

La prise en compte des enjeux de mobilité

L'explosion des mobilités a engendré une dilatation croissante des espaces urbains, qui rend de plus en plus vague la notion de "bassin de vie quotidienne".

L'amélioration incessante des infrastructures de transport et la démocratisation de l'accès à la voiture particulière a en effet permis, pour la même durée de déplacements quotidiens, d'aller s'installer de plus en plus loin, au-delà du *Périmètre de Transports Urbains (PTU)**. Vitesse de déplacement et étalement urbain sont donc intimement liés : l'attrait d'un foncier moins onéreux, de mètres carrés par habitant supplémentaires et d'un cadre de vie plus naturel a conduit à un fort développement des territoires périurbains qui ne peuvent fonctionner aujourd'hui qu'avec la voiture particulière.

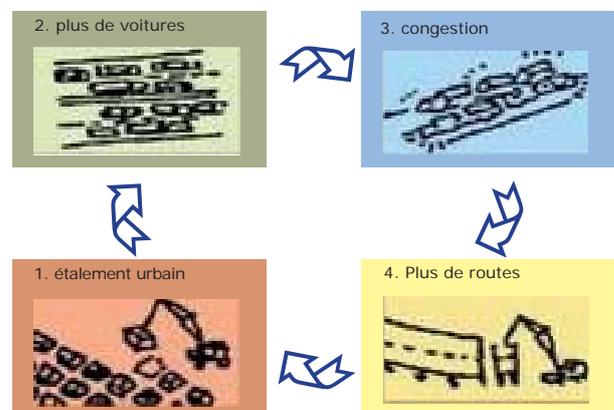
La position hégémonique de la voiture (80% des déplacements de l'agglomération basco-landaise) pèse lourd sur le bilan carbone du territoire. L'objectif principal du SCoT doit être de définir un projet d'aménagement et de développement durable qui s'appuie sur une politique globale performante de déplacements. Ce projet doit viser une moindre utilisation de la voiture particulière. L'ère du pétrole cher nous guette et le modèle urbain développé ces dernières décennies risque d'être incompatible avec le maintien d'un niveau élevé de mobilité pour tous. L'enjeu est double :

- écologique devant la nécessité de diminution de nos émissions qui ne passera que par une évolution de nos pratiques de mobilité,
- économique pour ne pas fragiliser les ménages qui, pour accéder à la propriété dans un contexte de foncier cher, n'ont pas eu d'autre choix que de s'éloigner de plus en plus des centres urbains et qui seront les premiers à subir la cherté du carburant.



Remédier à cette situation implique d'amarrer la croissance urbaine aux infrastructures de transport public et nécessite donc une action publique locale coordonnée.

Les SCoT de Montpellier, Rennes et Strasbourg ont affiché des principes cohérents dans ce sens. Leurs principaux éléments sont explicités ci-après. Deux entrées majeures sont développées dans ces documents : urbaniser autour des axes de transports collectifs et concevoir des modèles urbains favorables à l'utilisation des modes alternatifs.



Les SCoT analysés :

- **Montpellier** : 400.000 habitants, 31 communes soit une seule Communauté d'agglomération
- **Rennes** : 450.000, 64 communes soit 1 Communauté d'agglomération, 4 Communautés de communes, 1 commune isolée
- **Strasbourg** : 600.000 habitants, 139 communes soit 1 Communauté urbaine, 10 Communautés de communes, 6 communes isolées

Lexique :

Périmètre de Transport Urbain (PTU)

Territoire sur lequel l'Autorité Organisatrice de Transports Urbains (AOTU) organise le réseau de transports collectifs urbains. Sur ce territoire, le Versement Transport prélevé aux entreprises de plus de 9 salariés, permet le financement de ce réseau. A Bayonne, l'AOTU est le Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération bayonnaise. Le PTU est composé des communes de Bayonne, Anglet, Biarritz, Boucau, Saint-Pierre d'Irube et Tarnos.

1. UTILISER LES TRANSPORTS PUBLICS COMME LEVIERS DE DÉVELOPPEMENT URBAIN

Après avoir souvent considéré que seule l'accessibilité routière était essentielle à l'urbanisation, de nombreux documents de planification urbaine mettent aujourd'hui la desserte en transport collectif au même niveau que l'assainissement pour orienter ou limiter l'urbanisation.

L'ensemble des SCoT étudiés tente d'articuler les sites d'urbanisation privilégiés avec une offre structurante de transports collectifs.

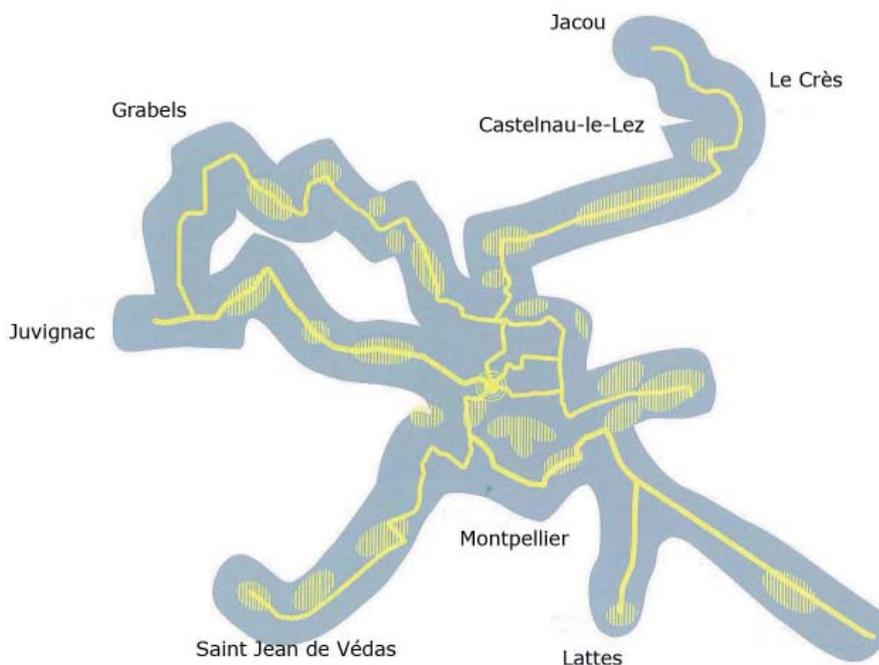


Montpellier

Le SCoT affiche les 3 lignes de tramway (avec extensions envisagées) et des lignes de transports collectifs en site propre programmées par le Plan de Déplacements Urbains comme niveau structurant de l'offre TC. Le SCoT identifie des «espaces prioritaires de réinvestissement urbain» le long des corridors de tramway (500m de part et d'autre des lignes).

En matière d'extension urbaine, des «sites cibles» sont également définis et hiérarchisés au plus près de l'offre de transports publics.

Une politique foncière est mise en oeuvre sur ces sites cibles qui constituent plus du tiers du potentiel urbanisable du territoire.



Montpellier : les secteurs à enjeux situés dans les corridors du réseau de tramway

Rennes

Le SCoT définit un «réseau armature» de transports collectifs : voies ferrées, métro, bus en site propre. Ce réseau constitue un des supports fondamentaux pour la structuration de la «ville archipel».

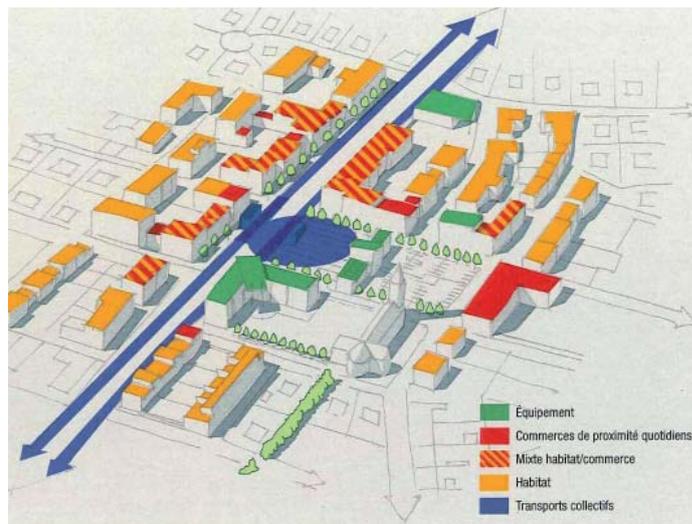
Le document prévoit des pôles d'échanges, noeud du réseau de transports en commun structurant sur lesquels sont rabattus les modes doux, les lignes secondaires de transport collectif, voire les automobilistes grâce à une offre de parkings relais. Ces pôles d'échanges sont définis comme sites privilégiés d'une urbanisation plus compacte et plus dense et comme site d'accueil d'équipements et d'activités commerciales et font l'objet d'orientations du DOG.

A ce titre, les gares du Pays de Rennes jouent un rôle important traduit dans les politiques locales de déplacements, dans les documents d'urbanisme et dans les nouvelles opérations d'aménagement. L'intermodalité et un urbanisme adapté sont hiérarchisés à partir d'une classification en 4 niveaux de gares : gare de Rennes, gares du coeur de métropole, gares-pôles et gares isolées.

Strasbourg

La desserte en transport collectif permet de privilégier ou limiter l'urbanisation du territoire. Pour les communes bénéficiant de cette desserte, sauf exception justifiée (gare éloignée du centre bourg, contraintes environnementales par exemple), l'urbanisation doit se faire en priorité dans les secteurs situés à proximité des stations (distance maximale de quelques centaines de mètres permettant le déplacement à pied, voire un rayon de deux à trois kilomètres lorsque des facilités existent pour accéder à vélo et le garer de façon commode et sûre).

Pour les communes proches de l'espace métropolitain, le niveau de fréquence (10 à 15' en Heure de Pointe), la continuité de service le long de la journée et le temps de parcours (40' maxi jusqu'à un nœud majeur du réseau urbain) conditionnent les possibilités d'urbanisation.



Rennes : un coeur de commune lieu de vie et pôle d'échanges

La question du phasage et la priorisation

A Strasbourg, les sites sont urbanisables lorsque la desserte existe ou si elle est programmée à court ou moyen terme par le Plan de Déplacements Urbains*.

A Montpellier, il est demandé aux communes de phaser l'urbanisation en donnant la priorité aux secteurs desservis par les lignes structurantes de transports collectifs.

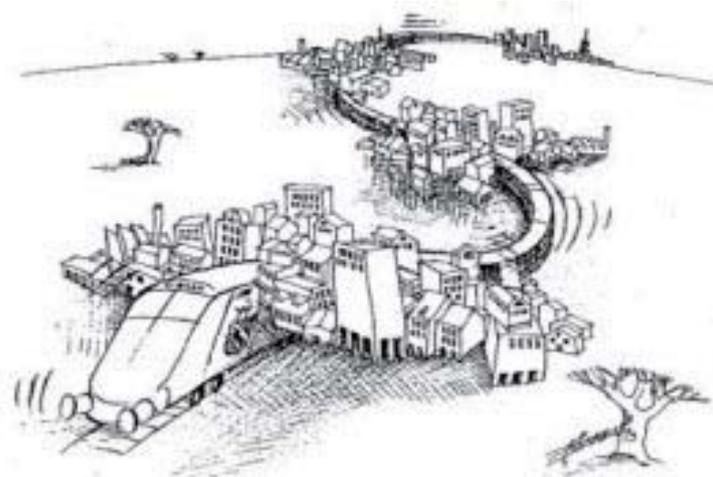
Lexique :

Plan de Déplacements Urbains

Ces plans déterminent, dans le cadre d'un périmètre des transports urbains (PTU), l'organisation du transport des personnes et des marchandises, la circulation et le stationnement. Tous les modes de transports sont concernés, ce qui se traduit par la mise en place d'actions en faveur des modes de transports alternatifs à la voiture particulière: les transports publics, les deux roues, la marche...

Les PDU doivent être compatibles avec les SCoT.

Le PDU de l'agglomération bayonnaise a été approuvé sur les 6 communes du PTU en 2004 et va être mis en révision en 2009.



2. DÉVELOPPER UN MODÈLE URBAIN FAVORABLE AUX MODES ALTERNATIFS

La forme urbaine apparaît comme le deuxième élément fondamental dans l'objectif de maîtriser les déplacements à la source et de favoriser les modes alternatifs. Deux orientations complémentaires sont le plus souvent formulées :

- développer la densité et la compacité urbaines autour des lignes de transports collectifs,
- développer la mixité urbaine pour favoriser les déplacements de proximité et constituer des « corridors » de transports collectifs desservant population, emplois, services, commerces...

La ville des proximités

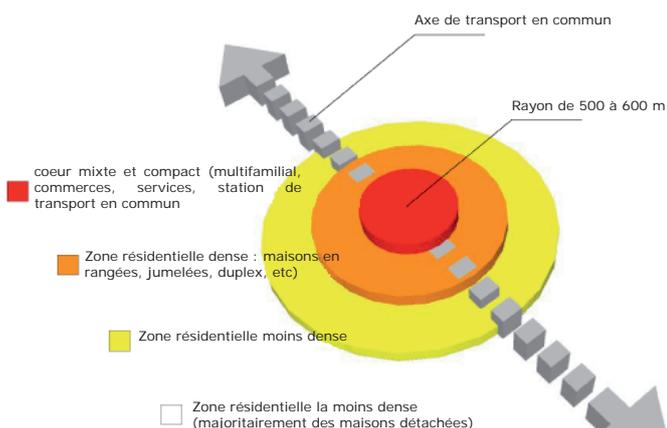
Montpellier : les intensités d'urbanisation

Le SCOT de Montpellier impose des densités différentes :

- En coeur d'agglomération et/ou desservi par le tramway : plus de 50log/ha ou 8.000m² SHON/ha.
- Proche des transports publics ou dans un pôle d'appui : plus de 30log/ha ou 4.000m² SHON/ha
- En extension des villages : plus de 20log/ha ou 2.000m² SHON/ha.

Strasbourg : Construire en priorité à proximité des stations de transports en commun

Le SCOT impose que les documents d'urbanisme prévoient, dans les secteurs les plus proches des stations, une densité d'occupation plus élevée. Ces quartiers doivent offrir une diversité des fonctions associant équipements, espaces publics et commerces. Lorsque les zones d'activités sont situées à proximité d'une desserte en transports en commun (gare, station), leur organisation doit en valoriser la desserte : services communs (restauration, crèche, etc.) et activités peu consommatrices en foncier à proximité de l'accès au transport.



Les espaces publics

Le SCOT de Montpellier propose une hiérarchisation de la voirie en 5 niveaux. Cette mise en cohérence fonctionnelle vise à détourner les flux des centres et à promouvoir une approche de la voirie comme espace public « civilisé », lieu de circulations apaisées et composantes du paysage urbain. Chacun des 5 niveaux fait l'objet d'une description des objectifs et des caractéristiques. Une circulation routière lente mais fluide est globalement affichée. Un réseau de circulations douces est défini.

Le SCOT de Rennes insiste sur l'optimisation du réseau de voiries existant au profit de tous. Il développe les objectifs de hiérarchisation de la voirie, d'une gestion différenciée des flux, d'un développement des modes doux, et d'un partage des espaces publics garant des performances des transports collectifs.

La question de l'insertion des modes doux

De nombreux SCOT insistent sur l'importance des itinéraires piétons performants, continus et confortables. L'incitation par l'organisation d'une offre sécurisée est un élément décisif, adapté à toutes les échelles de territoire (au quartier, au village, à l'opération).

La question du stationnement

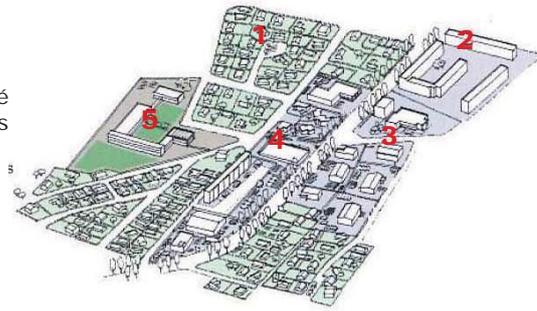
Le SCOT de Rennes promeut une politique de stationnement économe en espace et articulée avec les transports collectifs. Il demande une limitation de l'offre dans les secteurs desservis notamment sur le lieu de travail sans pour autant fixer de normes.

Le SCOT de Montpellier fixe 3 objectifs :

- favoriser le stationnement résidentiel pour inciter à « laisser sa voiture au garage » : offre suffisante, tarif résidentiel, offre publique en ouvrage destiné prioritairement à l'usage résidentiel dans les secteurs centraux
- dissuader le stationnement sur le lieu de travail en limitant l'offre dans les opérations d'activités ou de bureaux desservis par les lignes structurantes de transports collectifs, faciliter l'usage du vélo en imposant des aménagements adaptés en quantité et qualité dans les constructions nouvelles d'habitat collectif et de bureaux.

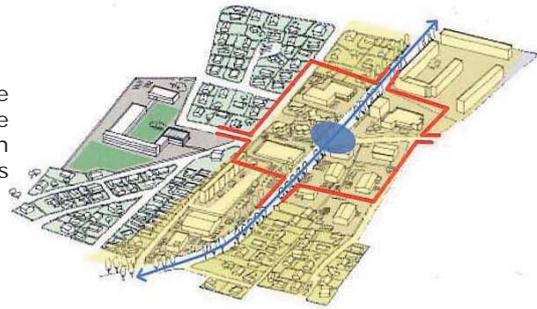
Les espaces prioritaires du réinvestissement urbain

1 Un quartier urbanisé successivement depuis les années 1970...



- 1- lotissements pavillonnaires années 70-90
- 2- ensembles collectifs années 60-70
- 3- activité banalisée
- 4- supermarché
- 5- équipement (collège)

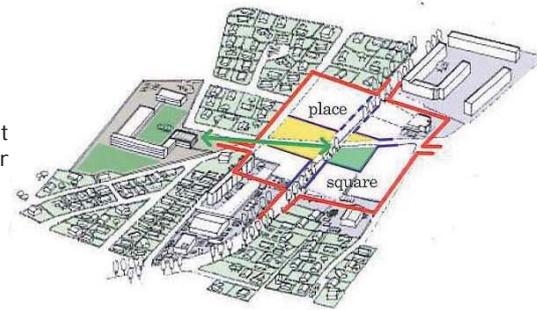
2 ... desservi par une nouvelle ligne de tramway qui génère une dynamique urbaine et un réaménagement des espaces publics



La dynamique urbaine valorise :

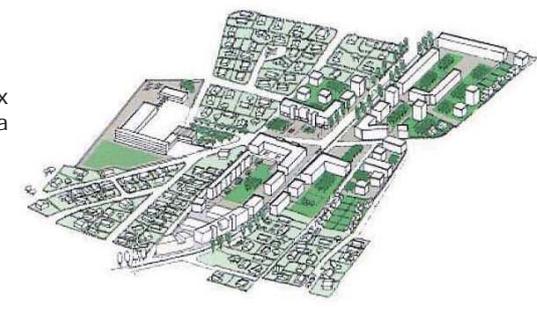
- les parcelles situées à proximité immédiate de la station de tramway
- les parcelles situées le long du corridor du tramway

3 Une opération d'aménagement encadre un projet urbain autour de la station de tramway



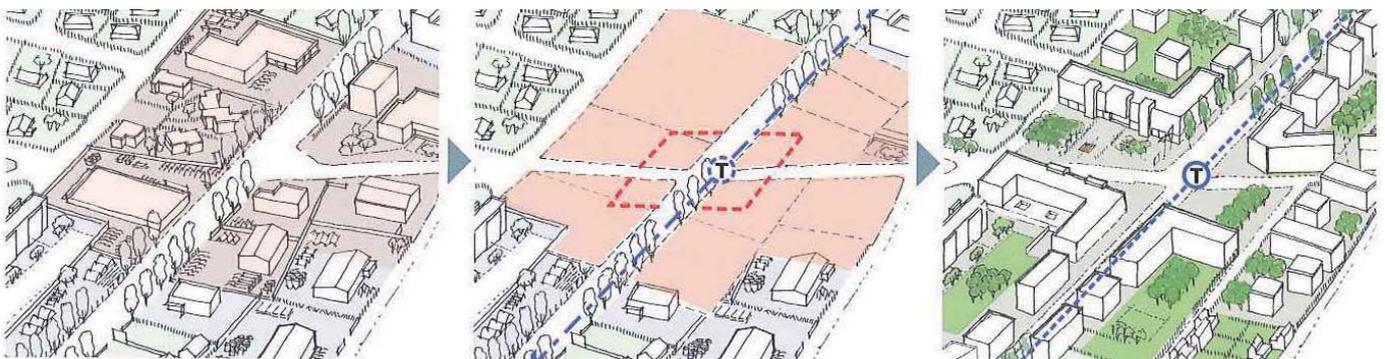
- une nouvelle voie piétonne pour relier le collège et la station de tramway
- de nouveaux espaces publics

1 Denouveaux logements, bureaux et commerces bénéficient de la desserte du tramway



Le plan local d'urbanisme incite à la construction de petits immeubles le long de l'avenue principale

Exemples de réinvestissement urbain dans le corridor



Quels enjeux pour le SCoT de l'agglomération de Bayonne et du Sud des Landes ?

Le territoire basco-landais est caractérisé par une position hégémonique de la voiture particulière. Les espaces publics sont le plus souvent très routiers. Les réseaux locaux de transports collectifs ont longtemps été calibrés pour une population captive, qu'il s'agisse du réseau urbain à l'échelle des 6 communes du Périmètre de Transports Urbains (Cabab + Boucau + Saint-Pierre d'Irube + Tarnos), du réseau interurbain des Conseils généraux assurant quasi exclusivement une fonction de transports scolaires ou du réseau ferroviaire régional. La tendance s'inverse aujourd'hui et se concrétise notamment par :

- un projet de 3 lignes de *Bus à Haut Niveau de Services** dans le coeur l'agglomération,
- la mise en place de différentes navettes dans les centres urbains,
- des objectifs ambitieux en matière de transport ferroviaire régional, notamment sur la ligne Dax-Bayonne-Hendaye.



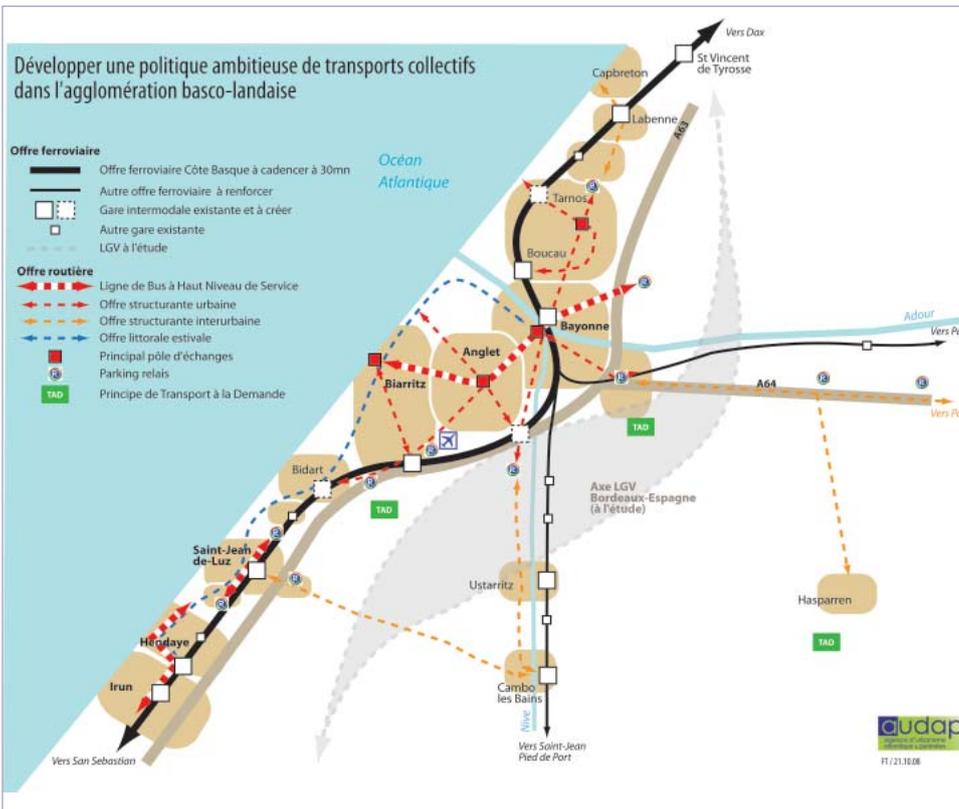
Lexique :

Un Bus (une ligne) à Haut Niveau de Service qu'est-ce que c'est ?

- Une offre importante : toutes les 5 à 10 mn, de tôt le matin jusqu'à tard le soir
- Une offre régulière grâce à des aménagements de sites propres
- Une offre rapide grâce à des itinéraires directs vers les pôles principaux
- Une offre lisible grâce à des horaires cadencés (ex : 8h02, 8h12, 8h22, 8h32...)
- Des véhicules modernes, confortables et peu polluants
- Des stations accessibles et dotées d'un système d'information voyageur (temps d'attente)
- Des lignes qui desservent des parkings relais en entrées de ville...

Dans le cadre de l'élaboration du SCoT, dix questions peuvent être posées liées au transport / urbanisme :

1. Comment renforcer les polarités existantes (densité et mixité) dans un objectif de développement des déplacements de proximité ?
2. Comment utiliser sur le territoire de l'agglomération les futures lignes à haut niveau de service comme support d'urbanisation à partir de sites stratégiques ?
3. Peut-on envisager l'extension de cette offre vers des secteurs périphériques, qui devront alors se densifier, à partir des axes pénétrants à requalifier (RD810 au nord vers Ondres et au sud vers Bidart, RD817 vers Saint-Martin de Seignanx, RD932 vers Ustaritz et Cambo) ?
4. Certains noeuds multimodaux auront-ils vocation à recevoir une urbanisation plus dense et avec une mixité fonctionnelle ?
5. Peut-on conditionner l'urbanisation à une desserte en transports collectifs ?
6. Doit-on considérer l'ensemble des gares existantes sur la ligne Dax-Hendaye comme lieux stratégiques de développement urbain ? Faut-il étudier la possibilité de nouveaux arrêts comme autant de sites de projets (hypothèses à Tarnos, Maignon, Bidart...) ?
7. Peut-on envisager d'utiliser les voies ferrées vers Pau et vers Saint-Jean-Pied-de-Port comme support de développement territorial ? Quelle offre attendre ? Quelle urbanisation possible autour des gares ? Quelle logique de rabattement développer ?...
8. Peut-il exister des lignes routières interurbaines de transports collectifs comme support d'urbanisation ? A partir de quelle offre ces lignes seront-elles à considérer comme une véritable alternative à la voiture ?
9. Peut-on proposer une hiérarchisation fonctionnelle et qualitative de la voirie, du système autoroutier A63/A64 jusqu'au maillage de circulations douces ?
10. Faut-il prescrire dans le SCoT une stratégie cohérente en matière de stationnement qui réponde aux différents usages : pendulaires, chalands, riverains, visiteurs / touristes, cyclistes...
11. Quelles prescriptions pour favoriser et sécuriser les vélos et les piétons ? Quelles ambitions pour limiter les déplacements à la source dans les villages ?



Le Schéma Régional des Infrastructures et de Transport (SRIT), en phase de concertation, cible notamment pour l'agglomération bayonnaise les enjeux de :

- maillage ferroviaire à compléter,
- développement d'une offre urbaine structurante,
- renforcement de lignes interurbaines,
- transfert modal à partir de parkings relais,
- développement d'une offre littorale estivale tout le long de la côte,
- création de lignes «à la demande» dans les secteurs peu denses...



Ces 3 lignes desservent les pôles principaux, existants et à venir, de l'agglomération bayonnaise.

Des aménagements de sites propres seront garants de leur attractivité.

Ces lignes ont vocation à être étendues en périphérie en fonction du potentiel d'urbanisation à proximité.

Les premiers aménagements de la ligne 1 seront mis en service dès l'été 2009 avec 4,5 km de site propre entre les centres de Bayonne et d'Anglet.

Le SCoT devra identifier les secteurs à enjeu de développement urbains desservis par ces 3 lignes. Plusieurs sites de projet sont d'ores et déjà connus : Bayonne Rive Droite, Tête de Pont, Séqué / Pinède, Ametzondo, Anglet Centre, Tarnos centre...

D'autres secteurs pourront révéler des enjeux de renouvellement.

Vers une plate-forme pour une mobilité coordonnée

Peut-être plus que d'autres domaines, l'organisation et la gestion de la mobilité quotidienne sont confrontées à un millefeuille institutionnel :

- Différentes Autorités Organisatrices de Transport ont en charge le développement de transports collectifs qui doivent être coordonnés
- Les gestionnaires de voiries (communes, Conseils généraux, Etat) : déterminent la place de la voiture,
- Le SMSCoT, les communes et leur groupement, les opérateurs privés planifient la ville et doivent trouver un lien transport / urbanisme,
- Les communes conservent le droit de police et la gestion du stationnement...

La mobilité quotidienne dans le Pays Basque et le Sud Landes s'exprime à l'échelle de différents périmètres, en fonction des origines-destinations, des motifs, des rythmes...

3 périmètres principaux peuvent être distingués :

- Un périmètre restreint marqué par une forte densité de déplacements : le coeur d'agglomération (Cabab, SMTC).
- Un périmètre intermédiaire marqué par le développement périurbain de l'agglomération bayonnaise : le bassin de vie où **une plate-forme pour une mobilité coordonnée devra être mise en place.**
- Un périmètre plus large marqué par les déplacements régionaux, interrégionaux et transfrontaliers : périmètre de l'Eurocité et des régions.

Certaines actions peuvent d'ores et déjà être repérées pour chacun de ces périmètres.

MOBILITÉ ET TERRITOIRE - PAYS BASQUE / SUD LANDES - PANORAMAS DES OBJECTIFS ET PREMIÈRES ACTIONS



Périmètres du coeur d'agglomération

CABAB, SMTC

- **Structurer l'offre des TC urbains** : renouvellement de la DSP, trois lignes structurantes du dossier Grenelle, accessibilité PMR
- **Accueillir la grande vitesse** : gare et projet urbain du quartier gare
- **Engager l'actualisation du PDU** : conduite de la phase diagnostic à l'échelle de SCOT
- **Développer l'offre Vélo** : réseau (pistes) et service («Velbab»)
- **Lier développement urbain et offre des TC urbains** : PLH / zones d'habitat, grands équipements, zones d'activités...



Périmètres de la plate-forme pour une mobilité coordonnée

SCoT, périmètre des Pays, EPCI dans ce périmètre

La plate-forme se positionne comme un outil de pilotage politique sur le thème de la mobilité. Le travail, organisé en ateliers thématiques, doit permettre l'émergence de projets partagés dont la mise en oeuvre relèvera des autorités organisatrices des transports et des collectivités concernées.

- **Améliorer la connaissance «Mobilité»** : enquête ménages déplacements, mobilités estivales, modélisation...
- **Articuler les offres TC urbaine et interurbaine** : lignes SMTC, TER et lignes départementales 64 et 40
- **Aménager des pôles multimodaux** : gare de Bayonne, parkings relais aux portes du coeur d'agglomération
- **Intégrer la billettique des différentes AOT** : offre SMTC et offres départementales
- **Développer la cohérence transport/urbanisme** : contrats d'axe liant AOT et collectivités



Périmètres de l'Eurocité et des régions

Eurocité, Relations interrégionales

- **Etudier la faisabilité d'une offre ferroviaire «Eurocité express»** : TER Aquitaine, «TER-Euskadi», offre complémentaire
- **Développer en complémentarité les alternatives au fret routier** : autoroute ferronviaire, ports...
- **Réaliser les aménagements doux transfrontaliers** : véloroute...