

1.3 – Favoriser les mobilités durables



ORGANISER ET DÉVELOPPER LES DÉPLACEMENTS ACTIFS

Ambition

Objectifs stratégiques

Réduire de 16% la consommation d'énergie finale d'ici à 2030 par rapport à la situation de référence (2019) et de 50% d'ici à 2050. Pour 2030, l'objectif de réduction des consommations énergétiques est principalement porté par le secteur des transports (-18%) et le résidentiel (-17%).

Réduire de 18% les émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) d'ici à 2030 par rapport à la situation de référence (2019) et de 56% d'ici à 2050, avec un objectif de réduction des émissions de GES d'origine énergétique de 25% d'ici à 2030 et de 75% d'ici à 2050.

Diminuer la part modale de la voiture à Bayonne de 77% à 45% d'ici à 2030.

Augmenter la part de la marche à pied de 15% à 28% d'ici à 2030.

Augmenter la part des transports en commun de 4,1% à 14% d'ici 2030.

Augmenter la part du vélo de 1,3% à 9% d'ici à 2030.

Objectifs opérationnels prioritaires

Créer 2 nouvelles pistes cyclables structurantes à horizon 2027.

Améliorer l'accessibilité et apaiser 7 parvis d'écoles d'ici à 2030.

Améliorer et sécuriser le maillage piéton intégrant nature et points d'intérêt.

» Contribution DE L'ACTION AUX OBJECTIFS DE DÉVELOPPEMENT DURABLE



Pilotage

PILOTE DE L'ACTION

Direction du Paysage,
de la Biodiversité et
des Transitions

PARTENAIRES INTERNES

Services concernés

PARTENAIRES EXTERNES

Syndicat des Mobilités Pays
Basque Adour (SMPBA),
Office du Commerce et de
l'Artisanat (ODCA),
Office du Tourisme

Éléments DE CONTEXTE

Pour répondre aux enjeux climatiques et de santé publique, la ville de demain se doit de repenser l'usage de la voiture, à l'origine d'émissions importantes de gaz à effet de serre et de particules fines. L'objectif est de proposer un équilibre entre les différents modes de déplacement tout en privilégiant et en incitant les usagers à utiliser les moins polluants : la marche à pied, le vélo, les engins de développement personnel motorisé (EDPM) et les transports en commun.

Bayonne, du fait de son positionnement géographique, de son rôle de capitale du Pays Basque dotée de nombreux équipements structurants, de son nombre d'habitants, de son attractivité et de sa dynamique économique, concentre d'importants flux automobiles vers et sur son territoire.

Le développement des transports en commun, avec les lignes de tram'bus, la mise en place du dernier km de livraison en site propre, l'élaboration d'un plan Vélo œuvre en faveur du développement des mobilités alternatives au tout voiture.

L'objectif consiste à présent à renforcer les conditions favorables aux modes de déplacements durables, en complémentarité des actions menées par le SMPBA, pour qu'en 2030 la majorité des déplacements soit réalisée par des modes alternatifs à l'usage individuel de la voiture. Il s'agit d'atteindre un équilibre entre les modes de transport et de projeter des mobilités plus sobres, plus actives et partagées.

Ces solutions de mobilité devront permettre de réduire les émissions de GES, mais également de réduire les impacts sur la santé, et favoriser le bien-être des individus en luttant activement contre la pollution de l'air, le bruit, la sédentarité et l'insécurité routière.

Cette action est liée avec la Fiche Action 2 « Concevoir et (a)ménager une ville économe en ressources », et en particulier son point 3/ Favoriser la ville des courtes distances.

Articulation AVEC LES DOCUMENTS SUPRA-COMMUNAUX

Le Plan des Mobilités du Pays Basque-Adour a pour mission d'organiser l'évolution souhaitée des mobilités à l'échelle du territoire. Pour l'espace littoral dont Bayonne fait partie, il présente des objectifs à horizon 2030 de report modal vers les mobilités actives suivantes :

- Marche à pied : passage de 15% à 28%.
- Vélo : passage de 1,3% à 9%.
- Transports en commun : de 4,1% à 14%.

Les questions de mobilités actives sont traitées dans les orientations suivantes :

- T.I. Considérer la mobilité durable comme un des critères prioritaires au service de l'aménagement et de l'organisation du territoire.

- T.III. Sécuriser et faciliter les déplacements à vélo.
- C.I. Hiérarchiser et adapter le réseau de voirie pour organiser la vie locale tout en maintenant l'efficacité de certains échanges.
- E.I. Permettre une mobilité sans couture.
- E.II. Encourager les initiatives citoyennes.
- E.III. Convaincre les usagers d'adapter leurs pratiques.
- E.IV. Connaître les pratiques pour adapter les services.

Le Plan Climat du Pays Basque vise à diminuer les consommations d'énergie du secteur des transports de 18% et ses émissions de gaz à effet de serre de 26%, d'ici à 2030. Les mobilités actives sont traitées dans les actions suivantes :

- FA 4.1 Faire découvrir, expliquer, donner goût aux pratiques de mobilités alternatives.
- FA 9.2 Élaborer et mettre en œuvre un plan de mobilité interne à la collectivité.

Descriptif DE L'ACTION

La Ville s'engage à :

1 — Poursuivre la mise en œuvre du Plan Vélo

Bayonne a obtenu la note D au Baromètre des Villes Cyclables 2021. Cette note était E en 2017 et F en 2019, ce qui montre la progression réalisée par la Ville ces dernières années (<https://barometre.parlons-velo.fr/2021/palmares/#12.4/43.48439/-1.49041>).

Le Plan Vélo adopté en 2019 est organisé autour de 4 objectifs :

- Créer des continuités cyclables sécurisées, entretenues et correctement jalonnées.
- Développer le stationnement vélo et des abris sécurisés.
- Développer un panel de services vélo en coordination avec le SMPBA.
- Communiquer, former et inciter à la pratique du vélo.

Les principales mesures à mettre en œuvre sont :

- Continuer à développer les axes structurants interquartiers du Plan Vélo (usagers pendulaires domicile-travail) et notamment les pistes cyclables du Polo et de Sabalce.
- Maintenir un travail d'amélioration des liaisons entre pistes structurantes, secondaires, espaces partagés...
- La sécurisation des itinéraires cyclables, notamment vers les écoles, via des aménagements qui les connectent aux pistes cyclables existantes selon une logique du « dernier kilomètre cyclable ».

Après avoir identifié les écoles desservies par des aménagements cyclables et celles qui ne le sont pas, des aménagements durables ou expérimentaux (urbanisme transitoire) seront imaginés pour sécuriser les déplacements à vélo des enfants depuis les pistes cyclables existantes jusqu'à leur école.

- Le développement des infrastructures structurantes, stationnements, stations de gonflage et réparation, panneaux d'indication.
- La généralisation des zones 30 (2024) dans toute la ville.
- La création d'un jalonnement vélo (2024) commun avec tout le Pays basque.

2 — Définir des principes d'aménagement favorables aux mobilités piétonnes

Il s'agit de donner un cadre aux futurs aménagements, avec pour objectifs d'améliorer les dessertes en mobilités douces des principaux équipements et services, de pacifier les circulations motorisées, et de structurer le maillage des aménagements dédiés aux mobilités douces (sous forme notamment de schéma des liaisons piétonnes ou de plan "ville marchable").

Les aménagements à prévoir sont les suivants :

- Jalonnement piéton coordonné avec le jalonnement cycliste.
- Réfection – élargissement des trottoirs.
- Apaisement – création de zones de rencontres sur certains sites (ex : abords d'écoles, zones commerciales, zones d'activité, etc.).
- Passages directs pour les mobilités douces dans les espaces construits (y compris privés).
- Installation d'équipements de rencontre, loisirs et services.
- Transports en commun en site propre.

Un code de la rue viendra compléter les aménagements réalisés pour repenser et clarifier les règles de partage de l'espace public en protégeant en priorité les piétons, particulièrement vulnérables. L'objectif du code de la rue consiste à retrouver de la sérénité dans la rue grâce à une hiérarchisation et au rappel des règles à respecter collectivement et individuellement afin de profiter de l'espace public sans appréhension.

3 — Accompagner le déploiement des plans de mobilité dans certains quartiers

En lien avec le SMPBA, la Ville participera à la mise en œuvre des Plans de Mobilité du Secteur Cœur de Ville (dans le cadre d'Action Cœur de Ville) et inter Établissements du quartier de Marracq.

Elle finalisera en 2024 le Plan de Mobilité Employeur de la Ville de Bayonne et déploiera les actions retenues.

4 — Accompagner les changements de comportement en matière de mobilité

- **Intégrer le développement des déplacements actifs et de transports en commun au cœur de tous les évènements.**

- **Diagnostiquer et concerter sur les mobilités dans la ville de demain**

Mettre en place et faire vivre la Commission Extra-Municipale (CEM) de la mobilité. Elle pourra être consultée sur les sujets traitant des mobilités actives ou non (infrastructures, services et usages).

Au-delà de la CEM, créée pour la durée du mandat, une concertation plus ciblée pourra être envisagée afin d'approfondir des thématiques spécifiques.

- **Mettre en place des mesures favorables aux changements de comportement**

Ces mesures concerneront le contrôle des incivilités (notamment le stationnement sauvage, le respect du partage de l'espace public), la promotion des modes alternatifs à l'autosolisme et la sensibilisation des différents usagers (ateliers vélos, sensibilisation dans les écoles, etc.), la proposition de solutions de mobilités et de gardiennage de vélos à l'occasion

d'évènements, la mise en place d'un évènement type "Dimanche sans voiture" ou la fermeture temporaire de rues... Les partenaires de la Ville seront également fortement incités à favoriser les mobilités actives (associations, à travers la critérisation des aides, commerçants, etc.). Enfin, la Ville étudiera l'intérêt d'aider à l'achat de vélo à assistance électrique et de vélos « classiques » et surtout la mise à disposition de kits sécurité aux habitants.

Coûts

Les coûts de la mise en œuvre de cette action sont estimés à 2 500 k€.

Indicateurs

DE RÉALISATION :

- Linéaire de pistes cyclables créées
- Nombre de parvis d'écoles apaisés
- Nombre d'abris vélos installés

D'IMPACT :

- Évolution des parts modales de la voiture, des transports en commun, du vélo et de la marche à pied
- Évolution du nombre de vélos par jour sur deux axes structurants
- Évolution du nombre de piétons / jour sur un axe à déterminer
- Résultats du baromètre des villes cyclables