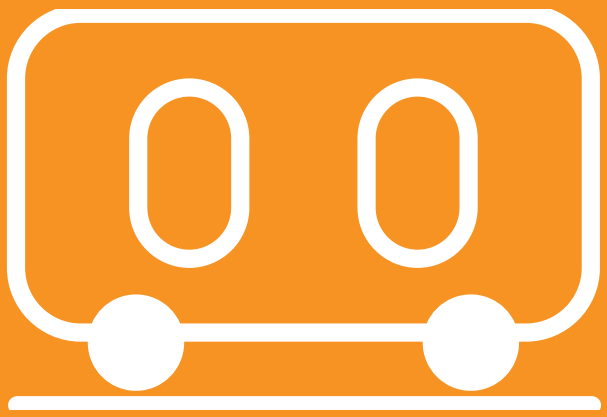


Le plan de mobilité

Pays Basque - Adour
Période 2020-2030

V.2. Annexes : Porter à connaissance des services de l'État

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

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DES PYRÉNÉES-ATLANTIQUES

Direction départementale
des Territoires et de la Mer

Service Aménagement, Urbanisme,
Risques

Unité Dire de l'État et mobilité

Pau, le 19 MARS 2019

Affaire suivie par : David Donné
Téléphone : 05 59 80 87 55
Courriel : ddtm-saur@pyrenees-atlantiques.gouv.fr
Réf :

Monsieur le Président,

Pour faire suite à votre courrier du 01 octobre 2018, dans lequel vous m'informez du lancement de la démarche d'élaboration du plan de déplacements urbains (PDU) à l'échelle de la communauté d'agglomération Pays Basque (CAPB) et de la commune de Tarnos dans les Landes, je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint le porter à connaissance des services de l'État.

Ce porter à connaissance rappelle les dispositions législatives et réglementaires en matière de PDU et exprime d'autre part, un certain nombre d'enjeux perçus par l'État à prendre en considération dans le cadre de l'élaboration des futures orientations du plan.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.

Le Préfet,

Eric SPITZ

copie : sous-préfet de Bayonne

Monsieur Jean-René ETCHEGARAY
Président de la communauté
d'agglomération Pays Basque
15 Avenue Foch
64100 BAYONNE

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Préfecture
des Pyrénées-Atlantiques
Direction départementale
des Territoires
et de la Mer

Révision du plan de déplacements urbains de la communauté d'agglomération Pays Basque et de Tarnos dans les Landes

Porter à connaissance

Mars 2019

Sommaire

1. Le contexte législatif et réglementaire des PDU.....3

2. Contenu et objectifs du PDU.....6

3. La procédure d'élaboration ou de révision du PDU.....7

4. Liens entre le PDU et les autres documents stratégiques.....9

5. Les Enjeux.....9

5.1 Permettre la mobilité de tous et sur tout le territoire.....10

5.2 Diminuer la place de la voiture, développer les modes alternatifs et intégrer la transition énergétique.....12

5.3 Tenir compte des déplacements entre l'agglomération Bayonnaise et le sud des Landes.....19

5-4 Considérer la sécurité routière.....21

1. Le contexte législatif et réglementaire des PDU

Ce chapitre présente les évolutions du contenu des PDU au regard des évolutions de la loi depuis plus de trente-cinq ans.

1.1 LOTI (1982)

La loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (LOTI), dans son article 28, crée le Plan de Déplacements Urbains (PDU), dont elle donne la responsabilité de l'élaboration à l'autorité organisatrice des transports urbains (AOTU). Elle renvoie sa mise en œuvre à la fois à l'AOTU mais aussi aux autorités chargées de la voirie et de la police de la circulation dans le périmètre des transports urbains (PTU). En termes de contenu, elle indique que le PDU « définit les principes généraux de l'organisation des transports, de la circulation et du stationnement dans le PTU » et a comme objectif «une utilisation plus rationnelle de la voiture et assure la bonne insertion des piétons, des véhicules à deux-roues et des transports en commun ». Elle précise que le PDU doit s'accompagner « d'une étude des modalités de son financement et de la couverture des coûts d'exploitation des mesures qu'il contient».

1.2 LAURE (1996)

La Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie (LAURE) de 1996, donne au PDU l'objectif général d'assurer « un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès, d'une part, et la protection de la santé et de l'environnement, d'autre part ». La loi précise par ailleurs les six orientations principales des PDU:

1. la diminution du trafic automobile,
2. le développement des TC et des moyens de déplacements économes et les moins polluants, notamment la bicyclette et la marche,
3. l'aménagement et l'exploitation du réseau de voirie,
4. l'organisation du stationnement public (réglementation et tarification différenciées par catégories d'usagers, en privilégiant les véhicules peu polluants),
5. le transport et la livraison des marchandises,
6. l'encouragement pour les entreprises et collectivités publiques à favoriser l'usage par leur personnel des transports collectifs et du covoiturage.

La LAURE rend aussi le PDU compatible avec les deux plans de lutte contre la pollution créés par cette même loi: le Plan Régional pour la Qualité de l'Air et le Plan de Protection de l'Atmosphère.

1.3 Loi SRU (2000)

En termes de contenu, la loi SRU assigne aux PDU un septième objectif positionné en première position de la liste et visant « *l'amélioration de la sécurité de tous les déplacements, notamment en définissant un partage modal équilibré de la voirie pour chacune des différentes catégories d'usagers et en mettant en place un observatoire des accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste* ». La Loi SRU renforce également le point n° 4 relatif au stationnement public.

La loi SRU introduit également plusieurs dispositions qui, bien que non directement rattachées au PDU, s'imposent aux AOTU dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants : élaboration du compte déplacement, instauration d'un service d'information multimodale et mise en place d'un conseil en mobilité. Ces mesures ont vocation à être mise en œuvre dans le cadre de l'élaboration du PDU, en concertation avec l'ensemble des acteurs de la mobilité du territoire.

1.4 Ordonnance EIPPE (2004)

L'ordonnance relative à l'évaluation environnementale de certains plans et programmes (EIPPE) de 2004 indique que les PDU sont inclus dans la liste des plans soumis à évaluation environnementale. L'objectif de cette évaluation environnementale est d'estimer le plus en amont possible les effets prévisibles des mesures du PDU sur l'environnement, afin d'une part de faire les choix ayant l'impact le plus favorable, et d'autre part de prévoir dès l'étape de planification les mesures éventuelles d'évitement, de réduction et de compensation.

1.5 La loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour légalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapés ou loi dite « Handicap » (2005)

Le PDU constitue l'outil désigné par la loi pour assurer l'accessibilité de la chaîne du déplacement, en s'inscrivant à l'interface de deux documents de planification que sont le Schéma Directeur d'Accessibilité des transports et le Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE). Le PDU intègre en particulier les PAVE lorsque ceux-ci sont approuvés.

La loi dite « handicap » ajoute un objectif général au PDU d'amélioration de «*l'accessibilité des réseaux de transports publics aux personnes handicapées ou à mobilité réduite*», et crée une annexe accessibilité qui « *indique les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre afin d'améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics aux personnes handicapées ou à mobilité réduite, ainsi que le calendrier de réalisation correspondant* ». En termes de procédure, la loi ajoute à la liste des organismes consultés à leur demande sur le projet de plan les « *associations représentant les personnes handicapées ou à mobilité réduite* ».

1.6 La loi Grenelle II (2010)

La loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement vient apporter de nouvelles dispositions concernant l'évaluation des émissions de gaz à effet de serre (GES), notamment en terme prospectif au moment de l'élaboration du plan (l'évaluation des émissions de CO^2 évitées du fait de la mise en œuvre du plan). Elle complète également l'objectif relatif au stationnement (définition de mesures spécifiques tendant à favoriser le stationnement des véhicules bénéficiant du label auto-partage) et ajoute un objectif relatif à la réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables.

1.7 Le code des transports (2010)

Le code des transports regroupe les dispositions juridiques relatives aux transports en France. Publié le 3 novembre 2010 il entre en vigueur le 1er décembre de la même année.
Ce code poursuit deux objectifs complémentaires : réunir, organiser et clarifier un corpus juridique éclaté et hétérogène et insérer cet ensemble dans un cadre qui donne toute leur portée aux principes fondateurs définis par la LOTI. Jusqu'alors, hormis la LOTI, la loi SRU, la loi dite « handicap » on trouvait également des dispositions relatives aux transports dans le code de l'aviation civile, le code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure, le code des ports maritimes et le code du tourisme.

1.8 Loi MAPTAM (2014)

La loi relative à la modernisation de l'action publique territoriale et l'affirmation des métropoles (MAPTAM) a été adoptée le 27 janvier 2014. Cette loi crée les autorités organisatrices de la mobilité ou autorités organisatrices de la mobilité durable (AOM). A l'échelle intercommunale, les anciennes AOT et AOTU deviennent des AOM.

L'AOM est chargée d'assurer l'organisation du réseau de transport urbain sur son périmètre de transport urbain (PTU) et perçoit à ce titre le versement transport (VT). Ce VT est élargi à l'ensemble de la chaîne de la mobilité et non plus aux seuls transports collectifs. Le changement de sémantique en remplaçant la notion de transport par celle de mobilité illustre que désormais la volonté est de s'intéresser à l'ensemble de la politique en matière de mobilité et non aux seuls modes de transports collectifs.

Les actions des AOM sont élargies et s'articulent autour :

- de la délivrance du label autopartage,
- du covoiturage,
- du stationnement (pouvoirs de police transférés du Maire vers le président de l'EPCI),
- des modes dits doux (vélos et marche),
- de la livraison des marchandises et de la logistique urbaine.

L'AOM peut assurer cette compétence en régie ou déléguer l'exploitation de son réseau à un opérateur privé de transport selon des modalités traditionnelles de type délégation de service public.

1.9 Loi NOTRE (2015)

La loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant sur la nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRE) a redéfini la notion de périmètre de transports urbains ainsi que des missions de mobilité.

La loi remplace la notion de Périmètre de Transports Urbains qui figurait à l'article L. 1231-2 du Code des transports par la notion de « ressort territorial des autorités organisatrices de la mobilité ».

La loi propose aussi une nouvelle définition des services urbains, basée sur les caractéristiques propres du service de transport, qu'il s'agisse du type de véhicules (ferroviaires, guidés ou à moteur), de la distance entre les arrêts ou de l'amplitude entre la fréquence à l'heure de pointe et la fréquence en heure creuse.

2. Contenu et objectifs du PDU

L'établissement d'un PDU est obligatoire dans les ressorts territoriaux des AOM inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants (article L1214-3 du code des transports). Le plan de déplacements urbains détermine les principes régissant l'organisation du transport de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité (Article L1214-1 du code des transports).

L'article L1214-2 du code des transports précise le contenu du PDU et liste onze objectifs que le PDU 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 ;

2° Le renforcement de la cohésion sociale et urbaine, notamment l'amélioration de l'accès aux réseaux de transports publics des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, ainsi que des personnes âgées ;

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 ou un cycliste ;

4° La diminution du trafic automobile ;

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, la localisation des parcs de rabattement à proximité des gares ou aux entrées de villes, les modalités particulières de stationnement et d'arrêt des véhicules de transport public, des taxis et des véhicules de livraison de marchandises, les mesures spécifiques susceptibles d'être prises pour certaines catégories d'usagers, notamment tendant à favoriser le stationnement des résidents et des véhicules bénéficiant du label " autopartage " tel que défini par voie réglementaire ;

8° L'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales, 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 l'utilisation des infrastructures logistiques existantes, notamment celles situées sur les voies de pénétration autres que routières et en précisant la localisation des infrastructures à venir, dans une perspective multimodale ;

9° 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 ;

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.

3. La procédure d'élaboration ou de révision du PDU

Les procédures d'élaboration et de révision des PDU sont identiques. Elles sont décrites aux articles L1214-14 et suivants du code des transports. Elles identifient notamment les personnes publiques à associer ou à consulter, l'autorité compétente pour approuver le PDU, ou encore les modalités de l'enquête publique.

3.1 L'association des personnes publiques

En termes de procédure, la loi rend obligatoire l'association d'un certain nombre de partenaires institutionnels à l'élaboration du PDU.

L'article L1214-14 alinéa 2 stipule que l'État doit obligatoirement être associe par l'AOM à l'élaboration de son PDU, tout comme les Conseils Régionaux et les Conseils Généraux au titre de leur qualité d'autorités organisatrices de transports ou de gestionnaires d'un réseau routier et, le cas échéant, le président de l'établissement public prévu à l'article L 143-16 du code de l'urbanisme.

Le code des transports prévoit également des « *consultations obligatoires à la demande* ». L'alinéa 3 de l'article L1214-14 précise que « *les représentants des professions et des usagers des transports, ainsi que des associations de personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, les chambres de commerce et d'industrie et les associations agréées de protection de l'environnement mentionnées à l'article L141-1 du code de l'environnement sont consultés, à leur demande, sur le projet* ». L'AOM est donc tenue de consulter ces représentants lorsqu'ils en ont fait la demande, et ce avant même que le projet de plan soit arrêté.

Outre ces consultations obligatoires à la demande, il est recommandé à l'AOM de consulter le plus largement possible afin d'identifier les besoins des différentes catégories d'usagers et d'associer étroitement la population au projet de PDU afin qu'elle s'approprie la démarche.

3.2 L'arrêt du projet et les consultations obligatoires

L'article L1214-15 du code des transports, premier alinéa, dispose que « *le projet de plan de déplacements urbains est arrêté par l'organe délibérant de l'autorité organisatrice de transport* ».

Le deuxième alinéa de l'article L1214-15 du code des transports stipule que le projet de plan de déplacements urbains arrêté « *est soumis, pour avis, aux conseils municipaux, généraux et régionaux ainsi qu'aux autorités administratives compétentes de l'État concernés dans un délai et*

des conditions fixés par voie réglementaire ». L'AOM ayant adopté son projet de PDU doit donc obligatoirement le soumettre pour avis aux personnes publiques identifiées et ce dans un délai de trois mois (article 28-2 de la LOTI).

Conformément à l'article L1214-15 alinéa 3 du code des transports, le projet de PDU ou de PDU révisé est soumis à enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement. La durée de l'enquête publique est fixée à trente jours minimum et peut être prolongée de trente jours par décision motivée du commissaire enquêteur. Éventuellement modifié pour tenir compte des résultats de l'enquête publique, l'article L1214-16 du code des transports dispose que « le projet de plan de déplacements urbains est approuvé par l'organe délibérant de l'autorité organisatrice de transport. »

3.3 Extension du ressort territorial

L'Article L1214-21 du code des transports dispose qu'en cas d'extension du ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité :
- le plan de déplacements urbains approuvé continue de produire ses effets sur le périmètre antérieur ;
- l'élaboration du plan de déplacements urbains dont le projet a été arrêté peut être conduite à son terme sur le périmètre antérieur par l'autorité organisatrice de la mobilité.

Lorsque le ressort territorial est modifié dans la phase comprise entre l'arrêt et l'approbation du PDU, la procédure peut être menée à son terme selon l'ancien périmètre. Dans ce cas, le PDU fera l'objet, dans un second temps, d'une procédure de modification simplifiée ou d'une élaboration complète dans un délai de trois ans.

La procédure de modification simplifiée donne lieu à un examen conjoint du projet de plan de déplacements urbains par les personnes publiques associées à son élaboration. Les maires des communes couvertes par la modification ou concernées par le projet de modification sont invités à participer à cet examen conjoint.

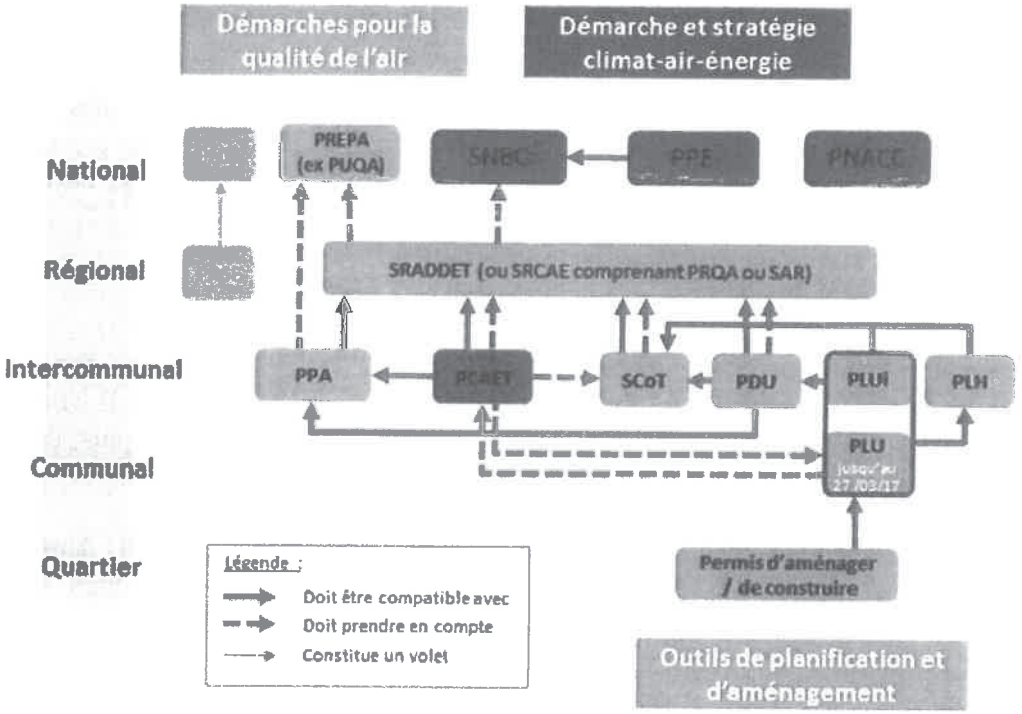
Lorsque l'extension du ressort territorial peut être anticipée, il est recommandé de faire porter les études relatives au PDU sur l'ensemble du futur périmètre du ressort territorial[1].

1 Ce cas pourrait se présenter si une extension du PDU aux communes d'Ondres et Saint-Martin de Seignanx dans les Landes (40) était réalisée.

4. Liens entre le PDU et les autres documents stratégiques (PLU(i), PLH, PCAET, PPA, PPBE)

Le PDU constitue un outil d'intégration entre mobilité et urbanisme. Depuis la loi SRU les documents d'urbanisme doivent ainsi prendre en compte la problématique des déplacements générés par les nouvelles opérations.

Le schéma ci-dessous n'établit pas de liens directs entre le PCAET, les PPBE et le PDU, pour autant il est fondamental que ces documents soient cohérents entre-eux.



Le PDU devra également être compatible avec le plan de prévention de l'atmosphère (PPA)

5. Les Enjeux

Six axes d'enjeux apparaissent déterminants dans le cadre de l'élaboration du PDU Pays Basque-Adour :

- permettre la mobilité de tous et sur l'ensemble du territoire,
- diminuer la place de la voiture « individuelle », développer les modes alternatifs et intégrer la transition énergétique,
- Tenir compte des déplacements entre l'agglomération Bayonnaise et le sud des Landes
- considérer la sécurité routière

5.1 Permettre la mobilité de tous et sur tout le territoire

Identifier les besoins de certaines catégories de la population

Le PDU doit être l'occasion d'apporter une réponse adaptée aux besoins en mobilités de la population et des ménages. Pour cela, ce document devra s'appuyer sur un diagnostic précis des pratiques de déplacements selon les typologies d'usagers et selon la localisation des habitants (centre-ville, périurbain, rural).

Les résultats des différentes enquêtes de mobilité menées sur le territoire devront être utilisés au maximum de leur potentiel d'exploitation.

Prendre en compte les quartiers prioritaires de la ville (QPV) et les territoires repérés comme propices à l'accueil de population défavorisées

Le PDU devra intégrer un volet sur l'accessibilité des QPV Maubec - Citadelle et Mounédé - Sainte Croix à Bayonne, qui comprendra notamment un diagnostic de la desserte de ces quartiers et des zones d'emplois, des propositions de solutions ciblées pour leur desserte et le développement de solutions de mobilité adaptées aux habitants de ces quartiers.

Favoriser l'accessibilité des territoires enclavés, ruraux ou éloignés

Le territoire est marqué par des coupures urbaines (réseau autoroutier, réseau ferré), il comporte des espaces ruraux faiblement urbanisés dont certains en zone de montagne. Il compte ainsi une frange importante d'habitants dans des zones périurbaines ou rurales plus dépendantes de l'automobile et vulnérables à l'accroissement du coût des transports.

Ces secteurs enclavés ou éloignés sont des enjeux majeurs à traiter dans le PDU dans un objectif de cohésion sociale, de solidarité, et de rééquilibrage du développement urbain et rural. Si le renforcement du transport public est un des moyens pour relier les quartiers de la politique de la ville aux pôles d'emplois, de services et aux équipements du territoire, ce renforcement doit aussi viser le périurbain et le rural y compris les zones de montagne. Les réponses à cet enjeu d'accessibilité seront à ajuster via notamment un système de transport à la demande ou de réseaux de lignes régulières pour les communes moyennes.

Le projet de Parc naturel régional Montagne Basque devra être considéré dans le cadre du PDU.

Poursuivre l'effort de mise en accessibilité du territoire et des équipements

La loi pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, votée en 2005, rend obligatoire l'accessibilité de la chaîne du déplacement pour tous, des espaces urbanisés aux transports en passant par la voirie et les espaces publics. Le PDU est le document d'intégration de ces politiques sectorielles. Lesdites politiques, dès lors qu'elles sont mises en œuvre, doivent bénéficier aussi aux personnes âgées, aux enfants ou encore à tout un chacun en situation de handicap passager.

La concertation avec les associations représentantes des personnes à mobilité réduite permettra une approche efficace sur ce champ lors de l'élaboration du PDU.

L'opération de mise en accessibilité PMR des quais et traversées de voies de la gare de Bayonne est

inscrite au CPER 2015-2020. La gare de Biarritz est accessible. Les gares de Saint Jean-de-Luz et Hendaye qui sont inscrites à l'agenda d'accessibilité en tant que gares complémentaires seront réalisées après les gares prioritaires, soit autour de 2025.

Prendre en compte la vulnérabilité énergétique de certains ménages

Les ménages vulnérables face aux consommations énergétiques liées à leurs déplacements représentent une part non négligeable des ménages du territoire. Ces ménages utilisent en grande majorité une voiture dont les coûts d'usage et de fonctionnement leur sont de plus en plus insoutenables. Le PDU cherchera à mettre en place des alternatives de mobilité pour ces ménages.

Prendre en compte le besoin des établissements scolaires

Les établissements scolaires sont des pôles générateurs de déplacements importants et sont aussi des lieux où il peut exister des conflits d'usage.

Durant l'élaboration du PDU, le syndicat des mobilités Pays Basque-Adour devra se rapprocher de l'inspection académique et des chefs d'établissements afin de discuter avec eux des difficultés et des problèmes qu'ils rencontrent.

Le PDU devra mettre en place les actions nécessaires pour faciliter les déplacements sécurisés aux abords des établissements scolaires et la desserte de ces équipements. Cela pourra passer par la mise en place d'aménagements adaptés, ou une adaptation des horaires sur les réseaux de transports en commun.

Améliorer la lisibilité et la compréhension du réseau de transports

La lisibilité et la bonne compréhension par l'ensemble des usagers du réseau de transport doit être un objectif permanent. En particulier, l'intermodalité demande un effort de communication et de signalétique important. Dans ce cadre, le PDU s'attachera à prendre en compte les différents types de handicaps (moteur, visuel, auditif, cognitif) avec l'appui notamment des nouvelles technologies.

Le développement et l'amélioration du réseau nécessitent l'intégration de services adaptés, sécurisés et respectueux de l'environnement mais aussi la mise en place d'une tarification unique « intermodale ». Ce dernier objectif est à partager avec le syndicat mixte intermodal Nouvelle-Aquitaine (SMINA), créé le 13 juillet 2018 par arrêté préfectoral[2].

2 Ce syndicat mixte assure trois compétences obligatoires définies par la loi : coordonner les services de transport de ses membres, mettre en place un système d'information multimodal à l'intention des usagers et enfin déployer une tarification coordonnée permettant la délivrance de titres de transport uniques ou unifiés.

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

La réduction de la part modale de la voiture au profit des autres modes de transports, pour des raisons d'améliorations des conditions de mobilités, du cadre de vie, mais aussi pour des raisons de santé et environnementales doit être l'un des objectifs principaux du PDU. Ces actions devront s'inscrire dans une démarche de transition énergétique.

Intégrer les transports en commun en site propre et la restructuration du réseau existant dans le PDU

Deux lignes de bus à haut niveau de service (BHNS) sont en construction sur la communauté d'agglomération Pays Basque et la commune de Tarnos. Elles constitueront des lignes structurantes du réseau de transport en commun autour desquelles le réseau de bus devra être restructuré. Leur articulation avec les services de transports routiers, ferroviaires (TER ou grandes lignes), fluviaux et maritimes sera nécessaire, et à construire dans le cadre du SMINA.

Le PDU constitue une opportunité afin de coordonner les réflexions à l'échelle intercommunale au bénéfice de l'aménagement des itinéraires sur les grands axes de circulation, pour les lignes de transport en commun actuelles ou futures.

Favoriser la densification autour du réseau de transports collectifs urbains

La proximité des arrêts de transports des zones d'habitats, de services et d'emplois est l'un des facteurs clés pour favoriser l'utilisation des transports en commun. Le PDU doit inciter à la densification urbaine autour des lieux d'échanges essentiels au fonctionnement des déplacements en transports en commun (gares, arrêts bus et stations BHNS).

Les actions du PDU doivent en outre permettre d'accroître les performances (temps de parcours, horaires, fréquence, intermodalité) et d'optimiser l'exploitation du réseau de transport en commun en l'adaptant aux différents modes de vie et à la diversité des territoires.

Pour cela, le diagnostic du PDU devra analyser la desserte actuelle des zones denses et en devenir pour dégager les pistes d'amélioration de l'offre en transports en commun. Il servira également à optimiser l'articulation des offres en transport collectif de demain, notamment avec les lignes de BHNS en cours d'étude ou en travaux.

Favoriser l'organisation des déplacements des entreprises

Le PDU doit se pencher sur les zones d'emplois et les déplacements domicile-travail. Il doit d'une part, proposer une adaptation de la desserte au regard des besoins des salariés des zones d'activités économiques existantes et futures, et d'autre part, favoriser la pluralité des solutions. Il peut par exemple proposer des services à la personne au travers des Plans de Déplacements Entreprises et Inter-Entreprises (PDE et PDIE) qui sont à promouvoir dans les actions à mener du PDU.

Le PDU devra accompagner l'implantation des entreprises et des zones d'activité économiques (ZAE) sur l'ensemble du territoire, ainsi que les filières en développement ou en émergence dans une logique d'optimisation de consommation foncière et des déplacements.

Favoriser les modes doux pour les déplacements du quotidien

Le PDU doit encourager ou développer la pratique des modes doux (vélo et marche), notamment pour les déplacements du quotidien, avec des itinéraires de qualité (sécurité notamment) et des équipements associés (stationnement, services à la personne et à son équipement, connexion avec les transports en commun, continuité des itinéraires, logique d'itinéraire). En particulier, l'accès des modes doux aux gares ou aux pôles d'échanges (pistes cyclables, parkings vélos sécurisés en gare, cheminements piétons …) devra être amélioré ou optimisé.

Les trames vertes et bleues pourraient être mieux utilisées pour le développement de cheminements sécurisés pour les déplacements doux. En particulier, l'itinéraire cyclable Vélodyssée qui longe le littoral atlantique et correspond à la portion française de la route n°1 du programme européen Eurovelo entre la Norvège et le Portugal, parcourt la côte basque entre Boucau et Hendaye.

De même, le projet de véloroute Pyrénées-Gave-Adour, itinéraire national qui suit le Gave de Pau, puis les Gaves Réunis et pour finir l'Adour sur un linéaire de 160 km, mène de Lestelle-Betharram à Bayonne. Le Département l'aménage en voie verte de part et d'autre des agglomérations.

Pour faciliter les pratiques de la marche et du vélo, les coupures urbaines liées à ces modes de circulation doivent être réduites voire supprimées. Le PDU doit recommander aux communes d'effectuer un diagnostic des continuités piétonnes et des continuités cyclables, et proposer des actions visant à réduire les coupures urbaines.

Les communes pourront faire appel au Fonds national « mobilité actives », d'un montant de 350 M€ visant à soutenir, accélérer et amplifier les projets de création d'axes cyclables structurants. Ce fonds ciblera notamment les discontinuités d'itinéraires et particulièrement celles créées par des infrastructures liées au domaine public de l'État, grandes infrastructures de transports en particulier. Le premier appel à projets sera lancé le 21 décembre 2018.

Améliorer et développer le transport ferroviaire de voyageurs

Le syndicat des mobilités Pays Basque-Adour compte 18 gares ou haltes ferroviaires dans son périmètre. Au-delà, 34 gares ou haltes ferroviaires se trouvent dans le département des Pyrénées-Atlantiques. La plupart du temps, le parcours global d'un usager est plus long en train qu'en voiture en raison des temps d'attente aux interfaces « urbain-interurbain ». Le PDU s'attachera à maintenir ou à développer des services tels que l'intermodalité tarifaire ou le rabattement avec du transport à la demande à certaines gares.

Des investissements ont été réalisés ou programmés pour améliorer les infrastructures et les gares sur le territoire du syndicat des mobilités Pays Basque-Adour (notamment la mise en accessibilité des gares de Biarritz et prochainement de Bayonne, puis de Saint Jean-de-Luz et d'Hendaye). Afin de conserver les usagers actuels et d'en attirer de nouveaux, il est nécessaire de poursuivre les travaux d'amélioration des infrastructures.

Pour développer le transport ferroviaire de voyageurs, le PDU devra étudier l'optimisation et le renforcement de l'offre ferroviaire et la coordonner avec les autres modes de déplacements, en particulier les bus. Il devra s'appuyer sur les travaux menés au sein du SMINA.

Par rapport au Grand Projet du Sud-Ouest (GPSO), il y a lieu de rappeler que par les deux décisions ministérielles du 30 mars 2012 et du 23 octobre 2013, le ministre des Transports a arrêté le tracé de

référence des lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne et défini le schéma de réalisation du GPSO en deux phases. La 1ère phase constituée par les lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax a été déclarée d'utilité publique le 2 juin 2016. La 2ème phase constituée par la ligne nouvelle entre Dax et la frontière franco-espagnole ne bénéficie pas à ce jour d'une déclaration d'utilité publique. Bien que la réalisation de cette 2ème phase ne soit pas encore programmée, le PDU doit tenir compte du projet.

Le projet d'autoroute ferroviaire à partir de la frontière en prenant en compte l'option Laluque devra également être étudié dans le cadre du PDU.

Enfin, il faut rappeler que les aménagements capacitaires entre Bordeaux et Hendaye, en lien avec l'arrivée du Y Basque et les aménagements Hendaye – frontière, sont inscrits au CPER 2015-2020.
Dans le cadre du contrat de performance avec SNCF Réseau, le schéma directeur du nœud d'Hendaye en cours d'étude précisera les travaux nécessaires pour l'amélioration de l'interface entre les deux pays (écartement des rails, tension électrique, signalisation différents dans les deux pays) de manière à atténuer l'effet de rupture de charge actuel (tous les trains fret et voyageurs s'arrêtent en gare d'Hendaye avec transfert des voyageurs et transbordement des marchandises, voire changement d'essieux). Cette opération constitue un point clé et stratégique dans l'amélioration des échanges par voie ferroviaire entre la France et l'Espagne. La mise en service du Y Basque est prévue en 2023.

Favoriser les échanges transfrontaliers

Le territoire du Pays Basque, du fait de son positionnement à la frontière franco-espagnole, est fortement marquée par les échanges transfrontaliers.
Cette conurbation transfrontalière est le support de nombreux flux de marchandises et de travailleurs. Ainsi, chaque jour, ce sont environ 2.000 travailleurs transfrontaliers qui traversent la frontière.
De la même manière, les flux de marchandises par la route sont très nombreux. A l'horizon 2020, il est prévu la circulation de 73 millions de tonnes sur cet axe, dont 84 % concernera le trafic international.
Le PDU devra programmer, en concertation avec les institutions espagnoles compétentes, les actions permettant de favoriser ces échanges dans une logique de report modal décarboné.

Faciliter les nouvelles pratiques

Le PDU devra favoriser les nouveaux modes de déplacements en développant notamment les infrastructures associées ou en leurs réservant des emplacements réservés (parkings pour le covoiturage). Des réflexions peuvent être lancées dans le cadre du PDU pour développer de nouvelles pratiques tels que l'auto-stop organisé ou la mise en place de voitures en libre service.

Favoriser l'intermodalité

Le PDU devra mettre en place, avec l'appui du SMINA, des actions permettant de développer l'intermodalité et diminuer les déplacements en voitures au sein de l'agglomération par le biais notamment de :

- la coordination des autorités organisatrices de transports pour trouver des solutions favorisant l'utilisation des différents réseaux. Ces réflexions peuvent porter sur la mutualisation des arrêts de transports, la mise en place d'une billetique unique, ou la coordination des horaires (entre transports urbains et trains par exemple) ;
- la réflexion sur les parcs relais existants pour améliorer leurs usages et définir les besoins en nouveaux parcs. Le PDU doit veiller à leur développement optimal, leur densification et leur connexion avec les pôles d'échanges.

Le système de transport doit assurer à l'usager un minimum de rupture de charge et un maximum de lisibilité pour passer d'un mode de déplacement à un autre. La mise en place de pôles d'échanges intermodaux offrant aux usagers la possibilité de changer facilement de moyens de transports et facilitant les correspondances permettra de développer l'utilisation des transports en commun.

Une réflexion sur l'aménagement de ces lieux d'intermodalité pourra être menée dans le cadre du PDU. Celle-ci pourra notamment aborder les questions de stationnement et d'offre de transports, mais aussi de mixité fonctionnelle. La présence par exemple de services et commerces sur les lieux de ruptures de charge permet aux usagers de valoriser leurs temps d'attente.

Pour l'articulation avec les modes doux, des solutions sont à trouver afin de permettre le transport des vélos dans les transports en commun (notamment aux heures de pointe) ou d'installer des garages à vélo sécurisés sur les pôles d'échanges.

Le PDU s'attachera à développer l'information multimodale en favorisant l'accès à celle-ci en temps réel en s'appuyant notamment sur les nouvelles technologies. Cette information et ces efforts devront porter sur les horaires et les tarifs des différents modes (TER, bus, BHNS).

Faciliter la transformation de tronçons de voies rapides en boulevards urbains

La conception et la gestion des voies rapides urbaines restent encore déconnectées des autres réseaux de mobilité pour « faire système » avec les transports urbains. Souvent intégrées dans des contextes urbanisés, les voies rapides se distinguent par l'absence d'adressage possible, par leur interdiction aux piétons, aux vélos et parfois aux transports collectifs, par les dysfonctionnements au niveau de leurs interfaces avec les territoires traversés et par leur mauvaise insertion dans le paysage.
La transformation de certains tronçons s'impose comme un sujet majeur de l'urbanisme contemporain. La réduction des vitesses peut être identifiée comme une solution efficace afin de fluidifier le trafic. Elle concilie ainsi des enjeux environnementaux, de sécurité publique (diminution des accidents de la route) et de réduction de la congestion.

Le PDU pourra orienter les PLU(i) afin de permettre la transformation de certaines sections urbaines en avenues et ouvrir ainsi des perspectives pour repenser l'urbanisme, l'espace public et la mobilité.

Considérer le commerce de périphérie uniquement accessible en voiture

La localisation en périphérie des centres commerciaux et leur desserte par des voies rapides allongent les déplacements et les rendent dans une majorité des cas inadaptés aux modes actifs.

Le PDU devra faciliter l'accès à ces commerces par des modes de transports alternatifs, et s'attacher à orienter les PLU(i) afin qu'ils tiennent compte, par exemple, d'un temps d'accès aux commerces afin de définir la limite des secteurs d'extension de l'urbanisation.

Considérer les projets « action cœur de ville »

Ce dispositif national a pour ambition de renforcer l'attractivité des villes moyennes. Il a vocation à traiter de façon transversale l'ensemble des thématiques, notamment l'habitat, l'aménagement, l'urbanisme, les commerces, les services publics, l'aménagement numérique, en lien avec les mobilités. La ville de Bayonne a intégré ce dispositif en 2018. Le PDU devra tenir compte des villes susceptibles d'être retenues dans le cadre de ce dispositif.

Tendre vers une motorisation plus « durable » des véhicules

Afin d'améliorer l'empreinte carbone des déplacements, et s'inscrire dans une stratégie plus durable, le PDU pourra proposer des actions afin de développer les véhicules propres et adapter le parc existant des autorités organisatrices de transports. La mise en place des infrastructures liées devra être également traitée par le PDU (développement des bornes électriques, ou de stations de distribution de gaz par exemple).

Harmoniser les politiques de stationnement

La régulation du stationnement est un levier essentiel et incontournable des politiques d'aménagement de l'espace public urbain. Le PDU permettra d'harmoniser les politiques de stationnement au sein du territoire. Une réflexion globale sur l'offre de stationnement contribuera ainsi au report modal de la voiture particulière vers les transports en commun ou vers d'autres modes alternatifs de déplacements. La création de parkings relais en périphérie des agglomérations, tout en assurant des correspondances avec les transports collectifs et les modes doux, est à étudier.

Cette politique de stationnement est à définir en cohérence avec l'offre en transports en commun et les nouveaux services à la mobilité (covoiturage, auto-partage, vélo en libre-service et transport à la demande).

Le PDU devra orienter les plans locaux d'urbanisme (PLU) afin que ceux-ci fixent des normes de stationnement plus contraignantes sur les zones desservies par un mode de transport en commun structurant.

Harmoniser les vitesses de circulation

Afin d'améliorer les conditions de sécurité, une réflexion devra être menée afin d'harmoniser les vitesses limites autorisées et veiller à la corrélation entre ces vitesses et l'environnement routier. En identifiant dans le diagnostic les zones accidentogènes sur le territoire, le PDU pourra définir des mesures visant à réduire cette accidentologie. Cette action se fera en lien avec les divers gestionnaires de voirie (par exemple, traitement des effets de masque générés par divers équipements situés au droit de carrefours ou de passages piétons dans les centres urbains).

Prendre en compte l'impact sanitaire des déplacements

Le plan d'action mis en œuvre par le PDU devra veiller à prendre en compte les aspects santé et pollution.

Le secteur des transports est une des principales sources d'émission de polluants atmosphériques. Les actions du PDU devront veiller à améliorer et/ou préserver la qualité de l'air extérieur en réduisant les émissions, en limitant l'exposition des populations, en particulier les plus sensibles, et en identifiant les éventuels points noirs « air » où des mesures spécifiques pourraient être proposées. Le PDU favorisera les comportements de vie sains, en encourageant notamment l'utilisation des modes actifs (enjeux évoqués plus haut) et en aménageant des espaces urbains de qualité pour les déplacements. Le PDU devra être compatible avec le plan de protection de l'atmosphère (PPA) de l'agglomération de Bayonne, approuvé le 6 février 2013 par arrêté préfectoral.

Enfin, les actions développées dans le PDU chercheront à préserver et à améliorer les qualités des ambiances sonores en fonction des usages (aménagement et revêtement des voiries, détournement du trafic poids lourds, développement de l'offre en modes transports alternatifs à la voiture particulière) en réduisant les sources de bruits et en identifiant les éventuels points noirs bruits. Les actions doivent être corrélées avec les Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) déjà élaborés sur le territoire, notamment le PPBE des grandes infrastructures terrestres « État » approuvé le 2 mai 2017 et le PPBE des routes départementales approuvé par le Conseil Départemental des Pyrénées-Atlantiques le 25 juin 2015. Le PPBE « État » en cours de consultation du public sera reconduit début 2019 pour la période 2018 – 2023. Les communes d'Anglet, de Bayonne, de Biarritz, d'Hendaye et de Saint Jean-de-Luz (CA Pays Basque) doivent élaborer leur PPBE voies communales suite à l'approbation des cartes de bruit le 12 octobre 2018.

Optimiser les liaisons autres que voitures vers les zones commerciales et grands équipements

Il conviendra de faire un état des lieux de l'accès aux zones commerciales et d'activités, ainsi qu'à certains équipements, par les transports en commun ou les modes actifs. Selon le diagnostic, il conviendra d'en optimiser la desserte et en particulier aux heures d'affluence.

Les dessertes de l'aéroport de Biarritz, du CEF de Mouguerre ou du port de Bayonne, équipements d'envergure, nécessitent d'être développées en veillant à leurs bonnes connexions avec les autres modes de transports (gares SNCF par exemple).

Améliorer la distribution des marchandises

L'organisation des livraisons de marchandises dans le territoire, ainsi que la collecte des marchandises auprès des chargeurs doivent faire l'objet d'une réflexion, afin d'optimiser les tournées effectuées par les transporteurs.

Ceci permettrait à terme de réduire l'impact de la circulation des poids lourds, avec toutes les retombées bénéfiques que cela peut impliquer pour la collectivité (baisse des nuisances sonores, de la pollution, de l'usure de la voirie, amélioration de la sécurité routière…) et pour les acteurs des transports routiers de marchandises (optimisation des coûts pour les transporteurs et les chargeurs).

Il est souhaitable que le PDU favorise le développement de modes de livraison alternatifs et plus durables, notamment pour les livraisons du dernier kilomètre. Cela peut passer par exemple par la mise en place d'une réglementation préférentielle des horaires de livraison accordée aux entreprises

qui auraient choisi un système de mutualisation.

Il conviendra de bien identifier les itinéraires de circulation de marchandises à l'échelle du territoire (routes à grande circulation, itinéraires de transports exceptionnels …) et veiller à proposer des aménagements adaptés.
Une réflexion pourrait être conduite pour la mise en place de plate-formes multimodales pour le transport des marchandises en conduisant une réflexion avec les milieux économiques.

Le territoire accueille le Port de Bayonne et le Centre Européen de Fret de Mouguerre (CEF) qui permettent le report modal des marchandises. Il convient de ce fait de s'appuyer sur ces structures afin de mener une large réflexion, y compris transfrontalière, sur la logistique et les déplacements sur le territoire.

Prendre en compte la mobilité estivale

Le territoire est attractif du point de vue touristique et la mobilité estivale est un enjeu fort pour le territoire. Une enquête sur la mobilité présentielle a été conduite durant l'été 2015 et permet une connaissance de la mobilité des personnes résidentes et non résidentes (touristes et excursionnistes) en termes de volume de déplacements et de modes.

Le PDU devra porter une attention particulière aux déplacements des touristes et excursionnistes quant à l'accès aux sites, les plus fréquentés notamment.

Les projets de réaménagement du site de La Rhune par exemple, et de création du Parc naturel régional Montagne Basque, sont à considérer dans le cadre du PDU.

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

L'influence Bayonnaise sur le secteur du Seignanx et dans une seconde couronne sur les secteurs de Maremne Adour Côte Sud et Orthes et Arrigans implique une interaction en termes de mobilité et plus largement d'urbanisme avec ces territoires qui doit être prise en compte dans le cadre de ce PDU.

L'agglomération Bayonnaise étant un pôle majeur de déplacement et d'intermodalité, il convient de mettre en exergue les problématiques du nord de cette agglomération inter-agissant avec les Landes en matière d'infrastructures, routes et voies ferrées. Les apports concernant, l'évolution des pratiques et des modes de déplacements seront communs au territoire que cela soit sur les zones d'intermodalités, le développement du numérique et les évolutions comportementales développées, à impulser ou à innover.

Des conditions de circulation difficiles au sud des Landes

Sur la communauté de communes du Seignanx mais aussi dans un périmètre proche celles de Maremne-Adour-Côte-Sud et d'Orthe et Arrigans, les conditions de mobilités (vitesse et sécurité) sur les trois axes principaux de déplacements voyageurs et marchandises A63, RD810 et RD817 se dégradent et deviennent extrêmement difficiles dans les périmètres proches de l'agglomération bayonnaise. Les temps de déplacement et la fiabilité des horaires des transports tant collectifs qu'individuels pénalisent les populations landaises aussi bien que celle de l'agglomération. Le triplement de la population sur une cinquantaine d'années associé à une consommation de l'espace galopante ont décuplé les déplacements sans que les infrastructures majeures citées et le réseau secondaire ne furent adaptées et modernisées, hormis l'A63 en cours de travaux. Il en résulte que :

- l'A63 présente des conditions de circulation dans le Seignanx difficiles et dont l'organisation des parkings relais en sortie et entrée d'autoroute est peu visible, certainement insuffisante et peu adaptée.
- la RD810 est un axe principal saturé et peu circulable dû à un développement systématique de l'urbanisation entre Saint-Geours-de-Maremne et Tarnos;
- la RD817 est sensiblement dans les mêmes conditions d'utilisation à l'approche de l'agglomération.

Ces difficultés de circulation ont des conséquences sur les modes d'urbanisme et de déplacements pour la population du sud des Landes.

Des transports collectifs à améliorer

Le transport SNCF mériterait de devenir une véritable desserte d'agglomération dans un contexte péri-urbain (voie ferroviaire Dax-Bayonne et voie ferroviaire Peyrehorade-Bayonne avec les gares de proximité attenantes modernisées et en capacité de créer une offre).

Les transports d'autobus et d'autocar devraient être en adéquation avec la mise en œuvre du Tram-bus. Il conviendra également d'évaluer les conséquences de la mise en service prochaine du terminus de cette ligne à Tarnos.

On pourra également étudier les pistes suivantes:

- l'éventualité de création d'une artère nouvelle (multimodale) traversant le sud-Landes et rejoignant Bayonne à vocation d'irrigation du territoire urbanisé permettant d'alléger les 3 axes précités,
- le développement des gares de proximité,
- le développement du co-voiturage à partir des aires de stationnement intermodales,
- la mutualisation des surfaces artificialisées des surfaces commerciales avec des parkings intermodaux (+Photovoltaïques),

Périmètre d'actions du PDU

Il sera nécessaire de s'interroger sur l'élargissement du périmètre du PDU qui pourrait intégrer le secteur du Seignanx. De même, les liens avec les territoires de MACS, d'Orthes et Arrigans seront probablement à intégrer au périmètre compte tenu des flux de circulation qu'ils génèrent. Dans le cadre de l'élaboration du PDU, il sera donc nécessaire de prendre en compte les flux générés par ces territoires du sud des Landes.

5-4 Considérer la sécurité routière

Sur la période 2008 à 2017, 4182 accidents corporels dont 44 % d'accidents graves ont été recensés sur le territoire de la CAPB. On dénombre 5333 victimes : 174 tués, 1888 blessés graves et 3271 blessés légers. Les usagers concernés :

- les usagers de deux roues motorisés représentent 47 % des victimes ; 58,9 % d'entre eux concernent des deux roues < 50 cm³ ;
- 36,7 % des victimes sont conducteurs ou passagers d'un véhicule léger ;
- les piétons représentent 10,6 % des victimes et 18,4 % des tués ; 44,9 % des accidents impliquant un piéton ont eu lieu sur un passage protégé;
- les cyclistes représentent 4,6 % des victimes et 5,2 % des tués; leur responsabilité est avéré dans 26,8% des accidents.

On peut noter que dans 1/3 des accidents, la vitesse excessive eu égard aux circonstances est en cause.

L'accidentalité est concentrée sur les communes de Bayonne, Biarritz, Saint-Jean-de-Luz, Anglet, Hendaye et Urrugne. Ces 6 communes cumulent 73 % du nombre total d'accidents recensés sur la communauté d'agglomération Pays Basque. Les axes les plus accidentogènes sont :

- la RD 810 avec 854 accidents
- la RD 918 avec 198 accidents
- la RD 912 avec 157 accidents

En conclusion, au vu de ce bilan, l'amélioration de la sécurité des déplacements notamment ceux des deux roues motorisés, des cyclistes et des piétons, doit constituer une priorité.

LE PREFET

Eric SPITZ

LE PLAN DE MOBILITÉ

PAYS BASQUE - ADOUR
PÉRIODE 2020-2030

audap
agence d'urbanisme
atlantique & pyrénées