DE TOUTES NOS FORCES !
GURE INDAR GUZIEZ !

POUR NOS MOBILITÉS
Gure mugikortasunentzat!

version 6 février 2020
ARRET DE PROJET
version 6 février 2020

LE PLAN DE DÉPLACEMENTS

PAYS BASQUE-ADOUR
PÉRIODE 2020-2030

III.2. PROJET : ENJEUX ET AMBITIONS

SYNDICAT DES MOBILITÉS PAYS BASQUE-ADOUR

Communauté D'AGGLOMERATION PAYS BASQUE
EUSKAL HIRIGUNE Elkargoa

Plan de déplacements urbains du Syndicat des mobilités Pays basque - Adour,
prescrit par délibération du 15 décembre 2017
arrêté par délibération du 6 février 2020

Réalisé avec la contribution de l'Agence d'urbanisme Atlantique et Pyrénées.

audap
agence d´urbanisme
atlantique & pyrénées

SOMMAIRE

UNE PORTÉE ENVIRONNEMENTALE TRADUITE EN DEUX OBJECTIFS FORTS 6

UN PROJET ORGANISÉ AUTOUR DE TROIS AXES 11

Axe Transition(s) :
Moins se déplacer, mieux se déplacer 12

Axe Cohésion :
Permettre à toutes et tous de se déplacer 22

Axe Entraînement :
Faire pour et avec les usagers 30

FINANCEMENT DU PROJET 35

MISE EN OEUVRE ET SUIVI DU PROJET 37

COMMENT LIRE LE PROJET ? (EXEMPLE)

TRANSITION(S)
MOINS SE DÉPLACER, MIEUX SE DÉPLACER

AXES
Définissent les trois grands buts portés par le projet :
- TRANSITION(S),
- COHÉSION,
- ENTRAÎNEMENT

CONTRIBUER À LIMITER LES CAUSES ET LES IMPACTS DU CHANGEMENT CLIMATIQUE

ENJEUX
Déclinent les axes pour traduire les grands impératifs vers lesquels doit tendre le projet

T.I. CONSIDÉRER LES SERVICES ET INFRASTRUCTURES DE MOBILITÉ COMME GUIDE POUR L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

AMBITIONS
Exposent les objectifs stratégiques du projet et les principales modalités d'évaluation

T.I.1. AMÉNAGER DES TERRITOIRES FAVORABLES AU CHANGEMENT DE PRATIQUES

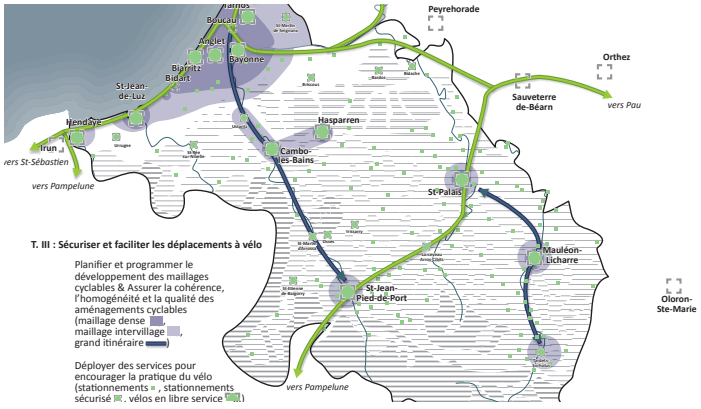
ACTIONS
Définissent les moyens pour mettre en œuvre le projet

Lien urbanisme-mobilité
Pratiques des modes actifs

MOTS CLÉS et PICTOGRAMMES
Indiquent les thématiques abordées (correspondent aux champs inscrits dans le diagnostic thématique)

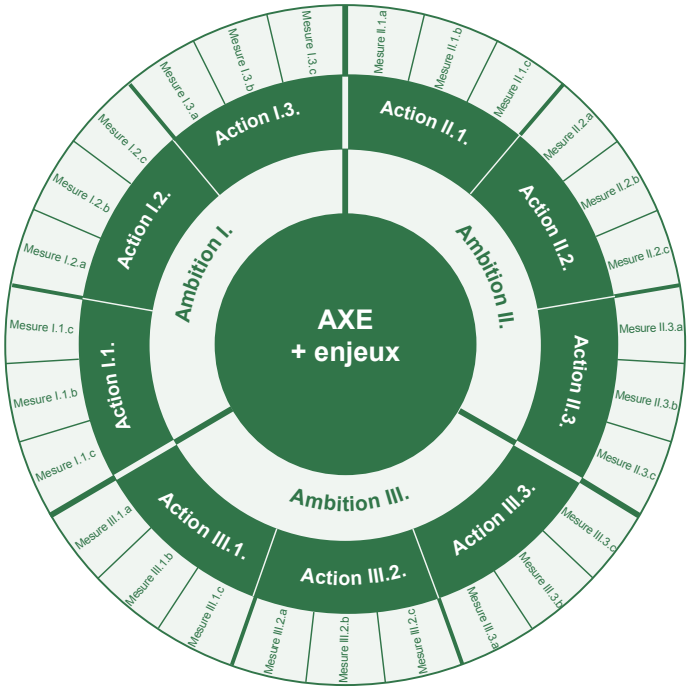
> ACTIONS TRANSITION(S).I
> Indicateur de suivi de référence

LISTE DES ACTIONS : détail dans le plan d'actions
INDICATEUR : un indicateur de référence par ambition



SCHÉMAS DE PRINCIPE
Spatialisent les actions et les mesures à l'horizon 2030

Schéma d'organisation d'un axe du projet



nb : les mesures apparaissent dans le document « PROJET - plan d'actions »

Principes de rédaction du projet et du plan d'actions

Les actions et mesures sont présentées :

- sous l'angle de **ce que fait et fera le Syndicat des mobilités Pays Basque - Adour** : étude, mise en œuvre, accompagnement, sollicitation...Les autres partenaires sont évoqués, sans que le Plan d'actions n'implique nécessairement un engagement de leur part,
- par le prisme **opérationnel** et ce qui va servir l'**usager**. Les éléments organisationnels, notamment de gouvernance, sont énoncés à la fin du document PROJET - enjeux et ambitions.

Les actions en cours depuis l'engagement de la démarche (décembre 2017) ont été portées au projet du Plan de déplacements.

Finalisé à quelques mois des élections municipales de mars 2020 qui auront pour effet de renouveler les instances du Syndicat des mobilités Pays Basque - Adour, ce document fait office de témoin que l'exécutif sortant transmet aux prochains élus. Il appartiendra aux nouvelles instances de se saisir du projet et au besoin de l'amender.

Pour un aperçu général du plan d'actions

À la fin du document III.3. PROJET - plan d'actions :

- une **table des ambitions, actions et mesures** donne un aperçu détaillé de l'ensemble du projet,
- **un index des actions classées par thématique** (mots-clés) permet une recherche facilitée dans le document par les entrées utilisées dans le diagnostic.

Légende des pictogrammes

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

UNE PORTÉE ENVIRONNEMENTALE TRADUITE EN DEUX OBJECTIFS FORTS

UN OBJECTIF DE REPORT MODAL : UNE MAJORITÉ DES DÉPLACEMENTS RÉALISÉE PAR DES MODES ALTERNATIFS À LA VOITURE INDIVIDUELLE

L'objectif à 2030 est que la majorité des déplacements soit réalisée par des modes alternatifs à l'usage individuel de la voiture : marche à pied, vélo, transports en commun, covoiturage. Un objectif fixé tant à la hauteur des grands enjeux qu'à la ferme volonté de voir évoluer les pratiques. En 2030, **52 % des déplacements seront réalisés en voiture** (incluant une part de covoiturage) contre 76,6 % aujourd'hui.

Cet objectif est ambitieux mais est rendu possible grâce à :

- **une augmentation de 10 points des déplacements à pied, soit 25 %**, correspondant à la réalité des déplacements de proximité (en France, 1/4 des déplacements de moins d'un kilomètre est réalisé en voiture et pourrait aisément être fait à pied). Cela positionne le territoire dans la moyenne basse des territoires comparables,
- **une augmentation des déplacements réalisés en transports en commun, soit 11 %**, rendue possible par l'important déploiement des services (réalisé et envisagé), en cohérence avec les objectifs des contrats en cours,
- **une augmentation massive des pratiques cyclables pour les porter à hauteur de 8 %**. Cet objectif se place au niveau de l'objectif fixé par le gouvernement,
- **une légère augmentation des pratiques des autres modes, incluant notamment les deux roues motorisées, autour de 4 %**.

L'objectif est également de tendre vers l'optimisation des véhicules et un meilleur remplissage de ceux-ci. L'idée est d'atteindre 2,2 voyageurs/véhicules.

L'ambition est différenciée selon les espaces, correspondant notamment aux services qui seront déployés. Au regard notamment de la part des déplacements qui y est réalisée :

- 67 % des déplacements sont réalisés dans l'espace littoral (correspondant ici aux pôles territoriaux Côte Basque - Adour, Sud Pays Basque et aux communes du Seignanx),
- 20 % dans l'espace rétro-littoral (Nive - Adour, Pays d'Hasparren et Errobi),
- 13 % dans l'espace intérieur (Soule - Xiberoa, Garazi - Baïgorri, Iholdi - Ostibarre, Amikuze et Pays de Bidache).

	Situation de référence	objectif 2030
VOITURE (dont covoiturage)	76,6 %	52 %
MARCHE A PIED	15 %	25 %
TRANSPORTS EN COMMUN	4,1 %	11 %
VÉLO	1,3 %	8 %
AUTRES (DONT DEUX-ROUES-MOTORISES)	3 %	4 %

Objectifs de report modal à l'horizon 2030
Source : EMD 2009, SMPBA - 2019

	espace littoral	espace rétro-littoral	espace intérieur
VOITURE (dont covoiturage)	45 %	69 %	65 %
MARCHE A PIED	28 %	16 %	22 %
TRANSPORTS EN COMMUN	14 %	5 %	3 %
VÉLO	9 %	7 %	7 %
AUTRES (DONT DEUX-ROUES-MOTORISES)	4 %	3 %	3 %

Objectifs de report modal par espaces
Source : EMD 2009, SMPBA - 2019

Les objectifs sont basés sur les résultats de l'Enquête ménages déplacements – Enquête Grand territoire de 2009. L'hypothèse est faite que les pratiques n'ont évolué que marginalement depuis et que les pratiques en Soule (non couverte par l'enquête) sont proches de celles des autres territoires comparables. Sont ici pris en compte :

- la répartition modale,
- la répartition des déplacements, corrélée par la répartition de la population.

Une attention particulière pourra être donnée dans les futures enquêtes pour mieux distinguer l'usage de la voiture en solo et avec des passagers.

Sont ici considérés :

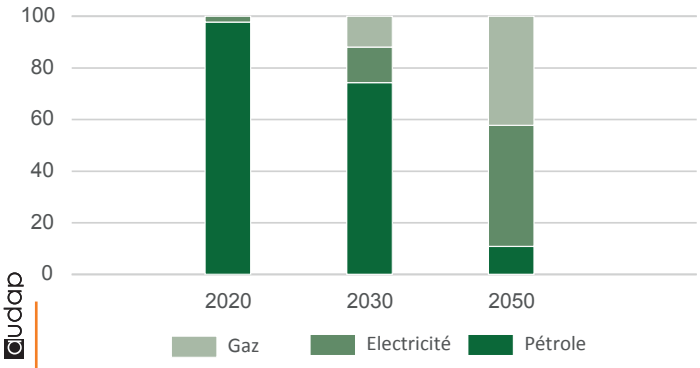
- espace littoral : pôles territoriaux Côte Basque - Adour, Sud Pays Basque et aux communes du Seignanx,
- espace rétro-littoral : pôles territoriaux Nive - Adour, Pays d'Hasparren et Errobi,
- espace intérieur : pôles territoriaux Soule - Xiberoa, Garazi - Baïgorri, Iholdi - Ostibarre, Amikuze et Pays de Bidache.

UN OBJECTIF DE MIX-ÉNERGÉTIQUE APPLIQUÉ AU SECTEUR DE LA MOBILITÉ

L'objectif est de sortir progressivement de la dépendance aux seules énergies dérivées du pétrole et des émissions induites : gaz à effet de serre, particules fines...

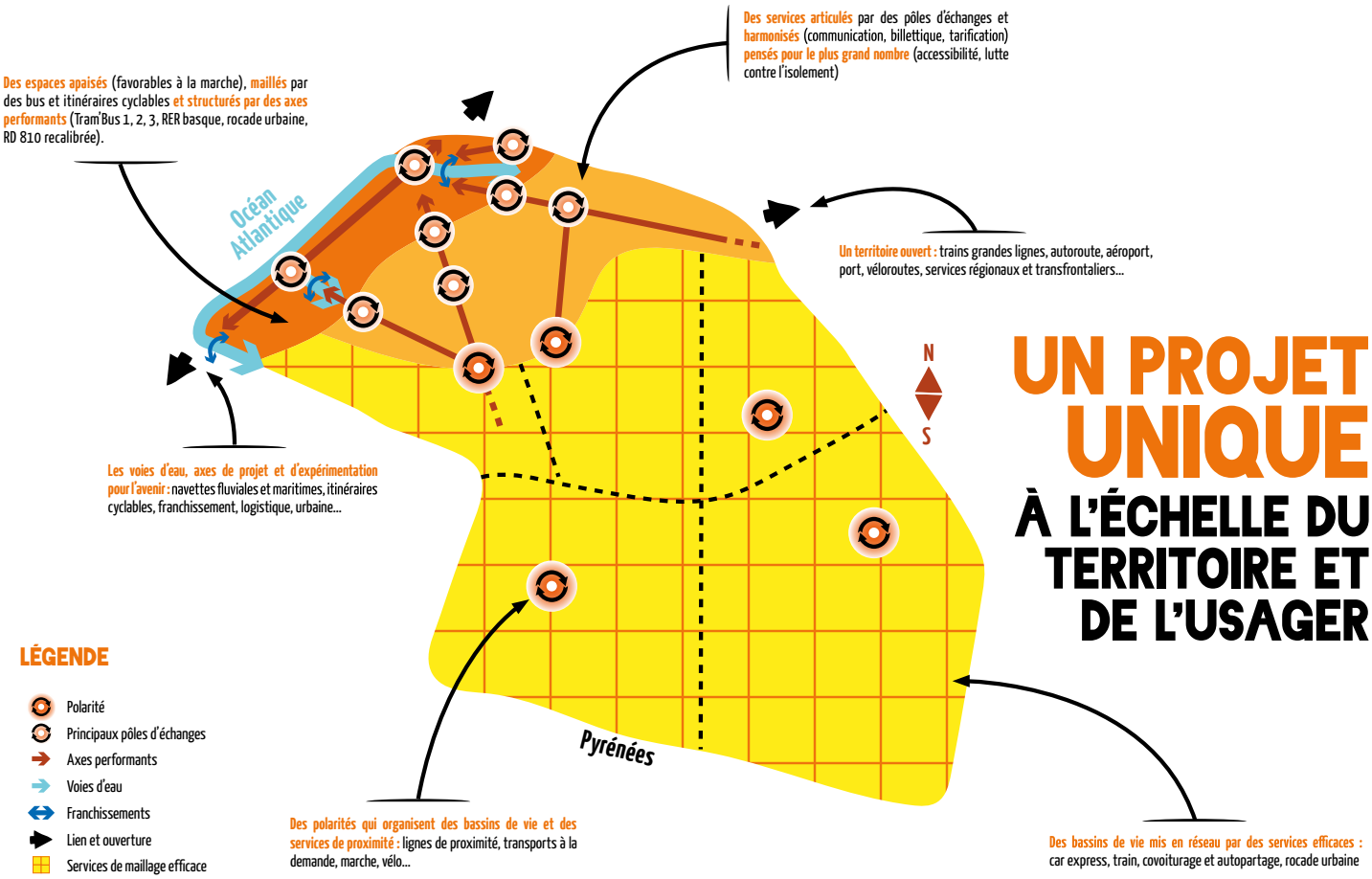
A 2030, électricité (dont hydrogène) et gaz couvriront un quart des consommations d'énergie liées à la mobilité contre à peine 1 % aujourd'hui.

A l'horizon 2050, le Plan climat-air-énergie territorial du Pays basque envisage que l'électricité et le gaz couvrent 90 % des besoins de la mobilité.



Objectifs de mix-énergétique en 2030 et 2050
Source : projet PCAET Pays basque, CAPB - 2019

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



Synthèse du projet porté par le Plan de déplacements du Syndicat des mobilité Pays basque - Adour
Source : Audap - 2019

UN PROJET ORGANISÉ AUTOUR DE TROIS AXES

Le projet porté par le Plan de déplacements urbains (devenu Plan de mobilité dans la loi LOM) entend répondre à ces grands défis en proposant **deux grandes orientations, TRANSITION(S) et COHÉSION**, et en s'imposant **une stratégie d'action, l'ENTRAÎNEMENT**.

TRANSITION(S)
MOINS SE DÉPLACER, MIEUX SE DÉPLACER

La mobilité est essentielle pour les acteurs du territoire, mais aussi très impactante pour celui-ci, cadre de vie de ses habitants. L'ambition du plan de déplacements est de projeter des mobilités plus sobres, plus actives et partagées.

LES ENJEUX

CONTRIBUER À LIMITER LES CAUSES ET LES IMPACTS DU CHANGEMENT CLIMATIQUE

Les enjeux du changement climatique sont prégnants pour le territoire de Pays Basque - Adour :

- risque de montée des eaux et de recul du trait de côte portant atteinte à des espaces occupés,
- risque de chaleurs plus élevées, de précipitations plus intenses impactant le cadre de vie, les productions agricoles, la biodiversité, les paysages qui font l'identité et l'attractivité de la région, autant que les infrastructures existantes.

Au-delà de ces incidences locales, les risques sont globaux : crises alimentaires, déplacement de populations, risques sanitaires...

Le poids de la mobilité et particulièrement de l'usage individuel de la voiture, sur les émissions de gaz à effet de serre (GES), qui influent sur le changement climatique, est élevé.

Le Plan de déplacements se doit d'agir pour réduire les émissions en développant des solutions plus sobres, optimisées ou en utilisant des énergies alternatives.

Les modes de déplacements non motorisés (marche, vélo...), **ceux ayant recours à des énergies générant peu de GES** (véhicules électriques qu'ils soient individuels ou collectifs) **ou ceux optimisant les usages des moteurs thermiques** (transports en commun, covoiturage, autopartage) **seront favorisés.** Il s'agira en parallèle d'inciter à des changements de comportements pour sortir de l'usage systématique de la voiture.

Il sera également recherché une réduction des distances parcourues.

PRÉSERVER LA SANTÉ PUBLIQUE, LE BIEN ÊTRE, LE CADRE DE VIE ET LA SÉCURITÉ DE TOUS LES USAGERS

Le modèle de mobilité développé au cours du XXe siècle a largement montré ses limites :

- une part grandissante de la population est touchée par la dégradation de la qualité de l'air. Les décès prématurés dûs à cette pollution sont estimés, selon les études, entre 48 et 67 000 morts par an en France, soit rapporté à la population du territoire, près d'un cas par jour à l'échelle de Pays basque - Adour. Le nombre de cas d'allergies, d'asthme et bronchites est en constante augmentation. Le secteur des transports est responsable de près de 50 % des émissions d'oxyde d'azote,
- des individus de moins en moins actifs. Les jeunes ont notamment perdu 25 % de leurs capacités cardiorespiratoires en 40 ans. Les cas de surpoids, de problèmes cardiaques augmentent. La sédentarité est considérée comme la quatrième cause de mortalité en France,
- le bruit des transports gêne 600 000 personnes à domicile en France, ce qui provoque stress et fatigue. Localement, aéroports, ports, voies ferrées et autoroutes, sont positionnés en cœur d'agglomération, proches de lieux de résidence,
- les accidents de la circulation tuent encore 10 personnes par jour en France et en blessent plus de 200.

Le Plan de déplacements se doit d'agir pour des solutions de mobilité réduisant leurs impacts sur la santé et le bien-être des individus en luttant activement contre la pollution de l'air, le bruit, la sédentarité et l'insécurité routière, particulièrement en faveur des plus vulnérables.

LES AMBITIONS

T.I. CONSIDÉRER LA MOBILITÉ DURABLE COMME UN DES CRITÈRES PRIORITAIRES AU SERVICE DE L'AMÉNAGEMENT ET DE L'ORGANISATION DU TERRITOIRE

Pouvoir se déplacer est essentiel. Mais devoir se déplacer peut devenir pénalisant voire même excluant quand les coûts et le temps deviennent trop élevés.

Le Plan de déplacements propose un bouquet d'infrastructures et de services de mobilité à moyen et long termes qui doit structurer, mailler et servir de support pour l'organisation du territoire. Les autorités compétentes en matière de planification et de développement urbain devront contribuer à sa mise en œuvre dans la définition de leurs propres orientations.

Des principes clés pour le développement du territoire traduisent cette ambition et seront à adapter à la diversité des territoires :

- **proximité et mixité fonctionnelle**. Sur l'ensemble du territoire, les secteurs les mieux dotés en équipements et services seront à privilégier pour localiser les développements urbains futurs. Ils doivent offrir la possibilité de réaliser tout ou partie des déplacements quotidiens à pied, à vélo. Il sera également encouragé le maintien et le confortement d'équipements, commerces et services dans les secteurs les mieux dotés.
- **perméabilité et maillage des parcours**. Les formes urbaines créées ou réaménagées devront être passantes, pour limiter les détours qui pénalisent les trajets à pied, à vélo et la desserte en transports en commun.
- **valorisation de l'existant**. Les réseaux de mobilité n'ont pas vocation à « rattraper l'urbanisation ». Les coûts financiers et environnementaux engendrés ne correspondraient pas aux objectifs du Plan de déplacements. Au contraire, l'urbanisation doit se développer là où sont disponibles les offres de mobilités, qui pourront par là même être améliorées à mesure que la demande s'intensifie.

Dans cette idée, la marche, mode de proximité par excellence et base de tout déplacement sera encouragée.

> ACTIONS TRANSITION(S).I

> T.I.1. Aménager des territoires favorables au changement de pratiques

Lien urbanisme-mobilité
Pratiques des modes actifs

> 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

Lien urbanisme-mobilité
Pratiques des modes actifs

> Indicateur de suivi de référence Part des permis de construire accordés situés à une distance de référence, à définir, d'un arrêt de transports en commun doté de services commerciaux (source : CAPB, CCSx)

LES AMBITIONS

T.II. RÉDUIRE LES BESOINS DE DÉPLACEMENTS CONTRAINTS

Comme le dit la formule, « le meilleur déchet est celui que l'on ne produit pas ». A défaut, on commencera par chercher à les réduire. Il en va de même dans le domaine de la mobilité : le meilleur déplacement est celui qu'on ne fait pas et secondairement celui dont la portée est la plus faible.

Le Plan de déplacements cherchera à réduire la demande et la portée des déplacements, particulièrement ceux dits « contraints » (trajets d'accompagnement, domicile - travail...) en :

- encourageant le travail à distance, depuis chez soi ou dans des tiers-lieux,
- déployant des solutions de mobilité pour les plus jeunes afin de limiter le phénomène de « parents taxi » qui contribue notamment à l'encombrement des circulations.

> ACTIONS TRANSITION(S).II

> T.II.1. Faciliter le travail à distance
Mobilité telle un service (MAAS)
Lien urbanisme-mobilité

> T.II.2. Réduire les trajets d'accompagnement
Mobilité telle un service (MAAS)
Pratiques des modes actifs
Transports en commun et nœuds multimodaux

> Indicateur de suivi de référence Part des individus scolarisés disposant d'un abonnement de transports en commun (source : SMPBA)

T.III. SÉCURISER ET FACILITER LES DÉPLACEMENTS À VÉLO

Les déplacements à vélo seront particulièrement privilégiés eu égard au fait qu'ils sont :

- une manière d'intégrer une activité physique dans les activités du quotidien,
- silencieux et neutres en matière d'émissions de polluants,
- peu onéreux,
- accessibles à de très nombreux publics,
- peu dangereux pour leurs utilisateurs et les autres usagers de l'espace public,
- utilisables en complémentarité avec d'autres modes.

Le Plan de déplacements cherchera à sécuriser les pratiques en aménageant des continuités sécurisées : apaisement des vitesses à généraliser dans les espaces urbains (cf. ambition C.I. sur la hiérarchisation des voiries), aménagements dédiés là où la différence de vitesse avec les modes motorisés est trop élevée, jalonnement des itinéraires,... .

Le Plan de déplacements cherchera aussi à créer des services aux usagers (repos, location de vélos, stationnements, réparation, etc.) pour offrir l'ensemble des conditions nécessaires à la pratique du vélo.

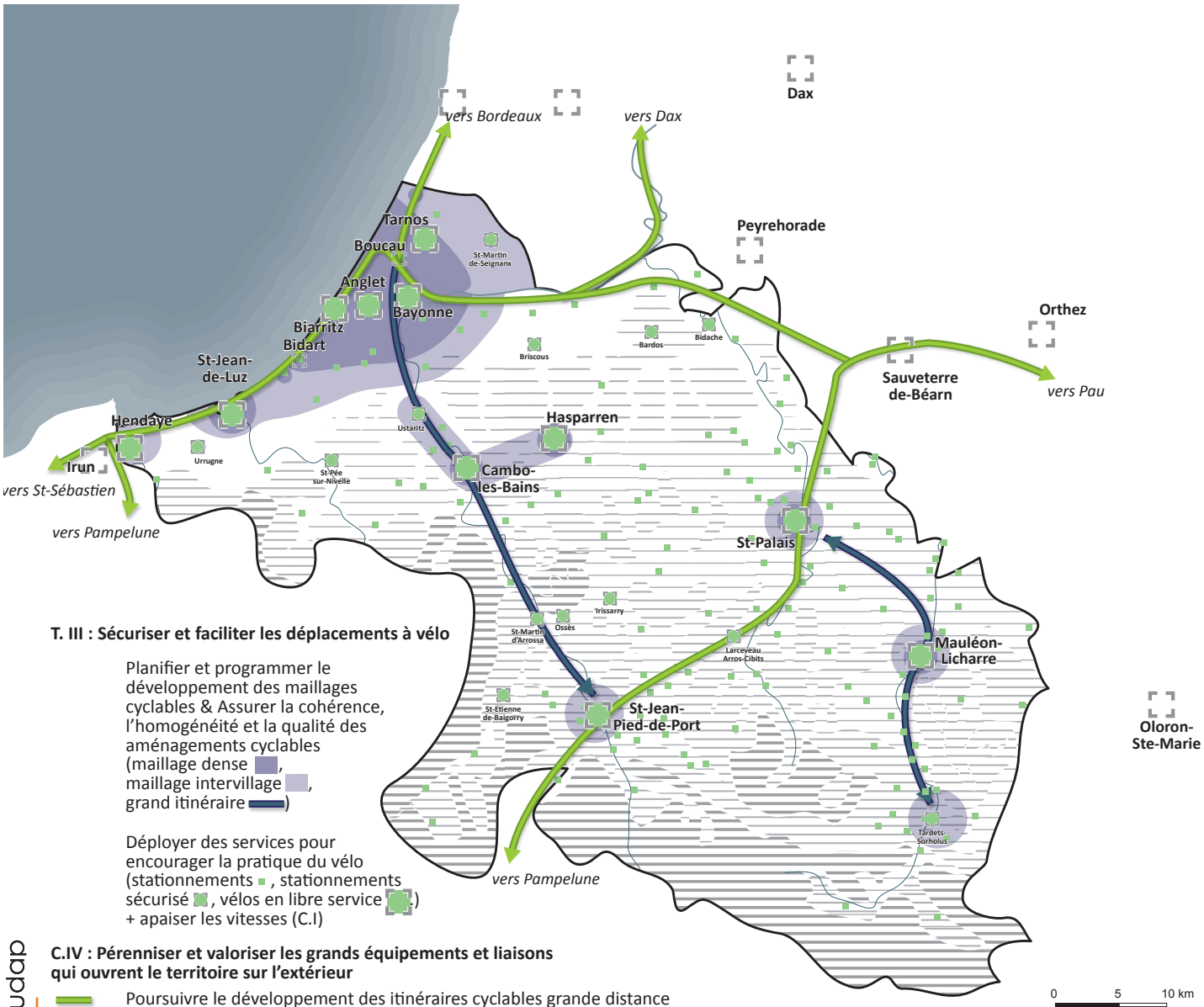
> ACTIONS TRANSITION(S).III

> T.III.1. Planifier et programmer le développement des maillages cyclables
Pratiques des modes actifs

> T.III.2. Assurer la cohérence, l'homogénéité et la qualité des aménagements cyclables
Pratiques des modes actifs

> T.III.3. Déployer des services pour encourager la pratique du vélo
Pratiques des modes actifs

> Indicateur de suivi de référence Trafic cycliste moyen journalier annuel aux points de comptage de référence à définir (source : SMPBA)



T. III : Sécuriser et faciliter les déplacements à vélo

Planifier et programmer le développement des maillages cyclables & Assurer la cohérence, l'homogénéité et la qualité des aménagements cyclables (maillage dense , maillage intervillage , grand itinéraire)

Déployer des services pour encourager la pratique du vélo (stationnements , stationnements sécurisé , vélos en libre service) + apaiser les vitesses (C.I)

C.IV : Pérenniser et valoriser les grands équipements et liaisons qui ouvrent le territoire sur l'extérieur

Poursuivre le développement des itinéraires cyclables grande distance

audap

Synthèse « Sécuriser et faciliter les déplacements à vélo »
Source : Audap - 2019

LES AMBITIONS

T.IV. MIEUX ET MOINS UTILISER LA VOITURE

L'ambition du Plan de déplacements est de sortir du modèle « tout voiture » et de la sur-utilisation individuelle des véhicules motorisés. Elle reste malgré tout un mode pertinent pour nombre de situations, et en particulier dans les zones les moins denses et en milieu rural. Il n'est pas projeté d'en supprimer l'usage mais de l'utiliser autrement.

Le Plan de déplacements cherchera à optimiser l'usage des véhicules. Deux chiffres nationaux illustrent la sous-utilisation des voitures :

- elles sont utilisées moins d'une heure par jour et donc à l'arrêt la majeure partie du temps,
- elles comptent moins de deux passagers et donc une majorité de sièges vides.

L'une des clés pour atteindre cet objectif et à terme permettre de réduire le parc roulant individuel et son emprise en circulation comme en stationnement, est d'encourager un usage plus collectif et partagé. La deuxième voiture sera la cible pour réduire la motorisation des ménages. Des grandes solutions seront envisagées telles que :

- **le covoiturage**, qui vise à considérer les voitures, généralement peu remplies, comme autant de transports en commun en puissance,
- **l'autopartage**, qui cherche à mieux utiliser les véhicules la plupart du temps stationnés,
- et d'autres solutions qui pourraient émerger dans les années à venir.

Le Plan de déplacements cherchera également à dissuader un usage systématique de la voiture en adaptant les offres de stationnement. Elles seront différenciées selon les besoins et mieux reliées à l'organisation des autres modes, notamment les transports en commun. Les usagers seront incités à laisser leurs véhicules en périphérie et à emprunter un mode plus pertinent pour accéder aux centralités.

> ACTIONS TRANSITION(S).IV

> T.IV.1. Développer le covoiturage, la mutualisation des déplacements
Usages collectifs de la voiture et électromobilité

> T.IV.2. Encourager l'autopartage, la mutualisation des véhicules
Usages collectifs de la voiture et électromobilité

> T.IV.3. Utiliser le stationnement comme outil de report modal pour favoriser les chalands et les résidents
Stationnement

> Indicateur de suivi de référence Fréquentation des sites de référence (aires de covoiturage, d'autopartage...) (source : SM-PBA)

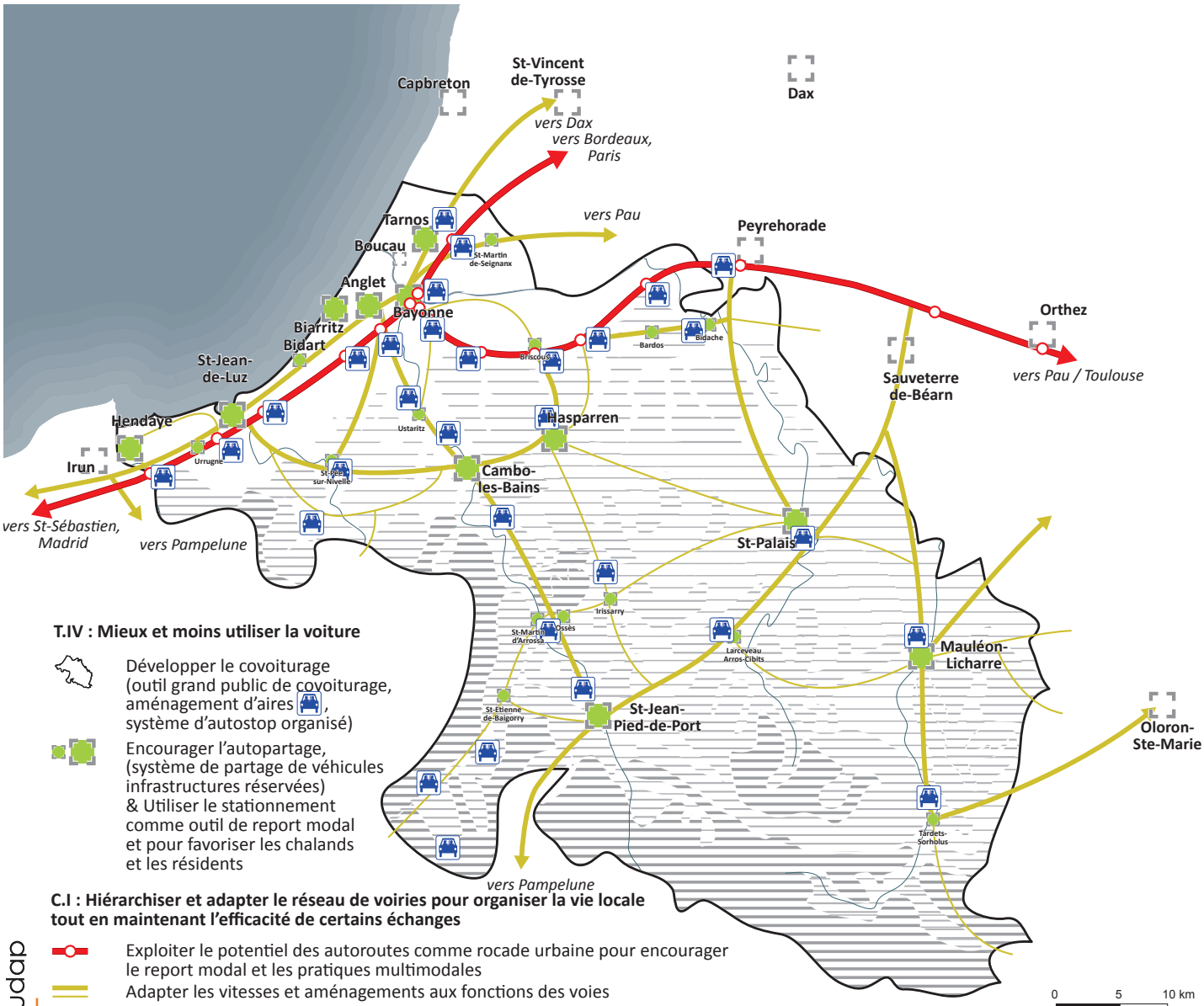


Schéma de principe « Mieux et moins utiliser la voiture »
Source : Audap - 2019

LES AMBITIONS

T.V. ÉCONOMISER LES RESSOURCES, PRÉVENIR LES RISQUES ET LIMITER LES IMPACTS

Une meilleure utilisation des modes motorisés passe également par une phase de transition énergétique vers des solutions moins émettrices de gaz à effet de serre (GES), **et une optimisation des motorisations** pour réduire la consommation d'énergies non renouvelables.

Le Plan de déplacements accompagnera les particuliers, les entreprises et les administrations **dans l'évolution de la motorisation de leurs véhicules vers des solutions décarbonées** par :

- le déploiement de **bornes de recharge**,
- l'**encouragement aux motorisations alternatives** lors des renouvellement des flottes.

Les sources d'énergies renouvelables et locales seront priorisées.

Aussi, il sera recherché de limiter :

- **l'imperméabilisation et l'artificialisation de terres agricoles et naturelles** (néfastes notamment à l'écoulement des eaux et au passage de faune) lors de la création d'infrastructures,
- **l'exposition des populations au bruit** des infrastructures de transports **et émissions de polluants atmosphériques** liés à la mobilité.

> ACTIONS TRANSITION(S).V

> T.V.1. Décarboner le mix-énergétique de la mobilité
Usages collectifs de la voiture et électromobilité

> T.V.2. Limiter les impacts des infrastructures de mobilité
Lien urbanisme-mobilité

> T.V.3. S'adapter aux changements climatiques
Lien urbanisme-mobilité

> Indicateur de suivi de référence Part des véhicules neufs utilisant des carburants alternatifs (source RSVERO - CGDD)

T.VI. CRÉER LES CONDITIONS D'UNE LOGISTIQUE URBAINE DURABLE

La logistique urbaine est indispensable à la vie économique des territoires. Pour autant, elle est responsable de nuisances, à commencer par l'encombrement de l'espace par les véhicules en circulation comme à l'arrêt ou des émissions de polluants.

Le Plan de déplacements encouragera, particulièrement dans les espaces urbains les plus contraints, **les initiatives visant à réaliser les opérations de logistique urbaine** :

- **avec des véhicules plus compacts**, moins générateurs d'encombrement et autres nuisances, et **des motorisations plus sobres**, moins émettrices de gaz à effet de serre, de polluants et moins bruyants.
- **dans des plages horaires de référence**, si possible harmonisées à l'échelle du territoire.

Il sera également recherché une diminution de la circulation des véhicules de logistique urbaine par la mise en place d'espace de groupage/dégroupage des marchandises et de consignes des livraisons.

Enfin, des **solutions de stationnement pour les poids lourds** et les cars seront à proposer pour limiter les risques liés à l'encombrement et les trajets haut-le-pied (à vide).

> ACTIONS TRANSITION(S).VI

> T.VI.1. Partager les besoins et faire connaître les réglementations liés à la logistique urbaine pour une meilleure prise en compte réciproque
Logistique

> T.VI.2. Tendre vers une logistique urbaine plus durable et efficace
Logistique

> Indicateur de suivi de référence Part des polarités donnant des avantages (ex : circulation en horaires spécifiques) aux véhicules sobres et/ou compacts pour les opérations de logistique urbaine. (source : communes)

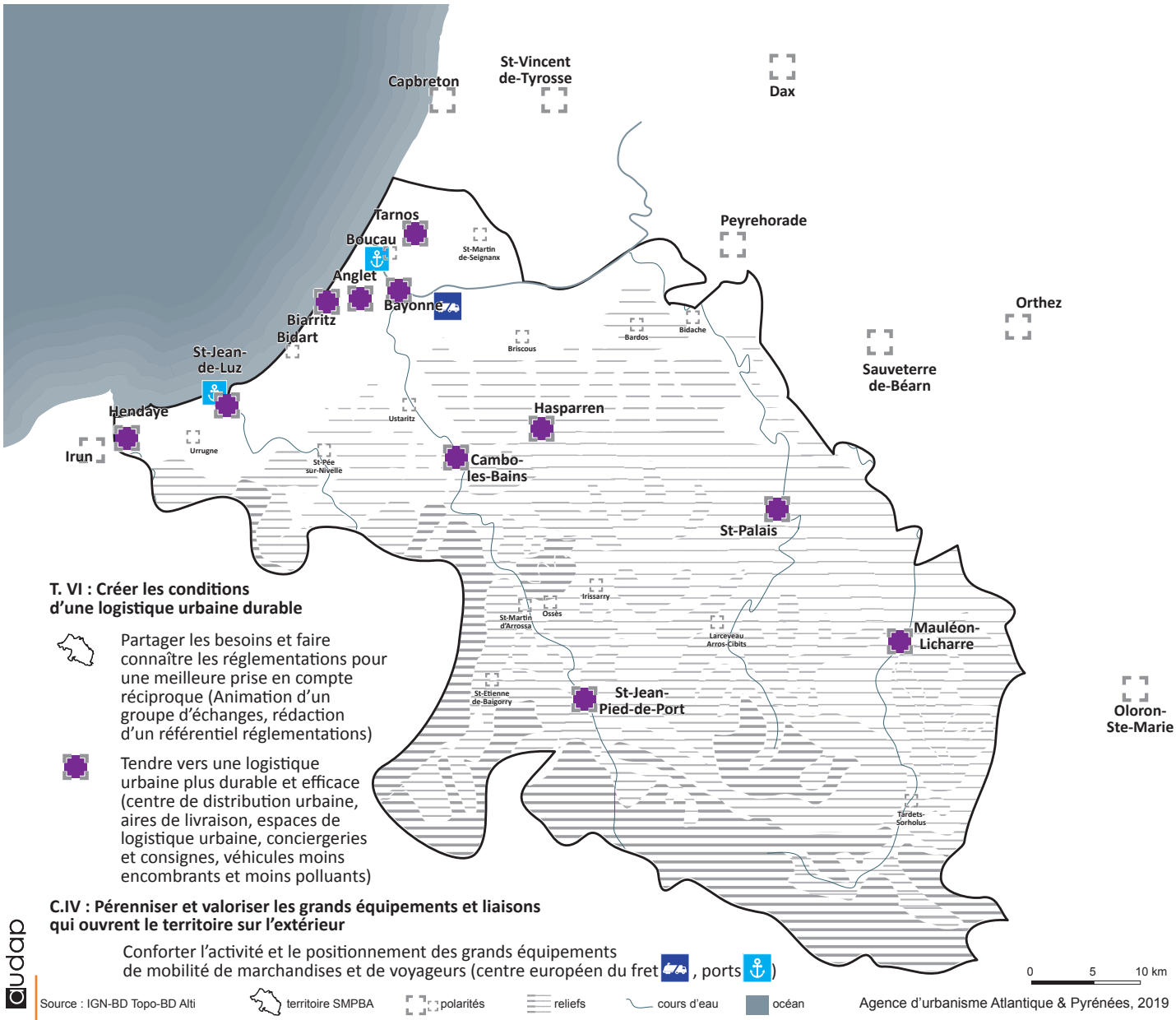


Schéma de principe « Créer les conditions d'une logistique urbaine durable »
Source : Audap - 2019

LES AMBITIONS

T.VII. AMÉLIORER LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

L'insécurité routière est un risque direct en matière de mobilité. Pas le plus marqué mais celui que l'on perçoit de la manière la plus évidente ; que l'on sait raccrocher à une cause objective.

Le Plan de déplacements s'attachera à réduire ces impacts en cherchant à limiter les situations à risque par :

- l'apaisement et l'harmonisation des vitesses, leur respect ainsi que la diminution des trafics seront encouragés, particulièrement dans les espaces agglomérés où les pratiques sont très diverses, de manière à réduire la différence d'allure entre les modes et usages de l'espace public et augmenter l'attention des usagers (cf. également ambition C.I. sur le hiérarchisation des voiries),
- la volonté de favoriser les modes collectifs (cf. ambition C.II. sur les services collectifs),
- la sensibilisation aux situations à risques et aux bonnes pratiques,
- identification de passages de faune pour limiter les risques de collisions et favoriser la biodiversité.

Il sera également recherché un traitement des lieux à risques par des aménagements ponctuels.

> ACTIONS TRANSITION(S).VII

> T.VII.1. Sécuriser les déplacements

Réseaux de voirie et sécurité routière
Pratiques des modes actifs

> Indicateur de suivi de référence Nombre de blessés graves et tués lors d'accidents de la circulation (source : OINSR)

T.VIII. EXPÉRIMENTER DE NOUVEAUX MOYENS ET ORGANISATIONS

La transition passe aussi par l'expérimentation de solutions innovantes. Le Syndicat des mobilités compte faire de l'élargissement récent de son territoire une chance et de la diversité de celui-ci un vaste laboratoire où l'on se donne le droit d'essayer, de réussir, de pérenniser mais aussi de se tromper et de renoncer si nécessaire. La réversibilité des aménagements sera, dès que possible, privilégiée.

Certaines solutions, connues, doivent être testées pour évaluer leur efficacité au regard d'un contexte et une situation donnés. Leur pérennité ne sera actée qu'après une phase d'essai et après avoir démontré qu'elles obtiennent l'adhésion des usagers, en se traduisant par exemple par une utilisation significative des services. Ceux qui ne trouveront pas leur public devront être repensés, remplacés ou abandonnés pour ne pas mettre en péril l'équilibre, notamment financier, du projet.

D'autres, moins connues, doivent être étudiées et faire l'objet de mises en situation, pouvant faire école au-delà du territoire : transport par voie d'eau, par voie d'air, avec des sources d'énergies innovantes.

> ACTIONS TRANSITION(S).VIII

> T.VIII.1. Intégrer l'innovation dans les mobilités de demain

Pratiques des modes actifs
Usages collectifs de la voiture et électromobilité
Transports en commun et nœuds multimodaux

> Indicateur de suivi de référence Nombre de solutions de mobilité en expérimentation proposées aux usagers (source : SM-PBA)

COHÉSION

PERMETTRE À TOUTES ET TOUS DE SE DÉPLACER

La mobilité reste un facteur nécessaire à l'insertion sociale. C'est aussi une condition pour le développement de certaines activités économiques et des échanges matériels. L'ambition du Plan de déplacements est de répondre aux besoins de déplacement de manière efficace en lien avec l'intérêt général.

LES ENJEUX

FIABILISER LES CONDITIONS DE DÉPLACEMENTS MOTORISÉS DES PERSONNES ET DES MARCHANDISES AU SEIN DU TERRITOIRE ET AVEC L'EXTÉRIEUR

Le territoire pâtit de conditions de déplacement difficiles. A ceci, plusieurs causes :

- une culture de l'automobile qui engendre une utilisation massive des réseaux de voirie et qui a participé à retarder l'émergence de réseaux de transports collectifs performants,
- les développements démographiques et économiques rapides, essentiellement concentrés sur le littoral et ses franges,
- la forte attractivité touristique qui accroît par pics la population présente sur le territoire et qui cherche à rejoindre aux mêmes heures les mêmes lieux d'intérêt, particulièrement les plages ou les sites d'exception.

Ces conditions difficiles se traduisent par un encombrement des axes routiers permettant de rejoindre :

- les principales centralités, particulièrement en période scolaire,
- les principaux lieux touristiques en saison touristique.

Les fonctionnements du territoire sont impactés par ces difficultés de déplacement.

Le Plan de déplacements se doit de contribuer à garantir les temps de parcours et rechercher les conditions de compétitivité des modes collectifs à la voiture.

REDONNER DU POUVOIR D'ACHAT AUX MÉNAGES, AMÉLIORER LA RENTABILITÉ ET LA PERFORMANCE DES ENTREPRISES ; PERMETTRE UN MEILLEUR USAGE DES FONDS PUBLICS

La mobilité représente un coût élevé, tant pour les ménages, les collectivités que les entreprises. Pour exemple, le coût d'une voiture est évalué à 6 000 €/an et le budget des ménages lié à la mobilité comparable à ceux du logement et de l'alimentation.

La solution « tout automobile » montre en ce sens ses limites :
- ce modèle a favorisé un étalement urbain et permis une dissociation des lieux de vie augmentant les distances quotidiennement parcourues. La marche et le vélo, autrefois solutions idéales pour des déplacements essentiellement réalisés en courte distance, ont perdu en efficacité. La motorisation, voire souvent même la bi-motorisation des ménages s'est imposée,
- la sur-utilisation des véhicules, associée à un développement urbain le long des axes de transports, pèse sur les infrastructures que les collectivités ont dû sur-dimensionner (élargir, doubler, dévier…) pour répondre aux souhaits de temps de parcours garantis et de cadre de vie nous soumis aux nuisances du trafic. Elle pèse également sur la nécessité d'entretenir plus fréquemment ces infrastructures,
- certaines dessertes en transports en commun, bien que structurantes, peinent à trouver leur public. Certains véhicules sont peu remplis, ce qui porte atteinte tant aux capacités de financement des collectivités qui payent déjà la majeure partie des services (via notamment les contributions des entreprises) qu'à l'image des services,
- une part non négligeable des ménages (10 % en 2015 à l'échelle nationale) est dans une situation de vulnérabilité énergétique due aux déplacements : ils consacrent plus de 4,5 % de leurs ressources en achat de carburants et doivent arbitrer leurs dépenses, voire renoncer à se déplacer.
- enfin les dirigeants d'entreprises et leurs salariés pâtissent de difficultés de circulation et perdent du temps dans les embouteillages et les distances allongées.

Le Plan de déplacements se doit d'agir pour rediriger les financements des collectivités notamment des solutions de mobilité individuelles vers les solutions collectives et actives pour :
- **rendre plus efficace le déploiement des fonds publics,**
- **réduire la part du budget « mobilité » des ménages et des entreprises.**

PRENDRE EN COMPTE LA DIVERSITÉ DES BESOINS ET DES SITUATIONS COLLECTIFS ET INDIVIDUELS

L'accès à la mobilité est limité pour certains publics, pour des questions liées :
- au coût de la mobilité, réduisant l'accès à la voiture individuelle comme aux services collectifs,
- à la disponibilité des services (pas de services collectifs ou ne correspondant pas aux horaires ou aux besoins ; pas de permis de conduire ou de véhicule en état de rouler),
- à une méconnaissance ou une appréhension des solutions existantes,
- à l'accessibilité des services.

Le Plan de déplacements se doit d'agir pour que chaque service et aménagement soit pensé pour être accessible au plus grand nombre.

Il s'agira de veiller notamment à proposer des conditions de mobilité adaptés :
- aux jeunes,
- aux actifs précaires ou sans emploi,
- aux salariés qui travaillent dans des espaces peu desservis par les transports collectifs,
- aux personnes en situation de handicap,
- aux personnes qui maîtrisent mal la lecture (de plans, d'indications, de fiches horaires…),
- aux personnes qui sont en difficulté avec les nouvelles technologies.

LES AMBITIONS

C.I. HIÉRARCHISER ET ADAPTER LE RÉSEAU DE VOIRIE POUR ORGANISER LA VIE LOCALE TOUT EN MAINTENANT L'EFFICACITÉ DE CERTAINS ÉCHANGES

Un réseau de voirie efficace est un réseau hiérarchisé, où chaque voie a une fonction et un aménagement adaptés. Le Plan de déplacements entend encourager une meilleure différenciation des voies. Aussi, il sera recherché une meilleure utilisation du réseau autoroutier pour réduire les trafics de transit dans les secteurs particulièrement impactés aujourd'hui.

Il ne s'agira pas, pour autant, de donner toujours plus de place à la voiture. Bien au contraire, les aspirations d'un nombre croissant d'usagers indiquent qu'il faut tendre vers un meilleur partage de l'espace public pour donner de l'efficacité aux modes alternatifs à la voiture individuelle : les transports en commun, le vélo, la marche voire même les usages partagés de la voiture.

Dans les espaces agglomérés, la priorité devra être donnée aux modes collectifs et actifs (cf. ambition C.II. sur les transports en commun, action T.I.2. sur la marche et ambition T.III. sur le vélo). **Il s'agira également de mieux équilibrer la circulation avec la vie locale.** Ce double objectif peut être atteint par un apaisement des vitesses : en secteur aggloméré, à 30 km / h, un maximum d'usagers différents utilisent le même espace, sans porter atteinte aux temps de parcours et les nuisances pour les riverains sont réduites.

Pour ce faire, le Plan de déplacements invitera à réduire la circulation automobile au niveau des centralités. Cela passera par :

- un développement des services de mobilité visant à encourager le report modal,
- des plans de circulation qui permettent une meilleure gestion des flux en voiture vers, au sein et depuis les centralités,
- une meilleure utilisation des autoroutes, voire la réalisation d'itinéraires de déviation et/ou de contournement, et l'apaisement des anciens axes de transit,
- un apaisement des vitesses et des conditions de mixité des usages,
- l'identification d'itinéraires pour les convois exceptionnels évitant les espaces les plus denses et des limitations de gabarits pour la traversée de ceux-ci.

Le stationnement devra également être utilisé comme outil de management de trafic (cf. action T.IV.3. sur le stationnement). Les offres seront là aussi mieux différenciées pour :

- décourager l'usage de la voiture pour ceux à qui des solutions alternatives efficaces sont proposées,
- favoriser les usagers à qui les pouvoirs publics, notamment, souhaitent permettre l'accès en voiture.

> ACTIONS COHÉSION.I

> C.I.1. Adapter les aménagements aux fonctions des voies

Réseaux de voirie et sécurité routière
Pratiques des modes actifs
Transports en commun et nœuds multimodaux

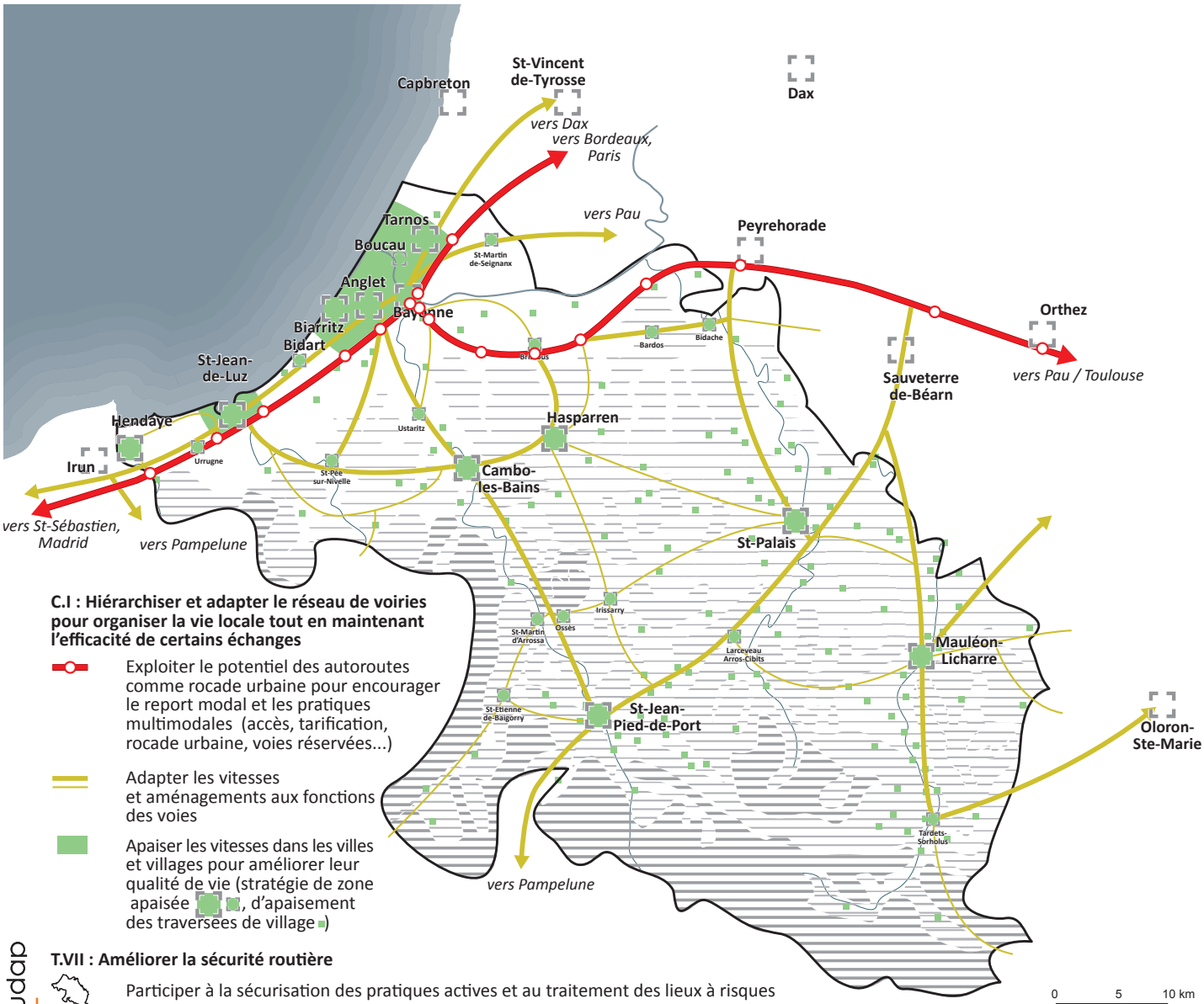
> C.I.2. Exploiter le potentiel des autoroutes comme rocade urbaine pour encourager le report modal et les pratiques multimodales

Réseaux de voirie et sécurité routière
Transports en commun et nœuds multimodaux
Mobilité telle un service (MAAS)
Stationnement

> C.I.3. Apaiser les circulations dans les villes et villages pour améliorer la qualité de vie

Réseaux de voirie et sécurité routière
Pratiques des modes actifs

> Indicateur de suivi de référence Nombre de communes ayant engagé une politique de pacification d'ensemble (zone 30, apaisement de la traversée...) et part de la population résidant dans une commune ayant engagé une telle mesure. (source : communes)



audap

Schéma de principe « Hiérarchiser et adapter le réseau de voirie pour organiser la vie locale tout en maintenant l'efficacité de certains échanges » et « Améliorer la sécurité routière »

Source : Audap - 2019

C.II. ORGANISER DES SERVICES COLLECTIFS DE MOBILITÉ À L'ÉCHELLE DES BASSINS DE VIE ET MAILLER LE TERRITOIRE

Les services collectifs (routiers, ferroviaires et fluviaux, voire maritimes) seront développés sur plusieurs aspects :

- **par la mise en place de lignes performantes et structurantes** dans les zones les plus denses et pour accéder aux principaux pôles générateurs de déplacements. Là où cela s'avérera possible et nécessaire, elles seront dotées d'équipements technologiques de priorisation ou d'aménagements permettant aux transports en commun de gagner en performance (sites propres, priorité aux intersections...). Elles permettront de rejoindre rapidement les principales centralités, grâce aux parkings relais positionnés à leurs extrémités,

- **par l'extension des secteurs desservis pour atteindre un meilleur maillage territorial.** Les communes et quartiers, aujourd'hui peu ou pas desservis, mais déjà bien structurés et offrant des potentiels de développement bénéficieront des services nouveaux ou renforcés,

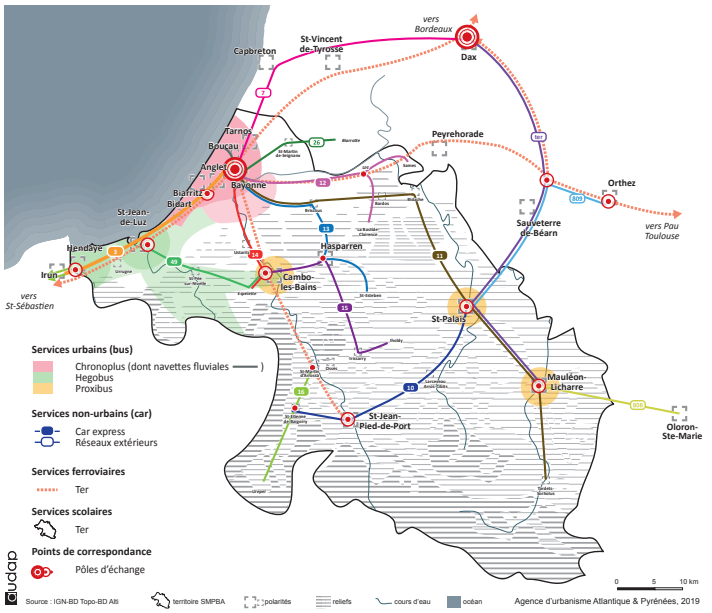
- **par le développement de services de proximité dans les polarités du rétro-littoral et de l'intérieur** afin de proposer d'autres solutions en milieu moyennement dense,

- **par le déploiement de solution à la demande** afin de venir compléter les lignes régulières,

- **par l'ouverture des transports scolaires à tous les usagers.** Les communes bénéficieront ainsi d'au moins un aller-retour quotidien vers une polarité,

- **par l'amélioration des fréquences et du cadencement des services**. Ils seront globalement améliorés pour proposer davantage d'horaires, sur de plus larges amplitudes afin de mieux s'adapter aux rythmes de vie,

- **par le renforcement et le cadencement des services ferroviaires et le développement de solutions par voies d'eau,**



Phase 2020 du schéma de principe « Organiser des services collectifs de mobilité à l'échelle des bassins de vie et mailler le territoire »
Source : Audap - 2019

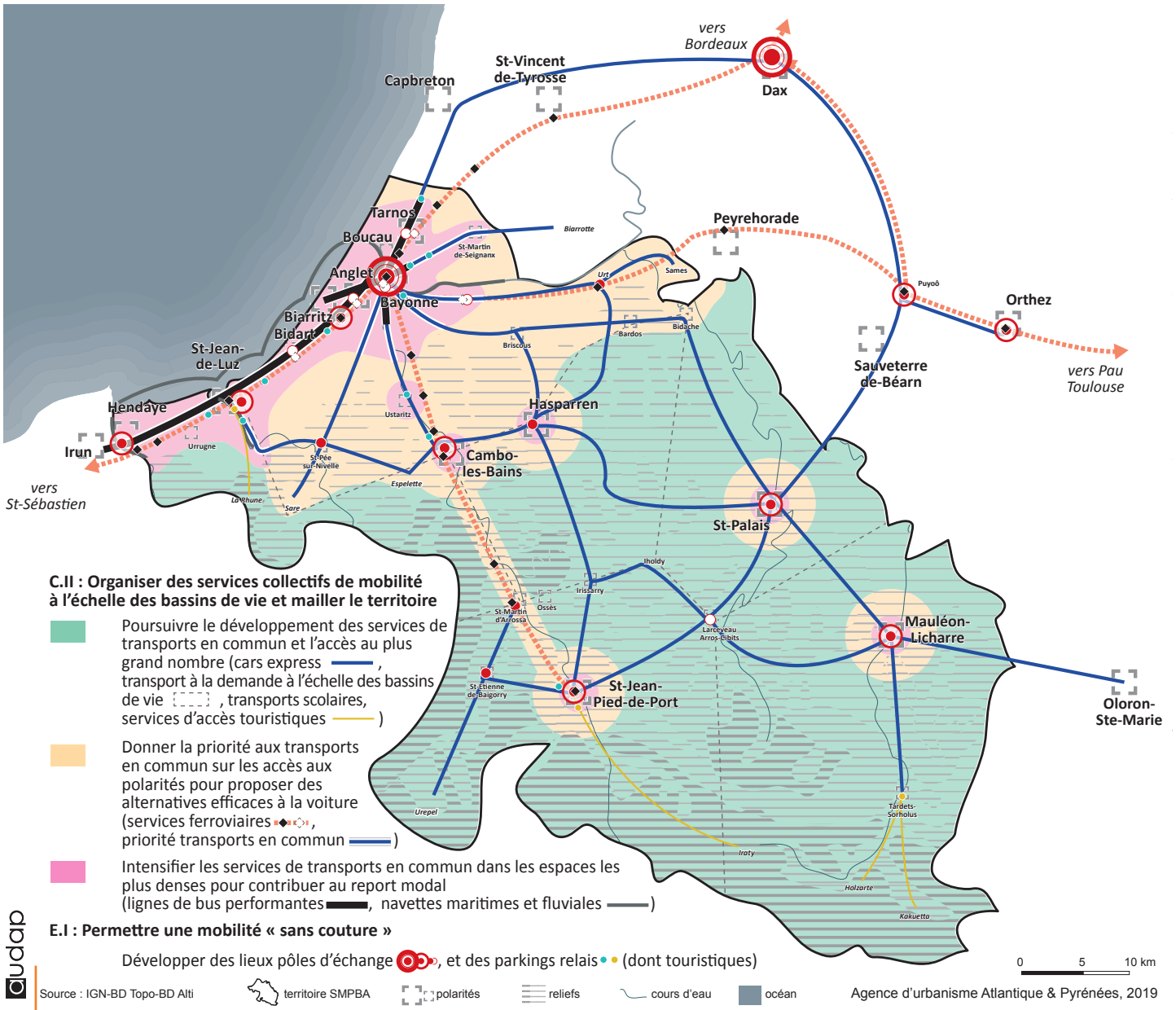
> ACTIONS COHÉSION.II

> C.II.1.Poursuivre le développement des services de transports en commun et l'accès au plus grand nombre
Transports en commun et nœuds multimodaux

> C.II.2. Donner la priorité aux transports en commun sur les accès aux polarités pour proposer des alternatives efficaces à la voiture
Transports en commun et nœuds multimodaux

> C.II.3. Intensifier les services de transports en commun dans les espaces les plus denses pour contribuer au report modal
Transports en commun et nœuds multimodaux

> Indicateur de suivi de référence Fréquentation des services de transports en commun (source : SMPBA)



Phase 2030 du schéma de principe « Organiser des services collectifs de mobilité à l'échelle des bassins de vie et mailler le territoire »
Source : Audap - 2019

C.III. AFFIRMER LA PRISE EN COMPTE DE TOUS LES PUBLICS POUR LIMITER LES FREINS À LA MOBILITÉ

L'accès à la mobilité est essentiel pour la socialisation des personnes. Le Plan de déplacements se doit d'être le plus inclusif possible pour faciliter l'accès au plus grand nombre.

Plusieurs situations spécifiques ont été identifiées :
- **les situations d'isolement et de précarité**, qui limitent l'accès à la mobilité du fait notamment d'aspects financiers,
- **les situations de handicap,** physique ou cognitif, et plus largement l'ensemble des situations qui altèrent ponctuellement les capacités de mobilité ou d'appréhension des services,
- **les situations vécues par les personnes qui ne maîtrisent pas la langue française**, touristes et visiteurs notamment, ou qui souhaitent employer les langues régionales,
- **les situations d'exclusion** qui freinent la mobilité.

Ceci passera par :
- **des tarifs harmonisés, pensés pour s'adapter aux moyens de chacun** de manière à ce que les capacités financières ne soient pas un frein à l'usage des transports en commun et autres services de mobilité (cf. action F.I.2. sur la facilitation à la préparation du voyage, intégrant des sujets d'uniformisation des tarifications),
- **une mise en accessibilité des services** pour les ouvrir au plus grand nombre,
- **des espaces, des modes d'information et de sensibilisation spécifiques et adaptés,**
- **des actions particulières pour prendre en compte les besoins du plus grand nombre.**

Le Plan de déplacements visera une ambition de solutions de mobilité pour tous, adaptées au plus grand nombre et non des solutions pour chacun, répondant à des contraintes individuelles.

> ACTIONS COHÉSION.III

> C.III.1. Veiller à la mise en accessibilité de la chaîne de déplacement aux personnes à mobilité réduite
Services à vocation sociale et mobilité pour tous

> C.III.2. Permettre au plus grand nombre d'accéder aux informations
Services à vocation sociale et mobilité pour tous
Mobilité telle un service (MAAS)

> C.III.3. Développer des services pour les personnes en situation d'isolement
Services à vocation sociale et mobilité pour tous
Mobilité telle un service (MAAS)

> C.III.4. Lutter contre les aspects discriminants pour l'accès à la mobilité
Services à vocation sociale et mobilité pour tous

> Indicateur de suivi de référence Nombre de personnes accompagnées par la plateforme mobilité (source : SMPBA)

C.IV. PÉRENNISER ET VALORISER LES GRANDS ÉQUIPEMENTS ET LIAISONS QUI OUVRENT LE TERRITOIRE SUR L'EXTÉRIEUR

Le territoire dispose d'équipements de transport grande distance (gares nationales, aéroport, ports, Centre européen du fret, grands itinéraires cyclables) implantés au plus proche des espaces urbains voire des centres-villes, qui positionnent le territoire aux échelles régionale, nationale et européenne.

Ces équipements et liaisons se caractérisent par :

- une certaine **sous-utilisation** par rapport aux capacités,
- **des capacités de fonctionnement de plus en plus contraintes** par les développements urbains.

Le Plan de déplacements s'attachera à :

- **pérenniser la position de ces grands équipements** en leur accordant les accès nécessaires ainsi qu'en veillant à limiter les développements urbains qui pourraient porter atteinte à leur fonctionnement.

- **tirer un meilleur parti de ces infrastructures**, particulièrement pour celles qui offrent des opportunités de réduire les trafics routiers qui portent atteinte au cadre de vie (le Centre européen du fret, le réseau ferroviaire, les gares, les ports).

- **mieux relier au territoire les grands équipements** en développant leurs accès.

- **accompagner la réalisation des grands itinéraires cyclables** qui traversent le territoire, qui participent à son dynamisme touristique et structurent les réseaux locaux (cf. ambition T.III. sur le vélo).

> ACTIONS COHÉSION.IV

> C.IV.1. Poursuivre le développement des itinéraires cyclables grande distance

Ouverture du territoire aux échelles régionales, nationales et européennes
Pratiques des modes actifs

> C.IV.2.Conforter l'activité et le positionnement des grands équipements de mobilité de marchandises et de voyageurs

Ouverture du territoire aux échelles régionales, nationales et européennes
Transports en commun et nœuds multimodaux
Logistique

> C.IV.3. Appuyer le renforcement de l'offre de services ferroviaires structurants

Ouverture du territoire aux échelles régionales, nationales et européennes
Transports en commun et nœuds multimodaux

> C.IV.4. Améliorer les accès voyageurs aux gares nationales et à l'aéroport

Ouverture du territoire aux échelles régionales, nationales et européennes
Transports en commun et nœuds multimodaux
Mobilité telle un service (MAAS)

> Indicateur de suivi de référence Montées aux arrêts de transports en commun desservant l'aéroport et les gares nationales.

ENTRAÎNEMENT

FAIRE POUR ET AVEC LES USAGERS

Le projet de mobilité proposé est construit pour satisfaire les besoins des usagers du territoire. Il ne peut d'ailleurs être porté qu'avec l'adhésion et la volonté des acteurs, à commencer par ses habitants. Ceux-ci seront les premiers porteurs du projet.

LES ENJEUX

ACCOMPAGNER LES USAGERS DANS LE CHANGEMENT

La réponse directe aux besoins des usagers ne peut pas être une solution à chaque situation.

Les collectivités se doivent :
- d'être les gestionnaires et les garants du territoire qui est notre patrimoine commun, dans le cadre de leurs compétences (article L110-10 du Code de l'Urbanisme),
- de gérer des deniers publics et de la dette que l'on transmettra aux générations futures.

Les actions doivent concilier les aspects sociaux, environnementaux et économiques.

Les usagers doivent être impliqués dans le changement. Pour ce faire, ils doivent être accompagnés en vue d'adopter des solutions de mobilité qui satisfont leurs besoins, limitent les atteintes aux territoires et sont financièrement soutenables.

Aussi, les collectivités ont besoin de l'appui des acteurs du territoire pour mettre en œuvre le projet :
- en faisant connaître les services de mobilité au plus grand nombre,
- en développant des solutions de mobilité, adaptées à la diversité des situations et des contextes.

Le Plan de déplacements se doit d'agir pour :
- **amener les usagers à adapter leurs pratiques de mobilité,**
- **que les usagers soient porteurs du projet et participent à sa diffusion dans le temps ainsi qu'à la mise en place de solutions.**

ÉVALUER ET ANTICIPER LES BESOINS

Pour répondre efficacement aux attentes et à la diversité des situations, notamment géographiques, les collectivités se doivent :

- de mesurer les pratiques de mobilité actuelles et projetées,
- de connaître les besoins des usagers,
- de mesurer les effets des politiques menées pour, si besoin les ajuster.

Le Plan de déplacements se doit d'agir pour :

- **satisfaire au mieux les attentes des acteurs du territoire en garantissant l'intérêt général.**
- **ajuster et améliorer les interventions des pouvoirs publics.**

LES AMBITIONS

E.I. PERMETTRE UNE MOBILITÉ SANS COUTURE

L'usager n'a que faire des limites institutionnelles et organisationnelles. Il passe continuellement d'un espace de gouvernance et de compétence à un autre.

L'ambition du Plan de déplacements est de proposer des conditions de mobilité alternatives aussi fluides que celles de la voiture aujourd'hui.

Le Plan de déplacements s'attachera à limiter les entraves à la mobilité en développant :

- **une billettique** multisupports, **une tarification** uniformisée **et une information** multimodale **à l'échelle de son territoire,**
- **des relais d'information** sur le territoire,
- **des lieux d'intermodalité**, permettant de passer d'un mode à un autre, aux portes et aux centres des polarités ainsi que des principaux lieux touristiques,
- **des coopérations avec les territoires proches** (Euskadi, Guipuzkoa, Navarre, Béarn, Landes, Nouvelle-Aquitaine par exemple) pour effacer les limites institutionnelles et organisationnelles,
- **des moyens pour affiner le projet et le détailler** dans les secteurs à enjeux.

> ACTIONS ENTRAÎNEMENT.I

> E.I.1. Faciliter la préparation au voyage
Transports en commun et nœuds multimodaux
Mobilité telle un service (MAAS)

> E.I.2. Faciliter l'achat et l'utilisation des titres de transports
Transports en commun et nœuds multimodaux
Mobilité telle un service (MAAS)

> E.I.3. Développer des lieux d'intermodalité
Transports en commun et nœuds multimodaux
Mobilité telle un service (MAAS)

> E.I.4. Poursuivre les réflexions de coopération, planification et programmation
Transports en commun et nœuds multimodaux
Mobilité telle un service (MAAS)

> Indicateur de suivi de référence Nombre de cartes mobilité (supports billettiques) actives sur une période de référence (source : SMPBA)

E.II. ENCOURAGER LES INITIATIVES CITOYENNES

Les acteurs du territoire le font vivre par leurs initiatives. Ces dernières sont de nature à étendre la gamme de services proposée.

Déjà les citoyens apportent quelques réponses à des besoins spécifiques :

- les ateliers vélo portés par des associations,
- les carapattes sur le chemin de l'école mis en place par des associations et animés par des parents d'élèves,
- les systèmes de covoiturage ou d'auto-stop organisés basés sur les coopérations entre usagers,
- les transports à la demande en milieu rural qui, pour certains fonctionnent grâce à des bénévoles...

Le Plan de déplacements encouragera et cherchera à accompagner les initiatives citoyennes partageant ses objectifs d'une mobilité inclusive, partagée, décarbonée.

> ACTIONS ENTRAÎNEMENT.II

> E.II.1. Encourager, soutenir les initiatives citoyennes misant sur la solidarité et l'entraide
Services à vocation sociale et mobilité pour tous

> Indicateur de suivi de référence Nombre d'initiatives pérennes accompagnées techniquement ou financièrement par le Syndicat des mobilités (source : SMPBA)

E.III. CONVAINCRE LES USAGERS D'ADAPTER LEURS PRATIQUES

Les services de mobilité sont développés en premier lieu pour les usagers. Le Plan de déplacements cherchera à :

- **informer** les usagers sur les solutions de mobilité existantes, de telle façon que chacun prenne conscience de la diversité des solutions existantes et puisse intégrer la variable « mobilité » dans ses choix de vie,
- **sensibiliser** les usagers aux enjeux de la mobilité, à la nécessité de changer de modèle de mobilité,
- **faire expérimenter** les solutions de mobilité pour qu'ils modifient leurs pratiques.

Les actions à mener seront à différencier selon les publics pour que la voiture ne devienne pas une évidence :

- **les enfants**, pour en faire les ambassadeurs du projet mobilité auprès de leur entourage. Il s'agit de les encourager à marcher et faire du vélo, notamment sur le chemin de l'école,
- **les adolescents**, pour leur permettre de gagner en autonomie et soulager l'entourage des trajets d'accompagnement, au moment où la tentation du « scooter » est grande (avec les risques associés),
- **les jeunes adultes**, à l'âge du permis de conduire,
- **les personnes qui déménagent** et découvrent un nouveau contexte,
- **les actifs et leurs employeurs**, pour que les déplacements récurrents puissent être réalisés autrement que seul en voiture comme c'est majoritairement le cas aujourd'hui,
- **les personnes âgées, les personnes en situation de handicap, les personnes dépendantes ou les personnes isolées** (tant physiquement que financièrement) pour les maintenir actives socialement,
- **les visiteurs et les professionnels du tourisme**, pour que découverte du territoire ne rime pas seulement avec voiture.

> ACTIONS ENTRAÎNEMENT.III

> E.III.1. Faire découvrir, expliquer, donner goût aux pratiques alternatives

Services à vocation sociale et mobilité pour tous
Mobilité telle un service (MAAS)
Pratiques des modes actifs

> Indicateur de suivi de référence Nombre de plans de mobilité (entreprise, administration, établissement scolaire) engagés, validés ou suivis sur une période de référence (source : SMPBA)

E.IV. CONNAÎTRE LES PRATIQUES POUR ADAPTER LES SERVICES

Le Plan de déplacements propose une stratégie d'ensemble qu'il s'agira de faire évoluer avec les besoins de mobilité.

Les usagers sont porteurs d'une expertise d'usage précieuse et d'une connaissance fine du territoire. Ils seront intégrés de ce fait dans les démarches d'observation et les échanges seront de nature à bénéficier en retour de leur expérience de mobilité, de leurs attentes et de leurs suggestions.

Le Plan de déplacements s'attachera à mettre en place les moyens nécessaires pour :

- **connaître les pratiques de mobilité** : les flux, les répartitions modales, les motifs, les rythmes, les enchaînements de déplacements…
- **faire émerger les besoins des usagers** : les raisons des choix modaux, les envies de changements…
- **évaluer les solutions mises en œuvre,**
- **partager les données non sensibles.**

> ACTIONS ENTRAÎNEMENT.IV

> E.IV.1. Recueillir les données liées aux infrastructures, services et pratiques de mobilité

Mobilité telle un service (MAAS)

> E.IV.2. Exploiter les données pour comprendre, suivre et anticiper les évolutions des pratiques de mobilité ou des services et les diffuser

Mobilité telle un service (MAAS)

> E.IV.3. Partager la donné pour susciter des réemplois

Mobilité telle un service (MAAS)

> Indicateur de suivi de référence Nombre de thématiques traitées et actualisées proposées en open data (source : SMPBA)

FINANCEMENT DU PROJET

LES DÉPENSES

Le montant estimatif moyen de mise en œuvre des actions du Plan de déplacements est d'environ 100 millions d'euros par an, dont :
- 58 % en fonctionnement,
- 42 % en investissement.

Ces besoins de financement représentent :
- 65 % de coûts récurrents (entretien-rénovation-sécurité, exploitation des transports, entretien-rénovation des infrastructures de transports, renouvellement de matériel roulant, etc.),
- 35 % de projets nouveaux.

Certaines actions seront co-financées par des partenaires en raison du caractère transversal et multimodal des projets menés par le Syndicat des mobilités, selon des modalités d'ingénierie financière qui restent à finaliser.

Le tableau ci-dessous présente le coût des opérations telles que réparties au sein des trois axes qui guident le projet et le plan d'actions du Plan de déplacements. Ce chiffrage ne prétend pas à l'exhaustivité. Il intègre les coûts relatifs aux politiques des déplacements et de l'espace public, hors projets urbains et autres actions ne relevant pas du Plan de déplacements. Il ne fait aucunement état d'une priorisation de projets du Syndicat des mobilités ou de choix de réalisations et ne tient pas lieu de compte de déplacements.

	Répartition des montants estimatifs annuels (F/I)
Transition(s) Lien urbanisme mobilité, télétravail, vélo, covoiturage, autopartage, électro-mobilité, logistique urbaine, sécurité routière, innovation…	21 %
Cohésion Voiries, transports en commun, mobilité pour tous, grands équipements de mobilité…	60 %
Entraînement Intermodalité, information voyageurs, billettique, communication, sensibilisation, observation…	19 %

Répartition des montants estimatifs (financement et investissement) annuels de la mise en œuvre du Plan de déplacements
Source : SMPBA - 2020

LES RECETTES

Les recettes actuelles du Syndicat des mobilités Pays Basque-Adour sont les suivantes :

- le versement transport, contribution payée par les employeurs privés ou publics qui emploient au moins onze salariés, calculée par rapport à la masse salariale (29 millions d'euros en 2019),
- les contributions des membres, la Communauté Pays Basque (5,7 millions d'euros fin d'exercice 2019) et la commune de Tarnos (0,23 millions € d'euros en 2019)
- les contributions des usagers liés aux services de mobilité (10 millions d'euros en 2019)

C'est près de 45 millions d'euros de recettes annuelles perçues en 2019 par le Syndicat des mobilités. La prospective financière permettra de mettre en évidence les montants des leviers de financement du Syndicat des mobilités Pays Basque-Adour en faisant évoluer un ou plusieurs de ces leviers.

Parallèlement, le Syndicat des mobilités Pays Basque-Adour poursuivra les montages partenariaux et la recherche de co-financeurs des projets et des actions du Plan de déplacements. Ces échanges seront d'autant plus importants dans la mise en œuvre des actions d'une part, mais également dans la concrétisation du compte déplacements.

MISE EN OEUVRE ET SUIVI DU PROJET

UNE MISE EN OEUVRE COORDONNÉE

Poursuite du travail croisé entre démarches

Le Syndicat des mobilités entend poursuivre le travail d'articulation du Plan de déplacements dans sa phase de mise en œuvre avec les autres démarches de planification et programmation (SCoT, PCAET, PLH, PLUi...). L'ambition sera :

- de veiller à la cohérence avec le Plan de déplacements des orientations prises par les autres documents et les réalisations qui en découlent,
- d'affirmer la première ambition apparaissant dans le projet du Plan de déplacements : « T.I. Considérer la mobilité durable comme un des critères prioritaires au service de l'aménagement et l'organisation du territoire ».

Inversement, le Syndicat des mobilités se nourrira de ces échanges pour affiner son projet et ses actions.

Pour ce faire, le Syndicat des mobilités proposera :

- des temps de travail, portant notamment sur les actions communes et les grands enjeux,
- des plans pluriannuels d'investissements, mentionnant les actions croisées,
- le partage d'un outil commun de suivi de mise en œuvre des projets.

Une mise en œuvre en cohérence avec les enjeux du projet

Le Syndicat des mobilités se veut exemplaire. Il s'assigne des objectifs à traduire notamment dans :

- ses pratiques de commande publique,
- les besoins et l'organisation des déplacements de ses agents.

Le retour d'expérience qu'il partagera avec ses partenaires sera de nature à les inciter à en faire de même.

OBSERVATION ET CONCERTATION PERMANENTES POUR AJUSTER LE PROJET

Création et animation d'un Observatoire du Plan de déplacements

Le Plan de déplacements sera doté d'un Observatoire permettant de suivre sa mise en œuvre :
- l'avancée des réalisations,
- les effets sur les pratiques,
- les incidences vis-à-vis des grands enjeux énoncés par le Plan de déplacements,
- l'évaluation des politiques publiques.

Quelques indicateurs de référence, énoncés aux pages précédentes, permettront un suivi annuel de la portée du Plan de déplacements sur les pratiques de mobilité. Des indicateurs plus complets, à définir, permettront de suivre le déploiement dans ses différentes composantes. Des enquêtes plus importantes seront menées ponctuellement pour mesurer les incidences sur les pratiques de mobilité.

L'analyse des données donnera lieu à des temps de travail avec les partenaires de la démarche et les associations représentatives. L'objectif sera de faire émerger de manière régulière les dynamiques en cours, les points de vigilance...

L'observatoire sera également utilisé pour alimenter des démarches de qualité et de labellisation.

La concertation au cœur de la mise en œuvre

Le projet défini par le Plan de déplacements donne une perspective et un cadre au projet mobilité. Certaines mesures devront être précisées et spatialisées avant de prendre une tournure opérationnelle. D'autres devront être ajustées après une première phase de mise en œuvre.

Des temps de concertation seront menés à ces fins, avec :
- les usagers et futurs usagers des services de mobilité pour les adapter à leurs besoins,
- les représentants des territoires pour les ajuster aux spécificités des différents espaces qui composent celui de Pays Basque - Adour.

INFORMATION POUR CRÉER L'ADHÉSION AU PROJET

Au-delà de la communication sur le déploiement de services et les informations invitant à leur utilisation, le Syndicat des mobilités communiquera sur le projet, ses enjeux et son plan d'actions. L'idée sera de faire connaître le Plan de déplacements dans son ensemble de manière à ce que le plus grand nombre s'approprie les grands objectifs (report modal et mix-énergétique) et enjeux et participe à la mise en œuvre.

Les élus du Syndicat des mobilités seront les ambassadeurs de la démarche et participeront à sa diffusion.

DEUX ÉCHÉANCES RÉGLEMENTAIRES POUR LE PLAN DE DÉPLACEMENTS

Une évaluation à mi-parcours

Réglementairement, le Plan de déplacements devra être évalué au plus tard cinq ans après son approbation (soit à l'horizon 2025) pour prendre en considération les évolutions des pratiques, les transformations du territoire, les innovations...

Des ajustements du plan d'actions seront alors à prévoir.

La révision à l'horizon 2030

Le Plan de déplacements sera révisé entièrement dix ans après son approbation (horizon 2030).

La révision pourrait intervenir avant en cas :
- d'extension du ressort territorial (espace de compétence) du Syndicat des mobilités à de nouvelles communes, autres que Ondres et Saint-Martin-de-Seignanx que le Plan de déplacements a intégré à son projet,
- d'approbation du SCoT Pays Basque - Seignanx, si les orientations des deux documents n'étaient pas compatibles.

SYNDICAT DES MOBILITÉS
PAYS BASQUE - ADOUR

Communauté D'AGGLOMERATION PAYS BASQUE
EUSKAL HIRIGUNE
Elkargoa

TARNOS

audap
agence d'urbanisme atlantique & pyrénées

communaute-paysbasque.fr