Le plan de mobilité

Pays Basque - Adour
Période 2020-2030

II.1. Diagnostic : Territoire

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

FONCTIONNEMENTS ET DYNAMIQUES DU TERRITOIRE 5

Un territoire vaste, varié, dynamique et fortement marqué par sa géographie 7

Un territoire de contrastes 13

Les pratiques de mobilité 27

Des contrastes saisonniers 37

SYNTHÈSE.....43

nb : les données présentées ont été travaillées en lien étroit avec le SCoT Pays Basque - Seignanx et la Communauté d'agglomération Pays Basque dans le cadre d'une démarche de diagnostic partagé intitulée « Portrait en mouvement - PEM ». Les données et représentations diffèrent pour tenir compte du territoire d'étude du Plan de mobilité.
Le tampon « Portrait en mouvement - approche croisée » identifie ces éléments

nb : le diagnostic décrit une situation arrêtée à la date de l'engagement de la démarche de Plan de déplacements urbains (fin 2017 / début 2018)

FONCTIONNEMENTS ET DYNAMIQUES DU TERRITOIRE

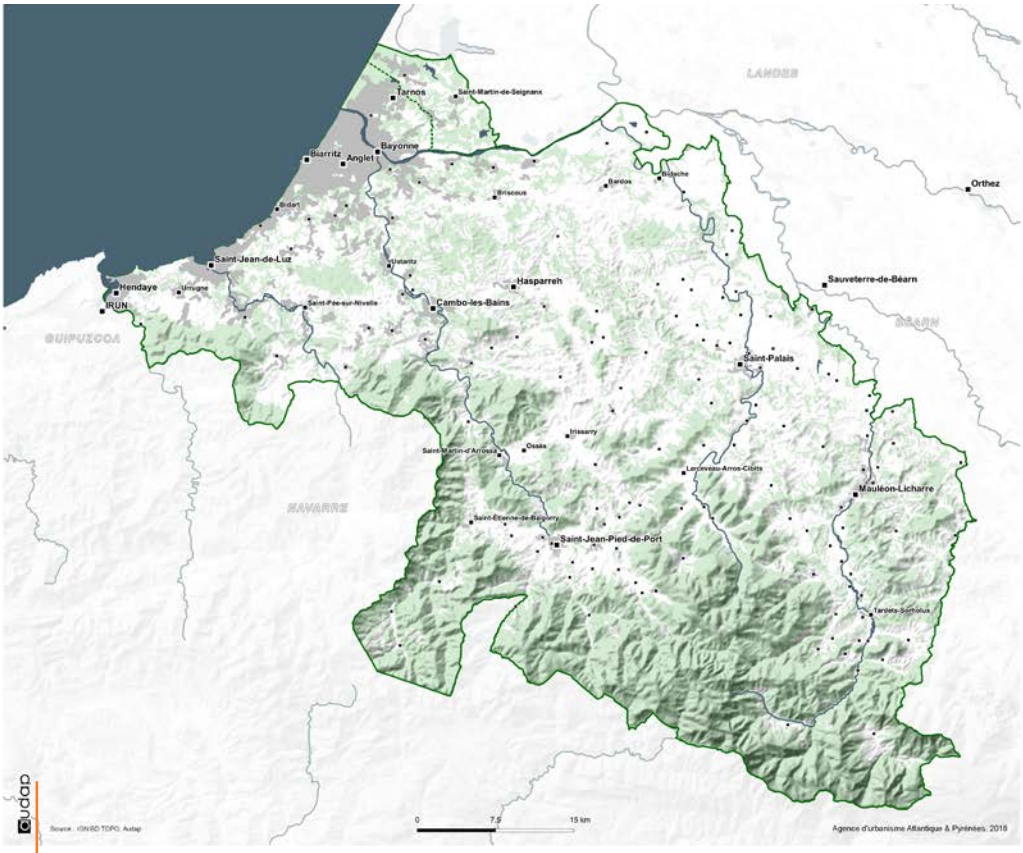
version approuvée le 3 mars 2022

UN TERRITOIRE VASTE, VARIÉ, DYNAMIQUE ET FORTEMENT MARQUÉ PAR SA GÉOGRAPHIE

UN TERRITOIRE SINGULIER

Un territoire vaste et unique

Le territoire du Syndicat des mobilités Pays basque - Adour (SMPBA), appelé ressort territorial, couvre, lors de la prescription du PDU, l'ensemble de celui de la Communauté Pays basque, situé dans de département des Pyrénées-Atlantiques et la commune landaise de Tarnos.



Territoire initial du PDU et extension à deux communes supplémentaires en cours de démarche
Source : Audap - 2018

Considérant les hypothèses d'extension à court terme du SMPBA, **deux autres communes landaises, Ondres et Saint-Martin-de-Seignanx, ont été prises en compte en cours de démarche et intégrées au territoire d'étude**.

Il s'agit d'un des plus vastes ressorts territoriaux d'une autorité organisatrice de mobilité durable :

- 3 026km², le quatrième en terme de superficie (derrière ceux d'Ile-de-France, de Cayenne et d'Aix-Marseille) et 3 087 km² avec les deux communes supplémentaires,
- 159 communes, le deuxième en nombre de communes (derrière celui d'Ile-de-France) porté à 161 en ajoutant Ondres et Saint-Martin-de-Seignanx.

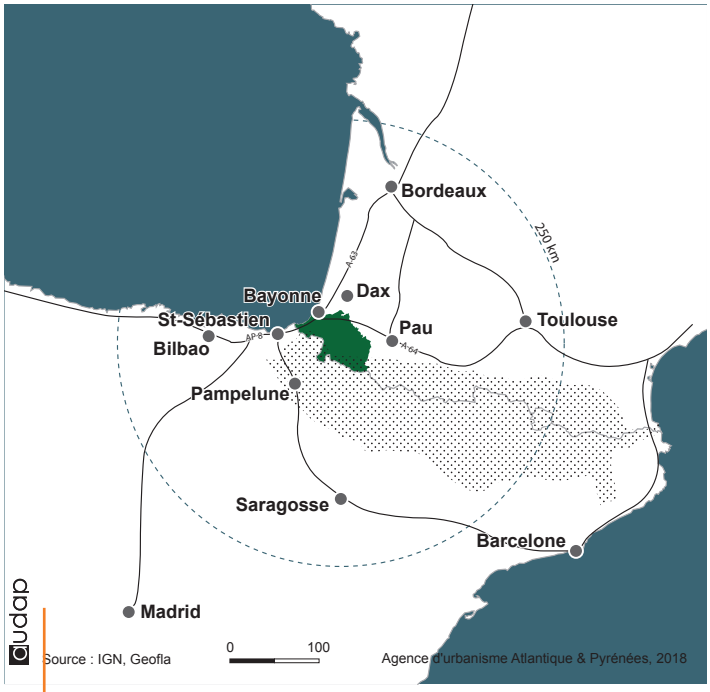
La composition et le périmètre du territoire sont à nuls autres pareils. Ils ne se recoupent :

- ni avec ceux des communautés d'agglomération et des communes,
- ni avec celui du SCoT Pays basque Seignanx (Communauté Pays basque et les huit communes de la Communauté de communes du Seignanx).

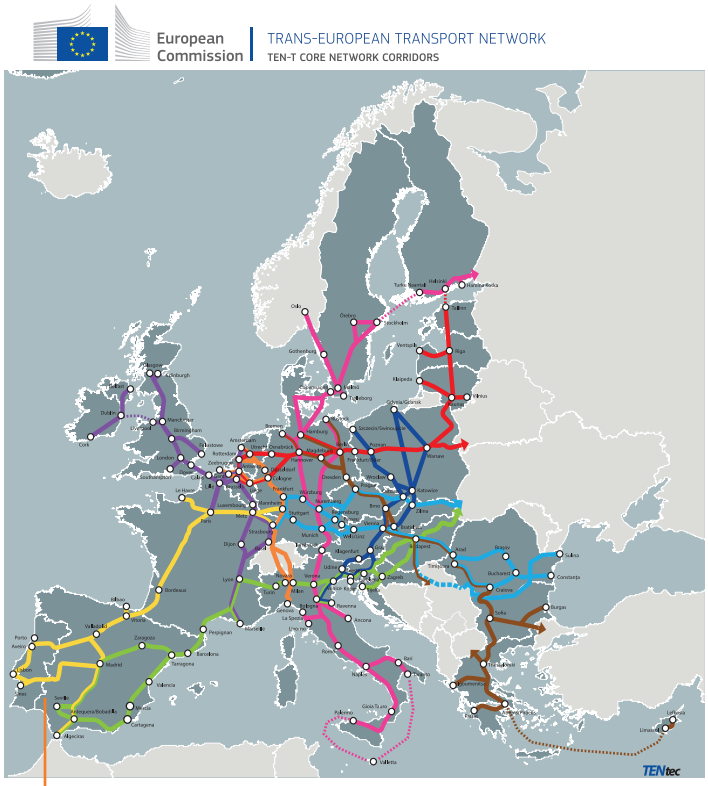
Un espace d'interfaces

Le territoire du SMPBA se positionne au croisement de différents espaces :

- situé à l'extrême sud-ouest de la France, en Région Nouvelle-Aquitaine, **à cheval sur les départements des Pyrénées-Atlantiques et des Landes** et limitrophe à l'est du Béarn,
- **ouvert à l'ouest sur le Golfe de Gascogne et l'Océan Atlantique**. L'Adour, la Nivelle et la Bidassoa, les principaux cours d'eau ainsi que leurs ports en sont les interfaces,
- **frontalier**, limitrophe au sud de la Communauté autonome du Pays Basque (province du Gipuzkoa) et de la Communauté forale de Navarre,
- **positionné sur les flancs des Pyrénées,** ouvrant des sujets particuliers de vallées, de franchissement de cols, d'isolement,
- **traversé par l'axe Atlantique du réseau transeuropéen de transport,** le programme de développement des infrastructures de transport de l'Union européenne.



Le ressort territorial, extrême Sud-ouest de la France, carrefour européen
Source : Audap - 2018



Réseau transeuropéen de transport de marchandises
Source : ec.europa.eu - 2004
nb : identifie les projets prioritaires permettant de faciliter le développement des échanges, l'interopérabilité des différents réseaux constitutifs, augmenter la part modale des modes de transport les plus respectueux de l'environnement et d'accélérer l'intégration des nouveaux pays membres.

Un territoire aux multiples facettes

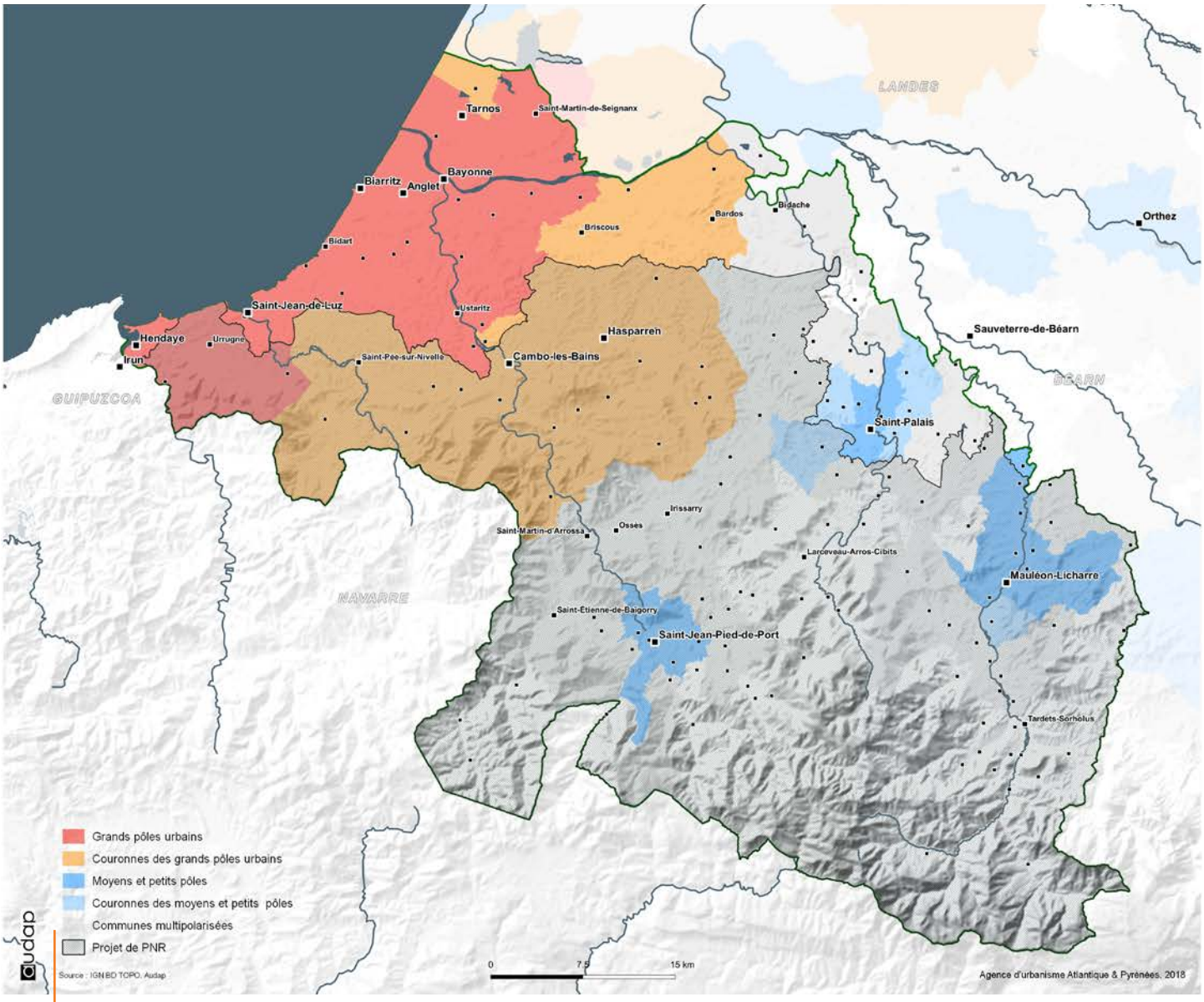
La partie littorale s'inscrit dans la vaste conurbation trans-frontalière de Bayonne - Saint-Sébastien qui accueille plus de 500 000 habitants.

L'aire urbaine de Bayonne (partie française uniquement) constitue le deuxième espace aggloméré de Nouvelle Aquitaine : 297 000 habitants, derrière celle de Bordeaux (1,2 M) et devant celles de Limoges (283 000), Poitiers (260 000), Pau (243 000) et La Rochelle (214 000).
Au sud, Bilbao Metropolitano réunit 900 000 personnes, Pampelune 350 000, Saint-Sébastien 342 000 et Vitoria-Gasteiz 244 000 habitants.

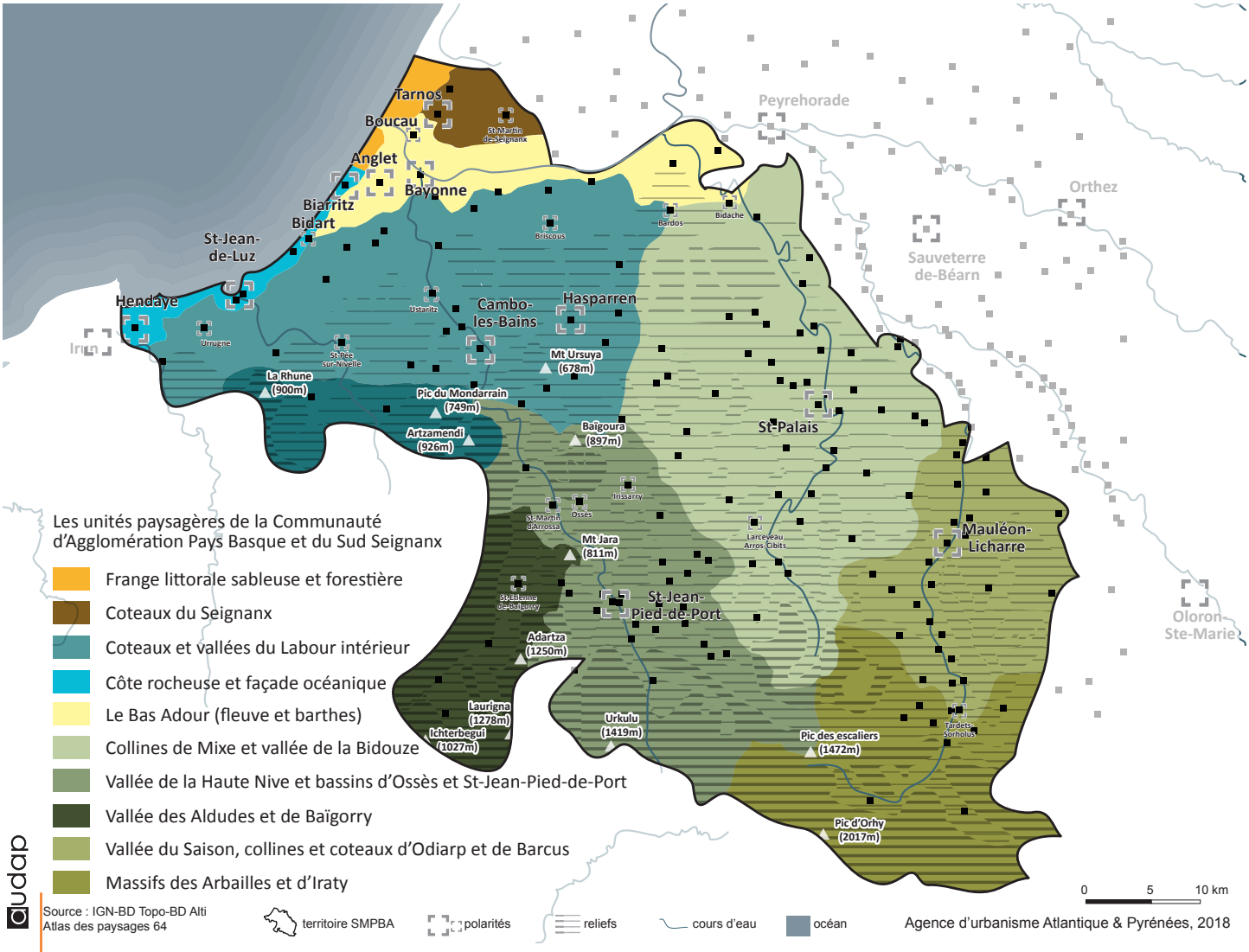
51 communes du SMPBA font ainsi partie de l'aire urbaine de Bayonne (60 communes), regroupant le pôle urbain littoral et les communes, périurbaines, qui lui sont liées, et dont, conformément à la définition de l'Insee, 40 % de la population active résidente ayant un emploi travaille dans le pôle urbain ou dans une commune attirée par celui-ci.
À celles-ci s'ajoutent 24 communes qui font partie des petites aires urbaines de Mauléon-Licharre, Saint-Palais et Saint-Jean-Pied-de-Port et 48 dites multipolarisées.

Les 38 autres communes sont considérées, comme rurales.

Le territoire est également fortement marqué par des caractéristiques de montagne : 109 relèvent des dispositifs liés aux Massif et/ou à la Loi Montagne. Il est envisagé la création d'un Parc naturel régional Montagne basque sur 111 communes.



Aires urbaines et projet de parc naturel
Source : Audap - 2018



Les principales unités paysagères
Source : Audap - 2018

Un territoire marqué par sa géographie

Entre mer et montagne, le territoire du Pays Basque - Seignanx est fortement marqué par ses reliefs et son réseau hydrographique particulièrement dense : des grandes vallées (Nivelle, Nive, Adour, Bidouze, Saison…) dessinent le paysage et s'inscrivent dans un système de collines qui deviennent montagnes à mesure que l'on s'approche des Pyrénées.

Ces facteurs formes des contraintes naturelles ayant guidé dans l'occupation du territoire et les manières de s'y déplacer. Ils sont également sources d'une richesse du paysage qu'il convient de préserver et valoriser.

Sur le littoral, les espaces sont particulièrement soumis aux risques de montée du niveau de la mer engendrant une érosion rapide du littoral, et ce d'autant plus que les villes se sont implantées en bord de mer sur les falaises ou dans des baies de la côte rocheuse (Biarritz, Saint-Jean-de-Luz…) et en retrait de la dune bordière sur la côte sableuse.

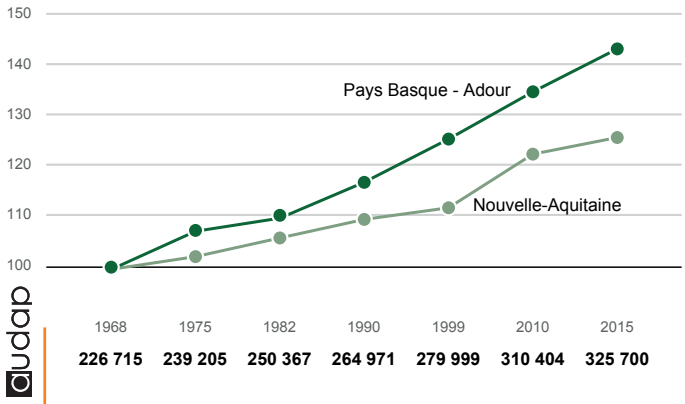
Dans les espaces rétro-littoraux et de l'intérieur, les reliefs sont plus marqués, les déplacements entre vallées sont contraints par les reliefs, imposant des itinéraires parfois sinueux voire nécessitant le passage de cols. Les principales implantations se positionnent dans quelques replats (Mauléon-Licharre, Saint-Palais, Saint-Jean-Pied-de-Port, Saint-Pée-sur-Nivelle…), accrochés sur les coteaux là où les vallées sont plus étroites (Cambo-les-Bains, Ustaritz…) ou parfois sur des hauteurs (Bidache, Bardos…).

UN ESPACE DE VIE DYNAMIQUE

Une population qui s'accroît rapidement sous l'effet de l'attractivité du territoire

Le territoire comptait 325 700 habitants en 2015, soit :

- près de 100 000 habitants en plus depuis 1968 (+ 2 100/an, soit + 0,77 %/an ou 44 % sur la période), l'équivalent des populations actuelles de Bayonne, Anglet, Urrugne et Souraïde,
- plus de 15 000 habitants en plus depuis 2010 (+ 3 060/an soit + 0,97 %/an ou + 5 % sur la période), l'équivalent des populations actuelles de Saint-Jean-de-Luz et Jatxou.



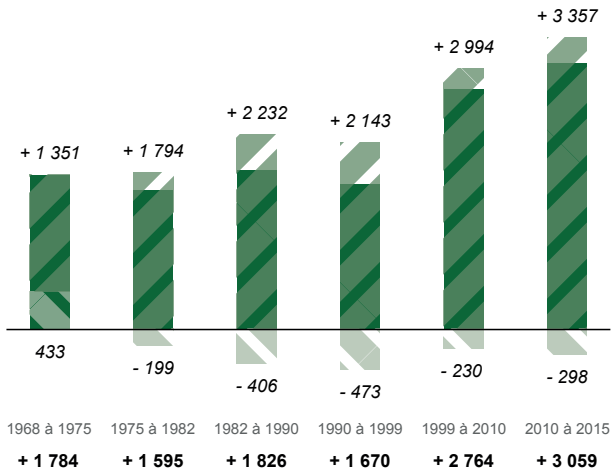
Indice d'évolution de la population, base 100 en 1968
Source : Insee 2015, Audap - 2018

Les projections démographiques à l'échelle du périmètre du SCoT Pays Basque - Seignanx (5 communes du Seignanx en plus, représentant en 2015, 3 860 habitants) **prévoient une augmentation de la population de** (source Insee, Omphale) :

- 35 000 habitants entre 2015 et 2030 (2 300 habitants de plus par an) soit plus de 360 000 en 2030,
- 98 000 habitants entre 2015 et 2050, (2 800 habitants de plus par an) soit près de 425 000 en 2050.

Une dynamique soutenue par l'accueil de population :

- Le solde migratoire (arrivées - départs) est très positif : chaque année, le territoire gagne 2 760 habitants, soit davantage que la population de Briscous, ou depuis 2010 deux fois celle d'Ustaritz (13 800 habitants),
- À l'inverse, le solde naturel (naissances - décès) est négatif depuis les années 1970. Le territoire perd près de 300 habitants chaque année, soit la population de Montaury, ou depuis 2010, celle de Saint-Étienne-de-Baïgorry (1 490 habitants).



Évolution des soldes naturels et migratoires depuis 1968
Source : Insee 2015, Audap - 2018

Mais la population est âgée et vieillissante

Les personnes de plus de 60 ans représentaient, en 2015, 30% des résidents du territoire. Il comptait 69 jeunes de moins de 20 ans pour 100 personnes de plus de 60 ans contre 74 pour 100 en 2010.

Le vieillissement est plus marqué qu'à l'échelle nationale où le rapport entre les moins de 20 ans et plus de 60 ans est quasi à l'équilibre.

Aussi, le Portrait social de la Communauté Pays Basque indique que « le territoire comptait en 2014, 3,2 aidants (personnes âgées de 55-64 ans) pour une personne à aider (personnes âgées de 85 ans et plus). Le passage, à partir de 2032, des générations issues du baby-boom dans la tranche d'âge des 85 ans et plus pourrait générer un ratio aidants/aidés situé autour de 2,1 aidants pour une personne à aider (un ratio de 2,5 aidants pour une personne à aider est attendu en France métropolitaine).»

Des emplois qui augmentent, légèrement moins vite que la population

Le territoire comptait 129 200 emplois en 2015, soit 3,5 % de plus qu'en 2010 (+ 0,68 % par an).

Il comptait 125 500 actifs occupés, soit 103 emplois pour 100 actifs occupés (contre 102 en 2010).

Le taux de chômage était de 12,2 % (contre 10,1 en 2010).

L'offre d'emplois est marquée par une sur-représentation des employés et des artisans, comparativement aux moyennes nationales :

- 31 % d'employés parmi les actifs occupés en 2015 (+ 5 % d'actifs depuis 2010),
- 25 % des professions intermédiaires (+ 10 %),
- 21 % d'ouvriers (stable),
- 12 % de cadres et professions intellectuelles supérieures (+ 8 %),
- 9 % d'artisans, commerçants et chefs entreprises (+ 8 %),
- 3 % d'agriculteurs exploitants (- 7 %).

Cette répartition des catégories socio-professionnelles (CSP) se reflète dans « l'indice de gentrification » qui établit le rapport entre le nombre cadres et professions intellectuelles supérieures d'une part et les ouvriers et les employés d'autre part. Alors que celui-ci s'établit à 0,32 à l'échelle hexagonale il est localement de 0,23 (23 cadres pour 100 ouvriers et employés), soit une **surepresentation des ouvriers et employés. Néanmoins, les profils d'emplois des actifs s'orientent progressivement vers les CSP+.**

Le tissu économique se caractérise également par sa densité de petites et très petites entreprises qui disperse les lieux à desservir pour l'accès à l'emploi.

Une construction très dynamique

Le territoire comptait 206 750 logements en 2015, soit 10 % de plus qu'en 2010 (+ 1,96 % par an).

Le parc se décompose de la sorte (répartition relativement stable depuis 2010) :

- 74 % de résidences principales (contre 75 % en 2010),
- 20 % de résidences secondaires,
- 6 % de logements vacants,
- 57 % d'appartements.

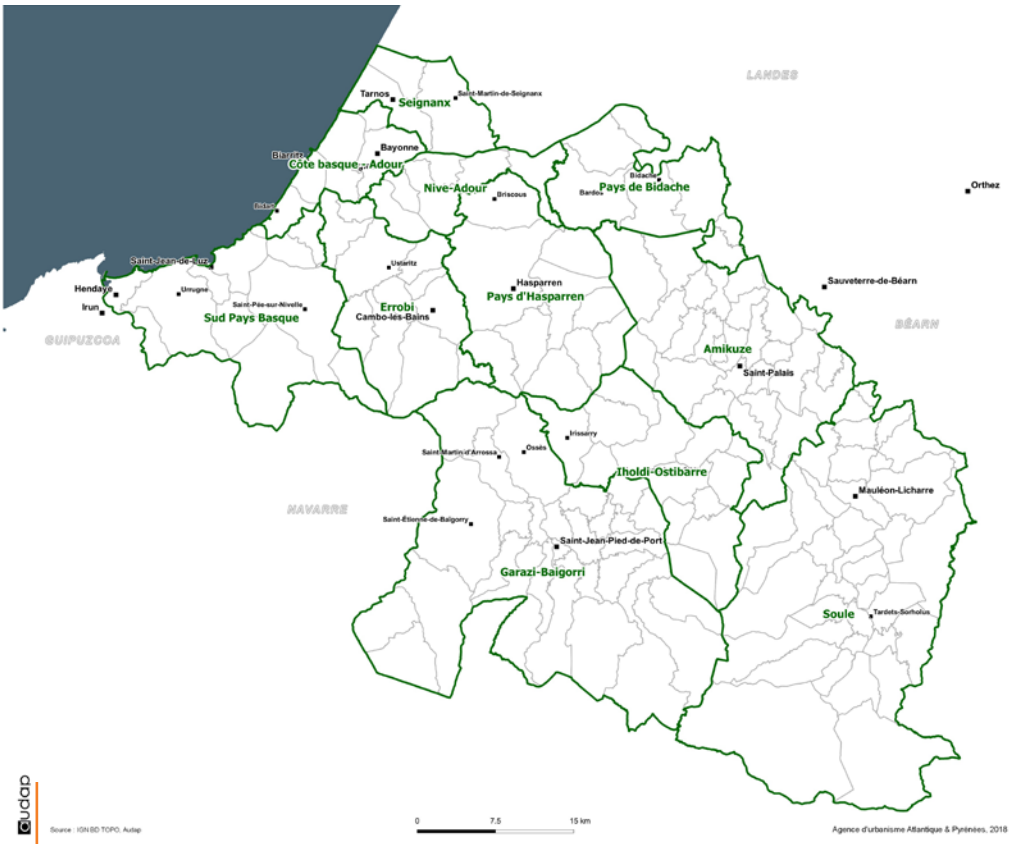
Les résidences secondaires comptent pour plus de 20 % des logements (jusqu'à 35 % dans le secteur de l'Agglomération Sud Pays basque).

Le marché immobilier sur le littoral est très tendu. Cette situation participe au développement rapide des premières couronnes rétro-littoral, mais également hors territoire dans la partie sud de Maremne - Adour Côte Sud, qui allonge les distances pour l'accès aux emplois qui demeurent concentrés dans les principales polarités.

UN TERRITOIRE DE CONTRASTES

UNE ANALYSE PAR SOUS-ESPACE

Les dynamiques évoquées précédemment font pourtant apparaître de grandes différences au sein du territoire. Afin de les détailler et mettre en lumière des spécificités locales, l'espace a été divisé en plusieurs sous-espaces correspondants aux EPCI précédant la création de la Communauté Pays Basque en 2017.



Les dix pôles territoriaux et les communes du Seignanx, sous-espaces étudiés dans cette analyse
Source : Audap - 2018

DÉMOGRAPHIE

Du littoral vers le rétro-littoral

2/3 de la population vit sur le littoral, correspondant aux pôles territoriaux Côte basque - Adour, Sud Pays basque et les trois communes du Seignanx (20 communes).

Leur dynamique démographique se place dans la moyenne du territoire (+ 0,99 % depuis 2010) mais plusieurs communes littorales (Biarritz, Ciboure, Guéthary) perdent de la population sur la période : vieillissement de la population, développement des résidences secondaires.

Une dynamique plutôt en rétro-littoral. Les pôles territoriaux qui ont relativement gagné le plus de populations depuis 2010 sont ceux de Nive-Adour, Pays de Bidache et d'Errobi, correspondant aux premières couronnes de l'agglomération littorale.

À l'intérieur des situations très différentes

- les populations des secteurs du Pays d'Hasparren (+ 4 %) et de Garazi-Baigorri croissent rapidement alors que celle d'Amikuze augmente de manière plus mesurée ,
- le secteur d'Iholdi-Ostibarre se maintient (- 0,5 %),
- la Soule perd des habitants (- 3 %).

Des dynamiques aux profils différents

Le littoral gagne de la population parce qu'il attire :

- la plupart des communes attirent plus d'habitants qu'ils n'en partent (solde migratoire positif),
- mais les tendances en matière de solde naturel (solde naissances - décès) sont beaucoup plus contrastées, seul le secteur Seignanx gagne de la population sur cet aspect.

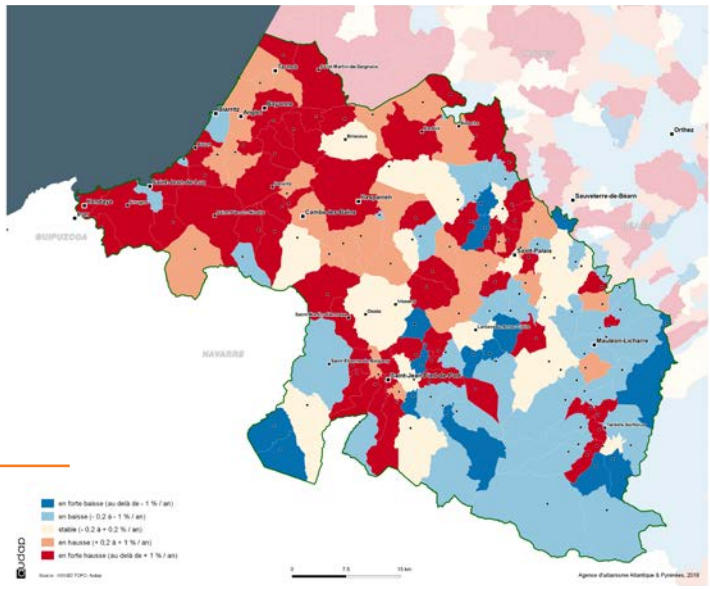
Un intérieur aux dynamiques très différentes

- autour de Saint-Palais (Amikuze) et Saint-Jean-Pied-de-Port (Garazi-Baigorri), les communes attirent de la population, mais perdent naturellement de la population,
- à l'inverse, le secteur d'Iholdy-Ostibarre voit partir des habitants mais gagne de la population grâce à ses naissances
- dans les vallées du Saison et des Aldudes, et le secteur d'Iholdy-Ostibarre, les soldes migratoires sont négatifs et nombre de communes présentent un solde naturel tout aussi déficitaire.

	population en 2015	part de la population en 2015	Évolution annuelle moyenne depuis 2010	Taux de croissance annuel moyen depuis 2010	Solde migratoire 2010 - 2015	Solde naturel 2010 - 2015
Côte Basque Adour	126 924	39 %	+ 960	+ 0,77 %	+ 5 692	- 894
Sud Pays Basque	67 293	21 %	+ 856	+ 1,32 %	+ 4 550	- 271
Errobi	29 577	9 %	+ 401	+ 1,41 %	+ 1 901	+ 104
Seignanx	22 720	7 %	+ 279	+ 1,28 %	+ 1 253	+ 143
Nive-Adour	19 339	6 %	+ 324	+ 1,77 %	+ 1 489	+ 133
Pays d'Hasparren	14 990	5 %	+ 117	+ 0,80 %	+ 414	+ 171
Soule - Xiberoa	12 752	4 %	- 84	- 0,64 %	+ 44	- 463
Garazi - Baigorri	12 687	4 %	+ 87	+ 0,70 %	+ 734	- 300
Amikuze	9 691	3 %	+ 29	+ 0,30 %	+ 258	- 114
Bidache	6 006	2 %	+ 94	+ 1,65 %	+ 462	+ 9
Iholdi - Ostibarre	3 721	1 %	- 4	+ 0,10 %	- 13	- 6
TOTAL	**325 700**	**325 700**	**3 059**	**+ 0,97 %**	**16784**	**-1488**

Population en 2015 et évolution depuis 2010
Source : Insee 2015, Audap - 2018

Population 2015
Source : Insee 2015, Audap - 2018



Taux de croissance annuel moyen de la population entre 2010 et 2015
Source : Insee 2015, Audap - 2018

EMPLOIS

Une organisation comparable à la population

Des emplois groupés sur le littoral. Les pôles territoriaux littoraux accueillent près de 3/4 des 129 200 emplois et ont une dynamique dans la moyenne du territoire (+ 0,68 par an depuis 2010 soit + 3,45 % sur la période).

Mais une dynamique plutôt en rétro-littoral. Les pôles territoriaux qui ont relativement gagné le plus d'emplois depuis 2010 sont ceux de Nive-Adour, d'Hasparren et d'Errobi.

À l'intérieur, des situations très différentes :

- les pôles de Garazi-Baigorri et Iholdi-Ostibarre gagnent des emplois,
- ceux de Soule, d'Amikuze, du Pays de Bidache perdent des emplois.

Les principales communes restent structurantes

Les centralités concentrent l'emploi. Sur le littoral, comme à l'intérieur, les principales communes disposent de davantage d'emplois que d'actifs occupés.

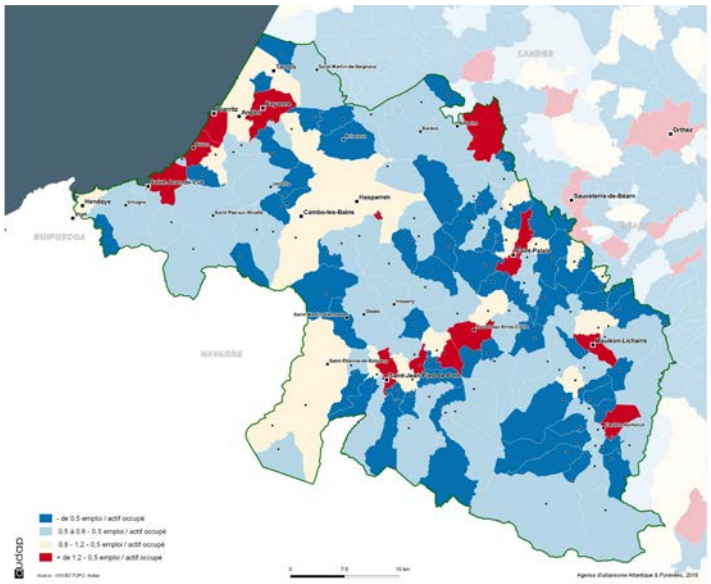
Seule la commune d'Hendaye fait exception : cette situation est à mettre en relation avec le fait que de nombreux espagnols résident dans la commune mais travaillent au Pays Basque sud.

Des espaces périphériques de plus en plus dépendants des centralités pour l'emploi. Les communes périphériques gardent un nombre d'emplois inférieur à celui des actifs occupés. En conséquence, les distances d'accès à l'emploi ont tendance à augmenter.

	emplois en 2015	part de l'emploi en 2015	Évolution annuelle moyenne depuis 2010	Taux de croissance annuel moyen depuis 2010	Ratio emplois par actifs occupés en 2015	Évolution du ratio depuis 2010
Côte Basque Adour	64 679	50 %	+ 374	+ 0,59	1,37	+ 0,4 %
Sud Pays Basque	22 171	17 %	+ 178	+ 0,82	0,94	+ 0,6 %
Errobi	8 822	7 %	+ 65	+ 0,76	0,72	- 3,1 %
Seignanx	7 767	6 %	+ 103	+ 1,38	0,85	+ 5,2 %
Nive-Adour	4 866	4 %	+ 190	+ 4,45	0,58	+ 14,2 %
Pays d'Hasparren	4 569	4 %	+ 12	+ 0,26	0,69	- 0,7 %
Soule - Xiberoa	4 502	3 %	- 82	- 1,73	0,91	- 1,6 %
Garazi - Baigorri	4 730	4 %	+ 45	+ 0,98	0,92	+ 4,9 %
Amikuze	4 009	3 %	- 27	- 0,65	1,04	- 1,8 %
Bidache	1 752	1 %	- 14	- 0,76	0,70	- 7,5 %
Iholdi - Ostibarre	1 323	1 %	+ 17	+ 1,30	0,81	+ 3,6 %
TOTAL	**129 190**	**100 %**	**+ 862**	**+ 0,68**	**1,03**	**+ 0,6 %**

Emplois en 2015 et évolution depuis 2010
Source : Insee 2015, Audap - 2018

Emplois 2015
Source : Insee 2015, Audap - 2018



Ratio emplois au lieu de travail / actifs occupés résidents
Source : Insee 2015, Audap - 2018

Des profils d'emplois différents selon les communes

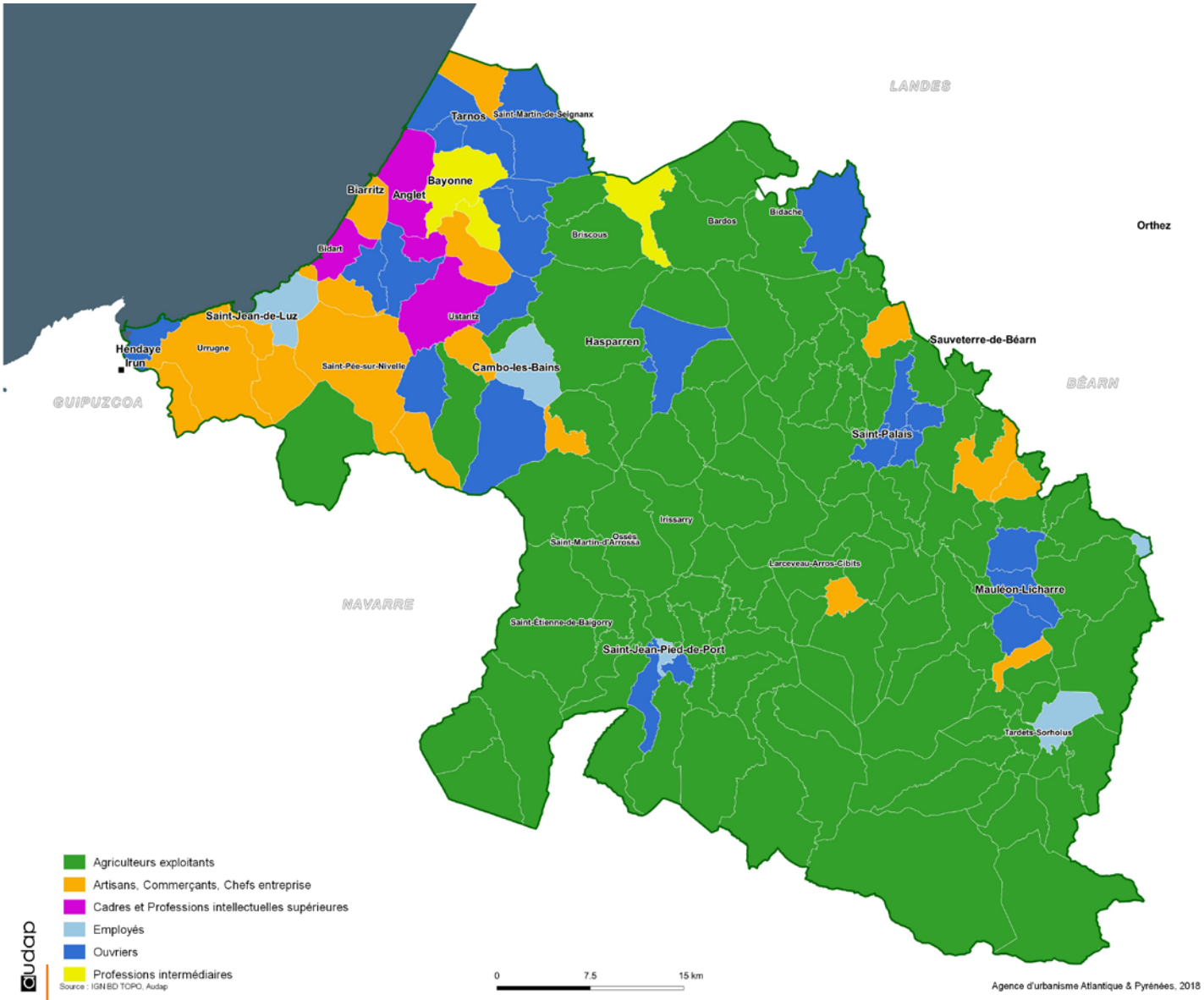
Les profils d'emplois sont définis comme le plus grand écart positif à la moyenne des professions et catégories socioprofessionnelles parmi les emplois au lieu de travail (emplois proposés sur la commune, indépendamment du lieu de résidence de la personne qui l'occupe).

Les profils font apparaître :
- un littoral marqué par une surreprésentation des professions et catégories socioprofessionnelles supérieures,
- un intérieur orienté vers l'agriculture,
- des polarités de l'intérieur tournées autour d'activités productives.

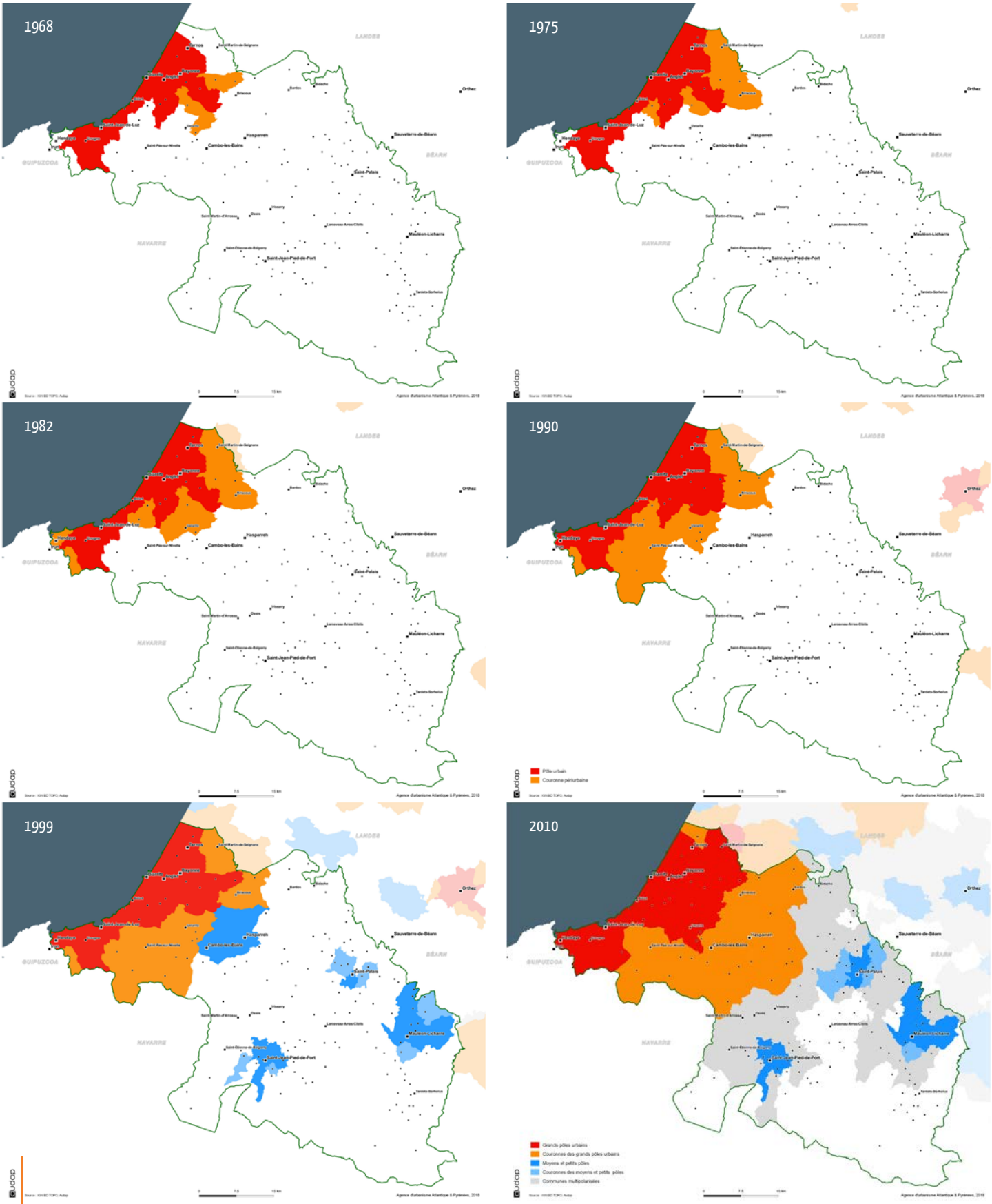
L'influence de l'agglomération littorale s'étend

Un nombre croissant de communes a un fonctionnement lié aux pôles d'emplois littoraux. L'influence de l'agglomération se fait sentir de plus en plus loin vers l'intérieur.

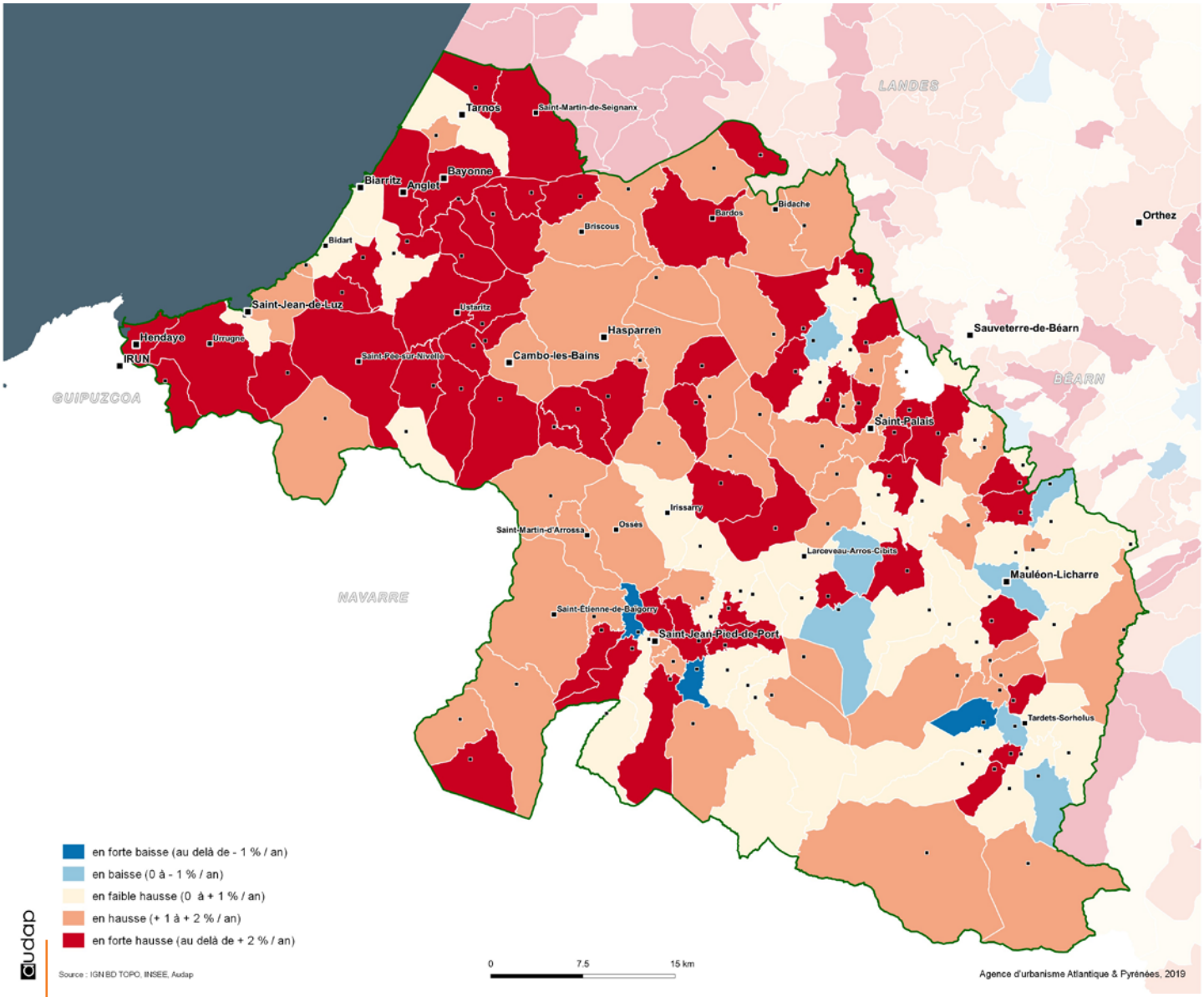
Les cartes ci-après présentent l'évolution des aires urbaines, définies par l'INSEE comme « un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain (unité urbaine) de plus de 10 000 emplois, et par des communes rurales ou unités urbaines (couronne périurbaine) dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci ».



Spécification des emplois des communes en 2015
Source : Insee 2015, Audap - 2018



Zones de peuplement industriel et urbain (jusqu'en 1990) et aires urbaines (depuis 1999)
Source : Audap - 2018



Évolution annuelle de l'offre de logements entre 2010 et 2015
Source : Insee 2015, Audap - 2018

LOGEMENTS

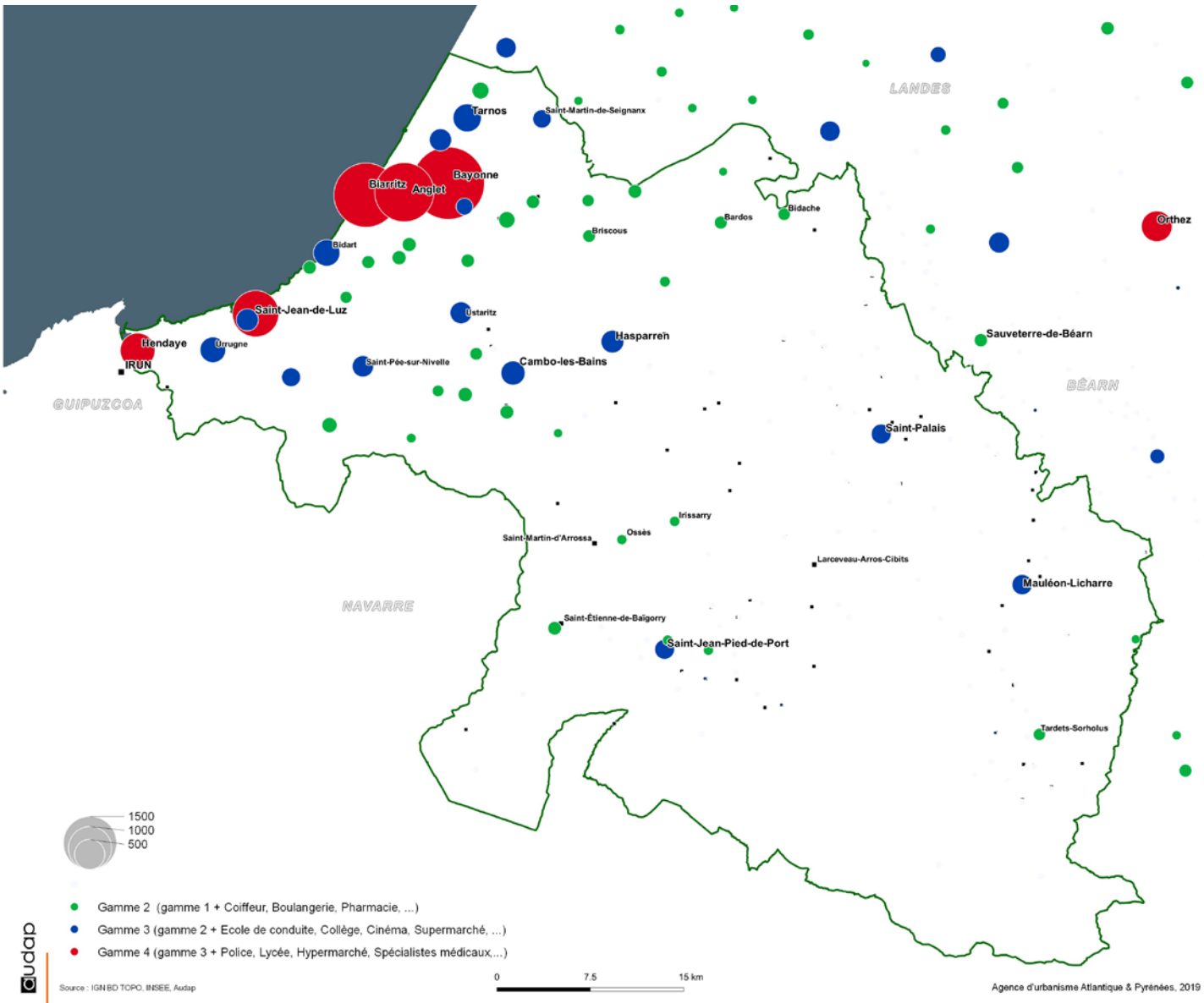
Des dynamiques en rétro-littoral et en marge du territoire

Les communes du littoral et de première couronne connaissent une augmentation forte du nombre de logement (dynamique moyenne de 2 %/an, supérieure pour les territoires d'Errobi, Bidache, Sud Pays basque). Dans le détail, on note qu'une partie de cette dynamique se fait en marge du territoire, sur le secteur de Maremne-Adour Côte Sud notamment.

L'intérieur aussi gagne globalement des logements dans des proportions plus modérées.

L'ensemble de ces dynamiques sont à mesurer par l'évolution des :

- résidences secondaires : + 2,4 % / an, particulièrement dans les secteurs de Sud-Pays Basque, Hasparren, Errobi (+ 3 à 4 %/an) et Nive-Adour (+ 12 %/an)
- logements vacants : + 7 %/an.



Équipements et classification des lieux polarisants par l'INSEE
Source : Insee 2015, Audap - 2018

ÉQUIPEMENTS

PEM

Des polarités qui structurent le territoire

Les communes du littoral disposent des équipements les plus nombreux et les plus divers, répondant à la majeure partie des besoins. Bayonne se distingue eu égard de la spécificité de certains de ses équipements en matière de santé ou de justice notamment.

En rétro-littoral et dans l'intérieur, des polarités permettent de répondre aux besoins hebdomadaires : Cambo-les-Bains, Hasparren, Saint-Jean-Pied-de-Port, Saint-Palais, Mauléon-Licharre...

Des communes telles que Saint-Pée-sur-Nivelle, Ustaritz, Bidache, Saint-Martin-d'Arrossa ou Tardets-Sorholus permettent de répondre aux besoins du quotidien.

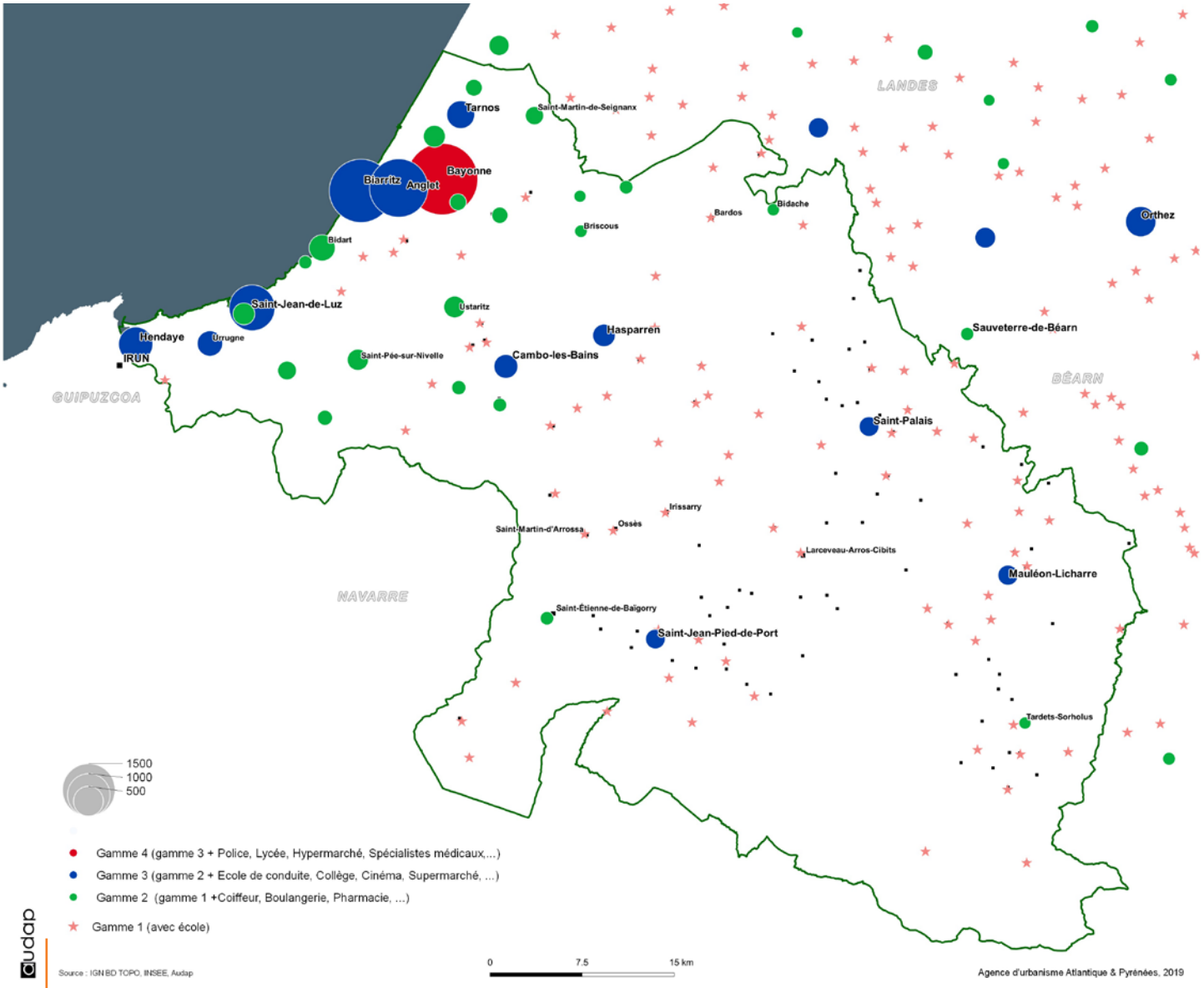
nb : deux représentations sont ici exposées pour faire apparaître le nombre et diversité des équipements permettant de mettre en évidence l'attractivité des communes :

- l'une provenant de l'INSEE correspondant à la classification des lieux polarisants menée sur la base permanente des équipements,
- l'autre inspirée de cette première adaptée au contexte local

La différence tient à la répartition des équipements dans les gammes, certains ayant été localement reclassés. ex : l'INSEE considère que les gendarmeries et les stations-services relèvent de la gamme 2. Le groupe de travail a ici considéré les premières en gamme 3 (rare) et les secondes en gamme 1 (courant).

Exemple de composition des gammes (élément communs aux deux méthodes) :

- gamme 1 : pharmacie, salon de coiffure, boulangerie, école, médecin généraliste, épicerie...
- gamme 2 : piscine, collège, magasin de vêtements, supermarché, ophtalmologiste...
- gamme 3 : hypermarché, lycée, urgences....



Équipements et classification des lieux polarisants adaptés localement
Source : Insee 2015, Audap - 2018

DES SECTEURS À ENJEUX SPÉCIFIQUES POUR PERMETTRE LA MOBILITÉ DE TOUS

Littoral et intérieur plus âgés que les espaces intermédiaires

Une distinction principalement centre-périphérie. **Les populations des communes des couronnes de l'agglomération littorale comme des polarités de l'intérieur sont moins âgées que dans les centralités** : elles attirent des familles, notamment grâce à leurs offres de logements. Exemple :

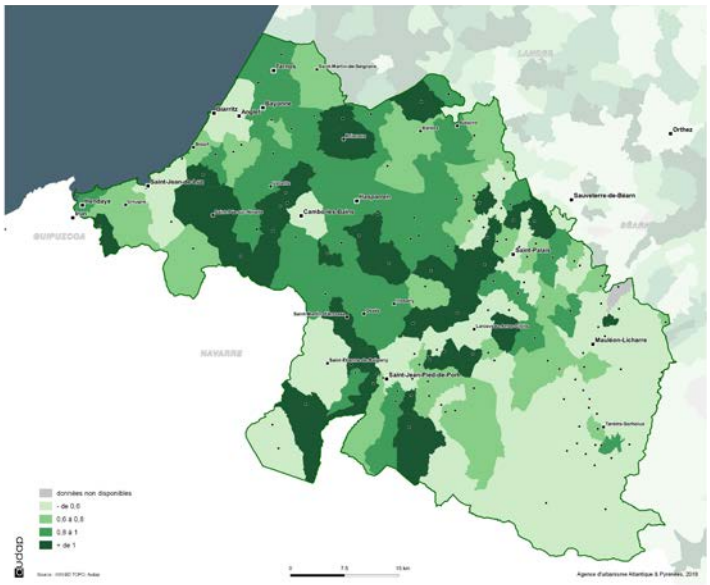
- Nive-Adour, Pays de Bidache, Pays d'Hasparren : 5 à 6 % de plus de 80 ans,
- Côte basque - Adour et Soule-Xiberoa : plus de 10 %.

Secondairement, une distinction littoral-intérieur : les communes de l'intérieur ont une population relativement plus âgée que sur le littoral.

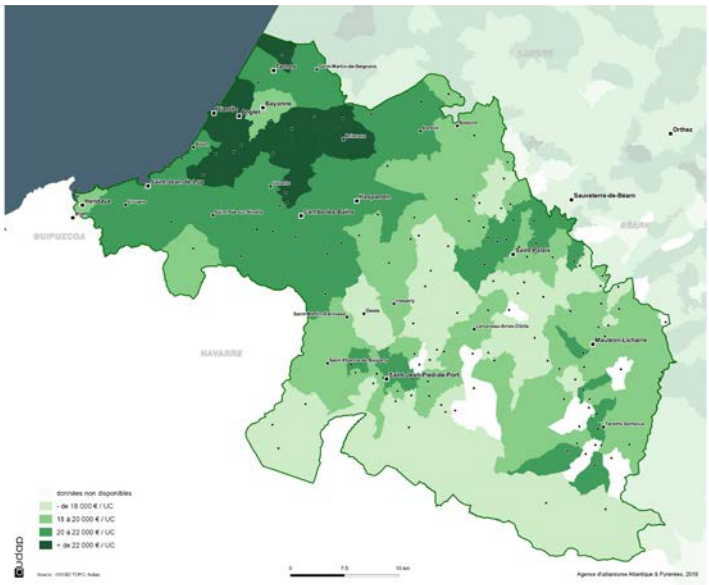
Les pôles urbains et leurs couronnes plus aisés, des espaces agricoles plus modestes

Des différences apparaissent dans les revenus des ménages : le littoral, les polarités de l'intérieur et leurs couronnes ont les revenus les plus élevés :

- Nive-Adour, Côte-Basque Adour, Errobi, Sud-Pays Basque et Tarnos ont des médianes communales supérieures à 20 000 €,
- les espaces agricoles ont les revenus les plus modestes. La vallée du Saison se distingue.



Indice de jeunesse (rapport entre les - 20 ans et + 60 ans) en 2015
Source : Insee 2015, Audap - 2018



Revenus par unité de consommation en 2015
Source : FiLoSoFi 2015, Audap - 2018

Les quartiers prioritaires de la ville (QPV)

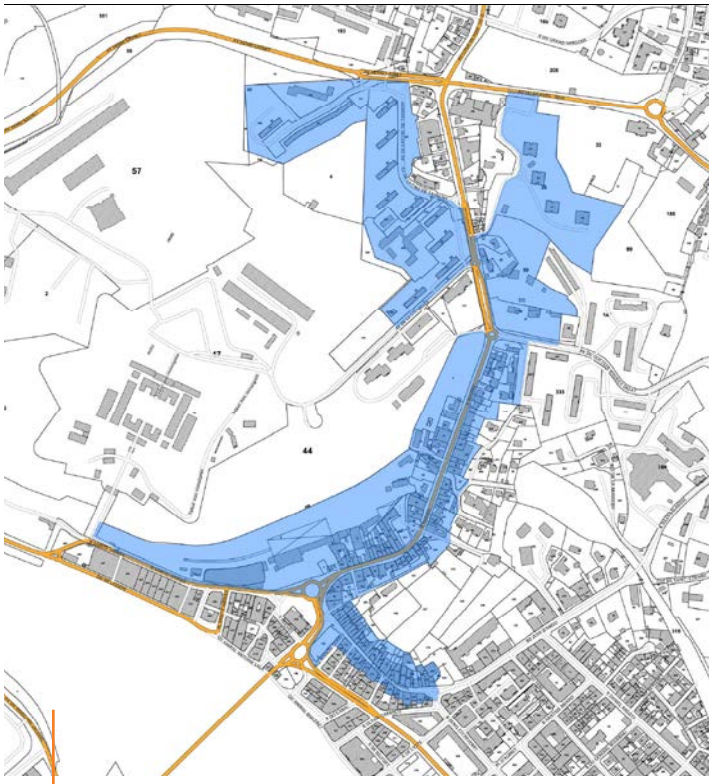
Le territoire compte deux quartiers relevant des quartiers dits « prioritaires de la ville » (quartiers bénéficiant d'actions de l'état visant à réduire les inégalités sociales entre territoires) auxquels les services de l'état, dans le porter à connaissance, ont demandé d'avoir un regard particulier.

Il s'agit de deux quartiers de grands ensembles, « Mounédé - Sainte-Croix » et « Maubec - Citadelle », situés à Bayonne en rive droite de l'Adour.

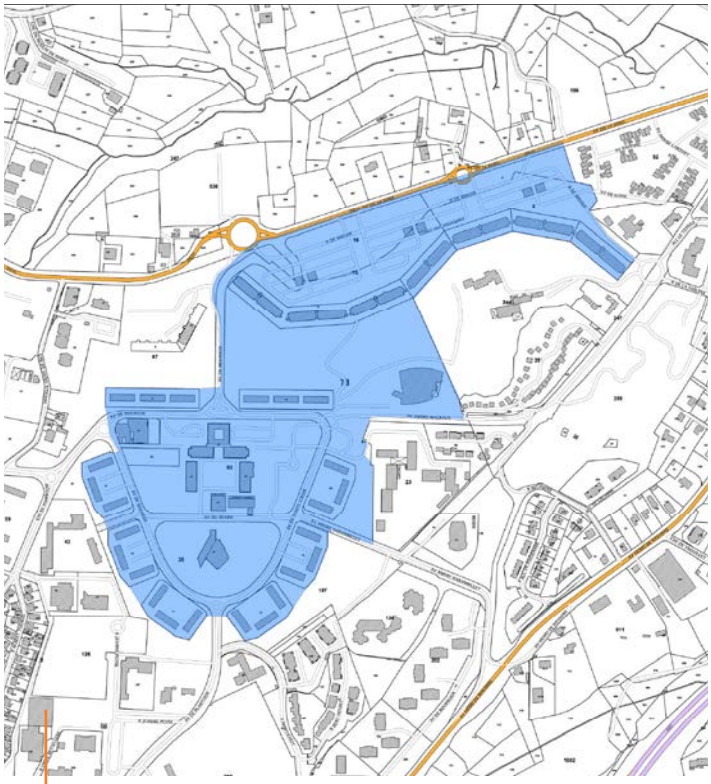
-

	Maubec - Citadelle	Mounédé - Sainte-Croix	BAYONNE
Part des ménages imposés	29,0 %	23,8 %	50 %
Part des familles monoparentales parmi les ménages	17,9 %	19,9 %	10 %
Part des ménages de 5 personnes et plus	-	9,0 %	3 %
Part des ménages locataires	85,4 %	86,4 %	62 %
Part des ménages dont l'origine principale du revenu déclaré repose sur des indemnités de chômage	-	6,5 %	-
Taux de pauvreté (au seuil de 60 %)	35,8 %	37,3 %	16 %
Taux de bas revenus déclarés (au seuil de 60 %)	49,5 %	57,0 %	-

Caractéristiques socio-démographiques des ménages 2014
Source : CGET, 2014



Maubec - Citadelle
Source : CGET, 2015



Mounédé - Sainte-Croix
Source : CGET, 2015

Les conditions de mobilité dans les QPV ont été mises en évidence par une étude produite par le Cerema pour le CEGT, portant sur l'analyse de 33 cas de quartiers prioritaires de la ville. Il en ressort que dans les QPV :

- les déplacements sont moins nombreux (et les distances plus faibles) qu'en dehors : **les personnes qui y résident ont moins de motifs de déplacement**,
- le nombre de sorties, qui peuvent impliquer plusieurs déplacements (et les temps de déplacement) est très proche : **les déplacements sont plus lents**.
- **l'accès à l'automobile est plus faible** : moindre possession du permis de conduire et plus faible (multi) motorisation des ménages.

Par ailleurs il a été démontré dans cette étude que **c'est moins le fait d'habiter au sein du QPV qui conduit à ces pratiques qu'à la caractéristique socio-économique du ménage**. Néanmoins, l'analyse démontre également qu'à profil équivalent, les habitants des QPV auront plus tendance à utiliser leur voiture pour aller au travail du fait d'une desserte en transport en commun plus faible qu'ailleurs.

La seconde analyse de cette étude porte sur les coupures spatiales que connaissent les 1 514 QPV de France et leur environnement proche (300 m autour). Il en ressort que les coupures participent à contraindre les déplacements :

- linéaires (routes, voies ferrées et cours d'eau) affectent fortement ou très fortement plus de 30 % des quartiers. 46 % des quartiers sont directement coupés par des linéaires,
- surfaciques (surfaces d'activités, aéroports, cimetières, forêts, plans d'eau) impactent fortement ou très fortement environ un quart des quartiers,
- topographiques (éloignement et pente) : les plus fortes concernent environ un quart des quartiers. Parmi ces derniers 27 % d'entre eux sont à plus de 2 km de leur mairie, et 18 % sont entourés de pentes supérieures à 20 %.

Les communes auxquelles il est demandé un effort particulier pour la construction de logements sociaux

Au sein du territoire, 18 communes sont concernées par la Loi dite Solidarité et renouvellement urbains (2000). Elle impose aux communes les plus importantes des agglomérations (communes de plus de 3 500 habitants, comprises dans une agglomération de plus de 50 000 habitants comprenant au moins une commune de plus de 15 000 habitants), de disposer d'au moins 20 % de logements sociaux, porté 2013 à 25 %. Sont concernées :

- Anglet,
- Ascain,
- Bayonne,
- Biarritz,
- Bidart,
- Boucau,
- Cambo-les-Bains,
- Ciboure,
- Hasparren,
- Hendaye,
- Mouguerre,
- Saint-Jean-de-Luz,
- Saint-Martin-de-Seignanx,
- Saint-Pée-sur-Nivelle,
- Saint-Pierre-d'Irube,
- Tarnos,
- Urrugne,
- Ustaritz.

Trois communes sont exemptées de leurs obligations sur la période 2017-2019 car elles sont insuffisamment reliées aux bassins d'activités et d'emplois par les services de transport en commun : Cambo-les-Bains, Hasparren et Saint-Pée-sur-Nivelle.

Le renforcement des services de transport en commun pour les communes hors SRU aura un impact dans leur classement pour les années à venir. Le lien avec le PdM est primordial.

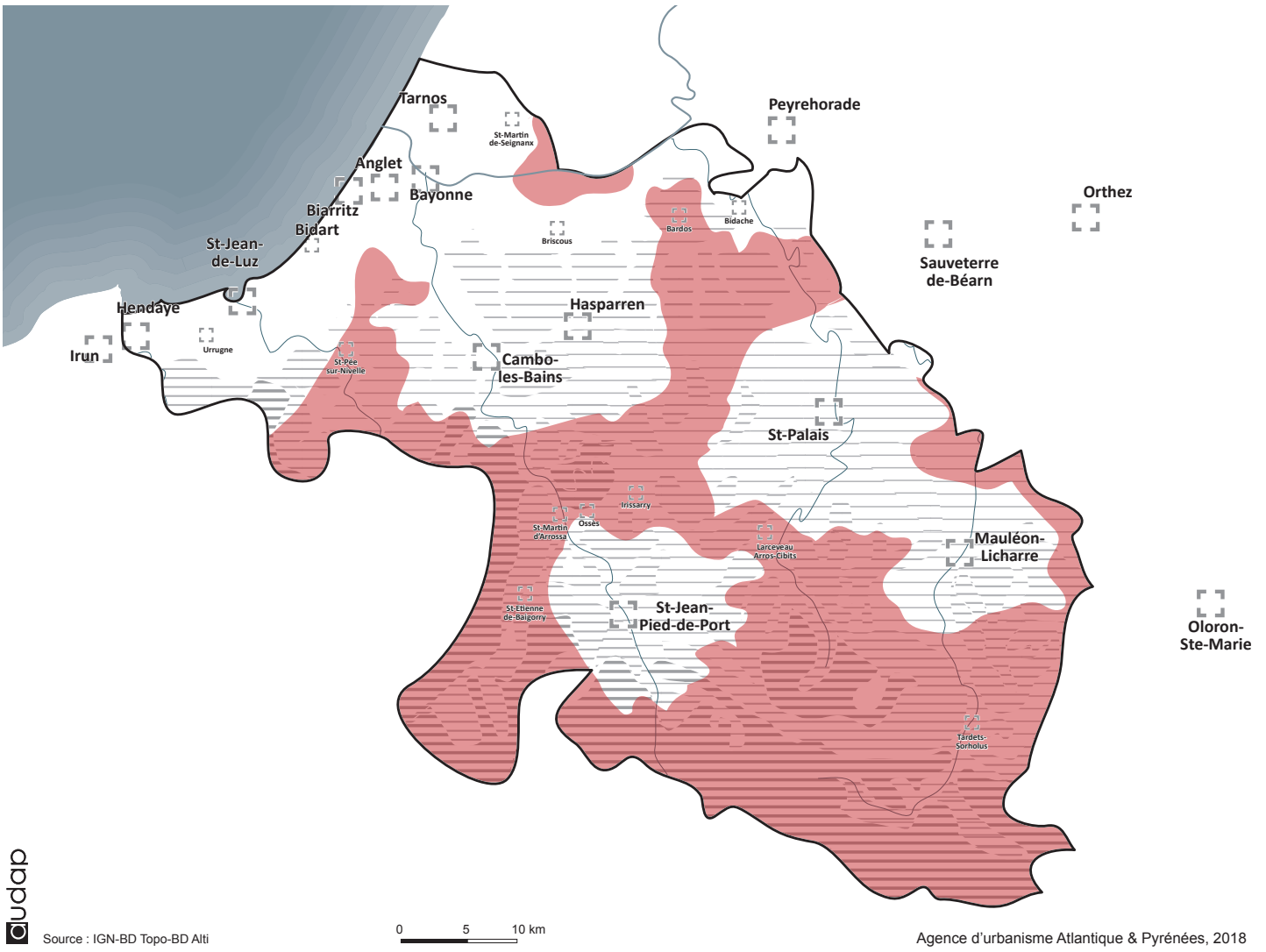
Les territoires éloignés

Une partie du territoire, principalement dans l'intérieur mais aussi dans l'espace rétro-littoral, se situe à plus de 15 minutes en voiture des principales polarités, ce qui pose la question d'un certain isolement.

Des enjeux qui concernent tout le territoire

Que ce soit du fait du vieillissement accru de la population, de revenus limités ou de problématiques d'éloignement, ces secteurs devront faire l'objet de regard particuliers pour permettre à ceux qui y vivent de se déplacer et d'accéder à l'emploi, la formation, la santé, aux lieux de consommation.

D'un point de vue spatial, **le croisement des différents enjeux de mobilité pour tous met en évidence que l'ensemble du territoire est concerné par au moins une des situations** (faibles revenus, sur-représentation des personnes âgées, éloignement) imposant une prise en compte des besoins de mobilité pour tous.



Les espaces à plus de 15 minutes en voiture des principales polarités
Source : Audap - 2018

LES PRATIQUES DE MOBILITÉ

DES DONNÉES " MOBILITÉ " À ACTUALISER

Trois enquêtes permettent de mesurer des pratiques de mobilité. Néanmoins, aucune ne couvre l'ensemble du territoire ou des pratiques.

L'enquête ménages déplacements - Enquête grand territoire (EMD-EGT) de 2009

- couvre le littoral et le rétro-littoral basco-landais mais pas la Soule,
- traite de l'ensemble des déplacements et des motifs,
- précise le mode de déplacement,
- ne prend en compte que les déplacements des résidents,
- a été réalisée il y dix ans, mais les grandes tendances demeurent malgré tout à l'œuvre.

L'enquête mobilité estivale de 2015

- couvre le littoral et le rétro-littoral basco-landais mais pas les espaces de l'intérieur,
- ne mesure que les pratiques en période estivale,
- prend en compte les pratiques de tous les usagers.

Le recensement annuel de l'INSEE

- couvre l'ensemble du territoire,
- est reproduit chaque année,
- ne traite que les déplacements domicile-travail de pesonnes qui résident en France.

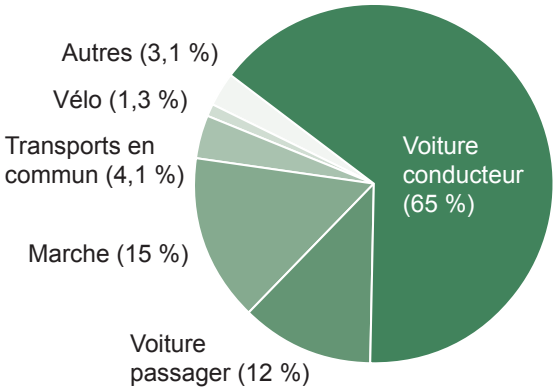
EXPLOITATION DES DONNÉES DE L'EMD–EGT (2009)

nb : les données présentées le sont à l'échelle du périmètre d'étude (le littoral d'Hendaye à Moliets-et-Maa, le rétro-littoral et l'intérieur du Pays Basque hors Soule), incluant des espaces hors du PdM.

Les trois-quarts des déplacements réalisés en voiture

Avec 76,5 % de déplacements réalisés en voiture, le territoire se place parmi les plus grands utilisateurs de la voiture de France, mais également de deux-roues motorisés. La comparaison avec d'autres territoires met en évidence localement le faible poids des transports en commun, du vélo et plus encore de la marche (20 à 25 % ailleurs).

Les espaces intermédiaire (entre les polarités) et de première couronne sont ceux qui présentaient les utilisations de la voi-



source : EMD - EGT, 2009
réalisation : Agence d'urbanisme Atlantique et Pyrénées, 2019

Parts modales (EMD - EGT 2009)
Source : Audap - 2019

ture les plus importantes.

- 86 % dans le secteur de Sare, Ascain, Saint-Pée-sur-Nivelle, 83 % dans celui de Nive-Adour / Hasparren,
- à l'inverse, les espaces les plus agglomérés (secteur de Côte - Basque - Adour : 69 %) et ruraux (secteur de Garazi - Baïgorri : 72 %) ont des niveaux d'utilisation plus faible.

Le parts des déplacements réalisés en transports en commun et à vélo son faibles et relativement homogènes

- 5 % de déplacements en transport en commun dans le secteur Côte Basque - Adour, 4 % dans celui de Garazi - Baïgorri, de Sud - Pays - Basque, ou d'Iholdy - Ostibarre et Soule.
- 1 % dans la majorité des secteurs (mais 4 % dans le secteur de Soustons, hors périmètre du Plan de mobilité)

La principale différence tient dans la part des déplacements réalisés à pied.

- 21 % dans le secteur de Côte Basque - Adour, 19 dans celui d'Iholdy - Ostibarre et Soule,
- 6 % dans le secteur de Bidart - Ahetze, Bassussary, ou de Saint-Pée-sur-Nivelle, Sare, Ascain.

Le motif domicile-travail, celui qui recourt le plus à la voiture

Les déplacements domicile-travail comptent pour 17 % des déplacements. Ils sont réalisés à plus de 80 % en voiture.

nb : selon la méthode de l'EMD-EGT, une personne qui dépose un enfant à l'école et achète du pain au retour ne fait pas de déplacements domicile-travail.

Le motif de déplacement le plus courant est « domicile - autre » (sport, médecin, démarche administrative) à hauteur de 40 % suivi des déplacements secondaires (non liés au domicile) à 21 %.

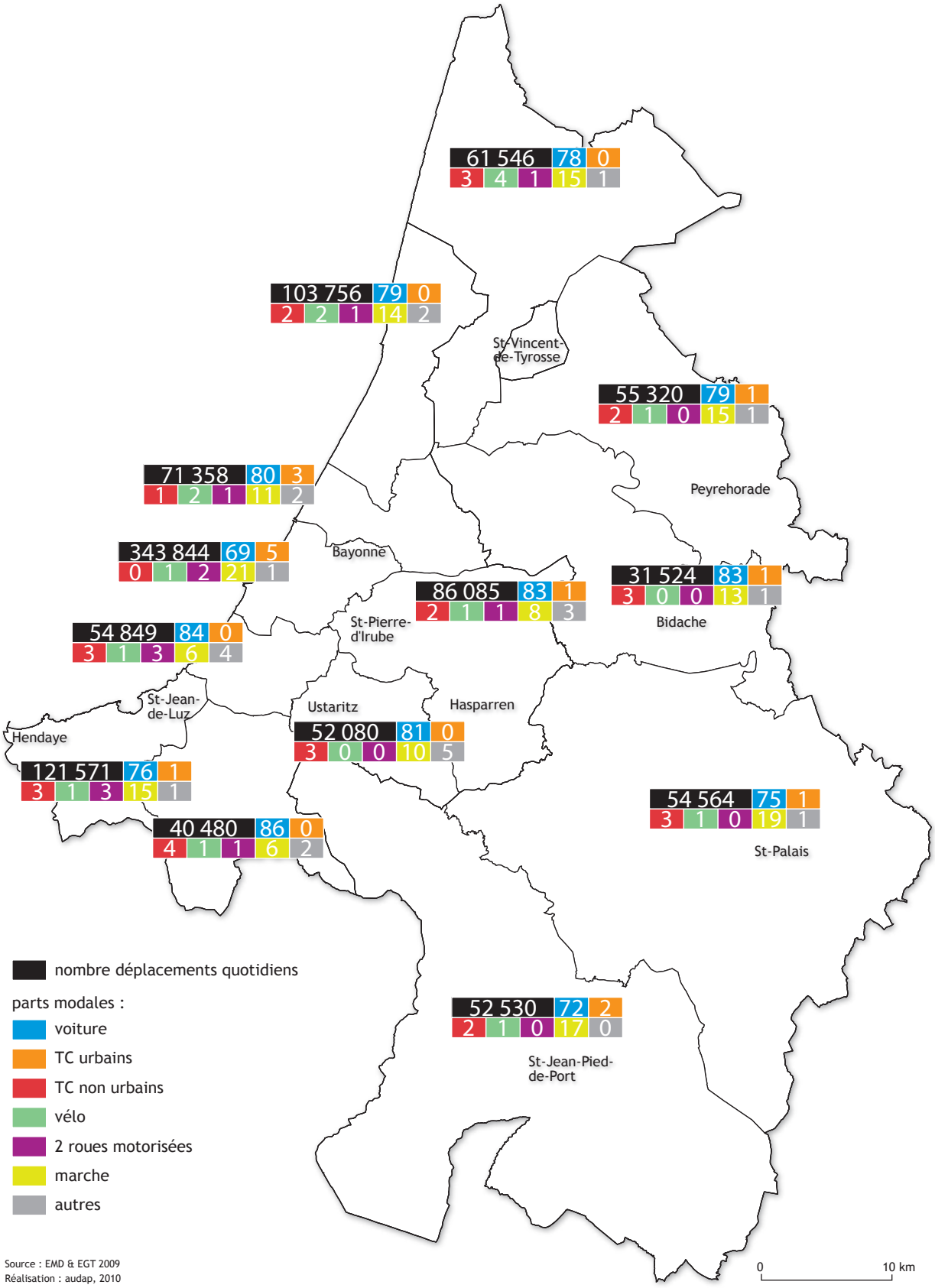
Les déplacements domicile-études, 6 %, sont ceux qui font le moins recourt à la voiture. Pour l'école, la voiture est employée dans un tiers de cas.

Les déplacements domicile-achats, 16 %, sont ceux pour lesquels la marche est le plus utilisée : près de 20 % des déplacements.

Des déplacements nombreux dans les couronnes de l'agglomération

Les résidents font en moyenne 3,5 déplacements par jour. Les disparités sont notables :

- supérieur à 4 dans les secteurs d'Hasparren, Cambo-les-Bains et Urt,
- dans la moyenne dans les espaces agglomérés,
- inférieur à la moyenne dans les espaces ruraux (Garazi - Baïgorri, Iholdy - Ostibarre, Pays de Bidache).



Source : EMD & EGT 2009
Réalisation : audap, 2010

Parts modales par espaces de résidence
Source : EMD-EGT 2009, Audap - 2011

EXPLOITATION DES DONNÉES INSEE (2015)

nb :
- le lieu de travail correspond au siège de l'entreprise (les artisans, les personnels en intérim... ne travaillent généralement pas à cette adresse),
- seul le mode de déplacement le plus courant (et le plus lourd) est renseigné,
- la fréquence n'est par indiquée (pas d'indication sur le nombre de jours travaillés ou l'habitude de rentrer le midi) pas plus que les horaires des déplacements,
- seules les pratiques de actifs occupés peuvent être interprétées,
- le déplacement de plus de 150 km n'ont pas été considérés pour le calcul des distances et des origines-destinations (on considère qu'il ne s'agit pas de déplacements quotidiens).

5 % des actifs occupés déclarent « Pas de transport »

Une catégorie qui regroupe des réalités différentes

- des personnes qui travaillent strictement à domicile (ex : un salarié travaillant en télétravail, un petit artisan...) ou sur place (ex : un agriculteur qui vit sur son exploitation) qui effectivement ne se déplacent pas pour se rendre au travail voire même pour leur activité,
- et d'autres dont le siège de l'entreprise est au domicile, mais les lieux de travail sont distants, ce qui implique de nombreux déplacements professionnels (ex : un plombier, un coiffeur à domicile...).

De nombreux emplois « à domicile » dans l'intérieur : plus de 10 % des actifs occupés dans les pôles d'Iholdi-Ostibarre (15 %), Amikuze, Garazi-Baigorri et Soule-Xiberoa, où les emplois agricoles sont supérieurs à la moyenne : **les déplacements réalisés dans la réalité y sont certainement sous-évalués par rapport à ce qu'indique les données ci-après.**

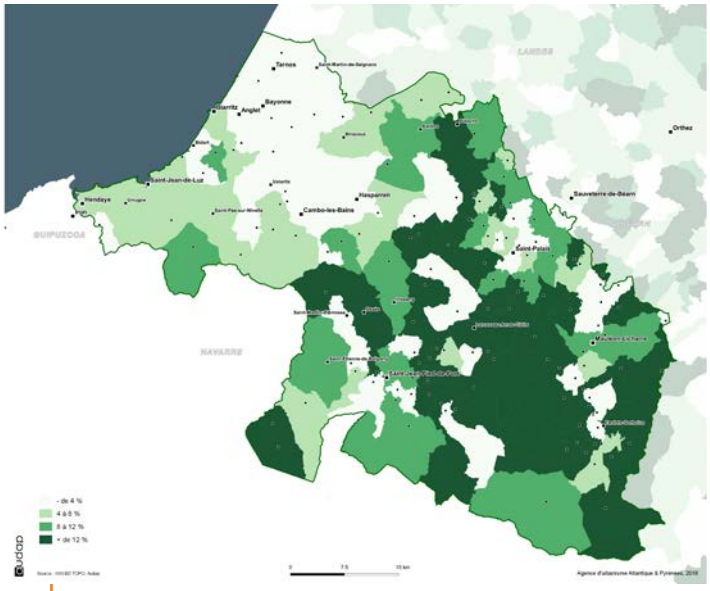
Des distances de déplacement qui augmentent à distance des polarités et liées à la spécificité de l'emploi

Une organisation concentrique des distances des actifs occupés résidents (mesurée de bourg à bourg, par la route et l'itinéraire le plus court) :

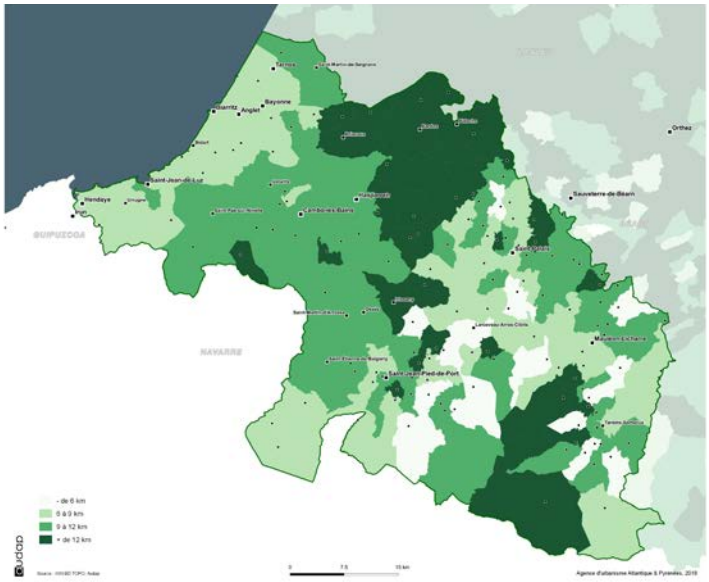
- les actifs occupés résidant sur le territoire font en moyenne 8,7 km pour se rendre au travail,
- les distances sont plus faibles dans les polarités et dans les espaces les plus ruraux où beaucoup d'actifs ont leur activité à domicile (ex : 7,2 km pour Côte Basque - Adour, 9,1 km pour la Soule-Xiberoa).
- les distances augmentent à mesure que l'on s'éloigne des polarités et deviennent particulièrement élevées dans les espaces intermédiaires (ex : 12,2 km pour le Pays d'Hasparren, 15,2 km pour le Pays de Bidache)

Une organisation liée aux emplois proposés dans les communes

- les actifs occupés travaillant sur le territoire font en moyenne 8,9 km pour se rendre au travail,
- les polarités attirent sur de grandes distances : Saint-Palais, dans une position d'interface entre plusieurs espaces du Pays basque, se distingue avec une distance moyenne élevée (13,4 km),
- des communes aux emplois relevant particulièrement de la sphère productive telles que Mouguerre (10,3 km - Centre européen du fret), Tarnos (10,6 km - Safran) ou Ayherre (12,1 km - Lauak) génèrent de grandes distances.



Part des actifs occupés déclarant aucun transport
Source : Insee 2015, Audap - 2018



Distance à l'emploi des actifs occupés résidant dans la commune
Source : Insee 2015, Audap - 2018

Des premières couronnes très utilisatrices de la voiture

Une utilisation importante de la voiture

- 83 % des actifs occupés utilisent principalement leur voiture pour se rendre au travail,
- 67 % de ceux qui résident et habitent dans la même commune utilisent principalement leur voiture pour se rendre au travail,
- 93 % de ceux qui quittent leur commune l'utilise, soit davantage qu'à l'échelle régionale (92 %) et de la France hors Ile-de-France (90 %).

Des disparités spatiales. L'utilisation de la voiture est :

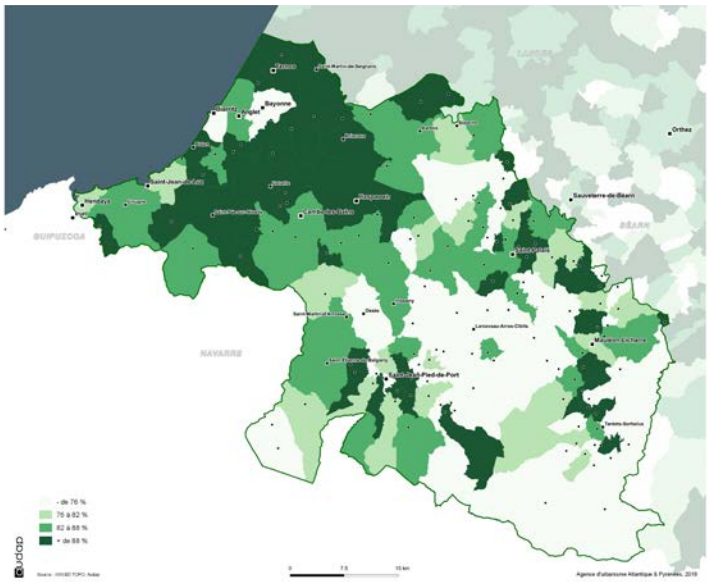
- massive dans les communes les plus dépendantes en matière d'emploi (+ de 90 % pour Nive-Adour et Errobi),
- plus modérée dans celles qui disposent d'emplois et d'offres de mobilité (79 % pour Côte - Basque - Adour),
- beaucoup plus faible dans l'intérieur ou une part importante des emplois se fait à domicile (78 % pour Soule-Xiberoa et 72 % pour Iholdi-Ostibarre).

Des ménages très équipés en véhicules

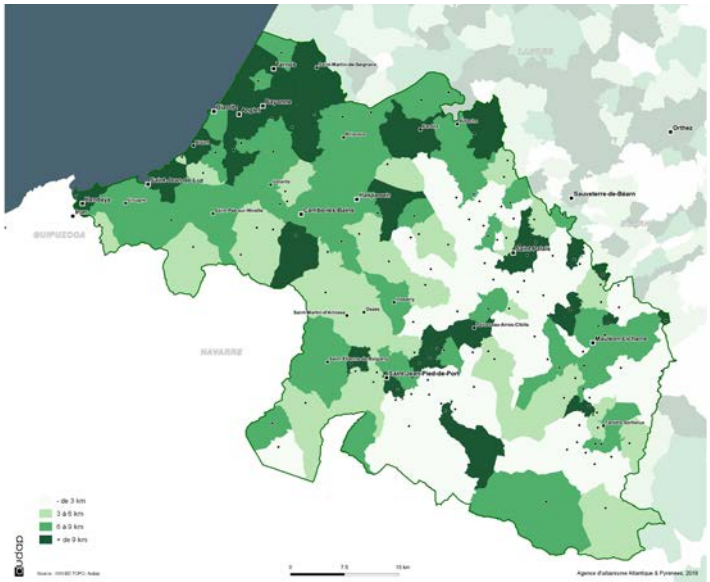
Une très large part des ménages motorisée

- 88 % des ménages ont au moins un véhicule,
- 38 % en ont deux ou plus.

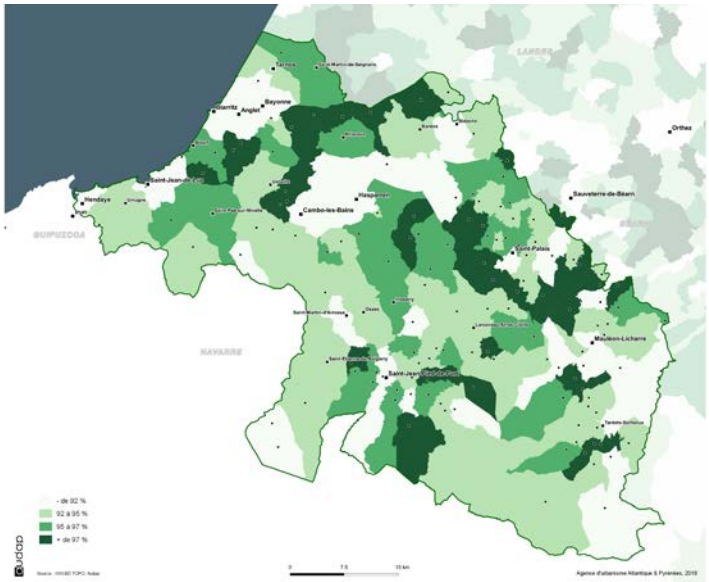
Les communes les plus dépendantes, notamment en matière d'emplois, comme les plus rurales sont celles dont les ménages sont les plus équipés (ex : 96 % pour Nive-Adour contre moins de 90 % pour Côte basque - Adour et Sud Pays basque).



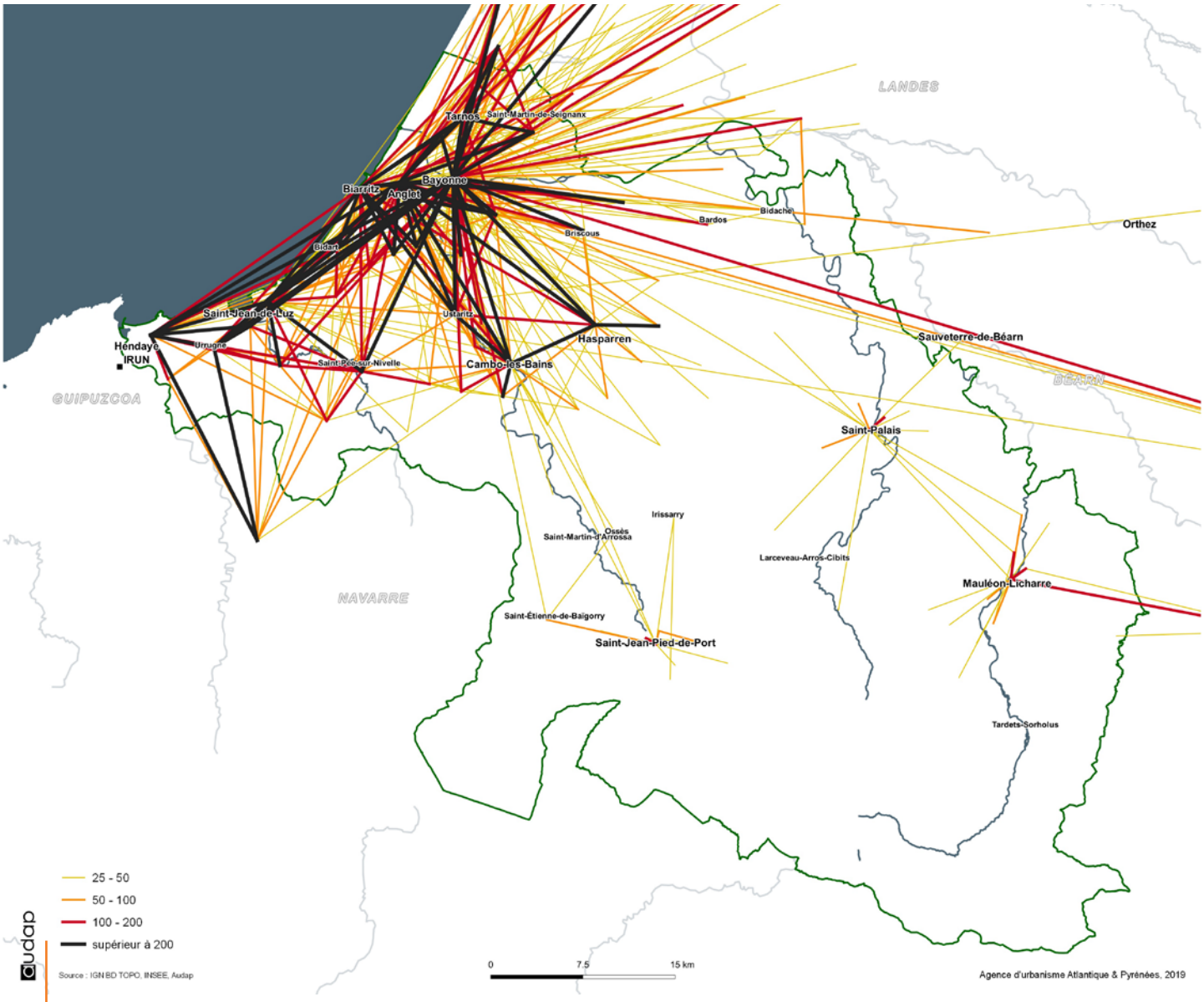
Part des actifs occupés se déplaçant qui utilisent la voiture
Source : Insee 2015, Audap - 2018



Distance à l'emploi des actifs occupés travaillant dans la commune
Source : Insee 2015, Audap - 2018



Part des ménages disposant d'au moins une voiture
Source : Insee 2015, Audap - 2018



Échanges domicile - travail entre communes
Source : INSEE 2015, Audap - 2018

LES ÉCHANGES DOMICILE–TRAVAIL (INSEE – 2015)

Des relations qui mettent en évidence des fonctionnements territoriaux

PEM

Des fonctionnement internes au territoire

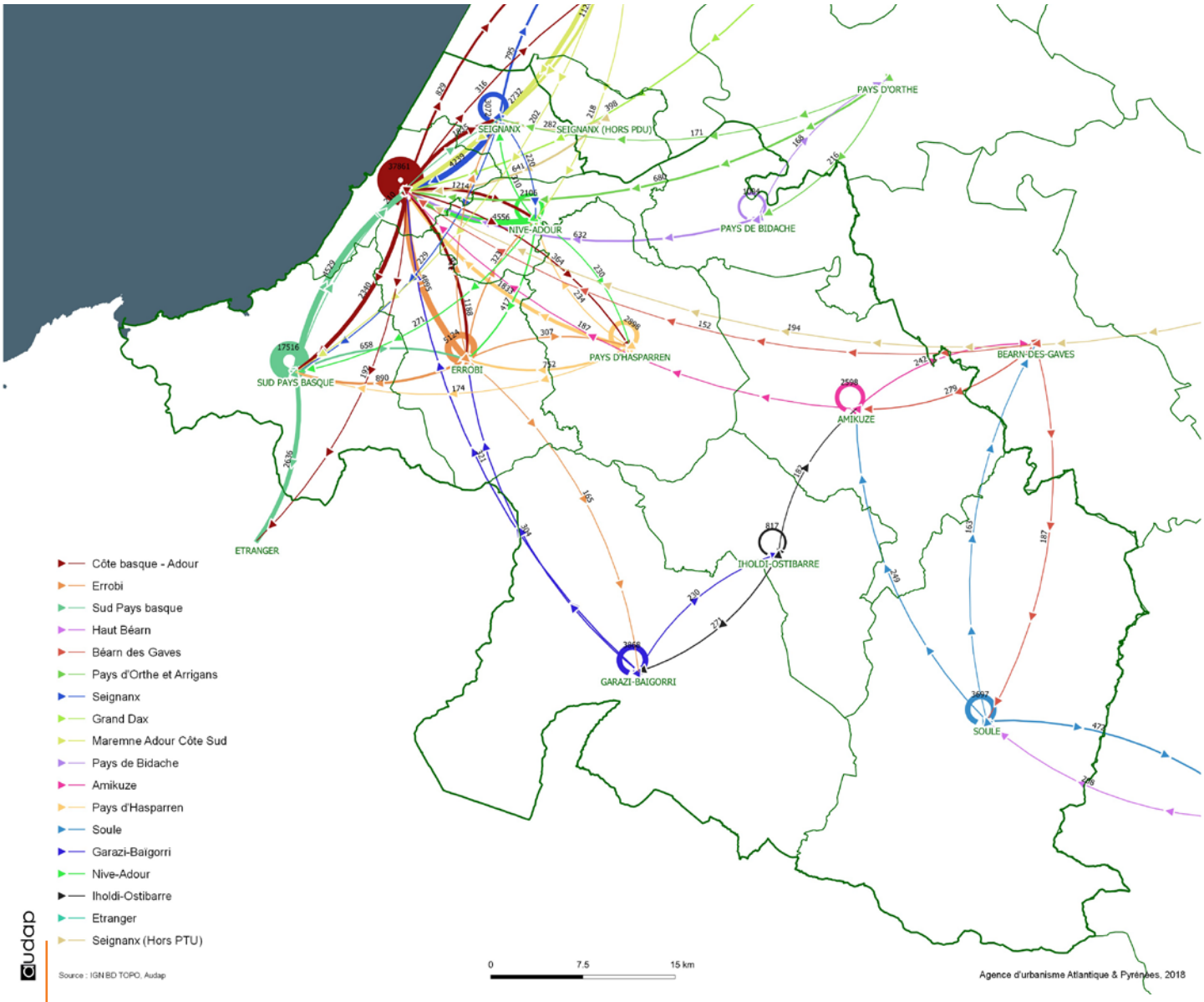
- Le littoral concentre la majorité des déplacements,
- Les relations sont fortes entre le littoral et le rétro-littoral,
- Les principales polarités de l'intérieur participent à l'organisation de petits bassin de vie,

Des liens forts du sud des Landes, proche de l'agglomération littorale vers Pays - Basque - Adour

- 6 500 échanges avec la MACS (68 % vers Pays Basque - Adour),
- 1 700 avec le Pays d'Orthe et Arrigans (77 %),
- 1 150 avec le Seignanx hors Tarnos, Ondres et Saint-Martin de Seignanx (92 %),
- 1 300 avec le Grand Dax (volumes équilibrés).

Plus modérés avec le Béarn, avec des volumes équilibrés ou sortants

- 1 400 avec Béarn des Gaves (57 % vers Pays - Basque - Adour),
- 1 250 avec Pau - Béarn - Pyrénées (26 %),
- 900 avec le Haut - Béarn (39 %),
- 900 avec Lacq - Orthez (52 %).



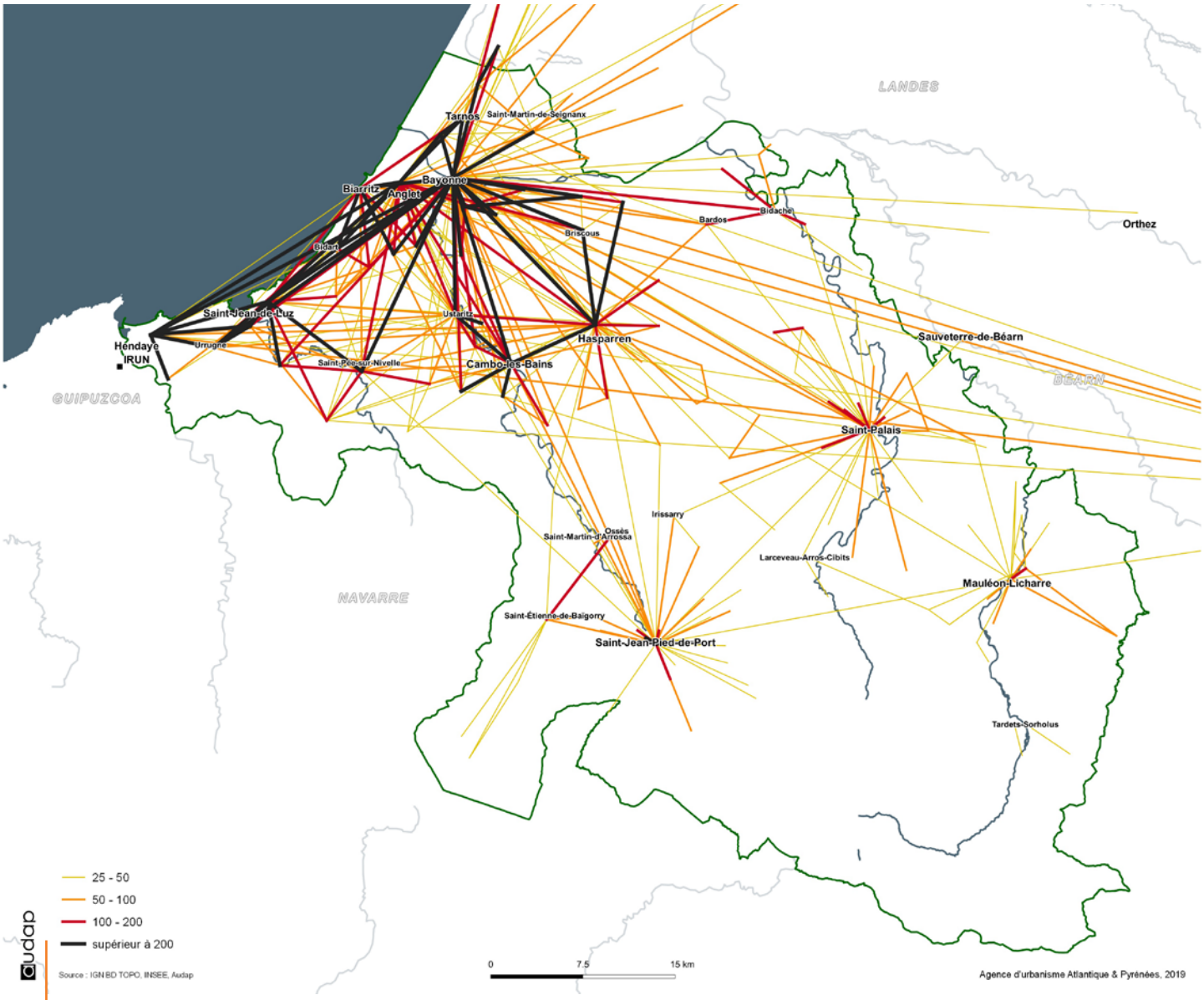
Échanges domicile - travail entre pôles
Source : INSEE 2015, Audap - 2018

Des échanges transfrontaliers importants, limités géographiquement et orientés vers le sud

3 850 échanges sont dénombrés avec la Communauté autonome du Pays basque et Navarre.

Il sont à 83 % orientés vers le sud (résidence en France, travail en Espagne) et réalisés essentiellement par des espagnols :
- à 86 % vers le sud,
- à 95 % dans l'autre sens.

Enfin, ils se font principalement autour de la baie de Txingudi. Parmi les 3 200 échanges vers le sud :
- 69 % proviennent d'Hendaye,
- 13 % d'Urrugne.



Échanges domicile - études entre communes
Source : INSEE 2015, Audap - 2018

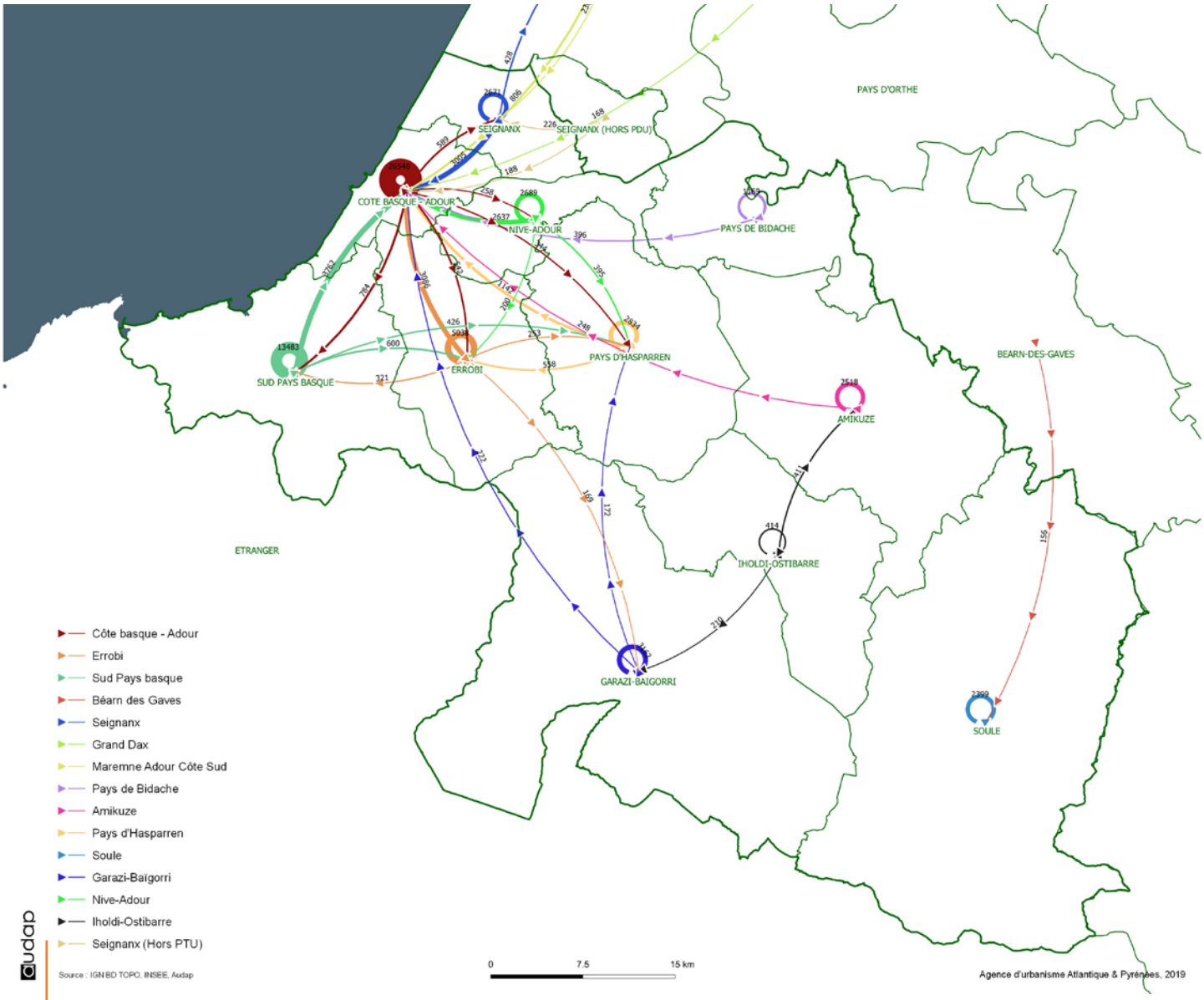
LES ÉCHANGES DOMICILE–ÉTUDES (INSEE –2015)

Des polarités au rôle affirmé

La répartition des équipements scolaires (écoles, collèges, lycées) et l'existence de cartes scolaires permettent des fonctionnement de proximité : les déplacements pour motif d'études ont une plus faible portée que les déplacements professionnels et les liens au sein du territoire et avec les territoires voisins sont plus faibles.

Les communes, notamment de l'espace intérieur, qui disposent d'un lycée (et d'internat) ont un rayonnement important : Saint-Jean-Pied-de-Port, Mauléon-Licharre / Chéraute…

Le territoire se distingue en matière de scolarisation : la part des élèves inscrits en établissements scolaires privés, dont ceux en langue basque (Ikastola), est plus importante qu'en moyenne nationale (30 % dans le second degré à l'échelle des Pyrénées-Atlantiques contre 21 % en 2013). Ces établissements ne disposent pas de carte scolaire et peuvent rayonner sur de vastes espaces.



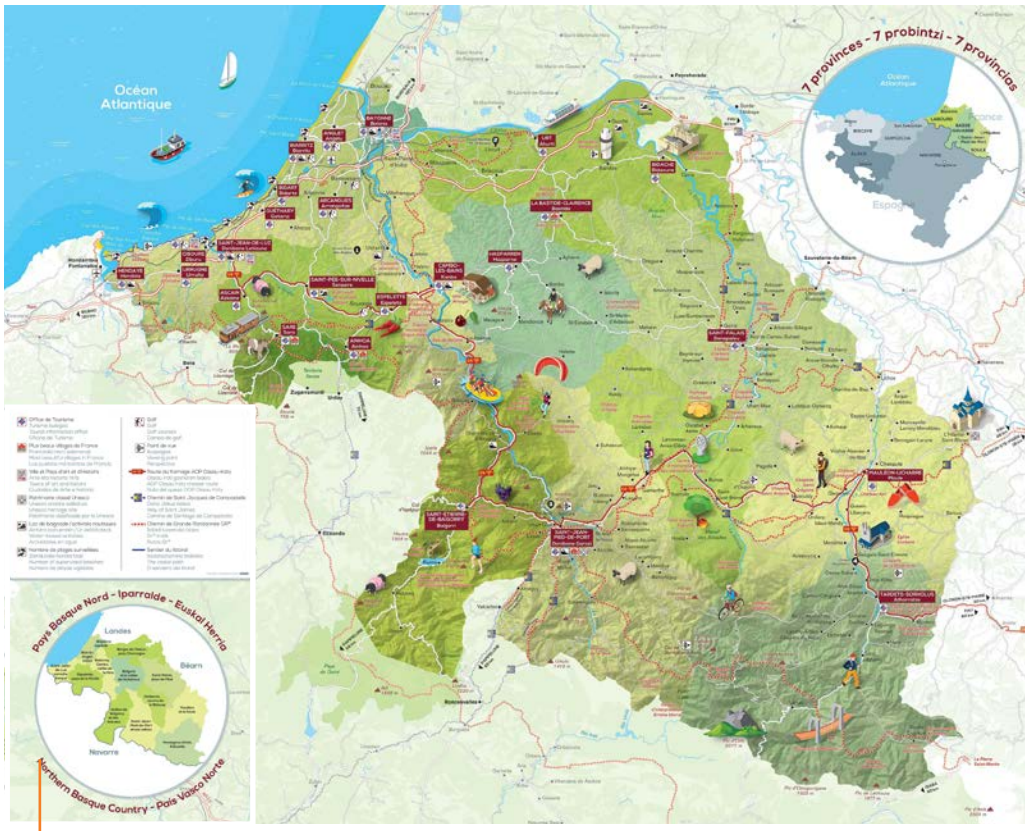
audap

Échanges domicile - études entre pôles
Source : INSEE 2015, Audap - 2018

DES CONTRASTES SAISONNIERS

UN TERRITOIRE ATTRACTIF, TOUTE L'ANNÉE À L'ATTRACTIVITÉ DÉMULTIPLIÉE L'ÉTÉ

Le territoire offre une diversité de sites et paysages le rendant attractif toute l'année : les plages l'été, les montagnes en été comme en hiver, les villes et villages en toutes saisons… Les résidents sont les premiers usagers de ces lieux, rejoints par des touristes qui viennent principalement en saison estivale, mais également le reste de l'année, même hors vacances scolaires.



Sites touristiques
Source : Office de tourisme du Pays Basque - 2019

DES ENQUÊTES POUR COMPLÉTER LA CONNAISSANCE SUR LES FONCTIONNEMENT ESTIVAUX DU LITTORAL

Une démarche partenariale

Depuis 2014, les collectivités du littoral basco-landais forment un groupe de travail : la Région, les Départements, les Communautés d'agglomération et de communes, les syndicats de SCoT et de mobilités, les comités départementaux du tourisme, accompagnés des services de l'État et de l'Ademe travaillent de concert.

Partageant le manque de connaissance sur le sujet (les enquêtes de mobilité sont généralement menées à l'automne sur la population résidente) la démarche avait pour objectif de connaître :

- le profil des publics présents (les résidents, les touristes, les excursionnistes qui ne viennent qu'à la journée et ceux qui sont en transit),
- la volumétrie des déplacements,
- l'organisation des déplacements,
- l'organisation des échanges par origine-destination,
- les temps d'accès aux centralités,
- une photographie globale des trafics.

Plusieurs enquêtes ont été menées sur un territoire d'étude allant d'Hendaye au sud à Moliets au nord et jusqu'à Itxassou dans le rétro-littoral (les espaces de l'intérieur n'ont pas été enquêtés, mais les dynamiques saisonnières sont, a priori, plus mesurées :

- des entretiens en vis-à-vis sur les lieux touristiques et sur les principaux axes et lieux de transport, pour connaître les pratiques et les attentes des personnes présentes sur le territoire (été 2015),
- des comptages sur les routes, dans les gares et les aéroports, pour mesurer les fréquentations et leurs dynamiques (été 2015),
- des exploitations anonymisées des données issues des GPS des véhicules, pour mesurer la qualité des trafics et les itinéraires routiers (été 2015).
- des exploitations anonymisées des données issues de la téléphonie mobile, pour compléter et affiner les connaissances sur les mouvements des individus sur le territoire (été 2016).

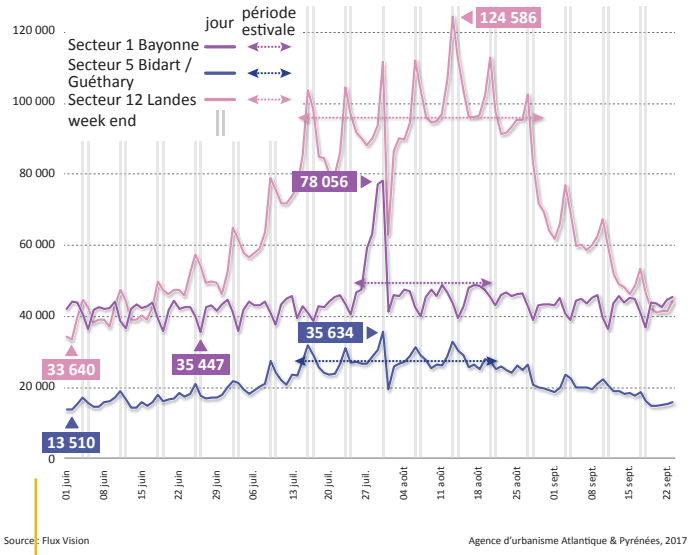
Cette démarche a été innovante à plusieurs aspects, en faisant une des références en la matière :

- utilisation massive des données de téléphonie mobile pour quantifier des déplacements,
- mise en place à grande échelle d'une enquête présentielle.

Les principaux enseignements

1- La saison s'étend de la mi-juin à la mi-septembre

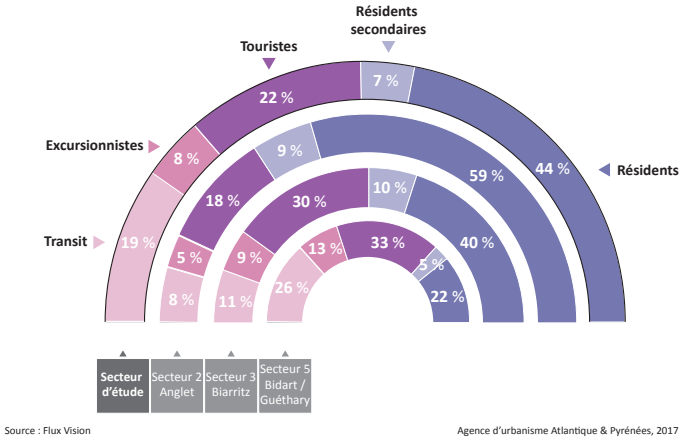
- une augmentation progressive du nombre de personnes présentes jusqu'à la pointe de fréquentation, puis une baisse également progressive,
- des petites pointes chaque week-end,
- une période haute qui s'étend de la mi-juillet à la fin août,
- le week-end du 15 août vaut presque celui des Fêtes de Bayonne,
- 605 000 personnes présentant en moyenne pendant la période estivale avec des pointes jusqu'à 800 000 début août,
- en pleine saison, la population présente est deux fois supérieure à la population résidente (345 000 personnes).
- des dynamiques différentes selon les sites.



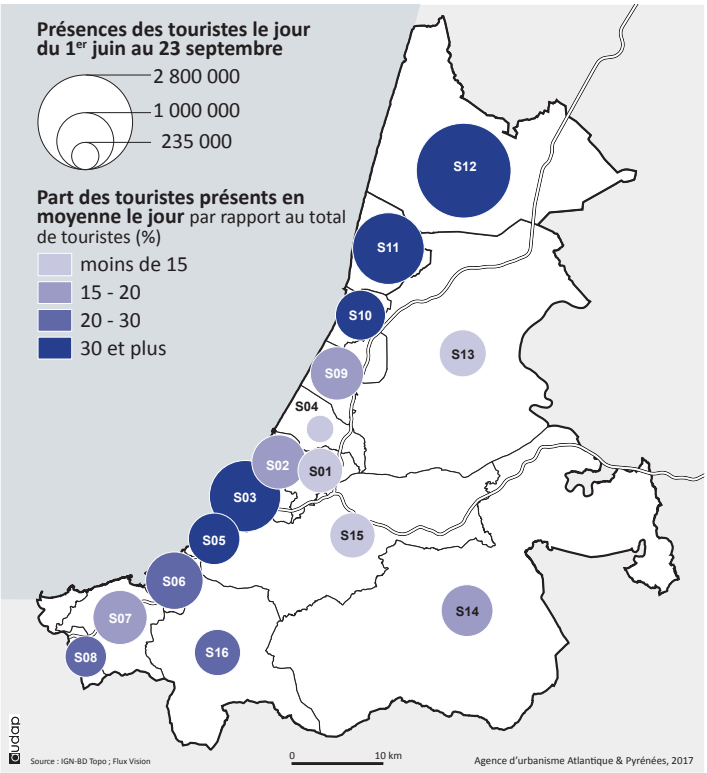
Évolution de la fréquentation au cours de l'été
Source : Audap - 2017

2- Les résidents sont minoritaires, mais forment le groupe le plus nombreux

- au global, 44 % des personnes présentes sont des résidents,
- le transit représente près de 20 % des personnes présentes,
- une répartition des usagers variable selon les secteurs.



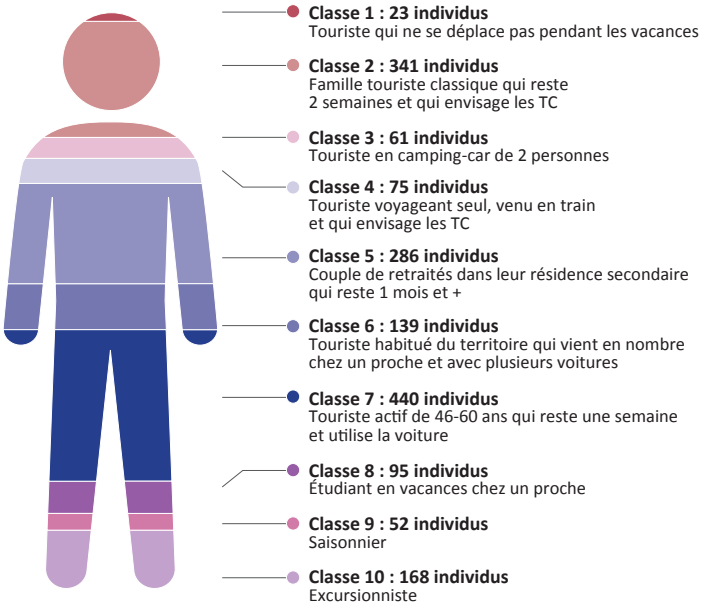
Répartition des personnes présentes par profil
Source : Audap - 2017



Nombre et part des touristes par zone
Source : Audap - 2017

3- Des touristes aux profils variés

- 26 % sont des actifs de 46 à 60 ans qui restent une semaine et utilisent la voiture pour leurs déplacements sur le territoire,
- 17 % sont en couple et retraités, en résidence secondaire pour au moins un mois
- 8 % sont habitués du territoire et viennent en nombre chez un proche avec plusieurs voitures



Profil des touristes
Source : Audap - 2017

4- Les touristes ne sont pas si liés à leur voiture

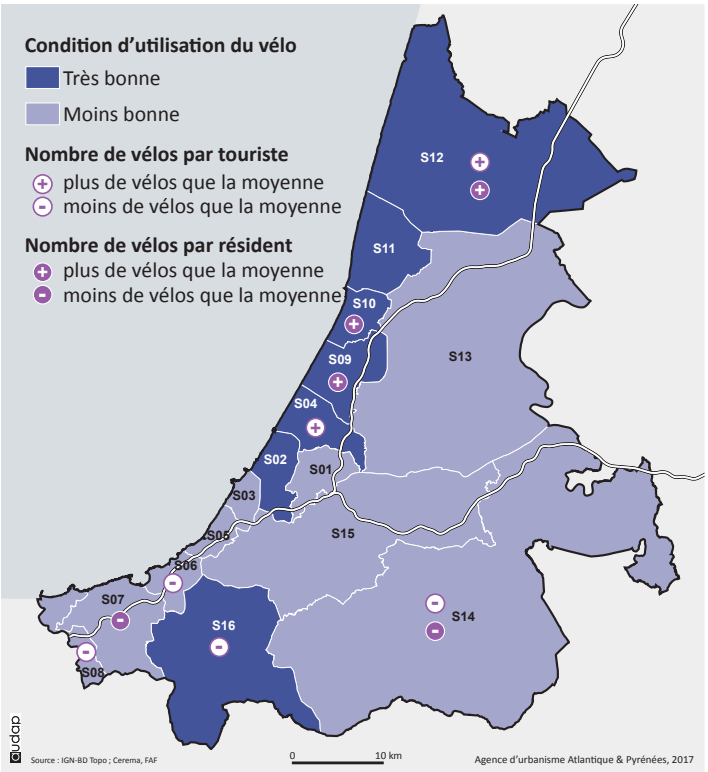
- le taux de motorisation des touristes (92 %) est très comparables à celui des résidents interrogés (93 %)
- 83 % des touristes et excursionnistes viennent en voiture sur le territoire,
- 55 % des touristes et excursionnistes utilisent leurs voitures pour se déplacer sur le lieu de vacances,
- 34 % utilisent la marche et 5 % le vélo pour se déplacer sur le lieu des vacances.

Pour mémoire, même si les données ne sont pas directement comparables, la part modale de la voiture sur le territoire basco-landais dans l'EMD 2010 est de 77 %, celle de la marche 15 % et du vélo 1 %.

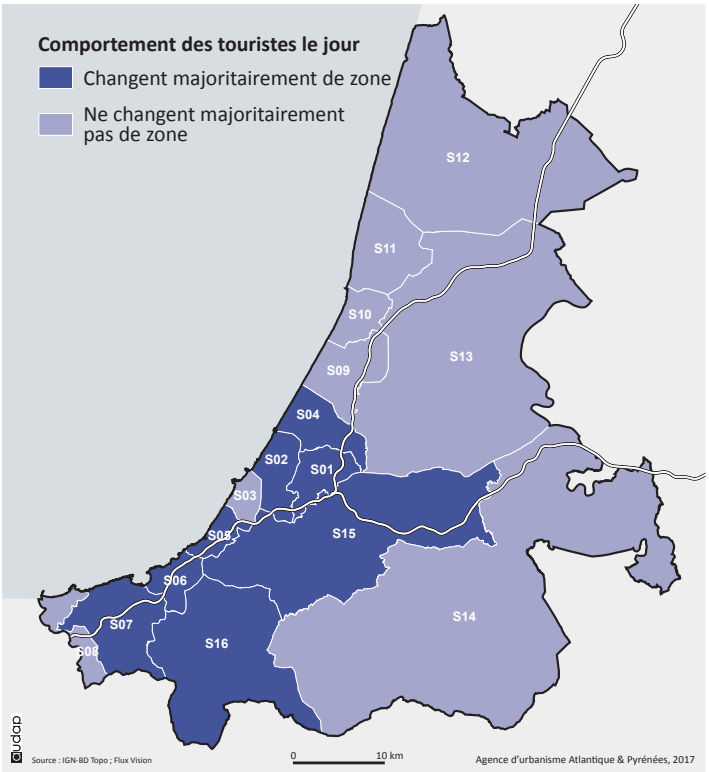
Dans le détail, on retient notamment que la pratique du vélo est corrélée à la qualité des aménagements.

5- Les touristes se déplacent de manière très différente entre les Landes et le Pays Basque

- en moyenne, 44 % des touristes changent de zone entre la journée et la nuit,
- dans les Landes, les touristes ont tendance à davantage rester dans leur zone (mais les zones sont vastes),
- au Pays basque, ils se déplacent entre plusieurs zones,
- les déplacements de touristes entre Landes et Pays Basque sont relativement peu nombreux.



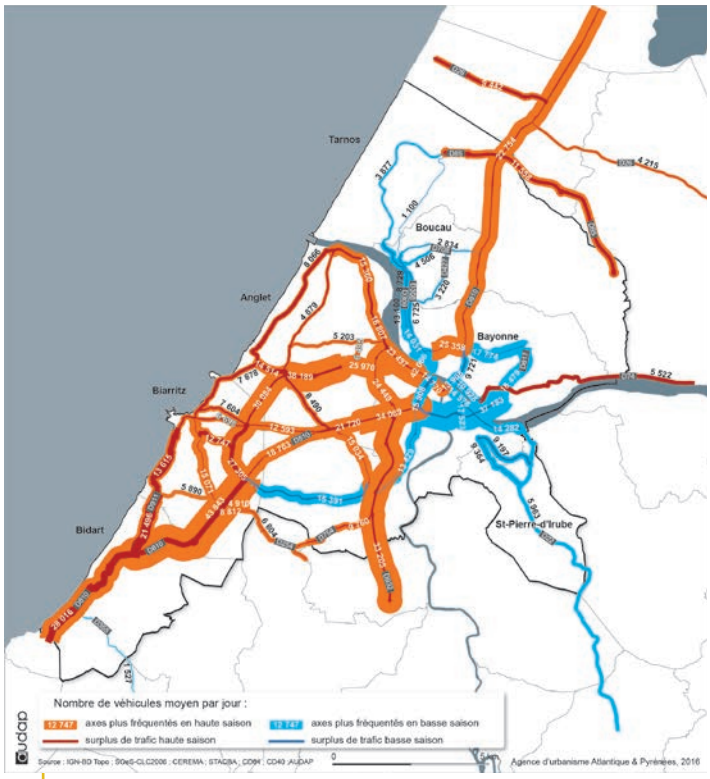
Pratique et condition d'utilisation du vélo
Source : Audap - 2017



Pratique et condition d'utilisation du vélo
Source : Audap - 2017

6- Le trafic augmente l'été, mais de manière bien plus mesurée que la fréquentation et surtout n'augmente pas partout

- L'augmentation des congestions est liée à une concentration des trafics dans le temps et dans l'espace, sur des voies moins capacitaires.



Variation des volumes de trafic entre automne et été
Source : Audap - 2016

7- Les difficultés de circulation ne sont pas un frein pour les touristes

- 34 % les voient comme des contraintes, mais
- 96 % n'envisagent pas de renoncer à un prochain déplacement en voiture

Les conclusions et enjeux qui se dégagent

Les résidents forment le groupe majoritaire parmi les personnes présentes sur le territoire.

Les variations saisonnières impactent différemment les territoires.

Les variations sont encore insuffisamment prises en compte dans l'organisation des services de mobilité.

- Intégrer les caractéristiques estivales aux projets des territoires
- Adosser un projet mobilité aux projets touristiques,
- Veiller à ne pas organiser les services de mobilité en saison au détriment des résidents.

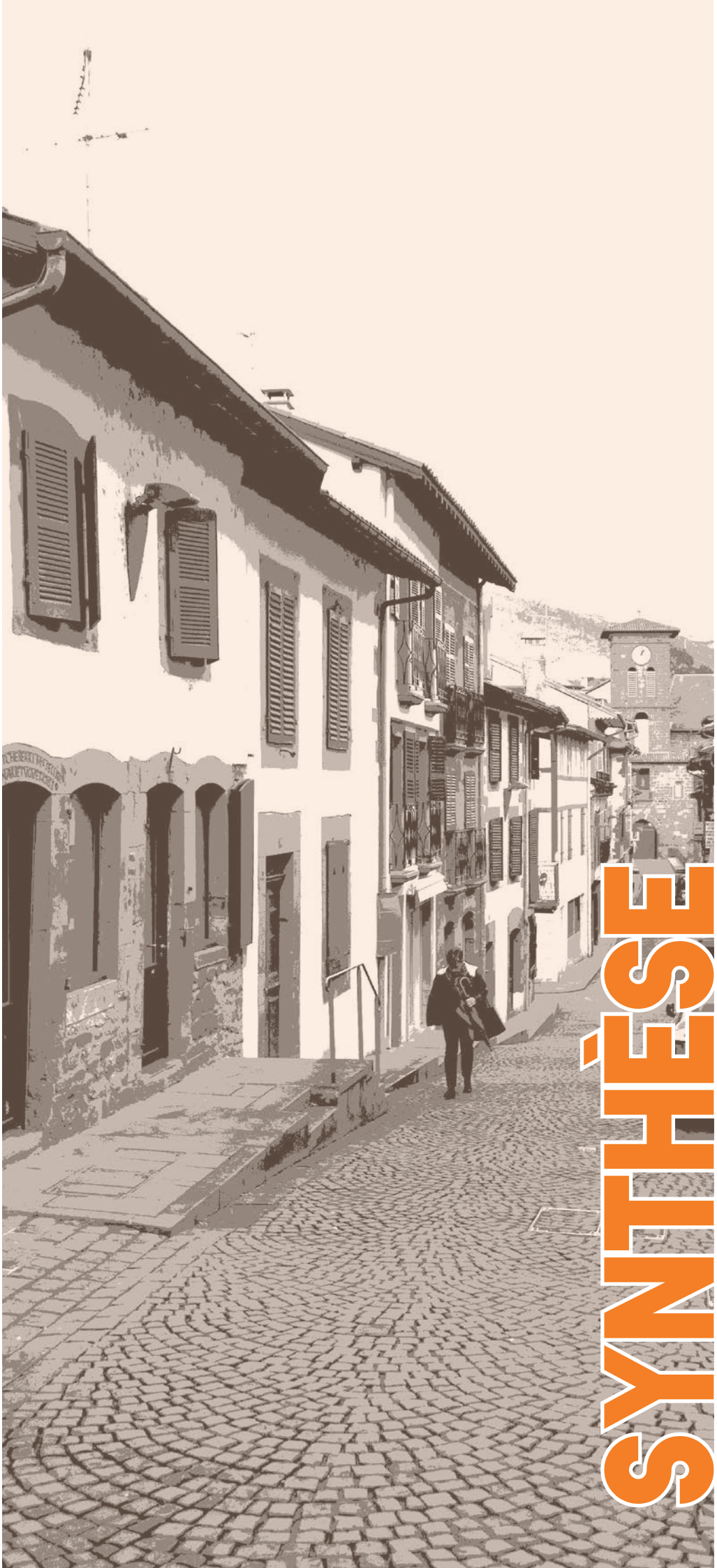
Les accès au littoral sont compliqués.

Les touristes sont plus « altermobiles » que les résidents.

- Savoir mobiliser les touristes à encore moins utiliser la voiture et être plus vertueux dans leurs pratiques de déplacement,
- Différentier et prioriser les accès au littoral aux modes les plus capacitaires ou occupant le moins de place,
- Poser le développement des infrastructures cyclables comme un enjeu fort car conditionnant la pratique.

Les déplacements touristiques entre Landes et Pays Basque sont moins importants que ce qu'ils peuvent l'être au quotidien par les résidents.

- Travailler les solutions de mobilité touristique à l'échelle des destinations tourisme : développer en priorité les liaisons littoral – rétro-littoral.



SYNTHÈSE

version approuvée le 3 mars 2022

Un territoire attractif mais à la population vieillissante, positionné sur un axe européen

Le territoire connaît une forte croissance démographique, sous l'effet d'une forte attractivité matérialisée par un solde migratoire très positif. Néanmoins, celui-ci est, dans une moindre mesure, contrebalancé, par un solde naturel négatif, conduisant à **un vieillissement de la population**.

- Tenir compte des mutations et dynamiques territoriales qui imposent de repenser les modèles et l'appui sur les ressources locales.

Un espace d'interface, positionné entre mer et montagne sur l'un des principaux corridor entre la France et la péninsule ibérique et traversé par plusieurs grands axes européens de mobilité

- Tenir compte des exigences qu'impose le milieu : risque de recul du trait de côte, éloignement et circulation difficile dans les espaces de montagne,
- Tirer partie de ces grandes infrastructures pour la desserte du territoire,
- Limiter les nuisances de ces grandes infrastructures pour les populations locales.

Des dynamiques littorales qui s'étendent vers l'intérieur mais des polarités qui demeurent structurantes

La répartitions des populations présente un net déséquilibre entre le littoral et les espaces de l'intérieur. Mais les dynamiques à l'œuvre font apparaître un développement rapide des premières couronnes de l'agglomération littorale.

- Intégrer ces évolutions de la répartition des populations pour la conception des services de mobilité.

Dans l'intérieur, les évolutions sont plus contrastées, certains espaces tirent leur épingle du jeu, alors que d'autres, essentiellement les plus reculés peinent à maintenir leurs populations et leurs emplois.

- Développer des services de mobilité participant au désenclavement des espaces les plus éloignés.

Des développements qui se font à distance des services de mobilité faisant de la voiture la seule solution de mobilité

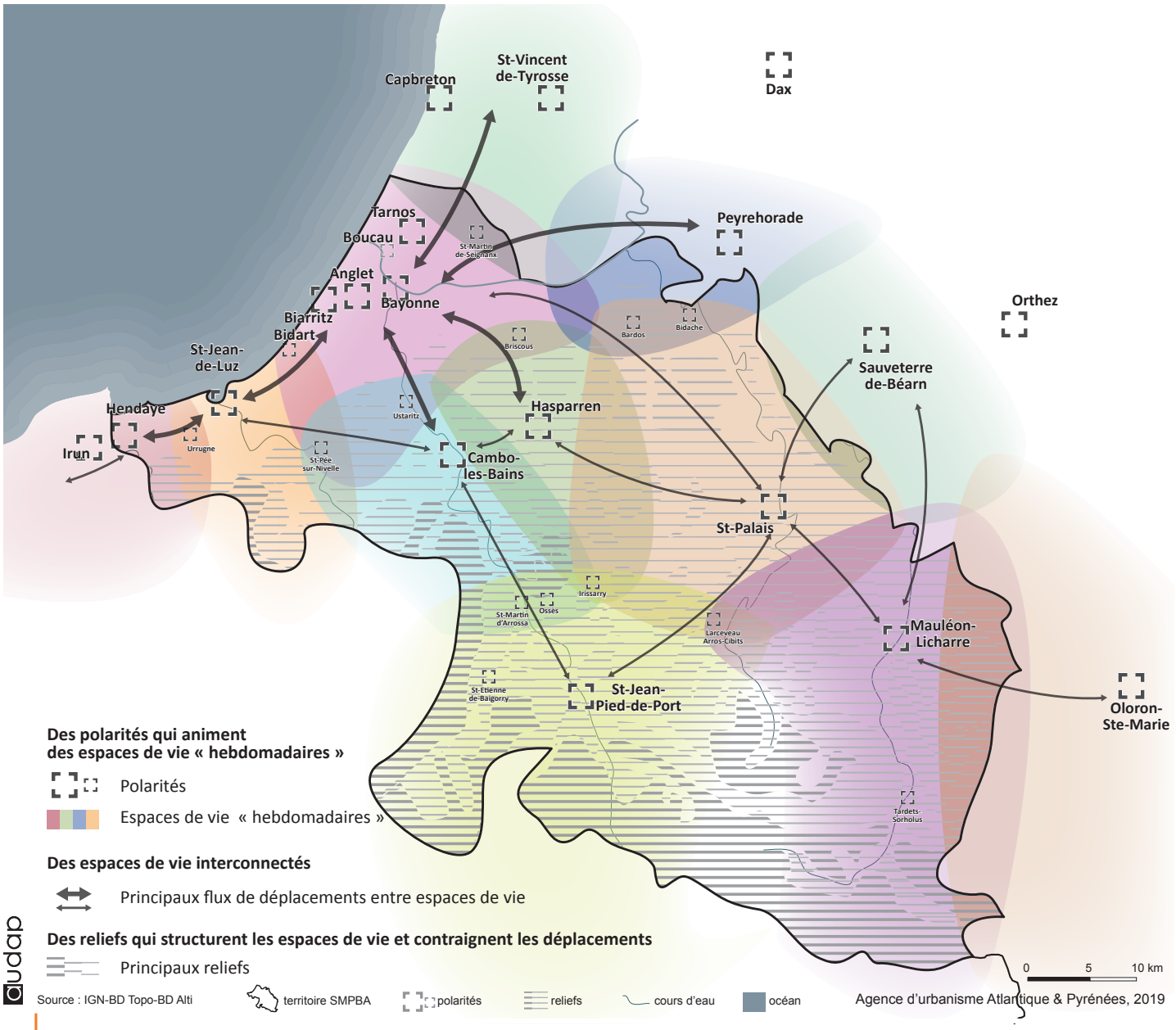
- Mieux articuler développement urbain et services de mobilité
- Proposer des solutions spécifiques aux populations les plus éloignées de la mobilité.

La localisation des équipements et encore majoritairement des emplois, montre l'importance que conservent le littoral et ses principales polarités mais également celles de l'intérieur qui animent ces espaces de vie. Ces dynamiques ont des incidences sur les pratiques de mobilité. Les déplacements (ici analysés uniquement par le prisme de l'accès à l'emploi) se font massivement vers le littoral. L'accroissement des distances conforte la voiture dans sa position de mode le plus efficace et de loin le plus utilisé.

- Organiser les accès aux polarités pour proposer des alternatives aux congestions et limiter les effets aux portes de celles-ci
- Miser sur un développement de proximité, alliant développement de l'habitat, de l'emploi et des équipements

Le territoire bénéficie de fortes dynamiques estivales et plus largement touristiques

- Répondre à la forte augmentation de la fréquentation estivale du territoire,
- Repenser l'accueil et l'accessibilité des territoires littoraux,
- Répondre aux besoins liés aux déplacements dans l'organisation des services de mobilité.



Synthèse du fonctionnement territorial
Source : Audap - 2018

Des dynamiques qui dessinent un fonctionnement du territoire

La représentation est construite à partir, en plus du relief, du croisement de plusieurs données :

- pour la polarité : la quantité et la diversité d'équipements, services, commerces (Base permanente des équipements - INSEE) ; la population et l'emploi (Recensement de la population - INSEE)... Elles appariassent sur les schémas de synthèse.
- pour les aires et les flux : les déplacements domicile-travail, domicile-école (Recensement de la population - INSEE), l'accès aux professionnels de santé (Agence Régionale de Santé), relation sièges-établissements (SIRENE)

Volontairement schématique, elle présente des espaces de vie organisés autour des principales polarités. De plus petites polarités et les superpositions des espaces de vie indiquent le caractère multipolaire (attirés par plusieurs polarités) de certaines parties du territoire. Les flèches expriment les principaux échanges entre espaces de vie.

La carte dessine ainsi un fonctionnement subjectif du territoire de « l'hebdomadaire » et les espaces fréquentés pour faire des achats alimentaires, pratiquer du sport, se rendre au collège ou au travail... Par là même, elle fait apparaître ce qui pourrait être à terme des espaces de projet pour les sujets mobilité et est utilisée pour l'articulation des démarches.

LE PLAN DE MOBILITÉ

PAYS BASQUE - ADOUR
PÉRIODE 2020-2030

audap
agence d'urbanisme
atlantique & pyrénées