



Mission régionale d'autorité environnementale

Région Nouvelle-Aquitaine

**Avis collégial de la Mission régionale d'autorité environnementale
de Nouvelle-Aquitaine sur le plan de déplacement urbain (PDU)
Pays Basque - Adour (64)**

n°MRAe 2020ANA121

dossier PP-2020-9972

Porteur du Plan (de la Procédure) : Syndicat des Mobilités Pays Basque - Adour

Date de saisine de l'autorité environnementale : 30 juillet 2020

Date de saisine de l'avis de l'agence régionale de santé : 3 août 2020

Date de la consultation du préfet des Pyrénées-Atlantiques : 3 août 2020

Date de l'avis de la préfète des Landes : 7 septembre 2020

Préambule.

Il est rappelé ici que, pour tous les plans, programmes ou schémas soumis à évaluation environnementale ou à étude d'impact, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis sur la qualité de l'évaluation environnementale, ainsi que sur la prise en compte de l'environnement dans le dossier qui lui a été soumis.

En application du décret n° 2016-519 du 28 avril 2016, l'autorité environnementale est, dans le cas présent, la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD).

Conformément au règlement intérieur du CGEDD et aux règles internes à la MRAe Nouvelle-Aquitaine, cet avis de l'autorité environnementale a été rendu le 28 octobre 2020 par délibération de la commission collégiale de la MRAe Nouvelle-Aquitaine.

Ont participé et délibéré : Hugues AYPHASSORHO, Bernadette MILHÈRES, Didier BUREAU, Freddie-Jeanne RICHARD, Françoise BAZALGETTE.

Chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Étaient absents ou excusés : Jessica MAKOWIAK.

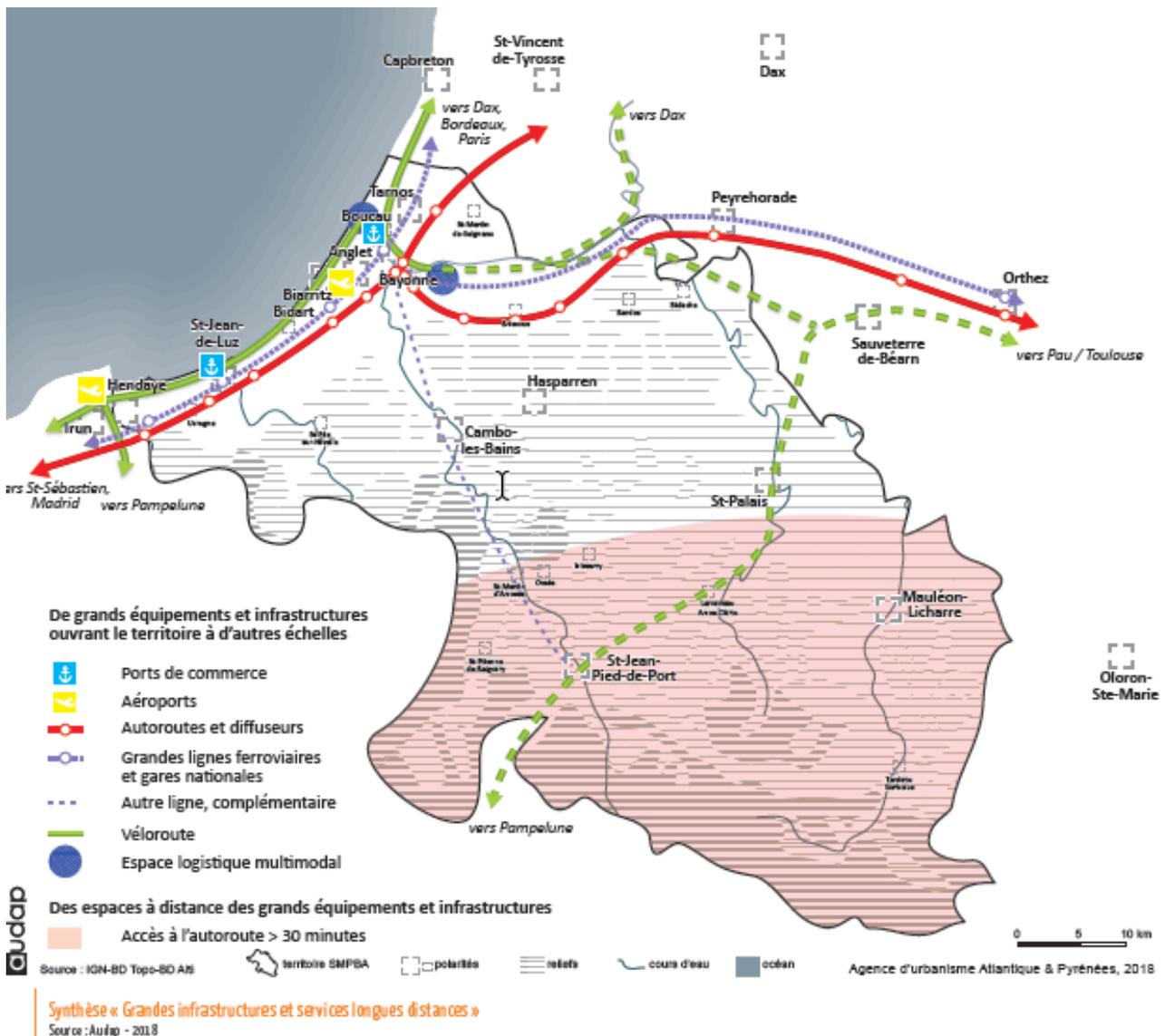
I. Contexte général

Le présent avis de la Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe) porte sur le plan de déplacement urbain établi par le syndicat des mobilités Pays Basque - Adour (SMPBA) sur l'ensemble du territoire de la communauté d'agglomération Pays Basque et de la commune landaise de Tarnos. Considérant les hypothèses d'extension à court terme du SMPBA, deux autres communes landaises, Ondres et Saint-Martin-de-Seignanx, sont prises en compte dans le périmètre d'étude. Ce territoire couvre 161 communes et plus de 325 000 habitants.

Les statuts du SMPBA ont été approuvés par arrêté préfectoral en date du 9 août 2017.

Le territoire présente de forts enjeux environnementaux, du fait de la proximité de l'océan Atlantique et des Pyrénées. Le réseau hydrographique est dense, les principaux cours d'eau étant l'Adour, la Nive et la Nivelle, la Bidouze, le Saison, l'Uhabia et l'Untxin.

Les grands pôles urbains du territoire se situent le long du littoral avec principalement Bayonne (52 398 habitants), Biarritz (26 108 habitants), Anglet (40 158 habitants), Tarnos (12 264 habitants), et au sud Hendaye (16 881 habitants) et Saint-Jean-de-Luz (14 546 habitants). Le rétro-littoral, marqué par un relief montagneux, présente un profil plus rural.



Périmètre du PDU Pays Basque - Adour et son réseau de transports structurant (source : dossier du PDU, diagnostic du territoire)

En vertu de l'article L.1214-3 du Code de l'environnement, l'établissement d'un PDU revêt un caractère obligatoire pour le SMBPA dont le territoire recoupe l'agglomération de Bayonne mentionnée par l'arrêté du 28 juin 2016 établissant les listes d'agglomérations de plus de 100 000 habitants, soumises à l'obligation de disposer d'un PDU.

Établi en application des articles L.1214-1 à L.1214-8-1 du Code des transports, le plan de déplacements urbains (PDU) est un outil global de planification de la mobilité, à l'échéance de dix ans, s'agissant du présent projet de PDU. Il définit les principes généraux des transports de biens et de personnes, de la circulation, tous modes confondus, et du stationnement dans le périmètre des transports urbains. Il vise à assurer l'équilibre entre les besoins en matière de mobilité, les politiques urbaines et la protection de l'environnement et de la santé.

Il a notamment pour objectif de réduire la circulation automobile en vue d'améliorer la qualité de l'air, diminuer les émissions de gaz à effet de serre et réduire les nuisances sonores.

Le PDU est non seulement un outil de planification, mais également un outil de programmation. En effet, il hiérarchise et prévoit le financement de ses actions. Ses mesures s'imposent aux plans locaux d'urbanisme, aux actes et décisions prises au titre des pouvoirs de police du maire et des gestionnaires de voirie.

L'élaboration du PDU examiné ici a fait l'objet d'une évaluation environnementale en application des articles L.122-4 et R.122-17 du Code de l'environnement. Le projet a été arrêté par le comité du SMPBA le 6 février 2020 et il est soumis, dans le cadre du processus d'évaluation environnementale, à l'avis de la Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe), objet du présent document.

L'évaluation environnementale est l'occasion d'apprécier si les axes et les actions du PDU sont adaptés et suffisants pour atteindre les objectifs environnementaux affichés et de mettre en évidence, le cas échéant, les freins de nature à restreindre leur mise en œuvre ou leurs ambitions environnementales. Il s'agit également d'apprécier la prise en compte des impacts potentiels du plan d'actions sur l'ensemble des composantes environnementales du territoire.

II. Analyse de l'évaluation environnementale

1. Structuration et lisibilité du document

Le dossier fourni est divisé en cinq parties :

- contexte de la démarche (fascicule I) ;
- diagnostic (trois fascicules dont un présentant l'état initial de l'environnement) ;
- projet (trois fascicules dont un présentant le plan d'action du SMBPA) ;
- évaluation environnementale (fascicule IV) ;
- résumé non technique .

Le dossier présente également l'annexe prévue par l'article R.1214-1 du Code des transports relative à l'accessibilité.

D'une façon générale, la fragmentation du dossier en neuf fascicules n'en facilite pas la consultation. **Si la présence d'une « cartothèque » dans le dossier est appréciable, la MRAe préconise l'ajout d'un sommaire compilant l'ensemble du dossier avec des informations plus détaillées pour les cartes .**

Concernant l'évaluation environnementale, les éléments prévus par l'article R. 122-20 du Code de l'environnement ne sont pas réunis dans un rapport unique. Ainsi, l'analyse des effets notables de la mise en œuvre du plan est présentée dans le fascicule « IV. Évaluation environnementale »¹. Les mesures définies pour éviter ou réduire les conséquences du plan sont quant à elles incluses dans le plan d'action².

La MRAe recommande d'ajouter au fascicule relatif à l'évaluation environnementale une partie mettant en regard les incidences identifiées et les mesures adoptées dans le plan d'action afin d'en faciliter la lecture et d'améliorer la visibilité de la démarche d'évitement, réduction et compensation pour l'ensemble du plan.

Pour l'information du public, les points de vigilance relatifs aux incidences potentiellement négatives du plan doivent également être rappelés dans le résumé non technique.

Ainsi que le prévoit le b) du 5° de l'article R. 122-20 du Code de l'environnement, le dossier présente une évaluation des incidences sur les sites Natura 2000 du territoire. Les 37 sites répertoriés, dont 11 zones de protection spéciale et 26 zones spéciales de conservation³, font l'objet d'une courte présentation dans le

1 Cf. Fascicule « IV. Évaluation environnementale », p. 66 et suivantes

2 Cf. Fascicule « III.3. Projet : plans d'action », p. 28 et suivantes

fascicule « IV. Évaluation environnementale », avec un descriptif succinct des milieux naturels et des espèces concernées, ainsi que des principales menaces⁴.

Enfin, le dossier présente, ainsi que le prévoit l'article R. 1214-1 du Code des transports, une estimation du coût de mise en œuvre du plan d'action (100 millions d'euros par an sur 10 ans, soit l'échéance du PDU)⁵, avec une répartition estimative des coûts par grande orientation du PDU.

2. Articulation avec les autres plans et programmes

Le rapport environnemental analyse l'articulation du PDU avec le schéma de cohérence territoriale (SCoT) de l'agglomération de Bayonne et du Sud des Landes, le SCoT du Sud Pays Basque, le schéma régional climat air énergie d'Aquitaine (SRCAE) et le schéma régional d'aménagement durable et d'égalité des territoires de la Nouvelle-Aquitaine (SRRADDET).

Le rapport précise également que la communauté d'agglomération du Pays basque a lancé, concomitamment au PDU, la démarche d'élaboration de son plan local de l'habitat (PLH), et de son plan climat air énergie (PCAET). Le rapport évoque également le lancement de la démarche d'élaboration du SCoT du Pays basque et du Seignanx, appelé à se substituer aux SCoT susmentionnés. Ce nouveau SCoT aura pour périmètre la communauté d'agglomération Pays basque et la communauté de communes du Seignanx⁶. La MRAe remarque que, compte-tenu de cette perspective, l'élargissement du périmètre d'étude du PDU à l'ensemble de la communauté de communes du Seignanx aurait pu être envisagé⁷.

3. Exposé des motifs et des solutions de substitution

Le dossier ne présente pas de scénario alternatif au projet présenté. Il méconnaît ainsi le 4° de l'article R. 122-20 du Code de l'environnement, qui dispose que le rapport expose les motifs pour lesquels le projet a été retenu au regard des objectifs de protection de l'environnement et les raisons qui justifient le choix opéré au regard des autres solutions envisagées.

La MRAe entend rappeler que la stratégie retenue doit être expliquée et évaluée, *a minima* par rapport à un scénario « fil de l'eau »⁸, cette analyse étant une composante essentielle de la démarche d'évaluation environnementale.

La MRAe recommande d'ajouter l'exposé des motifs ayant abouti à retenir ce projet dans le fascicule relatif à l'évaluation environnementale.

4. Suivi du PDU

Le plan d'actions du PDU Pays basque – Adour est structuré en trois axes, déclinés en 40 actions et 68 mesures. Un tableau synthèse de présentation de ces mesures, établi à partir du plan d'action (fascicule III), a été établi en annexe du présent document.

Selon le dossier, un observatoire sera créé pour suivre la mise en œuvre du PDU⁹.

Pour ce qui concerne le dispositif de suivi du PDU, les indicateurs retenus correspondent aux principaux objectifs définis dans le document. Des indicateurs relatifs à l'évolution des émissions de gaz à effet de serre et des polluants atmosphériques sont prévus. **La MRAe recommande d'ajouter au dispositif de suivi des indicateurs sur l'accidentologie.**

La MRAe constate que certains indicateurs sont insuffisamment définis. Ainsi, l'enquête « ménages » évoquée pour suivre l'évolution des parts modales, en particulier des actifs, ne constitue pas un indicateur, mais une méthode de collecte d'informations. De même, la formulation « évolution des comptages routiers » pour le suivi de l'utilisation des véhicules légers est trop vague. **La MRAe demande donc que le tableau de**

3 Les zones de protection spéciale (ZPS) sont créées en application de la directive européenne 79/409/CEE1 (directive dite « Oiseaux ») relative à la conservation des oiseaux sauvages. La détermination de ces zones s'appuie sur l'inventaire scientifique des zones importantes pour la conservation des oiseaux (ZICO). Les zones spéciales de conservation visent la conservation des types d'habitats et des espèces animales et végétales figurant aux annexes I et II de la Directive européenne "Habitats" du 21/05/1992

4 Cf. Fascicule « IV. Évaluation environnementale », p. 50 et suivantes

5 Cf. Fascicule « III.2. Projet : enjeux et ambitions », p. 35

6 La communauté de communes de Seignanx regroupe huit communes dont trois (Tarnos, Ondres et Saint-Martin-de-Seignanx) font partie du périmètre d'étude du PDU

7 La MRAe entend rappeler que, le SMPBA a déjà pris en compte dans l'état initial de l'environnement et le diagnostic du PDU les communes d'Ondres et de Saint-Martin-de-Seignanx. En revanche, le plan d'action du PDU est circonscrit au champ de compétence territorial du SMPBA, qui couvre la communauté d'agglomération Pays Basque et la commune de Tarnos.

8 Le scénario au fil de l'eau consiste à dégager les perspectives d'évolution de l'état initial de l'environnement en l'absence de nouveau document

9 Cf. Fascicule « III.2. Projet : plan d'action », p. 38

bord du PDU soit complété avec la définition précise de chaque indicateur, et dans la mesure du possible, avec leurs valeurs initiales de référence.

5. Méthodes et concertations

Le SMBPA fait bien mention de l'association du conseil départemental, du conseil régional et des services de l'État, notamment lors des ateliers techniques organisés pour construire le projet de PDU¹⁰.

III. Prise en compte de l'environnement par le projet de PDU

1. Diagnostic

Le diagnostic traite l'ensemble des thématiques pertinentes relevant des articles L. 1214-1 et 1214-2 du Code des transports : mobilités domicile-travail, sécurité routière, pratiques des modes actifs, réseau de transports en commun décrit du point de vue des infrastructures et des services proposés, stationnement, logistique urbaine et transports de marchandises.

S'agissant de la mobilité des personnes, le diagnostic s'appuie sur l'enquête « ménages déplacement » de 2009 (soit la dernière enquête disponible, déjà ancienne) et les données des recensements de l'INSEE sur les déplacements domicile-travail et domicile-étude. **S'agissant des données INSEE utilisées, il conviendrait d'utiliser des données plus récentes de 2017.**

Pour ce qui concerne la présentation des infrastructures de transport, le diagnostic décrit l'ensemble des infrastructures terrestres, aériennes, maritimes et fluviales du territoire. Les déplacements pendulaires transfrontaliers ainsi que le transit de poids-lourds pour le transport de marchandises, liés à la position frontalière du territoire, sont évoqués.

Sont inventoriées les différentes offres de services de transport en commun, publiques et privées, proposées sur le territoire (transports routiers, ferroviaires et fluvial), avec une analyse de leurs interconnexions. Le diagnostic montre des enjeux de mobilité différenciés sur les différentes parties du territoire couvert par le PDU, avec un littoral plus urbanisé présentant un maillage de transports plus dense, et, en marge des polarités urbaines du territoire, une plus forte dépendance à la voiture individuelle. Le rapport précise que les villes du littoral connaissent des problématiques spécifiques en matière de stationnement et de sur-fréquentation en période touristique.

La MRAe considère toutefois que la problématique de congestion du réseau routier du littoral est sous estimée. Le trafic touristique et le transit international durant la saison touristique nécessiteraient un diagnostic plus approfondi.

Ainsi, le diagnostic précise que 83 % des touristes viennent en voiture sur le territoire. Il conviendrait de préciser la part des autres moyens de transport utilisés.

Le rapport mentionne également que 55 % des touristes utilisent leur voiture pour se déplacer sur leur lieu de vacances¹¹. La carte présentant la variation du volume de trafic routier entre automne et été, n'est pas claire. La légende et le commentaire qui l'accompagne sont insuffisants pour comprendre les enjeux de congestion des axes routiers en haute et en basse saison. De plus, **la MRAe attend des éléments sur les autres moyens de transport utilisés, avec des précisions, notamment, sur les lignes de transport en commun les plus utilisées par les touristes, pour les déplacements intra et inter-urbains.**

Le diagnostic relève que l'offre ferroviaire est globalement perfectible dans la perspective de déplacements journaliers (fréquence insuffisante, manque de points d'arrêt dans certains secteurs, et interconnexions avec les autres réseaux insuffisantes), ce qui peut constituer un facteur explicatif de la prédominance de la voiture individuelle. Il met enfin en évidence certains secteurs où l'urbanisation s'est développée sans cohérence avec les services de mobilité¹².

L'accessibilité du réseau aux personnes à mobilité réduite est évoquée¹³, mais les éléments présentés ne permettent pas d'apprécier l'état du service. **La MRAe recommande de compléter avec des éléments de bilan des schémas directeurs d'accessibilité et des agendas d'accessibilité programmés (SDA - Ad'AP) des AOM du territoire (par exemple pourcentages de points d'arrêts accessibles sur le réseau). Un focus sur l'accessibilité des cheminements autour des principaux nœuds intermodaux du territoire aurait également pu être présenté.**

Concernant la logistique et le transport des marchandises, le diagnostic relève que le territoire se situe sur un axe européen majeur de transports de marchandises. Le trafic poids lourds occupe donc une place

10 Cf. Fascicule « I. Contexte de la démarche », p. 17

11 Cf. Fascicule « II.1. Diagnostic : territoires », p. 40.

12 Cf. Fascicule « II.1. Diagnostic : territoires », p. 26

13 Cf. Fascicule « II.1. Diagnostic : territoires », p. 31

importante, avec près de 20 % du trafic hors période estivale, et une contribution importante aux émissions de gaz à effet de serre et aux polluants atmosphériques du territoire. Cependant, les indicateurs de trafic poids-lourds sur autoroute et hors autoroute confondent le transport de marchandises et le transport de personnes (bus, autocars). Les enjeux propres à chaque secteur ne peuvent donc pas être appréciés. **La MRAe demande par conséquent que le rapport soit complété avec des indicateurs de trafic poids-lourds sur autoroute et hors autoroute distinguant le transport de marchandises et le transport de personnes.**

Pour ce qui concerne les impacts sur l'environnement dus aux infrastructures de transport et aux déplacements, le diagnostic présente les mesures d'émissions des gaz à effet de serre et des polluants atmosphériques générés par les déplacements¹⁴.

La voiture individuelle représente le mode de déplacement majoritaire (plus de 77 % des déplacements)¹⁵. Les autres modes de déplacement sont la marche (15%), les transports en commun (4%, chiffre très faible), le vélo (1%). Le rapport fait en outre état, sans plus de précision, « d'autres moyens de transports » représentant 3 % des déplacements.

La voiture pèse pour près de 50 % dans les émissions de gaz à effets de serre liés aux déplacements. Pour ce qui concerne les volumes de dioxyde d'azote (Nox) émis sont principalement liés aux poids-lourds (39 %) et aux voitures individuelles (42 %). Plus de détails sur l'origine des émissions sont présentées dans le fascicule II.3.

Le diagnostic présente également des éléments sur les nuisances sonores liées aux infrastructures de transport aériennes, terrestres et maritimes. Ce diagnostic s'appuie sur le dispositif d'évaluation du bruit dans l'environnement prévu par la législation, à savoir le classement sonore des infrastructures de transport routiers et ferroviaires du département, révisé en 2019. Le plan de prévention du bruit dans l'environnement des Pyrénées-Atlantiques a été approuvé par arrêté préfectoral du 29 janvier 2019, qui concerne l'A63 et l'A64. Le diagnostic s'appuie enfin sur le plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Biarritz-Anglet-Bayonne.

L'impact des infrastructures de transport sur les continuités écologiques est présenté dans l'état initial de l'environnement, avec une carte des principaux éléments de fragmentation des continuités écologiques identifiées (zones urbanisées, axes de transport)¹⁶. Le rapport précise cependant que « les observatoires de la biodiversité du territoire n'ont pas encore proposé de trame verte et bleue (TVB) »¹⁷, et que la démarche d'identification de la TVB du territoire est toujours en cours. Pour l'état initial du PDU, le document s'appuie donc sur les zonages des sites Natura 2000, des ZNIEFF, des zones humides tirées du SAGE Adour Aval en cours d'élaboration, et des trames vertes et bleues définies par différents plans ou schémas déjà adoptés, notamment le schéma régional de cohérence écologique de l'ex-région Aquitaine (approuvé le 19 octobre 2015).

La MRAe entend rappeler à cet égard qu'il convient de s'appuyer sur la trame verte et bleue définie par le SRADDET de Nouvelle Aquitaine approuvé le 27 mars 2020.

La MRAe invite le SMPBA à synthétiser, à la lumière du diagnostic et compte-tenu des projets connus sur le territoire, le scénario « au fil de l'eau », image de l'avenir du territoire si le PDU n'était pas mis en œuvre, et à évaluer notamment l'évolution des émissions de gaz à effet de serre et de polluants correspondantes.

2. Prise en compte des enjeux dans le plan d'action

Le PDU du Pays Basque - Adour s'inscrit dans une démarche de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques à horizon 2030, en affichant des objectifs :

- de réduction de la part de l'autosolisme¹⁸ dans les déplacements des particuliers ;
- d'optimisation de l'organisation de la logistique urbaine ;
- d'amélioration du mix énergétique de la mobilité.

Le plan d'actions, au travers de trois axes déclinés en groupes d'actions thématiques (cf. annexe du présent avis), développe des réponses sur l'ensemble des thématiques identifiées dans le diagnostic. Dans le cadre d'une coordination avec les autres gestionnaires de réseau ou d'infrastructure de transport du territoire (notamment la région, la SNCF), le PDU vise à favoriser les transports partagés, en complétant l'offre existante, en la rendant accessible pour les personnes à mobilité réduite, et en développant les interconnexions entre réseaux, tant pour ce qui concerne les mobilités du quotidien que pour les mobilités à

14 Cf. Fascicule « II.3. Diagnostic : état initial de l'environnement », pages 13 à 35

15 Cf. Fascicule « II.1. Diagnostic : territoire », p. 28

16 Cf. Fascicule « II.3. Diagnostic : état initial de l'environnement », p. 104

17 Cf. Fascicule « II.3. Diagnostic : état initial de l'environnement », p. 97

18 Fait qu'un automobiliste soit seul dans son véhicule.

grande distance. À cet égard, une action prévoit l'amélioration de la desserte par les transports en communs des grands équipements (aéroport de Biarritz Pays-Basque, gares de Bayonne, Biarritz, Hendaye, Saint-Jean-de-Luz). Le PDU affiche l'ambition de promouvoir les mobilités actives (vélo et marche), ce qui constitue un enjeu de santé pour le territoire.

Cependant, la MRAe recommande que soit mises en évidence dans le plan d'action les mesures devant traiter la problématique spécifique de la congestion des infrastructures de transport, en particulier en zone littorale, durant la saison touristique.

Le SMPBA présente l'objectif, à horizon 2030, de porter la part des déplacements en voiture individuelle à 52 % contre 76 % aujourd'hui¹⁹. Le PDU décline des actions en faveur du report modal à horizon 2030, modulés selon les espaces identifiés sur le territoire : littoral, rétro-littoral, intérieur. Cette modulation apparaît pertinente et tient compte des spécificités de chaque espace en termes de distance aux emplois et aux équipements structurants.

Pour ce qui concerne le transport de marchandises, la MRAe prend acte de l'objectif général de « tendre vers une logistique plus durable ». **Cependant, sont attendus des éclaircissements sur la façon dont le PDU souhaite tirer parti de la présence sur le territoire de grands équipements (centre européen du fret de Mouguerre, port de marchandises dans l'estuaire de l'Adour) et de l'optimisation de leur utilisation. En effet ces équipements représentent des opportunités pour développer des modes de transports alternatifs à la route qui pourraient être estimés. Or, le rapport ne présente pas d'éléments sur les effets de report du trafic poids-lourds qui pourraient être attendus avec le développement de ces équipements. L'impact local en termes de trafic devrait être mieux présenté également.**

En termes de mix énergétique, le PDU vise à développer le déploiement de bornes de recharge électrique ou de carburants alternatifs (bioéthanol, gaz naturel et hydrogène). L'objectif est de porter, à l'horizon 2030, à environ un quart la part de l'électricité, et du gaz dans les consommations d'énergie liées à la mobilité (contre moins de 1 % aujourd'hui).

Si le PDU Pays Basque - Adour repose sur un plan d'actions nombreuses, adossé à un diagnostic qui fait ressortir les principaux enjeux du territoire, hormis celui du trafic touristique en zone littorale, **la MRAe relève que le PDU n'énonce que des principes généraux d'action dont la mise en œuvre concrète est renvoyée à des études ultérieures ou à des mesures que les communes du territoire sont invitées à prendre. Cette méthode confère au PDU une portée trop limitée, alors même que ce dernier doit avoir une portée opérationnelle et prescriptive.**

A. le PDU ne délimite pas les secteurs de « bonne desserte » du territoire

Le PDU comporte une action visant à « privilégier le développement des villes et des bourgs structurants en particulier ceux bénéficiant d'une bonne desserte en transports collectifs et de maillages piétons-vélo »²⁰. En outre, le diagnostic décèle des stratégies actuellement « floues voire contradictoires » en matière de stationnement, avec des offres « massives et gratuites ou très peu chères » de stationnement, autorisées par les PLU, dans des secteurs où il semblerait souhaitable de réduire l'usage de la voiture au profit des transports en commun²¹.

Pour ce qui concerne la limitation de l'usage de la voiture, l'article L. 1214-4 du Code des transports dispose que « le plan de déplacements urbains délimite les périmètres à l'intérieur desquels les conditions de desserte par les transports publics réguliers permettent de réduire ou de supprimer les obligations imposées par les plans locaux d'urbanisme et les plans de sauvegarde et de mise en valeur en matière de réalisation d'aires de stationnement, notamment lors de la construction d'immeubles de bureaux, ou à l'intérieur desquels les documents d'urbanisme fixent un nombre maximum d'aires de stationnement à réaliser lors de la construction de bâtiments à usage autre que d'habitation ». De plus, en application du 7° de l'article L.1214-2 du même code, le PDU peut définir « la localisation des parcs de rabattement à proximité des gares ou aux entrées de villes ».

Ces leviers législatifs ne sont pas utilisés, le PDU évoquant seulement l'élaboration, à horizon 2025, d'un « référentiel stationnement » qui devra prévoir la minoration du nombre de stationnements, la suppression des micro-poches de stationnement génératrices de trafic, ainsi que des solutions de stationnement en périphérie des centralités reliées par des transports en commun²². La liste des secteurs dans lesquels

19 Cf. Fascicule « III.2. Projet : enjeux et ambitions », p. 11

20 Cf. Fascicule « III.3. Projet : plan d'action », p. 11

21 Cf. Fascicule « II.2. Diagnostic : thématiques », p. 88

22 Cf. Fascicule « III.3. Projet : plan d'actions », p. 26

pourraient être aménagés des parkings relais présentée sous l'action E.I.3.b est imprécise et ne permet pas d'appréhender le maillage du territoire envisagé.

Considérant que le « référentiel stationnement » devrait être amélioré et comporter une portée réglementaire, la MRAe recommande de délimiter les « secteurs de bonne desserte » tels que mentionnés à l'article L. 1214-4 du Code des transports. Elle recommande également de définir, avec une représentation cartographique, la localisation des parcs de rabattement évoqués à l'article L. 1214-2 du même code.

B. Les orientations en matière d'organisation du stationnement ne sont pas territorialisées

Le diagnostic identifie une problématique de concurrence entre usagers des aires de stationnement dans les villes et les bourgs (actifs en déplacement domicile-travail, chalands, résidents), avec localement des pratiques de stationnement sauvage, gênant, voire dangereux. Il comporte également une orientation visant à « utiliser le stationnement comme outil de report modal ».

À cet égard, il convient de rappeler que les actes pris au titre du pouvoir de police du stationnement, ainsi que les actes relatifs à la gestion du domaine public routier, doivent être compatibles avec les dispositions du PDU concernant l'organisation du stationnement. Au sens du 7° de l'article L. 1214-4 du Code des transports, le PDU peut notamment définir : « *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* ».

Le projet de PDU Pays Basque - Adour ne définit cependant aucun des zonages prévus par l'article pré-cité. Le plan d'action du PDU définit des orientations générales pour l'organisation du stationnement et précise que les communes seront invitées ou incitées à les décliner localement.

La MRAe considère que le PDU est ainsi trop peu contraignant et trop peu opérationnel sur la thématique du stationnement, celui-ci ayant un effet levier important pour favoriser le report modal. Ceci limite fortement sa portée et son efficacité. Elle relève en outre que certaines des orientations définies dans le PDU pourraient être territorialisées, en localisant, sans que cette liste soit exhaustive :

- les micro-poches de stationnement,
- les secteurs susceptibles de bénéficier d'un tarif préférentiel pour les résidents,
- les secteurs, notamment à proximité des rues commerçantes, ne pouvant donner lieu à ce tarif préférentiel.

La MRAe recommande de localiser ces secteurs et de les représenter sous forme de cartes dans le plan d'actions, de façon à permettre la déclinaison de ces orientations du PDU dans les documents d'urbanisme ou dans les décisions des autorités de police et des gestionnaires de voirie.

3. Analyse des incidences probables du PDU sur l'environnement

A. Mise en œuvre de la méthodologie de l'évaluation environnementale

Au sens de l'article L. 1214-2 du Code des transports, le PDU vise à assurer « *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* ».

Dans cette perspective, l'évaluation environnementale concerne les incidences de la mise en œuvre du plan sur la qualité de l'air, les consommations énergétiques, la consommation d'espace, la gestion de l'eau et les paysages. Les incidences possibles sur les sites Natura 2000 du territoire sont également étudiées. Le rapport se conclut par des « *points de vigilance à prendre en compte lors de la reprise des actions* », et il précise en outre que « *les actions ont été modifiées pour prendre en compte ces points de vigilance* ».

D'une façon générale, la MRAe prend acte des difficultés rencontrées par le SMPBA pour réunir certaines données, compte-tenu notamment de la taille du territoire d'étude. Cependant, ces difficultés étant admises, la MRAe constate que l'approche retenue pour conduire l'évaluation environnementale du PDU, à savoir une approche théorique et thématique plutôt que territoriale, nuit à l'appréciation des effets cumulés des différentes actions prévues. Une présentation de l'analyse des incidences par sous-espaces (littoral, littoral, espaces intérieurs), plutôt que par orientations du PDU, aurait facilité l'appréhension des effets cumulés du programme d'action.

La MRAe engage le SMPBA à reprendre le fascicule IV en ce sens, avant l'enquête publique. Cette approche permettrait notamment une présentation plus précise des incidences sur le littoral, qui

cumule de forts enjeux en termes de développement des services de mobilité et de préservation de l'environnement.

B. Consommation d'espaces

S'agissant des incidences du PDU, l'un des facteurs déterminant semble lié à la consommation d'espaces qu'induit le développement des infrastructures prévues par le plan d'actions, étant observé que certains secteurs (non identifiés) semblent appelés à accueillir à la fois des parkings de rabattement et des aires de logistique urbaine, et seront donc particulièrement impactés.

La MRAe prend acte du principe général du document, qui consiste à utiliser pour la création des aires de stationnement des terrains « déjà artificialisés ou en continuité de l'existant » en priorité. Le dossier ne met toutefois pas à disposition les éléments permettant de juger de l'existence d'un potentiel foncier permettant la mise en œuvre de ce principe, sans préjudice des réservoirs et des corridors de biodiversité du territoire.

La MRAe préconise l'ajout à l'état initial de l'environnement d'un focus sur les principaux secteurs de développement des infrastructures envisagés, avec des informations sur la proximité de secteurs présentant un intérêt écologique, à compléter dans l'idéal par un premier repérage des friches réutilisables. Le PDU doit se décliner sur le territoire de façon précise.

C. Gestion des eaux, incidences sur les zones humides

L'état initial environnement présente un tableau de synthèse des enjeux identifiés dans le SDAGE Adour-Garonne 2016-2022, avec une liste des pressions significatives s'exerçant sur les cours d'eau et masses d'eau du territoire²³.

Or, sur cette thématique, la prise en compte dans le plan d'action des points de vigilance identifiés dans le rapport environnemental ne semble pas avoir été systématique. Au surplus, le rapport environnemental est sur un certain nombre de points plus précis que le plan d'action, ce qui interroge sur la cohérence des deux documents et la réalité de l'aboutissement de la démarche

Ainsi, pour ce qui concerne l'aménagement des pistes cyclables, l'analyse des incidences précise que « *la volonté du Syndicat des Mobilités est de rendre plus accessibles les richesses paysagères et patrimoniales de chacun des espaces littoraux, rétro-littoraux et ruraux* », d'où « *des aménagements pour modes actifs en bordure de littoral et le long des cours d'eau* »²⁴. Cette orientation stratégique ne transparaît cependant pas dans le plan d'action, sous l'orientation T.III.1 relative au développement des maillages cyclables, le plan d'action évoquant simplement la mise à l'étude d'un schéma d'aménagement.

L'action C.I.3.c en revanche, sous une orientation relative à l'apaisement des circulations dans les villes et villages, évoque la création de nouveaux franchissements au droit des cours d'eau²⁵, sans qu'il soit clair si cette action se recoupe avec le plan de développement des pistes cyclables.

L'analyse des incidences précise cependant, à propos d'aménagements pour les modes actifs devant longer ou franchir des cours d'eau, « *que leur aménagement peut avoir des incidences sur le fonctionnement écologique des cours d'eau et générer une possible fragmentation du milieu* »²⁶. Le dossier ne comporte toutefois aucune mesure d'évitement ou de réduction en réponse à cette problématique. La MRAe entend rappeler ici que l'orientation D du SDAGE Adour Garonne 2016-2021 impose la préservation et la restauration des zones humides et de la biodiversité liée à l'eau.

De la même manière, la voie d'évitement de Cambo-les-Bains, évoquée dans l'analyse des incidences, et dont il est précisé qu'elle passe à proximité de nombreux captages d'eau employés pour l'alimentation en eau potable, n'est pas mentionnée dans le plan d'action. Le dossier ne fait donc pas apparaître de mesure d'évitement ou de réduction correspondante. Enfin, l'action E.I.3.b., relative au développement de lieux d'intermodalité à proximité des centralités et principaux sites touristiques, évoque bien l'utilisation prioritaire de terrains déjà artificialisés. En revanche, les problématiques de gestion des eaux pluviales spécifiques aux aires de stationnement accompagnant les extensions du Tram'Bus, situées dans le bassin versant de la Nive, ne sont pas évoquées.

La MRAe recommande fortement la mise en cohérence du rapport environnemental et du plan d'actions. Elle réitère sa demande qu'un tableau consolidé des mesures d'évitement et de réduction soit présenté par action, permettant une meilleure visibilité de la démarche d'évitement et de réduction des incidences négatives du plan identifiées. S'agissant des milieux humides, les enjeux de préservation de la biodiversité et des zones tampons jouant un rôle de régulation de l'hydrologie devront être pris en compte. Ce tableau devra en outre mettre en exergue les dispositions attendues au niveau des documents d'urbanisme pour limiter les incidences potentiellement négatives du plan.

23 Cf. Fascicule « IV. Évaluation environnementale », p. 176 et suivantes

24 Cf. Fascicule « IV. Évaluation environnementale », p. 36

25 Cf. fascicule « IV. Évaluation environnementale », p. 46

26 Cf. Fascicule « IV. Évaluation environnementale », p. 28

D. Incidences sur les sites Natura 2000

Les sites les plus impactés semblent être les sites de *La Nive* référencé FR7200786 et de *La Nivelles – Estuaire, Barthes et Cours d'eau*, référencé FR7200785.

Pour mémoire, le site de *La Nive* bénéficie jusqu'alors d'une situation privilégiée, sur un territoire peu industrialisé à dominante agricole (élevage), qui a permis de préserver les habitats et les espèces d'intérêt communautaire de ce site. *La Nive* est ainsi un des rares bassins versants à accueillir l'ensemble des espèces de poissons migrateurs du territoire français, excepté l'Esturgeon européen. D'autre part, ce site est identifié comme habitat favorable pour le Vison d'Europe. Cependant, la connectivité au sein du site (amont-aval et entre habitats) n'est pas satisfaisante. La dégradation de la qualité du cours d'eau est également un enjeu du site.

Le site de *La Nivelles – Estuaire, Barthes et Cours d'eau* englobe le lit mineur de la Nivelles qui se jette dans l'océan Atlantique à Saint-Jean-de-Luz. Il inclut les zones humides associées, appelées localement des barthes. Il comprend également la totalité des affluents de la Nivelles. Il présente un intérêt écologique majeur en raison de la présence de poissons migrateurs qui ont justifié le classement du site. Il a été défini comme axe de migration à restaurer en priorité.

Le rapport évoque les impacts liés aux projets de développement des transports en commun sur l'axe de la Nive, nécessitant la création de voies de contournement ou d'évitement. Sont également évoqués les impacts liés au développement des pistes cyclables, avec la création de franchissements de cours d'eau, précédemment évoqués, le dérangement des espèces lié à l'augmentation de la fréquentation des sites, et les pollutions lumineuses susceptibles de découler des aménagements.

La SMPBA propose des mesures d'évitement, et de réduction, pour le choix de l'emplacement des projets découlant du PDU (privilégier les friches ou autres sites anciennement exploités), pour la réalisation des travaux d'aménagement (faire les travaux aux périodes les moins critiques), l'aménagement des infrastructures de type parking et aires de covoiturage (recréer une végétalisation), le traitement paysager des abords de voirie et l'éclairage (utiliser des systèmes orientés vers le sol et réduire au strict minimum les durées d'éclairage).

Cependant, les informations contenues dans le rapport sont insuffisantes pour apprécier les incidences cumulées de la mise en œuvre du plan sur les sites Natura 2000 du territoire, non seulement de la Nive et de la Nivelles, mais également les autres sites recensés. **La MRAe demande donc des explications plus détaillées, notamment à partir d'une analyse plus approfondie de la carte « synthèse des principaux secteurs à enjeu possiblement impactés par les projets du plan de déplacement » présentée à la page 27 du rapport environnemental.**

E. Nuisances sonores

Les ambitions du PDU en matière de promotion des transports en commun et des mobilités douces, en substitution de la voiture individuelle, sont de nature à réduire les nuisances sonores liées aux déplacements. Le SMPBA prévoit de plus une "invitation" des gestionnaires de voirie (départements, EPCI et communes) à définir en agglomération des zones de circulation à 30 km/h, en ne conservant que les voies les plus importantes (sans autre précision) à 50 km/h.

S'agissant des incidences potentiellement négatives des infrastructures existantes (aéroports, gares, ports) ou nouvelles prévues dans le PDU, le SMPBA précise qu'il « *veillera à ce que les documents d'urbanisme contribuent à limiter l'exposition des populations nouvelles au bruit des infrastructures* ». Le PDU prévoit notamment de préserver le foncier environnant des grands équipements structurants, afin d'éviter les conflits de voisinage et de permettre des aménagements connexes facilitant l'intermodalité (aires de covoiturage, pôles d'échange). Le SMPBA envisage également des chartes de développement qui pourraient être signées avec les gestionnaires des grands équipements susmentionnés.

L'analyse des incidences met cependant en évidence le fait que le projet de développement des transports publics porté par le PDU, avec la création d'espaces d'échanges intermodaux, de voies de contournement, est susceptible d'augmenter les nuisances sonores sur certains secteurs, notamment en périphérie des centre-villes²⁷. La MRAe constate cependant que le SMPBA ne présente, au terme de la démarche d'évaluation environnementale, aucune carte d'enjeux croisant les données sur les secteurs actuellement exposés au bruit des infrastructures de transport aérien et terrestre et sur les secteurs susceptibles d'accueillir de nouvelles infrastructures dans le cadre des actions prévues par le PDU.

La MRAe recommande au SMPBA de se doter d'une carte des expositions au bruit qui pourrait être prise en compte dans les documents d'urbanisme pour mettre en place des mesures d'évitement ou de réduction des nuisances dans les secteurs présentant des vulnérabilités particulières (par exemple, secteurs résidentiels, sites présentant des enjeux de protection de la faune).

27 Cf. Fascicule « IV. Évaluation environnementale », p. 23

IV. Synthèse des points principaux de l'avis de la Mission Régionale d'autorité environnementale

Le PDU Pays Basque - Adour repose sur un plan d'actions comptant un nombre important de mesures, adossé à un diagnostic insuffisant qui ne fait pas ressortir certains enjeux majeurs (spécificité des zones littorales, périodes touristiques, transport international). Corrélativement, la MRAe relève plusieurs points non satisfaisants du plan d'actions au regard des attendus de la démarche d'évaluation environnementale. Celle-ci semble non aboutie, notamment du fait de l'absence de territorialisation du plan qui reste théorique.

D'autre part, le PDU n'énonce que des principes généraux d'actions dont la mise en œuvre concrète est renvoyée à des études ultérieures ou à des mesures que les communes sont invitées à prendre.

Au premier chef, le dossier ne comporte pas de scénario alternatif ni de justifications permettant d'établir que le plan d'action retenu constitue le meilleur équilibre entre amélioration de la mobilité sur le territoire et préservation de l'environnement et de la santé des habitants.

De plus, les mesures d'évitement et de réduction des incidences potentiellement négatives du PDU identifiées dans le rapport environnemental ne semblent pas avoir fait l'objet d'une transcription systématique dans le plan d'actions. La MRAe, à cet égard, émet plusieurs observations relatives à la prise en compte insuffisante des enjeux de gestion des eaux et de protection des milieux humides. En outre, la démarche d'évaluation des incidences est insuffisamment territorialisée, ce qui ne permet pas l'appréciation des effets cumulés des différentes actions, notamment sur les secteurs présentant un intérêt écologique fort, au premier rang desquels figurent les sites Natura 2000.

Pour ce qui concerne le contenu du plan, la MRAe constate que le SMPBA ne s'est pas saisi de tous les leviers offerts par le code des transports pour donner au PDU un caractère opérationnel et normatif. Afin que la déclinaison du PDU dans les documents d'urbanisme du territoire soit possible, le PDU devrait préciser ses actions, notamment pour limiter les incidences du plan en termes de consommation d'espace.

La MRAe fait par ailleurs d'autres observations et recommandations plus détaillées dans le corps de l'avis.

À Bordeaux, le 28 octobre 2020

Le président de la MRAe
Nouvelle-Aquitaine

Signé

Hugues AYPHASSORHO

Tableau de synthèse des actions du PDU

Axe transition(s)

T.I. Considérer la mobilité durable comme un des critères prioritaires au service de l'aménagement et de l'organisation du territoire			
T.I.1.	Aménager des territoires favorables au changement des pratiques	T.I.1.a	Privilégier le développement dans les villes et les bourgs structurants en particulier ceux bénéficiant d'une bonne desserte en transports collectifs
T.I.2.	Faire de la marche, véritable maillon de la chaîne des déplacements, la base de structuration des réseaux de mobilité et des cœurs de villes et villages	T.I.2.a	Éclairer les pratiques de la marche et les actions favorables à son développement
		T.I.2.b	Expérimenter des plans piétons
		T.I.2.c	Encourager l'aménagement et la sécurisation des cheminements piétons
T.II. Réduire les besoins de déplacements contraints			
T.II.1.	Faciliter le travail à distance	T.II.1.a	Encourager la mise en place d'infrastructures numériques permettant le travail à distance
		T.II.1.b.	Encourager le développement des tiers lieux, espaces dédiés au travail proche de son domicile
		T.II.1.c	Promouvoir le télétravail auprès des dirigeants d'entreprises / administration / enseignement
T.II.2.	Réduire les trajets d'accompagnement	T.II.2.a	Mieux connaître les pratiques de services de transports scolaires
		T.II.2.b	Ajuster les transports scolaires avec leurs usagers
		T.II.2.c	Pérenniser et sécuriser et équiper les arrêts scolaires
		T.II.2.d	Mettre en place des circuits à pied et à vélo pour les plus jeunes
		T.II.2.e	Développer des réseaux d'entraide aux parents
T.III. Sécuriser et faciliter les déplacements à vélo			
T.III.1.	Planifier et programmer le développement des maillages cyclables	T.III.1.a	Rédiger un plan vélo, socle de la stratégie de développement des pratiques cyclables
		T.III.1.b	Définir des schémas cyclables, déclinaisons locales du Plan vélo
T.III.2.	Assurer la cohérence, l'homogénéité et la qualité des aménagements cyclables	T.III.2.a	Créer un réseau d'échanges de bonnes pratiques
		T.III.2.b	Soutenir la réalisation des aménagements
T.III.3.	Déployer des services pour encourager la pratique du vélo	T.III.3.a	Étendre les dispositifs d'accompagnement à l'acquisition de vélos à assistance électrique
		T.III.3.b	Mettre à disposition des vélos pour des besoins ponctuels
T.IV. Mieux et moins utiliser la voiture			
T.IV.1.	Développer le covoiturage, la mutualisation des déplacements	T.IV.1.a	Développer des outils de covoiturage à destination du grand public

		T.IV.1.b	Aménager, équiper, rendre accessible et donner de la visibilité aux aires de covoiturage
		T.IV.1.c	Structurer un système d'autostop organisé
T.IV.2.	Encourager l'autopartage, la mutualisation des véhicules	T.IV.2.a	Expérimenter la mise en place d'un système de partage des véhicules
T.IV.3.	Utiliser le stationnement comme outil de report modal pour favoriser les chalandes et les résidents	T.IV.3.a	Prendre à son compte les objectifs et moyens législatifs
		T.IV.3.b	Rédiger un référentiel stationnement
T.V. Économiser les ressources, prévenir les risques et limiter les impacts			
T.V.1.	Décarboner le mix énergétique de la mobilité	T.V.1.a	Développer les bornes de recharge pour les véhicules électriques
		T.V.1.b	Développer des points de recharge pour d'autres types de carburant
		T.V.1.c	Faire évoluer les parcs roulants de véhicules
		T.V.1.d	Générer de l'énergie
T.V.2.	Limitier les impacts des infrastructures de mobilité	T.V.2.a	Privilégier les développements en renouvellement urbain et des aménagements perméables pour l'eau et la faune
		T.V.2.b	Réduire l'exposition au bruit des populations environnantes
		T.V.2.c	Réduire l'exposition aux polluants atmosphériques des populations environnantes
T.V.3.	S'adapter aux changements climatiques	T.V.3.a	Territorialiser et déployer des stratégies d'adaptation pour anticiper et prévenir les risques liés aux changements climatiques
T.VI. Créer les conditions d'une logistique urbaine durable			
T.VI.1.	Partager les besoins et faire connaître les réglementations liées à la logistique urbaine pour une meilleure prise en compte réciproque	T.VI.1.a	Créer et animer un groupe d'échanges « logistique »
		T.VI.1.b	Établir et diffuser un inventaire des réglementations actuelles liées à la logistique
		T.VI.1.c	Rédiger un référentiel logistique pour faire converger les réglementations et les mettre en cohérence
T.VI.2.	Tendre vers une logistique urbaine plus durable et efficace	T.VI.2.a	Encourager l'aménagement des espaces dédiés à la logistique urbaine
		T.VI.2.b	Favoriser les véhicules les moins encombrants et les moins polluants
		T.VI.2.c	Accompagner les mutations du système logistique
		T.VI.2.d	Identifier des espaces de stationnement pour les poids-lourds et autres véhicules de grande taille
T.VII. Améliorer la sécurité routière			
T.VII.1	Sécuriser les déplacements	T.VII.1.a	Mettre en place un observatoire de l'accidentalité et un groupe de travail avec les acteurs concernés
		T.VII.1.b	Participer à la sécurisation des pratiques et au traitement des lieux à risque
		T.VII.1.c	Organiser des campagnes de sensibilisation

T.VIII. Expérimenter de nouveaux moyens et organisations			
T.VIII.1.	Intégrer l'innovation dans les mobilités de demain	T.VIII.1.a	Envisager les voies d'eau comme support de mobilité
		T.VIII.1.b	Anticiper le développement des véhicules autonomes
		T.VIII.1.c	Explorer et expérimenter de nouveaux systèmes de transport en commun
		T.VIII.1.d	Réfléchir à des nouveaux usages de routes et autoroutes
		T.VIII.1.e	Prendre en compte l'émergence des engins de déplacement personnel (trottinettes, gyropodes ...)
		TVIII.1.f	Étudier l'opportunité d'un système de péage urbain

Axe cohésion : permettre à toutes et à tous de se déplacer

C.I. Hiérarchiser et adapter le réseau de voirie pour organiser la vie locale tout en maintenant l'efficacité de certains échanges			
C.I.1.	Adapter les aménagements aux fonctions des voies	C.I.1.a	Partager et appliquer un référentiel d'aménagements du réseau de voirie
C.I.2.	Exploiter le potentiel des autoroutes comme rocade urbaine pour encourager le report modal et les pratiques modales	C.I.2.a	Inciter à l'utilisation des autoroutes en développant des tarifs préférentiels
		C.I.2.b	Faciliter les accès aux autoroutes et travailler l'intermodalité en accroche à l'autoroute
C.I.3.	Apaiser les circulations dans les villes et villages pour améliorer la qualité de vie	C.I.3.a	Inciter à apaiser les vitesses dans les espaces agglomérés
		C.I.3.b	Accompagner la réflexion relative aux contournements routiers et aux itinéraires de déviation là où l'apaisement ne sera pas possible
		C.I.3.c	Envisager de nouveaux franchissements
		C.I.3.d	Donner un caractère urbain à la RD 810
		C.I.3.e	Harmoniser les plans de circulation
		C.I.3.f	Centraliser la gestion des circulations
C.II. Organiser des services collectifs de mobilité à l'échelle des bassins de vie et mailler le territoire			
C.II.1.	Poursuivre le développement des services de transport en commun et l'accès au plus grand nombre	C.II.1.a	Améliorer les liaisons entre polarités par des services de car-express aux fréquences renforcées
		C.II.1.b	Déployer des services à la demande dans les secteurs non desservis par des services réguliers
		C.II.1.c	Expérimenter des services pour des usages loisirs et touristiques
		C.II.1.d	Définir et mettre en œuvre le futur réseau de cars express
C.II.2.	Donner la priorité aux transports en commun sur les accès aux polarités	C.II.2.a	Travailler à améliorer et garantir les performances des services

	pour proposer des alternatives efficaces à la voiture	C.II.2.b	Améliorer les temps de parcours et les fréquences des services ferroviaires sur l'axe de la Nive
		C.II.2.c	Tendre vers un RER basque
C.II.3.	Intensifier les services de transports en commun dans les espaces les plus denses pour contribuer au report modal	C.II.3.a	Mener à bien le projet Tram'Bus
		C.II.3.b	Restructurer le réseau de transports en commun autour des lignes structurantes et augmenter les niveaux de service
		C.II.3.c	Élargir le périmètre des services urbains aux communes de première couronne de l'agglomération littorale
		C.II.3.d	Développer le principe de lignes performantes dans les espaces les plus intenses
		C.II.3.e	Développer les services de proximité en lien avec les polarités
		C.II.3.f	Développer les déplacements par voies fluviales et maritimes
		C.II.3.g	Définir et mettre en œuvre le futur réseau de transports en commun sur le littoral
C.III. Affirmer la prise en compte de tous les publics pour limiter les freins à la mobilité			
C.III.1.	Veiller à la mise en accessibilité de la chaîne des déplacements aux personnes à mobilité réduite	C.III.1.a	Accompagner la mise en accessibilité de l'espace public
		C.III.1.b	Mettre en accessibilité les services de mobilité, notamment de transports en commun
		C.III.1.c	Inciter à développer des stationnements adaptés aux besoins des personnes à mobilité réduite
C.III.2.	Permettre au plus grand nombre d'accéder aux informations	C.III.2.a	Améliorer l'accessibilité de l'information à l'ensemble des publics
		C.III.2.b	Déployer une information multilingue
		C.III.2.c	Développer une stratégie de communication intégrant l'Euskara et l'Occitan gascon
C.III.3.	Développer des services pour des personnes en situation d'isolement	C.III.3.a	Harmoniser les tarifications sociales
		C.III.3.b	Mettre en place une plateforme mobilité pour accompagner les personnes dans la recherche et l'expérimentation des solutions de mobilité
C.III.4.	Lutter contre les aspects discriminants pour l'accès à la mobilité	C.III.4.a	Évaluer le caractère inclusif de la mobilité et mener les actions nécessaires pour lutter contre les discriminations
C.IV. Pérenniser et valoriser les grands équipements et liaisons qui ouvrent le territoire sur l'extérieur			
C.IV.1.	Poursuivre le développement des itinéraires cyclables à grande distance	C.IV.1.a	Faciliter l'aménagement des grands itinéraires cyclables
C.IV.2.	Conforter l'activité et le positionnement des grands équipements de mobilité de marchandises et de voyageurs	C.IV.2.a	Partager et appliquer des chartes de développement cohérent des grands équipements de mobilité marchandises et voyageurs
C.IV.3.	Appuyer le renforcement de l'offre de services ferroviaires structurants	C.IV.3.a	Moderniser les infrastructures ferroviaires
		C.IV.3.b	Améliorer l'accessibilité ferroviaire grandes

			lignes et l'adapter à ses saisonnalités
C.IV.4.	Améliorer les accès voyageurs aux gares nationales et à l'aéroport	C.IV.4.a	Assurer une desserte en transports en commun des grands équipements
		C.IV.4.b	Déployer de l'information multimodale et touristique dans les gares et l'aéroport

Axe entraînement : faire pour et avec les usagers

E.I. Permettre une mobilité sans couture			
E.I.1.	Faciliter la préparation au voyage	E.I.1.a	Créer une marque ombrelle, une désignation commune des services
		E.I.1.b	Homogénéiser l'information multimodale
		E.I.1.c	Former les personnels d'accueil, relais d'information sur le territoire
		E.I.1.d	Déployer les outils intégrant information, réservation et achat de titres
		E.I.1.e	Proposer une information voyageur multimodale enrichie, en temps réel et prédictive
E.I.2.	Faciliter l'achat et l'utilisation de titres de transport	E.I.2.a	Uniformiser les tarifications pour les rendre lisibles, attractives et solidaires
		E.I.2.b	Créer et diffuser un titre de transport multimodal, interopérable voire mutliservices
		E.I.2.c	Entamer la transformation digitale de l'achat de titres et la dématérialisation des titres de transport
E.I.3.	Développer les lieux d'intermodalité	E.I.3.a	Développer des pôles d'échange multimodaux et de proximité dans les centralités donnant accès à la diversité des services
		E.I.3.b	Développer des lieux d'intermodalité ax portes et en amont des centralités et des principaux lieux touristiques pour inciter au report modal
		E.I.3.c	Expérimenter de nouvelles modalités de pôles d'échange
		E.I.3.d	Affiner les horaires des services pour optimiser les correspondances
E.I.4.	Poursuivre les réflexions de coopération, planification et programmation	E.I.4.a	Détailler le projet du Plan des déplacements dans les « plans de déplacement de secteur »
		E.I.4.b	Accompagner la création d'un parc naturel régional « Montagne basque » par une stratégie d'action spécifique
		E.I.4.c	Accompagner les démarches stratégiques d'organisation des mobilités aux échelles des bassins de vie
		E.I.4.d	Se doter d'un « bureau des temps »
E.II. Encourager les initiatives citoyennes			
E.II.1.	Encourager, soutenir les initiatives citoyennes misant sur la solidarité et l'entraide	E.II.1.a	Apporter des appuis techniques, méthodologiques et financiers pour engager et pérenniser des projets
		E.II.1.b	Donner de la visibilité aux projets en les

			intégrant dans la communication générale des services de mobilité
E.III. Convaincre les usagers d'adapter leurs pratiques			
E.III.1.	Faire découvrir, expliquer, donner le goût aux pratiques alternatives	E.III.1.a	Engager de vastes campagnes de communications pour faire connaître les services et changer l'image des mobilités alternatives
		E.III.1.b	Accompagner les plans de mobilité en milieu professionnels et scolaires
		E.III.1.c	Donner goût à la pratique du vélo
		E.III.1.d	Développer l'aspect mobilité santé - bien-être
E. IV. Connaître les pratiques pour adapter les services			
E.IV.1.	Recueillir les données liées aux infrastructures, services et pratiques de mobilité	E.IV.1.a	Recueillir de la donnée liée à l'organisation et à l'utilisation des services et des infrastructures
		E.IV.1.b	Mener des enquêtes pour révéler les pratiques de mobilité
		E.IV.1.c	Poursuivre la concertation dans la phase de mise en œuvre pour recueillir avis et suggestions
E.IV.2.	Exploiter les données pour comprendre, suivre et anticiper les évolutions des pratiques de mobilité ou les services à diffuser	E.IV.2.a	Disposer d'un modèle multimodal de déplacements
		E.IV.2.b	Mettre en place et animer un observatoire du PDU, outil de suivi, d'information, d'aide à la décision et d'évaluation
E.IV.3.	Partager la donnée pour susciter des réemplois	E.IV.3.a	S'inscrire dans des démarches d'open data