



agence d'urbanisme atlantique & pyrénées

LA MOBILITE DANS L'AGGLOMERATION DE BAYONNE-ANGLET-BIARRITZ

Un point sur les réflexions
et les enjeux à venir

NOVEMBRE 2009

368

STAB

2



L'HÉGÉMONIE EXCEPTIONNELLE DE LA VOITURE N'EST PAS UNE FATALITÉ

L'agglomération est marquée par **une utilisation exceptionnelle de la voiture**, impliquée dans près de 80% des déplacements quotidiens.

Cette part est beaucoup plus importante que dans les autres agglomérations françaises (moins de 60% pour une agglomération «écomobile»). Inversement, les transports collectifs sont peu utilisés, la marche à pied moins présente qu'ailleurs.

Cette situation résulte en partie des caractéristiques de l'agglomération :

- trois communes complémentaires de taille similaire,
- des générateurs de flux répartis sur l'ensemble du territoire ce qui allonge les déplacements,
- des discontinuités urbaines qui handicapent les modes alternatifs
- ... et plus récemment un fort développement des territoires périurbains sièges de la voiture particulière.

Elle est également la résultante de l'organisation des réseaux :

- des voies routières à forte capacité qui pénètrent jusque dans le cœur des villes,
- une offre de stationnement très importante et souvent peu chère dans les centres qui attire les automobilistes,
- un réseau de transports collectifs qui s'adresse essentiellement aux captifs (peu de fréquence, offre diluée dans les quartiers, des vitesses commerciales insuffisantes...).

Aujourd'hui **60% des gaz à effet de serre émis par l'agglomération sont liés aux pratiques de déplacement.**

L'ENJEU : PRÉSERVER L'ATTRACTIVITÉ DE L'AGGLOMÉRATION

LE MOYEN : REPENSER L'ORGANISATION DES DÉPLACEMENTS

Le schéma qui organise actuellement les déplacements dans l'agglomération ainsi qu'à ses portes a atteint ses limites : les congestions sont de plus en plus nombreuses et régulières.

Avec 2% de croissance annuelle du trafic routier, ce modèle met en péril l'attractivité du territoire, son fonctionnement et sa qualité de vie.

L'objectif envisagé est d'évoluer vers la mobilité d'une agglomération certes « moyenne », mais ce dès 2015, afin de ramener à cette date les flux automobiles dans l'agglomération à un niveau proche de ceux de 2004 :

- réduire la place, et donc la part, de l'automobile en ville (baisser la part de la voiture à 70%),
- donner la priorité aux transports collectifs, en investissant pour améliorer l'offre et la qualité du service (doubler au moins la part des transports collectifs dans la mobilité quotidienne),
- donner l'envie de marcher à pied et de faire du vélo par des aménagements adaptés, sécurisés et attractifs...

UN RÉSEAU DE TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS ÉLÉMENT D'UNE DÉMARCHE MULTIMODALE

Le réseau de transports collectifs urbains doit être pensé comme un maillon d'une politique globale des déplacements qui concerne un territoire plus large : l'agglomération littorale et le Pays Basque intérieur d'abord, les échanges avec le reste du Département et de la Région ensuite. Il est déterminant car une grande partie des emplois et des équipements du bassin de vie sont situés dans les 6 communes qui composent le Périmètre de Transport Urbain (Bayonne, Biarritz, Anglet, St Pierre d'Irube, Boucau, Tarnos). Au delà de caractéristiques d'offres attractives (fréquences, aptitudes, vitesse...), il doit donc :

- être complémentaire du réseau ferré, dès maintenant (desserte des gares, horaires, itinéraires...) en s'adaptant à ses évolutions à venir,
- être relayé par une offre interurbaine à partir de points d'échanges bien aménagés,
- permettre des transferts de la voiture vers les transports collectifs à partir de parkings relais.

Il doit également être en cohérence avec une politique de développement des modes doux : bonne desserte des centres, des commerces et des plages, accessibilité piétonne et cyclable des arrêts...

MIEUX DESSERVIR LES PRINCIPAUX PÔLES...

Le manque d'attractivité du réseau actuel (fréquences insuffisantes, itinéraires longs, vitesses commerciales

faibles) fait qu'il est utilisé essentiellement par une population captive et qu'il souffre d'une mauvaise réputation.

Le saut **qualitatif nécessaire** passe par la mise en œuvre d'**itinéraires à fort niveau de service, lisibles, rapides et fonctionnels.**

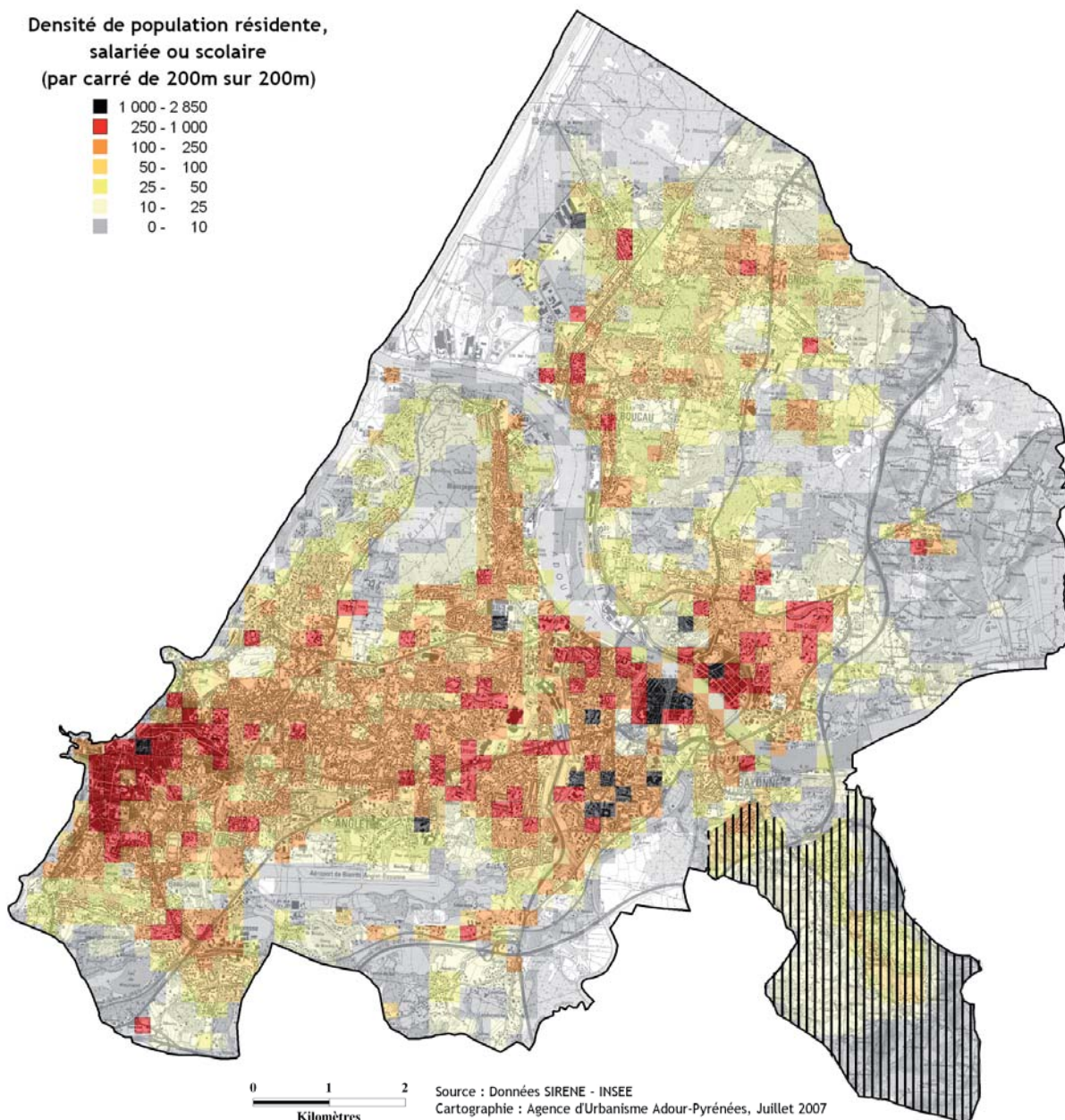
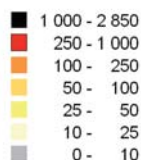
Ces itinéraires doivent :

- desservir les principaux générateurs de flux (habitat, emplois, scolaires, équipements) : le centre de Bayonne, le centre de Biarritz et les centres commerciaux sont les principaux générateurs de flux, les quartiers Marracq (hôpital, lycées, équipements) et Sainte Croix (habitat social) sont

également à l'origine de déplacements importants

- répondre aux origines-destinations identifiées : le caractère polycentrique de l'agglomération multiplie les flux croisés et doit constituer une chance pour la hiérarchisation du réseau.
- anticiper l'arrivée de nombreux projets structurants: quartiers nord de Bayonne, Sutar et Landes de Juzan à Anglet, Iraty et Aguiléra à Biarritz, Ametzondo et Pôle clinique à l'Est, densification de Tarnos...
- capter les flux d'entrées de ville : la périurbanisation accroît fortement les échanges avec l'extérieur, le réseau collectif doit organiser un transfert modal à partir de parkings relais.

Densité de population résidente, salariée ou scolaire (par carré de 200m sur 200m)



... À PARTIR D'AXES AMÉNAGÉS

Le réseau urbain peut être hiérarchisé à partir de 3 niveaux de desserte : les axes structurants d'agglomération, les lignes «fortes» interquartiers, les dessertes spécifiques.

Aménager un « axe structurant » de transport collectif revient à identifier un itinéraire stratégique sur lequel certains aménagements rendront le transport collectif efficace et lisible (site propre partiel ou total, système de priorité aux feux, stations confortables, dispositif d'information pour le voyageur, matériel roulant spécifique...) et sur lequel l'offre sera renforcée et cadencée (un bus toutes les 5 à 10mn par exemple).

Au regard des pôles et des populations à desservir, plusieurs itinéraires sont étudiés :

- un axe nord de Bayonne – RD817 / Biarritz Centre

- un axe Tarnos - RD810 / Bayonne Sud - RD932, passant par l'hôpital et Marracq

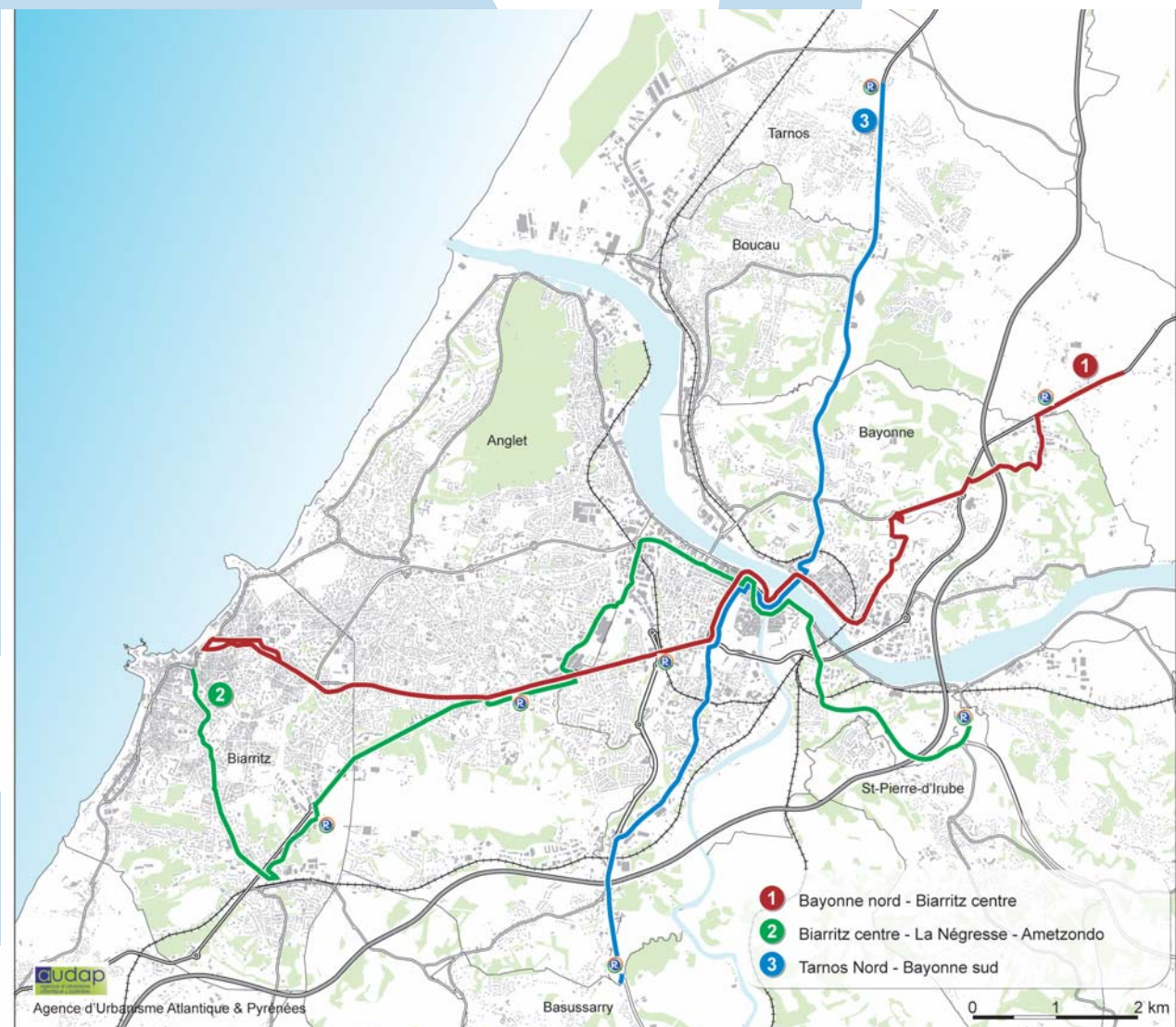
- un axe Ametzondo – échangeur A64 / Biarritz, passant par les centres commerciaux.

LE CHOIX DU MODE

Bus, Tram sur fer, Tram sur pneus, Bus à Haut Niveau de Service, les hypothèses sont nombreuses.

Le réseau actuel se caractérise par une très faible affluence. Les bus standards de 12m répondent aujourd'hui à la demande.

Même si un tram permettrait de s'inscrire en rupture avec les pratiques actuelles, il semble prématuré d'envisager son installation. Une ligne de tram répond à des fréquentations de 30 à 60.000 voyageurs/jour (alors que la ligne 1 du réseau actuel est de l'ordre de 5 à 7.000 voyageurs/jour).

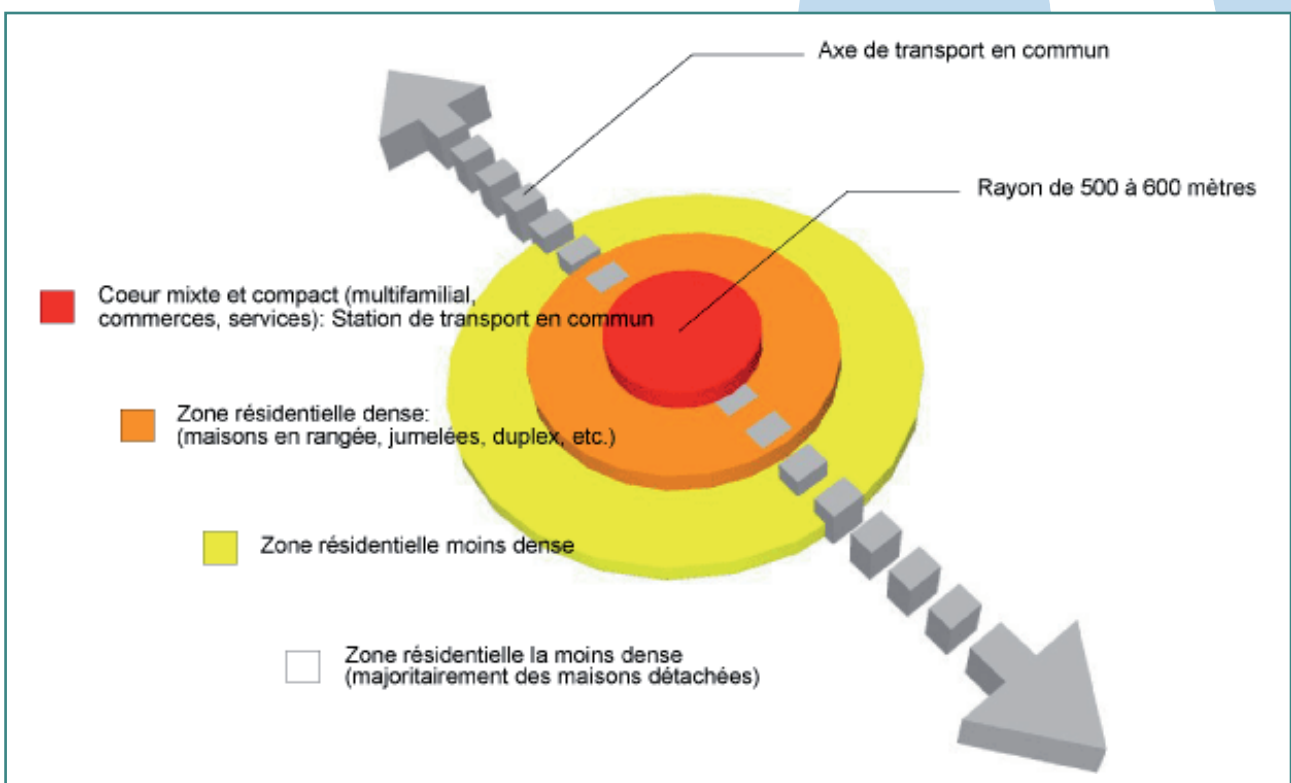


Il faut compter 20 à 40 millions d'euros du km pour aménager un tramway, contre 3 à 8 millions d'euros par km de Bus à Haut Niveau de Service (selon le niveau d'aménagement).

POUR UNE COHÉRENCE TRANSPORT / URBANISME

La mise en œuvre d'une politique d'axes structurants de transport collectif urbain ne peut pas se faire sans réflexion sur le renouvellement et l'aménagement des territoires desservis.

L'investissement public doit être valorisé par une densification et une dynamique de renouvellement urbain doit s'opérer dans un périmètre de 300 à 500m autour des lignes concernées. L'expérience montre que si la collectivité n'anticipe pas cette dynamique, le privé saisit l'opportunité avec un risque de moindre cohérence et de spéculation foncière. Un projet d'axe lourd de transport collectif doit donc s'accompagner de démarches complémentaires d'acquisition foncière et de projet urbain.



LE RENOUELEMENT DE LA DÉLÉGATION DE SERVICE PUBLIC : UNE OPPORTUNITÉ

Le Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'agglomération a en charge le renouvellement de la Délégation de Service Public qui régit le fonctionnement du réseau de transports collectifs (Stab) et qui arrive à échéance au 1er mars 2010.

Cette délégation aura une durée de vie de 7 ans et il n'est pas envisagé d'attendre la suivante pour mettre en œuvre un réseau de transports qui s'appuie sur l'aménagement d'axes structurants. Ce processus intègre une démarche de projet à même de décliner une politique de transport pour l'avenir.

La phase juridico-administrative du renouvellement de la DSP a donc inclu une réflexion spécifique sur la définition du futur réseau à partir de laquelle les éléments de la convention d'exploitation sont identifiés. La collectivité définit dans ce cadre l'offre de transport qu'elle souhaite développer dans les différents secteurs de l'agglomération.

Cette phase 1 de la procédure a notamment permis de statuer sur :

- les actions concernant la mise en œuvre d'axes structurants à terme et pendant la durée de la DSP : quels itinéraires avec quel niveau d'offre, quel(s) site(s) propre(s), ...

- la mise en place de lignes «fortes» complémentaires,

- les dessertes adaptées : une offre spécifique du type de la navette de Bayonne, de la navette des plages, pour la desserte ponctuelle de grands équipements, du transport à la demande pour les secteurs moins denses...

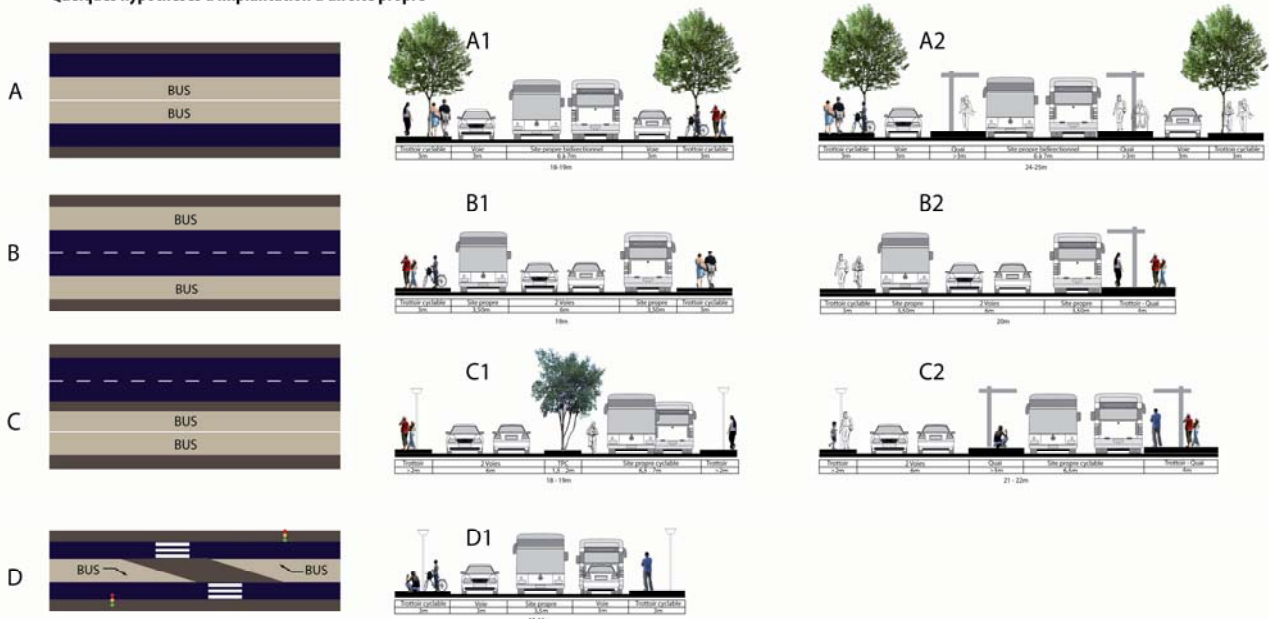
La mise en œuvre des axes structurants de transport collectif doit amener une diminution de la place dédiée à la voiture. Trois démarches complémentaires doivent être analysées :


- les sites propres à programmer ne doivent pas être imaginés en plus du système routier mais en remplacement de voies de circulation. C'est notamment le cas sur la RD810 (Bayonne, Anglet, Tarnos).

- les entrées de ville doivent constituer des secteurs où un niveau de congestion est maintenu pour inciter un report modal à partir des parkings relais (Sutar, RD817, RD810, échangeur A63/A64).

- avec le développement de transports collectifs attractifs, l'offre de stationnement dans les centres villes doit diminuer (suppression de places en surface, extension des périmètres payants...). L'accès aux plages en période estivale devra suivre une tendance similaire.

Quelques hypothèses d'implantation d'un site propre





AUDAP
Petite Caserne - 2 allée des Platanes
BP 628 - 64106 Bayonne cedex
tél. 05 59 46 50 10 - fax. 05 59 46 50 30
contact@audap.org