Le plan de mobilité

Pays Basque - Adour
Période 2020-2030

III.2. Projet : enjeux et ambitions

Pays Basque
Euskal Herria

SYNDICAT
DES MOBILITÉS
PAYS BASQUE-ADOUR

IPAR EUSKAL
HERRI-ATURRIKO
MUGIKORTASUNEN
SINDIKATUA

SINDICAT
DE LAS MOBILITATS
PAÍS BASCO-ADOR

nb : 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 renomme les Plans de déplacements urbains en Plans de mobilité (Article 16 - VIII). Le sujet demeure globalement le même, des éléments, tels que la sécurité des passages à niveaux, doivent 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 a procédé au changement de nom du dossier et apporté les compléments nécessaires. C'est un Plan de mobilité (PdM) qui est approuvé.

La dénomination « Plan de déplacements urbains » ou « PDU » peut demeurer par endroits, essentiellement dans des citations.

Plan de mobilité du Syndicat des mobilités Pays basque - Adour
prescrit par délibération du 15 décembre 2017
arrêté par délibération du 6 février 2020
approuvé par délibération du 3 mars 2022

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 39

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

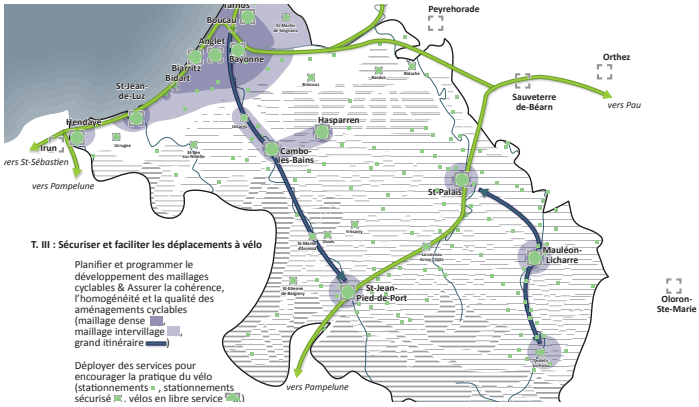
ACTIONS
Définissent les moyens pour mettre en œuvre le projet

Lien urbanisme-mobilité
Pratiques des modes actifs

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

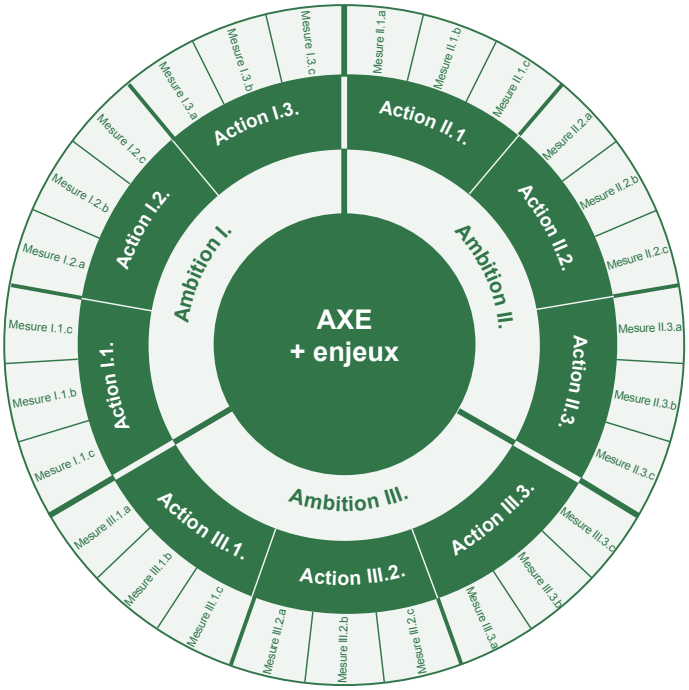
> ACTIONS TRANSITION(S).I
> Indicateur de suivi de référence

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 mobilité.

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 1,6 voyageurs/véhicules à 2030 et 2,2 à 2050.

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 parts modales 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 parts modales 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 :

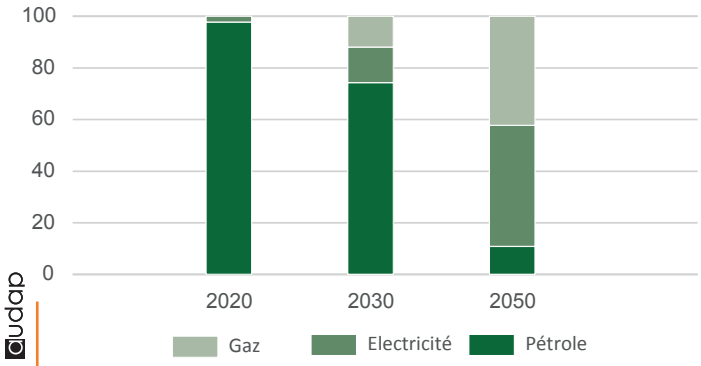
- espace littoral : pôles territoriaux Côte Basque - Adour, Sud Pays Basque et aux communes du Seignanx,
- espace rétro-littoral : pôles territoriaux Nive - Adour, Pays d'Hasparren et Errobi,
- espace intérieur : pôles territoriaux Soule - Xiberoa, Garazi - Baïgorri, Iholdi - Ostibarre, Amikuze et Pays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

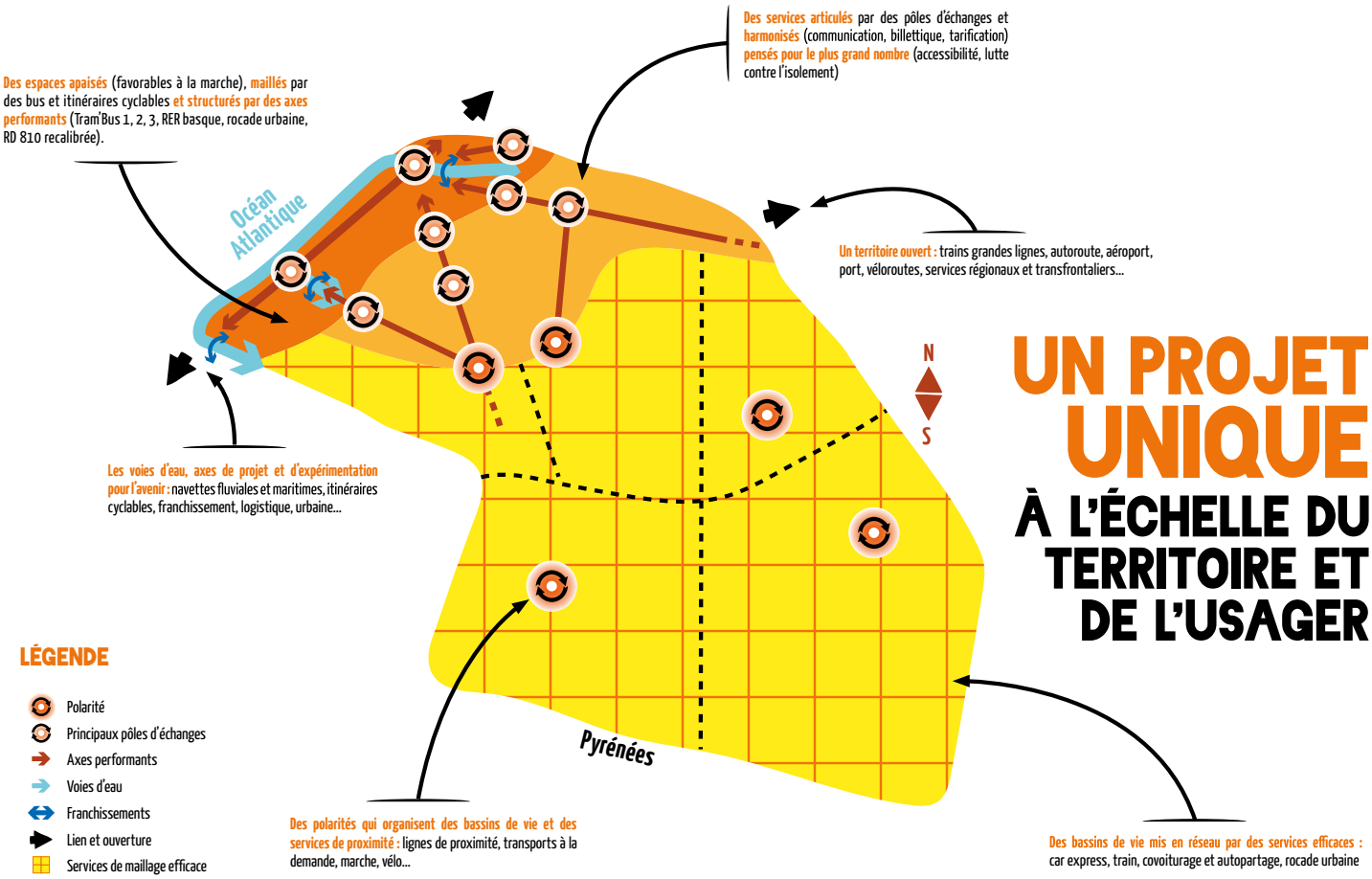
A 2030, électricité (dont hydrogène) et gaz couvriront un quart des consommations d'énergie liées à la mobilité contre à peine 1 % aujourd'hui.

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



LÉGENDE

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

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

UN PROJET ORGANISÉ AUTOUR DE TROIS AXES

Le projet porté par le Plan de mobilité (anciennement Plan de mobilité urbains) 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 mobilité 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 mobilité 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 mobilité 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 mobilité 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 mobilité. 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 de permis de construire accordés situées à moins de 300 m d'un arrêt de transports en commun doté de services commerciaux (source : SITADEL)
>> valeur de référence : 48,5 % (2019)

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 mobilité 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)
>> valeur de référence : 51,2 % (2019)

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 mobilité 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 mobilité 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.

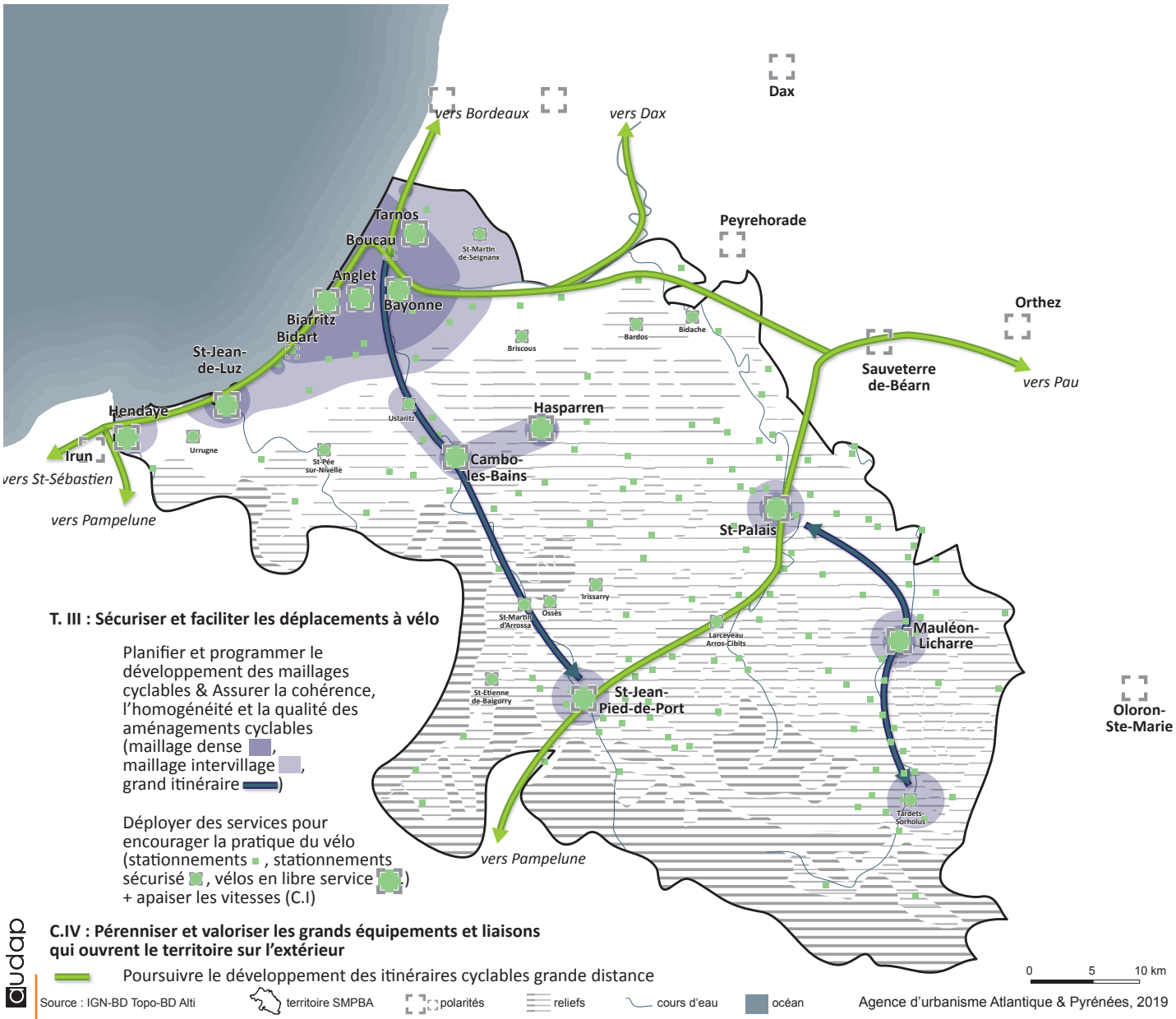
> ACTIONS TRANSITION(S).III

> 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 (source : SMPBA)
>> valeur de référence : 367,6 cyclistes / jour (2019)



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)

audap

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

Schéma de principe « Sécuriser et faciliter les déplacements à vélo » identifiant les principaux itinéraires sur lesquels renforcer la continuité et la sécurisation
Source : Audap - 2019

T.IV. MIEUX ET MOINS UTILISER LA VOITURE

L'ambition du Plan de mobilité 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 mobilité 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 mobilité 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.

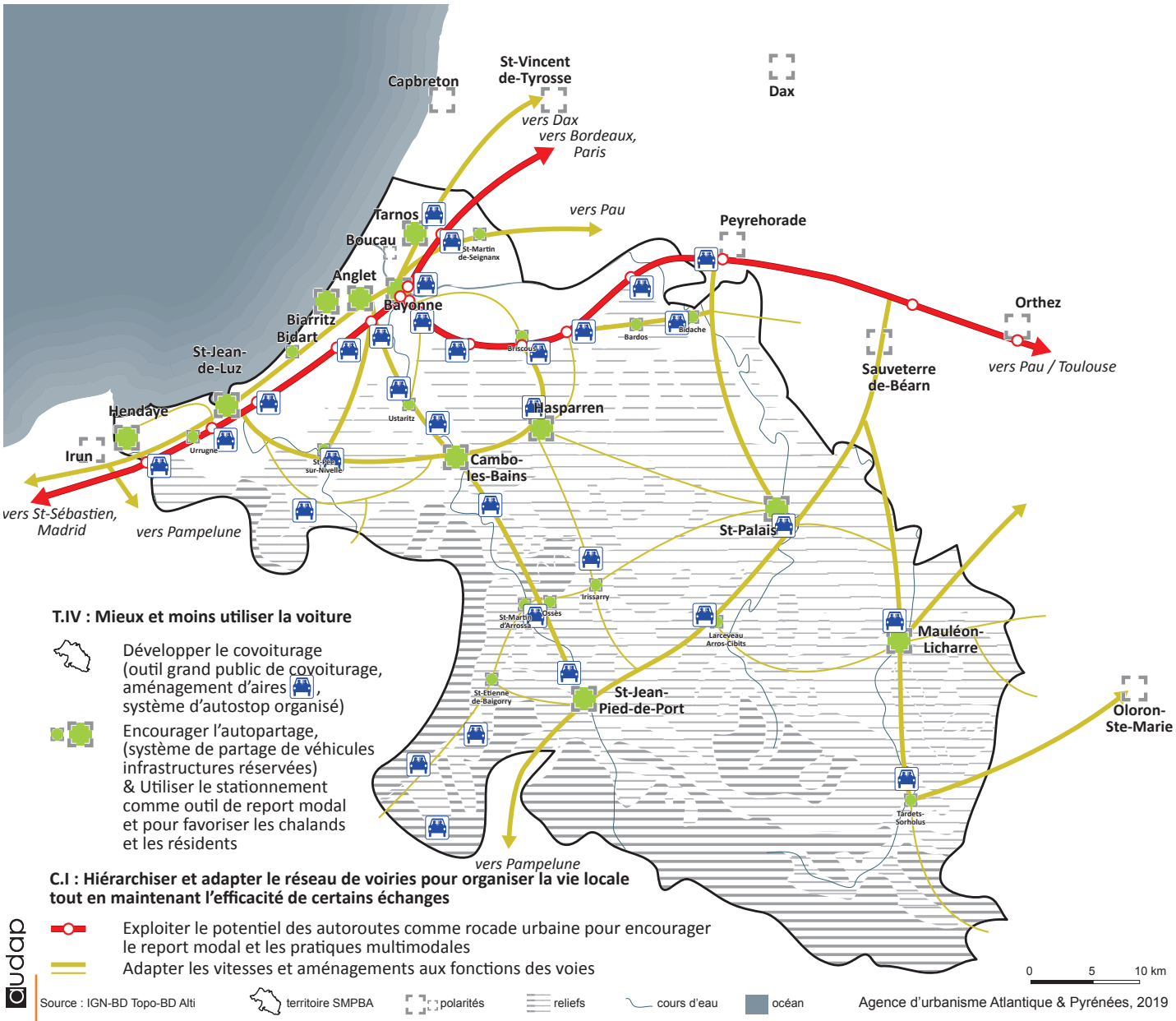
> ACTIONS TRANSITION(S).IV

> 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 Taux de remplissage des sites de référence (aires de covoiturage, d'autopartage...) (source : SMPBA)
>> valeur de référence : 53,2 % (2020)



T.IV : Mieux et moins utiliser la voiture

Développer le covoiturage (outil grand public de covoiturage, aménagement d'aires, système d'autostop organisé)

Encourager l'autopartage, (système de partage de véhicules infrastructures réservées) & Utiliser le stationnement comme outil de report modal et pour favoriser les chalands et les résidents

C.I : Hiérarchiser et adapter le réseau de voiries pour organiser la vie locale tout en maintenant l'efficacité de certains échanges

Exploiter le potentiel des autoroutes comme rocade urbaine pour encourager le report modal et les pratiques multimodales

Adapter les vitesses et aménagements aux fonctions des voies

audap

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

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 mobilité 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)
>> valeur de référence : 8,7 % (2019)

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 mobilité 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.

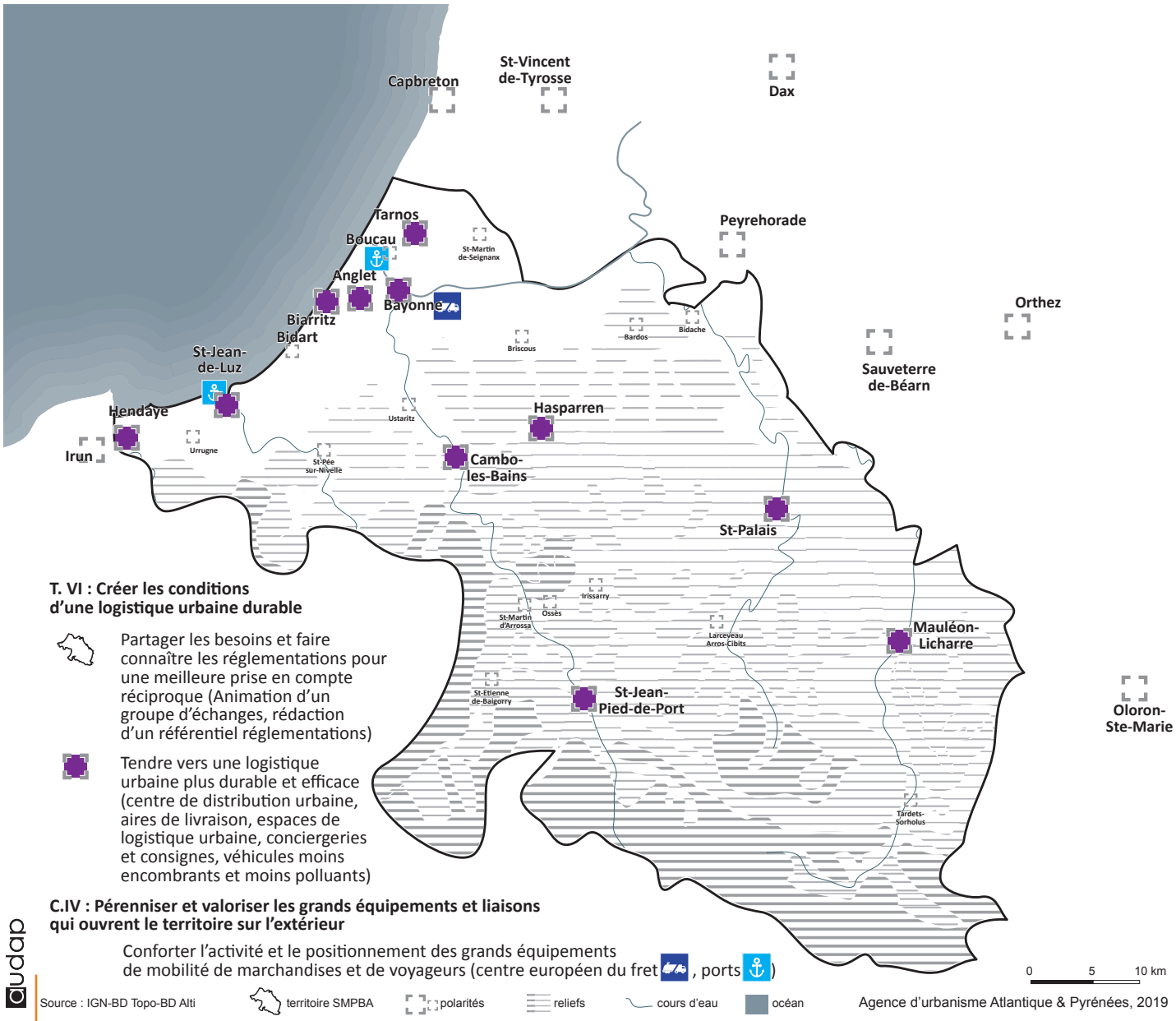
Enfin, des **solutions de stationnement pour les poids lourds** et les cars seront à proposer pour limiter les risques liés à l'encombrement et les trajets haut-le-pied (à vide).

> 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)
>> valeur de référence : ND (dispositif de sollicitation des communes en cours de mise en œuvre)



T. VI : Créer les conditions d'une logistique urbaine durable

Partager les besoins et faire connaître les réglementations pour une meilleure prise en compte réciproque (Animation d'un groupe d'échanges, rédaction d'un référentiel réglementations)

Tendre vers une logistique urbaine plus durable et efficace (centre de distribution urbaine, aires de livraison, espaces de logistique urbaine, conciergeries et consignes, véhicules moins encombrants et moins polluants)

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

Conforter l'activité et le positionnement des grands équipements de mobilité de marchandises et de voyageurs (centre européen du fret , ports)

audap

Source : IGN-BD Topo-BD Alti — territoire SMPBA — polarités — reliefs — cours d'eau — océan

Agence d'urbanisme Atlantique & Pyrénées, 2019

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

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 mobilité 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)
>> valeur de référence : 1 026 (2014-2018)

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 Montant alloué aux solutions de mobilité en expérimentation proposées aux usagers (source : SMPBA)
>> valeur de référence : 160 K€ - Pass'Rocade uniquement (2020)

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 mobilité 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 mobilité 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 mobilité 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 mobilité 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,
- aux habitants des territoires moins denses ou ruraux et des quartiers prioritaires de la politique de la ville.

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 mobilité 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 mobilité 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)

>> valeur de référence : ND (dispositif de sollicitation des communes en cours de mise en œuvre)

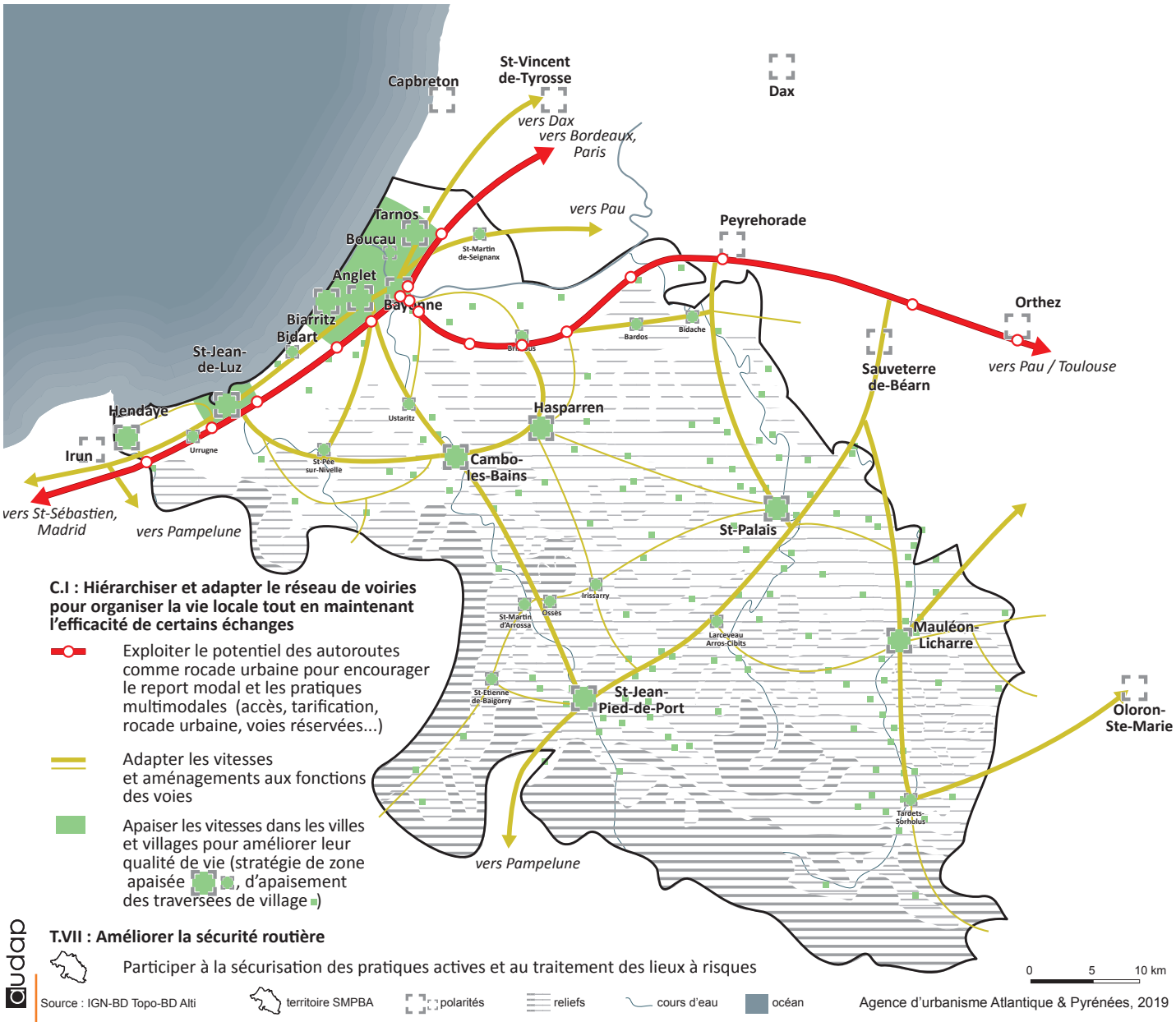


Schéma de principe « Hiérarchiser et adapter le réseau de voirie pour organiser la vie locale tout en maintenant l'efficacité de certains échanges » et « Améliorer la sécurité routière »

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,

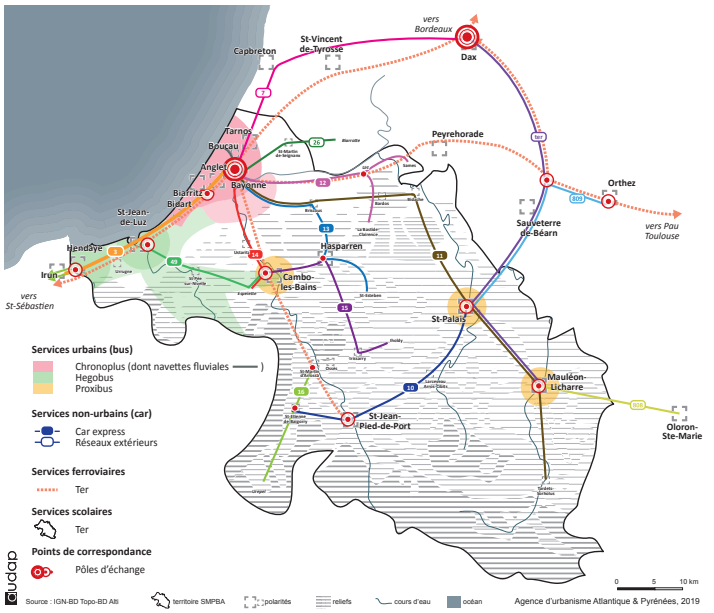
- **par le développement de services de proximité dans les polarités du rétro-littoral et de l'intérieur** afin de proposer d'autres solutions en milieu moyennement dense,

- **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

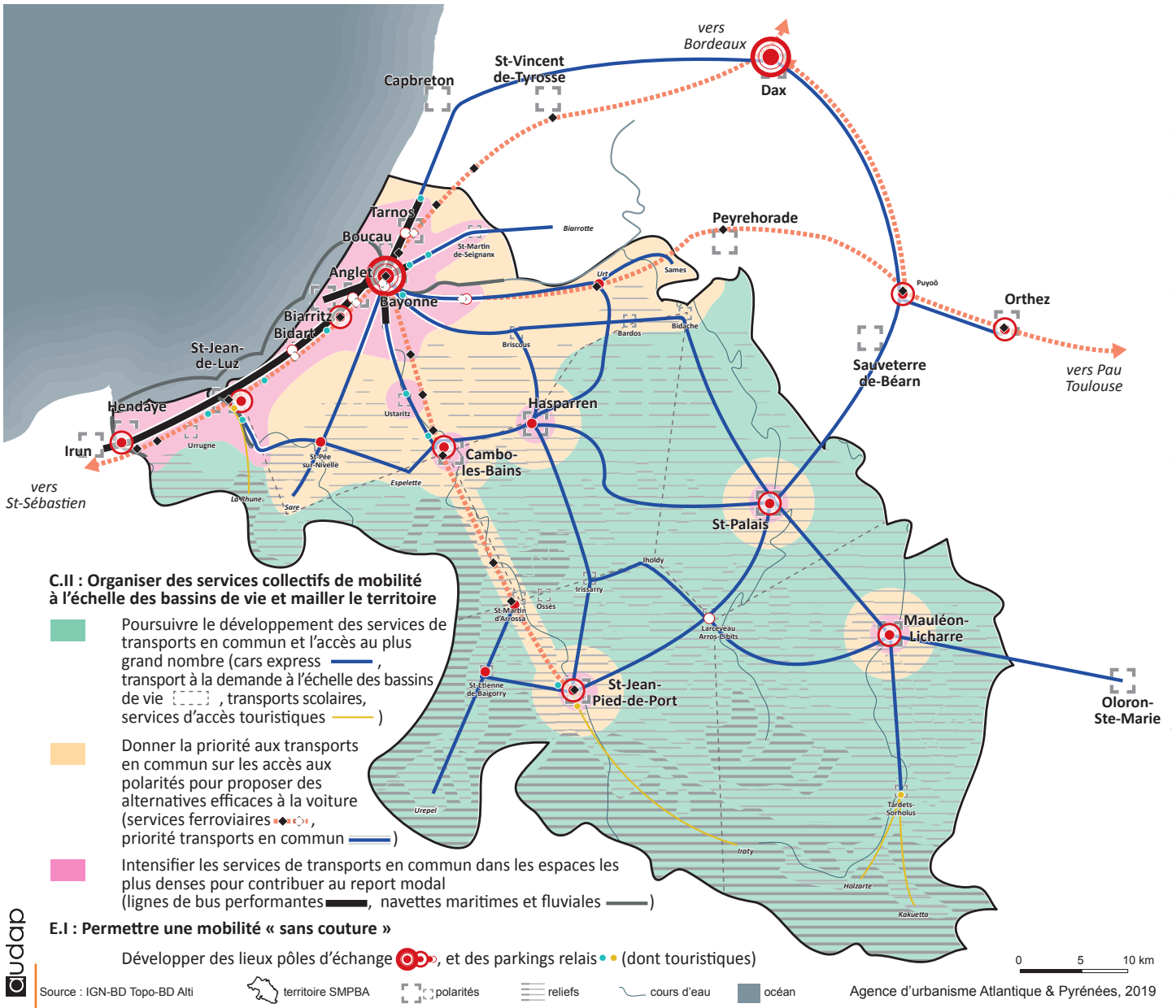
> C.II.2. Donner la priorité aux transports en commun sur les accès aux polarités pour proposer des alternatives efficaces à la voiture

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)
>> valeur de référence : 29,44 voyages / an / habitant (2019)



C.II : Organiser des services collectifs de mobilité à l'échelle des bassins de vie et mailler le territoire

- Poursuivre le développement des services de transports en commun et l'accès au plus grand nombre (cars express , transport à la demande à l'échelle des bassins de vie , transports scolaires, services d'accès touristiques)
- Donner la priorité aux transports en commun sur les accès aux polarités pour proposer des alternatives efficaces à la voiture (services ferroviaires , priorité transports en commun)
- Intensifier les services de transports en commun dans les espaces les plus denses pour contribuer au report modal (lignes de bus performantes , navettes maritimes et fluviales)

E.I : Permettre une mobilité « sans couture »

Développer des lieux pôles d'échange , et des parkings relais (dont touristiques)

audap

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 mobilité 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 E.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 mobilité 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 Part des arrêts accessibles dans les deux sens aux PMR répondant au référentiel d'aménagement (source : SMPBA)
>> valeur de référence : ND

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 mobilité 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.
>> valeur de référence : 393 528 (2019)

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 mobilité 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 mobilité 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 mobilité est de proposer des conditions de mobilité alternatives aussi fluides que celles de la voiture aujourd'hui.

Le Plan de mobilité 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)
>> valeur de référence : 10 479 (2019)

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 mobilité 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 Montant alloué par le SMPBA aux associations pour des actions liés à la mobilité (source : SMPBA)
>> valeur de référence : 20 500 € (2019)

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

Les services de mobilité sont développés en premier lieu pour les usagers. Le Plan de mobilité 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)
>> valeur de référence : 22 (2019)

E.IV. CONNAÎTRE LES PRATIQUES POUR ADAPTER LES SERVICES

Le Plan de mobilité 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 mobilité 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)
>> valeur de référence : 1 (2019)

FINANCEMENT DU PROJET

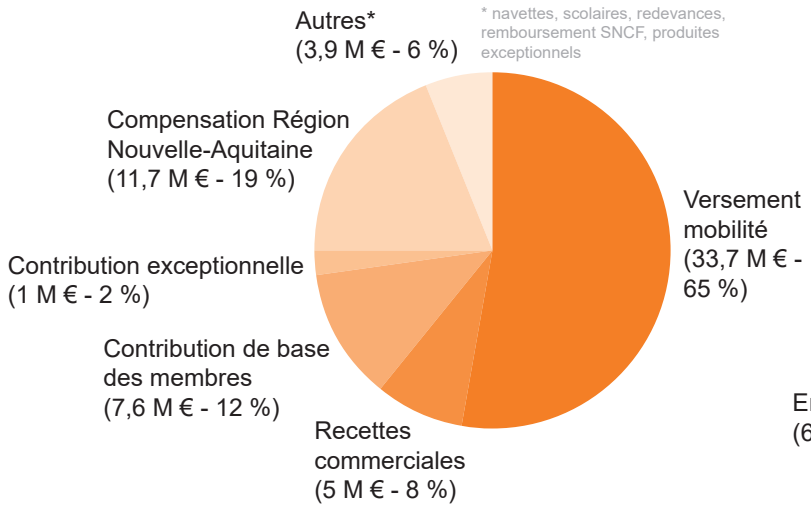
La politique ambitieuse des mobilités a pour principal objectif le report modal de la voiture vers les modes alternatifs (transports collectifs, deux roues, marche) à horizon de dix ans.

Le Syndicat des mobilités Pays Basque-Adour, Autorité Organisatrice des Mobilités Durables sur son ressort territorial poursuit depuis 2017 une politique d'investissement et de développement des services sur l'ensemble du territoire de compétence. Pour mettre en œuvre sa feuille de route annuelle, il pilote directement un certain nombre d'opérations en adéquation avec l'exercice budgétaire concerné. Il peut être amené, pour ce faire, à établir un cadre contractuel et des conventions partenariales financières.

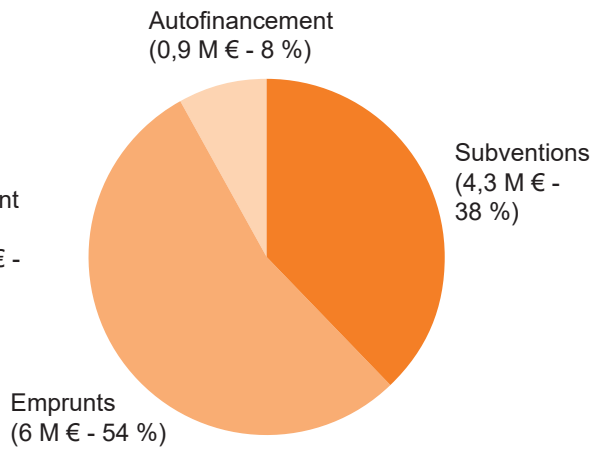
Les besoins et les projets à horizon 2030 représentent un volume important de dépenses qu'il convient de prioriser et de programmer dans le temps. A cette fin, le SMPBA se dote d'une prospective financière afin de garantir les grands équilibres financiers à moyen et long termes. L'objectif de cette prospective financière est de s'assurer que les investissements et le niveau de service attendus sont compatibles avec ces équilibres financiers.

Tenant compte des avis exprimés par les personnes publiques associées, le SMPBA souhaite apporter plus de précisions sur cette prospective financière. Néanmoins, il ne peut être garant de la concrétisation des partenariats techniques comme financiers qui sont envisagés dans le document sur la période 2022-2030.

LES RESSOURCES FINANCIÈRES DU SMPBA



Recettes de fonctionnement
62,9 M €



Ressources d'investissement
10,3 M € (hors autofinancement)

source : SMPBA, 2022
réalisation : Agence d'urbanisme Atlantique et Pyrénées, 2022

Les ressources financières du SMPBA (CA 2021)
Source : Audap - 2022

Le Versement Mobilité (VM)

Le versement transport (VT) devenu, par application de la LOM, versement mobilité est une contribution due par les employeurs privés ou publics pour financer les transports et les services de mobilité.

A la création du Syndicat des mobilités Pays-Basque Adour (SMPBA), le VM était fixé à 2 % pour les entreprises de l'ex-STACBA et à 0,5 % pour celles du reste du ressort territorial.

Les élus du Comité Syndical ont décidé en 2021 que le taux du VM maximal de 2 % s'appliquerait sur tout le territoire en 2024.

La contribution des membres

Le montant total moyen de contribution des membres est d'environ 9 M€/an sur la période 2002-2026. Les membres concernés sont la Communauté d'Agglomération Pays Basque (92%), les villes de Tarnos (3,55 %), Ondres (1,65 %) et St Martin de Seignanx (2 %).

Les recettes commerciales (issues de la vente de titres de transport)

Les recettes commerciales et scolaires, fragilisées par la situation de pandémie de la Covid-19, passent de 4 M€ à 5,7 M€ en 2019 mais diminuent à 4.43 M€ en 2020 pour revenir en 2021 à hauteur de 5.63M€.

LA PROSPECTIVE FINANCIÈRE DU SMPBA POUR LA PÉRIODE 2022–2026

En cohérence avec le projet de PdM, le SMPBA a engagé une démarche de prospective financière. Dans ce cadre, il a mené des simulations financières sur le fonctionnement des services et l'investissement.

Le programme d'investissement pour la période 2022-2026

Le programme d'investissement tient compte de la maturité des projets et des capacités financières du Syndicat des mobilités. Ce programme d'investissement prévoit d'engager 76,2 M€ de dépenses sur la période 2022-2026 se décomposant en :

- 68,3 M€ sur des projets déjà commencés : achèvement de Trambus, PEM et P+R de Saint-Jean-de-Luz / Ciboure, renouvellement du matériel roulant, règlement d'intervention sur les aménagements cyclables (porté de 0,6 M€/an en 2021 à 1,2 M€/an dès 2022) ;
- 7,9 M€ sur des projets à engager : aménagements d'intermodalité pour le REB, réseau express ferroviaire Basque (Bidart, Urt, Lahonce), PEM de Biarritz, Ligne express littorale Bayonne-Hendaye, règlement d'intervention sur les aires de covoiturage (doté de 0,2 M€/an à partir de 2023).

Le développement des services pour la période 2022-2026

Le développement des services de mobilités tient compte de leur fréquentation pour consolider l'équilibre économique du Syndicat des mobilités et ouvrir de nouvelles perspectives en 2024.

Ce développement maîtrisé et priorisé des services conduit à adapter l'offre sur la base des statistiques de fréquentation observées (services existants) ou prévisionnelles (services en projet). Une enveloppe financière de 1,5 M€ est intégrée pour développer de nouveaux services à compter de 2024

La simulation financière 2022-2026

Cette simulation financière met en évidence que la dette reste maîtrisée en restant dans la limite de 100 M€ à horizon 2026 et la durée de désendettement est de l'ordre de 8 ans à partir de 2023 ce qui permet de garantir la capacité d'emprunt.

Les projets partenariaux

Si les opérations pilotées par le SMPBA sont priorisées, il n'en demeure pas moins que les autres acteurs oeuvrent également en faveur de l'atteinte des objectifs du PdM. Pour autant, les trajectoires budgétaires ainsi que les participations ne sont pas systématiques et seront à consolider.

- l'Etat abondera les projets lauréats du 4e Appel à projet de bus à haut niveau de service (L3 Bayonne -Hendaye et extension T2) ainsi que le Pôle d'échange multimodal de la gare de Saint Jean de Luz/Ciboure,
- les fonds FIPD concernant la radio et la vidéoprotection sont également recherchés,
- les opérations de Programme partenarial d'aménagement expérimental de Saint-Jean-de-Luz bénéficient des fonds France Relance,
- Une nouvelle stratégie régionale et transfrontalière unique définissant de nouvelles modalités de financement des projets à portée européenne,
- Des participations financières des collectivités de plus en plus tendues nécessitant la priorisation des financements et l'application de règlements d'intervention.

MISE EN OEUVRE ET SUIVI DU PROJET

Règlementairement, le Plan de Mobilité décrit un projet couvrant l'ensemble des champs règlementaires qui lui incombe. Certains de ces champs règlementaires relèvent des compétences du Syndicat des Mobilités Pays Basque-Adour (SMPBA) mais d'autres, font appel aux compétences d'autres acteurs (pouvoirs publics ou privés) qui s'avèrent être nombreux à intervenir sur le ressort territorial du SMPBA (autorité organisatrice des mobilités durables – AOMD). In fine, le SMPBA dispose en fait d'un nombre limité de compétences sur lesquelles il peut intervenir directement et n'a ainsi que peu de leviers pour agir directement sur les réseaux communal, départemental ou national de voirie, sur le stationnement par exemple. Afin de donner une idée plus claire de la répartition des compétences entre les différents acteurs publics, un tableau de synthèse s'appuyant sur les grandes entrées du Plan de mobilité, figure à partir de la page 276 du fascicule «V_7_annexes_enquete_publique ».

Le SMPBA en tant qu'AOM traite l'organisation de la mobilité et crée les conditions de la transversalité entre les acteurs allant au-delà des périmètres institutionnels de compétence. Le plan de mobilité doit donc intégrer des actions portées par plusieurs maîtres d'ouvrage et auxquelles peuvent contribuer divers partenaires.

Le SMPBA n'est pas lui-même responsable de l'avancement des actions portées par d'autres maîtres d'ouvrage et ne peut pas directement les contraindre à la réalisation d'actions. Cependant, il est en droit d'être tenu informé a minima de l'avancement de ces actions et de leur programmation notamment afin de permettre l'évaluation du plan de mobilités.

PILOTAGE DES ACTIONS DU PDM PAR LE SMPBA

Le SMPBA est le pilote des actions qui relèvent directement de sa maîtrise d'ouvrage au titre de ses compétences propres. Pour mémoire, celles-ci sont cadrées règlementairement, et explicitées dans ses statuts, dont la version en application au moment de l'approbation du PDM figure dans le fascicule « V_1_annexes_pieces_administratives » du Plan de Mobilités.

Ainsi 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.

COORDINATION POUR LA MISE EN OEUVRE DES ACTIONS (NON PILOTEES PAR LE SMPBA)

Des démarches partenariales à mener

A l'échelle de son territoire d'intervention, le SMPBA veillera donc à jouer un rôle de « coordinateur » des sujets mobilité pour veiller à la cohérence des projets et de « moteur » pour inciter les acteurs à prendre part à la réalisation des ambitions du PdM.

Des démarches partenariales seront formalisées en ce sens avec les autorités qui en ont la charge. Déjà, le Syndicat 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…). Le SMPBA doit composer de manière « agile » avec d'autres structures ou, porteurs de projets aux moyens de ces outils.

En voici quelques illustrations, à titre non exhaustif :
- 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), Smart-mob (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 oeuvre d'actions en faveur des modes actifs avec des associations : Txirrind'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.

Le Syndicat des mobilités sera particulièrement attentif au travail avec les communes, tant en raison de leurs compétences que de la proximité aux usagers qu'elles exercent. Des règlements d'interventions viendront préciser l'accompagnement que pourra apporter le Syndicat à l'exercice de leurs missions contribuant au projet du Plan de mobilité.

POURSUITE DU TRAVAIL CROISÉ ENTRE DÉMARCHES

Le Syndicat des mobilités entend poursuivre le travail d'articulation du Plan de mobilité dans sa phase de mise en oeuvre avec les autres démarches de planification et programmation (SCoT, PCAET, PLH, PLUi...) qui seront l'occasion de préciser certaines actions. L'ambition sera :

- de veiller à la cohérence avec le Plan de mobilité 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 mobilité : « 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 les actions du Plan de Mobilité qu'il pilote.

Pour ce faire, le Syndicat des mobilités, accompagné des partenaires 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 oeuvre des projets.

GOUVERNANCE DU PDM

Le pilotage du PdM est porté par le Président du SMPBA et s'effectue à travers les instances décisionnelles suivantes :
le Bureau Syndical : organe de travail chargé d'examiner l'ensemble des dossiers demandant une préparation spécifique ; il est à ce titre régulièrement informé de l'avancement du Plan de Mobilité.
le Comité Syndical du SMPBA : instance où les décisions sont soumises à délibération des élus membres, mentionnant le lien avec le Plan d'actions du PDM si concernées. Il est composé de délégués titulaires et suppléants qui assurent la représentation des membres du Syndicat (CAPB et communes de Tarnos, Ondres et St Martin-de-Seignanx)

Des échanges en séminaire et groupes de travail avec les élus du SMPBA et des collectivités membres viennent compléter ces instances internes politiques.

Globalement les démarches du SMPBA, menées en propre ou avec des partenaires, sont organisées autour de Comités Techniques et Comités de Pilotage (restreints ou élargis). Chaque réunion fait l'objet de comptes-rendus ou relevés de décisions :
le comité technique a en charge le pilotage de l'action à mettre en oeuvre. Dans cette instance sont exprimés les attendus, orientés les choix méthodologiques et analysés les résultats. Les membres peuvent si besoin participer à leur production, notamment en fournissant des données, éléments bibliographiques, etc.
le comité de pilotage assure quant à lui le suivi de la mise en oeuvre et la validation des différentes phases. Il est le garant de l'atteinte des objectifs fixés.

Par application de la LOM, un Comité des Partenaires est créé par le SMPBA en 2020. Cette instance est rassemblée a minima une fois par an.

Une organisation interne à valeur d'exemple

Le Syndicat des mobilités inscrit ces démarches dans une dynamique d'exemplarité et de chaîne de valeurs. Il s'assigne des objectifs à traduire notamment dans :
ses pratiques de commande publique,
les besoins et l'organisation des déplacements de ses agents
la démarche de Règlement Général sur la protection des données (RGPD).

Le retour d'expérience pourra faire l'objet d'un partage à vocation incitative.

OBSERVATION ET CONCERTATION PERMANENTES POUR AJUSTER LE PROJET

La concertation au cœur de la mise en oeuvre

Le projet défini par le Plan de mobilité 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 oeuvre.

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,
- les partenaires concernés.

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

Quelques indicateurs de référence, énoncés aux pages précédentes, permettront un suivi annuel de la portée du Plan de mobilité 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 d'échanges avec les partenaires de la démarche et les associations représentatives. L'objectif sera de faire examiner annuellement des dynamiques en cours, les points de vigilance…
L'observatoire sera également utilisé pour alimenter des démarches de qualité et de labellisation.

Le Comité des Partenaires

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, instance partenariale visant à associer employeurs et usagers du territoire à la gouvernance de la mobilité. Son règlement intérieur figure dans le fascicule « V_7_annexes_enquete_publique » de ce Plan de Mobilité.

Comme prévu par la Loi, cette instance a été consultée avant l'adoption du Plan de Mobilité, le 8 novembre 2021. Elle pourra l'être de nouveau à l'occasion d'un suivi de sa mise en oeuvre.

COMPLEMENTS AU PROJET

Une possibilité d'enrichissement du Plan d'actions

La LOM a introduit la possibilité de modifier le plan d'actions du PdM sans avoir à mettre à jour la totalité du plan, afin de le rendre plus réactif par rapport aux pratiques de mobilité. Cette modification est permise sur les dispositions relatives à la circulation, à l'usage partagé de la voirie et au stationnement. Elle doit rester dans le cadre stratégique global du plan et fait l'objet d'une procédure simplifiée de concertation et de participation du public.

Territorialisation des actions

L'ambition portée par le PDM a été de dresser un premier projet de mobilité en partageant des ambitions communes et des éléments d'action pour l'ensemble du ressort territorial. Aussi, la dimension atypique du territoire pour une telle démarche (l'un des plus vaste de France, couvrant des espaces très hétérogènes) rendait trop complexe la traduction spatiale aux échelles les plus fines. La spatialisation du Plan s'en tient ainsi principalement aux schémas d'intentions qui distinguent les territoires agglomérés des espaces à dominante rurale et de leurs polarités, et sera approfondie au fur et à mesure de sa mise en oeuvre en concertation avec les acteurs locaux.

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 mobilité 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 oeuvre. L'information sera progressivement actualisée pour partager l'avancement du projet. Les élus du Syndicat des mobilités seront les ambassadeurs de la démarche et participeront à sa diffusion.

DEUX ÉCHÉANCES RÉGLEMENTAIRES POUR LE PLAN DE MOBILITÉ

Une évaluation à mi-parcours

En plus du suivi en continu du projet permis par l'Observatoire du PdM, le Plan de mobilité devra, réglementairement, 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 envisager.

La révision à l'horizon 2030

Le Plan de mobilité 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 mobilité a intégré à son projet,
- d'approbation du SCoT Pays Basque - Seignanx, si les orientations des deux documents n'étaient pas compatibles.

LE PLAN DE MOBILITÉ

PAYS BASQUE - ADOUR
PÉRIODE 2020-2030

audap
agence d'urbanisme
atlantique & pyrénées