



ALTERNATIVES AU TOUT-VOITURE



LA FEUILLE DE ROUTE

Les derniers rapports du GIEC annoncent des scénarii de plus en plus dramatiques quant à la hausse de température prévue à l'horizon 2050 et même plus proche. Le lien entre ce réchauffement et les émissions de gaz à effet de serre n'est plus remis en cause aujourd'hui, il est évident. À l'échelle de la planète, près d'un quart de ces émissions sont liées à la question du transport (de personnes et de marchandises).

Sur la côte basque, le premier poste d'émission de GES est celui de la mobilité, et sur l'ensemble du Pays Basque nord il est le second. Pour agir localement, le groupe Alternatives au Tout Voiture a pour objectif de faire la promotion de toutes les alternatives à la voiture solo. Les batailles locales induisent une diffusion dans la culture, ainsi que des changements de comportement, qui eux aspirent à résonner à grande échelle.

Concrètement, les deux leviers pour atteindre ces objectifs sont les suivants :

- mettre la pression sur les pouvoirs publics pour qu'ils s'engagent politiquement, afin d'orienter les infrastructures et la gestion de l'espace en faveur des modes doux et du transport en commun.
- réaliser des campagnes pédagogiques afin d'agir sur les comportements des usagers en terme de mobilité, et ainsi participer au développement d'une culture soutenable de la mobilité

Le groupe Alternatives au Tout-Voiture par ses actions et ses campagnes agira sur ces deux leviers.

I - Les batailles à gagner auprès des pouvoirs publics

A) Réduction de voies voiture & développement des espaces piétons, vélos et bus

Le pass rocade est entré en vigueur en octobre 2019, dans le but de délester le centre ville . Malheureusement, l'expérience montre que le décongestionnement de la circulation automobile intramuros dû au délestage vers une rocade incite de nouvelles personnes à circuler en voiture à l'intérieur des villes. Cela entraîne dans l'immédiat plus de gaz à effet de serre, et à terme une nouvelle congestion de la circulation intramuros, avec au total beaucoup plus de voitures. Bref, on aggrave le problème que l'on voulait résoudre. Il faut donc en parallèle convertir des voies voitures en site propre pour les bus, et en aménagements cyclables. Augmenter la part de site propre rendra plus compétitif le temps en bus par rapport au temps en voiture. Tant que les gens iront plus vite en voiture, ils continueront à la préférer aux modes plus soutenables. Voici les batailles prioritaires sur lesquelles demander la réduction d'une voie voiture.

- *Le boulevard du BAB*

Le boulevard du BAB est un axe plat de 7 km permettant de passer de Bayonne à Biarritz en passant par Anglet sans détour. C'est un axe idéal pour y aménager une voie express vélo. De plus, la suppression d'une voie voiture y permettrait de la consacrer à du site propre bus. Des actions pourront être menées sous différentes formes : mise en application en roulant en vélo sur une voie aujourd'hui interdite au vélo, occuper un rond point du boulevard pour attirer du monde et ouvrir ce débat auprès des usagers.



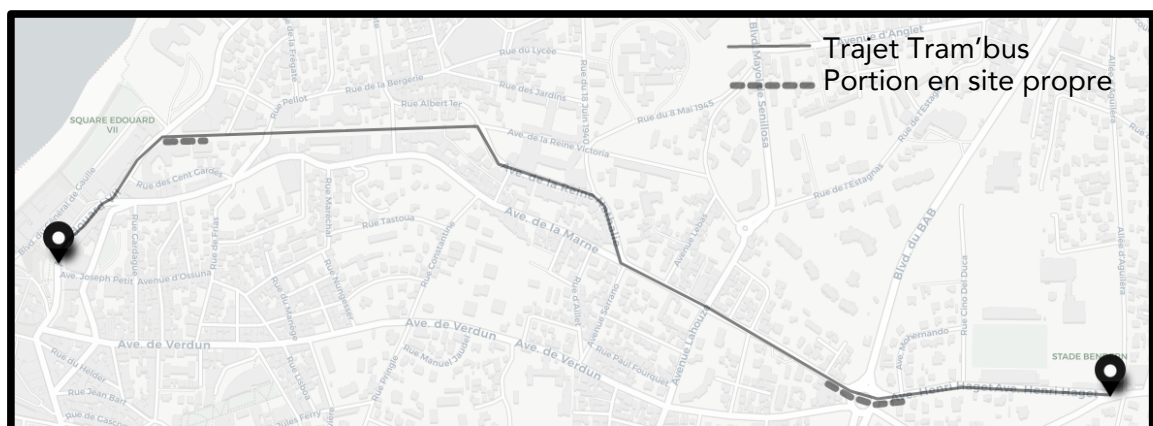
- *L'avenue Maréchal Soult*

La portion de l'avenue Maréchal Soult entre le rond point Saint Léon et le boulevard Aritxague n'est plus en site propre aujourd'hui. Cette voie avait été retirée pour fluidifier la circulation pendant les travaux du pont Saint Esprit, mais devait être remise ensuite. Cette régression n'est pas acceptable et il paraît évident que cette voie doit être remise en site propre d'autant qu'elle constitue une coupure dans l'itinéraire cyclable. Nous devons agir sur cette portion.



- *Quasi absence d'aménagements sur Biarritz*

Le projet déposé dans le cadre du Grenelle de l'Environnement par le SMTC, présidé par Michel Veunac, présentait l'ambition d'aménager plus de la moitié du parcours du Tram Bus en site propre. Au lieu de cela, environ 250 mètres sur les 2000 mètres de parcours sont effectivement en site propre. Nous ferons des actions fortes pour mettre en évidence le manque total de volonté de promouvoir le bus en site propre et les déplacements vélo sécurisés. Il est inacceptable de financer la rénovation de route tout voiture avec le budget du tram'bus.



- *Plus de sécurité et de confort sur le Pont Saint-Esprit*

La situation du Pont Saint-Esprit est incohérente. Les bus sont mélangés aux voitures, et on demande aux vélos et aux piétons d'utiliser un trottoir chacun, ce qui ne fonctionne pas. Depuis que la rue Maubec est à sens unique, il y a encore moins de raisons de traverser ce pont en voiture pour aller vers la gare (deux autres ponts existent de part et d'autre). Cette voie doit être utilisée pour rajouter du site propre et/ou aménager un espace conforme pour les cyclistes. Une occupation festive a été réalisée lors de la marche du 21 septembre 2019, le groupe doit maintenant suivre l'évolution des décisions sans hésiter à réitérer les actions sur ce pont.



- *Piste cyclable ZUP*

Une piste cyclable pourrait et devrait relier la ZUP, au centre-ville via l'avenue Maréchal Juin et l'avenue Plantoun. Cet accès est d'autant plus attendu qu'il permet plus de lien en terme de mobilité entre le centre de Bayonne et la ZUP.

- *Points noirs cyclistes et piétons*

Bien que les avantages de la pratique du vélo sont nombreux, des freins persistent. Parfois, il ne manque pas grand-chose pour que la cyclabilité s'améliore nettement. L'objectif sera de localiser les points noirs et de proposer des solutions réalisables : continuité, abaissement de trottoirs, intersection dangereuse, largeur, signalétique manquante etc. Ces points noirs pourront être communiqués aux élus et leurs services techniques de chaque commune concernée. Si les demandes en question ne sont pas considérées, nous pourrions envisager de les réaliser nous-mêmes sous forme d'actions (nivellement etc.).

B) Politique globale des villes et de la communauté d'agglomération

- *Agir sur la politique de stationnement, diminuer l'espace voiture*

Pour aller dans la bonne direction en terme de mobilité, il est anormal que le stationnement d'une voiture puisse coûter moins cher que le prix du bus pour venir. Le tarif et l'autorisation de stationner doivent être adaptés au type d'usager : proche de la gratuité pour un résident afin de l'inciter à ne pas prendre sa voiture, peu cher et de très courte durée pour les clients des commerces de proximité et de centre ville, tarif élevé pour les déplacements domicile-travail afin d'inciter les conducteurs à prendre le bus ou le train. Ces derniers déplacements sont les plus faciles à convertir en transport en commun car ils se trouvent

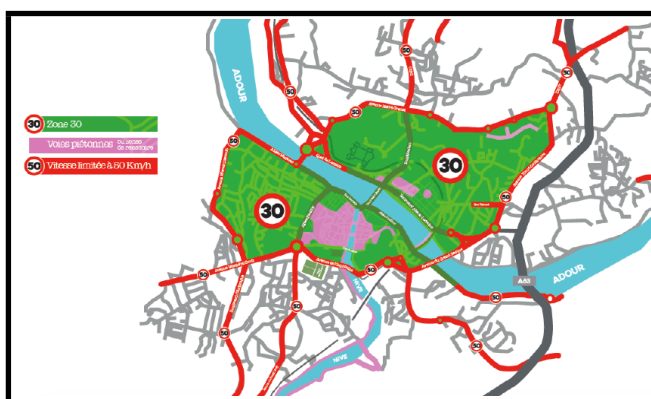


sur des plages horaires connues, bien précises et réduites de la journée, pour lesquelles il est possible d'augmenter le cadencement des bus. Contraindre par le stationnement est un levier efficace pour dissuader les usagers de prendre leur voiture. Il est encore trop facile de se garer dans les centre-villes pour les voitures. Par contre, le stationnement vélo doit quant à lui être décuplé. Des stationnements à intervalles beaucoup plus réguliers, et non occupés par des scooters.

Il s'agira de prendre contact avec les régies qui gèrent le stationnement d'une commune, et imaginer des actions sur la place que prennent ces voitures en ville (occuper les places pour exercer une autre activité par exemple).

- *Apaisement des vitesses*

La réduction des vitesses (multiplication des zones 30 par exemple) permet un double effet : la réduction des émissions de GES ainsi que la sécurisation pour les piétons et les vélos. Ce type de mesure augmente nettement le confort général des usagers du centre (en terme de bruit, de pollution...) et est facile à mettre en œuvre partout (centre ville / centre bourg). La



décréter ne suffit pas, il faut qu'elle s'accompagne de signalétique annonçant la présence des mobilités douces, de ralentisseurs, éventuellement de revêtement spéciaux, pour que cette vitesse soit cohérente avec la zone, et qu'elle soit respectée. Il s'agira ici de faire remonter toutes les zones / axes qui nécessiteraient une réduction de la vitesse, en réalisant des actions mettant en évidence l'inutilité d'une vitesse élevée lorsque les villes sont parsemées de stop (intersections, feux, etc.).

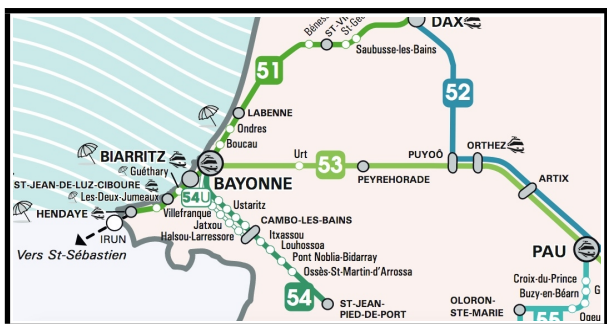
- *Contribuer aux réflexions sur le déplacement*

Les élections municipales de mars 2020 seront l'occasion d'échanger sur les engagements à prendre par les nouvelles listes en place, notamment sur la validation du Plan de Déplacement Urbain (participation active lors de l'enquête publique), ou encore via des échanges sur le forum de discussion du site du Plan Climat-Air-Energie Territorial.

- *Augmenter le stationnement en périphérie de la ville*

Des parking relais sont en cours de création. Ils sont une condition indispensable à la transformation des usagers voiture en usagers bus ou vélo. Il s'agira de surveiller de près leur cohérence (localisation, date d'ouverture), leur taille, leur nombre et leur accessibilité.

- *Développement du ferroviaire*



L'outil par excellence pour se déplacer à l'échelle du département présentant un minimum de pollution est bien le train (14g de CO₂ /passager/km contre environ 50g pour une voiture). Le Pays Basque est traversé par 3 axes ferrés principaux : Bayonne-Pau, Bayonne-Garazi, Dax-Hendaye. Les développer signifie plusieurs choses : les rendre accessibles en terme de

tarif (aujourd'hui aussi cher que de prendre sa voiture), proposer un cadencement suffisant et s'adaptant aux horaires de travail des usagers, et enfin développer l'intermodalité (parking vélo et parking voiture aux haltes, plus de places vélo dans les trains, ...). Pour cela, des demandes pourront être faites au Syndicat des Mobilités mais aussi lors des comités de ligne organisés par le Conseil Régional.

- *Faire respecter l'article L-228-2 du code de l'environnement*

Pour ne pas arriver trop tard après un aménagement ne respectant pas la loi, le groupe aura une veille attentive à tous les projets d'aménagement pour : réagir pendant la phase d'enquête publique, inspecter l'arrêté, émettre un recours si rien n'a été entendu. Ce travail de vérification de la conformité des aménagements étant du ressort de la préfecture, des actions pourront être menées pour rappeler ce rôle.

II - Les campagnes à mener pour changer les comportements

- *Lutter activement contre le stationnement gênant*

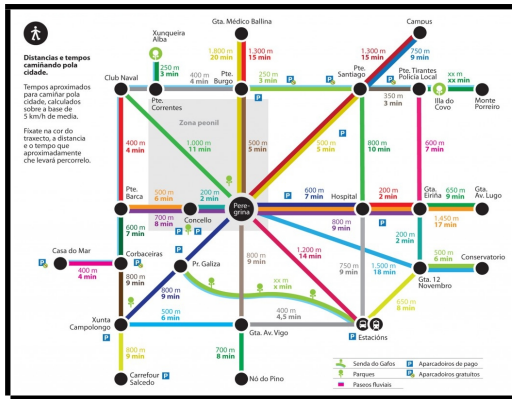
Le groupe prévoit de développer une campagne de sensibilisation en plusieurs phases pour lutter contre le stationnement sauvage sur les trottoirs et les pistes cyclables. L'utilisation de flyers pédagogiques, puis, plus radicaux permettra aux usagers de la voiture une prise de conscience de la gêne occasionnée par de tels comportements.



- *Développer une culture de la mobilité chez les jeunes*

Les mobilités douces ne sont pas à la mode chez les jeunes du Pays Basque Nord. Beaucoup sont en scooter ou déposés systématiquement par leur parents. Il s'agira de trouver des supports adaptés (événements, réseaux sociaux, etc.) pour développer une culture de mobilité soutenable chez les jeunes.

- *Reconstruire la notion de temps à pied/ à vélo dans l'esprit des gens*



Parce que la voiture a complètement faussé la notion du temps chez les usagers, beaucoup ne se rendent plus compte que certains itinéraires ne représentent que 5 à 10 minutes à pieds ou à vélo. La création de plans affichant les temps à pieds/à vélo pour plusieurs villes du pays basque et leur diffusion auprès des automobilistes permettra à tous de visualiser les temps de parcours entre différents lieux.

- Relancer des campagnes existantes

Mener ou reprendre ou mener des campagnes ciblant certains types de trajets :

- Campagne "au boulot sans voiture",
- "Et si j'allais au travail en bus et en train"
- "Pour les fêtes, covoiturons !"



Faire connaître les remboursements des abonnements de transport en commun par les entreprises.

- Développer le covoiturage et le stop



En moyenne, l'occupation d'une voiture est d'environ 1,3 personne en ville. La réduction du nombre de voitures en circulation passe donc aussi par une optimisation de son occupation.

Beaucoup d'usagers réalisent tous les jours les mêmes trajets domicile-travail aux mêmes heures. Il s'agit donc de développer des outils locaux de covoiturages réguliers (type Blablalines), ou d'autostop (type Rézo Pouce) pour des partages de voiture plus spontanés. Des actions massives d'autostoppeur peuvent être proposées par exemple, sur des axes majeurs tel que le D810.



III - Les problématiques des groupes locaux de Bizi (barnekalde, xiberoa, larrun)

- Parking centre ville Saint Jean de Luz
- Pont Ciboure/Saint Jean
- Mauléon : revendications du groupe bizi xiberoa
- Etude vélo Garazi
- Train Baiona-Garazi
- Train Bayonne-Hendaye

REUNIONS DU GROUPE ATV

Premier lundi de chaque mois à 19H
au local de Bizi !



CONTACT

Mail : contact.atv@bizimugi.eu

Téléphone : 05 59 25 65 52

Adresse : 22 rue des Cordeliers, Bayonne