PDU

PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS

SYNDICAT DES TRANSPORTS DE L'AGGLOMÉRATION CÔTE BASQUE-ADOUR

DOCUMENT SOUMIS A L'APPROBATION DU CONSEIL SYNDICAL

10 Juillet 2015

Pièce #3

> Résumé non technique

bougerdanslagglo.fr

Syndicat des Transports Agglomération Côte Basque-Adour

agglo-cotebasque.net

Plan de Déplacements Urbains
du Syndicat des Transports de l'Agglomération Côte Basque-Adour

Résumé non technique

1. Qu'est-ce qu'un PDU ? 2
Un document de planification 2
Un encadrement législatif 2
Une démarche cohérente 3
Un dispositif de concertation et de coconstruction continu 4
2. Les thématiques du diagnostic et des enjeux 4
La hiérarchisation des voiries et espaces publics 5
Les transports publics 5
La gestion du stationnement 5
Le transport de marchandises 6
Le management de la mobilité 6
3. Le PDU soumis à enquête publique 6
Les objectifs 6
Le programme d'actions 7
La maîtrise d'ouvrage des actions 9
La programmation des actions et leur suivi 9
4. L'évaluation environnementale 10
La qualité de l'air 10
Le bruit 11
Les gaz à effet de serre (GES) 11
L'eau 12
Les risques majeurs 13
La consommation d'espace, les milieux naturels et les continuités écologiques 14
Le paysage et le patrimoine 15
5. Synthèse du PDU 16
6. Glossaire 18

1. Qu’est-ce qu’un PDU ?

Un document de planification

La révision du Plan de Déplacements Urbains (PDU) du Syndicat des Transports de l’Agglomération Côte Basque – Adour (STACBA) s’inscrit dans un contexte législatif et règlementaire en constante évolution qui lui confère des objectifs multiples.

Le PDU est en effet un document programmatique de planification sur une durée d’environ 10 ans. Il est obligatoire dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants comme c’est le cas de l’Agglomération Côte Basque – Adour. Il est élaboré par le STACBA qui est l’autorité organisatrice de transports urbains (AOTU) à l’échelle du périmètre des transports urbains (PTU) qui regroupe les communes d’Anglet, Bayonne, Biarritz, Bidart, Boucau, Saint-Pierre-d’Irube et Tarnos.

Un premier PDU a été adopté par l’agglomération en 2004 ; selon les dispositions règlementaires — loi d’orientation des transports intérieurs (LOTI), loi sur l’air et l’utilisation rationnelle de l’énergie (LAURE) et loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains (SRU) ainsi que le code des transports —, il doit être évalué et révisé régulièrement. Le STACBA a donc décidé, le 23 juillet 2009, de le mettre en révision.

Un encadrement législatif

Les textes législatifs ont progressivement précisé les objectifs du PDU. Le code des transports, dans son article L1214-2, précise ainsi que le PDU doit 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 ;

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 au sein du périmètre des transports urbains, 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 billettique 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.

Une démarche cohérente

Le PDU doit être cohérent avec les autres démarches de planification ou règlementaires engagées par les différentes collectivités qui concernent l'occupation de l'espace, la mise en place d'infrastructures de transport et la protection de la santé et de l'environnement. Le PDU doit notamment être compatible avec les objectifs fixés par le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) et les mesures inscrites dans le PDU doivent être prises en compte et respectées dans le cadre de l'élaboration des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) et Plans locaux d'Urbanisme Intercommunaux (PLUI).

La démarche de révision du PDU s'est étalée sur plusieurs mois au cours desquels le projet de PDU s'est peu à peu construit et a évolué. Les étapes successives ont permis une concertation avec les acteurs concernés, l'enquête publique constituant la dernière étape formelle de cette concertation.

Conscient des interactions fortes entre le territoire règlementaire du PDU et les territoires limitrophes, la révision du PDU a intégré des éléments de réflexion concernant l'ensemble

de l'espace Sud Landes – Pays Basque, en particulier les données sur les déplacements recueillies par l'enquête auprès des ménages et portant sur leurs déplacements, enquête ménages – déplacements (EMD), qui a concerné 167 communes.

Un dispositif de concertation et de coconstruction continu

Les textes réglementaires insistent sur la concertation qui doit être menée dans le cadre de l'élaboration ou de la révision d'un PDU. Celle-ci se traduit, au terme de la démarche, part une enquête publique. Elle ne peut toutefois être validée qu'avec des étapes préalables de concertation pendant tout le déroulement de la démarche d'étude.

Ainsi, que ce soit avec les partenaires institutionnels « traditionnels » du STACBA (l'Etat, la Région aquitaine, les Départements des Pyrénées Atlantiques et des Landes, l'ACBA et les communes du PTU), le SCoT ou les représentants des secteurs professionnels – dont les transporteurs -, les services publics et des milieux associatifs, la concertation est au cœur de la démarche de révision du PDU. De même, le STACBA a souhaité associer des partenaires et acteurs locaux à l'élaboration du PDU par le biais de plusieurs temps de coconstruction aux différentes phases du projet.

Les réunions publiques dans les communes :

Des réunions publiques et une enquête en ligne ont été organisées dans chacune des sept communes du PTU entre septembre et décembre 2012. Elles associaient le grand public et les représentants des associations mobilisées sur une thématique précise en lien avec les transports (FNAUT, vélo, parents d'élèves, …), d'associations de commerçants des principales villes de l'agglomération ainsi que des acteurs économiques locaux. Leur objectif était principalement de :

- ➔ Présenter la démarche
- ➔ Prendre note des principales préoccupations ou thèmes exprimés
- ➔ Sensibiliser à l'enquête en ligne et aux ateliers de travail thématiques auxquels certains acteurs pouvaient être amenés à participer.

2. Les thématiques du diagnostic et des enjeux

Les éléments de diagnostic se structurent autour de 5 thématiques :

- ➔ La hiérarchisation des voiries et espaces publics ;
- ➔ Les transports publics ;
- ➔ La gestion du stationnement ;
- ➔ Le transport de marchandises ;
- ➔ Le management de la mobilité.

La hiérarchisation des voiries et espaces publics

En ce qui concerne les voiries et espaces publics, le constat a été fait du manque d'une vision globale sur l'agglomération de demain et l'organisation souhaitée des déplacements.

Plusieurs voiries particulièrement routières situées en cœur d'agglomération cristallisent les enjeux, devant ainsi faire l'objet d'un traitement prioritaire afin de faciliter leur utilisation par les autres modes que la voiture : entrées sud-est (boulevard d'Aritxague, en prolongement de la RD932) et est (quai Resplandy et avenue du Prissé), itinéraire interne de contournement (RD260 et boulevard du BAB), etc.

La hiérarchisation du réseau viaire constitue par ailleurs un préalable nécessaire à la mise en cohérence des politiques organisant la voirie, le stationnement ainsi que les transports collectifs au travers d'une réflexion globale.

Sur le volet spécifique des modes doux, deux enjeux complémentaires ont été identifiées :

- ➔ La mise en cohérence entre les politiques en faveur des modes doux dans les différentes communes ;
- ➔ Le manque d'aménagements ponctuels et de services adaptés aux différentes composantes qui caractérisent la mobilité à vélo (acquisition, location, circulation, entretien, stationnement, etc.).

Les transports publics

En matière de transports publics, le projet de bus à haut niveau de service (BHNS) est l'occasion d'impulser une nouvelle dynamique aux transports collectifs de l'agglomération par une réorganisation des lignes de transports en commun qui desservent le PTU avec une évolution substantielle de la qualité du service offert aux usagers.

Pour ce faire, il s'agit donc, à partir des éléments mis en avant par l'EMD, de tendre vers l'utilisation appropriée de chacun des modes de déplacements par :

- ➔ L'amélioration des liaisons locales du réseau de transports urbains, notamment pour les secteurs peu denses de l'agglomération ;
- ➔ La densification de l'offre de transports interurbains, qu'elle soit routière (réseaux des conseils généraux des Landes et des Pyrénées-Atlantiques) ou ferroviaire (réseau régional), accompagnée d'une amélioration générale des conditions d'intermodalité, du point de vue de l'organisation, de l'optimisation et de la mutualisation des interfaces ainsi que de la coordination des horaires et de l'uniformisation de la billettique.

Enfin, en matière de politiques d'urbanisme, l'enjeu est de les rendre plus favorables aux déplacements alternatifs en termes de formes et de fonctions urbaines, dans l'aire d'influence des axes de transports collectifs lourds.

La gestion du stationnement

En termes de stationnement automobile, malgré des situations en la matière très distinctes d'une commune à l'autre — particulièrement entre les trois plus importantes (Anglet,

Bayonne et Biarritz) —, deux aspects de la problématique sont partagés par l'ensemble des communes de l'agglomération :

- ➔ L'organisation du rabattement vers les transports collectifs, notamment en ce qui concerne les parcs relais à déployer simultanément au projet de BHNS ;
- ➔ En parallèle, la redéfinition des normes de stationnement dans les secteurs desservis par le BHNS.

Le stationnement des deux-roues assure quant à lui un rôle essentiel dans la diffusion de la pratique du vélo en ville. Ainsi, l'amélioration des conditions de stationnement des vélos, notamment en termes de sécurisation, est un enjeu important dans le cadre d'une réflexion globale se basant sur un schéma d'itinéraires cyclables d'agglomération.

Le transport de marchandises

En matière de transport de marchandises, c'est principalement l'enjeu de la logistique urbaine qui apparaît à traiter en priorité. Face à la diversité des acteurs de la logistique et à la complexité du transport de marchandises dans des centres urbains contraints, il s'agit de réorganiser le « dernier kilomètre » par une gestion coordonnée de la logistique urbaine.

Celle-ci doit permettre de mieux organiser les interfaces du transport de marchandises avec la ville et ses activités.

Le management de la mobilité

Le management de la mobilité constitue un autre enjeu identifié comme prioritaire, en particulier du point de vue de l'information et de la communication sur les différents modes de déplacement. L'association des différentes offres au sein d'un même système de mobilité complet devrait en effet être en mesure de former une véritable alternative à la voiture individuelle.

De même, la mise en relation des différents acteurs impliqués dans le transport de voyageurs doit permettre de favoriser l'interopérabilité entre réseaux, en lien avec les réflexions engagées dans le cadre de la coopération transfrontalière.

Par ailleurs, en l'absence de conseil en mobilité dans l'agglomération, les besoins des principaux employeurs et usagers plaident en faveur de la mise en place d'un tel service, par l'intermédiaire d'un « ambassadeur » de la mobilité notamment. Celui-ci devrait alors encourager au développement de démarches de plans de mobilité mais également suivre les offres de transport et leur évolution.

3. Le PDU soumis à enquête publique

Les objectifs

Alors que le premier PDU, approuvé en 2004, avait été élaboré dans un contexte où les contraintes de circulation et les sensibilités en matière d'« écomobilité » étaient localement peu importantes, le contexte a largement changé depuis.

L'ambition de créer un réseau de transport collectif porté par des lignes fortes est devenue une réalité et le projet de deux lignes de BNHS est en cours de réalisation. La révision du PDU a été marquée par une forte volonté de pragmatisme, en privilégiant des actions pertinentes pouvant être conduites de façon réaliste plutôt qu'un trop grand nombre de mesures ne pouvant toutes être menées. De même, il a été convenu d'établir un plan d'actions tirant le meilleur parti de la mise en place du BHNS afin de valoriser l'investissement important que représente cet équipement structurant pour la collectivité.

La stratégie du PDU comporte ainsi 4 objectifs :

- ➔ Répondre aux besoins de déplacement ;
- ➔ Garantir le droit à la mobilité pour tous ;
- ➔ Assurer l'attractivité du territoire ;
- ➔ Préserver le cadre de vie.

Ces objectifs visent à améliorer les conditions dans lesquelles les habitants, les touristes, et ceux qui se rendent dans l'agglomération, peuvent se déplacer en mettant en œuvre des moyens permettant de réduire les effets négatifs de l'usage excessif de la voiture particulière sur la santé, l'environnement et la qualité de vie.

Le programme d'actions

L'approfondissement du plan d'actions du PDU s'est fait à partir de l'évaluation de 3 scénarios et du choix fait par le STACBA.

Ce programme s'organise en 3 axes de travail distincts mais interdépendants :

- ➔ Un territoire mieux organisé favorable aux modes alternatifs ;
- ➔ Un territoire plus favorable aux déplacements doux ;
- ➔ Des politiques publiques de mobilité efficientes et partagées.

▫ Vers un territoire mieux organisé favorable aux modes alternatifs

Cet axe traite des problématiques liées à la moyenne distance, c'est-à-dire au-delà de 2 à 3 kilomètres.

Il s'agit principalement de travailler sur la hiérarchisation des axes structurants du PTU qui drainent quotidiennement de nombreux flux internes mais aussi en provenance et à destination des communes en dehors du cœur urbain et de celles de la couronne périurbaine. L'ambition est d'assurer la « fluidité » des solutions de transports alternatives à la voiture individuelle.

Il s'agit également de travailler sur l'optimisation des différentes offres de transports collectifs — réseaux *Chronoplus*, *Transports 64*, *XL'R* et *TER Aquitaine* — par la montée en puissance des « modes lourds » (ferroviaires) et la redistribution et hiérarchisation des autres modes (routiers urbains et interurbains). Cela passe également par une amélioration de l'intermodalité via les pôles d'échanges. L'ambition est de faire des axes de transports

collectifs structurants — en particulier le BHNS —, une colonne vertébrale du développement urbain.

Enfin, il ne s'agit pas d'écarter le mode de déplacement automobile mais de l'intégrer dans des logiques de partage et de mutualisation de la voiture individuelle (covoiturage). L'ambition est de changer et d'optimiser l'usage de la voiture.

Cet axe comporte 6 actions :

- ➔ Action 1.1 — Hiérarchiser les voiries ;
- ➔ Action 1.2 — Optimiser le réseau de transport urbain ;
- ➔ Action 1.3 — Développer l'utilisation des réseaux de transport interurbain ;
- ➔ Action 1.4 — Articuler politiques urbaines et transports collectifs ;
- ➔ Action 1.5 — Améliorer l'intermodalité via les pôles et stations d'échanges ;
- ➔ Action 1.6 — Développer le covoiturage.

▫ Vers un territoire plus favorable aux déplacements doux

Il s'agit à travers cet axe de travailler sur les problématiques de la courte distance, pour lesquelles les modes de déplacements adaptés sont la marche à pied et le vélo. À l'échelle communale voire intra-communale, il s'agit donc avant tout d'améliorer la place dédiée aux piétons, aux deux-roues et à leur stationnement, dans les voiries, places, trottoirs, et cheminements des quartiers. L'ambition est d'augmenter la part des déplacements doux par des politiques urbaines adaptées.

Il s'agit également de traiter la question de la livraison des marchandises en centre-ville afin d'en limiter les nuisances.

Cet axe comporte 5 actions :

- ➔ Action 2.1 — Hiérarchiser les espaces publics et promouvoir des quartiers « apaisés » ;
- ➔ Action 2.2 — Systématiser la prise en compte de la marche à pied et du vélo dans les politiques urbaines ;
- ➔ Action 2.3 — Mettre en place un maillage d'itinéraires cyclables ;
- ➔ Action 2.4 — Promouvoir et faciliter l'accès à la pratique du vélo ;
- ➔ Action 2.5 — Améliorer les conditions de livraison en ville.

▫ Vers des politiques publiques de mobilité efficientes et partagées

Il s'agit ici d'accompagner et d'optimiser les politiques publiques de mobilité mises en place dans le cadre des 2 premiers axes en provoquant un changement de comportement.

Il s'agit par ailleurs de promouvoir et d'utiliser l'innovation technologique afin de compléter et d'articuler les offres existantes : utilisation de la billettique, promotion de l'information

par les canaux web, développement d'offres de « nouvelles mobilités » (électriques par exemple), etc.

Enfin, il s'agit de suivre la mise en œuvre du PDU et de réfléchir à la stratégie d'évolution de son périmètre. L'ambition est de penser la mobilité à l'échelle du bassin de vie du quotidien.

Cet axe comporte 6 actions :

- ➔ Action 3.1 — Accompagner et suivre les politiques de mobilité ;
- ➔ Action 3.2 — Améliorer l'intermodalité par le biais de la billettique et de la tarification ;
- ➔ Action 3.3 — Améliorer la multimodalité ;
- ➔ Action 3.4 — Accompagner et sensibiliser les principaux générateurs de déplacements ;
- ➔ Action 3.5 — Répondre à l'évolution territoriale de la mobilité.

La maîtrise d'ouvrage des actions

Le STACBA assurera la maîtrise d'ouvrage des actions du PDU qui sont de sa compétence d'autorité organisatrice de transport urbain.

Les autres collectivités, associées dans l'élaboration du PDU par les différentes étapes de concertation, assureront, chacune, selon leur compétence, la maîtrise d'ouvrage des autres actions, en particulier :

- ➔ Les communes, les intercommunalités et les départements pour ce qui est des aménagements de la voirie et des espaces publics ;
- ➔ Les communes et les intercommunalités pour la prise en compte du PDU dans leurs PLU et PLUI ;
- ➔ La région, Réseau Ferré de France (RFF) et la SNCF pour les actions sur le réseau ferroviaire.

La programmation des actions et leur suivi

Les actions du PDU sont programmées sur la période 2015–2025.

Pendant toute cette période, un suivi régulier sera effectué pour évaluer l'avancement de chacune des mesures et proposer si nécessaire des ajustements. Ce suivi est basé sur une série d'indicateurs qui permettront de vérifier si les objectifs fixés sont tenus.

Réglementairement, à mi-parcours, c'est-à-dire en 2020, une évaluation complète doit être réalisée.

4. L'évaluation environnementale

L'évaluation environnementale est une composante obligatoire du PDU. Elle permet, à partir d'un état des lieux, de vérifier l'incidence des actions du PDU sur différents points ayant trait à l'environnement et à la santé publique.

La qualité de l'air

Atouts et opportunités	Faiblesses et points de vigilance
➔ Une qualité de l'air globalement « bonne » d'après l'indice Atmo, indicateur de qualité de l'air des agglomérations de plus de 100 000 habitants prenant en compte le dioxyde de soufre (SO_2), le dioxyde d'azote (NO_2), l'ozone (O_3) et les particules en suspension dans l'atmosphère, ou particules fines (PM_{10}) ; ➔ Des objectifs de réduction des polluants à inclure dans le projet de PDU.	➔ Des dépassements de seuils observés périodiquement sur le territoire pour les PM_{10} et le NO_2 ; ➔ Une situation délicate sur l'A63 ; ➔ Des objectifs de réduction des polluants (PM_{10} et NO_2) inscrits au Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) de l'Agglomération de Bayonne et des orientations ciblant le PDU.

Les principaux enjeux du PDU en lien avec la qualité de l'air concernent ainsi :

- ➔ La prise en compte PPA et de ses orientations, notamment en établissant des objectifs de réduction d'émission de polluants dans le PDU ;
- ➔ La réduction des émissions de polluants atmosphériques, notamment sur les secteurs à fort enjeux (boulevard du BAB, etc.), en favorisant par exemple les modes alternatifs à la voiture (modes doux, transports collectifs), mais aussi le covoiturage et en limitant les vitesses de circulation ;
- ➔ La réduction de l'exposition des populations aux polluants atmosphériques issus des circulations routières, en limitant le trafic routier dans le centre de l'agglomération (zone plus densément peuplée), et en favorisant les modes alternatifs à la voiture, notamment pour les déplacements entre pôles de proximité ;
- ➔ Le renforcement du réseau de surveillance de qualité de l'air sur le territoire.

Il ressort de l'évaluation environnementale du plan d'actions que le PDU présente un impact global positif sur la qualité de l'air, en réduisant l'usage des transports routiers sur le territoire et en développant l'usage des modes de déplacements alternatifs. Le PDU pourrait permettre une diminution des émissions de NO_x de 26 % et de 36 % des PM_{10} entre 2009 et 2020. Ces estimations sont transposées en objectifs de diminution des polluants dans une volonté de cohérence avec le PPA.

Le bruit

Atouts et opportunités	Faiblesses et points de vigilance
➔ Une bonne connaissance des niveaux sonores des grandes voies de circulation du territoire ; ➔ Un Plan d'Exposition au Bruit (PEB) existant pour l'aéroport.	➔ Des nuisances sonores importantes sur certaines zones très urbaines (secteur de l'Adour à Bayonne) et le long des axes majeurs (boulevard du BAB, etc.).

Les principaux enjeux du PDU en lien avec le bruit concernent ainsi :

- ➔ Le développement des déplacements en transports collectifs (report modal) et du covoiturage, pour limiter le trafic et le bruit induit principalement dans les secteurs les plus denses, où le plus de personnes est exposé (RD810, boulevard du BAB, etc.)

- ➔ La hiérarchisation des réseaux, visant, par exemple, à extraire le trafic des poids lourds et le trafic de transit des centres urbains, et pouvant s'accompagner d'une organisation du transport de marchandises et des livraisons.

La baisse des nuisances sonores est liée directement à la baisse des niveaux de trafic, mais tout autant à la diminution des vitesses pour un même trafic. Le PDU a pour ambition de restreindre globalement le trafic automobile (grâce au report modal, au covoiturage et au développement des modes doux), ainsi que de mener une réflexion sur la modération des vitesses (quartiers apaisés, hiérarchisation de la voirie). Le futur PEB de l'agglomération à paraître en 2014 servira de référence sur les actions dédiée à la réduction du bruit sur le PTU.

Les gaz à effet de serre (GES)

Atouts et opportunités	Faiblesses et points de vigilance
➔ Un Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Énergie (SRCAE) mis en place afin d'améliorer la qualité de l'air et de diminuer les émissions de gaz à effet de serre (GES) à l'échelle de l'Aquitaine accompagné d'objectifs et d'orientations pour le secteur des transports (- 21 % entre 2008 et 2020) ; ➔ Un Bilan Carbone territorial actualisé en 2013 et un Plan Climat – Énergie Territorial (PCET) approuvé en 2014 fixant des objectifs de réduction des GES sur l'agglomération (– 12 % pour le secteur des transports d'ici à 2020).	➔ Des zones portuaires, industrielles et touristiques et une continuité et un étalement de l'espace périurbain qui font du littoral de la Côte Basque l'un des pôles de concentration et d'émissions de GES de la région ; ➔ Une cohérence à assurer entre les actions du PDU et les objectifs du SRCAE et du Bilan Carbone territorial ; ➔ Un PCET qui reste à valider et à mettre en œuvre.

Les principaux enjeux du PDU en lien avec les GES concernent ainsi :

- ➔ La compatibilité du PDU avec les orientations du SRCAE d'Aquitaine ;
- ➔ La réduction globale des émissions de GES issues des transports sur le PTU en définissant des objectifs ambitieux d'ici 2020 grâce à un report modal, au développement du covoiturage, au soutien aux véhicules décarbonés, à la réduction de la vitesse sur certains axes stratégiques et à une plus grande cohérence entre urbanisme et offre de transport alternatif à la voiture ;
- ➔ La facilitation de l'émergence du PCET de l'Agglomération Côte Basque – Adour.

Le PDU présente un impact global positif sur le changement climatique et les émissions de GES, en réduisant l'usage des transports routiers sur le territoire et en développant l'usage des modes de déplacements alternatifs. Le PDU retenu pourrait permettre une diminution des émissions de GES d'environ 8 % entre 2008 et 2020. Ces estimations, associées à des moyens de mise en œuvre importants et une programmation jusqu'à 2025 sont transposées en un objectif de diminution des émissions de GES de 12 %, comme le PCET, et dans une volonté de cohérence avec le SRCAE. Dans le second « temps » du PDU, entre 2020 et 2025, de nouveaux objectifs de réduction pourront être fixés afin de se rapprocher davantage des objectifs du SRCAE (– 21 %).

L'eau

Atouts et opportunités	Faiblesses et points de vigilance
➔ Une ressource en eau très importante ; ➔ Une qualité des eaux de baignade globalement bonne ; ➔ Un Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) comportant des objectifs de qualité pouvant être utilisés par le PDU ; ➔ La généralisation de l'installation de moyens de traitement des pollutions d'origine routière en amont des stations d'épuration des eaux usées ou du rejet au milieu naturel.	➔ Une qualité des eaux très variable en fonction des cours d'eau ; ➔ Une imperméabilisation des sols qui rend vulnérable les milieux aux pollutions par ruissellement ainsi qu'aux phénomènes de lessivage des sols.

Les principaux enjeux du PDU en lien avec l'eau concernent ainsi :

- ➔ La prise en compte des orientations du SDAGE ;
- ➔ La présentation des zones humides et de la biodiversité liée ;
- ➔ La préservation des périmètres de protection des captages d'eau potable ;

- ➔ La prise en compte du potentiel polluant des infrastructures de transport (lessivage des sols revêtus lors des épisodes pluvieux) et du potentiel de gestion des réseaux de collecte ;

- ➔ La maîtrise des débits de rejet des eaux pluviales, par des techniques de gestion : limitation de l'imperméabilisation, bassins de rétention, chaussées, réservoirs, etc.

L'analyse montre que les actions du PDU devraient présenter globalement des impacts positifs sur la qualité des eaux : en effet, l'évolution des modes de déplacement vers des modes moins ou non polluants limitera les rejets de charges polluantes au milieu naturel (via les eaux de ruissellement).

Les risques majeurs

Atouts et opportunités	Faiblesses et points de vigilance
➔ Une bonne prise en compte du risque d'inondation, grâce aux Plans de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI) ; ➔ Un Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) pour la commune de Tarnos.	➔ De nombreux risques naturels ou anthropiques sur les communes du territoire (inondation, mouvement de terrain, submersion marine, feu de forêt, séisme, transport de matières dangereuses, industriel, rupture de barrage) ; ➔ Des règles inscrites dans les Plans de Prévention des Risques (PPR).

Les principaux enjeux du PDU en lien avec les risques majeurs concernent ainsi :

- ➔ L'amélioration de la prise en compte du risque d'inondation des infrastructures de transport, afin de diminuer la vulnérabilité du territoire et d'accélérer le retour à la normale ;
- ➔ La prise en compte du risque de mouvement de terrain dans la réalisation d'infrastructures ou aménagements ;
- ➔ La non-aggravation de l'exposition des populations et des biens aux risques majeurs : prise en compte des risques naturels dans la réalisation d'infrastructures ou aménagements ;
- ➔ La non-aggravation de l'exposition des populations et des biens aux risques majeurs : prise en compte du PPRT de la commune de Tarnos dans la réalisation d'infrastructures ou aménagements.

La mise en œuvre du PDU, en réduisant le trafic routier et en réorganisant l'espace, ne devrait pas aggraver les risques déjà identifiés, et surtout n'augmentera pas l'exposition de la population aux risques. La hiérarchisation de la voirie pourrait également permettre une diminution du transport de matières dangereuses dans les secteurs denses urbains, et donc limiter le risque. Il conviendra toutefois de veiller à ce qu'aucun nouveau projet d'aménagement ne soit contradictoire avec les risques naturels (notamment le risque d'inondation) ou anthropiques recensés.

La consommation d'espace, les milieux naturels et les continuités écologiques

Atouts et opportunités	Faiblesses et points de vigilance
➔ Une grande richesse de milieux naturels et la présence de corridors écologiques ; ➔ De nombreuses protections réglementaires, identifiant bien les territoires à enjeux ; ➔ Le développement des modes doux, moins consommateurs d'espaces.	➔ La préservation des corridors écologiques vis-à-vis des possibilités de rupture par des infrastructures et circulations denses ; ➔ La prise en compte des écosystèmes et des zones d'intérêt écologique majeur, réglementaires et d'inventaire ; ➔ Les conséquences réglementaires de projets d'aménagements en zone Natura 2000 ou à proximité.

Les principaux enjeux du PDU en lien avec la consommation d'espace, les milieux naturels et les continuités écologiques concernent ainsi :

- ➔ La préservation des zones d'intérêt écologique majeurs ou réglementaires ;
- ➔ La précaution sur les sites sensibles non protégés (zones humides, boisements, etc.) ;
- ➔ L'organisation de la fréquentation des espaces naturels (sentiers, desserte en transports collectifs, stationnement en périphérie, etc.) ;
- ➔ La préservation des rôles de la forêt (rôle de protection face aux risques naturels, récréatif, paysager et environnemental).
- ➔ La prise en compte de la trame verte et bleue dans les projets d'infrastructures ou aménagements pour :
  - Éviter le fractionnement des espaces naturels ;
  - Protéger les corridors écologiques (réseau hydrographique et sa ripisylve, déplacements de la grande faune sauvage sur le PTU) ;
  - Préserves les espèces (notamment remarquables) présentes sur le PTU ;
  - Respecter les zones d'expansion des crues (fonds de vallées, zones humides, accueillant une riche biodiversité) ;
- ➔ L'utilisation du PDU comme un levier supplémentaire pour la maîtrise de l'urbanisation, en favorisant un développement urbain organisé autour des réseaux de transports collectifs ;
- ➔ Le choix préférentiel d'aménagements de voiries ou de parkings économes en espace et en matières premières ;

- ➔ Le développement des aménagements en faveur des modes de déplacements les plus économes en termes d'espaces (transports collectifs, sites propres, modes doux) et qui permettent de préserver les espaces naturels et agricoles ;

- ➔ L'appréhension stratégique des affluences touristiques en période estivale, et de leurs répercussions spatiales ;

- ➔ La limitation de la fragmentation des milieux et des exploitations agricoles.

La mise en œuvre du PDU pourrait à la fois s'accompagner d'incidences positives et négatives sur les milieux naturels et la faune. Chaque projet, au moment de sa mise en œuvre, devra toutefois porter son attention sur les incidences potentielles du projet sur la biodiversité, afin d'en limiter les incidences négatives. C'est particulièrement le cas pour les 8 sites Natura 2000 que compte le PTU. Ces sites, issus d'un réseau écologique européen font l'objet d'une analyse des incidences des projets pouvant les affecter. Les incidences possibles du PDU sur les sites Natura 2000 se situent particulièrement en phase de travaux mais aussi en phase d'« exploitation » : anthropisation des sols, pollution sonore, défrichement, etc. Il conviendra donc, lors des études de programmation des actions du PDU, de prévoir des études d'incidences dédiées.

Le paysage et le patrimoine

Atouts et opportunités	Faiblesses et points de vigilance
➔ Une grande diversité et richesse paysagère ; ➔ Une perception de l'espace public très forte dans les centres anciens de Bayonne et de Biarritz ; ➔ De nombreux sites et bâtiments, répertoriés et protégés, témoins d'un patrimoine remarquable lié à la qualité des paysages ou à l'identité architecturale du territoire.	➔ Des continuités paysagères qui peuvent être coupées par la réalisation d'infrastructures ou aménagements ; ➔ Des projets d'infrastructures de transport pouvant générer des effets négatifs sur le patrimoine, en dégradant son environnement immédiat ou lointain, par effet de covisibilité ou en altérant directement le bâti par émissions de particules ; ➔ Une présence importante de la voiture sur de vastes espaces dédiés accordant peu de place aux piétons.

Les principaux enjeux du PDU en lien avec le paysage et le patrimoine concernent ainsi :

- ➔ La préservation et la valorisation des grandes trames paysagères naturelles (cordon littoral, vallées de l'Adour et de la Nive) qui confèrent son identité au territoire et participent fortement à la qualité du cadre de vie ;

- ➔ La limitation du mitage urbain et de la création de ruptures paysagères dans les territoires ruraux des collines basques ;

- ➔ La valorisation des entités naturelles comme support à des circulations douces et à une nouvelle trame paysagère ;

- ➔ Le renforcement de la cohérence entre les politiques de déplacements et les politiques d'amélioration du cadre de vie en ville ;

- ➔ La valorisation du patrimoine, par une amélioration de ses abords (diminution du trafic local, circulations douces, aménagement paysager, signalétique), ou par la création de cheminements doux.

En agissant sur les espaces publics, afin d'améliorer l'accessibilité aux transports collectifs ou de faciliter l'usage des modes doux, tels que la marche à pied ou le vélo, le PDU agit favorablement sur le cadre de vie.

De façon générale, le PDU ne présente aucune incidence négative majeure. Les actions prévues afin de répondre à ses principaux objectifs ont en majorité une incidence environnementale positive. Par ailleurs, les mesures de suivi intégrées au plan d'actions permettront, au fur et à mesure de l'avancement des projets du PDU, d'évaluer leur impact environnemental et, si nécessaire, de leur fixer de nouveaux objectifs.

5. Synthèse du PDU

Fruit d'une démarche concertée et co-construite, le PDU se veut être un projet réaliste mais néanmoins ambitieux, s'articulant autour d'un programme de 16 actions et 43 mesures organisées en 3 axes de travail.

Au sein du plan d'actions, plusieurs sujets « clés » constituent le cœur du projet de transport de l'agglomération pour les 10 ans à venir :

- ➔ La réalisation du BHNS qui se veut être la colonne vertébrale du système de déplacements de l'agglomération ;

- ➔ La hiérarchisation de la voirie pour établir une vision partagée du système viaire à l'échelle de l'agglomération ;

- ➔ Le développement du covoiturage, levier peu coûteux mais pouvant être très favorable à l'écomobilité ;

- ➔ Le développement des modes de déplacements doux, vélo et marche à pied, par l'amélioration de la continuité et de la lisibilité des itinéraires, portée notamment par le Plan Vélo de l'Agglomération Côte Basque – Adour ;

- ➔ Le déploiement de nouvelles technologies pour améliorer l'utilisation et l'information en matière de transports ;

- ➔ La promotion de nouveaux usages permettant d'améliorer les conditions de déplacements dans l'agglomération à travers la mise en place d'un conseil en mobilité.

Ces sujets « clés », couplés aux différents autres actions prévues en matière de transports collectifs — urbains et interurbains —, d'intermodalité, de cohérence entre urbanisme et transport, d'espaces publics, de logistique urbaine, de gouvernance des transports et de

suivi des déplacements, construisent un projet multimodal cohérent visant à améliorer la mobilité de tous à l'échelle de l'Agglomération Côte Basque – Adour.

6. Glossaire

ACBA : Agglomération Côte Basque – Adour

AOT : autorité organisatrice de transports

AOTU : autorité organisatrice de transport urbain AUDAP : Agence d'Urbanisme Atlantique et Pyrénées BHNS : bus à haut niveau de service

BLU : « boîtes » logistiques urbaines CDU : centre de distribution urbaine CEF : Centre Européen de Fret

DOO : document d'orientation et d'objectifs

ELU : espace logistique urbain

EMD : enquête ménages – déplacements

ENE (loi) : loi portant engagement national pour l'environnement

EPCI : établissement public de coopération intercommunale

FEDER : Fonds Européen de Développement Économique et Régional

GECT : Groupement Européen de Coopération Territoriale

GES : gaz à effet de serre

LAURE : loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie

LOTI : loi d'orientation des transports intérieurs

PAM : point d'accueil des marchandises

PAV : point d'accueil des véhicules

PAVE : Plan de Mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics

PCET : Plan Climat – Énergie Territorial

PDA : plan de déplacements d'administration

PDE : plan de déplacements d'entreprise

PDIE : plan de déplacements inter-entreprises

PDU : Plan de Déplacements Urbains PLH : Programme Local de l'Habitat PLU : Plan Local d'Urbanisme

PLUI : Plan Local d'Urbanisme Intercommunal

PMR : personne à mobilité réduite

PPA : Plan de Protection de l'Atmosphère

PREDIT : programme de recherche et d'innovation dans les transports terrestres

PRQA : Plan Régional de Qualité de l'Air PTU : périmètre de transports urbains RFF : Réseau Ferré de France

SAEIV : système d'aide à l'exploitation et d'information des voyageurs

SCOT : Schéma de Cohérence Territoriale

SDAGE : Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux SDATC : Schéma Directeur d'Accessibilité des Transports Collectifs SIM : système d'information multimodale

SRCAE : Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Énergie

SRIT : Schéma Régional des Infrastructures, des Transports et de l'Intermodalité

SRU (loi) : loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains

STACBA : Syndicat des Transports de l'Agglomération Côte Basque – Adour

TAD : transport à la demande

TCSP : transport en commun en site propre

ZLU : zone logistique urbaine