

Synthèse de la Stratégie Mobilités 2020-2030

Juin 2022



Enjeux pour le territoire de la CC MACS

- ❖ Une forte **croissance démographique**
- ❖ Une forte **attractivité touristique** du littoral
- ❖ Une volonté de préserver la **qualité environnementale**
- ❖ Une **augmentation du trafic** sur des infrastructures n'ayant pas évolué depuis des décennies
- ❖ La volonté de disposer d'une vision **multimodale** du développement de l'offre de mobilité



La démarche

Diagnostic

Fin 2019

Scénarios

Février 2021

Plan d'actions

Fin 2021

Été 2022

Diagnostic technique

- ❖ Synthèse des études précédentes
- ❖ Analyse sociodémographique
- ❖ État des lieux de l'offre et de la demande de mobilité

Diagnostic concerté

- ❖ Ateliers d'identification des enjeux de mobilités avec les élus du territoire
- ❖ Entretiens avec les services techniques et acteurs institutionnels

Diagnostic citoyen

- ❖ Questionnaire en ligne
- ❖ Restitution en visioconférence

- ❖ Identification des **objectifs et orientations** possibles

- ❖ **Ateliers de co-construction** des scénarios et des solutions de mobilités avec les élus et les habitants

- ❖ **Évaluation multicritère** des scénarios

- ❖ **Programmation et chiffrages** des actions et mesures du scénario retenu

- ❖ Élaboration de **fiches-actions** techniques

- ❖ Synthèse et restitution finale

Diagnostic – État des lieux

Juin 2022



Comment se déplacent les habitants ?

Enquête Ménage-Déplacement (2009)

- ❖ 176 000 déplacements quotidiens
- ❖ 3,6 déplacements / personne
- ❖ 81% internes à la CC MACS
- ❖ 79% ont une distance inférieure à 7 km

INSEE (2016) Domicile – Travail (DT)

Sur 25 630 actifs habitants sur le territoire



1/3 travaille dans la même commune



1/3 travaille dans une autre commune MACS



1/3 travaille à l'extérieur du territoire

- ▶ 45% des déplacements DT totaux sont inférieurs à 7km
- ▶ Cela représente 71% des déplacements DT internes à la CC MACS

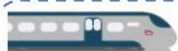
Les parts modales de ces déplacements :

- ❖ 83% en voiture
- ❖ 12% à pied
- ❖ 5% en deux roues motorisés
- ❖ moins d'1% en transport collectif

La voiture omniprésente



- ❖ Utilisation très importante sur le territoire : 78% de part modale (EMD 2009), dont beaucoup d'auto-solisme
- ❖ Des problématiques de congestion et de stationnements saturés qui tendent à s'aggraver
- ❖ Un poids (coût environnemental et financier) encore sous évalué par les habitants
- ❖ Un rôle à questionner : une volonté de changement mais des difficultés dans le passage à l'acte



Une offre ferroviaire sous-valorisée

- ❖ Une infrastructure ferroviaire de qualité : 5 gares sur le territoire
- ❖ Un niveau d'offre correct (10 à 16 AR/j) et un temps de parcours compétitif qui doivent s'améliorer et gagner une fiabilité dans le cadre du projet de Réseau Express Basque
- ❖ Des équipements très peu mis en valeur et difficilement accessibles : peu de stationnements et des accès modes actifs peu sécurisants



Yégo : réseau de transport collectif à confirmer



- ❖ Des niveaux d'offre relativement faibles (2 lignes 12AR/j, 2 lignes 5 AR/j) pour pouvoir attirer les actifs
- ❖ Une fréquentation essentiellement de scolaires (captifs)
- ❖ Un réseau qui suscite l'intérêt des habitants
- ❖ Un cap à franchir (structuration de l'offre, intermodalité...) pour accélérer le report modal



Vélo : Un fort potentiel utilitaire et pas uniquement touristique

- ❖ MACS précurseur dans le développement du vélo (premier schéma directeur en 2009) **110km de liaisons déjà créés en 2018**
- ❖ Une utilisation, jusqu'à présent, principalement touristique : principaux aménagements sur le littoral, voies vertes
- ❖ Une forte ambition via le **renouvellement du schéma directeur**
- ❖ Un cap à franchir pour exploiter le plus gros potentiel de report modal sur le territoire : penser le vélo comme un **système complet**



79% des déplacements sur le territoire sont inférieurs à 7 km, et seraient réalisables à vélo alors que la part modale vélo n'est que de 2%

Des enjeux à différentes échelles de déplacement

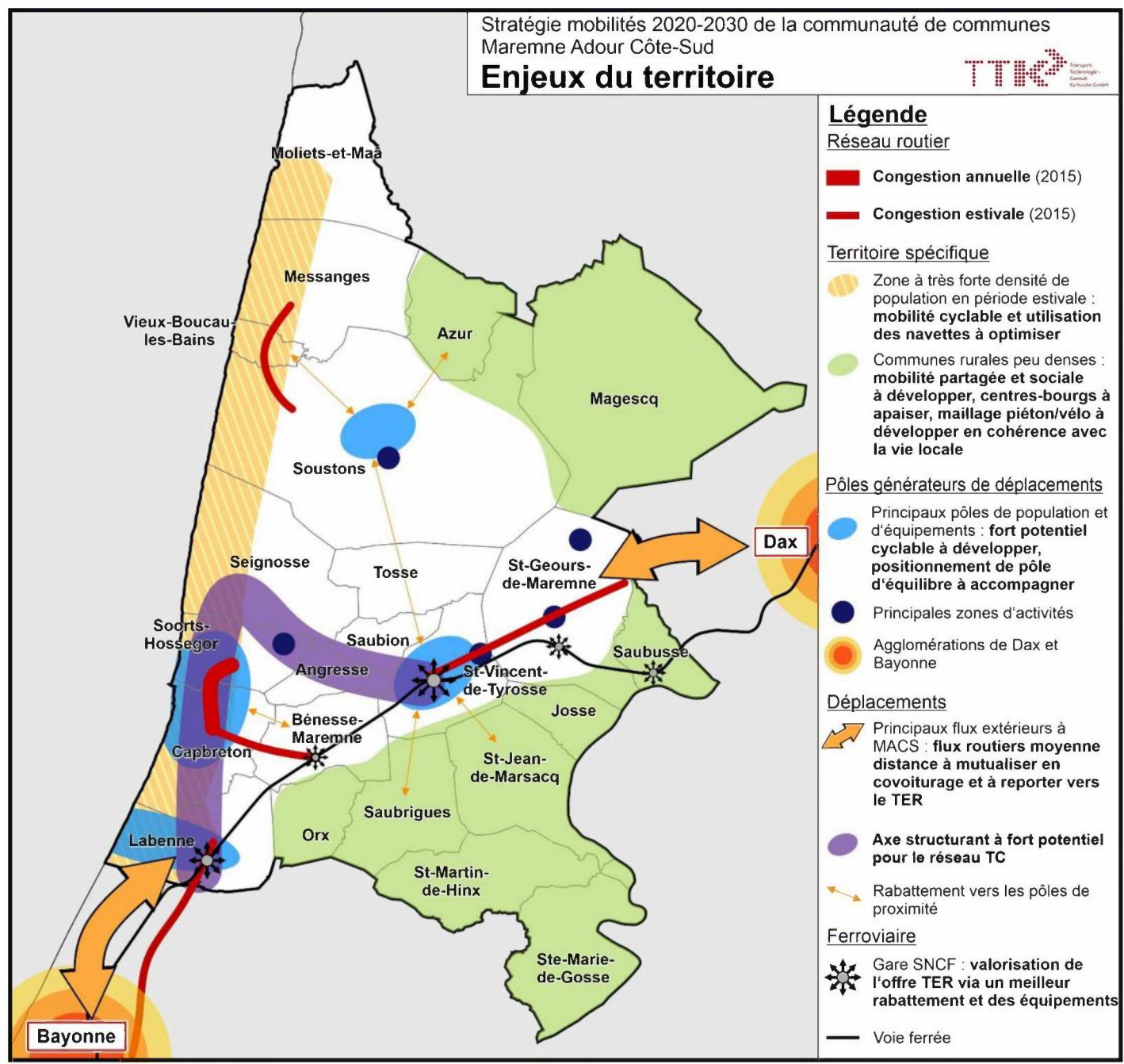
❖ Locale :

- ❖ Favoriser l'apaisement des conditions de circulation au sein des polarités du territoire et du littoral en période estivale
- ❖ Accorder une véritable place aux modes actifs marche et vélo
- ❖ Penser la mobilité en fonction des centralités locales et inversement.
 - ❖ Sortir les flux de transit des centres-villes, hiérarchiser les plans de circulation

❖ Intercommunale :

- ❖ Proposer des offres alternatives à la voiture, adaptées à la demande tout en préservant l'accès à la mobilité pour tous.
- ❖ Proposer des offres alternatives à la voiture, adaptées à la demande et cohérentes au regard de l'efficacité du service rendu.

❖ Départementale : Mutualiser les flux et équilibrer les modes de déplacements en valorisant les offres alternatives



Scénario retenu

Juin 2022



Plusieurs scénarios explorés

Scénario 0

Fil de l'eau

Scénario 1

Solutions
routières

Scénario 2

Premiers pas vers
le changement

Scénario 3

Changement de
modèle



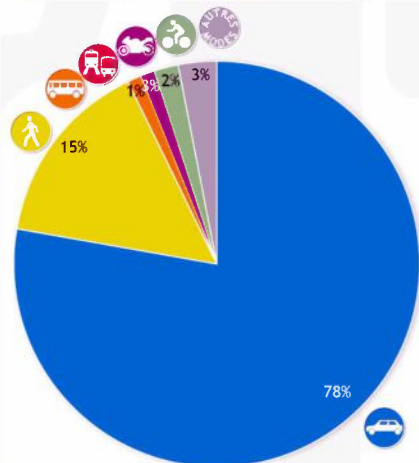
Scénario retenu : Du scénario 2 au scénario 3

- ❖ Engager l'ensemble du territoire avec des solutions adaptées suivant le type de commune (rurale, urbaine, etc.)
- ❖ Réduire l'impact de la mobilité en lien avec les enjeux environnementaux et les engagements nationaux
- ❖ Trouver un meilleur équilibre entre l'utilisation des différents modes de déplacement
- ❖ Faire de la mobilité le reflet de la qualité de vie souhaitée sur le territoire
- ❖ Mener des projets de manière concertée avec les habitants et partenaires de la CC MACS

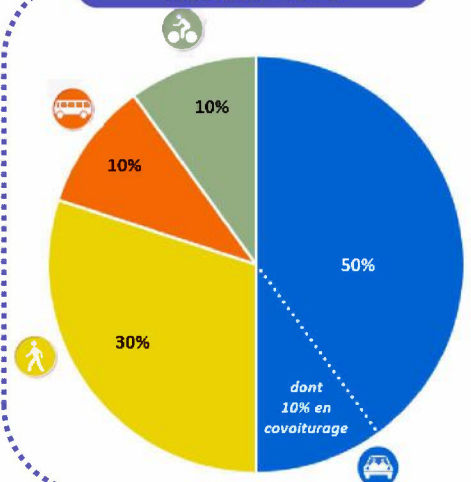


Objectifs cibles en termes de part modales

Parts modales 2009
(EMD 2009)



Parts modales cibles
Horizon 2030

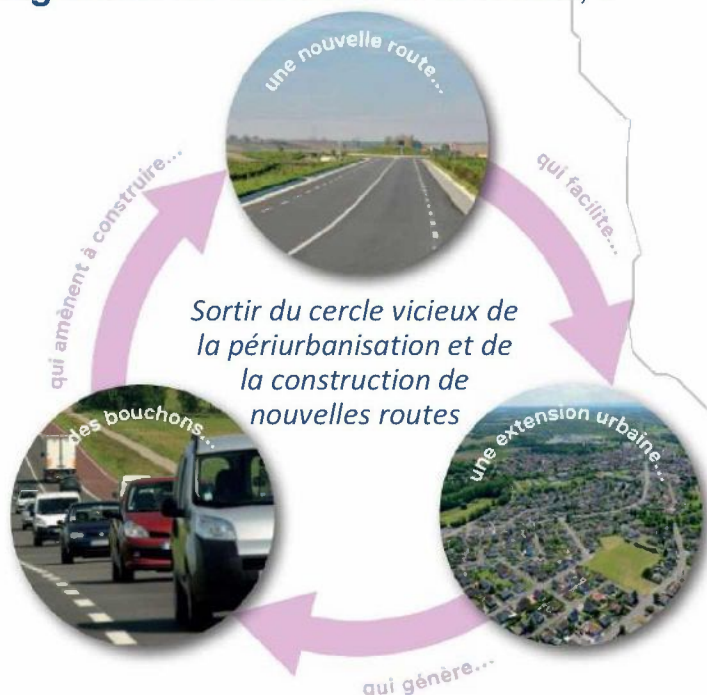


- ❖ Multiplier par 5 l'utilisation du vélo et atteindre les objectifs nationaux
- ❖ Multiplier par 10 l'utilisation des transports en commun
- ❖ Multiplier par 2 la marche à pied
- ❖ Réduire d'un tiers l'utilisation de la voiture



Prérequis au plan d'actions

- ❖ Ce plan d'action suggère **un fort développement des solutions alternatives à la voiture individuelle** (sans en proscrire l'utilisation) pour atteindre un meilleur équilibre entre les modes de déplacement
- ❖ Compte tenu **de la croissance démographique** prévue sur le territoire et **des liens intrinsèques entre aménagement du territoire et mobilité**, il s'agira de veiller à :
 - ❖ densifier les habitations et les équipements dans les centres urbains et les centres-bourgs, à proximité de lignes de transport structurantes
 - ❖ limiter très fortement des extensions urbaines
 - ❖ Ne pas créer de nouvelles infrastructures routières structurantes qui auraient pour effet de faciliter l'étalement urbain, d'allonger les distances et donc de créer des flux automobiles supplémentaires
- ❖ Ce sont ces approches qui **garantiront une véritable efficacité aux solutions alternatives** et favoriseront le report modal



Aménager le territoire en anticipant les questions de mobilité et d'accès

- ❖ **Réserver dans les documents d'urbanisme les espaces nécessaires aux aménagements de mobilité** (voie cyclable, voie et arrêt de bus ou car scolaire, cheminement...), y compris à horizon long terme
- ❖ **Mesurer les impacts** : mener des études de flux et d'impact mobilité avant tout aménagement structurant (ZA, équipement, OAP)
- ❖ **Animer les attentes de la collectivité en terme de qualité d'usage des espaces à aménager** auprès des promoteurs, maîtres d'œuvre, géomètres
- ❖ **Anticiper et coordonner les travaux** sur le territoire **ayant un impact sur la mobilité et les flux** : concessionnaires réseaux, voirie...

Construire les politiques de mobilité avec les habitants

- ❖ Mettre en œuvre un **comité d'usagers** et l'intégrer aux **réflexions de la collectivité**, au développement des services et à leur mise en œuvre
- ❖ Organiser des **cycles de conférences thématiques** et des **débats publics** avec intervention d'experts, d'autres collectivités publiques en France ou à l'étranger
- ❖ Intégrer des phases **d'information ou de concertation** aux projets voirie et mobilité, à adapter en fonction des enjeux
- ❖ **Mesurer et évaluer** : définir les **indicateurs d'évaluation** des politiques de mobilité, les partager auprès des élus et des habitants

Les 10 Thématiques du plan d'actions

Juin 2022

- 1 Partager la voirie pour une cohabitation apaisée des modes
- 2 Favoriser l'essor du vélo comme mode de déplacement utilitaire
- 3 Mettre en œuvre de services pour encourager la pratique du vélo
- 4 Accompagner les structures du territoire vers les mobilités alternatives
- 5 Optimiser l'offre de transport en commun et l'adapter au plus proche de la demande
- 6 Explorer la création d'un nouveau concept de mobilité dans les zones urbaines du territoire
- 7 Favoriser le développement d'une offre intermodale
- 8 Accompagner et dynamiser la mobilité partagée et connectée
- 9 Renforcer l'accessibilité multimodale au territoire en saison touristique
- 10 Encourager une mobilité vertueuse sur le territoire en saison touristique



1 – Partager la voirie pour une cohabitation apaisée

Constats Les centres-bourgs de la CC MACS sont très « circulants » : les voiries et infrastructures font la part belle à la circulation des véhicules motorisés au détriment des modes actifs et de la vie locale

Ambitions

- ❖ Rééquilibrer la place des différents modes
- ❖ Favoriser les modes actifs (marche et vélo) et développer leur usage
- ❖ Réduire l'accidentologie
- ❖ Permettre l'accessibilité à tous les centre-bourgs à pied de façon sécurisée, améliorer le cadre de vie



2 – Favoriser l'essor du vélo comme mode de déplacement utilitaire

Constats Le vélo est encore considéré comme un « loisir » sur le territoire et n'a pas encore trouvé sa place dans les déplacements « utilitaires » au quotidien

Ambitions

- ❖ Affirmer le vélo comme un mode déplacement pertinent au quotidien
- ❖ Développer un réseau cyclable intercommunal : aménagements sécurisés, directs et continus entre les communes
- ❖ Donner de la place aux vélos sur la chaussée au sein des centres-bourgs
- ❖ Donner la priorité aux modes actifs marche et vélo par rapport aux véhicules motorisés



3 – Mettre en œuvre des services pour encourager la pratique du vélo

Constats

- ❖ L'école n'est pas encore un lieu systématique d'apprentissage du vélo
- ❖ La pratique du vélo en milieu urbain diffère fortement de l'usage récréatif
- ❖ Des besoins de « remise en selle » à tout âge

Ambitions

- ❖ S'assurer de l'acquisition des bases de la circulation urbaine avant l'entrée au collège
- ❖ Mettre en place des mesures financières pour inciter à la pratique et développer la visibilité du vélo



4 – Accompagner les structures du territoire vers les mobilités alternatives

Constats

- ❖ Très peu de scolaires vont à l'école à pied ou à vélo
- ❖ Une très large majorité des actifs du territoire se déplace en voiture...
- ❖ ... pourtant, une large partie d'entre eux habite à proximité de son lieu de travail
- ❖ 45% des déplacements domicile-travail sont inférieurs à 7 km

Ambitions

- ❖ Sécuriser les abords des écoles et le trajet des élèves
- ❖ Diminuer la part modale de la voiture dans les déplacements domicile-travail et domicile-étude
- ❖ Encourager la pratique du vélo dans les déplacements des actifs et des scolaires
- ❖ Inciter au développement de la pratique du covoiturage en entreprise

Les 10 Thématiques du plan d'actions

Juin 2022

5 – Optimiser l'offre de transport en commun et l'adapter au plus proche de la demande

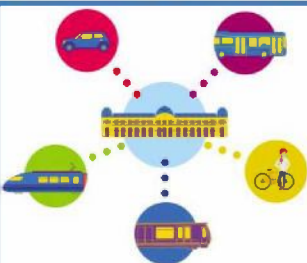
- Constats**
- ❖ Le réseau de transport en commun Yégo a été conçu en ciblant les actifs
 - ❖ Le niveau d'offre trop faible permet difficilement d'attirer les actifs dont les horaires sont variés et contraints
 - ❖ À l'inverse, Yégo est très majoritairement utilisé par les jeunes
 - ❖ Le réseau de bus urbain n'est pas adapté au besoin des zones moins denses
- Ambitions**
- ❖ Proposer une offre à tous les habitants du territoire, y compris une offre adaptée aux communes les moins denses
 - ❖ Renforcer l'autonomie des non-motorisés (captifs)
 - ❖ Adapter l'offre au besoin des scolaires, principaux usagers du réseau
 - ❖ Optimiser le réseau (cadencement, horaires, qualité des points d'arrêts) afin de rendre l'offre plus visible et attractive pour le plus grand nombre



6 – Explorer la création d'un nouveau concept de mobilité structurant dans les zones urbaines du territoire

- Constats**
- ❖ Les transports en commun du territoire sont peu utilisés par les actifs du territoire mais plutôt par des captifs (non-motorisés)
 - ❖ Cela s'explique notamment par le niveau d'offre faible (5 à 13 AR/jour) et leurs temps de parcours moins compétitifs que la voiture individuelle
 - ❖ Pourtant, certaines communes du territoire concentrent des flux de déplacements forts (essentiellement réalisés en voiture) et des densités de population propices à la mise en place d'un transport de masse
- Ambitions**
- ❖ Proposer un projet innovant : solution de transport collectif express à haut niveau de service le long de l'axe le plus dense du territoire, connectée aux transports structurants (Train, Tram'bus)
 - ❖ Paroles d'élus – « Pour capter les actifs, la ligne doit être plus rapide que la voiture, avoir une bonne fréquence et une amplitude adéquate, une tarification adaptée, desservir les pôles d'échanges multimodaux pour favoriser l'intermodalité ».

7 – Favoriser le développement d'une offre intermodale



- Constats**
- ❖ Le territoire bénéficie d'une infrastructure ferroviaire de bonne qualité avec 5 gares et haltes sur le territoire : c'est une chance
 - ❖ Le niveau d'offre du TER est souvent jugé insuffisant et trop peu régulier
 - ❖ Les gares enregistrent des fréquentations faibles au niveau régional
 - ❖ Elles sont peu valorisées, et parfois trop éloignées des centres-bourgs
 - ❖ Le taux de correspondance Yégo – TER est très faible (~1%)
- Ambitions**
- ❖ Exploiter le plein potentiel de l'infrastructure ferroviaire
 - ❖ S'appuyer sur le Réseau Express Basque à venir
 - ❖ Faciliter les chaînes de déplacements multimodales
 - ❖ Créer les conditions d'accessibilité et de confort sur les gares, haltes et arrêts TC du territoire
 - ❖ Proposer des services encourageant la multimodalité : tarification intégrée ou combinée



8 – Accompagner et dynamiser la mobilité partagée et connectée

- Constats**
- ❖ La pratique du covoiturage est relativement confidentielle et méconnue sur le territoire
 - ❖ Déjà plusieurs aires sur le territoire : certaines très utilisées tandis que d'autres restent souvent vides. À l'inverse, des pratiques sont observées sur des emplacements non autorisés.
 - ❖ Des panneaux d'interdiction de covoiturage sur certains parkings
- Ambitions**
- ❖ Faire du covoiturage une alternative naturelle et évidente à l'autosolisme
 - ❖ Identifier les freins à la pratique sur le territoire et trouver les leviers correspondants
 - ❖ Cibler la pratique pour les déplacements en sortie de territoire (moyenne-longue distance)
 - ❖ Penser la stratégie covoiturage à l'échelle des bassins de vie et d'emploi

9 – Renforcer l'accessibilité multimodale au territoire en saison touristique



- Constats**
- ❖ Enquête estivale 2015 : 300.000 touristes par an : 85 % viennent en voiture et 8 % en train
 - ❖ 53 % des touristes se déplacent en voiture, 36 % à pied, 8 % à vélo, et moins d'1% en transport en commun
 - ❖ Les pratiques des touristes et habitants induisent une forte présence de voiture qui impacte l'image « naturelle » du territoire
 - ❖ Les parkings à proximité des plages n'incitent pas au changement et contraignent le développement des modes actifs
- Ambitions**
- ❖ Réduire la congestion routière estivale qui asphyxie le littoral et réduire l'utilisation de la voiture
 - ❖ Développer une offre multimodale efficace : permettre au plus grand nombre d'accéder au territoire en transport collectif
 - ❖ Préserver l'attractivité du territoire et un cadre naturel et apaisé
 - ❖ Développer la pratique du cyclotourisme et soigner l'accès au territoire à vélo

10 – Encourager une mobilité vertueuse sur le territoire en saison touristique



- Constats**
- ❖ La trafic routier sur le territoire est dense voire saturé l'été
 - ❖ Les parkings « roues dans l'eau » permettent de stationner directement à côté des plages
 - ❖ Des conflits d'usages sont constatés, notamment entre piétons et vélos qui doivent cohabiter sur des infrastructures saturées
- Ambitions**
- ❖ Faire de la mobilité douce un marqueur du tourisme local
 - ❖ Donner plus de place aux modes actifs dans les pôles touristiques en cherchant à garder au maximum les voitures en extérieur, en limitant le stationnement en bord de plage et en redistribuant le partage de la voirie

Le plan d'actions

Juin 2022

Thématique	Actions	Porteur	Horizon
1 – Partager la voirie pour une cohabitation apaisée des modes SUIVI MACS : Atelier Infrastructures	A. Généraliser la zone 30, la zone de rencontre & l'aire piétonne dans les centre-bourgs	Communes & CC MACS	Court-Moyen terme
	B. Aménager des trottoirs ou des protections matérialisées dans les centre-bourgs	Communes & CC MACS	Moyen terme
	C. Modifier les plans de circulation	CC MACS & Communes	Court terme
	D. Faire des campagnes de communication et contrôle pour la circulation sécurisée	CC MACS	Court terme
	E. Déployer des aménagements pour réduire la vitesse en agglomération	CC MACS	Court-Moyen terme
2 – Favoriser l'essor du vélo comme mode de déplacement utilitaire Atelier Infrastructures	A. Développer un réseau « armature » cyclable intercommunal concurrentiel sur les itinéraires entre pôles	CC MACS & Communes	Court-Moyen terme
	B. Développer le jalonement et la signalétique sur le territoire	CC MACS & Communes	Court-Moyen terme
	C. Développer le stationnement à proximité direct des pôles générateurs	CC MACS & Communes	Court-Moyen terme
3 – Mettre en œuvre des services pour encourager la pratique du vélo Atelier Développement territorial	A. Systématiser l' apprentissage du vélo à l'école pour les enfants	Communes, CC MACS & Écoles	Court-Moyen terme
	B. Soutenir l' apprentissage du vélo pour les adultes	CC MACS & Associations	Moyen terme
	C. Développer des offres de locations de VAE, vélo-cargo, remorque	CC MACS	Moyen terme
	D. Encourager et faciliter la mise en place d' ateliers d'auto-réparation	CC MACS	Moyen terme
	E. Etudier et proposer une aide à l'achat	CC MACS	Court-Moyen terme
4 – Accompagner les structures du territoire vers les mobilités alternatives Atelier Développement territorial Dév. éco	A. Mettre en place des plans de déplacement d'écoles	Communes, CC MACS & Écoles	Court terme
	B. Inciter les entreprises à déployer des plans de déplacement d'entreprise	Entreprises & CC MACS	Court-Moyen terme
	C. Faire la promotion du vélo et des modes de transports alternatifs auprès des habitants et des entreprises	CC MACS & Communes	Court-Moyen terme
5 – Optimiser l'offre de transport en commun et l'adapter au plus proche de la demande Atelier Développement territorial	A. Mettre en œuvre un transport à la demande en milieu rural	CC MACS & Transporteur	Moyen terme
	B. Optimiser les horaires pour les scolaires	CC MACS & Transporteur	Court-Moyen terme
	C. Renforcer l' offre aux heures creuses pour les scolaires	CC MACS & Transporteur	Court-Moyen terme
	D. Ouvrir les lignes scolaires à tous les usagers	CC MACS & Transporteur	Court-Moyen terme
	E. Mettre en place un cadencement	CC MACS & Transporteur	Court-Moyen terme
	F. Améliorer qualitativement les arrêts avec information voyageur	CC MACS & Transporteur	Court-Moyen terme

Le plan d'actions

Juin 2022

Thématique	Actions	Porteur	Horizon
6 – Explorer la création d'un nouveau concept de mobilité dans les zones urbaines du territoire	Mettre en œuvre une ligne de transport en commun à haut niveau de service pour les actifs	CC MACS	Long terme
7 – Favoriser le développement d'une offre intermodale	A. Améliorer les équipements en gare	CC MACS, Communes, Région N-A, SNCF	Court-Moyen terme
	B. Optimiser les correspondances entre Yégo et TER	CC MACS	Moyen terme
	C. Optimiser les correspondances entre les TGV et les Transports régionaux routiers et ferroviaires	Région N-A & SNCF	Court terme
	D. Mettre en place une tarification intégrée Yégo – TER	Région N-A	Court terme
	E. Aménager des petits pôles multimodaux aux arrêts clés de la lignes à haut niveau de service	CC MACS	Court-Moyen terme
8 – Accompagner et dynamiser la mobilité partagée et connectée	A. Structurer la stratégie covoiturage	Région N-A & CC MACS	Court-Moyen terme
	B. Réinterroger la pratique de l' autostop (Rezo Pouce)	CC MACS	Court-Moyen terme
	C. Aménager des aires de covoiturage	CC MACS	Court-Moyen terme
	D. Mettre en place une plateforme de mise en relation pour le covoiturage	CC MACS, Région N-A & collectivités voisines	Moyen terme
	E. Lancer une campagne de communication sur le covoiturage	CC MACS	Court-Moyen terme
	F. Réserver une voie sur l'A63 pour les covoitureurs	Concessionnaires autoroutiers, État	Moyen terme
9 – Renforcer l'accessibilité multimodale au territoire en saison touristique	A. Mettre en place un service spécifique de navettes vers les lieux de villégiatures	CC MACS & Transporteur	Moyen terme
	B. Optimiser les correspondances TGV – TER et renforcer l'offre de TER l'été	Région N-A & SNCF	Moyen terme
	C. Renforcer l' offre TC (XL'R7 et Yégo) vers le littoral	Région N-A & CC MACS	Moyen terme
	D. Créer un arrêt TGV à St-Vincent-de-Tyrosse	Région N-A & CC MACS	Long terme
	E. Proposer un service de location de vélo et bagagerie en gares de Labenne et St-Vincent-de-Tyrosse	CC MACS	Court-Moyen terme
10 – Encourager une mobilité vertueuse sur le territoire en saison touristique	A. Déployer une stratégie de rabattement sur des parkings relais P+R	CC MACS & Communes	Moyen terme
	B. Ajuster la desserte des navettes estivales	CC MACS	Court-Moyen terme
	C. S'appuyer sur des aménagements réversibles "saison/hors saison"	CC MACS & Communes	Court terme
	D. Limiter le stationnement en bord de plage	CC MACS & Communes	Court-Moyen terme