Le plan de mobilité

Pays Basque - Adour
Période 2020-2030

I. Contexte de la démarche

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

CADRE & ORGANISATION 5

Le PdM, un projet de mobilité pour le territoire 7

Organisation de la démarche 15

TENDANCES NATIONALES 23

Une société qui se transforme 25

Un modèle de mobilité qui montre ses limites 27

La voiture, un mode qui évolue 31

La mobilité, un besoin qui demeure fondamental pour tous 35

La covid, l'invitée de dernière minute 39

CADRE & ORGANISATION

version approuvée le 3 mars 2022

LE PDM*, UN PROJET DE MOBILITÉ POUR LE TERRITOIRE

LE SYNDICAT DES MOBILITÉS PAYS BASQUE – ADOUR, L'AUTORITÉ ORGANISATRICE DE LA MOBILITÉ DURABLE

Sur son territoire de compétence appelé ressort territorial, le Syndicat des mobilités Pays basque - Adour (SMPBA) est l'autorité organisatrice de la mobilité durable. Lors de la constitution du Syndicat et de la prescription du PDU, cet espace couvrait l'ensemble du territoire de la Communauté Pays basque et la commune landaise de Tarnos. Pour la présente démarche, 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. Depuis le 1er juillet 2021, ces communes ont adhéré au SMPBA et font partie du ressort territorial.

Ce territoire couvre 161 communes et plus de 325 000 habitants.

En tant qu'autorité organisatrice de la mobilité durable de plus de 100 000 habitants, le Syndicat des mobilités a la charge de :

- l'organisation des services réguliers de transport public urbain et non urbain de personnes,
- le développement des modes de déplacement terrestres non motorisés et des usages partagés des véhicules terrestres à moteur,
- la définition du Plan de mobilité,
- l'élaboration d'outils d'aide aux décisions publiques et privées ayant un impact sur les pratiques de mobilité,
- la mise en place d'un compte relatif aux déplacements présentant les différentes pratiques de mobilité dans l'agglomération et dans son aire urbaine, les coûts pour l'usager et la collectivité,
- la mise en place d'un service d'information aux usagers,
- la mise en place d'un service de conseil en mobilité.

De manière volontaire, le Syndicat des mobilités Pays basque – Adour s'est également saisi de :

- l'organisation de transport à la demande,
- l'organisation de l'activité d'autopartage,
- la mise en place d'actions visant à favoriser le covoiturage,
- l'organisation d'un service public de location de bicyclettes,
- l'organisation, en cas de carence de l'initiative privée, des services publics de transports de marchandise et de logistique urbaine.

* le Plan de déplacements urbains est remplacé dans la loi LOM par le Plan de mobilité (cf. paragraphe dédié dans ce chapitre)

LE PLAN DE MOBILITÉ : UN DOCUMENT DE PLANIFICATION ET UN OUTIL DE PROGRAMMATION

Le Plan de mobilité (PdM) est réalisé par le Syndicat des mobilités Pays basque – Adour, tel que défini par la Loi LAURE de 1996 (Loi n° 96-1 236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie).

L'article L. 1 214-1 du Code des transports définit les contenus du PdM comme suit : « **Le plan de mobilité détermine les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité** ».

Le PdM est donc un document de planification : il définit un projet et une stratégie pour le mettre en œuvre à un horizon de dix ans, qui seront évalués à mi-parcours.

Mais c'est aussi et surtout un outil de programmation. Il doit définir un plan d'actions et prévoir ses modalités de mise en œuvre et de financement.

Ainsi, l'Article R1214-1 du Code des transports indique que « le Plan de mobilité [...] est accompagné d'une étude des modalités de son financement et de la couverture des coûts d'exploitation des mesures qu'il contient » et le l'Article R1214-1 complète : « le Plan de mobilité comporte le calendrier des décisions et réalisations des mesures prévues ».

Le Plan de mobilité vise à assurer :
- **l'équilibre durable** entre les besoins en matière de **mobilité** et la protection de l'**environnement** et de la **santé**,
- le renforcement de la **cohésion sociale** et urbaine, notamment l'amélioration de l'accès aux réseaux de transports publics des **personnes dont la mobilité est réduite**,
- l'amélioration de la **sécurité** de tous les déplacements, en opérant un **partage de la voirie** équilibré et en effectuant le suivi des accidents,
- la **diminution du trafic automobile**,
- le **développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants**, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied,
- l'**amélioration de l'usage du réseau principal de voirie**, par une répartition de son affectation entre les différents modes de transport et des mesures d'information sur la circulation,
- l'**organisation du stationnement** notamment en définissant les zones de stationnement réglementé, la politique de tarification, la localisation des parcs de rabattement...,
- l'**organisation des conditions d'approvisionnement nécessaires aux activités commerciales et artisanales**, en mettant en cohérence les horaires de livraison, le poids et les dimensions des véhicules de livraison,
- l'amélioration du transport des personnels des **entreprises** et des **collectivités publiques** en incitant ces dernières à prévoir un **plan de mobilité** et à encourager l'utilisation par leur personnel des transports en commun et le recours au covoiturage,
- l'organisation d'une **tarification et d'une billettique intégrées** pour l'ensemble des déplacements,
- la réalisation, la configuration et la localisation d'**infrastructures de charge** destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables.

Le PdM comporte deux annexes obligatoires :
- l'une traitant de l'**accessibilité aux personnes à mobilité réduite**. Elle indique, toujours selon l'article R1214-1 « les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre afin d'améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics aux personnes handicapées et à mobilité réduite ».
- l'autre portant sur l'**évaluation environnementale du projet** (article R122-17 du code de l'environnement).

La loi LOM de 2019 (cf. paragraphe dédié dans ce chapitre) **fait évoluer le Plan de déplacements urbains en Plan de mobilité**. L'ambition de ce nouveau document est d'élargir tant les champs d'actions que l'emprise spatiale des politiques publiques. C'est dans cet esprit qu'est conduite la présente démarche. **Initialement Plan de déplacements, la démarche a donc été rebaptisée en Plan de mobilité avant l'approbation.**

ART. L1214-2 DU CODE DES TRANSPORTS

« Le plan de mobilité vise à assurer :

1° L'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part, en tenant compte de la nécessaire limitation de l'étalement urbain telle qu'encadrée par les plans locaux d'urbanisme ou les plans locaux d'urbanisme intercommunaux ;

2° Le renforcement de la cohésion sociale et territoriale, notamment l'amélioration de l'accès aux services de mobilité des habitants des territoires moins denses ou ruraux et des quartiers prioritaires de la politique de la ville ainsi que des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite ;

3° L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements, en opérant, pour chacune des catégories d'usagers, un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport et en effectuant le suivi des accidents impliquant au moins un piéton, un cycliste ou un utilisateur d'engin de déplacement personnel ;

4° La diminution du trafic automobile et le développement des usages partagés des véhicules terrestres à moteur ;

5° Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied ;

6° L'amélioration de l'usage du réseau principal de voirie dans l'agglomération, y compris les infrastructures routières nationales et départementales, par une répartition de son affectation entre les différents modes de transport et des mesures d'information sur la circulation ;

7° L'organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement, notamment en définissant les zones où la durée maximale de stationnement est réglementée, les zones de stationnement payant, les emplacements réservés aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, la politique de tarification des stationnements sur la voirie et dans les parcs publics corrélée à la politique de l'usage de la voirie, les modalités particulières de stationnement et d'arrêt des véhicules de transport public, des taxis et des véhicules de livraison de marchandises, les mesures spécifiques susceptibles d'être prises pour certaines catégories d'usagers, de véhicules ou de modalités de transport, notamment tendant à favoriser le stationnement des résidents et des véhicules bénéficiant d'un signe distinctif de covoiturage créé en application des articles L. 1231-15 ou L. 1241-1 ou bénéficiant du label "auto-partage" ;

7° bis La localisation des parcs de rabattement à proximité des gares ou aux entrées de villes, le nombre de places de stationnement de ces parcs, en cohérence avec les conditions de desserte en transports publics réguliers de personnes du territoire couvert par le plan de mobilité, et la mise en place de stationnements sécurisés pour les vélos et engins de déplacement personnel ;

8° L'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales et des particuliers, en mettant en cohérence les horaires de livraison et les poids et dimensions des véhicules de livraison dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité, en prenant en compte les besoins en surfaces nécessaires aux livraisons pour limiter la congestion des voies et aires de stationnement, en améliorant la préservation, le développement et l'utilisation des infrastructures logistiques existantes, notamment celles situées sur les voies de pénétration autres que routières et en précisant la localisation des infrastructures et équipements à venir, dans une perspective multimodale ;

9° L'amélioration des mobilités quotidiennes des personnels des entreprises et des collectivités publiques en incitant ces divers employeurs, notamment dans le cadre d'un plan de mobilité employeur ou en accompagnement du dialogue social portant sur les sujets mentionnés au 8° de l'article L. 2242-17 du code du travail, à encourager et faciliter l'usage des transports en commun et le recours au covoiturage, aux autres mobilités partagées et aux mobilités actives ainsi qu'à sensibiliser leurs personnels aux enjeux de l'amélioration de la qualité de l'air ;

9° bis L'amélioration des mobilités quotidiennes des élèves et des personnels des établissements scolaires, en incitant ces établissements à encourager et faciliter l'usage des transports en commun et le recours au covoiturage, aux autres mobilités partagées et aux mobilités actives ;

9° ter L'amélioration des conditions de franchissement des passages à niveau, notamment pour les cyclistes, les piétons et les véhicules de transport scolaire ;

10° L'organisation d'une tarification et d'une billetique intégrées pour l'ensemble des déplacements, incluant sur option le stationnement en périphérie et favorisant l'utilisation des transports collectifs par les familles et les groupes ;

11° La réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables ainsi que la localisation du réseau d'avitaillement à carburant alternatif tel que précisé à l'article 39 decies A du code général des impôts. Le plan de mobilité peut tenir lieu de schéma directeur de développement des infrastructures de recharges ouvertes au public pour les véhicules électriques et les véhicules hybrides rechargeables mentionné à l'article L. 353-5 du code de l'énergie. »

DEUX LOIS POUR UNE NOUVELLE RÉPARTITION DES COMPÉTENCES " MOBILITÉ "

Loi « Maptam » (2014)

Les principales évolutions apportées par la loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles sont ici présentées.

L'ancienne autorité organisatrice de transport urbain (AOTU) est devenue l'autorité organisatrice de la mobilité (AOM).

Les AOM exercent des missions obligatoires et d'autres facultatives :

Missions obligatoires :

- L'organisation des services réguliers de transport public urbain et non urbain de personnes ;
- Le développement des modes de déplacement terrestres non motorisés et des usages partagés des véhicules terrestres à moteur ;
- Les plans de déplacements urbains obligatoires seulement pour les AOM de plus de 100 000 habitants ;
- L'élaboration d'outils d'aide aux décisions publiques et privées ayant un impact sur les pratiques de mobilité obligatoire uniquement pour les AOM de plus de 100 000 habitants ;
- La mise en place d'un compte relatif aux déplacements présentant les différentes pratiques de mobilité dans l'agglomération et dans son aire urbaine, les coûts pour l'usager et la collectivité obligatoire uniquement pour les AOM de plus de 100 000 habitants ;
- La mise en place d'un service d'information aux usagers obligatoire uniquement pour les AOM de plus de 100 000 habitants ;
- La mise en place d'un service de conseil en mobilité.

Missions facultatives

- L'organisation de transport à la demande (TAD) ;
- La réduction de la congestion urbaine et de la pollution, par la mise en place d'un service public de marchandises et de logistique urbaine ;
- L'organisation de l'activité d'autopartage ;
- La mise en place d'actions visant à favoriser le covoiturage ;
- L'organisation d'un service public de location de bicyclettes.

Avec l'adoption de la loi MAPTAM, le législateur a fait de la Région le chef de file de l'intermodalité et de la complémentarité entre les modes de transports. En tant que tel, l'échelon régional est désormais chargé de coordonner son action avec celle des AOM et de définir des règles générales relatives à l'intermodalité entre les services publics de transport et de mobilité dans le cadre du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET).

source : Répartition de la compétence « transport » entre collectivités territoriales - GART, 2017

Loi « NOTRe » (2015)

Par l'adoption de la loi NOTRe (2015), le législateur a pour objectif de simplifier et clarifier le rôle des collectivités territoriales. Les principales évolutions sont présentées ci-dessous.

La loi NOTRe implique le transfert de certaines compétences du Département vers la Région, en matière de :

- transports routiers non urbains réguliers et à la demande,
- transports scolaires,
- transports maritimes réguliers publics de personnes et de biens pour la desserte des îles françaises,
- construction, aménagement et exploitation de gares publiques routières de voyageurs relevant du Département,
- propriété, aménagement, entretien et gestion des infrastructures de transports non urbains de personnes et de marchandises ferrés ou guidés d'intérêt local,
- propriété, aménagement, entretien et gestion des ports maritimes ou fluviaux relevant du Département.

Le Département conserve plusieurs compétences en matière de mobilité :

- les transports scolaires d'élèves et d'étudiants handicapés,
- la voirie départementale,
- le financement de certaines opérations au titre de la solidarité territoriale.

La notion de « périmètre de transport urbain » est supprimée et remplacée par celle de « ressort territorial » et est définie comme telle « Dans leur ressort territorial [...] les syndicats mixtes de transport sont les autorités compétentes pour organiser la mobilité. Ces autorités sont des autorités organisatrices de transport au sens de l'article L. 1221-1. A ce titre, dans les conditions générales énoncées au présent chapitre, elles organisent des services réguliers de transport public de personnes et peuvent organiser des services de transport à la demande. [...] ».

La différence essentielle entre les notions de PTU et de ressort territorial est que désormais, l'autorité organisatrice de la mobilité peut organiser à la fois des services de transports urbains et des services de transports non urbains à l'intérieur du ressort territorial. En cas de création ou de modification d'un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre (EPCI), certains services de transport non urbains sont alors intégralement effectués sur le ressort territorial. L'EPCI, en tant qu'autorité organisatrice de mobilité est compétent, de droit, en matière de transport non urbain, au jour de sa création. Il se substitue en lieu et place de l'autorité antérieurement compétente.

source : 40 Questions / Réponses sur la LOI NOTRe dans le secteur du transport public de voyageurs - AGIR, 2016

UNE LOI DE TRANSITION ÉNERGÉTIQUE POUR LA CROISSANCE VERTE

La loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte (TECV - 2015) vise à permettre à la France de contribuer plus efficacement à la lutte contre le dérèglement climatique et à la préservation de l'environnement, ainsi que de renforcer son indépendance énergétique tout en offrant à ses entreprises et ses citoyens l'accès à l'énergie à un coût compétitif.

La transition énergétique vise à préparer l'après pétrole et à instaurer un modèle énergétique robuste et durable face aux enjeux d'approvisionnement en énergie, à l'évolution des prix, à l'épuisement des ressources et aux impératifs de la protection de l'environnement.

Pour donner un cadre à l'action conjointe des citoyens, des entreprises, des territoires et de l'État, la loi fixe des objectifs à moyen et long termes :

- Réduire les émissions de gaz à effet de serre de 40 % entre 1990 et 2030 et diviser par quatre les émissions de gaz à effet de serre entre 1990 et 2050 (facteur 4),
- Réduire la consommation énergétique finale de 50 % en 2050 par rapport à la référence 2012 en visant un objectif intermédiaire de 20 % en 2030,
- Réduire la consommation énergétique primaire d'énergies fossiles de 30 % en 2030 par rapport à la référence 2012,
- Porter la part des énergies renouvelables à 23 % de la consommation finale brute d'énergie en 2020 et à 32 % de la consommation finale brute d'énergie en 2030,
- Porter la part du nucléaire dans la production d'électricité à 50 % à l'horizon 2025 ;
- Atteindre un niveau de performance énergétique conforme aux normes « bâtiment basse consommation » pour l'ensemble du parc de logements à 2050,
- Lutter contre la précarité énergétique,
- Affirmer un droit à l'accès de tous à l'énergie sans coût excessif au regard des ressources des ménages,
- Réduire de 50 % la quantité de déchets mis en décharge à l'horizon 2025 et découpler progressivement la croissance économique et la consommation matières premières.

Au niveau local, la LTECV renforce le rôle des collectivités pour mobiliser leurs territoires et réaffirme le rôle de chef de file de la Région dans le domaine de l'efficacité énergétique en complétant les schémas régionaux climat air énergie (SRCAE) par des plans régionaux d'efficacité énergétique. La loi prévoit en outre que les plans climat air énergie territoire (PCAET) qui intègrent désormais la composante qualité de l'air, sont recentrés uniquement au niveau intercommunal, avec un objectif de couvrir tout le territoire.

La LTECV couvre les différents domaines clés de la transition énergétique et contient ainsi de nombreuses mesures :

- De rénovation du parc de bâtiments existants, notamment en profitant de la réalisation de travaux importants (réfection de toitures, ravalement de façades, aménagement de combles) pour améliorer significativement la performance énergétique,
- D'amélioration de la performance énergétique et environnementale des bâtiments neufs, en prévoyant que les constructions publiques doivent être exemplaires, ou en visant la promotion des bâtiments à énergie positive ou à haute performance environnementale,
- **De développement des transports propres, notamment en fixant un objectif de 7 millions de points de recharge pour les voitures électriques en 2030, en imposant le renouvellement des flottes publiques par une proportion minimale de véhicules à faibles émissions, ou en permettant des mesures de restriction de la circulation dans les zones affectées par une mauvaise qualité de l'air,**
- De lutte contre les gaspillages et de promotion de l'économie circulaire, en particulier en visant le découplage progressif entre la croissance économique et la consommation de matières premières, en développant le tri à la source (notamment des déchets alimentaires et des déchets des entreprises) et les filières de recyclage et de valorisation (par exemple dans le secteur du bâtiment),
- De développement des énergies renouvelables, notamment en simplifiant les procédures, en modernisant la gestion des concessions hydroélectriques (regroupement par vallées, création de sociétés d'économie mixte, nouveaux investissements) et le dispositif de soutien aux énergies électriques matures (mise en place du complément de rémunération),
- De renforcement de la sûreté nucléaire, par exemple en augmentant la transparence vis-à-vis des commissions locales d'information, en renforçant les pouvoirs de contrôle et de sanction de l'Autorité sûreté nucléaire, ou en précisant le cadre réglementaire pour la poursuite de l'exploitation des installations nucléaires au-delà de 40 ans, leur mise à l'arrêt définitif et leur démantèlement,
- De simplification des procédures et de clarification du cadre de régulation, avec la mise en place d'un nouveau mode de calcul des tarifs réglementés de vente d'électricité, de mesures pour garantir la compétitivité des entreprises fortement consommatrices d'énergie, ou la limitation des délais de recours, la clarification des responsabilités des opérateurs, et la facilitation des raccordements en zone littorale pour les installations de productions d'énergie à base de sources renouvelables,
- De lutte contre la précarité énergétique, en créant en particulier le chèque énergie pour aider les ménages disposant de revenus modestes à payer leur facture.

source : Loi de transition énergétique pour la croissance verte - Ministère de la Transition écologique et solidaire, 2016

LES LOIS " LOM " ET "CLIMAT ET RÉSILIENCE", NOUVEAUX CADRES LÉGISLATIFS DES MOBILITÉS

Élaborée à la suite des Assises nationales de la mobilité et publiée au Journal officiel le 26 décembre 2019, la loi LOM réforme en profondeur le cadre général des politiques de mobilités.

Les quatre objectifs de la loi d'orientation des mobilités sont :
- Apporter à tous et partout des solutions alternatives à la dépendance à l'usage individuel de la voiture,
- Développer l'innovation et les nouvelles solutions de mobilité qui doivent être mises au service de tous,
- Réduire l'empreinte environnementale des transports, en réussissant la transition écologique dans notre façon de se déplacer,
- Investir davantage dans les infrastructures qui améliorent les déplacements du quotidien.

La loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets du 22 août 2021 s'inscrit dans les suites des Accords de Paris et de la Convention citoyenne pour le climat. Ses orientations s'organisent autour des grands axes : consommer, produire et travailler, se déplacer, se loger, se nourrir et vient affirmer les objectifs de transition énergétique.

Ces deux lois induisent des évolutions qui concernent la présente démarche, notamment :
- Le Plan de déplacements urbains est désormais dénommé « Plan de mobilité »,
- Les objectifs de la démarche sont enrichis sur les aspects du stationnement ainsi que la sécurité des passages à niveau,
- Des approfondissements sont attendus concernant la continuité et la sécurisation des itinéraires cyclables et piétons,
- L'observation de l'accidentalité doit concerner également les usagers d'engins de déplacement personnels,
- Les gestionnaires d'infrastructures sont associés à la démarche,
- L'instauration obligatoire d'une zone à faibles émissions d'ici à 2025 dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

D'AUTRES TEXTES RÉGLEMENTAIRES DE RÉFÉRENCE

La loi du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains vise notamment à améliorer l'articulation urbanisme-mobilité.

La loi du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement dite « Grenelle 2 » rappelle la nécessaire prise en compte des questions environnementales (consommation foncière, qualité du bâti, économies d'énergie).

La loi du 24 mars 2014 pour l'Accès au logement et un urbanisme rénové (ALUR) prévoit de :
- Favoriser l'accès de tous à un logement digne et abordable,
- Lutter contre l'habitat indigne et les copropriétés dégradées,
- Améliorer la lisibilité et l'efficacité des politiques publiques, notamment en matière de gestion de la demande et des attributions de logements sociaux,
- Moderniser les documents de planification et d'urbanisme, notamment en favorisant la mise en place de Plans Locaux d'Urbanisme intercommunaux et en facilitant le développement de l'offre de construction.

La loi de programmation pour la ville et la cohésion urbaine du 21 février 2014 revoit les instruments de la politique de la ville :
- En redéfinissant les quartiers prioritaires à partir d'un critère unique (la concentration urbaine de pauvreté).
- En positionnant les intercommunalités comme chefs de file de l'élaboration des nouveaux Contrats de Ville.
- En favorisant la mobilisation du droit commun en faveur des quartiers.
- En inscrivant pour la première fois le principe fondamental de co-construction de la politique de la ville avec les habitants.
- En engageant une nouvelle étape de rénovation urbaine.

La loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques du 6 août 2015. Les mesures visant à favoriser le développement du logement intermédiaire sont les suivantes :
- Suppression du zonage spécifique,
- Zone de majoration de constructibilité,
- Délégation des aides en faveur du logement intermédiaire pour les délégataires des aides à la pierre,
- Cadre d'intervention des organismes de logement social,
- Bail réel solidaire,
- Faciliter le développement des sociétés d'habitat participatif,
- Modification de la composition de la Commission nationale de l'aménagement et de l'urbanisme et du foncier.

La Loi portant sur l'évolution du logement, de l'aménagement et du numérique dite loi ELAN du du 23 novembre 2018 comprend quatre axes :
- Construire plus, mieux et moins cher,
- Évolutions du secteur du logement social,
- Répondre aux besoins de chacun et favoriser la mixité sociale,
- Améliorer le cadre de vie.

LES OBJECTIFS ENVIRONNEMENTAUX NATIONAUX

Le PdM a à tenir compte des objectifs nationaux pour fixer sa propre trajectoire.

Le bruit

Pour 54 % des Français (enquête TNS – SOFRES de mai 2010), le bruit des transports est la principale source de nuisance, loin devant les bruits de comportements qui gêneraient 21 % de la population.

Une directive européenne de 2002 fixe deux principaux objectifs :
- l'établissement de cartes d'exposition aux bruits,
- et, sur la base de ces cartes, l'adoption de plans d'actions, dits plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE), en matière de prévention et de réduction du bruit dans l'environnement.

Sont concernés :
- les grandes infrastructures de transport routier (routes de plus de 3 millions de véhicules par an et voies ferrées de plus de 30 000 passages de trains par an),
- les aéroports de plus de 50 000 mouvements par an,
- les grandes agglomérations.

Localement, les documents en vigueur sont :
- PPBE 2018-2023 concernant notamment les autoroutes A63 et A64, réalisé par la DDTM 64,
- PEB de l'aéroport de Biarritz révisé en 2009,
- PEB de l'aérodrome d'Itxassou, datant de 1974

L'artificialisation des sols

La Loi Climat et résilience de 2021 fixe deux objectifs :
- 2030 : diviser par deux le rythme d'artificialisation des sols
- 2050 : zéro artificialisation nette

Préservation de la biodiversité

La stratégie nationale pour les aires protégées (publiée en 2021) vise à protéger 30% des espaces naturels nationaux d'ici 2030 dont 10% en protection renforcée.

Emissions de polluants

Au niveau européen, la directive (EU) 2016/2284 du 16 décembre 2016 fixe des objectifs de réduction des émissions de polluants par rapport aux émissions de 2005 pour les horizons 2020 et 2030. Les objectifs, fixés pour chaque État membre, doivent permettre de réduire de 50 % la mortalité prématurée due à la pollution atmosphérique au niveau européen.

Emissions de gaz à effet de serre

Le Plan Climat de la France de 2017 a fixé un objectif de neutralité carbone d'ici 2050 ce qui revient à une division par six des émissions de GES d'ici 2050 et par rapport à 1990.

ORGANISATION DE LA DÉMARCHE

UN PROJET QUI S'INSÈRE DANS UN CADRE STRATÉGIQUE

Le Plan de mobilité (PdM) du Syndicat des mobilités Pays basque - Adour inscrit sa stratégie dans une hiérarchie de normes qui organise la compatibilité ou la conformité des documents de planification entre eux.

Des rapports de compatibilité à respecter avec le SRADDET et le SCoT

Le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) intègre les différents documents et schéma existants :
- schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire,
- schéma régional climat air énergie,
- schéma régional des infrastructures et des transports,
- schéma régional de l'intermodalité…

Il fixe des objectifs notamment en matière :
- d'équilibre et d'égalité des territoires,
- d'implantation des différentes infrastructures d'intérêt régional,
- de désenclavement des territoires ruraux,
- d'habitat,
- de gestion économe de l'espace,
- d'intermodalité et de développement des transports,
- de maîtrise et de valorisation de l'énergie, de lutte contre le changement climatique,
- de pollution de l'air…

Le PdM doit intégrer les éléments du SRADDET et proposer des réponses adaptées aux objectifs de ce schéma.

La Région Nouvelle-Aquitaine a adopé le SRADDET en 2019.

Le Schéma de cohérence territorial (SCoT) fixe les principes et les grandes orientations d'aménagement qui doivent être mis en œuvre localement par les différents documents de planification.

Le PdM doit à ce titre prendre en compte les conséquences en matière de mobilité des perspectives de développement et d'aménagement telles qu'elles ressortent du SCoT.

À l'échelle du SMPBA, deux SCoT sont actuellement en vigueur :

- Sud Pays Basque, approuvé en 2005, couvrant 12 communes de la Communauté de communes Sud Pays basque,
- Bayonne Sud des Landes, approuvé en 2014, couvrant 41 communes du ressort territorial correspondant aux pôles Côte basque - Adour, Nive-Adour, Errobi, Pays d'Hasparren, Pays de Bidache de l'Agglomération Pays Basque et à la commune de Tarnos, ainsi qu'à celles d'Ondres et de Saint-Martin-de-Seignanx intégrées à la démarche PdM. À celles-ci s'ajoutent les cinq autres communes du Seignanx hors ressort territorial du SMPBA.

Un nouveau SCoT, prescrit le 13 décembre 2018 par le Syndicat de SCoT Pays basque - Seignanx, est en cours de définition à l'échelle de la Communauté Pays basque et la Communauté de communes du Seignanx (166 communes).

Des rapports de prise en compte des objectifs et stratégies des PCAET, des PLH

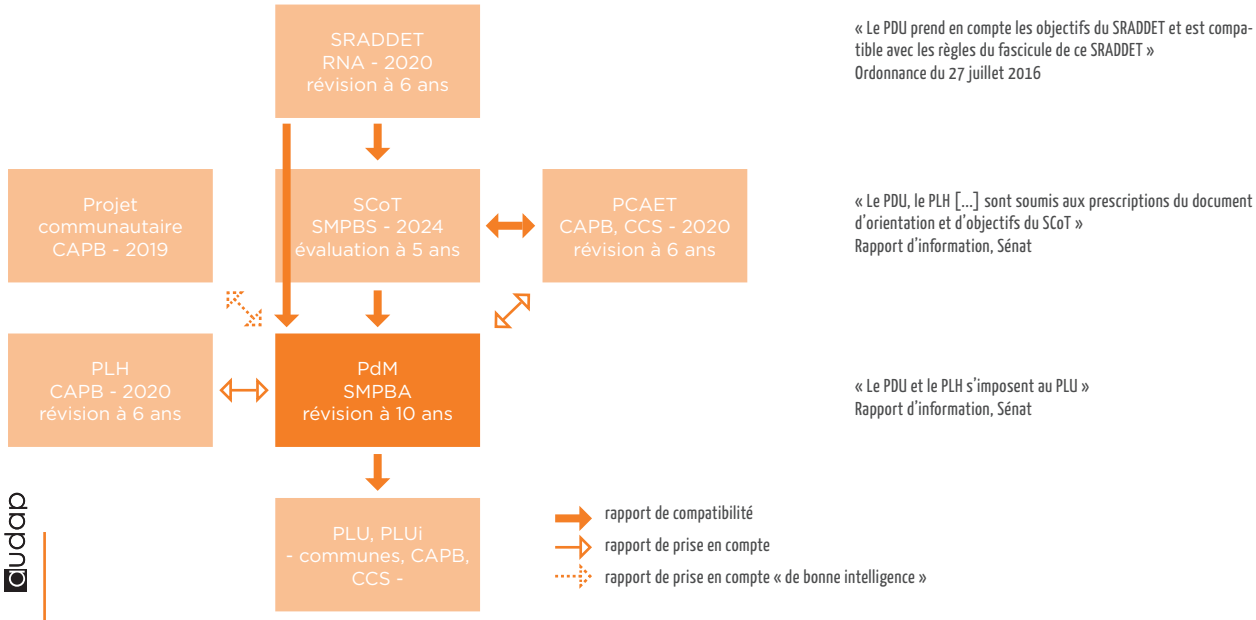
Le Plan climat-air-énergie territorial (PCAET) vise à mettre les actions en matière de lutte contre le changement climatique, de protection de l'air et d'utilisation rationnelle de l'énergie dans une démarche cohérente, concertée et ambitieuse.

La Communauté Pays basque et la Communauté de communes du Seignanx se sont dotées de tels documents en 2020 et 2021.

Le Programme local de l'habitat (PLH) définit, pour une durée de six ans, les objectifs et les principes d'une politique visant à répondre aux besoins en logements et en hébergement, à favoriser le renouvellement urbain et la mixité sociale et à améliorer la performance énergétique de l'habitat et l'accessibilité du cadre bâti aux personnes handicapées en assurant entre les communes et entre les quartiers d'une même commune une répartition équilibrée et diversifiée de l'offre de logements.

La Communauté Pays basque et la Communauté de communes du Seignanx définissent chacun leur document pour leur territoire de compétence.

L'ensemble de ces démarches se nourrit et s'enrichit mutuellement.



audap

Rapport du PdM avec les autres documents de planification et programmation
Source : Audap - 2018

Le PdM, un document qui s'impose aux documents d'urbanisme

Le PdM s'imposera aux Plans locaux d'urbanisme (intercommunaux) et devra donc être précis et finement territorialisé pour être traduit par les PLU et PLUi. Une fois le PdM approuvé, les documents d'urbanisme doivent être mis en compatibilité dans le délai de trois ans.

Actuellement, le SMPBA appose des avis au titre des personnes publiques associées sur les PLU et PLUi. Pour autant, ces derniers ne sont pas systématiques car les procédures sont en cours de formalisation en interne.

De plus, l'audit des documents d'urbanisme souligne des contenus très hétérogènes et traités de facto de manière disparate à l'échelle de la Communauté Pays Basque.

Un enjeu d'organisation est identifié afin de mieux intégrer l'ensemble des paramètres de mobilités dans les documents d'urbanisme et gagner en lisibilité dans le traitement des procédures en organisant la gestion des projets auprès des Personnes publiques associées.

La Communauté Pays Basque a travaillé à l'identification des périmètres des futurs PLUi infracommunautaires et trois d'entre eux ont été prescrits en 2021.

D'autres démarches stratégiques que le PdM entend considérer

Le PdM n'a pas d'obligation réglementaire à prendre en compte les documents suivants, mais leur intégration aux réflexions permettra malgré tout une cohérence d'ensemble des démarches de projet actuellement en cours.

Le projet communautaire de la Communauté Pays Basque, démarche volontaire et non opposable, dessinant à grand trait un projet pour le territoire. Il dresse six défis :
- Meilleure maitrise de l'attractivité et de l'accueil,
- Préservation des biens communs, des paysages et des patrimoines,
- Innovation mise au service de la mutation des moteurs économiques,
- Réduction des inégalités sociales et territoriales,
- Un modèle d'aménagement plus vertueux,
- Des alliances territoriales et transfrontalières.

La Charte d'aménagement et de développement durable de la Communauté Pays Basque. La charte décline et précise spatialement les enjeux mis en exergue par les défis. Elle sert de support commun à la définition des politiques publiques.

De son côté, la Communauté de communes du Seignanx travaille sur un Projet d'aménagement et de développement durable (PADD) dans le cadre de son PLUi en cours de définition.

D'autres documents cadres et démarches servent de référence, à titre d'exemple :
- Le Schéma de développement économique de la Communauté Pays Basque,
- Le diagnostic social de la Communauté Pays Basque,
- Le Projet touristique de la Communauté Pays Basque,
- Le Plan d'actions pour l'égalité femme - homme,
- La démarche d'aménagement durable des stations portée par le GIP littoral,
- Le Plan partenarial « Action cœur de ville » engagé par la Ville de Bayonne et « Fenics » mené par les communes de Tardets-Sorholus et Bidarray,
- Le Contrat local de santé Pays basque de la Communauté Pays Basque.

LA GOUVERNANCE DU PROJET

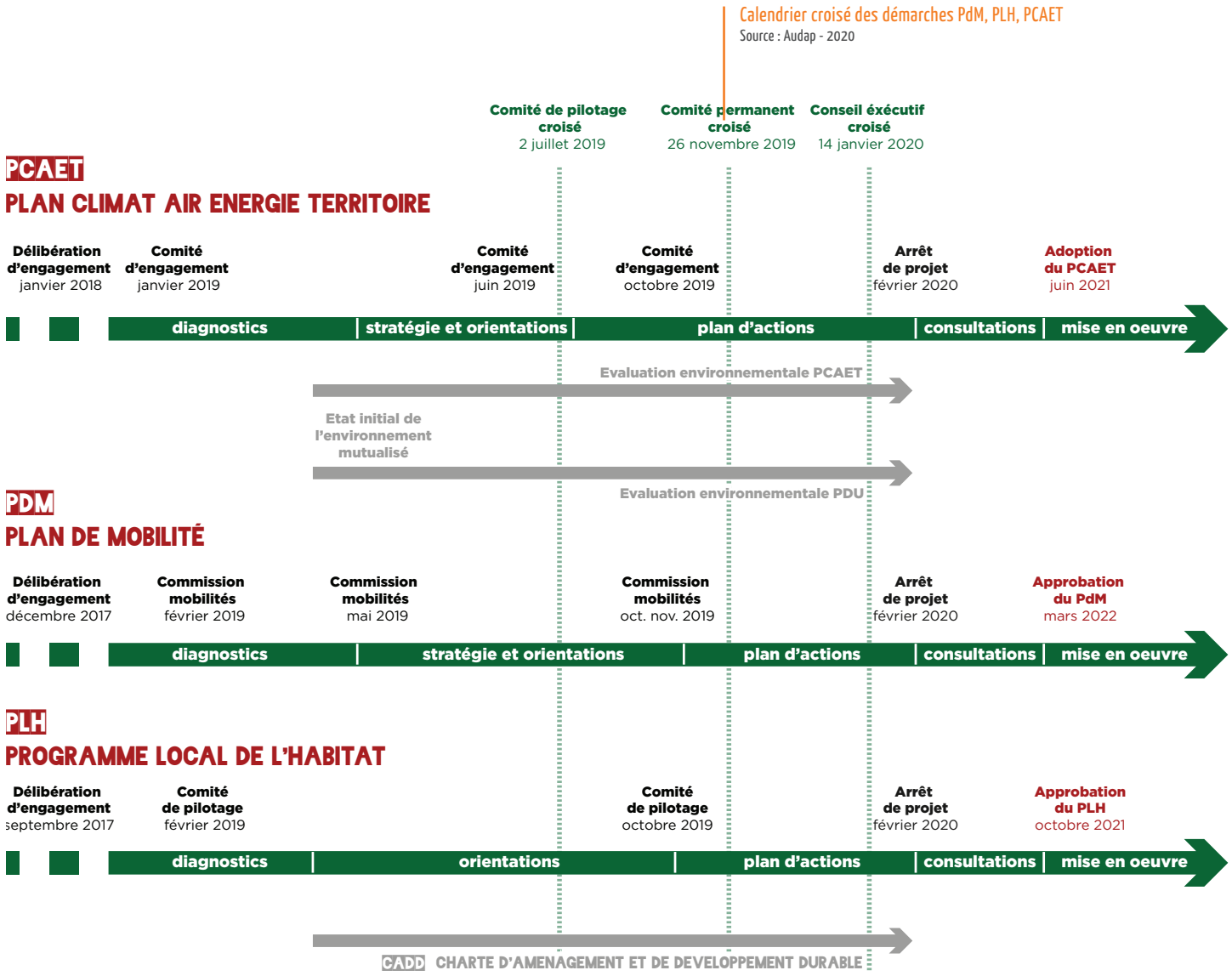
Afin d'accompagner la réalisation du Plan de mobilité, une démarche complète et transversale de projet est proposée par la DGaM.

Tout projet comporte cinq dimensions :
- personnelle : une démarche d'apprentissage,
- sociale : un projet ne se monte pas seul et fait appel à de multiples acteurs,
- technique : un projet plurisdiciplinaire nécessite une bonne organisation,
- financière : inscription de lignes budgétaires au budget général du SMPBA,
- temporelle : « pour construire solide, il faut du temps ».

Les étapes de réalisation du PdM sont présentées, amendées, arbitrées, suivies par différentes instances qu'elles soient communautaires (Comité exécutif et Comité exécutif élargi, Conseil communautaire) ou syndicales (Bureau syndical et Comité syndical) ainsi qu'à travers une Commission mobilités mixte.

L'information, la sensibilisation, la concertation et la participation citoyenne s'inscrivent au fil de l'eau dans la démarche.

cf. partie sur la mise en œuvre du projet dans la pièce III.2_Enjeux - Ambitions



UNE DÉMARCHE MENÉE EN CONCERTATION

Le PdM a été mené en associant à la construction du projet les autres collectivités et le grand public.

Les collectivités ont été tenues informées du déroulé de la démarche et associées à des points clés :

- La Communauté Pays basque, en tant que collectivité délégant sa compétence mobilité, comme la Ville de Tarnos, ont été directement associées et invitées tout au long de la démarche, notamment pour faire le lien avec le PCAET et le PLH. Il en va de même avec le Syndicat de SCoT pour le lien avec ce futur document,
- Les « pôles territoriaux », anciennes communautés d'agglomération et de communes unies dans la nouvelle Communauté Pays basque, ainsi que les principales communes, ont été enquêtés pour connaître leurs besoins, invités aux ateliers de travail et rencontrés pour affiner et spatialiser le plan d'actions,
- Les Départements et la Région ont été informés et invités lors des ateliers,
- Les services de l'État ont été rencontrés à plusieurs reprises pour présenter l'avancement de la démarche et associés aux ateliers techniques,

Le grand public a été associé lors de plusieurs moments clés :

- dans le cadre du Forum Mouvements où différents événements (conférences, débats, présentation de matériels et d'initiatives…) ont été l'occasion de recueillir des avis, des attentes,
- des ateliers de travail conjoints avec le PCAET, dont les échanges et réflexions sont poursuivis sur la plateforme Climat-action (climataction-paysbasque.fr/public/),
- les forums PCAET,
- tenue d'un stand au forum Alternatiba (7 octobre 2018).

Par ailleurs, des contributions volontaires ont été réalisées par le Conseil de développement du Pays basque.

LES GRANDES DATES DU PROJET

15 décembre 2017 : prescription du PDU par délibération du Comité syndical du SMPBA,

De mars à mai 2018 : rencontre des pôles et principales communes du territoire + sollicitation des collectivités sur leurs attentes par le biais d'un questionnaire,

De septembre à novembre 2018 : présentation de la démarche et de ses objectifs :

- au Comité de projet (élus du Conseil exécutif de la CAPB, du bureau du SCoT et du bureau SMPBA),
- à la Commission Mobilité de la CAPB,
- à la Direction Départementale des Territoires et de la Mer des Pyrénées-Atlantiques,
- au Conseil de Développement du Pays basque.

De décembre 2018 à février 2019 : treize ateliers thématiques organisés dans une dizaine de lieux du territoire pour associer les partenaires techniques à la construction du projet

Février 2019 : forum Mouvements à Bayonne et en différents lieux du Pays basque pour aborder les sujets mobilité avec le grand public,

12 février 2019 : commission mobilité sur les ambitions du PDU à Larressore,

6 avril 2019 : forum PCAET Pays basque, atelier grand public à Bayonne,

16 mai 2019 : commission mobilités à Urrugne,

22 juin 2019 : forum PCAET Pays basque, atelier grand public à Berrogain-Laruns,

2 juillet 2019 : COPIL croisé PLH Pays Basque - PCAET Pays Basque - PDU,

18 octobre 2019 : commission mobilités à Bayonne pour partager le projet,

D'octobre à novembre 2019 : trois ateliers, organisés à Bayonne et Hasparren, avec les collectivités associées à la démarche pour partager et échanger sur le projet,

12 novembre 2019 : commission mobilités à Bayonne pour travailler les actions,

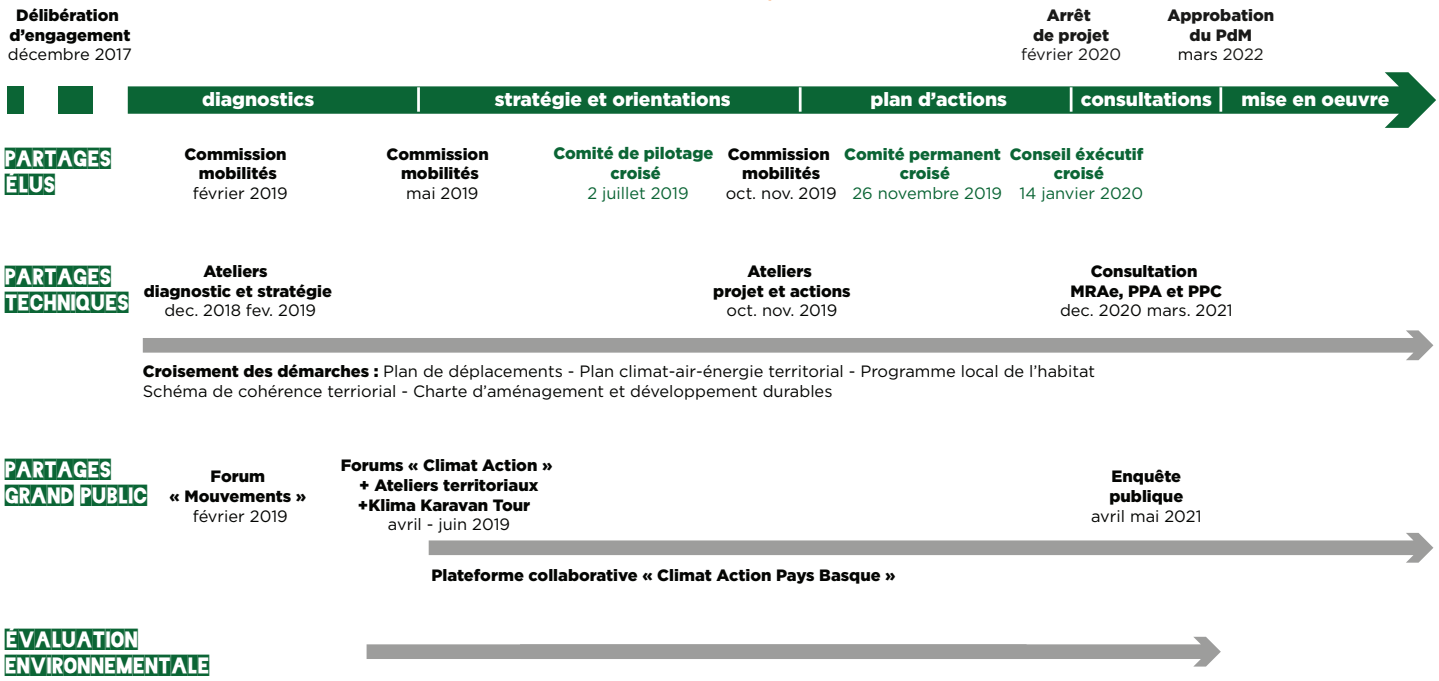
6 février 2020 : arrêt de projet du PDU,

De décembre à mars 2021 : consultation de la Mission régionale d'autorité environnementale et des personnes publiques associées (PPA) et consultées (PPC),

Du 22 avril au 27 mai 2021 : enquête publique.

3 mars 2022 : approbation du Plan de mobilité

Calendrier du PdM
Source : SMPBA - 2020



LES ENJEUX INSCRITS AU " PORTER À CONNAISSANCE " DE L'ÉTAT

En mars 2019, les services de l'État l'a transmis au SMPBA un porter à connaissance. En annexe sont repris in-extenso les enjeux (pages 9 à 21 d'un document de 21 pages).

L'État a mis en exergue quatre axes d'enjeux qui apparaissent déterminants dans le cadre de l'élaboration du PDU Pays Basque-Adour :

Permettre la mobilité de tous et sur tout le territoire

- Identifier les besoins de certaines catégories de la population,
- Prendre en compte les quartiers prioritaires de la ville (QPV) et les territoires repérés comme propices à l'accueil de populations défavorisées,
- Favoriser l'accessibilité des territoires enclavés, ruraux ou éloignés,
- Poursuivre l'effort de mise en accessibilité du territoire et des équipements,
- Prendre en compte la vulnérabilité énergétique de certains ménages,
- Prendre en compte le besoin des établissements scolaires,
- Améliorer la lisibilité et la compréhension du réseau de transports.

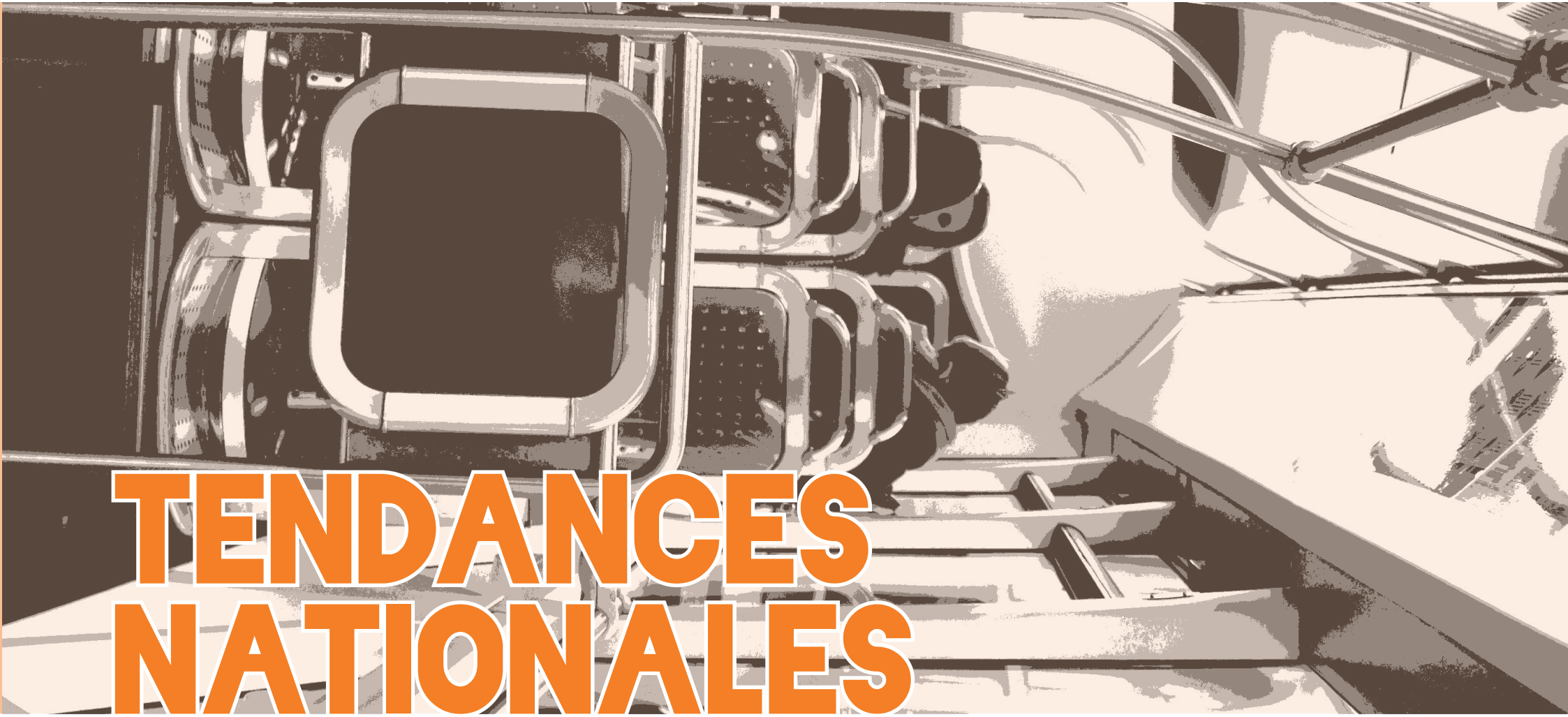
Diminuer la place de la voiture « individuelle », développer les modes alternatifs et intégrer la transition énergétique

- Intégrer les transports en commun en site propre et la restructuration du réseau existant dans le PDU,
- Favoriser la densification autour du réseau de transports collectifs urbains,
- Favoriser l'organisation des déplacements des entreprises,
- Favoriser les modes doux pour les déplacements du quotidien,
- Améliorer et développer le transport ferroviaire de voyageurs,
- Favoriser les échanges transfrontaliers,
- Faciliter la transformation de tronçons de voies rapides en boulevards urbains,
- Considérer le commerce de périphérie uniquement accessible en voiture,
- Considérer les projets « action cœur de ville »,
- Tendre vers une motorisation plus « durable » des véhicules,
- Harmoniser les politiques de stationnement,
- Harmoniser les vitesses de circulation,
- Prendre en compte l'impact sanitaire des déplacements,
- Optimiser les liaisons autres que voitures vers les zones commerciales et grands équipements,
- Améliorer la distribution des marchandises,
- Prendre en compte la mobilité estivale,

Tenir compte des déplacements entre l'agglomération bayonnaise et le sud des Landes

- Des conditions de circulation difficiles au sud des Landes,
- Des transports collectifs à améliorer,
- Périmètre d'actions du PDU.

Considérer la sécurité routière



TENDANCES NATIONALES

UNE SOCIÉTÉ QUI SE TRANSFORME

DES ESPACES ET DES RYTHMES QUI SE DÉCLOISONNENT

Le rythme hebdomadaire de 35 heures du lundi 9h au vendredi 18h, entrecoupé par les vacances scolaires, est loin d'être la norme. La présentation Keoscopie du groupe Keolis (opérateur de transports en commun) décrit les rythmes de travail des Français :

- 1 actif sur 2 travaille au moins ponctuellement le samedi,
- 1/4 le dimanche,
- 1/3 en soirée,
- 1/6 la nuit,

Toujours selon cette présentation :

- 1/3 des actifs arrivent et partent du travail aux heures de pointe,
- 2/3 ont des horaires variables au cours de la semaine,
- 62 % des ménages ne comptent pas d'enfants,
- 60 % des salariés ne prennent pas de congés en février ou à Pâques,
- 50 % des salariés qui prennent des congés restent chez eux.

Le temps est la variable mère, l'unité du quotidien. « J'habite à 10 min de mon travail, c'est pratique », « Promotion sur les articles de sport à 10 min. »...Les nouvelles infrastructures, l'amélioration du matériel ou des services de mobilité sont pensés pour gagner du temps.

Le temps gagné est avant tout employé pour parcourir davantage de distance et multiplier les opportunités. Différentes études, notamment celles de Zahavi, ont montré que le temps gagné n'était globalement pas employé à réduire les temps de parcours mais à aller plus loin et à augmenter les choix en matière d'accès à des commerces, services ou logements (généralement moins chers à mesure que l'on s'éloigne). Ces analyses s'appuient sur le fait que les temps de parcours moyens évoluent peu malgré l'amélioration des infrastructures et services de mobilité.

Des bassins de vie qui s'agrandissent grâce à une mobilité facilitée. En 1950, nous parcourrions 5 km/jour en moyenne. Aujourd'hui, cette distance a été multipliée par 6, sans tenir compte des grands voyages. En conséquence, les aires urbaines s'étendent, des espaces autrefois « autonomes » sont aujourd'hui polarisés, certains rejoignant le lot des « communes dortoirs ».

DU DÉVELOPPEMENT DE L'IMMATÉRIEL AUX EFFETS MATÉRIELS

L'exemple du développement du e-commerce

La pratique explose :
- 2012 : + 19 % de chiffre d'affaire en un an
- 2013 : + 13,5 %
- 2014 : + 11 %
- 2015 : + 14 %
- 2016 : + 14,6 %

Les Français réalisaient en moyenne 28 transactions par consonaute en 2016 contre 6 en 2006. Les transactions se diversifient, le prix moyen des achats baisse : 90 € en 2006, 70 € en 2016. Toutes ne conduisent pas à une livraison (achat d'un billet de train ou de musique par exemple).

Mais, le e-commerce multiplie et diversifie les points d'enlèvement et de livraison :
- 36,7 millions de français font des achats sur internet,
- 79 % des vendeurs font moins de 100 transactions/mois

En conséquence, de multiples petits opérateurs doivent livrer de nombreuses petites quantités. Le numérique ne réduit les trajets que pour le consommateur.

UNE POPULATION QUI VIEILLIT

Aujourd'hui, en France, un individu sur quatre a plus de 60 ans. Cette génération a vécu la montée en puissance de la voiture et le déclin des transports en commun au cours des années d'après-guerre.

En 2050, ce rapport passera à un sur trois. Davantage de services, notamment de mobilité, devront être pensés pour ces personnes aux capacités de déplacements plus limitées.

CHIFFRES CLÉS ET RÉFÉRENCES

1/3 des actifs au plan national arrivent et partent du travail aux heures de pointe,

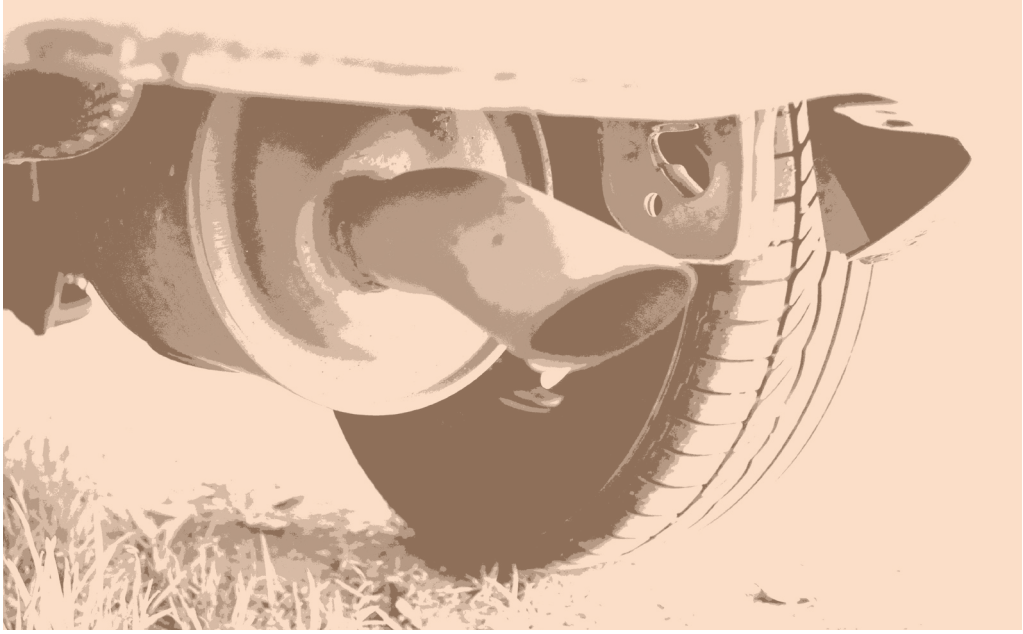
2/3 des actifs au plan national ont des horaires variables dans la semaine

+ 14,6 de chiffre d'affaire au plan national pour le e-commerce entre 2015 et 2016

1/4 des Français ont plus de 60 ans. 1/3 en 2050.

- - - - -

> Keoscopie keolis.com
> La livraison du dernier kilomètre doit-elle transformer l'organisation de la ville ? - Bruno Durand avec Audap, 2017 audap.org



UN MODÈLE DE MOBILITÉ QUI MONTRE SES LIMITES

LE " TOUT VOITURE " IMPACTE LE CADRE DE VIE

Une contribution importante aux émissions de gaz à effet de serre (GES) accélérant les changements climatiques

Le secteur de transports contribue fortement aux émissions de GES. En France près de 40 % des émissions de GES sont liées aux transports, (et 32,4 % au niveau local) et ont augmenté de 0,4 % par an entre 1991 et 2016. De plus, dans le total, la part des transports augmente : les autres secteurs sont, eux, parvenus à réduire leurs émissions.

Le transport routier est de loin le plus impactant. 95 % des émissions sont liées au transport routier dont 56 % aux véhicules légers (environ 25 % chacun pour les véhicules lourds et utilitaires).

La France a pris des engagements, pour réduire ses émissions de GES et limiter le réchauffement climatique global à 2°c, notamment via les Accords de Paris faisant suite à la COP21 de 2015 :

- moins 40 % d'émissions d'ici 2030 et moins 75 % d'ici 2050 par rapport au niveau de 1990,
- 32 % d'énergies renouvelables dans la consommation énergétique finale en 2030,
- moins 50 % de consommation énergétique en 2050,
- moins 29 % d'émissions dans le secteur des transports sur la période 2015-2028.

Le bruit, première gène à domicile des français

Six millions de français vivent dans des zones de bruit élevé dû à des infrastructures routières, ferroviaires ou aéroportuaires. 600 000 personnes sont gênées par un trafic routier important.

86 % des français se disent gênés par le bruit à leur domicile, dont 13 % « très gênant ». La circulation et/ou le voisinage sont évoqués par 2/3 des répondants et 50 % de ceux qui sont gênés le sont notamment la nuit.

Près de 80 % des personnes gênées indiquent des effets sur leur santé : difficultés à trouver le sommeil ou à se rendormir, être tendues, stressées, fatiguées, ne pas pouvoir se concentrer...

DES IMPACTS SUR LA SANTÉ

Des émissions de polluants augmentant la mortalité prématurée

59 % des consommateurs européens voient la voiture comme premier responsable de la pollution, selon l'Observatoire Cetelem de 2014.

Plus de 50 % des émissions d'oxydes d'azote, sont liées au secteur de transports. Ils sont irritants pour les bronches, particulièrement lors de pics de concentration et participent à augmenter les cas d'asthme, de bronchites, d'allergies…

Surtout la pollution de l'air provoque la mort prématurée de 67 000 personnes par an en France, soit davantage que le tabac, selon les estimations récentes de chercheurs allemands et chypriotes. Rapporté à la population de Pays basque Adour, cela correspond à près d'un mort prématuré par jour.

L'Union européenne fait régulièrement des rappels aux États membres pour leur rappeler les termes de leurs engagements. En janvier 2018 la France a fait l'objet d'un tel rapport.

La plupart des polluants liés aux transports baissent, seules les émissions de cuivre continuent d'augmenter. Mais ces résultats encourageants semblent plus liés aux progrès techniques, imposés notamment par les normes Euro, qu'aux changements de pratiques.

La sédentarité, quatrième cause de mortalité en France

En France, seul un jeune sur deux atteint les seuils d'activité physique fixés par l'OMS : 60 minutes d'activité physique/jour pour les enfants 5 à 17 ans.

Les impacts sont forts :
- **3,2 millions de décès chaque année dans le monde** sont attribuables au manque d'exercice,
- 21 à 25 % des cancers du sein ou du colon, 27 % des cas de diabète… seraient liés, au niveau mondial, à un manque d'activité,
- **depuis 40 ans, les jeunes de 9 à 16 ans ont perdu 25 % de leur capacité cardio-vasculaire en France**.

Les accidents de la route, des conséquences directement visibles

À l'échelle nationale, après de fortes baisses du nombre d'accidents et de tués (ex : - 20 % pour le nombre d'accidents et - 15 % pour celui des tués entre 2007 et 2011), on observe aujourd'hui une tendance à la stabilisation (respectivement - 4 et - 3 % entre 2012 et 2016) de ces résultats annuels autour de 60 000 accidents, 3 500 morts et 75 000 blessés, dont certains en garderont longtemps des séquelles.

DES LIMITES QUANT À L'UTILISATION DE L'ESPACE

En mouvement, comme à l'arrêt, une voiture occupe entre 8 et 10 m² pour une occupation de 1,3 passagers en moyenne, ce qui fait de ce mode l'un de ceux à la plus faible capacité « d'écoulement ».

Les automobilistes tiennent aux espaces qui leurs sont alloués, mais la diversification des modes exacerbe les aspirations de sites dédiés :
- Les cyclistes veulent davantage de bandes et pistes cyclables,
- Les usagers des transports en commun espèrent plus de voies bus,
- Les piétons ne veulent plus voir de cyclistes, d'utilisateurs de trottinettes électriques et encore moins de stationnement sur les trottoirs…

Mais l'espace public est limité, il faut penser un meilleur partage. Il n'est pas extensible, il faut faire des choix, réfléchir à une possible redistribution de l'espace.

Les deux-roues motorisés, une alternatives ?

Les scooters, motos et autres deux-roues motorisés trouvent leur public, notamment chez les jeunes en quête d'autonomie et en milieu urbain chez ceux qui cherchent des facilités de stationnement et de circulation. Néanmoins, plusieurs points sont à noter :
- leur circulation, et particulièrement leurs phases d'accélération, sont associées au bruit;
- leurs émissions de plusieurs polluants, CO, NOX, sont supérieures à celles des voitures thermiques par litre de carburant consommé (là encore liées aux fortes accélérations et à la qualité des moteurs),
- leur stationnement se fait régulièrement sur les trottoirs et les parvis,
- leurs usagers font partie des principales victimes des accidents de la circulation : 24 % des tués et 33 % des blessés hospitalisés en France en 2018,

En cela, et tout particulièrement en raison du dernier point, les deux-roues motorisés ne sont généralement pas identifiés, dans les politiques de mobilité, comme une alternative à la voiture pour les mobilités du futur.

CHIFFRES CLÉS ET RÉFÉRENCES

40 % des émissions de GES sont liées au secteur des transports en France

95 % des émissions de GES liées au secteur des transports en France sont dues au transport routier

56 % des émissions de GES dues au transport routier sont du fait des véhicules légers

0,6 M de personnes sont gênées par un trafic routier important en France

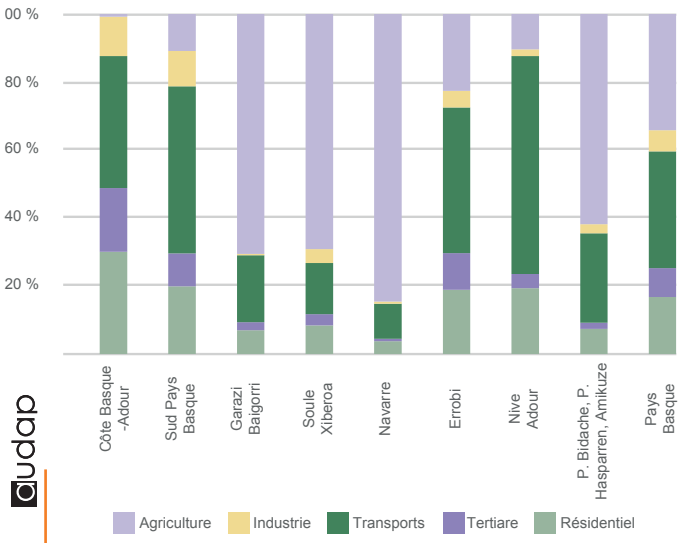
67 000 personnes meurent prématurément chaque année du fait de la pollution de l'air

- 25 % de capacités cardio-vasculaires pour les jeunes en 40 ans

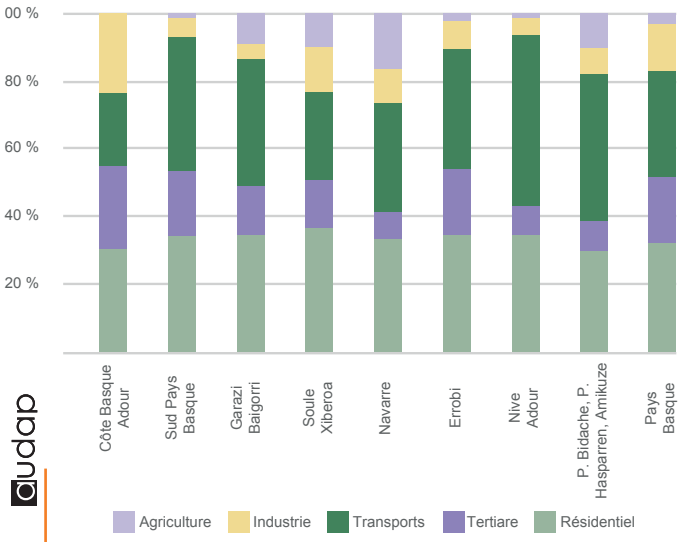
3 500 morts et 75 000 blessés par an sur les routes en France

- - - - -

> Chiffres clés du transport 2018 - Commissariat général au développement durable statistiques.developpement-durable.gouv.fr
> Chiffres clés du transport - Ademe ademe.fr
> Les engagements nationaux de la France gouvernement.fr
> Observatoire Cetelem 2014 observatoirecetelem.com
> Cardiovascular disease burden from ambient air pollution in Europe reassessed using novel hazard ratio functions academic.oup.com in La pollution de l'air tue désormais davantage que le tabac franceinter.fr
> La pollution due aux transports - Avem avem.fr
> Les Français et les nuisances sonores - Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie ecologique-solidaire.gouv.fr
> La sédentarité : un problème de santé publique mondial - OMS who.int/fr
> Le coeur des enfants est en danger ! - Fédération Française de Cardiologie fedecardio.org
> Observatoire national interministériel de la sécurité routière securite-routiere.gouv.fr



Émissions de GES par secteurs au Pays Basque
1 584 kt CO2 émis / an
Source : ORECCA, 2012, Audap - 2018



Consommation énergétique finale par secteurs au Pays Basque
6 920 GWh consommés / an
Source : ORECCA, 2012, Audap - 2018

LA VOITURE, UN MODE QUI ÉVOLUE

LA VOITURE, ENCORE DE LOIN, LE MODE DE DÉPLACEMENT MAJORITAIRE

Une utilisation massive, quelque soit le motif

En France, comme sur le territoire Pays basque - Adour, la voiture est le mode de déplacement réflexe : elle est utilisée dans plus de 70 % des cas lors des déplacements domicile-travail à l'échelle nationale et à 83 % au sein du territoire du Syndicat des mobilités Pays basque - Adour.

Même pour des déplacements courts, la voiture est très utilisée. Différentes études, menées en France dans divers contextes, montrent que :
- la moitié des déplacements font moins de 3 km et près des deux tiers moins de 5,
- pourtant la voiture est utilisée majoritairement dans tous les déplacements supérieurs à 1 km,
- en conséquence, près de la moitié des déplacements en voiture font moins de 3 km.

Localement, on sait que 67 % des actifs qui se déplacent au sein de leur commune pour travailler (c'est à dire les actifs qui habitent et travaillent dans la même commune et déclarent un déplacement) utilisent principalement la voiture.

Aussi, le nombre total de kilomètres parcourus en voiture augmente, en lien notamment avec l'augmentation des distances due à l'éclatement des lieux de vie…

Mais une tendance à la sur-estimation

Dans les enquêtes de mobilité, on ne retient en général que le mode principal du déplacement (sous entendu le plus lourd) ou le plus courant ce qui minore l'utilisation des modes utilisés en multimodalité (ex : le vélo à partir du parking relais, la marche vers l'arrêt de bus…) ou les pratiques ponctuelles (ex : le bus le mercredi).

Aussi, différentes études ont montré la sur-estimation de l'utilisation et/ou de l'attachement à la voiture, notamment des élus vis-à-vis de leurs administrés, ou des commerçants vis-à-vis de leur clients : la tendance est à l'extrapolation de ses propres pratiques. Par exemple, une enquête menée à Graz en Autriche souligne que les commerçants estiment que 58 % de leurs clients viennent en voiture alors qu'ils ne sont que 32 %. à l'inverse, la part des piétons et des cyclistes est sous-estimée de moitié. Leur demande en stationnement voiture est donc sur-estimée.

UNE TENDANCE GÉNÉRALE À LA BAISSE

Selon la moyenne nationale, la part de la voiture a tendance à baisser notamment pour les déplacements domicile-travail, particulièrement dans les grandes agglomérations. Aussi l'âge d'obtention du permis de conduire a tendance, là aussi essentiellement dans les contextes les plus urbains, à se décaler dans le temps. Selon Nicolas Louvet, du bureau de recherche 6T, spécialisé dans la mobilité et l'urbanisme « l'émancipation [des jeunes] ne passe plus par la voiture, mais par le smartphone. Ils ne quittent plus leurs parents à 18 ans, mais à 13 ans, dans leur chambre. »

Les consommateurs se disent moins attirés par la voiture. Une étude menée en 2014 à l'échelle européenne par l'organisme de crédit Cetelem éclaire ce sujet :

- 20 ans avant, les notions les plus associées à l'automobile étaient dans cet ordre : 1- ascension / réussite sociale ; 2- produit de luxe ; 3- liberté / indépendance / autonomie ; 4- plaisir ; 5- gain de temps,
- même question à date de l'enquête : 1- liberté / indépendance / autonomie ; 2- gain de temps ; 3 (à égalité) : coût / cher ; un moyen de déplacement comme un autre ; la pollution. Les notions liées à la représentation ont disparu du top 5, celles liées au côté pratique ont grimpé et celle liées à la banalisation et la contrainte sont apparues,
- enfin, dans 10 ans : 1- un moyen de déplacement comme un autre ; 2- l'innovation ; 3- coût / cher ; 4- la pollution ; 5- un bien obsolète. Les notions sont plutôt négatives, mais le caractère innovant laisse penser que les européens voient le salut de la voiture dans une transformation.

Néanmoins, 74 % des sondés pensent que la voiture sera toujours aussi importante dans 10 ans.

QUELLES TRANSFORMATIONS POUR LA VOITURE ?

Une transformation des usages ?

La voiture est « sur-utilisée » comparativement aux autres modes, mais aussi paradoxalement, « sous-utilisée » par rapport à ses capacités :

- 1,3 personnes/véhicule en moyenne au plan national, soit seulement 25 % d'utilisation des capacités de chargement,
- une voiture est utilisée moins d'une heure par jour en moyenne au plan national, soit 5 % du temps en utilisation et 95 % à l'arrêt.

Ces sous-utilisations offrent des perspectives pour optimiser l'usage des voitures : covoiturage (optimisation du remplissage du véhicule), autopartage (optimisation de l'utilisation dans le temps).

L'utilisation de la voiture a tendance à se décorreler de son usage dans l'esprit des consommateurs européens. Dans 10 ans, toujours selon l'Observatoire Cetelem de 2014, 25 % des consommateurs européens pensent que la voiture sera bien partagée à plusieurs et 24 % pensent même que ce sera un service que l'on utilise quand on en a besoin. 73 % voient d'ailleurs à cette échéance le développement de l'autopartage et du covoiturage.

À ce stade, cette sous-utilisation provoque malgré tout une sur-utilisation de la voirie, un encombrement de l'espace public et une dégradation des infrastructures.

Des innovations technologiques ?

Les véhicules « propres », qui regroupent ceux qui utilisent une source d'énergie alternative aux carburants (électricité, GNV, Hydrogène…) représentant un peu plus de 6 % des demandes d'immatriculations françaises en 2018, soit deux points de plus qu'en 2015.Selon l'édition 2019 de l'Observatoire Cetelem, 60 % des Français demandent davantage d'action publique pour développer les véhicules électriques démontrant leur intérêt pour cette technologie.

Les avantages de ces véhicules sont leurs faibles émissions de CO_2 et d'une partie des polluants en phase d'utilisation. Néanmoins :

- Les phases de production et de recyclage, notamment des batteries doivent être prises en compte dans le bilan global tout comme la source d'énergie utilisée pour produire l'électricité ou extraire l'hydrogène,
- L'usure des freins et celle des pneus sont des sources de pollution indépendamment de la motorisation des véhicules, qui représentaient 41 % des émissions de PM10 liées au trafic routier en Ile-de-France en 2012,
- La suroccupation de l'espace générée par les véhicules ne

disparait pas avec les motorisations alternatives,
- L'Observatoire Cetelem montre que 68 % des répondants utiliseraient plus la voiture si elle polluait moins.

Les véhicules autonomes forment l'autre grande innovation des véhicules en cours. Aujourd'hui déjà, des actions sont automatiques : déclenchement automatique des feux et essuies glaces, aide au stationnement… et les premiers tests grandeur nature sont engagés avec des véhicules particuliers et de transport en commun. À ce stade, la présence d'une personne pouvant reprendre les commandes au besoin (en cas d'urgence par exemple) est encore nécessaire, au moins du point de vue réglementaire.

Les industriels (classiquement du monde de l'automobile, mais aussi de la donnée) annoncent des véhicules 100 % autonomes d'ici 2025 au plus tard.

La déclaration d'Amsterdam, signée par les 28 états membres de l'Union européenne en 2016, reconnait que malgré des incertitudes les véhicules autonomes offrent un grand potentiel pour améliorer la sécurité routière, les flux de trafic, l'efficacité globale et la performance environnementale du système de transport.

Trois catégories de véhicules autonomes ont des potentialités différentes :
- Les transports en commun autonomes : ils fonctionnent comme des transports en commun classiques, mais sans chauffeur. Ils offrent un potentiel de développement de l'offre de transport en commun (davantage de fréquence, plus large amplitude horaire, plus grande couverture spatiale…),
- Les robots-taxis : sur demande, le véhicule rejoint la personne qui l'a commandé et la mène là où elle veut avec la possibilité de prendre d'autres passagers sur l'itinéraire. Le potentiel est ici de partager dans le temps des véhicules pour en diminuer le nombre en circulation et à l'arrêt et ainsi de réduire les emprises nécessaires,
- La voiture privée autonome : une voiture classique, mais sans chauffeur. Le potentiel se limite à un gain de confort d'usage et de sécurité, mais sans inclure nécessairement un meilleur partage.

CHIFFRES CLÉS ET RÉFÉRENCES

95 % du temps la voiture est à l'arrêt (moyenne nationale)

83 % des déplacements domicile-travail sur le territoire de Pays basque - Adour sont réalisés en voiture contre 70 % à l'échelle nationale (INSEE 2015)

77 % de l'ensemble des déplacements sont réalisés localement en voiture, 15 % à pied, 4 % en transports en commun, 1 % à vélo (EMD EGT 2010)

50 % des déplacements font moins de 3 km (moyenne nationale)

25 % des trajets en voiture font moins de 3 km (moyenne nationale)

1,3 personnes / véhicules en moyenne (moyenne nationale)

- - - - -

> Les déplacements domicile-travail insee.fr
> Enquête ménages déplacements et Enquête grand territoire basco-landaise - 2010
> Observatoire Cetelem 2014 et 2019 observatoirecetelem.com
> Traffic restraint and retail vitality - Sustrans (exemple de Graz) sustrans.org.uk

LA MOBILITÉ UN BESOIN QUI DEMEURE FONDAMENTAL POUR TOUS

SE DÉPLACER, UN DROIT PREMIER

Se déplacer est essentiel pour les activités de base du quotidien : accéder à l'emploi, à la formation, à des professionnels de santé, à des espaces de consommation, de loisirs…

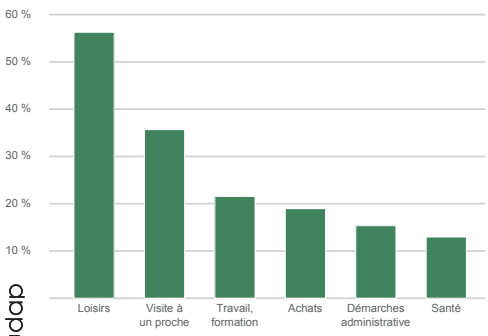
Se déplacer est indispensable également pour l'activité des territoires : acheminer / expédier des matières de production, acheter / vendre les productions, aller vers / faire venir les clients…

MAIS UN DROIT PARFOIS CONTRARIÉ

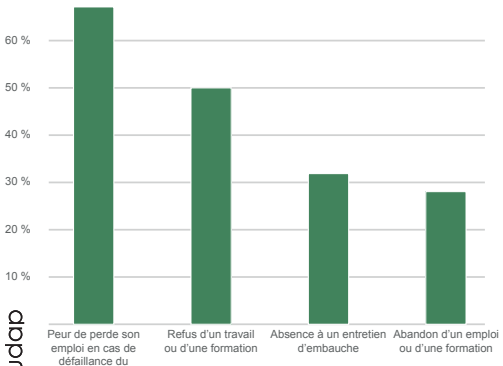
Un frein à l'insertion sociale

Selon les études « Mobilité et accès à l'emploi », de l'institut Elabe publiée en 2018 et celle du Laboratoire de la Mobilité Inclusive de 2013 :

- Un quart des Français aurait déjà renoncé à un travail ou à une formation faute de moyen pour se déplacer,
- Ce taux monte à un sur deux pour les jeunes et les personnes en situation de précarité,
- En moyenne, 20 % des adultes en âge de travailler seraient touchés par des problèmes de mobilité.



Part des répondants qui ont réduit leurs déplacements selon les motifs
Source : étude Mobilité insertion et accès à l'emploi - 2013



Part des répondants qui se sont trouvés dans cette situation
Source : étude Mobilité insertion et accès à l'emploi - 2013

Le Département des Pyrénées-Atlantiques a mené en 2018 un diagnostic sur les freins à la mobilité :

- L'éloignement aux services dans les territoires les moins pourvus,
- Les horaires décalés qui rendent les services inadaptés,
- Les aspects psychologiques, de représentation parfois plus puissants encore que l'absence de service,
- L'isolement, à relier avec l'arrivée sur le territoire de public en situation de précarité, d'autant plus marginalisé quand il ne dispose pas de moyen de déplacement et ne peut compter sur le cercle familial ou amical,
- Les contraintes financières qui créent des difficultés à payer le carburant, mais plus encore à entretenir le véhicule (vidanges, pneus… pouvant poser des problèmes de sécurité) et à être en règle d'un point de vue administratif (assurance, contrôle technique, carte grise, permis de conduire…),
- Les difficultés d'accès (cognitives ou matérielles) aux informations sur les services de mobilité.

Des pratiques onéreuses

Le budget mobilité des Français est comparable à ceux de l'alimentation et de l'habitation pour les ménages

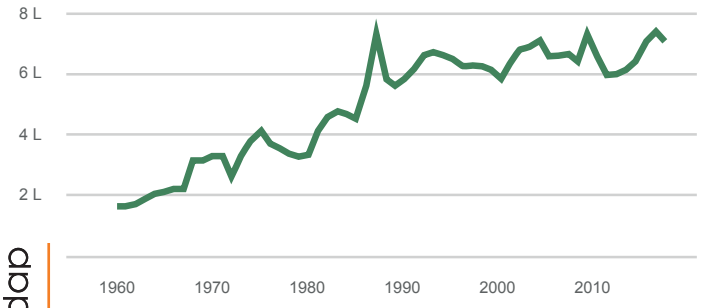
Les coûts liés à la voiture sont particulièrement élevés : environ 6 000 € / an selon l'Observatoire de la mobilité 2018 de l'Union des transports publics et ferroviaires. Ils sont, qui plus est, mal appréhendés :

- Les coûts directs sont les plus visibles : péage, essence, stationnement à destination…
- Les coûts indirects le sont beaucoup moins : amortissement du véhicule, remboursement des emprunts, entretien, stationnement à domicile (amortissement du garage), assurance…

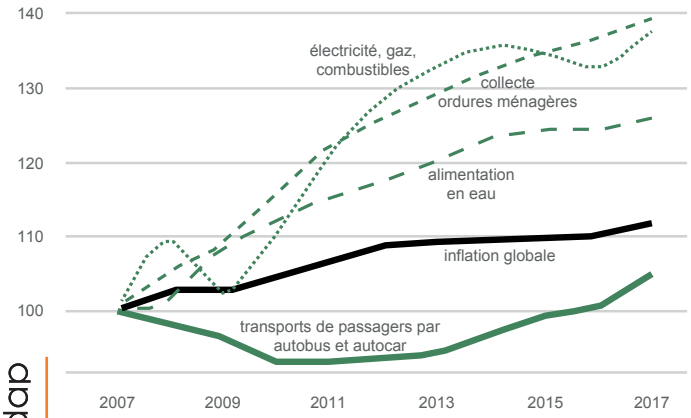
Selon l'Insee, en métropole, 2,7 millions de ménages, soit 10,2 %, dépensent plus de 4,5 % de leurs revenus pour l'achat du carburant nécessaire à leurs déplacements contraints. Ils sont dans une situation dite « vulnérabilité énergétique liée aux déplacements » et sont particulièrement sensibles aux évolutions des prix des carburants

Pourtant se déplacer coûte moins cher aujourd'hui qu'hier :

- En euros constants, le prix des carburants a baissé et le volume qui peut être acheté avec une heure de salaire au SMIC a augmenté,
- L'évolution moyenne des prix des transports en commun est plus lente que l'inflation (105 contre 129 en 2015, base 100 en 1998).



Évolution du nombre de litres d'essence pour une heure de SMIC en France



Évolution de l'indice des prix à la consommation, base 100 en 2007
Source : Observatoire de la mobilité - UTP - 2018

L'accessibilité des réseaux, un besoin pour tous

Ponctuellement, une personne sur trois est à mobilité réduite et sur le temps long, tout le monde est concerné :

- des situations de handicap permanentes, qu'il soit moteur ou non, incluant les handicaps cognitifs et les troubles du spectre autistique,
- mais aussi des situations durables non déclarées comme un handicap (arthrose, jambes lourdes, daltonisme, troubles de la vue et de l'audition…) ou des conditions physiques (personne grande, petite, en surcharge pondérale…) limitant la mobilité,
- des situations temporaires de handicap (une jambe cassée…), des déplacements avec une poussette ou une lourde charge qui limite dans les mouvements…

La prise en compte de l'accessibilité est une démarche nécessairement d'ensemble :

- une accessibilité physique du véhicule à l'espace public en passant par le quai,
- mais également une information voyageurs intelligible, lisible et contrastée,
- et des personnels formés à l'accueil des personnes en situation de handicap.

L'appréhension des offres de mobilité, un point difficile pour certains

Accéder à l'information sur les offres de mobilité et la comprendre sont les premières étapes pour les utiliser. Selon l'étude Keoscopie de Keolis :

- Seulement 25 % des personnes de plus de 70 ans ont accès à Internet depuis leur domicile,
- Alors que 75 % des utilisateurs déclarent trouver les documents clairs et bien conçus, 65 % des personnes n'arrivent pas à trouver la solution par les plans et guides d'informations
- Près de 5 millions de personnes de plus de 18 ans, en France, sont illettrées.

En tant que territoire frontalier, la question de la langue et de la normalisation des pictogrammes se pose particulièrement.

Se repérer dans l'espace, un autre enjeu, toujours selon Keoscopie :

- Plus d'un Français sur deux a des problèmes d'orientation et se perd dans un quartier qu'il connaît,
- 70% ont des difficultés à retrouver le chemin du retour.

Enfin, la représentation de soi et du mode est également un frein au changement de pratique valable pour toutes les classes sociales. Exemple: ne pas vouloir prendre le bus ou utiliser le vélo pour l'image que ça donne de soi, de son statut social, pour le regard porté par les autres.

Egalement une question de genre

Nombreuses études mettent en exergue les différences de pratiques de mobilité entre femmes et hommes. Une publication de l'IFSTTAR pointe que les femmes :

- Se déplacent plus, mais moins loin,
- Font plus de déplacements d'accompagnement, ou pour faire des achats (nécessité de porter des charges),
- Se déplacent davantage à pied et en transport en commun (2/3 des usagers des TC sont des femmes).

Cette publication suggère que des liens sont à faire avec le fait, qu'aujourd'hui encore, les femmes :

- S'occupent davantage des enfants et des charges du ménage,
- Sont plus sujettes aux emplois à temps partiel et aux déplacements hors heures de pointe,
- Ont moins accès à la voiture (71 % des femmes ont le permis de conduire contre 83 % des hommes. Aussi quand le ménage n'a qu'un véhicule, c'est généralement l'homme qui l'utilise).

L'insécurité des déplacements exprimée par les femmes est un autre sujet. Dans les transports en commun comme dans la rue, les recherches montrent des adaptations de pratiques : plus grande vigilance, choix de la place, prendre un taxi, rentrer plus tôt que souhaité, ajuster l'itinéraire, modifier son apparence, rentrer accompagnée...

CHIFFRES CLÉS ET RÉFÉRENCES

1/4 des Français aurait déjà renoncé à un travail ou à une formation faute de moyen pour se déplacer,

20 % des adultes en âge de travailler, au plan national, seraient touchés par des problèmes de mobilité.

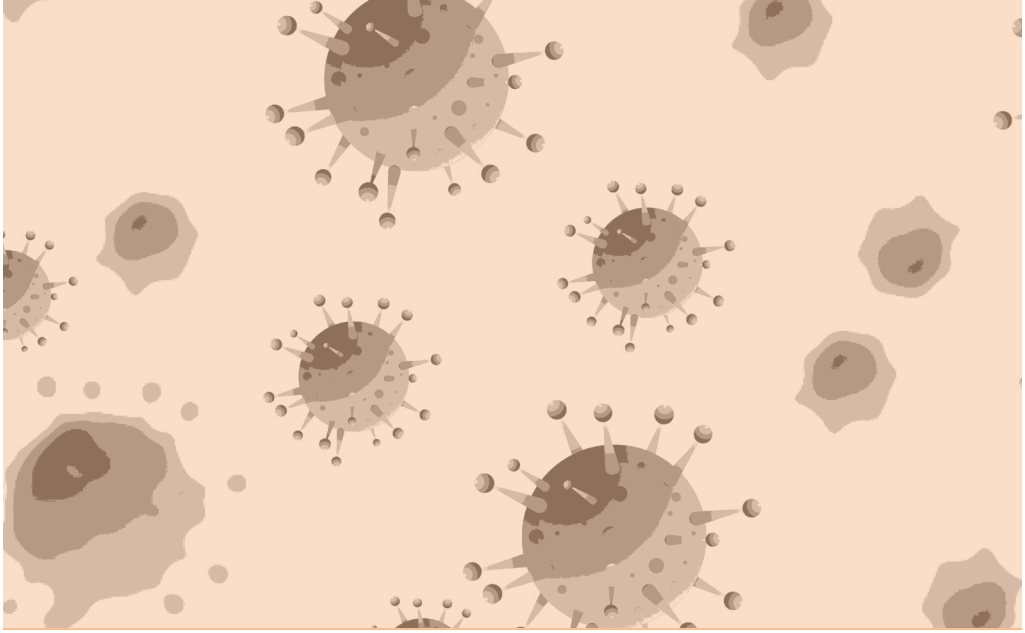
6 000 € par an, c'est le coût annuel moyen d'une voiture.

65 % des personnes n'arrivent pas, au plan national, à trouver l'information recherchée sur les plans et guides.

100 % des usagères disent avoir déjà été victimes de harcèlement dans les transports en commun.

- - - - -

> Budget des ménages insee.fr
> Vulnérabilité énergétique insee.fr
> Mobilité et accès à l'emploi - Institut Elabe elabe.fr
> Laboratoire de mobilité inclusive mobiliteinclusive.com
> Observatoire Cetelem 2014 et 2019 observatoirecetelem.com
> Traffic restraint and retail vitality - Sustrans (exemple de Graz) sustrans.org.uk
> Keoscopie keolis.com
> Observatoire de la mobilité de l'Union des transports publics et ferroviaires 2018 utp.fr/observatoire-de-la-mobilite
> Transport, mobilité, sécurité : une question de genre ? - l'Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux ifsttar.fr



LA COVID, L'INVITÉE DE DERNIÈRE MINUTE

UN CAP MAINTENU

Début février 2020, à l'heure d'arrêter le projet, la COVID n'était encore qu'une information des pages internationales de nos journaux. Nul n'imaginait encore l'ampleur des conséquences sanitaires de cette crise ni les effets sur nos vies. Aujourd'hui encore, difficile de savoir si le télétravail massivement pratiqué ou le boom des déplacements à vélo sont des tendances conjoncturelles ou au contraire beaucoup plus durables.

Face à ce manque de recul, le parti pris a été de conserver la stratégie définie avant la crise COVID. Certainement sera-t-elle à ajuster : démontrer la pertinence du travail à distance sera probablement plus facile ; à l'inverse, des pratiques comme le covoiturage et l'usage des transports collectifs, ayant souffert des règles de distanciation, seront à soutenir plus massivement. L'esprit général du projet porté par le PdM demeure néanmoins le même.

L'observation de la mise en œuvre de PdM sera l'occasion, dans les temps à venir, de mesurer l'incidence de cet événement.

LE PLAN DE MOBILITÉ

PAYS BASQUE - ADOUR
PÉRIODE 2020-2030

audap
agence d'urbanisme
atlantique & pyrénées