Centre pour rejoindre le centre de Bayonne . Vous constaterez que la voie de sortie à droite est complètement saturée, cela bouchonne jusque sur le pont de l'Adour, et l'on ne se sent pas du tout en sécurité avec les nombreux poids lourds en circulation. C'est très dangereux. Et cela ne va pas s'améliorer si rien n'est fait. Il faudrait fluidifier les accès à l'autoroute, en le transformant en rocade, et en ajoutant de nouvelles entrées et sorties. Par exemple : - les accès à l'autoroute de la ville de Saint Jean de Luz sont insuffisants (il faudrait un accès vers Ascaïn/Saint Pée sur Nivelle), - l'accès de Biarritz ne permet pas de desservir facilement le nouveau quartier construit et très habité en direction d'Arbonne, - l'échangeur d'Ametzondo (Ikea) est un cauchemar, - il pourrait y avoir une échangeur sur l'A64 pour desservir la D817 (route de Pau). S'il n'est pas possible de remplacer cet autoroute en rocade, alors il faut peut être envisager la construction d'une rocade, à la place de la ligne LGV, dont aucun politique ne semble vouloir.</i>

59	<ul style="list-style-type: none"> • Azkaine Bai est contre : <ul style="list-style-type: none"> o la mesure C12a qui prévoit une réduction d'abonnement sur autoroute de 20% financée par le PDU. Cette mesure est contraire aux objectifs poursuivis par le plan et favorise la voiture par rapport aux transports en commun. De plus elle subventionne des usagers privés et un concessionnaire d'autoroute privé. o le projet d'accès à l'autoroute à Chantaco qui est coûteux (15 M€) et favorise la voiture au détriment des transports en commun.
121	2- la rocade urbaine me semble une fausse bonne idée: cela incitera les voitures au lieu de freiner le trafic
139	Il ne faut pas créer de rocades supplémentaires pour les voitures .
141	Voiture : non à la "rocade urbaine" (p44), si cette idée est mise en place avant même d'avoir retiré de la place à la voiture dans les villes, elle ne fera qu'augmenter le nombre d'automobilistes.
187	Cinquième point, Ahetzen s'était positionné pour un projet de « rocade » durant les élections municipales de 2020, c'est-à-dire rendre l'autoroute gratuite ou moins chère pour fluidifier le Traffic. Or nous sommes actuellement en pleine réflexion, car utiliser l'autoroute ne fait que déplacer le problème ; on utilise encore et toujours la voiture. Idem pour les projets d'échangeurs à Chantaco, c'est encore artificialiser les sols, provoquer des pollutions, et encourager la voiture. La preuve en est que nous prenons tous déjà régulièrement l'autoroute pour aller à Bayonne ou Urrugne et que cela ne résous pas les bouchons aux entrées des villes car il y a toujours plus de monde (prévisions de +35000 habitants d'ici 2030). Cela ne fait que dévier le flux de voitures, or le but c'est de prendre moins sa voiture (passer de 77% à 52%). De plus, 50% des déplacements en voiture font moins de 3km ; il faut mettre l'accent sur les mobilités douces et l'amélioration sur les transports en commun, sur la jonction Chonoplus/Hegobus.
176	- A64: Le trafic routier sur la RD936 Bidache-Bayonne (via Bardos) est en constante augmentation au détriment de l'autoroute A64, tant pour les voitures individuelles que pour les utilitaires. La raison est liée au coût : les professionnels préfèrent la gratuité de la route aux tarifs élevés de l'autoroute. La solution pour apaiser les bourgs (Bidache, Bardos par ex.) et diminuer les coûts d'entretien de la RD serait de rendre gratuite l'A64 à partir de Peyrehorade.

Le PDU prévoit l'utilisation des autoroutes A63 et A64 existantes comme rocade urbaine (action C.1.2. Exploiter le potentiel des autoroutes comme rocade urbaine pour encourager le report modal et les pratiques multimodales). Cette action ne devrait pas être de nature à accroître et faciliter le trafic dans les espaces agglomérés. Elle vise plutôt à en reporter une partie vers les autoroutes. Le PDU porte également une stratégie d'apaisement des circulations et de limitation des emprises dédiées à la voiture dans les espaces les plus recherchés.

Les autoroutes du territoire sont de compétence d'Etat et déléguées à un concessionnaire chargé de leur exploitation. Le Syndicat des mobilités ne peut donc que solliciter et accompagner des mesures prises par les autorités compétentes. Dans ce cadre, le Syndicat des mobilités participe :

- financièrement à la mise en place de tarifs préférentiels pour les navetteurs sur l'A63 et l'A64 (générant 2500 trajets, effectués à 40 % par des usagers n'ayant pas antérieurement d'abonnement autoroutier et permettant un report de trafic de la RD810 à l'A63 estimé à près de 10 % en heure de pointe),
- aux études préalables à la réalisation d'un demi-échangeur dans le secteur de Chantaco permettant de réduire le trafic dans Saint-Jean-de-Luz des véhicules en provenance ou à destination du centre-ville comme de la vallée de la Nivelle.

Dans son champ de compétence, le Syndicat des mobilités aménage des solutions d'intermodalités (parking relais, service de transports en commun) au droit des sorties d'autoroute.

>> Sécurité routière

118	Accidentologie : malgré notre présence à de nombreuses réunions du Comité Local de Sécurité et de la Prévention de la Délinquance de la ville de Bayonne et avoir sollicité plusieurs fois les collectivités sur cet aspect primordial pour mieux faire comprendre qu'il vaut mieux pour sa santé faire du vélo et qu'attendre que les "aménagements sécurisés" arrivent (surtout aux endroits où il les faut, pas juste là où il y a de la place...), nous n'avons eu aucune information concrète sur l'accidentologie existante sur les mobilités actives (piétons et cyclistes)
135	Le Plan de Déplacement Urbain (PDU) en cours d'élaboration sur l'agglomération tend à développer les mobilités douces, dont les usagers sont donc particulièrement exposés à l'insécurité routière. Améliorer celle-ci par tous les biais possibles est un impératif (zones 30 par exemple), et lutter contre l'implantation anarchique des panneaux publicitaires y contribuera

Le PDU prend à son compte les enjeux de sécurité routière (ambition T.VII. Améliorer la sécurité routière) et programme trois mesures en ce sens :

- 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.

Aussi, le SMPBA retient les préconisations en matière d'implantation de panneaux publicitaires et en fera part aux services en charge du sujet à la Communauté d'agglomération Pays-basque.

>> Situations spécifiques

17	<i>Rue Maubec a sens unique avec nouveau trambus il semble être question de l'interdire totalement aux voitures. Cela isole complètement ce quartier du centre ville dans la mesure où le bus et le tout à pieds ne peut être envisagé pour tout. Une rue a sens unique ou interdite pourquoi pas mais avec une alternative de déstassement voiture qui ne fasse pas faire des kms aux habitants du quartier pour rejoindre centre ville. Ici la rue a été mise à sens unique sans rue parallèle où se replier. Le pont de fer n'a pas été remplacé pour voiture et interdire la rue maubec en descente équivaldrait à interdire le pont St Esprit aux habitants du quartier qui se retrouvent à devoir faire des kms pour rejoindre l'autre rive. Les Bayonnais de ce quartier méritent aussi de la considération. Citadelle, St Etienne, Ste Croix ont une forte densité de population et couper cette rue aux habitants de ces quartiers les amènent à faire des kms pour emprunter un détour par le pont rouge ou autoroute et se retrouver relegués au même titre que les habitants de Boucau ou Tarnos.</i>
45	<i>Mise en place du T2. La rue Maubec est un point de congestion du fait de sa nouvelle configuration, c'est un fait. Mais par pitié n'interdisez pas aux habitants du quartier qui n'ont pas de desserte bus pour aller travailler de pouvoir la prendre en voiture. Nous sommes déjà pénalisés du sens unique en montée qui nous isole déjà bien assez</i>
27	<i>- Fermeture de la route de la Corniche pour la consacrer uniquement aux piétons et aux vélos ou autres (trottinettes, rollers, ...).</i>
122	<i>De plus, il faut fermer la route de la Corniche à la voiture et la laisser pour les piétons et les vélos. Nous avons une nationale et l'autoroute pour absorber le trafic (comme sur les autres tronçons du reste de la côte). Il n'est pas imaginable de créer une nouvelle route de la Corniche sur cette zone naturelle protégée. Par contre, il est possible de supprimer une voie de la route de la Corniche pour la sécuriser et réserver la voie restante aux piétons et aux cyclistes. Ainsi nous aurons une piste cyclable pour relier Hendaye à Sokoia et Ciboure</i>
157	<i>1) Route de la corniche : comment atténuer rapidement le trafic automobile [cf. PJ] Il conviendrait de reporter sans ambiguïté ce trafic automobile en direction de l'autoroute et de la D810. Il conviendrait aussi, de réduire le calibrage des chaussées d'accès à la Corniche et de modifier les entrées qui sont toutes dans le prolongement des voies qui les précèdent.</i>
53	<i>- Route de la corniche en mauvais état : la prise en compte de ce point entraînera un report de flux sur la RD810 et par conséquent sur la RD704, déjà fortement sollicitées : une étude doit être réalisée, avec réalisation d'une piste cyclable.</i>
56	<i>- un pont supplémentaire sur l'Adour pour les gens ne soient pas obligés de prendre l'axe d'autoroute Bayonne mousserolles-Bayonne Nord embouteillé tous les jours et accidentogène.</i>

Les sujets évoqués dans les avis relèvent, pour l'essentiel, des compétences des gestionnaires de voiries. Ces observations leur seront transmises.

La route de la Corniche a été identifiée dans le PDU comme une situation particulièrement sensible et le SMPBA est pleinement conscient des risques liés au recul du trait de côte. Le Syndicat des mobilités participe activement à une démarche de travail partenariale multipartite. La mesure "T.V.3.a.Territorialiser et déployer des stratégies d'adaptation pour anticiper et prévenir les risques liés aux changements climatiques" va en ce sens. La mesure "E.I.4.a. Détailler le projet du Plan de déplacements dans des « Plans de déplacements de secteur »" est également mobilisée pour étudier, à l'échelle du Sud Pays basque, l'ensemble des solutions qui peuvent être trouvées.

Concernant les plans de circulation, qui conduisent à faire évoluer le fonctionnement de certaines voies (tel que cité en exemple, la rue Maubec à Bayonne), l'objectif n'est pas d'isoler les personnes ayant l'habitude de les emprunter, mais de favoriser les modes les plus performants pour encourager leurs usages. Dans cet exemple, l'accès au centre-ville demeure direct à pied, à vélo et en transports en commun. En voiture, l'accès depuis le

centre-ville demande, en effet, d'emprunter un trajet moins direct limitant le trafic de transit au sein de ces quartiers.

Un nouveau pont sur l'Adour, particulièrement pour des circulations automobiles, n'est pas apparu comme essentiel et prioritaire. Comme pour le reste du réseau viaire, le PDU privilégie un meilleur usage des infrastructures disponibles en donnant la priorité aux modes les plus performants (transports en commun notamment). Toutefois, le PDU est doté de la mesure "C.1.3.c. Envisager de nouveaux franchissements" afin d'engager une réflexion sur ce type de sujets, à condition qu'elle réponde à ses enjeux.

Stationnement

187	<i>Je cite« Les usagers seront incités à laisser leurs véhicules en périphérie et à emprunter un mode plus pertinent pour accéder aux centralités. »A quoi sert de faire des documents de centaines de pages, si c'est pour laisser faire concrètement le contraire ?</i>
115	<ul style="list-style-type: none"> • Réduire significativement le trafic automobile sur le littoral : <ul style="list-style-type: none"> o Réduction des places de parking sur le littoral o Lutte contre le stationnement sauvage dans les rues proches du littoral o Privilégier les véhicules propres (places réservées, ...)
134	<i>Par ailleurs il faut arrêter de privilégier le stationnement dans les rues, car les gens finissent par transformer leur garage en lieu de stockage ou autre !</i>
110	<i>-aménagement des parkings pour les marcheurs aux départs des randonnées les plus fréquentées (Larrun, Ibanteli...) le plus bas possible</i>
28	<i>Néanmoins je pense que la création de zones de stationnement en périphérie de Bayonne doit sérieusement être étudiée. Cela faciliterait le covoiturage. Si ces dernières pouvaient être "vertes" (comme le parking des allées Boufflers), ce serait d'autant plus intéressant. La ville est déjà bien trop minérale comme cela sans s'adonner à du bétonnage à outrance, bien que les frais d'entretien soient moindres et que l'heure est plutôt aux économies (bien que nous participions à l'effort fiscal imposé).</i>
165	<i>Nos attentes: trouver des parkings gratuits à Technocité, à Sutar (supérieur à 2h), au départ de la navette de Biarritz derrière l'hippodrome des fleurs, proches des gares de Biarritz et de Bayonne, au terminus des Tram (si ce n'est déjà fait)</i>

Le PDU se donne pour ambition de "mieux et moins utiliser la voiture" (ambition T.IV.) et, pour ce faire, d'"Utiliser le stationnement comme outil de report modal pour favoriser les chalands et les résidents " (action T.IV.3).

A ce stade, le PDU a essentiellement exposé des principes que le Syndicat des mobilités s'attachera à faire partager par les autorités compétentes en matière de stationnement (essentiellement les communes pour le stationnement sur l'espace public et les intercommunalités pour le stationnement dans les espaces privatifs via les documents d'urbanisme). Un cycle de travail est d'ores et déjà engagé par la Communauté Pays basque à ce propos.

Parmi les objectifs énoncés par le PDU :

- Corréler l'offre de stationnement à la desserte en transports en commun, pour inciter financièrement au report modal,
- Dissuader le stationnement longue durée et le phénomène des véhicules ventouses dans les centralités, pour inciter les usagers à laisser leurs véhicules en périphérie et à emprunter un mode plus pertinent pour accéder aux centralités (marche, vélo, transport en commun voire même automobile en covoiturage).
- Permettre aux résidents de stationner à tarif préférentiel dans leur quartier et les encourager à utiliser d'autres modes pour encourager le maintien des familles en ville et limiter les trajets visant uniquement à échapper à la zone payante
- Permettre les arrêts de courte durée pour permettre les achats et la dépose rapide
- Lutter contre le stationnement sauvage et dégager les trottoirs.

Le PDU prévoit la création de stationnement en périphérie, que ce soit pour des opérations:

- de covoiturage (mesure T.IV.1.b. Aménager, équiper, rendre accessible et donner de la visibilité aux aires de covoiturage). Un schéma des aires de covoiturage est en cours pour aménager de nouveaux sites.
- de parking relais en articulation avec les transports en commun et les services vélos notamment (mesure 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) tels qu'aménagés à Garros (Tarnos) et Navarre (Bayonne) dans le cadre du projet Tram'Bus.

Des mesures comparables seront à suggérer aux autorités compétentes pour l'accès aux lieux de randonnées notamment. Le Syndicat des mobilités envisage par exemple de proposer l'usage du parking de Chantaco comme parking relais, adossé à une offre de transport en commun pour l'accès au site de la Rhune (mesure : C.II.1.c. Expérimenter des services pour des usages loisirs et touristiques).

Concernant le revêtement des parkings, le PDU dispose de la mesure "T.V.2.a. Privilégier les développements en renouvellement urbain et des aménagements perméables pour l'eau et la faune" qui invite à "opter pour des matériaux poreux, limitant les rétentions d'eaux en veillant aux risques de dispersions de polluants dans le sol". Le système employé sur le parking des allées Bouffiers (Bayonne) cité en exemple, correspond à cette orientation, tout comme le traitement des parkings de Garros (Tarnos) et Navarre (Bayonne).

Logistique

196	<i>§1 L'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part, en tenant compte de la nécessaire limitation de l'étalement urbain telle qu'encadrée par les plans locaux d'urbanisme ou les plans locaux d'urbanisme intercommunaux. Ce dossier ne quantifie pas les difficultés de circulation (bouchons) générant de fortes pollutions et Ges et ne fait aucune projection (voir §4 ci-après) sur l'évolution de cette pollution en particulier au niveau des RD structurantes et aux entrées de ville. (Voir demande de la MRAe pour le trafic saisonnier et littoral)</i>
-----	--

Le diagnostic du PDU précise que les émissions de GES varient peu pour les véhicules légers et utilitaires quelle que soit leur vitesse de circulation mais ont davantage d'impact pour les poids-lourds (dans les embouteillages par exemple). Le PDU prévoit pour limiter ces impacts des actions en faveur d'une logistique urbaine durable au sein de l'ambition "T.VI. Créer les conditions d'une logistique urbaine durable".

L'action "T.VI.1. Partager les besoins et faire connaître les réglementations liées à la logistique urbaine pour une meilleure prise en compte réciproque" exprime la nécessité de mieux connaître le sujet et ses acteurs

- 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

L'action "T.VI.2. Tendre vers une logistique urbaine plus durable et efficace" identifie les mesures à mettre en œuvre sur le terrain :

- 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

Environnement

50	<i>J'aimerais savoir ce qu'auraient à craindre les administrations ne parvenant pas aux objectifs fixés. S'il n'y a rien à craindre, pourquoi les administrations prendraient-elles au sérieux les enjeux énergie-climat ? Quand bien même il y aurait une contrainte pour les administrations en cas de non atteinte des objectifs, si les agents et élus ne sont ni formés à ces enjeux et encore moins aux manières de les résoudre, comment peut-on espérer qu'on aille dans la bonne direction ? Trop d'élus et agents pensent que le RC c'est juste quelques canicules de temps en temps et que ça s'arrête à peu près à ça. Formez nous, formez les citoyens, les élus et les agents aux enjeux énergie-climat, c'est un pré-requis à n'importe quelle action. Tous le monde le dit depuis le GIEC jusqu'aux think tank locaux. Formez vous, formez nous.</i>
115	<i>nous notons que le Plan ne mentionne nulle part la Loi Littoral. Étant donné le poids majeur du littoral sur le territoire du Plan, s'y référer est une évidence, ne serait-ce que pour acter les garde-fous nécessaires. En particulier, la capacité d'accueil, concept dimensionnant, notamment pour les infrastructures, et, dans ce cas précis, celles liées aux déplacements (voirie, stationnement, plans de circulation, transports en commun v/s transports individuels, modes de déplacements, etc ...) dont la loi exige qu'elle soit définie, quantifiée et déclinée en mesures d'équipements, d'entretien et de contrôle, doit être évaluée.</i>
115	<i>Pour ce qui est de la zone littorale, qui est le périmètre de notre association AdALA, l'accent doit être mis clairement sur la préservation environnementale en privilégiant les modes alternatifs dans le Plan des Mobilités : réduction significative des flux automobiles et de leurs nuisances associées, assurer les continuités (pistes cyclables continues et en site propre, franchissement de l'Adour à l'estuaire).</i>
115	<i>le Plan doit adresser la stratégie et les actions liées aux déplacements dans les espaces remarquables au sens de la loi Littoral que sont les Espaces Proches du Rivage (EPR). En attendant un PLUi, le PLU d'Anglet identifie un périmètre EPR qui doit être intégré dans le Plan des Mobilités.</i>
115	<i>Depuis le Plan précédent, les consciences ont évolué. Le changement climatique, la transition écologique, le rejet croissant des pollutions, le travail parlementaire sont passés par là. La préservation de la qualité de vie des résidents mais aussi des visiteurs doit peser davantage aujourd'hui dans les choix et des mesures concrètes en conséquence doivent figurer dans ce Plan de Mobilités.</i>
200	<i>- la nécessité de développer un plan de réduction de la pollution liée au trafic automobile, avec l'implantation de capteurs permanents sur des sites significatifs axes principaux, carrefours avec habitations à proximité,...)</i>
118	<i>malgré des diagnostics effectués notamment par l'InVS en 2013 et repris dans le PDU actuel, AUCUN SUIVI des indicateurs sur la pollution de l'air n'a été effectué. L'AVAP a également sollicité la DREAL sur ce sujet et nous attendons toujours une réponse promise en 2018 suite à notre sollicitation puis fin 2020. Notre agglomération a également bénéficié d'un label "ville respirable en 5 ans" en 2015 et nous attendons également toujours le bilan prévu fin 2020 lui aussi.</i>
196	<i>- Article R1214-1 Le plan de mobilité mentionné à l'article L. 1214-1 est accompagné d'une étude des modalités de son financement et de la couverture des coûts d'exploitation des mesures qu'il contient.... Il comporte une étude qui évalue les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques générées par les déplacements sur le territoire qu'il couvre. Cette évaluation porte sur les émissions estimées au titre de l'année de réalisation de l'étude et sur les émissions estimées pour l'année médiane de chacune des deux périodes consécutives de cinq ans les plus lointaines pour lesquelles un plafond national des émissions de gaz à effet de serre dénommé " budget carbone " a été adopté conformément à l'article L. 222-1 A du code de l'environnement. (voir demande de CDBP, Citoyens du Seignanx, de l'Etat dans son porter a connaissance, du département 64, des communes de Combo, St Pierre d'Irube, Urt, Ustaritz, etc.). Cela constitue une réserve qui doit être levée avant approbation.</i>
118	<i>Malgré les sollicitations de l'ARS, les données de l'InVS, les demandes de l'ADEME, ces organismes ne font même pas partie des partenaires associés à un comité de pilotage et/ou au comité des partenaires.</i>

Dans son premier axe "Transition(s) moins se déplacer, mieux se déplacer" le PDU se fixe comme enjeu de "limiter les causes et les impacts du changement climatique". Plus largement, les différentes pièces du PDU rappellent les engagements nationaux sur le sujet. Le Syndicat des mobilités prend pleinement à son compte ces impératifs. Plusieurs actions, au sein de l'ambition "T.V. Économiser les ressources, prévenir les risques et limiter les impacts" vont en ce sens :

- T.V.2. Limiter l'artificialisation des terres par les infrastructures de mobilité
- T.V.3. S'adapter aux changements climatiques

Pour rappel, le PDU a été construit en articulation avec le SRADDET, les PCAET et le projet de SCoT qui intègrent les sujets environnementaux.

Concernant les espaces proches du rivage, il n'en est pas fait mention, effectivement, dans le document. L'état initial de l'environnement (pièce II_3) sera enrichi en ce sens. De même, la mesure "T.V.2.a. Privilégier les

développements en renouvellement urbain et des aménagements perméables pour l'eau et la faune" évoquera les aspects préservation des espaces littoraux. L'évaluation environnementale (pièce IV) sera complétée afin de vérifier que les actions du PDU n'auront pas d'impact sur le littoral et les espaces proches du rivage. Dans le cadre de la démarche d'évaluation environnementale, des mesures "éviter - réduire - compenser" (ERC) pourront être proposées en complément.

Le sujet du cadre de vie est également pleinement considéré. Un enjeu spécifique y est consacré "Préserver la santé publique, le bien être, le cadre de vie et la sécurité de tous les usagers". Le Syndicat des mobilités participe ainsi à l'élaboration du contrat local de santé du Pays basque (avec l'ARS), notamment sur l'axe "Agir pour des comportements favorables à la santé". L'évaluation environnementale stratégique précise les effets des actions du PDU sur la qualité de l'air, la santé, les nuisances, les risques, etc. afin de s'assurer de la bonne prise en compte de la séquence ERC et limiter ainsi les nuisances et pollutions.

La Communauté Pays Basque assure le suivi de la qualité de l'air sur le territoire dans le cadre d'un partenariat avec l'association agréée de surveillance de la qualité de l'air, ATMO Nouvelle-Aquitaine, qui réalise à l'échelle Pays Basque :

- l'inventaire des émissions des polluants atmosphériques, pièce réglementaire du diagnostic du Plan Climat,
- la surveillance en continu de la qualité de l'air à travers trois stations de mesures fixes (Bayonne-Saint Crouts, Biarritz-Hippodrome, Anglet Cinq Cantons) et la production de bilan annuel, disponibles sur <https://www.atmo-nouvelleaquitaine.org>,
- des cartographies croisées de modélisation de concentration des polluants atmosphériques et du niveau d'exposition des populations, à l'échelle du littoral basque.

Concernant le label "Villes respirables en cinq ans", le Ministère a recentré le projet de convention sur le seul sujet de Zone à circulation restreinte. L'action n'a pu être engagée par la Communauté Pays basque dans les délais fixés par l'Etat (mai - décembre 2017), compte tenu d'une période marquée par la constitution de la collectivité. Malgré la demande de report de calendrier, la CAPB n'a pas obtenu de délais supplémentaires lui d'honorer cette démarche.

Le PDU dispose d'objectifs ambitieux de réduction des GES. Il apparait, en effet, qu'en plus d'une situation initiale (calculée pour 2015) et une situation d'objectif (2030) le PDU n'affiche pas de valeur pour l'horizon intermédiaire (2025). Cette valeur complémentaire sera ajoutée à l'évaluation environnementale (pièce IV).

Entrée territoriale : Errobi / entrée sud du BAB

Considérant le nombre particulier d'observations concernant ce secteur, il a été jugé opportun d'apporter une réponse spécifique.

>> Transports en commun et nœuds multimodaux

3	Concernant le noeud de la bretelle d'Aritxague, faire passer le trambus au milieu d'un espace routier déjà saturé ne peut pas encourager les automobilistes à prendre les transports en commun. Il faut impérativement que les modes de transport collectifs aillent plus vite pour que les habitants de Bassussary, mais aussi Ustaritz, Cambo, aient envie de les prendre. Pour cela, il faut créer un pont au dessus de la voie ferrée. Certaines voies ont été mal aménagées, créant des situations dangereuses pour tous les usagers. Notamment le passage de Caradoc où il faut choisir entre élargir la voie ou un passage plus haut sur St Étienne.
23	? Pour moins de voitures et donc moins de bouchons : un Tram bus qui irait jusqu'au Golf de Bassussarry, avec sa propre voie de circulation, est indispensable, il permettrait d'avoir moins de circulation. La zone de stationnement du terminus pour les voitures pourrait aussi servir de parking de covoiturage.
60	Le projet de la ligne 2 doit trouver son terminus au mieux à la zone du golf ou à l'a sac de plancha afin de soulager ce trafic routier contraint de façon permanente.
62	utiliser l'axe D9832 en créant un parking/terminus au niveau de l'entreprise CBA d'une ligne de bus qui se prolongerait sur l'axe du boulevard Aritxague (aucun transport à ce jour) pour se prolonger et faire son terminus opposé au niveau de BAB2. L'intérêt serait ainsi d'offrir une offre de bus très dense aux périodes d'heures de pointe (afin de répondre à la demande) sur cet axe et de créer des arrêts aux points stratégiques : rond point Laffite, Rond point Chronoplus, Rond point sous Avenue Mal Soult etc....jusqu'au terminus. A ces points de croisements, partiraient ou partent déjà d'autres lignes de bus et un maillage intelligent et efficace serait créé. Il est inconcevable qu'à l'heure actuelle beaucoup de familles privilégient la voiture par manque d'offre de transport en commun. Ce projet nécessiterait juste un aménagement des voies pour balisage mais ne pourrait fonctionner qu'avec une réelle volonté de proposer une vraie alternative et pas juste quelques bus par jour.
76	Vu les bouchons actuels sur la RD932 et l'évolution démographique, il est indispensable de réaliser un parking au niveau de la ZAC du Golf à Bassussarry ou à Plannuya sur Ustaritz desservi par le trambus (ligne T2) avec une voie dédiée. La population doit pouvoir prendre les transports collectifs avant les bouchons, ils gagneront du temps et répondront ainsi à nos objectifs écologiques.
82	De toute évidence, la proposition faite pour le T2 et donc le désengorgement de la RD932 n'est pas suffisante. En effet, les zones dites intérieures du Pays Basque voient leur démographie croître et cela va s'amplifier au fil du temps. Le problème de circulation se crée dès le rond point du Makila surtout en période scolaire. Le T2 doit à minima, dès aujourd'hui, desservir le Makila/Planuya voire Ustaritz pour être efficace et utilisé. Il faut également minimiser les changements à effectuer pour les usagers pour aller sur diverses zones : centre de fret, Technocité, Forum notamment, ce qui motivera les personnes à utiliser les transports en commun (gain de temps par rapport à un trajet en voiture et simplicité).
116	Pôles d'échanges multimodaux (PEM) à aménager, avec stationnements, dans les lieux clés du territoire afin de favoriser l'intermodalité, notamment aux abords des gares de Cambo et Ustaritz
151	Car express : il faut des voies dédiés à ces cars express inter urbain (surtout sur la vallée de la Nive, toujours..) avec un cadencement tel (nombre et horaires adaptés) qu'ils soient une véritable à la voiture.
165	- augmenter la fréquence du train Bayonne-Garazi;
169	Il est édifiant de constater qu'un des axes les plus bouchonnés en voiture, l'arrivée à Bayonne depuis Ustaritz, correspond justement à celui qui dispose d'un axe ferroviaire sous-utilisé, la ligne Garazi-Bayonne...
169	Par ailleurs, le handicap de cette ligne Garazi-Bayonne, outre sa voie unique, est que les gares sont loin des villes. Vous vivez à Ustaritz et vous voulez prendre le train, vous devez prendre la voiture ou le vélo avant. Idem si vous êtes à Jatxou.
169	L'idéal serait de faire des proxibus en correspondance avec le train sur Ustaritz, Cambo, Garazi, ou des tad pour les zones moins denses (Bidarray, Osses...)... Et bien sûr que les car express soient aussi en correspondance (ex : les bus de/vers Hasparren à la gare de Cambo). Enfin, ce serait bien que les car express soient maillés (ex : vous vivez à Cambo et vous travaillez à Lauak, il faut changer de bus à Hasparren, avec souvent de très longues correspondances dissuasives).
71	3. Demandent que le projet de parking relais prévu vers Leroy Merlin soit abandonné car il ne résoudra pas l'afflux de véhicules sur la RD932. Ce parking pourrait en revanche être implanté sur la RD932 avant la zone commerciale de Bassussary.
111	2. Bus : il n'existe pas de ligne de bus St-Jean-Pied-de-Port – Bayonne passant par Itxassou ; il est nécessaire de prendre une navette (ligne 59) pour se rendre à Cambo-les-Bains, pour ensuite prendre le train ou un bus vers Bayonne. Malheureusement, cette navette semble être plutôt dédiée aux curistes de Cambo : elle réalise un détour conséquent sur Cambo, occasionnant un temps de parcours trop long. En outre, les horaires ne sont pas

	<i>adaptés, puisque la navette arrive à Cambo après le départ du train vers Bayonne. Demande donc que cette ligne Ixassou-Cambo soit directe.</i>
113	<i>- Ferroviaire : il est nécessaire de réouvrir la gare d'Ixassou et de prévoir des arrêts nécessaires pour les actifs travaillant sur l'agglomération, qui existaient jusqu'en 2019 et permettait de se rendre à Bayonne notamment avec les vélos dans le train.</i>

Au-delà des actions déjà évoquées concernant le renforcement des services de transports en commun, le Syndicat des mobilités, s'appuyant sur les engagements du PDU, envisage tout particulièrement pour le secteur de l'entrée sud du BAB :

Temps 1 – horizon 2023

- Prolongement de la ligne T2 et de son site propre jusqu'à l'autoroute avec système de priorité pour franchir les intersections,
- Création d'un parking relais et d'un pôle d'échanges avec d'autres lignes à ce niveau,
- Doublement des fréquences de la ligne 14 (15 min en heure de pointe comme le Tram'Bus, 60 min en heure creuse) qui bénéficiera de la plateforme du Tram'Bus et de voies bus en entrée dès le secteur du Makila positionnées sur la bande d'arrêt d'urgence,
- Identifier des lieux de stationnement au droit de chacune des polarités le long de la ligne permettant des échanges intermodaux. (mesure 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)

Temps 2 – horizon à préciser

- Prolongement d'une ligne à haut niveau de service jusqu'à la zone du Makila avec système de priorité pour franchir les intersections,
- Aménagement d'un parking relais à ce niveau,
- Nouveau doublement des fréquences de la ligne 14 en heure creuse (30 min) qui bénéficiera de sites propres dès le Makila.

Plus globalement pour le secteur Errobi, le Syndicat des mobilités prévoit :

- Mise en place d'un Proxi'bus à Ustaritz desservant la halte ferroviaire dès la rentrée 2021 (fréquence à 60 min),
- Hypothèse d'un prolongement de la ligne 14 vers Ixassou voire Louhossoa en 2022 permettant un accès direct à Bayonne,
- Déploiement d'un transport à la demande à compter de 2022-2023.

Ces mesures viennent s'ajouter à celles mises en œuvre depuis 2020 :

- Aménagement d'une voie de croisement en gare de Cambo-les-Bains,
- Renforcement des services ferroviaires sur la section Bayonne-Cambo-les-Bains, cofinancé par le Syndicat des mobilités (mesure C.II.2.b. Améliorer les temps de parcours et les fréquences des services ferroviaires sur l'axe de la Nive),
- Ouverture du pôle de proximité de Halsou (104 places dont covoiturage) en lien avec les mesures en faveur du covoiturage et l'amélioration des services ferroviaires,
- Communication et informations aux usagers (spots radio, bulletins municipaux...).
- Amélioration des maillages piétons / vélos de rabattement vers les arrêts de transports en commun.

>> Réseaux de voirie et sécurité routière

21	<i>Les habitants d'Ustaritz, Cambo etc rencontrent de grandes difficultés pour se rendre sur le BAB aux heures d'affluences. D'énormes bouchons sont constatés à toutes heures au niveau des ronds point d'Audi et Leroy Merlin. La création du rond point de Leroy Merlin d'ailleurs qui est énorme erreur, avait pourtant fait l'objet d'un test non concluant et a pourtant quand même été réalisé. Peut-être que Leroy Merlin a plus de moyens que les utilisateurs... Ceci est tout à fait regrettable car il n'a fait qu'empirer les choses. Pour ma part, habitant d'Ustaritz, j'ai constaté un doublement du temps de bouchon dans les deux sens suite à la création de ce rond point et c'est rageant.</i>
----	---

21	<p>Quelques actions simples et peu coûteuses permettraient déjà d'améliorer le trafic sans pour autant casser le plan de mobilité. Des ingénieurs sont la pour ça, il suffit de les consulter. SVP Améliorez le trafic dans cette zone car il devient de plus en plus compliqué et SANS ALTERNATIVE de se rendre au travail... Cela est un calvaire au quotidien.</p>
23	<p>Difficultés circulation zones Sutar- Rond-Point Compagnet- Maignon.</p> <p>J'habite Bassussarry et je travailler à l'Hopital de Bayonne, soit 4 km entre les deux et j'ai 3 possibilités de mode de transport :</p> <p>1) la voiture : à 08h45 bouchons interminables sur le secteur Sutar- Maignon (encore pire si la sortie d'autoroute est déviée sur le rond-point de Compagnet car pour les voitures qui souhaitent aller vers Bayonne, il est impossible pour nous qui venons de Sutar de s'insérer dans le rond-point). Tous les accès sont saturés par les voitures qui arrivent de Cambo, de Bassussarry, d'Arcangues-St Pée....</p> <p>Et l'avenir me fait encore plus peur quand on voit le nombre de constructions de logement qui sont en train de se monter sur Arcangues, Anglet Sutar, Bassussarry, il va y avoir encore plus de circulation étant qu'il y aura encore plus de voitures.</p> <p>Et pour le retour le soir en voiture, même problématique à 17h00, bouchons infernaux depuis Montréjeau-EDF jusqu'au rond-point de la Jardinierie Lafitte et ensuite jusqu'au rond-point de Leroy Merlin.</p>
58	<p>Nous souhaitons qu'une "Mesure d'Irgence" soit prise en limitant la vitesse à 70 km/h sur la voie D932 entre le giratoire du golf de Makila à Bassussarry et l'échangeur A63.</p> <p>Cette limitation de vitesse servira immédiatement les engagements de Santé Publique du Plan de Mobilité par :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la diminution de la pollution, - la diminution du bruit, - l'augmentation de la sécurité routière, <p>tout en anticipant le nouveau plan de circulation projeté intégrant des nouveaux mode de transports en commun.</p>
60	<p>Des bouchons permanents de plus en plus nombreux sur l'axe Ustaritz bayonne provoquent des débordements sur notre commune de Bassussarry.</p>
82	<p>Cet engorgement est amplifié lorsque la sortie d'autoroute sur le nouveau rond-point de Leroy Merlin est fermée (question de sécurité pour désengorger l'autoroute je suppose) surtout pour les gens venant de Saint Pée, Arcangues et Bassussarry pour qui il est très difficile voire impossible par moment de s'insérer sur le rond point Audi. Mais à quoi sert donc ce rond-point ? Pourquoi ne pas faire un pont ou un tunnel permettant aux personnes de la RD932 et de Sutar de traverser ce nœud ?</p>
89	<p>Sur notre territoire, la circulation entre le Makila et le rond-point "provisoire?" de "Leroy-merlin" est devenue invivable 6 jours/7. Le RP de LM est régulièrement saturé par les clients du magasin ; ne peut-on pas refaire une bretelle d'entrée et de sortie comme c'était le cas avant ?</p>
101	<p>Il convient de désengorger la D932 au niveau du rond point de Leroy Merlin qui tous les matins dans le sens Ustaritz-Bayonne est encombrée et rallonge le temps de trajet domicile-travail de beaucoup de personnes (idem dans le sens retour le soir).</p>
155	<p>Il est impératif de remédier aux bouchons invivables du rond-point Leroy Merlin.</p> <p>Trois quart d'heure matin et soir quand tout va bien d'Ustaritz au Maignon !</p>
170	<p>3- Il faut revoir certains ronds points. Par exemple, le rond point de Leroy Merlin à la sortie de Bayonne à destination d'Ustaritz, est aujourd'hui un cauchemar. Il faut intervenir, car dans 10 ans, le risque est un grand qu'il se transforme en un point de rencontre de gilets jaunes</p>
180	<p>Sujet qui revient sans cesse dans les commentaires ici, comme dans les discussions : les bouchons au niveau des ronds-points Leroy Merlin ! Pourquoi ne pas faire un mini-tunnel sous le rond-point de Sutar : déjà, on vire le rond-point de Leroy Merlin, et on ne garde que celui de Sutar et celui côté Aritxague. Ensuite, direction Ustaritz, la voie de gauche part en tunnel sous le rond-point et remonte côté Ustaritz, la voie de droite servirait alors à ceux qui sortent de l'autoroute et veulent aller à Bayonne. Il y aurait déjà bcp moins de monde dans le rond-point et les gens venant de Sutar et A63 Hendaye pourraient s'insérer plus facilement. On fait pareil depuis Ustaritz (voie de gauche, tunnel pour aller vers Bayonne, et voie de droite vers le rond-point). Un mini-tunnel de 100 ou 150 mètres, ça ne doit pas être si cher et ça pourrait être un très bon investissement...</p>
182	<p>Apporter des réponses concrètes aux problèmes de mobilité sur ce territoire et particulièrement sur la saturation permanente de la circulation sur le lieu-dit « Maignon » doit être une priorité,</p> <p>De nombreuses initiatives louables ont été mises en place dans l'attente du PDU depuis la création de la CA P B , il faut le souligner car elles sont importantes , mais restent très insuffisantes .</p> <p>Le P D U n'apporte pas de réponse précise concernant la problématique de circulation à cet endroit .Il demeure très théorique Et pourtant , ces difficultés de circulation :</p> <ul style="list-style-type: none"> -entraînent un report de flux routiers sur Bassussarry essentiellement, mais aussi sur Halsou , Jatxou , Ustaritz , Arcangues avec toutes les conséquences néfastes que cela entraîne -provoquent une pollution atmosphérique conséquente sur la commune de Bassussarry et sur le quartier Sutar d'Anglet aux heures (de plus en plus nombreuses) de bouchons. Or la C A P B a placé la transition énergétique et

	<p>écologique comme priorité. Cette politique est au cœur de sa stratégie et de ces politiques publiques. Il en est de même concernant la pollution sonore qui ne cesse de s'accroître en amont des bouchons.</p> <p>-amènent des entrepreneurs, à ne pas vouloir s'installer sur le territoire Errobi du fait du temps perdu chaque jour pendant les heures de travail dans ces bouchons. Je l'ai souvent entendu depuis plusieurs années. C'est un frein au développement économique des territoires intérieurs.</p> <p>-créent un effet inverse aux objectifs du P L H . Les usagers en ont marre, et certains décident de déménager pour s'installer avec leur famille sur le secteur Bayonne Anglet Biarritz .Un trajet professionnel aller-retour de 20 km prend régulièrement plus de 2 heures, la gestion de la vie familiale devient alors très compliquée.</p> <p>- ne permettent pas aux plus démunis sans moyen de locomotion, de s'installer dans des logements sociaux sur le territoire Errobi</p>
182	-de diminuer la vitesse sur la 4 voies à hauteur de Bassussarry, le 110 km/h est aberrant
71	Néanmoins, la situation actuelle sur la RD932 à Bassussary au niveau de la rue D. J. Garat demande une mesure d'urgence contre la pollution et le bruit : limitation de la vitesse à 70 km/h dans les 2 sens entre le rond-point du golf de Makila et l'échangeur A63.
116	Aménager des aires de covoiturage et développer des mesures de sensibilisation et des outils numériques de partage

Le PDU vise à une réduction de la voiture, tant pour ce qui est de sa place dans l'espace public que dans les pratiques de mobilités. Si l'usage facilité de l'autoroute est justifié par la capacité de la rocade urbaine à favoriser les contournements et réduire les circulations dans les espaces les plus denses, l'augmentation des capacités de la RD932 ne conduirait qu'à accroître le trafic en cœur d'agglomération. En conséquence, le sujet des ponts et autres tunnels routiers ne doit pas être abordé que d'un point de vue de conception mais en considérant ses effets.

Le PDU compte néanmoins un enjeu intitulé "Fiabiliser les conditions de déplacements motorisés des personnes et des marchandises au sein du territoire et avec l'extérieur". Il suggère une notion de temps de parcours garanti et la fluidité qui seront prioritairement recherchées pour les modes alternatifs à la voiture dont les transports collectifs.

Ponctuellement, des interventions pourront être réalisées, notamment pour limiter les remontées de files sur l'autoroute. L'abaissement des vitesses à 70 km / h dans la section Makila – Autoroute pourrait être concomitante à l'aménagement d'un site propre bus en lien avec le concours du gestionnaire de voirie, le Département des Pyrénées-Atlantiques. Il serait de nature à réduire les nuisances pour les populations riveraines. Marginalement, la capacité d'écoulement serait augmentée (réduction des interdistances entre véhicules).

Enfin, peu évoqué dans les avis, le Syndicat des mobilités prévoit l'implantation de parkings de covoiturage le long de la RD932 notamment pour inciter les usagers à rationaliser l'utilisation de leur véhicule. Deux parkings existent déjà sur cet axe, à Larressore et Halsou (mesure T.IV.1.b. Aménager, équiper, rendre accessible et donner de la visibilité aux aires de covoiturage).

>> Pratiques des modes actifs

23	<p>3) le vélo électrique : j'ai fait l'acquisition fin 2019 d'un vélo électrique pour me rendre au travail. Je démarre de mon domicile et étant donné que les bouchons vont de Sutar et descendent vers le syndicat mixte de l'usine de la Nive (avenue de Cambo), je ne peux pas emprunter la piste cyclable puisque les voitures font la queue dessus : quel intérêt ? Une fois arrivée au rond-point de Compagnet, j'essaye de m'insérer dans la circulation ce qui est très compliqué, ce d'autant plus si la sortie de l'autoroute est déviée vers ce rond-point car les voitures arrivent de manière continue... Ensuite j'accède à la route de l'autre côté du rond-point qui me permet de descendre au chemin du Halage, ça y est je me sens enfin en sécurité. Oui je parle bien de Sécurité car il est très dangereux pour les vélos de traverser ce rond point et encore plus au retour, car il n'y a pas de visibilité quand vous êtes dans le rond point et que vous souhaitez remonter vers Anglet Sutar, les véhicules débouchent très vite du rond point de l'autoroute et les poteaux gênent la visibilité. Quelles solutions pour désengorger ce secteur et pour une meilleure sécurité des cyclistes ?</p>
23	<p>? Pour permettre aux cyclistes d'être en sécurité : faire des pistes cyclables sécurisées sur cette zone et pourquoi pas faire un souterrain ou une passerelle qui permettrait de traverser dans les deux sens, le rond-point de Compagnet, pour aller jusqu'à la route qui mène au Chemin du Halage (comme celui réalisé au Golf de Bassussarry pour les golfeurs). Ou bien la mise en place de feux tricolores et de passages piétons pour pouvoir stopper la circulation dans les deux sens et permettre aux cyclistes et piétons de traverser en toute sécurité dans ce rond-point de Compagnet.</p>

116	<i>o Voie verte Nive Bayonne / Saint Jean Pied de Port : aménagement du tronçon Bayonne Ustaritz et prolongation jusqu'à Cambo/Ixassou</i>
124	<i>Création de voies express vélo inter-urbaine (exemple Larressore-Ustaritz) permettant de l'intermodalité avec les car express.</i>
182	<i>Création d'une piste cyclable entre les ronds-points "Bipia" et "Gedimat" à Larressore, en utilisant l'ancien tracé de la RD932, actuellement piste VTT. Il ne resterait plus qu'à sécuriser la partie rond-point "Gedimat" vers Ustaritz d'où on peut rejoindre le chemin de halage vers Bayonne. Merci d'avance</i>
201	<i>2. Souhaitent en outre qu'une possibilité de traverser la RD932 soit mise en place pour les piétons au niveau du rond-point du golf, notamment les enfants prenants ou quittant le bus scolaire et dont les parents sont actuellement obligés de les accompagner en voiture.</i>

Le PDU prévoit la réalisation de schémas cyclables (mesure T.III.1.b. : *Définir des schémas cyclables, déclinaisons locales du Plan vélo*) préciseront : « 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...). ». De tels schémas seront réalisés dans les secteurs Ustaritz et de Cambo-les-Bains (engagement fin 2021). Ces démarches seront l'occasion d'identifier les points noirs (dont le franchissement de la RD 932 au niveau de Sutar – Compagnet et du Makila) et les solutions les plus opportunes en lien avec l'apaisement des vitesses.

Des articulations seront faites entre ces deux espaces, notamment avec la programmation du prolongement de la voie verte de la Nive au-delà d'Ustaritz, ou par d'autres itinéraires évoqués dans les avis. Le Syndicat des mobilités les collationne pour les exploiter le moment venu.

>> Lien urbanisme mobilité

182	<i>Depuis de nombreuses années, les accès et sorties Sud Est de l'agglomération Bayonnaise, saturent entrainant des problèmes qui ne font que s'accroître. Le diagnostic de l'étude, indique que 40 % des actifs du territoire Errobi , travaillent sur la côte. Sachant que ce secteur est très dynamique démographiquement parlant, ce chiffre ne peut qu'évoluer. Le Plan Local Pour l'Habitat de la Communauté Pays Basque, voté dernièrement, affiche de belles ambitions. Il est fondé sur une meilleure répartition du logement sur l'ensemble du Pays Basque, ce qui est essentiel. Le secteur Errobi y participera sur des objectifs de plus de 300 logements par an . Les secteurs situés plus à l'Est, le long de la vallée de la Nive apporteront aussi leur contribution .Il est donc évident qu'un accroissement important des flux de circulation aura lieu, et ceci à très court terme .</i>
42	<i>Et l'avenir me fait encore plus peur car quand on voit le nombre de constructions de logement qui sont en train de se monter sur Arcangues, Anglet Sutar, Bassussarry, il va y avoir encore plus de circulation étant qu'il y aura encore plus de voitures.</i>

Le PDU appelle à des projets territoriaux articulant urbanisme et mobilité en priorisant les espaces selon les conditions de mobilités. Ces orientations sont indiquées dans l'ambition "T.I. Considérer la mobilité durable comme un des critères prioritaires au service de l'aménagement et de l'organisation du territoire" et précisées dans l'action "T.I.1. Aménager des territoires favorables au changement de pratiques" et la mesure "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". Pour le secteur d'Errobi, plus qu'aucun autre, le développement urbain ne devrait pas pouvoir se faire en anticipation de la mise en service des solutions performantes de mobilité.

5. MISE EN OEUVRE DU PROJET

Travail avec les autres acteurs

116	<i>Ces éléments fondent toute l'importance que les élus du Pôle Errobi attachent aux décisions qui seront prises quant aux actions qui seront mises en œuvre, dans le cadre de cette stratégie communautaire, établie à l'horizon de 10 ans, pour faciliter et optimiser les mobilités de ses habitants. Il est indispensable que le Syndicat des mobilités s'appuie sur le relais des pôles qui connaissent la réalité et les enjeux locaux, notamment l'importance de l'emploi localisé sur Errobi, qui ne se fonde pas uniquement sur le télétravail. Ce sont les raisons pour lesquelles nous souhaitons pouvoir travailler avec le Syndicat des mobilités sur l'élaboration d'un programme d'actions pluriannuel, articulant le court terme et le long terme et intégrant, tout particulièrement, les chantiers suivants .</i>
118	<i>Les compétences voiries étant restées pour la plupart aux mains des communes, le département ne parlant pas avec les communes et le SMPBA n'ayant pas les moyens humains ni le portage politique pour coordonner cette politique des mobilités actives notamment, on se demande qui pilote quoi depuis le début et on se demande du coup si ce sera la même chose pour cette nouvelle planification?</i>
187	<i>- Dernier point : Les lignes ferroviaires doivent être rénovées et être mieux exploitées entre Hendaye et Bayonne ainsi que Bayonne-St Jean pied de Port mais cela est du ressort de la région, nous touchons là aux limites de ce PDU.</i>
187	<i>- Troisièmement Un PDU qui s'imposera aux PLU d'ici 3 ans ; c'est trop long, permettant ainsi des projets absurdes en contradiction totale avec toutes les recommandations de ce PDU c'est-à-dire laisser les voitures en périphérie de villes et desservir les centres avec des accès de mobilités performants. Exemple : 3 ans de concertations pour le projet de l'Ilot Foch pour arriver à un parking souterrain en plein centre ville !</i>
59	<i>- réaliser de la sensibilisation en milieu scolaire à l'usage vélo, au code de la route et à la sécurité routière en vélo. Mobiliser par exemple l'association Recycl'arte basée à Hendaye pour des interventions dans les écoles d'Ascain ;</i>
59	<i>- proposer des ateliers d'auto-réparation, en particulier à Ascain, par exemple avec l'association Recycl'arte</i>
165	<i>Je pense qu'il faut mettre "le paquet" pour que les citoyens changent leur façon de fonctionner.</i>
173	<i>Il n'est pas clairement précisé la place des acteurs de la mobilité (comme les associations par exemple) et les citoyens au centre des questions de mobilité pour mettre en place des projets comme les services vélo (réparations, vélo-écoles) qui doivent être considérés comme complémentaires au développement des aménagements cyclables et essentiels pour l'émergence de l'utilisation du vélo comme alternative à la voiture.</i>
70	<i>3/ Comment seront associées les associations d'usagers et notamment de cyclistes et piétons à la concertation sur tous les aménagements, afin de s'assurer de leur pertinence?</i>
59	<i>Les actions en faveur de la démobilité sont insuffisantes dans le Plan et doivent être intégrées dans les politiques publiques aux échelons communautaires et communaux (SCOT, PLU(l), Services publics, Développement économique)</i>
92	<i>pratiquant le vélo travail je vois chaque jour des points à améliorer pour me déplacer et des points satisfaisants. Pourquoi ne pas créer un point de recueil internet des situations pratiques rencontrées avec solutions éventuelles alimenté par les pratiquants ? Rien ne vaut l'expérience terrain pour faire les bonnes analyses, ça ne veut pas dire qu'on déciderait mais on poserait les bonnes questions , cette base de données serait fort intéressante pour les aménageurs de territoires et ceux qui s'occupent des mobilités.</i>
93	<i>promotion des organisations locales et associations dédiées au transport en vélo (location, vente, réparation, sensibilisation, formation)</i>
118	<i>Nous nous réjouissons qu'un comité des partenaires (obligatoire de toute façon) soit mis en place et avons demandé à l'intégrer sans réponse pour le moment</i>
118	<i>Il faudra également savoir quelles marches de manoeuvre aura ce comité et si, comme c'est actuellement le cas avec le Conseil de Développement du Pays Basque, ne sera pas là juste pour justifier la consultation sans prendre en compte les avis émis par cette structure.</i>
118	<i>Il y aura-t-il enfin un comité de pilotage global pour travailler sur ce sujet central de la mobilité dans un territoire qui accueille de plus en plus de monde...?</i>
188	<i>4-Constitution d'un comité de pilotage des mobilités avec les usagers, les associations, les élus et le Syndicat ainsi que les acteurs des Zones d'activités économiques.</i>
118	<i>On nous présenté plusieurs fois un système vélo (comme le prévoit le PDU actuel et le plan vélo intégré à celui-ci) comprenant une politique global autour du vélo (voir également carte du réseau primaire jointe) des aménagements (et à son entretien, aux services, aux stationnements, à la lutte contre le vol, à la mise en place de vélo-école (ce qui semble être bien lancé depuis quelques mois maintenant sur ce point), comme le défend depuis quelques années notamment la FUB. Seulement, la aussi il s'agit d'actions théoriques et sur le terrain celles qui sont la plupart du temps prises le sont chacun de son côté (commune par commune notamment du fait des compétences voirie et police gardées) et même les services du SMPBA ou du département ne sont quasiment jamais associés aux décisions prises par les élus sur leur territoire. Les politique du stationnement payant ou</i>

	<i>gratuit sur les trois principales villes du BAB en sont un exemple flagrant d'incohérence. Idem avec la politique du stationnement vélo qui a été vraiment lancé sur la ville de Bayonne parce qu'un habitant (en l'occurrence moi) a défendu ce projet dans le cadre du budget participatif de la ville...</i>
143	<i>Absence de concertation des usagers des transports collectifs (comme cela existe par exemple avec la RATP à Paris avec un comité des usagers)</i>
178	<i>La CAPB, les communes qui composent l'agglomération, sont des employeurs, avec donc des collaborateurs, des salariés qui se déplacent. Je pense que la mise en oeuvre des dispositions de sensibilisation prônées pour les habitants ou usagers du territoire doit être vraie également pour collaborateurs, salariés, avec un suivi et la mise en place d'indicateurs.</i>
42	<i>Je pourrai laisser ma fille plus tôt à la garderie le matin pour espérer être à l'heure mais cela aurait un coût financier supplémentaire pour moi et une fatigue supplémentaire pour ma fille car elle se réveillerait plus tôt et je ne crois pas que la solution doive venir de nous</i>
42	<i>Il est évident que des solutions alternatives sont nécessaires pour notre avenir mais il faut aussi donner les moyens aux personnes qui sont motivées pour ne pas prendre leur voiture, de se sentir en sécurité et de pouvoir circuler sans la peur au ventre dans ce secteur.</i>

Le Syndicat des mobilités entend poursuivre son travail de concertation. Les communes, comme les pôles territoriaux, les départements, la Région... seront à la manœuvre ou en appui pour déployer un certain nombre de mesures qui ne sont pas de compétence du Syndicat des mobilités. Des échanges seront entretenus tout au long de la mise en œuvre des projets. Les réponses données à la troisième question formulée par la commission d'enquête publique dans ce rapport illustrent ce travail en commun avec les différentes collectivités, actrices à leur niveau dans l'organisation des mobilités. Néanmoins, pour ce qui est des délais de prise en compte dans les documents d'urbanisme, il s'agit d'une durée réglementaire qui échappe au Syndicat des mobilités. Celui-ci, saura néanmoins rappeler les orientations du PDU lors des demandes d'avis qui lui seront formulées.

Autres acteurs clés, les usagers. Le Plan de déplacements dispose d'un axe (Entraînement) propre à cette volonté de les intégrer à la mise en œuvre du projet. Des mesures spécifiques sont prévues pour impliquer les usagers et leur donner envie d'y adhérer. Par exemple :

- **E.I.1.b. Homogénéiser l'information multimodale** : pour que l'ensemble des informations mobilité du territoire soient diffusées sans se limiter au seul champ de compétence du Syndicat des mobilités. La mesure "E.II.1.b. Donner de la visibilité aux projets en les intégrant dans la communication générale des services de mobilité" va même plus loin en prenant en compte les solutions citoyennes,
- **E.III.1.a. Engager de vastes campagnes de communication pour faire connaître les services et changer l'image des mobilités alternatives**. Le Challenge de la mobilité organisé chaque année par le Syndicat des mobilités en collaboration avec l'Ademe en est l'une des expressions.
- **E.III.1.b. Accompagner les plans de mobilité en milieux professionnels et scolaires**. 31 plans sont accompagnés par le Syndicat des mobilités en 2021.
- **E.III.1.c. Donner goût à la pratique du vélo** : différentes modalités pour permettre au plus grand nombre de tester le vélo (vélo école, prêt de vélo, entretien...) pourront être mises en œuvre. Le Syndicat des mobilités sait pouvoir compter sur l'expertise des associations : Txirrind'ola, a déjà, par exemple, été missionnée pour animer des ateliers autour de la réparation de vélo auprès des salariés lauréats du Challenge de la mobilité.

Aussi, le Syndicat des mobilités compte s'appuyer sur l'expertise citoyenne pour la mise en œuvre du projet :

- La mesure "E.II.1.a. Apporter des appuis techniques, méthodologiques et financiers pour engager et pérenniser des projets" prévoit un accompagnement des initiatives citoyennes en faveur de la mobilité durable. Cette mesure pourrait prendre la forme d'un appel à projets ou d'un budget participatif comme l'ont récemment mis en place la Ville de Bayonne ou le Département des Pyrénées-Atlantiques. Ils démontrent justement la volonté des collectivités de travailler avec les usagers. Les interventions aux côtés des associations BEAU à Urt (car-à-pattes), Roulez en Amikuze et Transports solidaires en Pays d'Hasparren (transport à la demande) vont en ce sens.
- Le comité des partenaires, défini par la loi LOM de décembre 2020, créé par le Syndicat des mobilités comprend notamment des représentants des associations et de la sphère professionnelle. Il est consulté et impliqué dans la mise en œuvre du projet et son suivi.

Le Conseil de développement du Pays basque a été associé à l'ensemble de la démarche, a régulièrement livré des contributions et fait partie du Comité des partenaires. AVAP et Citoyens du Seignanx ont émis des avis en tant que personnes publiques consultées à leur demande.

Le Syndicat des mobilités travaille avec les associations sur différents sujets, dont les questions d'aménagements cyclables ou la promotion du vélo (Txirrind'ola et Recycl'arte). Sur le thème de l'observation, il a également été proposé des rencontres aux associations qui en avaient fait la demande (AVAP et Citoyens du Seignanx).

Néanmoins, s'il existe localement des associations représentant les usagers de la marche et du vélo ou faisant la promotion d'une mobilité durable, il n'y en a pas, à ce jour représentant localement les usagers des transports en commun.

Pour ce qui est de ses propres salariés, la Communauté Pays basque engage son Plan de mobilité d'administration et s'ouvre au télétravail et aux réunions par visio-conférence.

Moyens pour le Syndicat des mobilités

146	<i>Demander aux élus de la CAPB d'être exemplaire sur ce sujet : bus, vélo, voiture électrique. Les élus qui circulent sur le territoire en SUV ne sont pas crédibles.</i>
57	<i>C'est bien les consultations publiques, mais si c'est pour laisser ensuite les résultats aux mains des grands génies qui ont pensé que ce serait une bonne idée de croiser au même endroit aux autoroutes principales à côté d'un collège et d'une sortie pour Bayonne ou Mouguerre c'est perdu d'avance.</i>
118	<i>Depuis que j'ai pu rencontrer les techniciens du syndicat des transports de l'ex-agglomération (devenu depuis syndicat des mobilités Pays Basque Adour), j'ai été particulièrement surpris de voir la valse des techniciens depuis 2011. Je ne crois pas avoir vu un technicien rester plus de 3-4 ans dans ce service grand maximum, à part sur des fonctions liées à la sensibilisation ou à l'animation de PDE (ou sur la partie travaux Tram'Bus).</i>
118	<i>Il faut dire qu'il y a actuellement un portage politique plus que limité sur le sujet des mobilités et concentré essentiellement sur le projet du Tram'Bus.</i>
118	<i>Un nouveau directeur.trice du SMPBA était en cours de recrutement, nous espérons avoir un interlocuteur qui aura avec une vision globale du sujet (comme il y en eu déjà) et surtout un appui politique lui permettant de lancer ce gros travail qu'il reste à faire sur le territoire vu le retard déjà pris.</i>

Le Syndicat des mobilités Pays basque - Adour, dont les membres sont la Communauté Pays basque et la commune de Tarnos (rejoints au 1er juillet 2021 par celles d'Ondres et Saint-Martin-de-Seignanx) dispose d'une gouvernance organisée en un bureau et un comité syndical. Ces instances assurent le pilotage de l'ensemble des compétences du Syndicat des mobilités, bien au-delà des seuls projets Tram'Bus comme mentionnées dans ses statuts (voir la partie sur les Champs de compétences du SMPBA).

Il existe également une Commission "Aménagement du territoire" à la Communauté Pays basque au sein de laquelle les sujets mobilité sont présentés.

Un socle de techniciens est présent depuis plusieurs années et suit les dossiers dans la durée. Des renforcements des effectifs sont prévus dans les mois à venir, à commencer par un nouveau directeur qui sera chargé de la coordination des équipes et des projets en articulation avec les élus. Enfin, le Syndicat des mobilités sollicite des appuis techniques auprès d'experts.

Observation

57	<i>Il faudrait que chaque commune interroge ses habitants sur leurs trajets quotidiens obligatoires et leurs horaires. Afin de savoir comment mettre en place des lignes de bus qui serviraient au plus grand nombre.</i>
149	<i>4) lancer une enquête publique pour comprendre pourquoi autant de personnes accompagnent leurs enfants collégiens / lycéens en voiture dans leur établissement alors qu'il y a généralement un offre de transport déjà intéressante. Identifier les points de blocage et travailler dessus (sécurité ? propreté ? fréquence ? ...)</i>
93	<i>point presse pragmatique pour connaître l'avancement</i>
118	<i>Nous attendons également avec impatience, pour y participer (AVAP sur la partie sanitaire de son travail), qu'un observatoire de l'accidentologie soit enfin mis en place (il était prévu également dans le PDU actuel, mais jamais lancé malheureusement...).</i>
118	<i>Comme vu précédemment il est très compliqué de faire un suivi si les indicateurs n'ont pas été suivi justement et si aucun comité de pilotage a permis de se mettre d'accord sur un référentiel commun et des indicateurs partagés par le plus grand nombre.</i>

118	<i>avec l'AVAP nous avons proposer également de travailler avec le service des urgences de l'hôpital de Bayonne pour sortir des données beaucoup plus conséquentes et surtout sensibiliser le grand public aux réalités de l'insécurité routière et non plus à celles ressenties.</i>
143	<i>Serait-il possible d'avoir une analyse annuelle quantifiée de la fréquentation des bus et communiquer davantage sur ces aspects lors de la communication assurée par l'agglomération</i>
195	<i>Enfin, un observatoire des mobilités devrait être créé sur l'ensemble du territoire du Bas-Adour, intégrant les collectivités, les administrations et institutions concernées et des associations citoyennes. Notre association propose de participer à la création de cet observatoire, de définir sa mission et d'y être intégrée comme membre actif.</i>
196	<i>- Article R1214-2 Le plan de mobilité comporte le calendrier des décisions et réalisations des mesures prévues au 2° de l'article L. 1214-2 (voir quasiment toutes les demandes des PPA). Afin que les actions prévues dans ce dossier puissent être engagées, un calendrier précis correspondant à la feuille de route de l'observatoire, qui doit être mis en place pour le suivi de ce plan, doit être défini et que cet observatoire se réunisse avec une fréquence de 6 mois minimum. (de plus le département 64 suggère de faire une évaluation tous les deux ans) Cela constitue une réserve qui doit être levée avant approbation par un engagement repris par le SMPBA.</i>
196	<i>- la mise en place de l'observatoire des mobilités avec des indicateurs simple, mesurables et significatifs de façon à pouvoir les suivre, en faire l'analyse et d'en tirer des orientations et améliorations des moyens de mobilité. Réunion tous les 6 mois.</i>
118	<i>Et quels indicateurs seront mis en place (actuellement seul le linéaire cyclable et le nombre de passager dans les TC (alors qu'on ne peut comparer avec des lignes précédentes!) semblent être utilisés? Pollution de l'air ? Accidentologie ? Cartographie de l'existant (c'est une de nos propositions en utilisant les données ouvertes en opendata) ?</i>

Dès le plan d'actions stabilisé, avant même l'arrêt du document, le Syndicat des mobilités a commencé à construire l'observatoire du PDU (mesure E.IV.2.b. *Mettre en place et animer un observatoire du PDU, outil de suivi, d'information, d'aide à la décision et d'évaluation*), à définir les indicateurs de suivi et à renseigner les valeurs de référence. Une harmonisation entre les indicateurs des différentes démarches cadres a été réalisée. Les partenaires, collectivités comme associations, participeront aux échanges et à l'alimentation de ces outils tout au long de la mise en œuvre du projet, par le biais du comité des partenaires notamment. Le rythme sera à définir, mais hormis quelques données telles que les fréquentations des transports en commun, des voies cyclables ou des routes, la majeure partie des indicateurs est actualisée une fois par an. Le rapport d'activités du Syndicat des mobilités et le rapport de développement durable de la Communauté Pays basque, aux parutions annuelles, seront mis à profit. Les publications issues de cet observatoire pourront être reprises dans la communication institutionnelle comme la presse.

L'observatoire reprend l'organisation du PdM en axes / ambitions / actions / mesures et comportera à terme quatre type d'indicateurs :

- 114 indicateurs de mesure qui permettent de rendre compte de l'avancement de la mise en œuvre du projet,
- 40 indicateurs d'action qui traduisent les effets des mesures,
 - Dont 16 indicateurs d'ambitions, issus des indicateurs d'actions, qui permettent d'illustrer la mise en œuvre du projet PDU et ses effets. Le Syndicat des mobilités communiquera régulièrement sur ces indicateurs.
- 2 indicateurs d'objectifs du PDU qui seront évalués à échéance du Plan de mobilité.

Cet observatoire inclura les sujets liés à l'accidentalité et pourra être enrichi des contributions du Centre hospitalier par exemple.

Enfin, le Syndicat des mobilités enrichira sa connaissance des pratiques par de régulières enquêtes prévues par l'action "E.IV.1. *Recueillir des données liées aux infrastructures, services et pratiques de mobilité*" composée de trois mesures :

- 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*

Une mesure (T.II.2.a. *Mieux connaître les pratiques des services de transports scolaires*) concerne également et tout particulièrement le sujet des transports scolaires.

Le Syndicat des mobilités travaille à la structuration de ses données de transports en commun aux côtés du Syndicat régional Nouvelle-Aquitaine Mobilités, de partenaires espagnols ainsi que les délégataires. Ces éléments servent notamment à alimenter les calculateurs d'itinéraires (Modalis, Transfermuga) et sont d'ores et déjà disponibles en open-data sur la plateforme ministérielle <https://www.data.gouv.fr/fr/> (lignes, arrêts, horaires théoriques).

Table des matières

REPONSES AUX QUESTIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE	3
Question 1	3
Question 2	3
Question 3	5
Question 4	5
Question 5	6
Question 6	7
Question 7	8
Question 8	8
Question 9	9
Question 10	9
Question 11	10
Question 12	11
Question 13	11
REPONSES AUX OBSERVATIONS FORMULEES.....	12
INTRODUCTION	12
Rappel du contexte.....	12
1. CADRE DE LA DÉMARCHE DE PLAN DE DÉPLACEMENT	13
Objet et cadre du PDU	13
Champs de compétences du SMPBA	13
Territoire de projet du PDU	17
2. DONNÉES DE RÉFÉRENCE, OBJECTIFS ET STRATÉGIE	18
Données de référence utilisées	18
Objectifs portés par le PDU	19
Stratégie retenue pour y parvenir	20
3. CARACTÈRE OPÉRATIONNEL DU PROJET	21
Organisation du document	21
Précision et spatialisation des actions	21
Priorisation / planning / coûts	22
Financement	22
4. COMPLÉMENTS ET ENRICHISSEMENTS THÉMATIQUES	23
Lien urbanisme mobilité	23
Pratique des modes actifs (vélo, marche...).....	24
Transports en commun et nœuds multimodaux	29
Ouverture du territoire aux échelles régionales, nationales et européennes	35
Mobilité telle un service (MaaS).....	35
Services à vocation sociale et mobilité pour tous.....	37

Usages collectifs de la voiture et électromobilité.....	39
Réseaux de voirie et sécurité routière.....	40
Stationnement.....	44
Logistique.....	45
Environnement.....	46
Entrée territoriale : Errobi / entrée sud du BAB.....	48
5. MISE EN OEUVRE DU PROJET.....	53
Travail avec les autres acteurs.....	53
Moyens pour le Syndicat des mobilités.....	55
Observation.....	55

Annexes en pièces jointes

- Annexe 1 : **Rapport d'activité 2019 du SMPBA**
- Annexe 2 : **Règlement Intérieur du Comité des partenaires**
- Annexe 3 : **Nouveaux statuts du SMPBA (à compter du 1^{er} juillet 2021)**

