



ASSISES NATIONALES DE LA MOBILITÉ

25 PROPOSITIONS DU PAYS BASQUE

Contribution à l'écriture de la
Loi d'orientation des mobilités de 2018
issue de l'atelier Mobilité Pays Basque
du 17 novembre 2017 organisé à Bayonne

Communauté
D'AGGLOMÉRATION
PAYS BASQUE
EUSKAL
HIRIGUNE
Elkargoa

**SYNDICAT
DES
MOBILITÉS**
PAYS BASQUE - ADOUR



PRÉAMBULE

Les mobilités sont au cœur de notre quotidien. Elles sont aussi au centre de vastes enjeux de transition énergétique, de meilleure accessibilité de nos territoires pour tous les publics, de sécurisation de nos déplacements ou d'optimisation des coûts des transports publics face à la raréfaction de l'argent public.

La révolution numérique et l'intermodalité qui touchent progressivement les transports vont s'accompagner d'une transformation en profondeur de nos pratiques.

L'organisation des assises nationales de la mobilité, initiée par le gouvernement depuis septembre 2017, accompagne l'élaboration de la Loi d'orientation des Mobilités recentrée sur ces mêmes enjeux du quotidien qui sera proposée début 2018 à l'Assemblée.

Le Pays Basque, fort de ses diversités à la fois littorales et montagnardes, rurales et transfrontalières et de la multiplicité de pratiques de ses publics : habitants, touristes, visiteurs, en fait un véritable laboratoire des mobilités. Le Syndicat des mobilités Pays basque-Adour (SMPBA), avec ses 159 communes adhérentes représentées par la nouvelle Communauté d'Agglomération Pays Basque et la commune de Tarnos, propose une nouvelle gouvernance des transports à l'échelle de son bassin de vie. Il sera le cadre d'un nouveau système de mobilité durable à construire dans les années à venir pour le Pays Basque.

La communauté d'agglomération Pays Basque et le Syndicat des Mobilités ont souhaité prendre l'initiative d'une concertation locale dans le cadre de cette démarche nationale avec des représentants de la société civile, associations, experts, entreprises et l'appui de l'État, l'AUDAP et le GART.

Ce cahier des 25 propositions des mobilités durables constitue une synthèse de l'expression du travail réalisé en 6 ateliers thématiques, en complément d'autres pistes émises. Ces contributions illustrent la mobilisation du territoire pour faire émerger des propositions innovantes locales, déclinables nationalement pour la future loi des mobilités.

Que chacune et chacun des contributeurs locaux associatifs, entreprises, élus, citoyens en soient remerciés en jouant un rôle de force de proposition dans les nouvelles orientations prises pour nos mobilités de demain au Pays Basque comme au plan national. ■

Jean-René ETCHEGARAY

*Président de la Communauté
d'Agglomération Pays Basque*

Claude OLIVE

*Président du Syndicat des Mobilités
Pays Basque - Adour*



LA MOBILITÉ AU PAYS BASQUE ÉTAT DES LIEUX

Le Pays basque construit les mobilités quotidiennes de demain pour préserver son attractivité et sa qualité de vie. Sa nouvelle organisation institutionnelle portera un système des mobilités décarbonées sur un territoire multiple par ses publics et sa géographie (littoral, transfrontalier, montagne, piémont) au cœur de l'Europe.

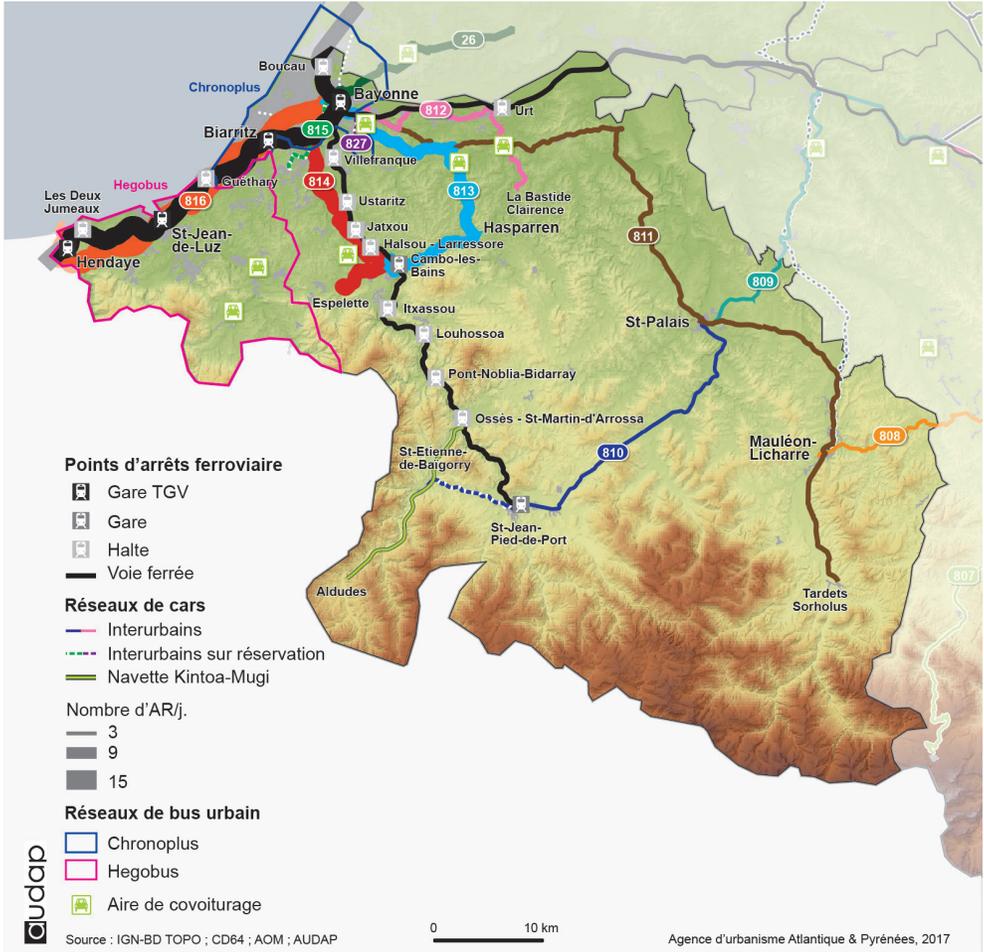
Seconde intercommunalité de la Région Nouvelle-Aquitaine, la Communauté d'Agglomération Pays Basque offre un territoire pluriel entre océan et montagne basque, piémont et territoires transfrontaliers. Le Syndicat des Mobilités associant la Communauté d'Agglomération Pays Basque et la Ville de Tarnos travaille à la transition énergétique des mobilités décarbonées.

La définition de son système des mobilités du quotidien prendra en compte les grands enjeux propres au Pays basque :

- son positionnement sur un corridor européen de transport entre péninsule Ibérique et Europe du Nord impacté par un fort trafic de transit poids lourds de 10 000 camions par jour (plus de 40 % du trafic de l'A63),
- sa forte saisonnalité et attractivité territoriale avec une fréquentation touristique qui multiplie par 2,5 la population présente et qui contribue à la congestion du réseau routier littoral,
- sa dimension transfrontalière au sein de la conurbation de l'Eurocité basque entre Bayonne et San Sebastian et de ses territoires frontaliers de montagne (exemple : Aldudes),
- la solidarité territoriale entre littoral et Pays Basque intérieur dans l'accès aux services, emplois pour des chaînes de déplacements efficaces pour les mobilités quotidiennes,
- le développement de la grande accessibilité en confortant notamment le réseau ferré existant littoral et son étoile ferroviaire (lignes de l'Adour et de la Nive),
- plus globalement le rééquilibrage des modes de déplacements au profit des mobilités décarbonées (e-mobilité, hydrogen), mobilités actives (Vélo à Assistance Électrique, marche), nouvelles mobilités (autopartage, covoiturage), transports collectifs du quotidien (tram'bus, cars, train,...), intermodalité (pôles d'échanges multimodaux,...) et une nouvelle articulation entre urbanisme et structuration des territoires par les transports.

Avec l'ensemble de ces nouveaux champs de compétences, le Syndicat des Mobilités s'appuiera notamment sur les 25 propositions jointes dans ce cahier pour organiser sa politique des transports en partenariat avec ses communes dans les années à venir. ■

Organisation des offres de mobilité au Pays basque - 2017



1 200 000

déplacements quotidiens des habitants, dont 76,5 % sont réalisés en voiture dans le bassin de vie Pays Basque - Sud Landes hors saison
(Source : EMD 2010)

3 300 000

déplacements quotidiens de tous les publics* sur le bassin de vie Pays Basque - Sud Landes lors de la première quinzaine d'août
(Source : enquête mobilité estivale 2015, *résidents, touristes, excursionnistes)



ATELIER 1

MOBILITÉS PLUS PROPRES

L'impact énergétique et environnemental de nos déplacements est considérable. Nos transports ont une forte responsabilité dans les coûts de la pollution de l'Air sur la santé publique. Nos pratiques de mobilités du quotidien opèrent plus par habitude que par choix de pertinence des modes. Les énergies décarbonées et les nouvelles mobilités seront les grands contributeurs de la transition énergétique.

101 MILLIARDS €

le coût économique de la pollution de l'Air

(Source : Sénat 2015)

1^{er}

le secteur des transports est le premier contributeur des émissions de CO² en France

(Source : ADEME)

1,4 %

la part des véhicules électriques dans le marché français

(Source : Challenges 2017)

1^{er}

le secteur des Transports, premier contributeur, exæquo avec le secteur résidentiel, du bilan énergétique de l'agglomération Pays Basque, soit 30 %

(Source : CAPB 2017)

1 %

du parc automobile est décarboné

(EMP estivale, Côte basque sud Landes 2015)

2 %

part modale du vélo au Pays Basque l'été, 1 % hors saison

(Source : EMD2010 - EMP2015)

● Chiffre clé national

● Chiffre clé local

1 INTÉGRER DANS L'AMÉNAGEMENT DES VILLES, LES PRATIQUES CYCLISTES ET PIÉTONNES AVEC SANCTUARISATION DE PÉRIMÈTRES DÉDIÉS AUX MOBILITÉS ACTIVES ET TRANSPORTS EN COMMUN (ÉTABLISSEMENTS SCOLAIRES,...)

L'aménagement de l'espace urbain ou rural en faveur des pratiques cyclables et piétonnes n'est pas encore à la hauteur, au regard de bon nombre de villes européennes ou de taille moyenne. La délimitation d'espaces dédiés à ces modes incitera les parents à encourager les enfants à se servir de leurs vélos, et eux-mêmes à changer de pratiques, notamment aux abords des écoles et établissements scolaires. ■

2 INSTAURER LA COMPÉTENCE STATIONNEMENT À L'ÉCHELLE DE L'AUTORITÉ ORGANISATRICE DES MOBILITÉS

Parce que le pouvoir de stationnement relève du niveau communal, il est difficile de coordonner ces politiques à l'échelle d'une autorité organisatrice de toutes les mobilités. La politique de stationnement, son offre, sa tarification, sont le levier déterminant incitant à l'utilisation des TC, des modes actifs mis en œuvre par l'AOM. ■

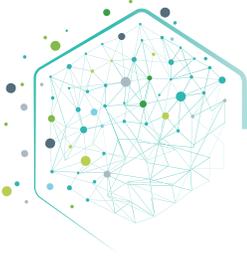
3 PROPOSER UN CADRE EUROPÉEN DE NORMALISATION DES BORNES DE RECHARGES

Le déploiement d'un maillage des bornes électriques de recharge doit pouvoir se faire de façon harmonisée à l'échelle européenne sur des bases de normalisation (notamment en zones transfrontalières), d'information et de géolocalisation communes. Il en va de la performance et de la fiabilité de la chaîne de déplacements de l'électromobilité. ■

4 ENGAGER UN PLAN DE DÉPLOIEMENT NATIONAL DES STATIONS HYDROGÈNES (VÉHICULES LÉGERS, POIDS LOURDS, VÉLOS...) DANS LE CADRE EUROPÉEN

L'essor du mix énergétique est de mise pour tendre vers les énergies décarbonées. Le moteur à hydrogène découvert à la fin du XIX^{ème} siècle, ainsi que la pile à combustible, participent de la e-mobilité tant pour les deux-roues et les vélos, que pour l'automobile, sur lesquels plusieurs pays européens ont une longueur d'avance en matière de déploiement des stations de recharge.

Un plan des bornes de recharge en lien avec les énergéticiens en France reste à concevoir et à harmoniser dans le cadre européen (standard, informations,...). ■



ATELIER 2

MOBILITÉS PLUS CONNECTÉES

Le numérique révolutionne tous les domaines d'activités, y compris les mobilités. La simplification de l'accès à l'information (ex : covoiturage, Uber,...) en est un bon exemple. L'ère des transports intelligents et du numérique au service de la mobilité reste à amplifier. Innovations et adaptations de nos réglementations faciliteront aussi la mise en partage (Open data) de l'information (concessionnaires, SNCF, transporteurs,...).

71 MILLIARDS €

de ventes aux particuliers avec le numérique en 2015

(Source : Ministère de l'Économie, 2017)

30 000

utilisateurs de l'application « Chronoplus » sur smart phone

(Source : SMPBA 2017)

64 MILLIONS

de téléphones portables en fonction

(Source : aderly, 2017)

MUGI

la carte orange des mobilités du Pays basque espagnol

(Source : DFG)

1,8 MILLION

d'abonnés à « Drivy », site d'autopartage

(Source : Ville, rail et transports, 2017)

- Chiffre clé national
- Chiffre clé local

1 POUR UNE COUVERTURE NUMÉRIQUE DU TERRITOIRE NATIONAL ET DE SES ZONES RURALES

La bonne couverture numérique du territoire et particulièrement des zones rurales, voire périurbaines est un préalable pour développer l'essor des applications numériques sur l'optimisation de l'utilisation des transports (covoiturage, autopartage, information multimodale, routes intelligentes...). ■

2 INSTAURER DES PLATEFORMES DE PARTAGE DE TOUTES LES INFORMATIONS NORMALISÉES SUR LES OFFRES MULTIMODALES POUR UTILISER DES CHAÎNES DE DÉPLACEMENTS AU SERVICE DE L'USAGER.

La multiplicité des formats de données et des opérateurs nécessite leur standardisation pour l'information en temps réel ainsi que la mise en commun des services numériques (Open data) pour une information multimodale partagée sur toutes les chaînes de déplacements. Il en va de même pour l'échange des systèmes billettiques (avec un standard national) dans les transports. ■

3 ADAPTER CERTAINES RÈGLES DE CONTRÔLE DE LA CNIL POUR AMPLIFIER LA RÉVOLUTION NUMÉRIQUE

L'évolution des services numériques nécessiterait d'adapter certaines règles édictées par la CNIL, qui peuvent constituer aujourd'hui des freins à l'innovation. ■

4 LEVER LES FREINS SUR LA CONCEPTION DU VÉHICULE AUTONOME DONT LA FRANCE EST UN DES LEADERS

Les start-up françaises jouent un rôle clé dans la conception du véhicule autonome du futur. La réglementation impose un conducteur surveillant qui est inactif et techniquement inutile. Ce type de disposition est un frein au développement de ces véhicules symbole de l'auto partage décarboné en milieu urbain. ■



ATELIER 3 MOBILITÉS PLUS SOLIDAIRES

L'accès aux mobilités pour tous est indispensable en tant que droit au transport. L'adaptation des solutions de déplacements en zones rurales ou périurbaines, la mise en accessibilité et la signalétique aisée des transports et des gares pour tous publics (valides comme handicapés), l'accès à l'emploi en zone peu accessible constituent des priorités indispensables pour des mobilités quotidiennes partagées.

25 %

des personnes ayant déjà refusé un emploi ou une formation faute de pouvoir s'y rendre

(Source : Laboratoire Elab, 2016)

5 550 €

C'est le coût d'une voiture / an. La mobilité pèse autant que le logement et l'alimentation dans le budget des ménages

(Source : Le Figaro, 2017)

17 %

des ménages ne sont pas motorisés

(INSEE, 2012)

12 MILLIONS

de personnes en France vivent avec une ou plusieurs formes de handicap pouvant occasionner des difficultés dans leur mobilité

(« Handicap invalidité dépendance », INSEE, 2006)

100 %

des individus se trouvent à un moment de leur vie, durablement ou ponctuellement en situation de mobilité réduite

- Chiffre clé national
- Chiffre clé local

1 RENFORCER LES OFFRES DE TRANSPORT DE PROXIMITÉ, NOTAMMENT LE RABATTEMENT VERS LES GARES EN RELANÇANT L'ATTRACTIVITÉ DES TRAINS DU QUOTIDIEN

De nombreuses communes ne bénéficient pas d'une offre de transport satisfaisante, ne serait-ce que pour rejoindre l'agglomération. Certains réseaux de cars n'offrent pas suffisamment de possibilités, notamment du fait d'horaires définis comme inadaptés. Certains territoires en zone rurale offrent néanmoins des infrastructures ferroviaires qui nécessiteraient le développement d'offres de proximité (exemple : 1 seul AR entre Bayonne et Urt sur la ligne de Pau) pour les déplacements quotidiens (domicile-travail). ■

2 PROMOUVOIR DES CAMPAGNES D'INFORMATION CIBLÉES SELON LES PUBLICS SUR LES OFFRES EXISTANTES EN MILIEU RURAL

Le territoire dispose de plusieurs offres de mobilité qui mériteraient d'être mieux articulées et mises en cohérence, mais surtout d'être mieux connues par la population. Des campagnes de communication selon des publics ciblés sont à mener (exemple : Plans de mobilités entreprises, solutions de mobilité pour l'aide à l'emploi...)

3 POUR UN DROIT À L'EXPÉRIMENTATION AUTORISANT DES SERVICES DANS LE CADRE D'INITIATIVES LOCALES (NAVETTES, SERVICES VÉLOS,...)

Malgré les expériences d'insertion avec la mobilité portées par des Associations (exemple : Vélo Solidaire, Txirind'ola à Bayonne nouant des liens avec Atherbea pour proposer des vélos aux personnes accompagnées) le cadre institutionnel est limitant. Un droit à l'expérimentation de lancement de services (navette, service vélos, ou covoiturage,...) pour du transport public élargirait les solutions auprès de personnes isolées ou facilitant l'accès à l'emploi en zone rurale. ■

4 RAPPROCHER LES SERVICES AUX PERSONNES LES PLUS ISOLÉES (LIEUX DE SERVICES, SERVICES TRUCKS,...)

Le territoire est vaste et de nombreuses communes ne disposent plus d'offres de services de commerces, d'emplois... Le rapprochement de services dans les secteurs ruraux favorisera une meilleure articulation entre développement local, urbanisme et mobilité. ■

5 IMPOSER UN PLAN DE MISE EN ACCESSIBILITÉ DES GARES NATIONALES FINANÇABLES

Plusieurs grandes gares ne sont pas accessibles PMR avec des agendas accessibilité dérogoires. L'accès à tous les publics de nœuds majeur de la multimodalité comme les gares nécessite un plan de financement national et une signalétique des réseaux de transports compréhensible par tous (personnes en handicap, touristes, ...).



ATELIER 4 MOBILITÉS PLUS INTERMODALES

Parce que les mobilités ne se conçoivent plus de façon monomodale, des chaînes de déplacements combinées (voiture+train+vélo, bus+train+voiture,...) contribueront à réduire la prédominance des déplacements automobiles et carbonés. La valorisation des axes ferroviaires pour les mobilités du quotidien, adossés à des pôles d'échanges multimodaux intégrant le développement du covoiturage et des nouvelles mobilités dont le vélo y contribueront .

10 %

des déplacements dits intermodaux (utilisant plusieurs modes pour un déplacement) dans les grandes agglomérations, autour de 5 % dans les villes moyennes

(source : Certu - EMD 2010)

3 %

des Français utilisent le vélo pour leurs trajets domicile-travail

(Source : VRT, 2017)

1 %

de déplacements intermodaux au Pays basque en période estivale comme hors saison

(Source : EMD 2010 – EMP 2015)

4

gares nationales et 14 points d'arrêts ferroviaires à valoriser comme pôles d'échanges multimodaux et de proximité

(Source : AUDAP, 2017)

100 KM

de lignes ferroviaires servant de potentielles colonnes vertébrales des déplacements en articulant l'ensemble des offres de mobilité autour des gares

(Source : AUDAP, 2017)

● Chiffre clé national

● Chiffre clé local

1 POUR DES AUTORITÉS ORGANISATRICES DE L'INTERMODALITÉ, DES GARES ET DES LIGNES FERRÉES LOCALES

En étant au plus près des besoins de coordination et de correspondance entre modes, des autorités organisatrices des mobilités peuvent assurer à titre expérimental un rôle sur la gestion de l'intermodalité et des gares à l'exemple de la Suède. Ces dispositions permettraient de mieux organiser les solutions de transports combinées entre les services ferrés, urbains, interurbains.

Les Régions organisent les services ferrés régionaux sur l'ensemble des lignes de leur périmètre. Une ligne ferrée, pour des besoins de desserte locales et interurbaines, intégralement située dans le périmètre d'une autorité organisatrice des mobilités pourrait avoir vocation, à titre expérimental, à être coordonnée et pilotée par elle. ■

2 LA CESSION À L'EURO SYMBOLIQUE DU FONCIER POUR LA RÉALISATION DE PÔLES INTERMODAUX

La création de pôles d'échanges par les AOM concerne les voyageurs de tous les opérateurs (SNCF, réseaux urbain, régional,...). La création de PEM implique souvent une maîtrise foncière préalable ou compliquée pour initier un projet. Pour faciliter les initiatives de création de PEM au service des objectifs de transition énergétique et pratiques multimodales, les ministères (armée, ...), les collectivités (CD,...) EPIC (SNCF, ...) céderaient aux maîtres d'ouvrage, AOM, à l'euro symbolique l'emprise foncière nécessaire pour la création de ces espaces dédiés à l'intermodalité et au covoiturage. ■

3 POUR DES APPELS À PROJETS SYSTÉMATIQUES SUR LES PROJETS D'INTERMODALITÉ

Pour pouvoir accompagner les initiatives locales de création de pôles d'échanges ou de tout projet destiné à combiner les solutions de mobilité, une dotation régulière sous forme d'appel à projet participera au plan de financement des opérations. ■

4 FACILITER LE TITRE DE TRANSPORT UNIQUE POUR L'ENSEMBLE DES MOYENS DE MOBILITÉS

La définition de règles de normalité des supports billettiques ou numériques, la création potentielle de titre interopérable et au tarif zonal multimodal, facilitent la simplification d'accès aux transports publics. La création d'une agence du titre unique de transport proposerait notamment une chambre de compensation nationale reversant aux différents réseaux de transports la quote-part selon les achats effectués, via mobile ou internet. ■



ATELIER 5

MOBILITÉS PLUS SÛRES

La vitesse des véhicules est la première cause d'accidentologie routière. Une réduction de la vitesse et un meilleur partage de l'espace public nécessitent des aménagements adaptés pour faire ralentir et sécuriser les espaces publics. L'incitation aux modes actifs (piéton, vélo...) est primordiale, tant pour des déplacements apaisés que pour lutter contre les problèmes de santé (sédentarité, maladies chroniques...).

32 MILLIARDS €

le coût de l'accidentologie routière en France dont 22 milliards directement liés au coût de l'accidentologie corporelle

(Source : ONISR, 2015)

95 %

de survie, à 30 km/heure en cas de choc voiture/piéton. Espérance de vie réduite à 20 % avec un choc à 60 km/h

(Source : ONISR, 2015)

30

minutes d'activité de marche à pied ou vélo par jour, les recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé pour réduire les risques de maladies chroniques

(Source : OMS, 2017)

5 400

accidentés en 10 ans entre 2007-2016 soit plus d'un accidenté par jour au Pays Basque

(Source : DDTM64 - arrondissement de Bayonne)

47 %

la part en 2015 des accidentés en 2 roues motorisés au Pays basque. La part est de 23 % au niveau national

(Source : ONISR 2015 / DDTM 64 - arrondissement de Bayonne - période 2007-2016)

1,5 %

la part des déplacements quotidiens effectués en 2 roues motorisés

(Source : EMD 2010)

- Chiffre clé national
- Chiffre clé local

1 RENDRE OBLIGATOIRE LA LIMITATION À 30 KM/H DANS LES CENTRES-VILLES ET VILLAGES ET À 50 KM/H SUR LES AXES STRUCTURANTS URBAINS

Une limitation obligatoire des vitesses à 30 km/h sur l'ensemble des centres-villes participe à un apaisement général des flux. Pour la sécurité routière cette limitation assure dans la plupart des cas la survie pour le piéton en cas de choc avec un véhicule. Les grands axes structurants (pénétrantes, radiales, rocades) relèvent de limitation à 50 km/h de façon uniformisée. Cette mesure doit s'accompagner de la poursuite des contrôles routiers, notamment en ville ou en village. ■

2 POUR UNE INFORMATION ET UNE ÉDUCATION SYSTÉMATIQUE À LA MOBILITÉ DURABLE ET AUX TRANSPORTS COLLECTIFS

L'information et la pédagogie auprès des jeunes publics sont prépondérantes. Ce sont eux les plus concernés par les problèmes d'accidentologie et les plus utilisateurs de 2 roues motorisés, malgré l'existence de réseaux de transports collectifs et scolaires sécurisés. Des campagnes de sensibilisation nationales régulières aux bienfaits des mobilités actives et des transports publics en sus de la formation à la prévention routière sont à décliner dans les établissements scolaires et du second degré. ■

3 POUR UNE DOTATION NATIONALE ENCOURAGEANT LE DOUBLEMENT DES PARTS MODALES DU VÉLO ET DE LA MARCHÉ À PIED

L'encouragement à l'utilisation des mobilités actives en ville, dans le périurbain ou dans les territoires ruraux passe par des aménagements incitatifs le long des voiries ou dans l'espace public (pistes cyclables, services vélos,...). Ces aménagements relèvent des communes ou AOM généralement promus dans les actions des documents d'orientation (type plans de déplacements urbains). Le doublement des parts modales vélos ou marche à pied selon les objectifs des PDU des territoires sera encouragé par un bonus financier mis à disposition par l'État auprès des autorités organisatrices des mobilités (via un fonds national pour assurer la promotion des mobilités actives). ■

4 DOUBLER L'INDEMNITÉ KILOMÉTRIQUE VÉLO (IKV) ET LA RENDRE OBLIGATOIRE

Le rééquilibrage des modes de déplacements au profit des modes actifs et d'une meilleure santé passe par une incitation financière des publics à l'utilisation du vélo dans leurs déplacements quotidiens particulièrement sur les trajets domicile-travail. L'application de l'IKV mis en place à titre facultatif (remboursement sur une base plafonnée de 200 €/an/salarié) est à rendre obligatoire auprès de l'ensemble des employeurs (publics comme privés) en proposant un doublement de la part de l'IKV annuel. ■



ATELIER 6 MOBILITÉS PLUS SOUTENABLES

Le coût déficitaire des infrastructures et services de transports et l'impact environnemental des transports individuels nécessitent de réinventer le modèle économique des mobilités en optimisant leur fonctionnement et leurs alternatives (nouvelles mobilités,...). La valorisation des axes ferrés et de transports collectifs passe aussi par une nouvelle articulation urbanisme-transport pour renforcer leur fréquentation.

30 %

en moyenne le coût du transport acquitté par l'utilisateur

(Source : VRT, 2017)

34,5 MILLIONS €

le coût annuel de l'exploitation des transports urbains et interurbains

(Source : 2016-SMPB)

44 MILLIARDS €

le coût de la dette SNCF réseau

(Source : VRT, 2017)

76,5 %

des déplacements quotidiens effectués en voiture

(Source : EMD 2010)

40 %

des trajets quotidiens en voiture inférieurs à 2 km

(Source : VRT, 2017)

1 500 HA

potentiel foncier urbanisable le long des gares de l'axe littoral Hendaye - Labenne

(Source : AUDAP, 2012)

- Chiffre clé national
- Chiffre clé local

1 IMPULSER LE DÉVELOPPEMENT DES OFFRES ALTERNATIVES AUX DÉPLACEMENTS INDIVIDUELS

Le développement des nouvelles mobilités (vélo électrique, covoiturage, autopartage,..) sur petites distances (exemple : trajets dom-travail) et de parkings multimodaux aux portes des agglomérations (exemples : échangeurs, centres commerciaux) doit pouvoir mobiliser de nouveaux partenariats avec les acteurs privés (grandes surfaces, concessionnaires d'auto-route,...). ■

2 PROPOSER D'EXPÉRIMENTER DES POLITIQUES INNOVANTES DE MOBILITÉS SUR DES AXES FERROVIAIRES

Certains axes ferroviaires en milieu rural ou périurbain lorsqu'ils offrent des potentiels (nb d'habitants,...) constituent des colonnes vertébrales de déplacements à mettre en synergie avec les autres offres de mobilités. Des formes d'expérimentations autour de ces axes devraient mobiliser des accompagnements privilégiés de la Région (offre,...), de l'État (infrastructures) et de l'AOM (rabattement cars, voitures, PEM,...). ■

3 INSTAURER UNE REDEVANCE RÉGIONALE SUR LES MOBILITÉS CARBONÉES

L'impact environnemental des véhicules carbonés (VL-PL) est à prendre en compte dans le financement des infrastructures de transports collectifs. Une redevance en faveur de la protection de l'environnement reste à organiser au plan régional sur l'usage des réseaux routiers-autoroutiers. ■

4 RENFORCER LA FRÉQUENTATION DES AXES FERRÉS STRUCTURANTS EN MILIEU RURAL ET PÉRIURBAIN (MEILLEUR LIEN URBANISME-TRANSPORTS COLLECTIFS)

Une urbanisation recentrée autour des pôles de mobilités (gares,...) avec des incitations à l'instar de l'Allemagne auprès des propriétaires bailleurs (bonus création de logements...) renforcerait la fréquentation des transports collectifs et contribuerait à une meilleure soutenabilité et à un aménagement de l'espace moins consommateur d'espace et de coûts associés (réseaux, ...). ■



ANNEXES

- En un coup d'œil : les 25 propositions
- Retour des ateliers : les autres propositions
- Lexique des acronymes
- Concertation Pays basque : les participants



EN UN COUP D'OEIL LES 25 PROPOSITIONS

MOBILITÉS PLUS PROPRES « RÉDUIRE L'EMPREINTE ENVIRONNEMENTALE DE NOS DÉPLACEMENTS »

- Intégrer dans l'aménagement des villes les pratiques cyclistes et piétonnes avec sanctuarisation de périmètres dédiés aux mobilités actives et Transports en Commun (établissements scolaires,...).
- Instaurer la compétence du stationnement à l'échelle de l'autorité organisatrice des mobilités.
- Adopter un cadre européen de normalisation des bornes de recharges (avec des contextes transfrontaliers prégnants).
- Engager un plan de déploiement national des stations hydrogènes (véhicules légers, poids lourds, vélos...).

MOBILITÉS PLUS CONNECTÉES « ACCÉLÉRER L'INNOVATION ET LA RÉVOLUTION NUMÉRIQUE DANS LES TRANSPORTS »

- Consolider une couverture numérique du territoire national et de ses zones rurales.
- Instaurer des plateformes de partage de toutes les informations sur les offres multimodales pour utiliser des chaînes de déplacements.
- Adapter certaines règles de contrôle de la CNIL pour amplifier la révolution numérique dans les mobilités.
- Lever les freins sur la conception du véhicule autonome.

MOBILITÉS PLUS SOLIDAIRES « RÉDUIRE LES FRACTURES SOCIALES ET TERRITORIALES »

- Renforcer les offres de transports de proximité et l'appui aux publics fragiles sur les territoires ruraux, notamment le rabattement vers gares/haltes ferroviaires.
- Encourager des campagnes d'information ciblées selon les publics sur les offres de mobilités existantes en milieu rural.
- Proposer un droit à l'expérimentation autorisant des services de mobilité (navettes, services vélos ...) dans le cadre d'initiatives locales.
- Rapprocher les services aux plus isolés (lieux de services ou commerces ambulants : type services trucks).
- Imposer un plan de mise en accessibilité des gares nationales non dérogeable et finançable pour l'accès des PMR et une charte graphique pour la compréhension de tous les publics (déficients visuels, touristes étrangers, personnes handicapées...).

MOBILITÉS PLUS INTERMODALES « MIEUX ARTICULER LES OFFRES DE TRANSPORTS »

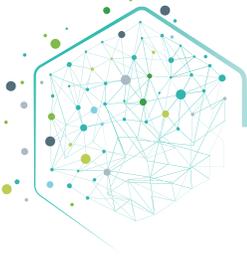
- Créer des autorités organisatrices de l'intermodalité, des gares et des lignes ferrées locales (à l'exemple de la Suède).
- Céder à l'€uro symbolique, du foncier pour la réalisation de pôles multimodaux et une priorité accordée aux porteurs de projets de valorisation urbanistiques autour des haltes et gares.
- Systématiser des appels à projets sur le thème de l'intermodalité (pôles d'échanges, systèmes d'information,...).
- Faciliter le titre de transport unique utilisable selon les différents transports collectifs.

MOBILITÉS PLUS SÛRES « RÉDUIRE LES ACCIDENTS ET LES RISQUES »

- Imposer la limitation à 30 km/h dans les centres-villes et les villages (pour des vies sauvées) et à 50 km/h sur les axes structurants urbains avec contrôle de vitesse.
- Informer et faire de la pédagogie auprès des jeunes (éducation nationale) à la mobilité durable, aux mobilités actives pour une bonne santé publique.
- Proposer un fonds de dotation national encourageant le doublement des parts modales du vélo, de la marche à pied et des TC (aménagements, systèmes, services,...) selon les objectifs définis dans les PDU des AOM.
- Rendre obligatoire et doubler l'Indemnité Kilométrique Vélo (passage de 200 à 400 € / an) à tous les employeurs (collectivités, État, privé).

MOBILITÉS PLUS SOUTENABLES « ÉQUILIBRER LES MODÈLES ÉCONOMIQUES ET ADAPTER LA GOUVERNANCE »

- Impulser le développement des offres alternatives vélo électrique, covoiturage, autopartage avec parkings multimodaux en partenariat avec les acteurs privés (centres commerciaux...).
- Proposer d'expérimenter des politiques innovantes de mobilités sur des axes ferroviaires en périurbain ou rural avec accompagnement privilégié de la Région (offre,...) de l'État (infra,...) et de l'AOM (rabattement, PEM,...).
- Instaurer une redevance régionale sur les mobilités carbonées véhicules légers et poids lourds pour financer les transports publics de personnes.
- Renforcer la fréquentation des axes ferrés structurants en milieu rural et périurbain par une urbanisation recentrée autour des gares avec des incitations auprès des propriétaires bailleurs (bonus création de logements...).



RETOURS DES ATELIERS

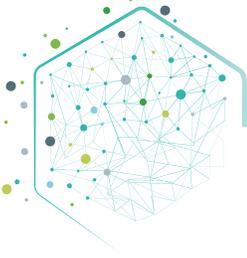
LES AUTRES PROPOSITIONS

Atelier 1 - Mobilités plus propres

- Proposer une prime à l'achat d'un véhicule électrique et conserver la prime à l'achat d'un VAE.
- Déplafonner l'Indemnité kilométrique vélo.
- Instaurer un chèque réparation pour soutenir les vélos individuels (face aux coûts excessifs des vélos libre service) à destination des publics défavorisés.
- Inciter à l'utilisation des modes actifs par des campagnes d'informations.
- Créer une autorité organisatrice unique des mobilités, du stationnement et de l'urbanisation pour freiner l'étalement urbain.
- Prendre en compte l'externalisation de la pollution des véhicules électriques.
- Construire une politique globale sur le vélo (aménagement, stationnements, fiscalité, intermodalité).
- Favoriser l'intermodalité vélo-TER.
- Réduire l'empreinte environnementale de nos déplacements avec des incitations fiscales associées.

Atelier 2 - Mobilités plus connectées

- Expérimenter une plateforme de covoiturage auprès des entreprises.
- Accélérer l'interopérabilité des titres et de l'information transports dans les zones transfrontalières.
- Standardiser les formats de données transports (SAE, billettique,...pour l'ouverture de ces données).
- Utiliser les supports d'informations des AOM pour promouvoir l'intermodalité (exemple : nombre de vélos libre service en station sur écran TFT dans les bus).
- Promouvoir les transports intelligents pour des temps de déplacements maîtrisés.
- Rendre accessibles les technologies du digital auprès des petits territoires.
- Coordonner les outils numériques entre AOM et disposer d'un standard national des outils billettiques.

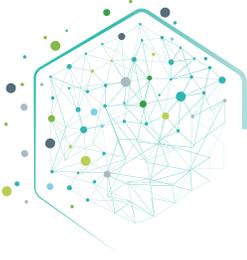


RETOURS DES ATELIERS

LES AUTRES PROPOSITIONS

Atelier 3 - Mobilités plus solidaires

- Rendre obligatoire et dé plafonner l'indemnité kilométrique vélo afin de promouvoir l'usage du vélo.
- Aider la création d'ateliers vélo participatifs et solidaires permettant l'acquisition de vélos à bas prix et l'apprentissage de la mécanique pour renforcer l'autonomie des personnes.
- Augmenter les infrastructures en milieu urbain et périurbain pour les mobilités actives.
- Réorienter la déclaration des frais de transports professionnels vers des usages partagés de la voiture.
- Aider financièrement l'achat de tous types de vélos et non uniquement ceux à assistance électrique.
- Proposer un chèque de réparation des vélos pour inciter à l'usage des vélos en mauvais état.
- Réduire la fracture territoriale en augmentant la fréquence et réduisant les prix des transports en commun.
- Réorienter les investissements ferroviaires vers la mobilité du quotidien.
- Développer les transports en commun adaptés à tous les handicaps permettant l'inclusion du plus grand nombre.
- Former les conducteurs et personnels d'accueil aux questions du handicap.
- Adapter la communication pour permettre la compréhension par les personnes aveugles, malvoyantes, sourdes ou malentendantes.
- Traiter l'ensemble de la chaîne de déplacement pour permettre le déplacement des personnes à mobilité réduite.
- Accompagner les publics les plus fragiles à faire évoluer leurs pratiques : covoiturage du quotidien, utilisation du vélo.
- Favoriser l'intermodalité.
- Développer les garages solidaires, les auto-écoles sociales, le prêt de véhicules.
- Former les publics les plus fragiles à l'utilisation des nouvelles formes de mobilité.
- Sécuriser les déplacements des deux-roues.
- Permettre de monter les vélos dans le bus.
- Imposer la proposition d'un service de covoiturage pour les événements.
- Ouvrir les transports scolaires à tous.



RETOURS DES ATELIERS LES AUTRES PROPOSITIONS

Atelier 4 - Mobilités plus intermodales

- Donner le droit à l'expérimentation de modèles de gouvernance aux plus proches des besoins intermodaux.

Atelier 5 - Mobilités plus sûres

- Réduire les déplacements par une planification réussie de la mixité en rapprochant lieux d'emploi, services et résidences. La meilleure mobilité c'est la mobilité maîtrisée.
- Développer la piétonisation des centres-villes et des franchissements en milieu urbain restreints aux TC et modes actifs.
- Limiter automatiquement la vitesse des véhicules en rentrant dans les zones réglementées.
- Mettre en œuvre les actions prévues dans les documents de planification (exemple : PDU).
- Mener de front : abaissement des vitesses, aménagements des espaces publics propices aux modes actifs, information des publics jeunes, notamment sur les mobilités durables.

Atelier 6 - Mobilités plus soutenables

- Valoriser la modernisation et le développement des services sur les axes ferrés existants (exemple : axes ferrés en sous capacité sur le Pays Basque) au lieu de projets LGV dispendieux pour des gains de vitesse limités laissant le réseau existant en état de déshérence.



LEXIQUE DES ACRONYMES

AOM

Autorité Organisatrice des Mobilités

AUDAP

Agence d'Urbanisme Atlantique & Pyrénées

CNIL

Commission nationale de l'informatique et des libertés

DDTM

Direction Départementale des Territoires de la Mer

EMD

Enquête Ménages et Déplacements, réalisée hors saison en 2010 auprès des habitants au Pays Basque et le Sud Landes, sur leurs pratiques de déplacements quotidiens

EMP

Enquête Mobilités Présentielles, réalisée en période estivale en 2015 sur le secteur Côte basque - Sud Landes, auprès de l'ensemble des publics présents (touristes, excursionnistes, résidents)

GART

Groupement des autorités responsables de transport

IKV

Indemnité kilométrique vélo

ONISR

Observatoire national interministériel de la sécurité routière

PDU

Plan de Déplacements Urbains

SMPBA

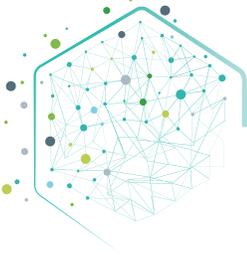
Syndicat des Mobilités Pays Basque - Adour

VAE

Vélo à Assistance Electrique

VRT

Revue Ville, rail et transports



CONCERTATION PAYS BASQUE LES PARTICIPANTS

Les assises ont organisé à Bayonne au Conseil départemental (salle Bakia pour la plénière, ...), et ont rassemblé une centaine de participants : représentants de l'Etat, élus locaux, collectivités territoriales, opérateurs de transports (SNCF, Keolis,...) et associations.

- ADEME,
- AGIR pour la sécurité routière,
- AIBA,
- Allons à pied, Allons à vélo,
- AMAP Polo Beyris,
- APF64 (Association des Paralysés de France),
- Association ATHERBEA,
- Association Sport Santé,
- Association St Esprit sur le Pont,
- Atelier vélo Txirrind'ola,
- AUDAP,
- BABNEWTON,
- Bizi Garazi et Bizi Bayonne,
- CADE,
- CCI Pays Basque,
- Chronoplus,
- Collectivités locales : Communauté d'Agglomération Pays Basque ...
- Comité Départemental du Sport Adapté 64,
- Conseil départemental des Pyrénées-Atlantiques,
- CPIE Pays basque,
- DDTM64,
- Députation forale du Guipuscoa
- DREAL,
- DUT (Défense des Usagers des Transports),
- ENEDIS,
- GART
- Groupe SAFRAN,
- Irizar Autocars,
- Keolis,
- Mission locale Pays basque,
- Mobithink,
- Pôle Emploi,
- Région Nouvelle-Aquitaine,
- SCoT du Pays basque et du Seignanx,
- SEIPRA,
- SNCF,
- Syndicat des Mobilités Pays Basque Adour,
- Téacoté,
- Terre Buissonnière,
- UBI Transports,
- WECCOOP

Elus référents des 6 ateliers :

Atelier 1 : Marie-Ange Thebaud, Atelier 2 : Philippe Neys, Atelier 3 : Olivier Carasco, Atelier 4 : Jean-Pierre Etchegaray, Atelier 5 : Yves Pons, Atelier 6 : Peyuco Duhart

Animateurs des ateliers :

Damien Duhamel, Camel Mahdjoub, Pierre Caillau-Dubard, Priscila Ludovico, Guy Lebras, Romain Mathey, Eric Gellis

*Claude Olive, Président du
Syndicat des Mobilités Pays
Basque - Adour, et Florence
Lasserre-David, Députée des
Pyrénées-Atlantiques*



*Jean-René Etchegaray,
Président de la Communauté
d'Agglomération Pays Basque,
et Catherine Seguin, Sous-pré-
fète des Pyrénées-Atlantiques*



En partenariat avec :

