N°DEL122-2012

REPUBLIQUE FRANCAISE

DEPARTEMENT DES LANDES

COURRIER REÇU LE
25 JUIL. 2012
SOUS-PREFECTURE DE DAX

LE GRAND DAX
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION

EXTRAIT

DU

REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL DE COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION

L'AN DEUX MIL DOUZE et le **DOUZE** du mois de **JUILLET** à 18h00, les membres du Conseil de la Communauté d'Agglomération du Grand Dax, convoqués le 6 juillet 2012, se sont réunis en séance ordinaire, au siège de la Communauté, 20 avenue de la Gare à Dax, sous la présidence de M. Jean-Marie ABADIE.

PRESENTS : Titulaires et suppléants avec droit de vote :
Mme AUDOUY Véronique – M. ABADIE Jean-Marie – Mme DUTOYA Guylaine – M. BELLOCQ Gabriel – Mme BONJEAN Elisabeth – Mme HENRARD Marie-Josée – M. MAUCLAIR Stéphane – M. BALAO Serge – M. VIGNES Jean-Marie – Mme LOUME-SEIXO Viviane – Mme MADOUNARI Géraldine – M. SIMON Jésus – M. DUPERIER Alain – M. POUYSEGU Robert – M. DUCAMP Jean-Louis – M. BUCAU Alain – M. MARLOT Pierre – M. LACROUZADE Jean-Claude – M. GUILHEMJOUAN Joël – M. DAGUERRE Jean-Louis – M. CADILLON Serge – Mme PRAT Brigitte – M. CARRERE Christian – Mme MICHEL Danielle – Mme DELMON Catherine – M. DUROU Henri – M. LAVIELLE Jean — M. BERTHOUX Christian – Mme SARDA Maïté - M. CAPODANNO Jean-François – M. BEDAT Henri – M. VILATON Pascal – M. FORSANS Alain – M. LABARRIERE Charles Alain – M. BOUCHON Daniel – M. LANGOUANERE Bernard – Mme SCARSI Geneviève – M. DUFORT Jean-Michel – M. BIDAU Jean-Pierre.

Suppléants (non votants) :
Mme DULOUAT Corinne – Mme LESPARRE Carmen – M. LAVIGNE Pascal – M. BIDORET Gabriel – M. LESCLAUX Alain — M. ROULET Erik – M. VIGNES Emmanuel – M. BERGERAS Alain – M. LAFOURCADE Michel – M. PEPIN Daniel – Mme BRICK Nicole.

Titulaires absents et excusés :
M. PENE Jacques – M. DROUIN André – Mme BASLY Christine – M. CAUBRAQUE Edmond – Mme DETOUILLON Anne-Marie – M. DUVIGNAU André - M. LACOUTURE Philippe – M. BASTIAT Michel.

Secrétaire de séance : M. Robert POUYSEGU

OBJET : PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS – ARRET DU PROJET DE PDU

Monsieur le Président expose,

Par délibération en date du 13 septembre 2006, le conseil communautaire a décidé le lancement d'un plan de déplacements urbains sur son territoire. Cette démarche volontaire s'inscrivait dans la volonté d'apporter une réponse à l'ensemble des problématiques mises en exergue dans le cadre de l'élaboration du Schéma de Cohérence Territoriale.

- Première étape : réalisation du diagnostic

Le diagnostic, première étape du projet, a été validé par délibération du conseil communautaire en date du 19 juillet 2007. Il procède d'une analyse du territoire à travers l'angle des pratiques, des besoins et des

offres de mobilité. Cette première étape a été déterminante, car elle devait conduire à l'établissement d'un diagnostic à valider par l'ensemble des acteurs partenaires de la démarche.
La réalisation de ce « diagnostic partagé » a mobilisé des moyens d'enquêtes et de recueil de données (enquête auprès des communes, relevés de terrain dont stationnement, comptages routiers, etc. ...). Elle a aussi été l'occasion de mettre au point le modèle de trafic qui a servi tout au long de la démarche - et au-delà - à produire des éclairages instructifs sur les conséquences en termes de trafic des scénarios ou des options envisagées. De ce diagnostic sont ressortis atouts et faiblesses, qualités et dysfonctionnements, permettant de formuler les enjeux prioritaires pour le territoire.
Mis à jour lors du premier trimestre de 2012, il a dressé un état des lieux principalement caractérisé par :

- Un constat d'accroissement de la population, développement démographique fort conjugué à un vieillissement de la population.
- Un bipôle urbain Dax/Saint-Paul-lès-Dax, où se concentrent les emplois tertiaires et les principaux pôles générateurs de déplacements : équipements, commerces et services.
- Un site contraint par les infrastructures (routes et voie ferrée) et l'Adour, qui créent des coupures sur le territoire et imposent une organisation des déplacements Nord-Sud.
- Un déploiement de la « tâche urbaine » le long des voies de communication, générant des flux de déplacements centre/périphérie de plus en plus importants.
- Une augmentation de la motorisation des ménages, surtout en périphérie, où l'éloignement des lieux d'études et de travail rend nécessaire le recours à la voiture.
- Des dysfonctionnements de stationnement en termes de jalonnement et de lisibilité.
- Une forte densité de poids lourds aux abords du cœur urbain (RD824) avec un déficit d'itinéraire de contournement et une réglementation des livraisons non homogène.
- Un réseau de transport collectif urbain pas suffisamment performant, qui malgré un usage croissant, trouve ses limites dans sa configuration actuelle.
- Un territoire qui offre des atouts à la pratique du vélo, mais un usage actuel qui reste très faible en raison du manque d'itinéraires aménagés et d'équipements associés.

- <u>Seconde étape : élaboration des scénarios</u>

La seconde étape du projet a eu pour vocation de préciser les enjeux, de définir les scénarios et de les évaluer, selon les objectifs déterminés sur le territoire. Il s'agit d'une étape de transition, qui assure le passage de l'existant vers le futur. Chaque scénario a fait l'objet de nombreux échanges, réflexions et approfondissements notamment pour appréhender leur faisabilité et leurs impacts. Le scénario de synthèse retenu, dénommé scénario D (basé sur le franchissement ferroviaire), s'est imposé, non pas comme seule hypothèse de structuration des déplacements sur le territoire mais comme une étape préliminaire alliant les conditions favorables au développement des transports collectifs et des modes actifs, et des mesures de restriction et de régulation à l'égard de la voiture sur les zones les plus centrales.

- <u>Troisième étape : définition du projet de PDU</u>

Pour le scénario retenu, validé en Conseil Communautaire du 1er décembre 2010, il a ensuite été question de formaliser le projet de PDU qui se concrétise par un programme stratégique en termes de mobilité pour les 10 ans à venir. Il se traduit concrètement par des fiches actions décrivant l'objectif de l'action, son contenu, ses modalités de mise en œuvre (estimation des coûts quand cela était possible au regard des éléments disponibles, maîtrise d'ouvrage, programmation pluriannuelle, indicateurs de suivi...).

Un plan programmatique sur la durée du PDU permet d'en faire la synthèse, de fixer le calendrier, et les échéances de mise en œuvre. Il est complété par un tableau de bord de suivi qui reprend l'ensemble des indicateurs nécessaires au suivi de la démarche.

Le programme d'actions retenu par le Conseil Communautaire en date du 22 décembre 2011 s'articule autour de 6 axes déclinés en 22 actions :

- Axe 1 : **Rendre les transports en commun plus attractifs**
  <u>Action 1.1</u> Améliorer la performance de liaison en transport collectif entre les deux centres urbains de Saint-Paul-lès-Dax et de Dax
  <u>Action 1.2</u> Développer une organisation plus hiérarchisée de l'offre en transports collectifs
  <u>Action 1.3</u> Optimiser les services à la demande

- Axe 2 : **Développer l'intermodalité entre les modes de transports**

Action 2.1 Améliorer l'intermodalité avec les autres modes de transport (pôles d'échanges, parkings navettes, parkings périphériques)
Action 2.2 Développer une tarification coordonnée et complémentaire entre les différents modes de transports collectifs

- Axe 3 : **Adapter le stationnement et définir une politique de déplacements apaisés**
  Action 3.1 Réorganiser le stationnement en proposant une offre adaptée de courte durée (visiteurs, scolaires) et de longue durée (actifs et résidents)
  Action 3.2 Organiser l'aménagement de zones apaisées (centralités urbaines et pôles générateurs de flux)
  Action 3.3 Promouvoir l'accès aux zones apaisées par des navettes
  Action 3.4 Favoriser un développement urbain et valoriser les espaces publics à proximité des axes structurants de transport en commun
  Action 3.5 Adopter des critères partagés d'aménagement de l'espace public pour réduire la place de la voiture

- Axe 4 : **Maîtriser et organiser les flux de véhicules pour libérer l'espace nécessaire aux modes de transports collectifs et actifs**

  Action 4.1 Lancer un plan de circulation à l'échelle du cœur d'agglomération
  Action 4.2 Organiser le contournement de l'agglomération (contournement Est en chantier, contournement Ouest à étudier)
  Action 4.3 Réaliser un nouveau franchissement (ferroviaire en cours de concertation, de l'Adour à étudier)
  Action 4.4 Maîtriser le trafic de transit (plan de jalonnement)
  Action 4.5 Organiser les transports de marchandises (charte des livraisons, réglementation harmonisée par zone et par horaire ...)

- Axe 5 : **Créer un schéma cyclable qui privilégie la continuité et la sécurité**
  Action 5.1 Aménager un réseau cyclable dédié reliant les deux centres urbains en utilisant opportunément les infrastructures en site propre (TC, bord d'Adour)
  Action 5.2 Développer un réseau cyclable maillé desservant les centralités d'agglomération
  Action 5.3 Proposer des mesures d'accompagnement du schéma : traitement et mise en sécurité des franchissements, mise en œuvre d'une politique de jalonnement et de signalétique, développement des équipements dédiés

- Axe 6 : **Définir une politique de sensibilisation pour faire évoluer les comportements de mobilité**
  Action 6.1 Mettre en place un observatoire du PDU pour évaluer son impact
  Action 6.2 Communiquer sur les résultats, promouvoir l'ensemble des offres de mobilités, mettre en place un plan de communication
  Action 6.3 Instaurer des groupes de suivi comprenant des acteurs de la société civile
  Action 6.4 Etre moteur dans la dynamique d'évolution des mobilités, promouvoir des actions d'accompagnement (covoiturage, autopartage, plans de déplacements d'entreprises ...)

Le projet de PDU a également fait l'objet d'une évaluation environnementale, annexée au PDU, mesurant les impacts du scénario et des actions le déclinant, et proposant des mesures compensatoires le cas échéant.

Un autre document précise la prise en compte de l'accessibilité dans le projet de PDU, ainsi que ses modalités de mise en œuvre, et est également annexé au projet de PDU.

- Le PDU : une démarche concertée et partenariale

Le Plan de Déplacements Urbains est une démarche concertée qui passe par des étapes de mobilisation des acteurs et partenaires aux différentes phases de son élaboration. Plusieurs instances ont œuvré à son élaboration, des ateliers de travail ont été menés en phase de diagnostic et d'élaboration des scénarios, une réunion publique s'est tenue afin de présenter le projet et de répondre aux interrogations de la population, un registre est à la disposition du public et une information en ligne est disponible sur le site du Grand Dax.

Le PDU fera l'objet d'une évaluation dans 5 ans à compter de son approbation et ses effets seront évalués dans le cadre de l'observatoire qui sera mis en place (action 6.1).

L'arrêt du projet par le Conseil Communautaire marque une étape supplémentaire de validation. S'en suivra la consultation des personnes publiques associées (conseils municipaux du Grand Dax, conseil général, conseil régional, Etat), puis l'enquête publique.

Au regard des avis et remarques formulées, le Conseil Communautaire pourra alors se prononcer sur l'approbation définitive du PDU.

Vu la délibération de la Communauté d'Agglomération du Grand Dax en date du 13 septembre 2006 engageant l'étude du Plan de Déplacements Urbains sur l'ensemble des 20 communes de l'agglomération,

Vu la délibération de la Communauté d'Agglomération du Grand Dax en date du 19 juillet 2007 validant le diagnostic du Plan de Déplacements Urbains,

Vu la délibération de la Communauté d'Agglomération du Grand Dax en date du 1er décembre 2010 décidant la création d'une infrastructure routière de franchissement central passant au-dessus des voies ferrées,

Vu la délibération de la Communauté d'Agglomération du Grand Dax en date du 22 décembre 2011 validant le programme d'actions,

Considérant la prise en compte des remarques émises lors de la présentation du projet de PDU dans les instances de suivi et de validation du projet (groupe de travail et commission permanente),

APRES AVOIR ENTENDU LE RAPPORTEUR,
LE CONSEIL, A LA MAJORITE (39 VOTANTS : 37 POUR et 2 ABSTENTIONS),

Article 1 : **ARRETE** le projet de Plan de Déplacements Urbains.

Article 2 : **INFORME** que le projet de PDU sera soumis pour avis aux personnes publiques associées.

Article 3 : La présente délibération peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le tribunal administratif dans un délai de deux mois à compter de sa publication et de sa réception par le représentant de l'Etat.

Article final : Le Président et le Directeur seront chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution de la présente décision.

DELIBERE EN SEANCE,
Les jour, mois et an que dessus,
Suivent les signatures,
POUR COPIE CONFORME,
DAX, le 12 juillet 2012
LE PRESIDENT,

PUBLIE
25 JUIL. 2012

Jean-Marie ABADIE.