



24 boulevard Riquet 31 000 Toulouse T / 05 62 73 53 93

18/20 rue Claude Tillier 75 012 Paris T / 01 43 72 10 09

Impasse du Gabeau Quartier La Banette n°1 83 270 St Cyr-sur-Mer T / 09 72 12 85 24

iter@iternet.org

SOMMAIRE

1	Preambuli		4
Co	ONTEXTE LEGIS	LATIF ET REGLEMENTAIRE	5
	1.1 Evolu	tion des textes de lois depuis 1996	5
		DU, outil de planification de la mobilité	
2	LA DEMARC	THE D'ELABORATION DU PDU	12
		randes étapes du PDU	
	2.2 La co	ncertation	14
3	DES OBJECT	TIFS FONDES SUR UN DIAGNOSTIC ET CONCRETISES PAR UN PROGRAMME D'ACTIONS	16
	3.1 Rapp	el des grands éléments du diagnostic	16
	3.1.1 Mo	bilité globale et déplacements	16
	3.1.1.1	Contexte socio-démographique	16
	3.1.1.2	Caractéristiques de l'habitat	17
	3.1.1.3	Le développement spatial et structurel du territoire du Grand Dax	17
	3.1.1.4	Structure urbaine et déplacements	18
	3.1.2 L'o	ffre de transport public	19
	3.1.2.1	L'offre urbaine	19
	3.1.2.2	L'offre interurbaine	20
	3.1.2.3	L'usage du transport collectif	20
	3.1.2.4	Tarification et pratique	20
	3.1.3 La	circulation générale et le stationnement	21
	3.1.3.1	Réseau de voirie : hiérarchisation et fonctionnement	21
	3.1.3.2	Stationnement	24
	3.1.4 Les	modes actifs	
	3.1.4.1	L'offre cyclable	
	3.1.4.2	Les cheminements piétons	25
	3.1.5 Le	transport de marchandises et les livraisons	28



3.2	2 Enjeu:	x, objectifs et scénarios du PDU	29
	3.2.1 Des	enjeux aux objectifs	29
	3.2.2 La d	définition du « scénario objectif » du PDU	30
	3.2.2.1	Préalable	30
	3.2.2.2	Les scénarios comparés et le choix du scénario pour le projet PDU	31
3.3	B Les co	enstituants du projet PDU	34
	3.3.1 Déf	inition des objectifs de parts modales et émissions de Gaz à Effets de Serre	(GES) . 34
	3.3.2 Déf	inition des axes prioritaires	36
	3.3.3 Le p	programme d'actions	39
	3.3.3.1	Axe 1: Rendre les transports en commun plus attractifs	39
	3.3.3.2	Axe 2: Développer l'intermodalité entre les modes de transports	47
	3.3.3.3	Axe 3 : Adapter le stationnement et définir une politique de déplacement 55	sapaisés
	3.3.3.4	Axe 4: Maîtriser et organiser les flux de véhicules pour libérer l'espace néo	cessaire
	aux mod	les de transports collectifs et actifs	76
	3.3.3.5	Axe 5 : Créer un schéma cyclable qui privilégie la continuité et la sécurité	91
	3.3.3.6	Axe 6 : Définir une politique de sensibilisation pour faire évoluer les	
	comport	tements de mobilité	102
	3.3.3.7	Synthèse cartographique des actions	113
	3.3.4 Les	étapes de mise en œuvre	115
	3.3.5 Syr	nthèse des indicateurs de suivi	117



1 PREAMBULE

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) est un document obligatoire pour toutes les agglomérations de plus de 100 000 habitants, et vise à organiser l'ensemble des modes de déplacements, des personnes et des marchandises, sur un territoire.

Le Plan de Déplacements Urbains est un document de programmation établit pour les 10 ans à venir (2012/2021). Une révision à mi-parcours (5 ans) doit être réalisée afin de mesurer les effets des actions et d'ajuster le cas échéant le programme d'actions.

Le PDU ambitionne l'élaboration d'une politique de déplacements plus respectueuse de l'environnement et pour cela, se traduit par la mise en place d'actions en faveur des modes de transports alternatifs à la Voiture Particulière (VP) : les Transports Collectifs (TC), les deux roues, la marche à pied...

La Communauté d'Agglomération du Grand Dax, collectivité qui compte près de 56 000 habitants, s'est engagée dans une démarche volontaire d'élaboration de Plan de Déplacements Urbains. En tant qu'Autorité Organisatrice des Transports Urbains, le Grand Dax a souhaité disposer d'un outil de programmation pour mener une politique cohérente en matière de transport sur l'ensemble du Périmètre des Transports Urbains (PTU).





CONTEXTE LEGISLATIF ET REGLEMENTAIRE

1.1 Evolution des textes de lois depuis 1996

Les Plans de Déplacements Urbains sont régis par un cadre législatif très évolutif depuis leur formalisation dans les années 80. Cette évolution se traduit par des objectifs toujours plus ambitieux au fil des textes suite à l'émergence de la notion de développement durable. Depuis la LOTI, les PDU s'inscrivent dans une démarche prospective de réflexion autour des problématiques de déplacements urbains et de recherche de solutions de mobilité moins énergivores et plus respectueuses de l'environnement.

Le PDU du Grand Dax a été élaboré en conformité avec ce cadre réglementaire et les dispositions attenantes.

1982 : La Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI)

Le Plan de Déplacements Urbains, selon la définition de l'article 28 de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs du 30 Décembre 1982, « définit les principes d'intervention de l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement [...] il vise à assurer un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part. Il a comme objectif un usage coordonné de tous les modes de déplacements, notamment par une affectation appropriée de la voirie, ainsi que la promotion des modes les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie [...] ». Ce texte est le document fondateur de la démarche PDU.

1996: La loi sur L'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE)

La loi LAURE du 30 décembre 1996 rend la démarche de plan de déplacements urbains obligatoire pour les périmètres de transports urbains inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Elle conforte la LOTI et a permis à plus d'une centaine d'agglomérations d'initier une démarche PDU, volontaire ou obligatoire.

2000 : La loi Solidarité et Renouvellement Urbains (SRU)

La loi SRU du 13 décembre 2000, qui vise une plus grande cohérence entre urbanisme et déplacement, renforce le rôle des PDU. Elle apporte des précisions quant aux objectifs visés :

- Renforcer la cohésion sociale et urbaine,
- Etablir un calendrier des réalisations,
- Intégrer la sécurité des déplacements,
- Développer le volet stationnement et réorienter celui sur les marchandises,
- Favoriser la réalisation de plans de mobilité des établissements,
- Mettre en place des mesures de tarification et de billettique intégrées.

2005 : La loi sur l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées



L'article 45 de la loi 2005-102 impose de nouvelles obligations aux Autorités Organisatrices de Transports Urbains (AOTU), qui doivent être intégrées aux PDU. Cette loi est venue modifier l'article 28 de la LOTI en imposant une prise en considération accrue des problématiques d'accessibilité lors de l'élaboration d'un PDU.

Cette loi prévoit que toute modification ou révision de plan de déplacements comporte désormais une annexe spécifique traitant de l'accessibilité qui détermine « les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre afin d'améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics aux personnes handicapées et à mobilité réduite ». L'annexe dédiée à ce thème détaille et regroupe les objectifs de la loi et l'ensemble des préconisations à mettre en œuvre.

2005: Evaluation environnementale du PDU:

L'ordonnance du 03 juin 2004 (n°2004-489) et le décret du 27 mai 2005 (2005-608 et 2005-613) indiquent que les créations et révisions de PDU doivent faire l'objet d'une évaluation environnementale.

Cette évaluation environnementale a pour objectif d'estimer les incidences notables avec la mise en œuvre du plan. Cette évaluation est annexée au projet de PDU.

Depuis 2007 : Grenelles de l'environnement I et II

Les échanges nationaux réalisés en 2007 sur les thématiques de l'écologie, de l'aménagement et du développement durable par différents groupes de réflexions ont permis d'aboutir à des orientations traduites dans le cadre de la loi 2009-967 du 03 Août 2009, dite loi « Grenelle 1 », et de son plan d'application en loi « Grenelle 2 »promulguée le 12 juillet 2010.

Dans le domaine de lutte contre les changements climatiques, l'accent est mis sur la volonté de diviser par 4 les émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2050 et d'améliorer l'efficience énergétique de la France de 20%.

Dans le domaine des transports, l'objectif affiché est d'inscrire les infrastructures, les services et les comportements de déplacements dans le développement durable, avec un zoom spécifique, d'une part sur le développement des modes alternatifs à la voiture thermique solo, et d'autre part d'introduire de nouveaux types de tarification des déplacements.

2010: Révision de la LOTI:

L'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 - art. 7 apporte les précisions suivantes : « Le plan de déplacements urbains doit être compatible avec les orientations des schémas de cohérence territoriale et des schémas de secteur, des directives territoriales d'aménagement définies par le Code de l'Urbanisme, ainsi qu'avec le plan régional pour la qualité de l'air s'il existe et, à compter de son adoption, avec le schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie [...]. Il comporte également une annexe particulière traitant de l'accessibilité [...]. »



Pour résumer, les objectifs assignés au PDU par la loi sont :

- La définition des principes d'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement dans le PTU,
- L'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et faciliter l'accès et la protection de l'environnement et de la santé,
- L'usage coordonné de tous les modes de déplacements, la promotion des modes les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie,
- Le renforcement de la cohésion sociale et urbaine.

1.2 Un PDU, outil de planification de la mobilité

Le PDU impose une coordination de tous les acteurs concernés pour créer une dynamique vertueuse dans le champ de la mobilité, favorable à d'autres thématiques, que ce soit l'amélioration de la qualité de vie, la santé publique, le développement économique et donc l'attractivité du territoire.

- Le SCoT est un projet partagé, mettant en cohérence les stratégies politiques d'un territoire,
- Le PDU décline les orientations du SCoT en matière de transport et déplacements,
- Le PLU traduit les dispositions du PDU, du PLH et du SCoT.

Il doit également intégrer dans sa réflexion les projets structurants qui auront un impact dans la distribution des déplacements, les modes utilisés et les comportements de mobilité.

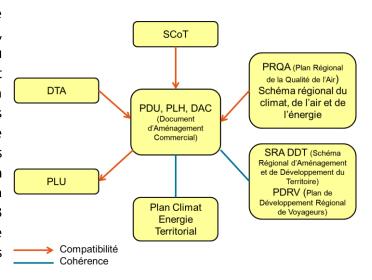
Les projets, dont certains en tant qu'infrastructures de transport (routière ou ferroviaire) qui auront des répercussions significatives sur l'organisation de la mobilité, peuvent constituer des leviers d'action permettant au PDU d'atteindre les objectifs qui lui sont assignés par la loi.



Les démarches de planification et la compatibilité avec le PDU :

Le SCoT (Schéma de Cohérence Territoriale)

SCoT document est un de planification stratégique qui détermine, à l'échelle de plusieurs communes ou groupements de communes, un projet de territoire qui vise à mettre en cohérence l'ensemble des politiques sectorielles notamment en matière d'urbanisme, d'habitat, de déplacements et d'équipements commerciaux, dans un environnement préservé et valorisé. Il a été instauré par la loi SRU du 13 décembre 2000. Le Code de l'Urbanisme fixe le régime des SCoT aux articles L.121-1 et suivants.



Le SCoT du Grand Dax, élaboré à l'échelle du territoire communautaire, est actuellement en cours de finalisation. Le projet a été arrêté en Conseil Communautaire le 11 avril 2013.

Le Conseil Communautaire a débattu le 04/04/2012 sur les différents enjeux du territoire traduit dans le Projet d'Aménagement de Développement Durables du SCoT, dans les domaines suivants :

- Environnement et paysage,
- Démographie et habitat,
- Mobilité,
- Economie et emploi,
- Organisation urbaine.



SYNTHESE DES OBJECTIFS

1. Protéger et économiser les ressources naturelles

- Poursuivre les actions en faveur de la protection des sites d'intérêt communautaires (espaces naturels sensibles, ZNIEFF, Natura 2000...): limiter l'urbanisation aux abords des sites et maitriser leur fréquentation et les différents usages
- Porter un intérêt particulier à la préservation des barthes et encourager les éleveurs à les exploiter
- Maintenir la diversité biologique du territoire en préservant les continuités écologiques et paysagères
- Anticiper l'identification des trames vertes et bleues
- Encourager la réalisation de sentiers de randonnées et/ou de zones de découvertes permettant d'informer et sensibiliser la population aux enjeux environnementaux
- Poursuivre les actions en faveur de la protection des ressources naturelles dans le cœur d'agglomération
- Encourager la réalisation de zones vertes en ville et privilégier l'utilisation d'espèces endémiques
- Respecter les objectifs du Schéma Directeur et d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE)
- Assurer une bonne qualité des eaux : promouvoir des usages limitant la pollution de la ressource, maintenir les haies bocagères, mettre aux normes les installations existantes d'assainissements autonomes et collectifs, limiter l'urbanisation hors des zones d'assainissements collectifs
- Limiter les prélèvements pour une meilleure gestion quantitative : sensibiliser et informer les usagers à l'utilisation rationnelle et économe de l'eau, limiter l'extension des réseaux d'alimentation en eau potable, réutiliser les eaux pluviales et les eaux usées après prétraitement
- Gérer efficacement les eaux pluviales : limiter l'imperméabilisation des sols, traiter et récupérer les rejets d'eaux pluviales à la parcelle
- Limiter les risques d'inondations: préserver les zones tampons et zones humides à proximité des cours d'eau, limiter le ruissellement, entretenir les cours d'eau, conserver les haies, limiter l'imperméabilisation et le lessivage des sols

2. Valoriser les paysages et les sites de l'agglomération

- Maintenir des coupures vertes et agricoles autour des villes
- Réaliser les nouveaux quartiers autour des bourgs et hameaux existants et limiter le développement linéaire le long des axes routiers
- Veiller à préserver l'identité locale en favorisant l'intégration paysagère des opérations d'aménagement, notamment les entrées de ville
- Préserver et valoriser le patrimoine et l'identité locale
- Etudier la réalisation d'une Charte architecturale et paysagère
- Redonner une ambiance thermale au cœur de l'agglomération
- Encourager la réinterprétation des formes urbaines anciennes dans l'urbanisme contemporain
- Préserver le cadre de vie en limitant les pollutions et en s'inscrivant dans une démarche écologique responsable
- Lutter contre les émissions de gaz à effet de serre et Assurer l'adaptation du territoire au changement climatique
- Réduire l'usage de la voiture individuelle et favoriser des formes urbaines plus denses
- Poursuivre les actions du Plan Climat Territorial
- Réaliser des économies de foncier
- Favoriser les modes de construction durables
- Poursuivre et renforcer les actions du Plan de Prévention des déchets
- Sensibiliser et encourager la population à trier et à composter ses déchets
- Augmenter le nombre de points tri et les enterrer dans un souci d'insertion paysagère
 - Encourager le développement d'une filière bois-énergie de proximité
 - Favoriser l'implantation de panneaux solaires sur les toitures
 - Etudier la pertinence de la mise en place d'autres procédés de production d'énergies renouvelables

Source: SCoT Grand Dax - PADD- Citadia

Le PLH (Programme Local de l'Habitat)

Le Programme Local de l'Habitat définit pour une durée de six ans, les objectifs et les principes d'une politique visant à répondre aux besoins en logements et en hébergement, à favoriser le renouvellement urbain et la mixité sociale et à améliorer l'accessibilité du cadre bâti aux personnes handicapées en assurant entre les communes et entre les quartiers d'une même commune, une répartition équilibrée et diversifiée de l'offre de logements.



Le Grand Dax a engagé le 1^{er} septembre 2010 l'élaboration de son second Programme Local de l'Habitat. Le diagnostic, validé en 2011, a permis de dégager plusieurs enjeux pour le territoire du Grand Dax:

- Anticiper et accueillir une forte croissance migratoire
- Gérer les effets de spécialisation sociodémographique
- Instaurer un nouveau cadre de développement urbain
- Adopter une action ciblée et offensive sur le foncier
- Diversifier la production de logements
- Optimiser la production de logements sociaux

Le projet de PLH a été arrêté en Conseil Communautaire le 6 juin 2013, après avis favorable de l'ensemble des communes.

Les PLU (Plan Locaux d'Urbanisme)

Le PLU est un document d'urbanisme qui, à l'échelle d'une commune ou d'un groupement de communes (EPCI), établit un projet global d'urbanisme et d'aménagement et fixe en conséquence les règles générales d'utilisation du sol sur le territoire considéré.

Concernant les PLU, le lien avec le PDU a été renforcé par la loi SRU car ils doivent désormais être compatibles avec le PDU, notamment sur les questions relatives au stationnement et à la densification urbaine (articles L.123-1-5 13°bis et L.123-1-12 du Code de l'Urbanisme).

A la suite de l'approbation du PDU, les communes devront rendre compatible leur Plan Local d'Urbanisme dans un délai de 3 ans. De manière plus globale, le PLU doit respecter les consignes données par différents documents de rang supérieur élaborés par l'État ou d'autres collectivités territoriales. Chaque commune dispose soit d'une carte communale, d'un POS ou d'un PLU, arrêté, approuvé ou en cours de révision.

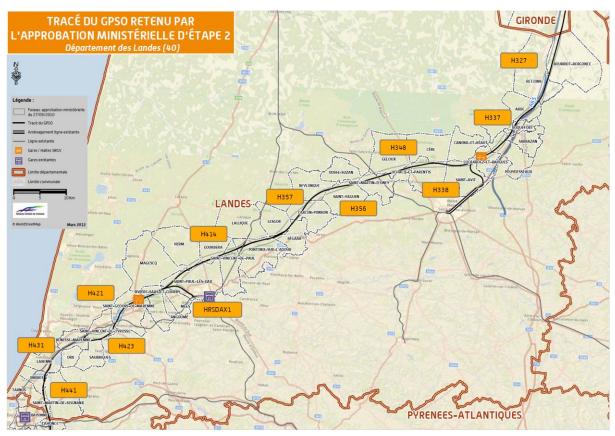
Le DAC (Document d'Aménagement Commercial)
 Le Grand Dax élabore son DAC, volet commercial du SCoT.

Des projets structurants pour le PDU du Grand Dax :

- A l'échelle du territoire Grand Dax :
 - L'aménagement du pôle d'échanges multimodal (PEM) de la gare de Dax en lien avec les nouvelles dessertes prévues,
 - La réalisation d'un nouveau franchissement central (ferroviaire, Adour) entre Dax et Saint-Paul-lès-Dax, opération qui se profile à moyen terme (livraison prévisionnelle 2017),
 - La mise en œuvre du contournement Est de l'agglomération, actuellement en cours de réalisation et dont l'échéance est à l'horizon de l'année 2014 (contournement Ouest à l'étude).



- A l'échelle départementale, régionale, nationale et internationale :
 Les projets de desserte ferroviaire vont densifier l'offre en gare de Dax et apporter une plus grande performance dans les liaisons régionales et nationales :
 - La LGV Sud-Europe-Atlantique (SEA) dont l'échéance est prévue pour 2017 (réduction du temps de trajet Dax/Paris d'une heure environ).
 - Le Grand Projet Sud Ouest (GPSO) qui comprend deux « branches »:
 - La LGV Bordeaux-Toulouse (amorce de la liaison grande vitesse entre les façades Atlantique et la Méditerranée à l'horizon 2020).
 - La LGV Bordeaux-Espagne qui a pour objectif de favoriser le transfert modal du fret international de la route vers le rail, réduire les temps de parcours entre Paris, Bordeaux, le sud de la région et l'Espagne, à l'horizon 2020.
 - Un projet de cadencement ferroviaire des liaisons avec la façade Atlantique, en articulation avec la future offre TGV.



Source: http://www.gpso.fr/



2 LA DEMARCHE D'ELABORATION DU PDU

2.1 Les grandes étapes du PDU

Un diagnostic

Sur la base d'une analyse des pratiques, des besoins et des offres de mobilité, les atouts et faiblesses du territoire en matière de mobilité ont émergé. Ils ont permis d'énoncer les enjeux pour la mobilité de demain.

Des scénarios

En réponse aux enjeux définis, des scénarios contrastés, proposant une nouvelle vision de l'organisation des offres de mobilité, ont été élaborés.

Un projet PDU

Le scénario le plus réaliste, retenu, a été développé sous forme de tableau de programmation et de fiches actions.

Initié fin 2006, le Plan de Déplacements Urbains s'est déroulé en quatre grandes étapes :

Etape n°1: diagnostic et objectifs

Le diagnostic 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 (communes, Conseil Général des Landes, Conseil Régional d'Aquitaine, l'ADEME et l'Etat notamment).

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 (réalisé sous DAVIS), 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.

La construction du diagnostic s'est développée autour de cinq grands volets qui reprennent les thématiques du PDU :

- 1. La mobilité globale et les déplacements
- 2. L'offre de transport public
- 3. La circulation générale et le stationnement
- 4. Les modes actifs
- 5. Le transport de marchandises et les livraisons

De ce diagnostic sont ressortis atouts et faiblesses, qualités et dysfonctionnements, permettant de formuler les enjeux prioritaires pour le territoire.



Etape n°2: élaboration de scénarios

L'étape d'élaboration des scénarios, est une étape de transition, qui assure le passage de l'existant vers le futur. Elle est constituée de quatre volets :

- « Proposition de scénarios »: En réponse aux enjeux retenus en phase diagnostic, des scénarios contrastés ont été élaborés.
- « Modélisation des scénarios »: Sur la base des caractéristiques des scénarios, et à
 partir d'hypothèses d'évolution du territoire à l'horizon du PDU, il a été possible de
 produire une affectation de trafic, et de mettre en évidence l'impact spécifique de
 chaque scénario en matière de trafic (avec mise en comparaison du scénario tendanciel
 défini en phase précédente)
- « Affinement des scénarios »: Sur la base des observations recueillies au cours des ateliers et de différentes réunions techniques, des aménagements ont été apportés aux scénarios dans l'objectif de leur conférer un maximum de pertinence et de cohérence.
- « Evaluation et comparaison des scénarios »: Afin de pouvoir évaluer les scénarios, une analyse comparative plus qualitative que quantitative, dans les différents champs de la mobilité a été conduite, permettant d'apprécier leur impact et d'aider au choix d'un scénario.

Etape n°3: Elaboration du projet PDU

Pour le scénario retenu, il a été question de formaliser le projet PDU: il 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, maîtrise d'ouvrage, phasage, 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.

Etape n°4: Outil de suivi et évaluation

Après la finalisation du document technique du PDU, les différents éléments le constituant (projet PDU et annexes) sont soumis à l'approbation du Conseil Communautaire, puis à consultation des Personnes Publiques Associées et de la population par la procédure d'enquête publique.



2.2 La concertation

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.

Les instances de suivi et de validation :

- Le Comité de Pilotage, ou groupe de travail PDU, constitué par la Commission Générale du Grand Dax.
 - Il a eu pour rôle de valider les différentes phases et de définir les objectifs et orientations successifs. Il s'est réuni à l'issue des différentes phases et volets de l'étude : diagnostic, présentation des scénarios, projet final.
- Le Comité Technique, piloté par les services techniques du Grand Dax, a associé les représentants des Communes (élus et techniciens), du Département, de la Région, de l'ADEME et de l'Etat. Il a suivi l'avancement de la mission, orienté les études et préparé les Comités de Pilotage. Il s'est réuni également à plusieurs reprises, dans le cadre de réunion de travail sur des points spécifiques.

En complément, les instances telles que le Conseil de Développement, la Commission Aménagement du Territoire et Développement Economique, ont été réunies pour contribuer à l'avancement de la démarche.

Les enquêtes réalisées :

Une enquête Origine – Destination

Une enquête réalisée auprès des automobilistes a été réalisée début 2007 (sur 9 postes). Elle a permis d'identifier les motifs de déplacement des usagers de la voiture (en origine – destination), à l'heure de pointe du soir, ainsi que les taux d'occupation par type de véhicule. Les données collectées, complétées des comptages routiers réalisés sur la même période, ont servi à constituer un échantillon représentatif, permettant de caler et de référencer l'outil de modélisation de trafic.

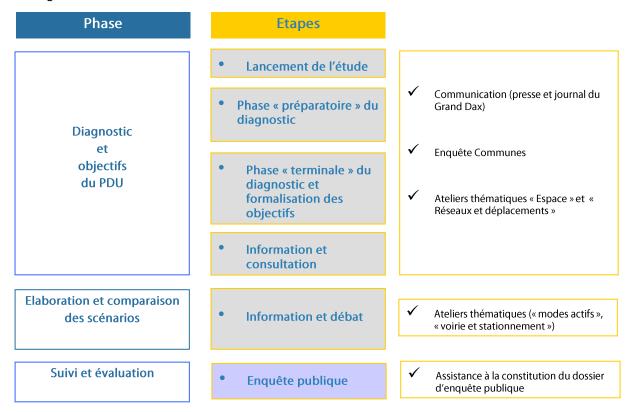
Une enquête auprès des communes

Une enquête épistolaire a été menée sur la base d'un questionnaire auprès des communes du Grand Dax. Sa visée, plus qualitative que quantitative, était d'appréhender le fonctionnement de l'aire dacquoise et en particulier des déplacements, d'identifier les attentes à l'égard du PDU et d'inventorier les projets d'équipements et d'infrastructures.



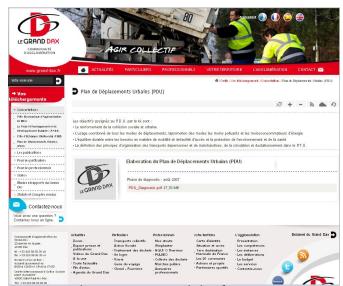
Une enquête stationnement

Elle a consisté à réaliser des relevés d'occupation à trois période de la journée sur le cœur de ville de Dax afin d'évaluer le niveau d'occupation par type d'offre (en terme de réglementation et en terme d'infrastructure).



La concertation partenariale et publique :

- Des ateliers de travail en phase de diagnostic et d'élaboration des scénarios
- Une réunion publique afin de présenter le projet et de répondre aux interrogations de la population,
- Une information en ligne sur le site du Grand Dax.



Source : http://www.grand-dax.fr/



3 DES OBJECTIFS FONDES SUR UN DIAGNOSTIC ET CONCRETISES PAR UN PROGRAMME D'ACTIONS

3.1 Rappel des grands éléments du diagnostic

3.1.1 Mobilité globale et déplacements

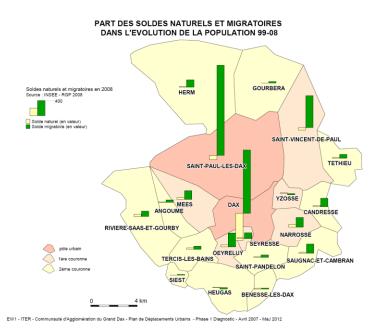
3.1.1.1 Contexte socio-démographique

Un développement socio-économique fort sur le Grand Dax, marqué par :

- Une croissance de la population depuis les années 90 (15% soit environ 7 000 habitants supplémentaires entre 1999 et 2008),
- Une croissance généralisée sur le territoire avec 18 communes sur 20 ayant enregistrées une croissance entre 1999 et 2008,
- Une croissance plus marquée sur Saint-Paul-lès-Dax et les communes de première couronne,
- Une structure démographique vieillissante (la part des plus de 60 ans progresse de 1,9 point entre 1999 et 2008 et la part des moins de 15 ans diminue de 1,2 point pour la même période),
- Des disparités de structure par âge au sein du territoire avec un vieillissement plus marqué sur le pôle urbain,
- Une concentration des emplois sur le bipôle urbain (86% des emplois du territoire) qui se confirme (+ 3800 emplois entre 1999 et 2008 dont 37% sur Dax et 45% sur Saint-Paul-lès-Dax),
- Une activité fortement ancrée dans le secteur tertiaire (80% des emplois).

Cette évolution démographique est le fait du solde migratoire :

- Un solde migratoire positif sur l'ensemble du territoire (14% entre 1999 et 2008,
- Un solde naturel plus favorable sur les territoires de première et deuxième couronne que sur le pôle urbain.



ter

3.1.1.2 Caractéristiques de l'habitat

Un territoire marqué par le logement individuel :

- Le logement individuel représente 2/3 des résidences principales du Grand Dax,
- 95% des résidences en logement collectif sont situées sur les villes-centres et plus particulièrement à Dax (76%),
- Une proportion de propriétaires plus marquée dans les première et deuxième couronnes ou le logement individuel est le plus représenté (seulement ¼ du parc en location),
- Une proportion de logements récents plus importante à Saint-Paul-lès-Dax et sur les deux couronnes (seulement 17% des logements sur Dax ont moins de 15 ans).

	Part résidence type individuel RGP08	Part résidence type collectif RGP08
Grand Dax	60%	38%
Dax	38%	60%
Saint Paul	61%	38%
1ère couronne	92%	7%
2ème couronne	92%	8%

3.1.1.3 Le développement spatial et structurel du territoire du Grand Dax

Le développement structurel territorial du Grand Dax est marqué par :

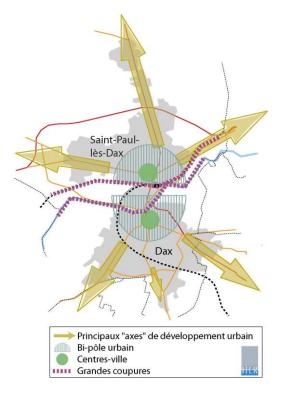
- Un bipôle urbain formé par Dax et Saint-Paul-lès-Dax,
- L'Adour et la voie ferrée comme « goulot d'étranglement » entre les deux centres-villes,
- Un déploiement de la « tâche urbaine » le long des radiales, qui s'étire vers les communes de première et deuxième couronnes,
- Un développement fort de l'habitat pour absorber la croissance qui s'oriente désormais vers un objectif de densification et d'occupation des dents creuses.

Une concentration des principaux générateurs de déplacements sur le bipôle :

Equipements, services, pôles d'attractivité commerciale sont localisés sur le centre urbain du Grand Dax et le long des principaux axes de circulation.

Les zones d'activités industrielles et artisanales et les « grands employeurs » (hôpital, Grand Dax, EALAT...) sont pour 60% d'entre eux implantés à Dax et Saint-Paul-lès-Dax.

Une offre de thermalisme fortement représentée sur le bipôle urbain, impliquant un afflux massif de curistes en saison (avril à octobre). Le territoire concentre une forte offre commerciale au cœur de ville de Dax et entrées de ville de Saint-Paul-lès-Dax, dont l'aire de chalandise dépasse l'agglomération du Grand Dax.





Le territoire est donc marqué par :

- Une concentration urbaine des principaux générateurs de déplacements qui renforce l'attractivité des zones les plus denses de l'agglomération.
- Un développement urbain et périurbain qui va générer une augmentation des échanges centre urbain/ périphérie.

3.1.1.4 Structure urbaine et déplacements

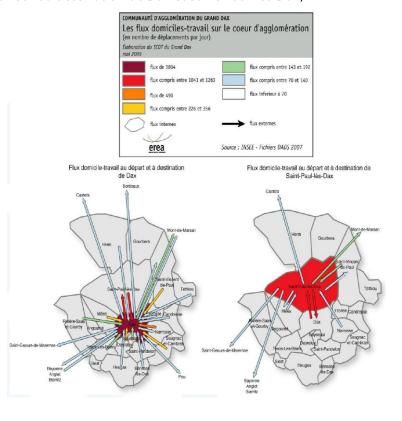
Niveau de motorisation des ménages proportionnel à l'éloignement des zones urbaines:

Un niveau de motorisation proportionnel à l'éloignement au bipôle urbain : 73% des ménages sans voiture résident à Dax, à l'inverse, 93% des ménages disposent au moins d'un véhicule en première et deuxième couronne,

Une accentuation de la multimotorisation, plus particulièrement en périphérie ou l'éloignement aux lieux de travail, d'étude, de services ou d'équipements, rend nécessaire le recours à la voiture.

Approche des flux orientés vers Dax et Saint-Paul-lès-Dax :

- 90% des flux domicile-travail sont à destination de Dax et Saint-Paul-lès-Dax,
- Les échanges entre Dax et Saint-Paul-lès-Dax sont importants,
- Des flux domicile-étude qui sortent du territoire communautaire pour les études supérieures (vers les Pyrénées Atlantiques et secondairement la Gironde).
- Une augmentation des distances domicile-travail notamment liée à l'étalement urbain
- Une faible densité de l'habitat et une tendance à un zonage monofonctionnel du développement urbain favorisant la dépendance à l'automobile.





3.1.2 L'offre de transport public

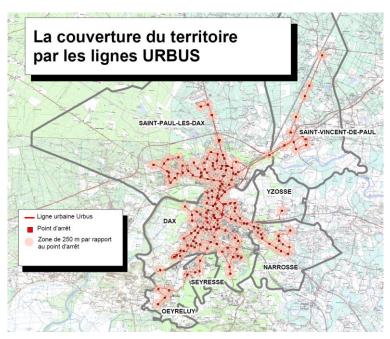
3.1.2.1 L'offre urbaine

URBUS: le réseau urbain (en service jusqu'au 7 juillet 2013)

- 13 lignes urbaines radiales et deux diamétrales
- Les radiales fonctionnent du lundi au samedi et la diamétrale le dimanche.
- 2 terminaux : place Saint-Pierre et gare SNCF.

Quasiment toutes les lignes desservent la place Saint-Pierre, mais pas la gare SNCF. Les lignes en desserte de Saint-Paul-lès-Dax desservent toutes Dax mais les lignes de Dax ne desservent pas toutes Saint-Paul.

- Les lignes couvrent la desserte de 7 communes du territoire communautaire.
- Le niveau d'offre varie de 2 A/R quotidiens (2 des 15 lignes) à 11 A/R quotidiens (8 des 15 lignes).



COM'URBUS: le Transport à la Demande:

- Dessert les communes de l'agglomération non couvertes par l'offre urbaine,
- 13 communes du Grand Dax sont desservies (73 points d'arrêts) par le transport à la demande Com'urbus à destination de Dax et Saint-Paul-lès-Dax,
- 16 pôles de destination dans le centre urbain,
- Une offre du lundi au samedi de 1 à 2A/R selon les jours.

3.1.2.2 L'offre interurbaine

L'offre en transport collectif routier performante avec Mont de Marsan :

- 6 lignes régulières du réseau départemental des Landes XLR dont une ligne express qui propose 8A/R quotidiens entre Dax et Mont-de-Marsan,
- une ligne routière régionale (Dax Mauléon)

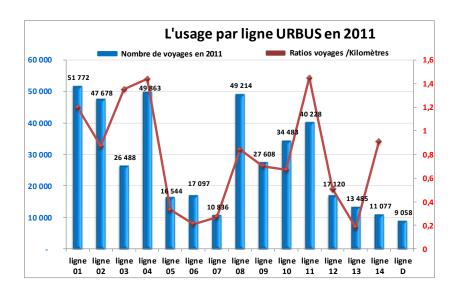
L'offre ferroviaire dense :



- Une offre en relation avec Bordeaux, Bayonne, Tyrosse, Hendaye et Pau pour les liaisons TGV et TER,
- Une forte croissance du trafic ferroviaire, notamment du TER,
- La gare de Dax en positionnement stratégique de nœud ferroviaire; la seule gare TGV des Landes,
- La gare de Dax enregistre 48 départs quotidiens de trains et 43 arrivées.

3.1.2.3 L'usage du transport collectif

- Un usage des offres de transport collectif urbain en progression, avec une augmentation de fréquentation de 46% depuis 2006 pour le réseau urbain et près de 9% pour le transport à la demande,
- Une faible performance du réseau urbain actuel en comparaison avec les réseaux des agglomérations comparables,
- Un usage significatif et en progression pour les lignes régulières 2 et 8 (desserte de la commune de Narrosse et du Sud Ouest de Dax) entre 40 000 et 50 000 voyages annuels,
- Un usage du TAD marqué par les populations de jeunes et séniors et des adhérents au service, en progression pour les actifs.



3.1.2.4 Tarification et pratique

- Une tarification lisible et lissée, attractive (billet unité et abonnement pour différents publics),
- Mais un usage élevé du ticket unité au détriment des abonnements qui apparaissent sous-utilisés.



3.1.3 La circulation générale et le stationnement

3.1.3.1 Réseau de voirie : hiérarchisation et fonctionnement

Le réseau routier structurant :

Liaisons de transit:

- Liaisons de transit périphériques, l'autoroute A63 à l'ouest de l'agglomération et les autoroutes A64 et A65 plus éloignées,
- Liaisons de transit en traversée d'agglomération :
 - La RD824: axe Sud-Ouest/ Nord-Est, de Dax à Mont de Marsan, de l'A63 à l'A65,
 - o La RD947: axe Sud-Est/ Nord-Est de liaison à Orthez et donc à l'A64.

Liaisons diamétrales:

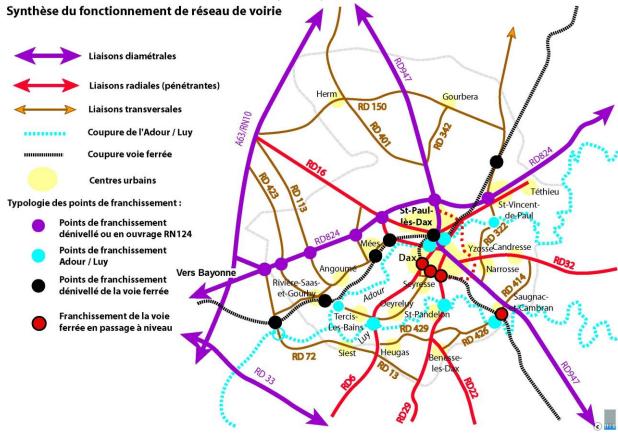
La RD16, pénétrante au Nord de l'Adour qui se connecte sur la RD947.

Les RD6, RD29 et RD32, pénétrantes au Sud de l'Adour qui quadrillent de façon homogène le territoire et desservent les communes Sud.

Liaisons transversales:

Voies de liaisons intercommunales, la RD150 barreau Est/ Ouest au Nord de l'Adour, et DR401 et RD342 qui relie les centres-bourgs à la pénétrantes RD947,

Un ensemble de voies départementales au Sud de l'Adour qui relient les communes entre elles et assurent une continuité d'itinéraires, ce, malgré un gabarit parfois peu propice au trafic.



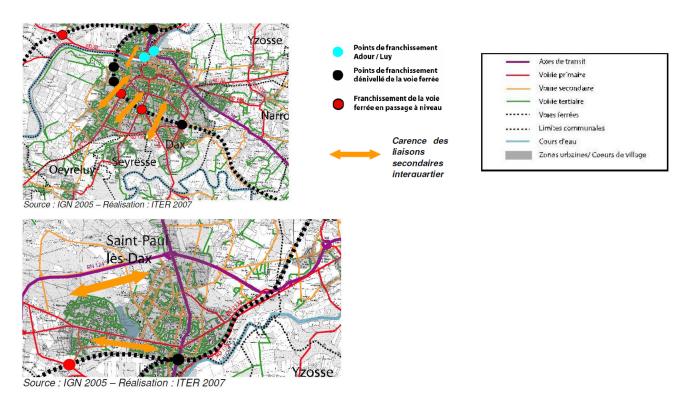
Points de franchissement :



Des points durs de franchissement générés par les infrastructures (voies ferrées et routières) et éléments naturels (Adour) sont source de dysfonctionnements (saturation aux carrefours, itinéraires « bis », remontée de file en heure de pointe…).

Le réseau viaire structurant des communes de Dax et Saint-Paul-lès-Dax:

- Sur la partie méridionale de l'Adour, les pénétrantes se connectent sur la « rocade Sud », puis sur les cours assurant une bonne pénétration vers le cœur de ville de Dax. Le réseau de voies secondaires et tertiaires est moins efficient, subissant les effets de coupures de la voie ferrée.
- Sur la partie septentrionale de la voie ferrée, le réseau est structuré en étoile jusqu'au carrefour des Quatre Chemins.
- Au centre, un seul axe structurant, composé des avenues de la Liberté et Saint-Vincentde-Paul, qui assure la liaison centrale entre Dax et Saint-Paul-lès-Dax et qui constitue une voie stratégique inter-cités à vocation d'échange et de transit.



Le Territoire du Grand Dax, subissant les contraintes fortes de l'Adour et de la voie ferrée, organise son développement de part et d'autre de cette coupure naturelle et anthropique dans une orientation dominante Nord-Sud.



La tension urbaine ainsi générée se traduit par une congestion croissante du cœur d'agglomération et par un déséquilibre de développement lié à une accessibilité différentielle par rapport aux différents secteurs de l'agglomération, au collecteur majeur que constitue la RD 824.

Deux effets dans la structuration des déplacements :

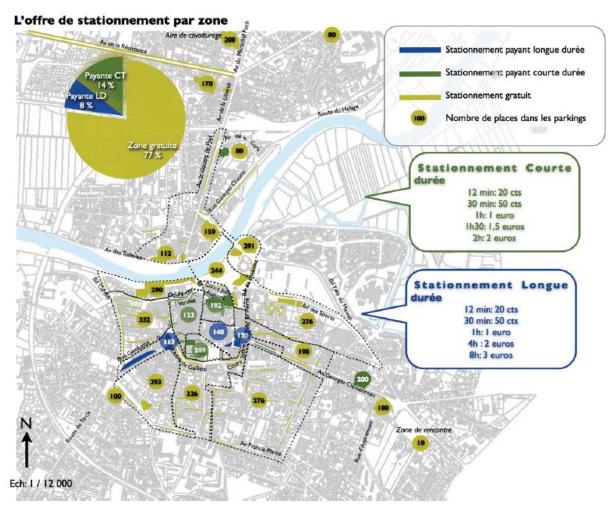
- Une tension de plus en plus accrue sur les voies de franchissement de l'Adour,
- Le développement d'une mobilité transversale, facilitée par un réseau d'infrastructures adaptées et renforçant le phénomène de périurbanisation.



3.1.3.2 Stationnement

L'offre de stationnement :

- Une offre de stationnement réglementée et tarifée sur la seule commune de Dax,
- Une offre majoritairement de surface (Chanzy, Arènes) et trois parcs en ouvrage (cathédrale, berges et halles à usage d'abonnés, cathédrale haut en tarification horaire), concentrée sur le cœur urbain,
- Une offre payante de plus de 930 places en surface sur le cœur de ville de Dax, concentrée sur 4 pôles principaux (Adour, Halles/ cathédrale, Saint-Pierre et Arènes),
- Une tarification zonale composée d'une zone de courte durée (530 places_ durée maximum 2h) et une zone de moyenne/ longue durée (400 places_ durée maximum 8h).



Source: « Plan de circulation de Dax et Saint-Paul-lès-Dax » Adema/ Transitec, 2013

La demande de stationnement :

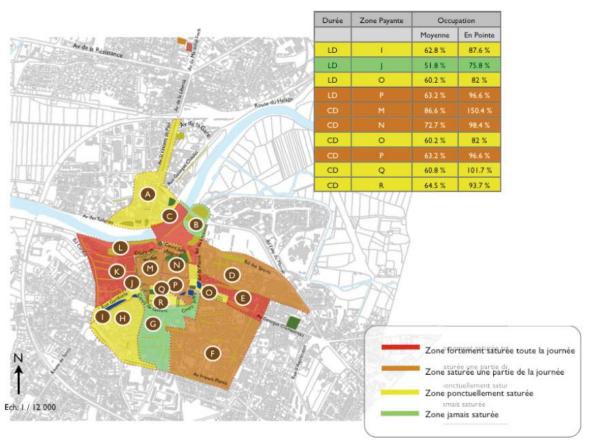
L'occupation au centre-ville de Dax (constat mars 2013) montre :



- Une corrélation entre réglementation (gratuit/payant) et niveau d'occupation: les secteurs les plus chargés correspondent aux zones de stationnement gratuit plus particulièrement sur la couronne Nord,
- Une exception: le parking Arènes Nord occupé à 50% au maximum les jours de marché,
- Un stationnement de longue durée majoritaire,
- Un taux d'occupation moyen en journée élevé (entre 70 et 90% de taux d'occupation en pointe du matin : 11h-12h),
- Une offre de stationnement réduite les jours de marché (environ 400 places de moins qu'à l'ordinaire) et des besoins plus importants (stationnement des forains et chalands),
- Un stationnement illicite plus prégnant les jours de marché (11%).

Sur le centre-ville de Dax, hors période de pointe du thermalisme (et jours de marchés), malgré un vécu d'insatisfaction, le constat principal montre que les dysfonctionnements se situent au niveau du jalonnement et de la lisibilité de l'offre de stationnement.

Sur le centre-ville de Saint-Paul-lès-Dax, il n'est pas signalé de difficultés particulières en matière de stationnement. Les aménagements de l'avenue de la Résistance ont notamment permis une gestion plus rationnelle et optimale des zones de stationnement.



Source: « Plan de circulation de Dax et Saint-Paul-lès-Dax » Adema/ Transitec, 2013

3.1.4.1 L'offre cyclable

Un manque d'infrastructures dédiées aux cycles, mais des initiatives pour y pallier :



- la faiblesse et l'homogénéité de l'offre : une dizaine d'itinéraires aménagés, peu homogènes (piste/bande),
- un manque de continuité des itinéraires qui n'assure pas un niveau de sécurité et de lisibilité entre les principaux pôles générateurs,
- la difficulté de franchissement des ouvrages (absence de sites propres),
- des problèmes de sécurité liés à la présence d'obstacles ponctuels et structurels,
- un déficit et un manque de valorisation des équipements (parc à vélo, arceaux...) et de services connexes (location, gardiennage...),
- des travaux, projets et réflexions pour pallier ces manques (zones apaisées dans les centralités, schéma cyclable communal...).



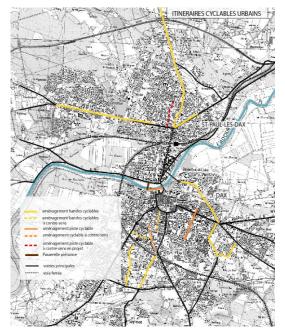
L'agglomération dacquoise présente des atouts dans la pratique utilitaire du 2 roues, mais son usage actuel reste très faible en raison de carences et de dysfonctionnements de l'offre cyclable, et des équipements associés.



3.1.4.2 Les cheminements piétons

Des dysfonctionnements liés à la mixité des usages et la place prégnante de la voiture :

- Sécurité : manque de continuité et d'aménagement spécifique pour les piétons et PMR dans les centres urbains, traversées des voiries à trafic dense, abords des établissements,
- L'accessibilité des trottoirs et des cheminements en particulier pour les PMR : pentes trop raides, largeur des trottoirs insuffisante, passages piétons avec obstacles ...),
- L'accessibilité des PMR aux interfaces (gares, parking, arrêts urbains...) et aux véhicules de transport collectif (70% des bus du parc est équipé d'agenouillement),
- Les conflits d'usage sur les trottoirs (stationnement gênant, mobilier urbain, poubelles, candélabres, etc. . . .),



• Des travaux, projets et réflexions pour pallier ces manques (zones apaisées dans les centralités, schéma directeur d'accessibilité de la chaîne de déplacements...).

Un enjeu important concernant la question des déplacements piétonniers et surtout des PMR, notamment en cœur de ville en raison du nombre important de personnes âgées dans les centres-villes (notamment à Dax), de l'activité thermale (1^{er} rang national) et des obligations réglementaires relatives à l'accessibilité (loi sur le handicap du 11 février 2005).

3.1.5 Le transport de marchandises et les livraisons

Le transport de marchandises :

Une densité de poids-lourds aux abords du cœur urbain (RD824) en contournement de l'agglomération (plus de 10% du trafic comptabilisé sur l'axe),

Un déficit d'itinéraires de contournement en partie résolu par la mise en service de l'A65 plus à l'Est et par la mise en œuvre du contournement Est de Dax (allégement du trafic poids-lourds local et du trafic de transit),

Un manque d'offre de stationnement poids-lourds sur le territoire en réflexion (pour compenser la disparition du parking de la Chalosse).

Les livraisons:

Une lisibilité des itinéraires de liaisons à améliorer pour adapter les modes de livraison sur le centre-ville, pénalisés à ce jour par les contraintes urbaines.

Une réglementation non homogène à l'échelle communautaire et localisée (cœur de ville de Dax) qui ne permet pas une gestion maitrisée des livraisons.

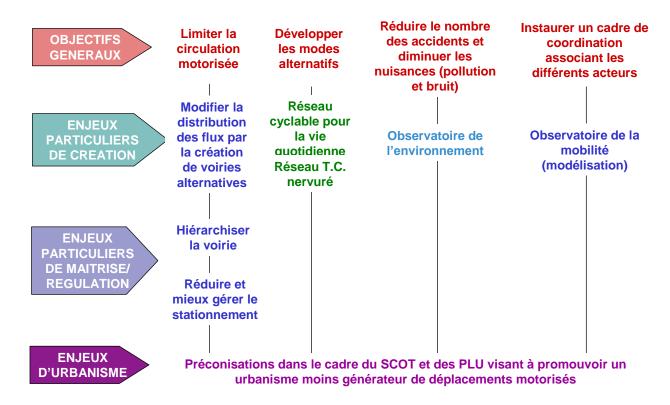




3.2 Enjeux, objectifs et scénarios du PDU

3.2.1 Des enjeux aux objectifs

Le diagnostic, faisant ressortir les atouts et les dysfonctionnements, a permis d'identifier des enjeux territoriaux qui, croisés avec les objectifs généraux du PDU, se traduisent en objectifs particuliers.



Ces objectifs ont été confortés par la simulation du scénario « fil de l'eau » (qui est un scénario « tendanciel » s'appuyant sur les tendances observables des différentes composantes du système des déplacements, pour produire par extrapolation une image de son fonctionnement prévisible à l'horizon de pertinence des actions du P.D.U. à savoir 2020), qui fait apparaître que le système peut continuer de fonctionner, mais avec en contrepartie une dégradation de l'environnement et du cadre de vie, dont le principal effet sera à terme une déqualification de l'attractivité de l'agglomération dans le champ socio-économique.

En effet, le scénario « fil de l'eau » montre une **congestion croissante du cœur d'agglomération**, avec comme principaux déterminants pour la construction des scénarios :

- les franchissements de l'Adour et de la voie ferrée,
- le renforcement de l'axe Nord-Sud de l'agglomération comme axe structurant pour développer des alternatives à la voiture.



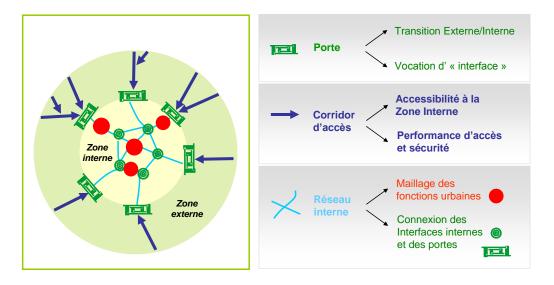
3.2.2 La définition du « scénario objectif » du PDU

3.2.2.1 Préalable

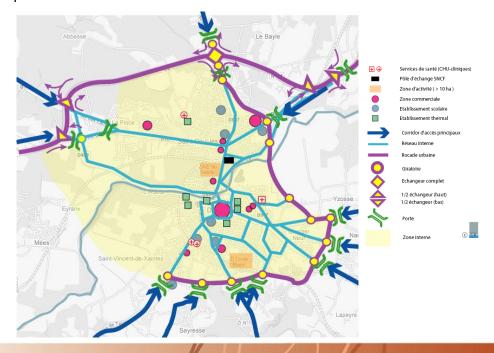
Pour bien appréhender le système des déplacements, la démarche d'élaboration du PDU s'est s'appuyée sur un nombre réduit d'outils d'analyse du fonctionnement du territoire.

Parmi les outils utilisés figurent les concepts de « porte » et de « nervure urbaine ».

La localisation des « portes », et leur vocation, constituent deux enjeux stratégiques pour la définition du « Réseau interne ».



Le réseau interne est organisé autour d'une (ou plusieurs) nervure(s) urbaine(s) : La hiérarchisation du « Réseau interne » conduit à identifier au dernier degré (le plus élevé) une (ou plusieurs) nervure(s) urbaine(s). Les différents scénarios prennent appuient sur le système dacquois.





3.2.2.2 Les scénarios comparés et le choix du scénario pour le projet PDU

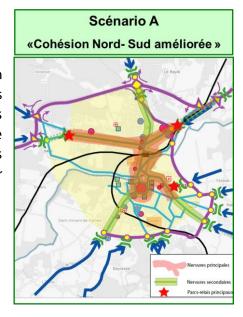
Les scénarios comparés

Pour répondre aux objectifs du PDU, plusieurs scénarios sont devenus envisageables, plus ou moins ambitieux :

- mettant le curseur de la priorité à différents niveaux selon les thématiques abordées,
- indéniablement liés aux conditions de franchissement de l'Adour et des voies ferrées.

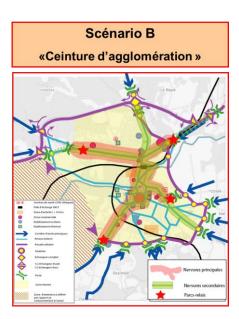
Le scénario A dit de « cohésion Nord-Sud améliorée »

N'excluant pas à long terme la réalisation d'une liaison Ouest sur le territoire du Grand Dax (dont les incidences sur la mobilité centrale du territoire sont apparues mineures), le scénario A est développé sur le système existant. Il permet d'envisager des aménagements ponctuels favorisant les modes alternatifs à la voiture sur les nervures identifiées.



Le scénario B dit de « Ceinture Est-Ouest »

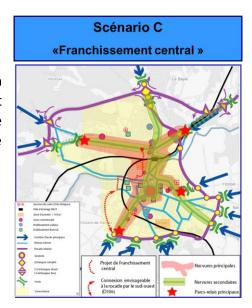
Il s'appuie sur le principe de bouclage complet de l'agglomération par une ceinture en prolongement du contournement. Ouest et en liaison avec la départementale 824 au Nord de l'agglomération. Cette perspective, qui vise à un équilibrage Est-Ouest au même titre que l'équilibrage Nord-Sud, permet d'envisager une refonte complète de la hiérarchisation de la voirie interne au bouclage et des aménagements dédiés aux modes alternatifs ambitieux rendus possibles par la réduction de la place de la voiture dans le cœur urbain.





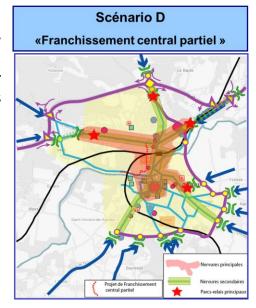
Le scénario C dit de « Franchissement central »

Une nouvelle liaison Nord-Sud est envisagée, en franchissement des voies ferrées et de l'Adour. Elle permet d'entrevoir les mêmes perspectives en terme de développement des modes alternatifs comme dans le scénario B.



Le scénario D dit de « Franchissement central partiel »

L'objectif du scénario D est de lever le principal point de tension de l'axe Nord-Sud qui correspond au franchissement ferroviaire, permettant ainsi de développer l'offre de transport collectif par des aménagements dédiés sur la nervure centrale, passant par le Pont des Arènes.



Chacun de ces scénarios, même s'ils visent à répondre aux objectifs du PDU, représente un niveau de développement des modes alternatifs différent. Les perspectives de report de trafic pouvant être envisagées vers l'extérieur du cœur urbain, ont conditionné les préconisations pour redonner la place aux transports collectifs comme aux modes actifs : les principes de configuration en site propre pour chaque scénario en découlent.

Le choix du scénario retenu

Le scénario A, ou fil de l'eau, est rapidement apparu comme étant le moins ambitieux et offrant peu d'alternatives possibles pour la mise en place d'offres attractives et crédibles face à l'hégémonie de la voiture autosoliste.



Concernant les scénarios B, C et D, ils se sont imposés comme étant les étapes successives d'un seul et même scénario.

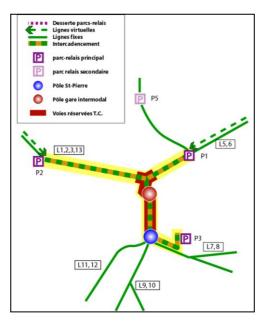
En effet, les scénarios B et C apparaissent efficaces pour décharger de façon significative le cœur urbain du trafic routier, et offrir de larges possibilités d'inscription des modes alternatifs dans le paysage urbain. Néanmoins, la création de nouvelles infrastructures qu'elles soient proches ou éloignées ne sont pas sans impacts sur l'environnement et nécessite des temps longs d'études, de concertation et de mise en œuvre.

Le choix s'est donc orienté vers le scénario D, non pas comme seule hypothèse de structuration des déplacements sur le Grand Dax, mais comme 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. Le programme d'actions fait ainsi mention du lancement d'études sur la mise en œuvre du contournement Ouest et du franchissement de l'Adour.

Le choix du scénario final a été réalisé postérieurement à la comparaison des 4 scénarios proposés. Chaque scénario a fait l'objet de nombreux échanges, réflexions et approfondissements notamment pour appréhender la faisabilité (hypothèses de localisation d'un contournement Ouest et contraintes liées aux sites) et l'impact des mesures (modélisation de trafic).

Le scénario retenu est le scénario D, adjoint de propositions d'actions issues des trois autres scénarios.

En cela, même si le scénario retenu s'appuie sur une configuration systémique qui est celle du scénario D (franchissement ferroviaire), il constitue donc une étape dans la structuration des déplacements. Pour tenir compte des effets soulevés lors de la comparaison des scénarios (impact modéré sur la limitation de la circulation en cœur de ville, effet sur le stationnement), il met l'accent sur les besoins de traitements complémentaires, inclus dans le projet PDU.





3.3 Les constituants du projet PDU

3.3.1 Définition des objectifs de parts modales et émissions de Gaz à Effets de Serre (GES) :

Un Plan de Déplacements Urbains, conformément à la loi SRU, doit fixer des orientations en matière de développement des modes alternatifs, pour atteindre des objectifs de reports modaux à l'horizon de mise en œuvre du PDU (10 ans), et associer cette ambition à une réduction des émissions de Gaz à Effet de Serre.

Plusieurs étapes pour y parvenir :

- Fixer un référentiel de parts modales (correspondant à es flux) et d'émission de GES,
- Simuler les flux et leur évolution (grâce à la modélisation réalisée dans le cadre de la mission),
- Se fixer des objectifs quantitatifs de reports modaux,
- Mesurer les réductions d'émission de Gaz à Effet de Serre

Première étape : définition du référentiel.

L'agglomération du Grand Dax ne dispose pas à ce jour d'enquête ménage déplacements. Les données sources utilisées pour dresser le référentiel sont celles des déplacements domicile travail de l'INSEE (recensement 2009: flux et parts modales en origine-destination) et des Enquêtes Ménages déplacements d'agglomération de taille comparable pour les flux tous motifs (hors déplacements domicile-travail).

Nb dépla	b déplacements 2009		Deux roues motorisés	VP, PL	TC	Vélo	Total
Distan	Distance moyenne		5,00	5,00	5,00	3,00	
	Nb déplcts	1 372 360	231 862	7 515 936	152 891	0	9 273 049
DTR*	Part modales/ déplcts	14,8%	2,5%	81,1%	1,6%	0,0%	100,0%
Hors	Nb déplcts	5 306 594	244 351	15 661 449	964 107	412 043	22 588 544
DTR	Part modales/ déplcts	23,5%	1,1%	69,3%	4,3%	1,8%	100,0%
Tous	Nb déplcts	6 678 954	476 213	23 177 385	1 116 999	412 043	31 861 593
Motifs	Part modales/ déplcts	21,0%	1,5%	72,7%	3,5%	1,3%	100,0%

^{*} Déplacements domicile-travail

Deuxième étape : simulation des flux et de leur évolution à l'horizon 2021

Les travaux de modélisation réalisés au cours de l'élaboration du PDU, en corrélation avec les documents de planification (SCoT), ont permis de faire ressortir un coefficient d'évolution de la



^{**} Marche à pied

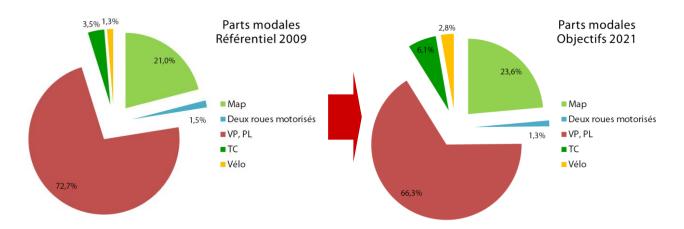
mobilité à l'horizon du PDU de 1,037. Ce coefficient correspond à la croissance observée et prévisionnelle sur l'agglomération du Grand Dax.

Troisième étape : objectifs de parts modales à l'horizon 2021

Les objectifs de parts modales sont établis en fonction du scénario retenu, de la taille de l'agglomération (en référence aux parts modales observées sur des agglomérations de taille et d'environnement similaires) et des impacts attendus des actions à engager telles que le développement des transports collectifs et leur « montée en puissance » sur la durée de mise en œuvre du PDU.

Nb déplacements 2020		Мар	Deux roues motorisés	VP, PL	TC	Vélo	Total
DTR	Nb déplacts	1 423 137	192 323	7 212 114	307 717	96162	9 616 152
	Part modales/ déplcts	14,8%	2,0%	75,0%	3,2%	1,0%	96,0%
Hors DTR	Nb déplcts	6 558 810	234 243	15 225 808	1 756 824	843276	23 424 320
	Part modales/ déplcts	28,0%	1,0%	65,0%	7,5%	3,6%	105,1%
Tous Motifs	Nb déplcts	7 981 947	426 566	22 437 922	2 064 541	939437	33 850 413
	Part modales/ déplcts	23,6%	1,3%	66,3%	6,1%	2,8%	100,0%

Les objectifs de parts modales sont donc les suivants :



Quatrième étape : les objectifs de réduction d'émissions de GES

Les évaluations portent sur trois types de polluants: NOx, PM10 et CO2, correspondants aux principaux polluants émis par les transports terrestres¹.

_



¹ Cf. Evaluation Environnementale du PDU

² Source Certu « les parcs relais urbains »

Pour rappel: des objectifs généraux de réduction des polluants cités sont inscrits dans deux documents, le SRCAE (Schéma Régional Climat-Air-Energie) et le PPA de l'agglomération de Dax (Plan de Prévention de l'Atmosphère). Le PPA, sur la période 2009/2015, fixe les objectifs suivants :

- -26% de réduction des NOx
- 36% de réduction des PM10.

Les objectifs du PDU doivent y contribuer.

Les évaluations au regard des parts modales mesurées en 2009 et des part modales objectifs à l'horizon 2021 permettent d'envisager les gains d'émission suivant :

	Emissions modélisées 2009	Emissions Gain brut 2009/2021		Gain en % 2009/2021
Nox	56468373	54347813	-2120559	-3,90%
PM10	3519522	3398883	-120639	-3,55%
CO2	20386213	19647005	-739208	-3,76%

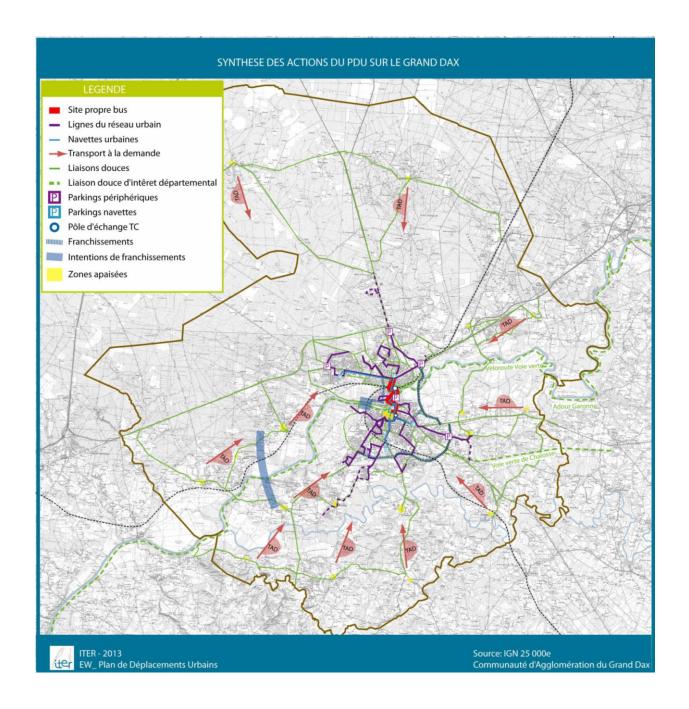
L'ensemble de ces éléments de cadrage et d'objectifs pourra aisément être ajusté et mis à jour grâce à la réalisation d'une enquête type « ménage déplacements», avant échéance de révision du PDU.

3.3.2 Définition des axes prioritaires :

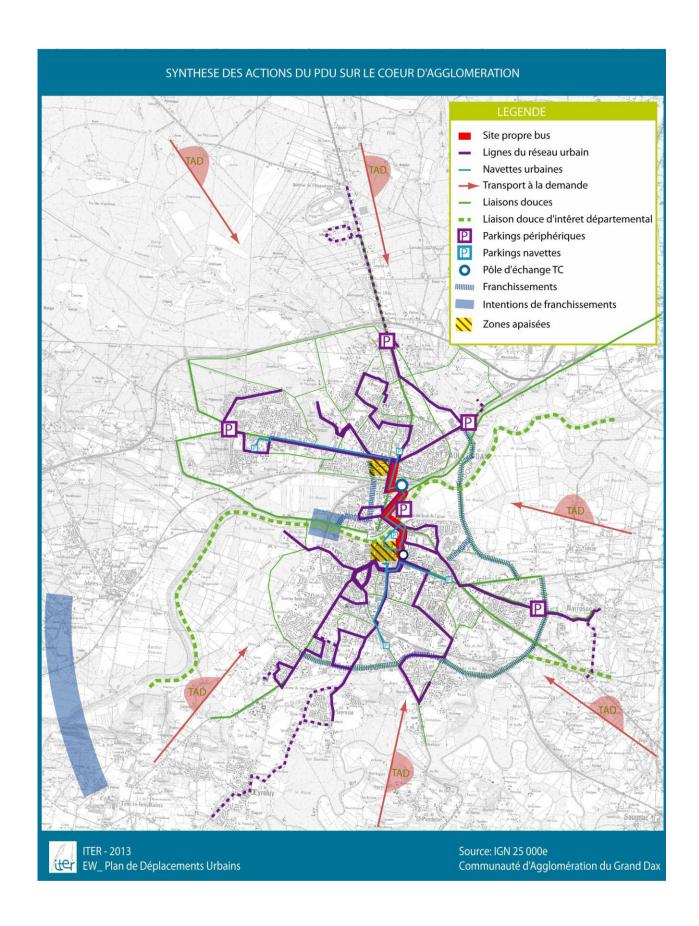
Pour atteindre les objectifs du PDU, six axes prioritaires ont été définis et retenus :

Axe 1	Rendre les transports en commun plus attractifs
Axe 2	Développer l'intermodalité entre les modes de transports
	Adapter le stationnement et définir une politique de
Axe 3	déplacements apaisés
Axe 4	Maîtriser et organiser les flux de véhicules pour libérer l'espace nécessaire aux modes de transports collectifs et actifs
	Créer un schéma cyclable qui privilégie la continuité et la
Axe 5	sécurité
Axe 6	Définir une politique de sensibilisation pour faire évoluer les comportements de mobilité











3.3.3 Le programme d'actions

3.3.3.1 Axe 1: Rendre les transports en commun plus attractifs

Action 1.1 Améliorer la performance de liaison en transport collectif entre les deux centres urbains de Saint-Paul-lès-Dax et de Dax

Action 1.2 Développer une organisation plus hiérarchisée de l'offre en transports collectifs

Action 1.3 Optimiser les services à la demande



AXE 1

AMELIORER LA PERFORMANCE DE LIAISON EN TRANSPORTS COLLECTIFS ENTRE LES DEUX CENTRES URBAINS DE SAINT-PAUL-LES-DAX ET DE DAX

1.1

MISE EN ŒUVRE	PUBLIC CIBLE	ROLE DE LA CA	Phases	
Grand Dax	Usagers des transports	Maîtrise d'ouvrage	Court et moyen	
	collectifs et cyclistes	Martinse a ouvrage	termes	

Objectif:

La mise en œuvre d'aménagements (site propre, priorités aux carrefours, ...) dédiés aux transports en commun constitue une des actions centrales qui participent à l'amélioration du service dans le cadre de la réorganisation du réseau de transport urbain de l'agglomération. Cette infrastructure a pour objectif de fluidifier le trafic pour les transports en commun (bus et navettes) donc de garantir un niveau de service performant en matière de vitesse commerciale et d'être le support d'une offre fréquente sur le cœur d'agglomération. Ces aménagements dédiés ont également vocation à apporter un confort de déplacement aux véhicules prioritaires (ambulance, services de secours), taxis et cycles. Il s'agit de favoriser le transfert modal vers les transports collectifs et modes actifs.

Description détaillée de l'action :

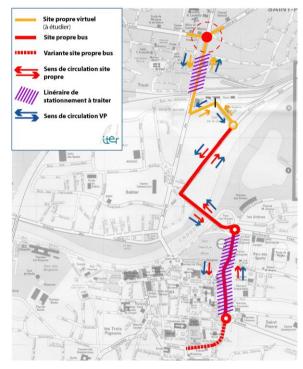
Le réseau est structuré sur un tronc commun qui relie les deux centres urbains de l'agglomération, avec pour objectif de proposer une offre en transport collectif dense par la convergence des lignes et une offre de navettes urbaines sur un même itinéraire : ce tronc commun se dessine entre le carrefour des quatre chemins, via le Pôle d'Échanges Multimodal, et la Place Saint-Pierre, soit sur un linéaire d'environ 2,5 kilomètres.

Il constitue un point d'articulation du réseau, se positionnant sur un point névralgique de l'agglomération du fait du difficile franchissement des éléments naturels et anthropiques. Au-delà de la conjugaison des offres sur un itinéraire commun, ce tronc commun doit garantir, par des aménagements dédiés ou favorisant (TCSP, priorités aux carrefours, aménagements aux carrefours...), la circulation des bus pour rendre la liaison réellement performante.

Le site propre sera aménagé progressivement. Une étude de mise en œuvre est lancée, des tronçons tests seront réalisés dans un premier temps et la finalisation du site propre interviendra avec l'aboutissement de différentes infrastructures : en premier lieu, le Pôle d'Echanges Multimodal (PEM), en second lieu, le projet de franchissement de la voie ferrée. Cette dernière réalisation permettra de redéfinir le plan de circulation sur le secteur, et donc les conditions d'aménagement en faveur des transports collectifs, notamment sur l'actuel pont de l'avenue de la Liberté.



La nature des aménagements préconisés varie du site propre bidirectionnel central (pressenti sur l'avenue Georges Chaulet) au site propre virtuel bidirectionnel (pressenti sur l'avenue de la Liberté) par exemple. Une étude relative aux aménagements à mettre en œuvre sera réalisée en 2012.



Modalités de mise en œuvre :

• Estimation des coûts et engagement financier :

Coût estimatif de l'étude d'aménagement de site propre : 67 K€

Coût estimatif de réalisation d'1 km de site « propre « bus » : 1 000 à 3 000 K€

Coût estimatif d'aménagement d'un carrefour : 80 K€

• Maîtrise d'ouvrage (identifiée ou pressentie) :

Le Grand Dax

Partenaires (identifiés ou pressentis) :

Villes, Etat, Région, Département, Régie/SPL/ exploitant

- Phasage:
 - Court terme (2012- 2014): étude de maîtrise d'œuvre et réalisation partielle des aménagements de la place Saint-Pierre au PEM,
 - Moyen terme (2016-2017): finalisation des aménagements jusqu'au carrefour des Quatre Chemins.
- Indicateurs de suivi:
 - Vitesse commerciale
 - Fréquence de desserte
 - Usage commercial sur le tronçon
 - Indicateurs de régularité de l'offre TC



AXE 1

DEVELOPPER UNE ORGANISATION PLUS HIERARCHISEE DE L'OFFRE EN TRANSPORTS COLLECTIFS

1.2

MISE EN ŒUVRE	PUBLIC CIBLE	Role de la CA	Phases
Grand Dax	Usagers des transports collectifs	Maîtrise d'ouvrage en tant qu'Autorité Organisatrice des Transports Urbains	Court terme

Objectif:

L'objectif premier est de rendre le réseau urbain plus attractif, et pour cela il faut réorganiser l'offre afin de la rendre plus lisible et plus performante. La restructuration du réseau s'appuie notamment sur :

- la recherche d'itinéraires plus directs (pour répondre au principe de lisibilité),
- la diamétralisation des lignes réduisant les ruptures de charge pour passer d'un côté à l'autre de l'Adour (pour assurer une desserte plus performante),
- des fréquences de desserte plus élevées (pour rendre le réseau plus attractif).

Le passage d'une organisation, mue par un principe de «couverture spatiale », à une organisation fondée sur la «hiérarchisation des dessertes » nécessite :

- l'identification de lignes structurantes,
- la redéfinition corrélative de l'architecture des autres dessertes, dites lignes secondaires.

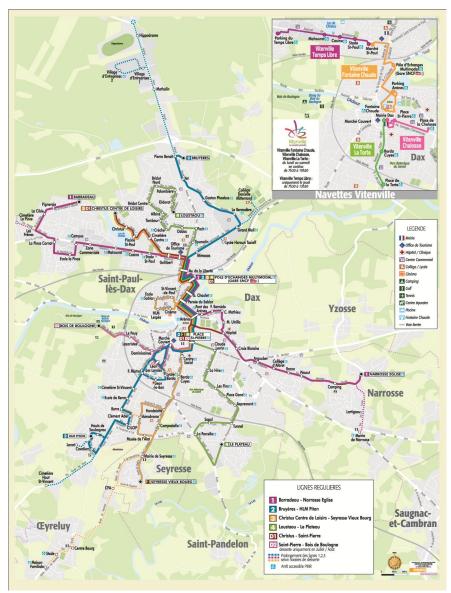
Description détaillée de l'action :

La restructuration du réseau urbain s'appuie sur le passage de 14 lignes radiales à 4 lignes diamétrales, avec simplification des itinéraires et augmentation des fréquences de passage. Les principales caractéristiques de l'offre en transports collectifs (à son horizon de réalisation complète) sont :

- 2 lignes structurantes, 20' en heures de pointe et 30' en heures creuses (lignes 1 et 2l),
- 2 lignes secondaires, 30' en heures de pointe et 40' en heures creuses (ligne 3 et 4).

L'ensemble des lignes converge sur le tronc commun et dessert le Pôle d'Echanges Multimodal de la gare.





Réseau de bus restructuré Couralin

Modalités de mise en œuvre :

Estimation des coûts et engagement financier :

Coût restructuration: 220 569,71 € TTC

Coût fonctionnement annuel: 3 873 054 € TTC

• Maîtrise d'ouvrage (identifiée ou pressentie) :

Le Grand Dax

Partenaires (identifiés ou pressentis) :

Villes/Régie/SPL/ exploitant



• Phasage:

Deux étapes de mise en œuvre à court et moyen termes en lien avec la réalisation du franchissement ferroviaire.

- o Court terme (2013): restructuration du réseau
- Indicateurs de suivi :
 - Nombre de voyageurs par lignes et par services
 - Kilomètres commerciaux
 - o Evolution de la fréquentation en voy./an, voy./km
 - Enquête satisfaction
 - Recettes/Charges



OPTIMISER LES SERVICES A LA DEMANDE

_	_
4	
_	•

MISE EN ŒUVRE	PUBLIC CIBLE	Role de la CA	Phases
Grand Dax	Ensemble des habitants du territoire	Maîtrise d'ouvrage en tant qu'Autorité Organisatrice des Transports Urbains	Court terme

Objectif:

Proposer un service de transport collectif à la demande adapté aux spécificités de notre territoire et à la prise en compte des besoins des personnes à mobilité réduite. Cet objectif se concrétise par l'adaptation et la recherche de complémentarité du service de transport à la demande au réseau urbain restructuré (cf action 1.2).

Description détaillée de l'action :

Le service de Transport à la Demande, fonctionnant sur le principe des lignes virtuelles, se trouve investi de plusieurs missions :

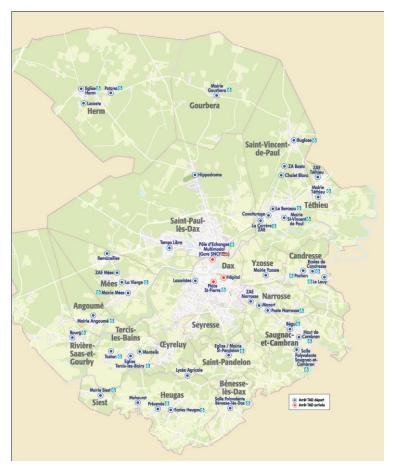
- Desserte de certains arrêts qui ne sont plus desservis par le nouveau réseau,
- Transport de substitution pour les personnes à mobilité réduite (loi sur le handicap),
- Desserte pour toutes les communes du Grand Dax avec rabattement sur les deux centres-urbains du bipôle, en correspondance avec les lignes urbaines,
- Desserte des futures zones d'habitat dont le potentiel sera à évaluer en premier lieu.

Le nouveau dispositif de transport à la demande est entré en service le 8 juillet 2013 (voir carte des arrêts page suivante). L'objectif était d'optimiser le dispositif Com'Urbus jusqu'alors en vigueur, en parallèle de la restructuration du réseau de transport urbain : simplifier les parcours et réduire les coûts de fonctionnement du transport à la demande en passant d'une logique de desserte systématique de l'ensemble des communes à une logique de lignes virtuelles rationalisée et une optimisation globale du réseau. Les réservations se font la veille pour le lendemain, et seuls sont desservis les arrêts identifiés, à raison de 3 dessertes par jour des communes vers Dax et réciproquement, 6 jours sur 7.

Le service de TAD de l'agglomération, tel que décrit, est voué à évoluer à moyen/ long terme, avec en perspective :

- la desserte de la commune de Saint-Vincent-de-Paul,
- une offre pour la desserte des futures ZACOM de Mées et Ysosse au regard des enseignes accueillies et de la fréquentation.





TAD restructuré

Modalités de mise en œuvre :

- Estimation des coûts et engagement financier :
 Dispositif intégré à la restructuration globale du réseau de transports urbains
- Maîtrise d'ouvrage (identifiée ou pressentie) :
 Grand Dax
- Partenaires (identifiés ou pressentis) : Villes/SPL/RDTL
- Phasage : Court terme (2012-2013) : concomitamment à la restructuration du réseau urbain
- Indicateurs de suivi :
 - Taux de déclenchement
 - Nombre de voyages par courses
 - Recettes/Charges



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 2

AMELIORER L'INTERMODALITE AVEC LES AUTRES MODES DE TRANSPORT

2.1

MISE EN ŒUVRE	PUBLIC CIBLE	Role de la CA	Phases
Grand Dax	Tout public (résident, visiteur, pendulaire)	Maîtrise d'ouvrage en partenariat	Court terme

Objectif:

Le maillage du territoire par différents réseaux et moyens de déplacements (bus urbains, cars du Conseil Général, trains régionaux et nationaux, taxis, vélos ...) est favorable à l'intermodalité, dans la mesure où des points de convergence et d'articulation des offres sont proposés aux usagers. Le développement de l'intermodalité permet de proposer un éventail de choix alternatifs à la voiture et adaptés aux différents besoins de mobilité (occasionnels, liaisons domicile-travail, etc.)

Le PDU du Grand Dax prévoit différents points d'échanges qui permettront aux usagers d'enchaîner deux modes de déplacement dans des conditions optimales avec une performance d'accès, une rapidité et facilité de correspondance, de sécurité et de pertinences tarifaires.

Les différentes infrastructures d'échange se distinguent selon leur taille, leur niveau de services proposé et la fréquentation correspondante. En chaque point, une offre en transport collectif est proposée :

- le pôle d'échanges multimodal (PEM) point nodal de l'intermodalité (opérationnel en 2014).
- la Place Saint-Pierre,
- les parkings navettes (développés dans la fiche action 3.3),
- les parkings périphériques.

Description détaillée de l'action :

Le Pôle d'Echanges Multimodal (PEM):

L'actuelle gare de Dax et ses abords font l'objet d'importants travaux d'aménagement visant à conforter son statut de Pôle d'Echanges Multimodal.

- Le site constitue une des principales entrées du territoire et un point central de l'organisation des déplacements au sein de l'agglomération,
- Il est le cœur de l'intermodalité et doit organiser la complémentarité des différents modes de transports, leur accessibilité, à assurer l'attractivité des modes alternatifs à la voiture,
- Le quartier, fortement déqualifié, fait l'objet d'un projet de réaménagement urbain visant à offrir un environnement fonctionnel et de qualité aux activités tertiaires et de



- centralité existantes et à venir (sièges de la Communauté d' Agglomération et de la Caisse d'Epargne, pépinière d'entreprises ...),
- La gare connaît un trafic en augmentation et qui devrait encore s'accroître avec l'arrivée de la LGV et avec le développement de la part des déplacements domicile-travail dans un contexte d'inflation sur les hydrocarbures.

Une étude de programmation a été réalisée et validée pour confirmer les enjeux, les objectifs et les besoins des différents partenaires et financeurs de l'opération (Europe, Etat, Conseil Régional, Conseil Général, Grand Dax, RFF, SNCF, RDTL). Un concours de maîtrise d'œuvre a été lancé en décembre 2011 et les esquisses du projet lauréat choisies en juin 2012. Les travaux, sous maîtrise d'ouvrage communautaire, seront terminés fin 2013.





Source: Esquisse lauréate du concours, équipe Atelier Villes et Paysages (mandataire), Egis France et Quartier Lumière

La Place Saint-Pierre:

Maintenue en tant que gare routière du réseau urbain, elle est, comme le PEM, un point de convergence de toutes les lignes (pouvant être également un point de régulation). Sa vocation est confortée et ne nécessite pas d'aménagements particuliers.

Ces deux pôles d'échanges doivent assurer des conditions de correspondance attractives pour les usagers des transports publics en termes de confort, d'horaires et de fréquence. Une attention particulière sera portée à l'aménagement urbain de ces deux pôles pour en faire des lieux d'animation, de passage et d'intermodalité.

Les parkings périphériques:

Positionnés aux points d'entrées du cœur urbain, sur les itinéraires structurants de desserte en transport collectif urbain, ces parkings ont pour fonction d'assurer le rabattement voiture sur des points d'arrêts de transports urbains et ainsi de permettre le report modal vers le mode collectif.

Les premières démarches à entreprendre consistent à définir les localisations précises des parkings périphériques, les possibles mutualisations avec des équipements existants (commerces notamment), à définir leur dimensionnement, la tarification le cas échéant, les moyens de surveillance, etc.

Modalités de mise en œuvre :

Estimation des coûts et engagement financier:
 Pôle d'Echanges Multimodal (PEM): 7 563 000 € HT (travaux), 1 283 000 € HT (reconstitutions ferroviaires)
 Parkings périphériques: le coût moyen pour l'aménagement d'un parking varie entre 2 500 et 3 000€ la place², soit de 125 à 150 K€ pour un parking de 50 places.

- Maîtrise d'ouvrage (identifiée ou pressentie) :
 Grand Dax
- Partenaires (identifiés ou pressentis):
 Europe (FEDER), Etat, Région, Département, SNCF, RFF, communes, RDTL/SPL/ exploitant
- Phasage:

PEM: livraison fin 2013

Parkings périphériques : court et moyen termes



² Source Certu « les parcs relais urbains »

Indicateurs de suivi :

- Niveau d'offre (train, lignes urbaines, à la demande et interurbaines, vélos à la location...)
- Niveau de fréquentation tous modes (comptage)
- Usage intermodal (données billettiques horizon d'adhésion au « service Modalis »)



AXE 2

DEVELOPPER UNE TARIFICATION COORDONNEE ET COMPLEMENTAIRE ENTRE LES DIFFERENTS MODES DE TRANSPORTS COLLECTIFS

2.2

MISE EN ŒUVRE	PUBLIC CIBLE	Role de la CA	Phases
		Partenariat avec les autres	
Grand Dax	Ensemble des habitants	Autorités Organisatrices des	Court et moyen
	du territoire	Transports et Maîtrise	termes
		d'ouvrage	

Objectif:

Une politique tarifaire intermodale et multimodale est nécessaire pour accompagner et faciliter l'usage des modes alternatifs à la voiture particulière et rendre plus aisés les changements de modes dans la chaîne des déplacements. L'objectif est de mettre en place des outils tarifaires et billettiques permettant d'emprunter différents modes.

La mise en place d'une nouvelle politique tarifaire et billettique trouve une application dans l'adhésion de la charte d'interopérabilité régionale d'Aquitaine « Modalis ».

Description détaillée de l'action :

Le support commun et titre multimodal Modalis permet à l'usager de voyager sur plusieurs réseaux de transports du territoire aquitain (les partenaires de la démarche étant la Région, le Département, la Communauté Urbaine de Bordeaux). A plus long terme, le support devrait permettre d'utiliser successivement l'ensemble des réseaux d'Aquitaine (TransLandes, TransGironde, Ter Aquitaine, Tbc et Urbus...).

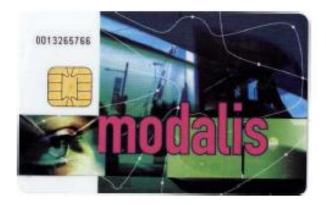
Cette initiative est pour le moment centrée sur l'agglomération bordelaise. Le support Modalis peut être étendu sur la base des mêmes principes à tous les réseaux de transports Aquitains.

Modalités d'adhésion à la charte³:

- Chaque nouvel entrant informe la Région de son souhait d'adhérer à la charte d'interopérabilité, qui se chargera ensuite d'informer l'ensemble des autres partenaires de cette demande,
- Chacun des signataires aura la possibilité de prévoir une communication à ses élus en assemblée délibérante (pas d'avenant à la charte)
- Le nouvel entrant délibère sur son adhésion
- La charte est enrichie de la signature du nouvel adhérant

er Er

³ Source : « Démarche d'interopérabilité régionale : COPIL du 28 juin 2011 ». Effia Synergies.



Modalités de commercialisation du support et de ses titres :

Commercialisation de la carte Modalis dans des points de vente dont un guichet unique (lieu de commercialisation et d'information).

Modalités de mise en œuvre :

- Estimation des coûts et engagement financier:
 L'acquisition d'un système billettique compatible implique un engagement financier d'environ 1 000 K €.
 Il serait possible par convention d'opter pour une acquisition groupée des supports.
- Maîtrise d'ouvrage (identifiée ou pressentie) :
 Région Aquitaine, Grand Dax
- Partenaires (identifiés ou pressentis):
 Départements et EPCI de la Région Aquitaine, RDTL/SPL/exploitants, SNCF.
- Phasage:
 - o Court terme (2013-2014) : adhésion à la charte inter opérable
 - o Moyen terme (2017): dans le cadre de la mise en œuvre du PEM, réfection du bâtiment voyageurs de la gare de Dax avec création d'un guichet unique
- Indicateurs de suivi :
 - Nombre d'abonnement
 - o Données billettiques d'usage intermodal



3.3.3.2 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 3

REORGANISER LE STATIONNEMENT EN PROPOSANT UNE OFFRE ADAPTEE DE COURTE DUREE (VISITEURS, SCOLAIRES) ET DE LONGUE DUREE (ACTIFS ET RESIDENTS)

3.1

MISE EN ŒUVRE	PUBLIC CIBLE	Role de la CA	Phases	
Grand Dax	Tous publics (résidents,	Coordination	Court et moyen	
	pendulaires, visiteurs)	Coordination	termes	

Objectif:

La réorganisation du stationnement vise à accompagner les zones apaisées (à savoir: zone piétonne, zone de rencontre et zone 30) par une politique de stationnement adaptée, à orienter les usages par des offres appropriées (centrales, périphériques), et à compléter le dispositif de desserte en transport collectif dans une logique de complémentarité et non de concurrence (action 2.3). Il faut améliorer, à travers la signalétique, l'identification des zones de stationnement afin de permettre aux véhicules de s'arrêter avant d'encombrer le centre-ville.

Il s'agit d'axer la politique de stationnement sur :

- la rationalisation de l'offre en surface (réduction du stationnement en surface, sur voirie par exemple),
- l'optimisation et la concentration de l'offre sur les parcs, en ouvrage ou périphériques,
- la mise en cohérence de la répartition spatiale de la réglementation (courte, moyenne et longue durées).

Ce dernier point implique d'accentuer la logique de zonage en privilégiant le stationnement de courte durée dans les cœurs urbains (dans une logique d'attractivité commerciale et touristique), de moyenne durée en continuité et de longue durée dans les ouvrages (abonnements) ou en périphérie. Ces offres visent spécifiquement les publics suivants:

Le stationnement de courte et moyenne durée, limité à 2 heures (zone bleue, voire payante si nécessaire pour la courte durée). Cette zone réglementée est située à proximité des centralités (commerces, services) et limitée à des périmètres restreints.

Des « déposes minutes » sont prévues devant certains commerces et services à usage fréquent. Ces zones de stationnement sont destinées à l'usage « visiteur » par limitation de la durée autorisée.

Le stationnement de longue durée est obligatoirement situé aux abords ou en dehors des centralités sur des parkings aménagés. Ces emplacements, à vocation résidentielle ou pendulaire, peuvent être gratuits (zones résidentielles, parkings périphériques) ou payants.

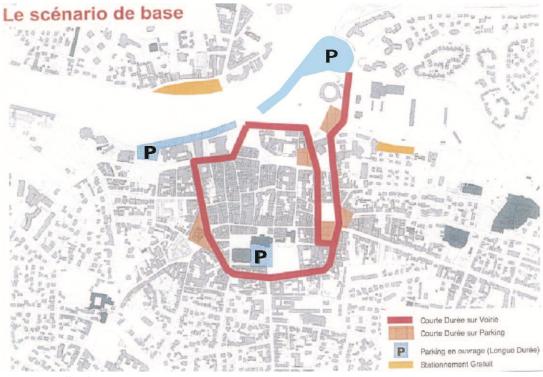


Une nouvelle politique de stationnement ne signifie pas automatiquement la «sanction» du stationnement par la tarification. L'objectif est de favoriser la rotation sur les secteurs stratégiques (commerçants notamment) par la définition d'une réglementation.

Description détaillée de l'action :

La politique de stationnement à mettre en œuvre diffère selon le type de polarités suivantes :

- À Dax : les conclusions d'une étude sur le stationnement, menée en 2011, ont confirmé la nécessité de réaménager l'offre en stationnement afin d'atténuer le nombre de véhicules en centre-ville. Une délégation de services publics est en cours pour restructurer cette nouvelle offre, au regard notamment du projet de piétonisation de la Fontaine Chaude qui va nécessiter la reconstitution de places de stationnement.
- A Saint-Paul-lès-Dax: la définition d'un périmètre zone bleue sur les zones de centralités
 (à l'étude) et de stationnement minute pour les commerces de proximité,
- Sur les pôles secondaires (référence aux pôles définis dans le Schéma de Cohérence Territoriale et aux polarités telles que les équipements, commerces et services, situés hors du cœur de ville: définition d'une zone bleue dans les rues commerçantes et localement, le stationnement minute sera privilégié.



source : Ville de Dax

Modalités de mise en œuvre :

• Estimation des coûts et engagement financier :

NC

• Maîtrise d'ouvrage (identifiée ou pressentie) :

Communes

• Partenaires (identifiés ou pressentis):

Grand Dax, Régie/SPL/ exploitant

• Phasage:

Moyen terme : concomitamment à la mise en œuvre des zones apaisées sur les deux cœurs de ville de Dax et Saint-Paul-lès-Dax.

- Indicateurs de suivi :
 - Taux d'occupation
 - Taux de rotation
 - Recettes



AXE 3

ORGANISER L'AMENAGEMENT DE ZONES APAISEES (CENTRALITES URBAINES ET POLES GENERATEURS DE FLUX)

3.2

MISE EN ŒUVRE	PUBLIC CIBLE	ROLE DE LA CA	Phases
Villes	Ensemble des habitants	Coordination	Court et moyen
Grand Dax	du territoire	Coordination	termes

Objectif:

En cœur d'agglomération

L'objectif premier est de créer une "qualité de ville" dans le cœur d'agglomération. Cette action s'articule avec celles portant sur la desserte en transport collectif et sur la politique de stationnement.

La politique de modération de la présence de la voiture (circulante et stationnée) au travers des zones apaisées doit s'articuler d'une part avec l'objectif de développement d'un réseau de transport en commun et d'autre part avec la stratégie d'accessibilité des modes actifs aux zones d'activités commerciales et marchandes, équipements et services d'hypercentre.

Dans chaque zone(s) apaisée(s), la répartition entre l'aire piétonne, la zone de rencontre et la zone 30 est à définir à l'intérieur selon les fonctionnalités urbaines identifiées (habitat, commerce, école, espace de rencontre...).

Les principes d'organisation s'appuient sur :

- la mise en place de périmètres valorisant les modes actifs (plateau piétonnier, zone de rencontre et zone apaisée)
- la recherche de continuités des cheminements entre les espaces de centralité, les espaces d'intérêt, les espaces de détente.

Ils prennent en compte:

- les différents projets d'aménagement d'espaces publics des communes,
- les objectifs de modération de la circulation motorisée.

Ces périmètres conditionnent en partie la stratégie en matière de politique de stationnement principalement sur la réglementation (autorisé ou interdit, courte, moyenne et longue durée ...). Le zonage prend appui sur les aménagements existants et en projet (projet d'aménagement d'espace public urbain dans le projet de piétonisation de Dax, aménagements du cœur de ville de Dax et Saint-Paul-lès-Dax, ...).



1. Aménagement des espaces publics aux abords de la Fontaine Chaude à Dax

Contexte et objectifs de l'étude :

Une étude de définition sur le « Cœur de Ville », menée entre 2009 et 2010, a été lancée pour imaginer les stratégies d'avenir pour Dax. Elle a mobilisé plusieurs concepteurs autour des questions de déplacement et de stationnement, du paysage et du fleuve dans la ville, de renouvellement des tissus anciens, d'attractivité commerciale et touristique, d'habitat, de services et d'équipements publics nécessaires dans cette mutation.

Les objectifs généraux suivants ont guidé la démarche :

- Donner une vision nouvelle du cœur historique de la Ville ;
- Revaloriser le rôle fondateur du thermalisme pour la cité;
- Permettre un positionnement contemporain du centre-ville, permettant de redynamiser le tissu économique et répondant aux préoccupations de développement durable.

Les rendus de cette étude ont proposé des visions innovantes et souvent convergentes pour les espaces centraux.

L'espace des abords de la Fontaine Chaude composé des 3 places (Places de la Fontaine Chaude, de la Course et Esplanade du Général de Gaulle) fait partie de la première tranche opérationnelle de ce projet et globalement de l'élargissement du plateau piétonnier du centre-ville.

Les objectifs donnés à la maîtrise d'œuvre visent à traduire les orientations de cette première étude de programmation urbaine en réalisation concrète, selon les positionnements suivants :

- Repenser l'espace entre La Fontaine Chaude et les Remparts, en mettant en perspective ces deux monuments et en les plaçant au cœur de la composition du futur aménagement urbain.
- Élargir les zones piétonnes autour du monument classé de la Fontaine Chaude pour accompagner la mutation du commerce et l'installation des nouveaux usages dans l'espace urbain préparant des lieux de convivialité (notamment dans la partie Sud du site).
- Repenser les déplacements et le fonctionnement du site pour tous les usages nécessitant l'accès de véhicules (stationnement dans les immeubles privés, livraisons, pompiers, secours...)
- Préserver la circulation dans la partie Nord du site, maillon important dans le bouclage de la ceinture des cours de la Ville. Les modes de déplacement actifs trouveront naturellement une place dans l'aménagement.
- Donner une place au végétal, dans une approche identitaire du site et en recomposant le paysage urbain déstructuré. Mener une réflexion sur le rôle bio-climatique des plantations (ombres portées, course solaire, usages).
- Donner une qualité de l'espace urbain par le choix des matériaux de traitement du sol et par le mobilier urbain en s'inspirant de la palette des matériaux déjà employés dans la Ville.
- Proposer une réflexion sur les ambiances lumineuses nocturnes.
- Prendre en compte le fonctionnement du site en période festive.



 Proposer un principe de gestion de l'occupation du domaine public par les terrasses des cafés et restaurants (limitation et « matérialisation » des emplacements, typologie et style du mobilier) et mobilier urbain publicitaire.

Phasage et mise en œuvre

A ce stade des études, la décomposition du projet se fait selon un phasage pluriannuel :

- Phase 1 : rue des Pénitents et Place de la Fontaine Chaude
- Phase 2 : Esplanade du Général de Gaulle
- Phase 3 : Place de la Course

La place Thiers pourra faire l'objet d'une quatrième phase de travaux, afin de mettre en valeur cette entrée de cœur de ville.

L'espace sera globalement réservé aux piétons et cyclistes. Une voie est conservée sur la rive Nord de l'espace des 3 places. Cette voie aura un profil évolutif permettant de prévoir à terme du sens unique depuis la Poste vers le Pont Vieux, afin d'éviter l'arrivée dans cette zone des véhicules de transit du centre-ville.

Cet aménagement sollicitera certainement le changement (partiel) de sens de circulation des rues Fusillés et Cazade – Évêché. Ces modifications seront réalisées progressivement pour éviter la traversée du centre-ville et limiter la présence de la voiture aux seuls besoins de desserte des riverains et commerces. Une voie, en accès contrôlé, sera organisée sur la rive Sud des 3 places pour les besoins des véhicules de secours, de livraisons et déménagements.



Source : étude PRO réalisée par l'équipe OKRA, AAPP, OTCE

4 phases ont été identifiées (extraits dossier AVP, plan de repérage page suivante) :

- 1 Fontaine Chaude et rue des Pénitents : 1 433 600 € HT
- 2 Esplanade du Général de Gaulle : 840 000 € HT
- 3 Place de la Course et rue Julia: 684 000 € HT
- 4_Place Thiers (en étude)

Les travaux de la tranche 1 se sont terminés fin juin 2013.





Source: étude PRO réalisée par l'équipe OKRA, AAPP, OTCE

2. Aménagement du cœur de ville à Saint-Paul-lès-Dax

Dans le cadre de l'opération « Cœur de Ville » engagée en 2001, la commune de Saint-Paul-lès-Dax a réalisé l'aménagement de la ZAC du Centre et de l'avenue de la Résistance. Afin de poursuivre cette opération, la commune a lancé une étude pour l'aménagement urbain des voies et espaces publics situés entre l'Eglise, l'avenue de la Résistance et l'avenue de la Liberté.

Le périmètre d'étude est le suivant :

Analyse du site

Périmètre de réflexion

Centre-ville de la commune, entre l'Avenue de la Résistance (RD524) et l'Avenue de la Liberté (RD947).



□ Voies publiques :

Rue Pierre Dupont, rue André Fourcade, rue Pascal Duprat, rue Victor Hugo (entre avenue de la Résistance et rue Gambetta), rue Carnot, rue Gambetta et rue Abbé Bordes;

Espaces publics :

- -Terrains communaux riverains de la rue Pierre Dupont (parcelles AB 361 et AB 830 anciennement AB 374);
- Parkings latéraux rue Pierre Dupont et rue André Fourcade (parcelle AB 748)
- Jardin public rue Victor Hugo;
 -Place du marché : partie haute et basse.

Un territoire plus limité a également été délimité, correspondant à une première phase de programmation du projet.





Les principaux objectifs sont :

- Renforcer la cohérence urbaine du centre-ville,
- Repenser si nécessaire le schéma de circulation des véhicules et la répartition du stationnement, pour faciliter l'accès aux commerces
- Promouvoir de nouveaux comportements des usagers en favorisant les liaisons pour les modes actifs,
- Aménager les espaces publics existants en permettant une réappropriation de ces espaces au profit de l'ensemble des usagers,
- Améliorer le paysage urbain en redonnant une place au végétal



Le diagnostic réalisé a notamment mis en évidence la nécessité de donner au territoire de projet une identité et de la lisibilité. Pour cela, il proposé de redessiner l'espace public pour valoriser le caractère urbain du quartier (travailler la rue et la mise en valeur du bâti), requalifier la vocation commerciale de ce cœur de ville (améliorer la visibilité et l'accessibilité des commerces) et permettre un meilleur partage des usages. A cet effet, plusieurs interventions sur l'espace public sont suggérées : redéfinir les limites entre stationnement et espaces publics, pour favoriser les déplacements actifs, travailler l'accessibilité, mettre en relation les espaces publics et les espaces verts ...

La première phase de travaux pour mettre en œuvre le scénario retenu est engagée.

Aux abords des pôles générateurs

En dehors des zones apaisées proposées dans les centralités urbaines, il s'agit d'identifier les secteurs et polarités à aménager selon les besoins liés à la sécurité des usagers et des modes actifs, tels que :

- les polarités périphériques de quartiers non desservis par les transports collectifs,
- les abords des équipements structurants tels que les établissements d'enseignement ou recevant du public (administratifs, culturels, sociaux, sportifs...)

Ils peuvent être impulsés par opportunité (projet de réfection de voirie) ou par la sollicitation des habitants et des élus.

Pour avoir une cohérence de traitement à l'échelle de l'agglomération, il est nécessaire d'élaborer une charte des aménagements de modération de la vitesse (dont les zones 30 réglementaires) et de définir des principes d'intervention différents selon les contextes urbains (centre-bourgs, quartiers commerciaux et résidentiels et quartiers strictement résidentiels, environnement des établissements recevant du public).

Description détaillée de l'action :

Trois zones sont définies s'inscrivant dans la démarche de code de la rue :

• La zone piétonne :

La zone est réservée à l'usage unique des piétons et des cyclistes. Les véhicules, liés à la desserte locale (résident, livraison commerce), peuvent y être autorisés selon des règles de circulation définies.

• La zone de rencontre :

Son périmètre correspond aux espaces où sera privilégiée la priorité aux piétons sur la circulation des véhicules motorisés, celle-ci restant possible à vitesse réduite (20 km/h). Elle n'est pas encore spatialisée sur le cœur d'agglomération et fait potentiellement partie des zones dont le statut reste à définir.

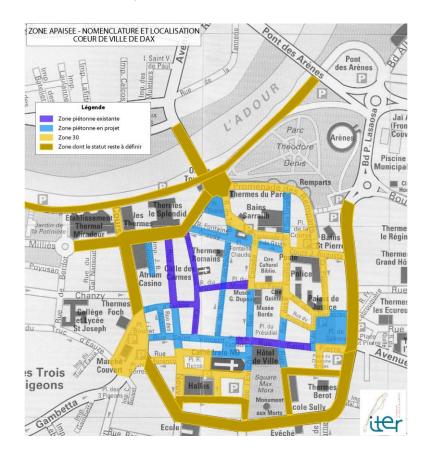
La zone 30 :



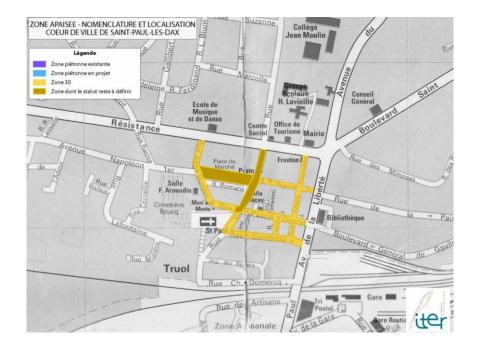
Elle correspond aux espaces où la circulation et la vie locale trouvent un compromis par la modération de la vitesse.

Rédaction d'une charte commune des aménagements de modération de la vitesse :

- Périmètres à traiter,
- Définition et hiérarchisation des établissements concernés,
- Aménagements privilégiés,
- Objectif en termes de programmation.







Modalités de mise en œuvre :

• Estimation des coûts et engagement financier :

Les coûts s'estiment en kilomètre de voirie aménagé, néanmoins le cadre des opérations conditionne ces coûts (opportunité d'intervention sur les réseaux...) et de la nature des aménagements privilégiés également : environ 1000 K€ le kilomètre.

	2.1 Organiser l'aménagement de zones apaisées dans l'hyper-centre de Dax ainsi que les autres centralités urbaines : Saint-Paul-Lès-Dax,								
	Ett	ude		Réalis	sation		Fonctionr	nement	
	Objet	Volu	ıma	Objet	Vol	ıme	Objet	Volu	ıma
Coûts	Etude pré- opérationnelle	50	K€	zone piétonne zone de rencontre	1 000	K€/km K€/km	zone piétonne zone de rencontre	0,0	K€/km (*) K€/km (*)
unitaires	Plan communication	CI		zone 30	1 000	K€/km	zone 30	0,0	K€/km (*)
Unités d'œuvre				zone piétonne zone de rencontre zone 30	0,0	Km Km Km	zone piétonne zone de rencontre zone 30	0,0	Km Km Km
Coût Global				zone piétonne zone de rencontre zone 30	1 000 0 3 000	K€	zone piétonne zone de rencontre zone 30	0	K€/ an K€/ an K€/ an
	TOTAL	50	K€ HT	TOTAL	4 000	K€ HT	TOTAL	0	K€ HT/ an
Nota: zones apai	sées sur les cœurs de	ville de Da	ax et Saint-	-Paul-lès-Dax					
Observations:	Source: "Vélocité" N°			types d'aménagemen / Ademe fiche N°4841		t cycliste	s :de bons clients pour v	os comm	erces"
	CI= Coût Interne								

NC pour la rédaction d'une charte



Maîtrise d'ouvrage (identifiée ou pressentie) :

Communes

• Partenaires (identifiés ou pressentis):

Grand Dax, associations de résidents, associations de commerçants, responsables des établissements recevant du public (chef d'établissement scolaire, ...), associations de personnes handicapées, de cyclistes, etc.

• Phasage:

Court et moyen termes pour le cœur d'agglomération (travaux en cours place de la Fontaine Chaude et au centre-ville de Saint-Paul-lès-Dax)

Court terme (2013): l'élaboration d'une charte commune peut être amorcée dès validation du Plan de Déplacements Urbains.

Court et moyen termes : mise en œuvre en fonction des opportunités

- Indicateurs de suivi :
 - o Linéaire de voirie aménagé selon les types de zonage
 - Comptage trafic
 - Evaluation du niveau d'accidentologie (piétons notamment)



AXE 3

PROMOUVOIR L'ACCES AUX ZONES APAISEES PAR DES NAVETTES

3.3

MISE EN ŒUVRE PUBLIC CIBLE	Role de la CA	Phases
Grand Dax Ensemble des habitants du territoire	Maîtrise d'ouvrage en tant qu'Autorité Organisatrice des Transports Urbains	Court et moyen termes

Objectif:

Le cœur d'agglomération connaît une transformation, donnant plus de place aux modes actifs et canalisant les modes motorisés. Il convient d'accompagner cette mesure par un accès aisé en mode collectif.

Plusieurs objectifs à cet accès en mode collectif au centre urbain :

- faciliter l'accès au centre urbain,
- diminuer la part modale de la voiture,
- libérer de l'espace public pour les modes actifs,
- relier les zones de centralités à de grands équipements et points d'intermodalité.

Ce mode d'accès collectif repose sur :

- l'aménagement d'un tronc commun entre le carrefour des Quatre Chemins via le PEM et la place Saint-Pierre (convergence des offres de transport) (cf fiche action 1.1)
- la mise en place de navettes urbaines gratuites.

Les navettes urbaines assurent un rôle de desserte attractive du cœur urbain (forte fréquence, itinéraire court, correspondance avec les autres réseaux : lignes urbaines, TER...) Des navettes existent déjà sur l'agglomération pour le marché de Dax le samedi matin et pour les férias en août.

Description détaillée de l'action :

Quatre navettes sont opérationnelles depuis le 1^{er} juin 2012, une cinquième devrait l'être courant du mois de juillet, 3 sur la commune de Dax et 2 autres sur celle de Saint-Paul-lès-Dax :

- Circuit N°1: Marché de Saint-Paul / Gare / pont des Arènes / Fontaine Chaude
- Circuit N°2: Place Chalosse / Saint-Pierre / Mairie de Dax
- Circuit N°3 : place de la Torte (SIETAM) / Borda Cuyès / Mairie de Dax
- Circuit N°4: parking Temps Libre / marché Saint-Paul-lès-Dax



Elles circulent sur les circuits 1, 2, et 3 du lundi au samedi de 7h30 à 19h30, sans interruption Concernant le circuit 4, la navette circule le jeudi de 7h30 à 13h pour le marché de Saint-Paul-lès-Dax. Le circuit 2 est renforcé le samedi de 9h à 13h.

L'utilisation de la navette est gratuite pour les usagers, tant au niveau du stationnement du véhicule (chaque navette part d'un parking où les usagers peuvent stationner) que du trajet en navette.

La mise en œuvre du dispositif navettes est effective depuis juin 2012 et a fait l'objet de différents aménagements au niveau des parkings et des arrêts (marquages au sol, poteaux, abris, mise en accessibilité), du matériel roulant (habillage des navettes) et du plan de jalonnement. D'autre part, un plan communication spécifique a été déployé pour inciter à l'usage de ce mode collectif.

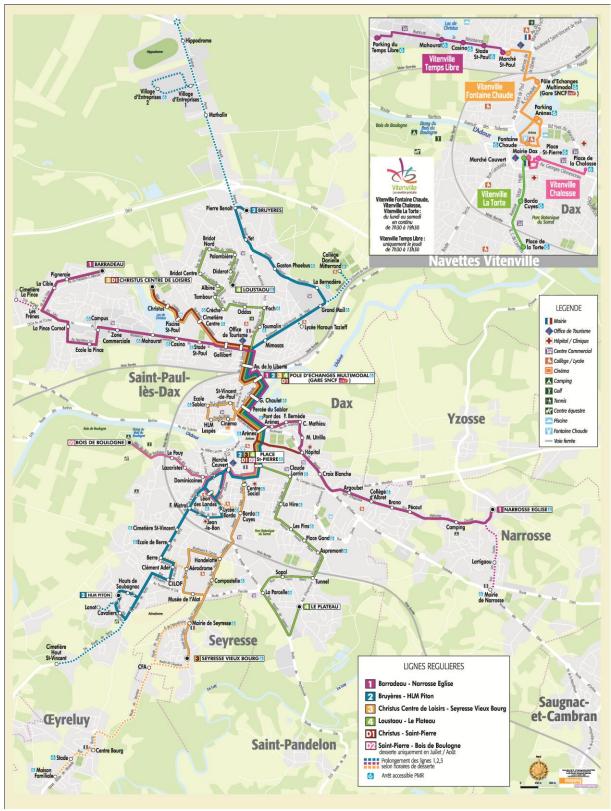
Le dispositif fera l'objet d'une évaluation après une année d'expérimentation et pourra être amené à évoluer parallèlement aux effets de la restructuration du réseau Urbus. Si les navettes demeurent gratuites, il faudra être vigilant sur une éventuelle concurrence avec le réseau Urbus. D'autre part, les navettes emprunteront à terme le site propre dédié aux transports collectifs.

La mise en œuvre des navettes a eu un impact sur l'ancien réseau Urbus: le circuit n°1 reprenant globalement l'itinéraire de la ligne 14, celle-ci a été supprimée à compter de la mise en circulation des navettes. D'autre part, afin d'assurer une meilleure desserte de l'hôpital, les lignes 1 et 8 ont fonctionné diamétralement aux heures de pointe grâce à un report de véhicules récupérés de la ligne 14 (prémices de la ligne 1 du réseau restructuré).

Modalités de mise en œuvre :

- Estimation des coûts et engagement financier:
 Aménagements et plan communication: 150 K €
 Fonctionnement: 800 K € par an
- Maîtrise d'ouvrage (identifiée ou pressentie) :
 Le Grand Dax
- Partenaires (identifiés ou pressentis) :
 Villes et Régie/SPL/ exploitant
- Phasage:Court terme (juin et juillet 2012)
- Indicateurs de suivi:
 - Kilomètres commerciaux
 - Evolution de la fréquentation en voy./an, voy/km
 - Enquête satisfaction
 - Recettes/Charges





Nouveau réseau Couralin et navettes Vitenville

Axe 3

FAVORISER UN DEVELOPPEMENT URBAIN ET VALORISER LES ESPACES PUBLICS A PROXIMITE DES AXES STRUCTURANTS DE TRANSPORT EN COMMUN

3.4

MISE EN ŒUVRE	PUBLIC CIBLE	ROLE DE LA CA	Phases
Grand Dax	Ensemble des habitants	Maîtrise d'œuvre et	Long terme
Villes	du territoire	coordinateur	Long terme

Objectif:

De fait, l'amélioration de la desserte en transports collectifs et les aménagements qui lui sont liés sont générateurs de renouvellement urbain, conforté par les dispositions du Grenelle relatives à la densité aux abords des transports collectifs. La politique de transports mise en œuvre doit promouvoir la densité urbaine, de façon à rendre pertinents l'usage et la desserte des transports collectifs, et agir sur l'aménagement de l'espace pour optimiser l'accessibilité aux transports collectifs (en particulier à l'aide des modes actifs).

L'objectif est d'articuler les politiques de transport et d'urbanisme :

- La définition de lignes structurantes permet de conforter la trame urbaine, en permettant la densification le long de leur(s) itinéraire(s), selon les opportunités foncières qui se présentent ou en adoptant une stratégie foncière spécifique, afin d'améliorer la densité de population desservie et par là même, la performance du transport collectif.
- Aménager des espaces publics de qualité et durables le long du site propre.
- Encourager l'usage des modes alternatifs à la voiture et notamment l'usage des transports collectifs par des mesures réglementaires qui leur sont favorable (politique de stationnement deux-roues et véhicule particulier, article 12 du PLU).

Description détaillée de l'action :

Définition d'une charte « urbanisme et transports » permettant d'organiser, de planifier et de fixer les rôles et les engagements des différentes parties prenantes (Ville, Agglomération, transporteur, ...). Cette charte doit contenir les objectifs d'évolution de l'environnement urbain le long des axes de transport en commun, concernant les constructions nouvelles:

- densification urbaine,
- mixité urbaine,
- équipements en faveur des modes actifs (stationnement vélo, cheminements modes actifs).



Les orientations de la charte « urbanisme et transports » doivent trouver un caractère opérationnel dans les documents de planification urbaine (Plans Locaux d'Urbanisme).

L'aménagement et la construction d'un site propre, conjugués à une meilleure performance du réseau de bus, constitueront des actes forts en matière d'aménagement urbain au sein de l'agglomération. L'espace public qui va se dessiner sur cet axe deviendra un des traits marquants de l'agglomération. A ce titre, il est nécessaire de rechercher et d'obtenir une cohérence sur les aspects suivants : traitement des sols, présence du végétal, cohérence et ligne de mobilier urbain, l'éclairage public et mise en valeur par l'éclairage.

Il s'agit de pouvoir proposer des espaces publics associés au site propre qui répondent aux différentes fonctions urbaines attendues par les usagers, ainsi que proposer des aménagements de qualité et durables. Cette disposition doit impliquer tous les acteurs de l'aménagement de l'espace sur les sections du tronc commun.

Les mesures d'accompagnement d'axes structurants TC, se matérialisent par l'aménagement d'espaces publics qualitatifs mais également par des mesures réglementaires telles que la révision de l'article 12 du PLU pour les constructions neuves et rénovations le long des corridors. Le PDU 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 PLU en matière de réalisation d'aires de stationnement.

La politique locale de stationnement est un levier d'action pour favoriser l'usage des transports collectifs. Les politiques visant à restreindre le stationnement ont un impact considérable sur le succès des lignes structurantes. A cet égard, la limitation du nombre de places de stationnement pour les voitures particulières est un outil très efficace pour limiter l'usage de la voiture particulière et peut être envisagé dans le cadre d'opération d'aménagement urbain.

Les documents d'urbanisme pourront être adaptés par modification ou modification simplifiée (selon l'adaptation du règlement à réaliser), avec l'appui des services communautaires.

Textes de référence

L'article L 123-1-2 du code de l'urbanisme rappelle les dispositions d'ordre général relatives aux aires de stationnement.

L'article R 123-9 du code de l'urbanisme indique que :

« Le règlement (du PLU) peut comprendre tout ou partie des règles suivantes : 12° les obligations imposées aux constructeurs en matière de réalisation d'aires de stationnement ;»

Cet article du code de l'urbanisme signifie que les règles imposées aux constructeurs figurent dans le PLU.



Modalités de mise en œuvre :

- Estimation des coûts et engagement financier : Néant
- Maîtrise d'ouvrage (identifiée ou pressentie) :
 Coordination : Grand Dax
 Mesures et application : Villes
- Partenaires (identifiés ou pressentis) :
 Promoteur/ aménageur
- Phasage:
 Moyen terme (2017): à la finalisation du tronc commun de transport collectif
- Indicateurs de suivi :
 - Opérations nouvelles exemplaires



AXE 3

ADOPTER DES CRITERES PARTAGES D'AMENAGEMENT DE L'ESPACE PUBLIC POUR REDUIRE LA PLACE DE LA VOITURE

3.5

MISE EN ŒUVRE	PUBLIC CIBLE	Role de la CA	Phases
Communes Grand Dax	Habitants des communes du territoire hors bipôle urbain	Coordination	Court et Moyen termes

Objectif:

Les communes hors cœurs urbains du bipôle subissent également l'omniprésence de la voiture sur les espaces publics. Sans chercher à l'exclure des tissus centraux, il s'agit de canaliser les emprises de stationnement afin de valoriser les espaces publics, de sécuriser les abords des établissements recevant du public, et de permettre le développement des modes actifs.

En cela, il est opportun d'établir un document commun préconisant les mesures à mettre en place et les traitements de l'espace public à envisager :

- traitement d'une voirie partagée, intégration de pistes cyclables,
- maillage pour les piétons entre les équipements structurants,
- instauration de zones bleues ou stationnement minutes pour favoriser la rotation des voitures stationnées.
- accessibilité aux établissements recevant du public,
- parcs de stationnement périphériques et cheminements adaptés pour y accéder.

Description détaillée de l'action :

Rédaction d'une charte commune des règles d'aménagement de l'espace public et de stationnement :

- Définition des périmètres et listing des secteurs concernés (espaces de centralité, établissements recevant du public : scolaire, service...),
- Définition et hiérarchisation des objectifs par secteurs,
- Préconisation des aménagements à privilégier par secteurs,
- Objectifs en termes de programmation.

La rédaction de cette charte peut se faire simultanément à la rédaction de la charte des livraisons, le traitement des zones apaisées et la politique de stationnement étant indissociables.



Modalités de mise en œuvre :

Estimation des coûts et engagement financier :

Etude estimée à 20 000 € HT

• Maîtrise d'ouvrage (identifiée ou pressentie) :

Grand Dax, Communes

• Partenaires (identifiés ou pressentis):

Grand Dax, Responsables des établissements recevant du public (chef d'établissement scolaire, ...)

• Phasage:

Moyen terme (2014): étude

Court et moyen termes : mise en œuvre en fonction des opportunités

- Indicateurs de suivi :
 - Efficience de l'offre de stationnement (rotation en pointe)
 - Réduction du nombre d'emplacements de stationnement
 - o Linéaire de voirie aménagé selon les types de zonage



3.3.3.3 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 4

LANCER UN PLAN DE CIRCULATION A L'ECHELLE DU CŒUR D'AGGLOMERATION

4.1

MISE EN ŒUVRE	PUBLIC CIBLE	Role de la CA	Phases
Grand Dax	Ensemble des habitants	Maîtrise d'ouvrage en	Court terme
Villes centres	du territoire	partenariat	Court territe

Objectif

Les différentes actions du PDU et les projets de nouvelles infrastructures à venir vont apporter des modifications fortes sur le système circulatoire du territoire communautaire et plus particulièrement à l'échelle du cœur d'agglomération.

Le plan de circulation constitue le support de mise en œuvre, à l'échelle du cœur d'agglomération, de plusieurs objectifs du PDU. En effet, la réussite de ces objectifs va s'échelonner dans le temps et le plan de circulation doit nous permettre, via des scénarios cadencés par les projets communautaires structurants, de les atteindre in fine.

Pour assurer un fonctionnement efficace du Plan de Déplacements Urbains, il convient de porter une réflexion sur le plan de circulation à l'échelle du cœur d'agglomération et d'établir une hiérarchisation de la voirie.

Le premier enjeu du plan de circulation est de favoriser les transports en commun et les modes actifs. Il ne s'agit pas d'interdire le cœur d'agglomération aux automobiles mais d'en diminuer fortement la part modale en valorisant et en optimisant les modes de transports et de déplacements alternatifs et respectueux de notre environnement.

Deux grands objectifs sont poursuivis:

- Un plan de circulation qui vise à définir le système circulatoire (avec contraintes ou non pour canaliser les flux) et se concrétise par des sens de circulation, un jalonnement adapté,
- Un plan de circulation qui vise à préciser la hiérarchisation du réseau viaire et routier. Il consiste à préciser les fonctions de chaque axe, préalable à une volonté de pouvoir d'une part mettre en place une politique de modération des vitesses et d'autre part de pouvoir intégrer une réelle dimension multimodale.

Description détaillée de l'action

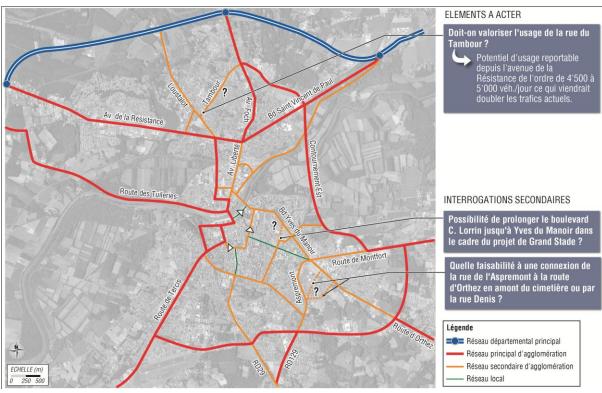


Le plan de circulation, dont la mission d'étude a démarré début 2013 (plan d'orientation cidessous), sera phasé pour anticiper la livraison du Pôle d'Echanges Multimodal, l'ouverture du contournement Est et accompagner la réalisation du franchissement ferroviaire.

Le périmètre d'action du plan de circulation est circonscrit du carrefour des Quatre Chemins à Saint-Paul-lès-Dax et aux Cours de Dax, le périmètre d'étude est plus large.

Il s'agit sur la base du fonctionnement actuel (données disponibles et compléments apportés par l'étude), et dans une vision prospective (projets, réflexions et interrogations, actions du PDU) d'établir un plan de circulation à l'échelle du bipôle urbain.

La réalisation d'un plan de circulation prend en compte à la fois le traitement des axes existants et projetés et s'appuie sur deux approches complémentaires: l'une qui intègre le niveau hiérarchique de la voie (axes de transit, pénétrantes, liaisons transversales périphériques...) et la seconde davantage liée au contexte local de mobilité.



Source: « Plan de circulation de Dax et Saint-Paul-lès-Dax » Adema/Transitec, 2013

Modalités de mise en œuvre

• Estimation des coûts et engagement financier : Coût d'étude 40 000 € HT



• Maîtrise d'ouvrage (identifiée ou pressentie) :

Grand Dax

- Partenaires (identifiés ou pressentis):
- Villes centres, Conseil Général, Etat
 - Phasage:

Court terme

- Indicateurs de suivi :
 - Données de trafic (comptages routiers)



AXE 4

ORGANISER LE CONTOURNEMENT DE L'AGGLOMERATION (CONTOURNEMENT EST EN CHANTIER, CONTOURNEMENT OUEST A ETUDIER)

4.2

MISE EN ŒUVRE	PUBLIC CIBLE	Role de la CA	Phases
Conseil Général Grand Dax	Ensemble des habitants du territoire et populations externes	Suivi	Court et moyen terme

Objectif:

Le Conseil Général des Landes a lancé une démarche stratégique et prospective sur son territoire pour une meilleure lisibilité des enjeux territoriaux préalable à l'établissement du Schéma d'Aménagement et de Développement Durable (SADD) pour les Landes à l'horizon 2040. La réflexion aboutit au constat d'un réseau d'infrastructures routières soutenant insuffisamment l'organisation fonctionnelle du département.

Le Schéma Régional des Infrastructures, des Transports et de l'Intermodalité (SRIT) doit pour sa part définir les priorités d'actions à moyen et long termes pour l'Aquitaine concernant les infrastructures routières. L'objectif est d'établir une hiérarchisation du réseau routier régional avec notamment un fonctionnement du territoire Aquitaine en réseau et une accessibilité optimale des territoires en rapprochant notamment les zones enclavées des réseaux structurants et en luttant contre la congestion du trafic.

Le Grand Dax souhaite affirmer les besoins en infrastructures de l'agglomération, en cohérence avec les réflexions départementale (Landes 2040) et régionale (SRIT).

Historiquement, l'axe pivot de l'agglomération du Grand Dax pour les trafics Nord-Sud (tant de transit, que d'échange ou local) est celui des avenues Saint-Vincent-de-Paul et de la Liberté:

- Support de toutes les pressions circulatoires au sein de l'agglomération où convergent les pénétrantes du territoire, l'axe a atteint le maximum de ses capacités,
- Un manque identifié de franchissement des éléments naturel (Adour) et secondairement anthropique (voie ferrée) qui se font sur les seuls ponts des Arènes et Vieux pont,
- Voie urbaine, la vocation de la liaison Nord-Sud n'est pas celle d'accueillir un trafic de transit, trafic nuisible.

Fort de ces constats, confirmés par plusieurs études préalables, mettant en exergue les problèmes de circulation nord-sud au sein de l'agglomération et la nécessité de désenclaver le sud du territoire, le Conseil Général des Landes a porté une réflexion sur plusieurs projets de franchissement de l'Adour et de la voie ferrée, ou de contournement plus large de l'agglomération.



L'enjeu de ces infrastructures est également de libérer et d'apaiser l'espace public afin de permettre le développement des transports alternatifs.

Description détaillée de l'action :

Contournement Est

La première infrastructure que constitue le contournement Est de l'agglomération, réalisé sous maîtrise d'ouvrage du Conseil Général, sera livrée en 2014.

Suite à différentes études, un tracé d'une longueur de 6,5km a été retenu : il se développe, du Sud au Nord, sur les communes de Narrosse, Yzosse, Dax et Saint-Paul-lès-Dax.

Le projet se dessine par la réalisation d'un axe à deux fois une voie bordé par des bandes cyclables sur toute sa longueur. Des bretelles d'accès vers le Grand Dax seront aménagées via la RD129, au niveau de l'hôpital et par Narrosse.

Les travaux de mise en œuvre ont démarré en fin d'année 2011 et s'inscrivent en préalable à la réalisation d'infrastructures dédiées aux modes alternatifs à la voiture.

Contournement Ouest

La réalisation d'un contournement Ouest, reliant la RD6 au niveau de Tercis à la RD 824 entre Saint-Paul-lès-Dax et Saint-Geours-de-Maremne, aura un rôle essentiel dans la desserte de l'agglomération et permettra une meilleure accessibilité aussi bien au pays dacquois qu'à la côte sud des landes pour l'ensemble des communes du sud du département, de la Chalosse et du Béarn.

Le tracé retenu permettra la réalisation effective d'une rocade périphérique complète de l'agglomération dacquoise.

La réalisation de ce contournement ouest favorisera le développement équilibré du territoire et en particulier celui des communes du sud. Il permettra une meilleure accessibilité au centre de Dax, notamment à la future gare LGV.

Modalités de mise en œuvre :

Estimation des coûts et engagement financier :
 Montant des travaux contournement Est (hors PDU) : 9,6 M €

Montant études contournement Ouest : 500 000 € inscrits au Contrat d'Agglomération

• Maîtrise d'ouvrage (identifiée ou pressentie) :

Conseil Général des Landes

Partenaires (identifiés ou pressentis) :



Grand Dax

• Phasage:

Court terme contournement Est (livraison 2014) Court terme études contournement Ouest

- Indicateurs de suivi :
 - o Comptages routiers : trafic de transit capté par le contournement (comparatif données avant et après contournement sur l'ensemble du cœur urbain).



AXE 4

REALISER UN NOUVEAU FRANCHISSEMENT

4.3

MISE EN ŒUVRE	PUBLIC CIBLE	Role de la CA	Phases	
Grand Dax	Ensemble des habitants du territoire	Maîtrise d'ouvrage	Moyen terme	

Objectif:

L'ambition du PDU porte sur le développement des offres alternatives à la voiture particulière. La mise en place de services de transports collectifs performants ne peut raisonnablement être envisagée dans le contexte actuel de plan de circulation et d'encombrement de la voirie par les véhicules. Pour assurer la compétitivité du mode collectif, il est apparu inévitable de réaliser des aménagements dédiés à ce mode.

La réalisation d'un nouveau franchissement s'inscrit en complément du contournement Est (en chantier), porté par le Conseil général des Landes, puis Ouest (à l'étude) de l'agglomération dacquoise, et dans un objectif d'équilibrage entre aménagements dédiés aux transports collectifs et voies routières pour les besoins locaux de déplacement.

Plusieurs études (CETE de Bordeaux, la DDE et par des prestataires) menées entre 1996 et 2010, visaient à évaluer différentes hypothèses de franchissements, pertinentes pour pallier les dysfonctionnements routiers.

Par délibération du 1^{er} décembre 2010, les élus de l'agglomération ont ainsi validé la première étape du franchissement central consistant en la création d'un ouvrage routier de franchissement des voies ferrées permettant de faciliter les déplacements sur le bipôle urbain.

Si l'objectif de ce franchissement est de décongestionner l'axe central Nord-Sud, il est aussi et avant tout de libérer de la place (capacité de circulation) pour insérer un Transport en Commun en Site Propre.

Alors que l'axe central Nord-Sud, qui relie les centralités du bipôle urbain et dessert le pôle d'échange multimodal de la gare TGV de Dax, est identifié comme étant le tronc commun convergent pour toutes les lignes du réseau urbain (action 1.1) et comme axe structurant pour le maillage cyclable (action 5.1), la réalisation d'un site propre dédié est indispensable.

De fait, la réduction de capacité sur les avenues Saint-Vincent-de-Paul et de la Liberté doit en contrepartie offrir une alternative à la desserte locale.

La mise en œuvre d'un nouveau franchissement au plus près de l'existant constitue la solution plus adaptée au contexte.



Description détaillée de l'action :

Franchissement ferroviaire

« Côté Saint-Paul-lès- Dax, ce pont est situé dans le quartier Truol, îlot Dorlanne, en contre bas de l'église. Son accès principal part de l'avenue de la Résistance emprunte la rue Racine puis bifurque vers la droite utilisant un emplacement réservé (le long du cimetière) inscrit dans le plan local d'urbanisme de la ville et plonge vers le domaine ferré (îlot Dorlanne).

Côté Dax, ce pont arrive au Nord du quartier du Sablar, traverse le domaine ferré, la concession Citroën, surplombe la rue des Prairies et se termine Rue des Frênes »⁴.

Le projet a été soumis à la concertation publique et les études de maîtrise d'œuvre sont désormais engagées.



Franchissement Adour

Le franchissement de l'Adour constituant la seconde étape du franchissement central validé en décembre 2010, des études seront menées à court terme pour définir le point de passage.

Modalités de mise en œuvre :

• Estimation des coûts et engagement financier :

Franchissement ferroviaire: 15 M €

Franchissement Adour: NC

1 -



⁴ Source : Grand Dax

• Maîtrise d'ouvrage (identifiée ou pressentie) :

Grand Dax

• Partenaires (identifiés ou pressentis):

Communes de Dax et Saint-Paul-lès-Dax, Région Aquitaine, SNCF, RFF

• Phasage:

Franchissement ferroviaire: moyen terme: 2017

Franchissement Adour: études à court terme (2012-2013)

- Indicateurs de suivi :
 - Comptages routiers
 - Performances des transports collectifs (temps de parcours)



Axe 4

MAITRISER LE TRAFIC DE TRANSIT

4.4

MISE EN ŒUVRE	PUBLIC CIBLE	ROLE DE LA CA	Phases
	Ensemble des habitants		
Grand Dax	du territoire et	Maîtrise d'ouvrage	Court terme
	populations externes		

Objectif:

La maîtrise du trafic de transit, trafic nuisible à l'urbanité et à la vie locale, doit s'appuyer sur les mesures suivantes :

- Aménager des zones apaisées dans les cœurs de ville (action 3.2),
- Mettre en place un plan de circulation sur le cœur d'agglomération (action 4.1),
- Orienter les stationnements inappropriés au cœur urbain par l'aménagement d'aires de stationnement périphériques (aire de covoiturage, parkings navettes, parkings périphériques et aire de stationnement dédiée aux Poids-Lourds) (actions 3.1 à 3.3).

En accord avec le plan de circulation, il s'agit de définir un plan de signalétique (jalonnement) tous modes, en vue de canaliser les trafics de transit sur les grands axes routiers tels que les contournements, de dissuader les trafics nuisibles vers les espaces apaisés et de les orienter vers les poches de stationnement périphériques.

Le plan de signalétique vise à canaliser et orienter les usagers vers l'offre leur correspondant le mieux selon trois grandes catégories pressenties :

- Les flux de transit : voies de contournement, itinéraires cyclables de loisir,
- Les flux pendulaires: pénétrantes en rabattement vers les parkings périphériques, itinéraires cyclables directs,
- Les flux de visiteurs : pénétrantes vers les parkings périphériques et parkings navettes itinéraires cyclables de loisir et directs.

Description détaillée de l'action :

Mettre en place un plan de signalétique (jalonnement) implique :

- La mise à jour (conformité réglementaire) du jalonnement routier,
- L'accompagnement à la mise en service de nouvelles infrastructures (contournement Est et franchissement ferroviaire),
- L'établissement d'un plan de jalonnement à différentes échelles :



- o à l'échelle de l'agglomération : identification des grands itinéraires de contournement, identification des itinéraires de convois exceptionnels,
- à l'échelle des entrées de villes (cœur urbain): identification des sites de rabattement à privilégier (parking périphériques et parkings navettes),
- à l'échelle des cœurs de ville (cheminements actifs, action 5.3).

Modalités de mise en œuvre :

Estimation des coûts et engagement financier :

Coût d'étude : 50K€

• Maîtrise d'ouvrage (identifiée ou pressentie) :

Grand Dax, Conseil Général

• Partenaires (identifiés ou pressentis):

Communes, transporteurs routiers, associations d'usagers

Phasage:

Court terme (2013 et 2014) : élaboration du plan de signalétique en articulation avec le plan de circulation

- Indicateurs de suivi :
 - Données de trafic tous modes (comptages routiers, notamment PL, comptages vélos)
 - Enquête OD (identification de la part de transit)



Source: Iter



AXE 4

ORGANISER LES TRANSPORTS DE MARCHANDISES (CHARTE DES LIVRAISONS, REGLEMENTATION HARMONISEE PAR ZONE ET PAR HORAIRE ...)

4.5

MISE EN ŒUVRE	PUBLIC CIBLE	Role de la CA	Phases
Grand Dax	Entreprises, administrations, commerçants	Coordination	Court terme

Objectif:

Si chaque commerce et entreprise a des problématiques de livraisons spécifiques, ils doivent néanmoins être organisés dans un cadre de fonctionnement commun qui concilie la valorisation de l'espace public, les attentes des usagers et habitants, et le fonctionnement des activités.

La mise en œuvre de zones apaisées, la refonte de la politique de stationnement, et les évolutions en matière de plan de circulation vont modifier les conditions d'accès aux espaces de centralités et plus particulièrement aux espaces commerçants (le plus prégnant étant le cœur historique de Dax). Il convient de trouver un cadre non pénalisant pour le bon fonctionnement des activités.

L'objectif est donc d'instaurer un cadre de réglementation commun avec les acteurs du transport de marchandises et de livraisons pour établir une charte des déplacements et mettre en place une réglementation par zones et par horaires.

Les flux de livraisons et de marchandises et le stationnement des véhicules y contribuant, sont nécessaires à la vie économique sur le territoire communautaire. Ils doivent pouvoir s'organiser afin de ne pas pénaliser les autres fonctionnements et inversement, doivent pouvoir trouver des conditions satisfaisantes dans leur exercice.

Description détaillée de l'action :

Par une démarche de concertation entre les acteurs économiques (création d'un groupe de travail sur la thématique « livraisons et marchandises »), les autorités compétentes en matière de réglementation et d'aménagement de voirie, trois mesures sont préconisées pour une gestion plus économe des livraisons et transports de marchandises :

- Mise en place d'une réglementation zonale et horaire,
- Elaboration d'une Charte des livraisons,



• Définition d'un plan de stationnement des véhicules de transport de marchandises (stationnement PL).

Réglementation zonale et horaire :

Elle vise à établir une réglementation à l'échelle de l'agglomération pour les livraisons, de manière adaptée aux besoins, en cohérence avec les objectifs de vitalité économique et d'apaisement de la circulation. Pour cela, elle consiste à définir des tranches horaires autorisant les livraisons selon des périmètres définit (pour les zones apaisées, pour les cœurs de bourgs des communes de l'agglomération, par axes en lien avec les lignes fortes du réseau urbain...).

L'élaboration de cette nouvelle réglementation sera faite par la collectivité en concertation avec les acteurs intéressés (transporteurs, commerçants, CCI...).

Extrait d'une grille de réglementation par zones et par horaires :

	6 à 7h	7 à 8h	8 à 9h	9 à 10h	10 à 11h	11 à 12h	12 à 13h	13 à 14h	14 à 15h	15 à 16h	16 à 17h	17 à 18h	18 à 19h	19 à 20h	Nuit (20h à 6h)
Zone de rencontre / pietonne															
Zone 30															

Élaboration d'une charte de livraisons :

- Une charte de bonnes pratiques et un plan de communication externe (vis-à-vis des transporteurs, commerçants, automobilistes) et interne (compétence et modalité d'attribution et d'évolution d'espaces utilisables pour les livraisons).
- Une réglementation harmonisée à l'échelle communautaire (horaire, gabarit, itinéraire)
- Etc...

Plan de stationnement des véhicules de transport de marchandises

Le plan de stationnement vise à identifier les besoins et moyens nécessaires à mettre en œuvre pour le stationnement des poids-lourds. Pour cela plusieurs étapes :

- Concertation avec les représentants des chauffeurs poids-lourds, des communes (positionnement géographique, sécurisation, niveau d'équipements nécessaire, ...),
- Identification d'un ou de sites permettant le stationnement des poids-lourds,
- Acquisition terrain et aménagement
- Contrôle du respect d'usage des parkings dédiés.

Un premier site pressenti pour la réalisation d'une aire de stationnement des poids-lourds sur l'agglomération, serait positionné à Saint-Vincent-de-Paul (en bordure de la RD824, à proximité de l'échangeur).

Modalités de mise en œuvre :



• Estimation des coûts et engagement financier :

Pas de coûts spécifiques pour les phases d'élaboration des documents (règlement, charte et plan).

Maîtrise d'ouvrage (identifiée ou pressentie) :

Grand Dax et communes concernées

Partenaires (identifiés ou pressentis) :

CCI, commerçants, entreprises (le cas échéant), transporteurs

Phasage:

Court terme (2014 à 2016):

Les trois mesures peuvent être menées en réflexion dès le court terme. Leur mise en application interviendra en fonction de l'avancement des actions liées, à savoir l'aménagement des zones apaisées, la réorganisation du stationnement et la réalisation de l'étude de plan de circulation.

- Indicateurs de suivi :
 - Réunions avec les acteurs concernés
 - Actions exemplaires
 - Occupation parking PL et satisfaction





3.3.4 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 5

AMENAGER UN RESEAU CYCLABLE DEDIE RELIANT LES DEUX CENTRES URBAINS

5.1

MISE EN ŒUVRE	PUBLIC CIBLE	Role de la CA	Phases
Grand Dax	Ensemble des habitants du territoire	Maîtrise d'ouvrage	Court et moyen termes

Objectif

L'objectif général est d'encourager et soutenir l'usage des modes actifs comme alternative à la voiture particulière pour les déplacements de proximité, sachant qu'en moyenne 20% des déplacements en voiture ont une distance inférieure à 1km.

Le maillage du réseau cyclable à l'échelle du cœur d'agglomération constitue le prolongement du schéma de référence établit à l'échelle de l'agglomération et du département. Il s'appuie sur la même hiérarchisation des itinéraires (liaisons structurantes, secondaires et de maillage) et s'articule avec l'ensemble des actions définies dans le Plan de Déplacements Urbains (transports collectifs, zones apaisées...).

Description détaillée de l'action

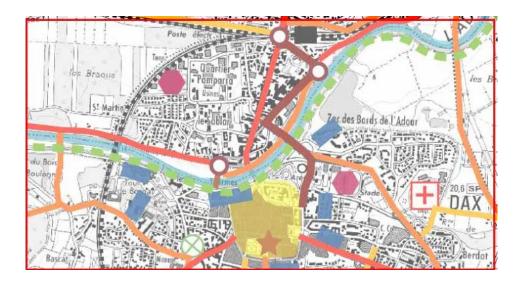
La desserte des deux centres urbains par des itinéraires cyclables s'appuie sur :

- Les projets de développement d'itinéraires cyclables (vélos-routes et voies vertes) à l'échelle départementale et régionale,
- Les projets de développement de sites propres bus,
- La mise en place de zones apaisées dans le centre de l'agglomération et dans les autres polarités périphériques,
- Les actions d'accompagnement et d'intermodalité telles que l'implantation de parcs de stationnement vélo au niveau d'infrastructures d'échanges intermodales (PEM, P+R).

Le tronc commun aux transports collectifs (lignes urbaines, navettes) devient porteur d'un axe structurant Nord-Sud pour le schéma cyclable de l'agglomération, qui vient se connecter au projet d'aménagement des berges de l'Adour (véloroute- voie verte Adour Garonne).

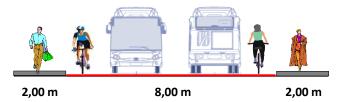
Cet ensemble (en croix) vient former l'ossature d'un schéma cyclable d'agglomération et donc du réseau en milieu urbain.





Concernant l'axe Nord-Sud, afin d'ouvrir les couloirs de bus aux cyclistes, il convient de tenir compte des prérogatives suivantes :

- Un arrêté du maire autorisant l'accès d'un couloir de bus aux cyclistes,
- Une largeur de voie de 3,50 m minimum, il est impératif que le site propre soit ouvert pour autoriser le dépassement du véhicule. La mise en œuvre d'une voie site propre centrale sur l'avenue de Bordeaux n'est ainsi possible qu'en enlevant du stationnement.



Source: Atelier Villes et Paysages – Egis Mobilité 2010

Concernant la véloroute voie verte Adour-Garonne, itinéraire intégré au schéma départemental de véloroutes et voies vertes des Landes.

Modalités de mise en œuvre

Estimation des coûts et engagement financier :

Pour l'axe Nord-Sud, intégration des cycles dans le TCSP, coûts intégrés dans l'action 1.1 d'amélioration de liaison en transports collectifs entre les deux centres urbains. Pour l'axe Est-Ouest, financement du Conseil Général des Landes

Maîtrise d'ouvrage (identifiée ou pressentie) :

Grand Dax et Conseil Général



Partenaires (identifiés ou pressentis) :
 Régie/ exploitant, association de cyclistes, Conseil Général

• Phasage:

Pour l'axe Nord-Sud: moyen terme (2017)

Pour l'axe Est-Ouest : NC

- Indicateurs de suivi :
 - Linéaire d'itinéraires cyclables réalisé par type de voie (bandes, pistes, zone 30) et par catégorie (structurante, secondaire et de maillage)
 - Mesure de l'usage (auprès des associations) ou campagnes de comptage des vélos sur les axes structurants du Grand Dax
 - o % d'accidents impliquant les vélos
 - o Suivi du plan et du budget d'investissement lié à cette action



Axe 5

DEVELOPPER UN RESEAU CYCLABLE MAILLE DESSERVANT LES CENTRALITES D'AGGLOMERATION

5.2

MISE EN ŒUVRE	PUBLIC CIBLE	ROLE DE LA CA	Phases	
Grand Dax	Ensemble des habitants	Maîtrise d'ouvrage,	Court, moyen et	
Gialiu Dax	du territoire	coordinateur	long termes	

Objectif

Les modes actifs comprennent les modes de déplacements non polluants. Il s'agit entre autres du vélo, de la marche à pied et des déplacements de type roller par exemple. Ils revêtent un caractère stratégique au vu de l'augmentation du coût des carburants et sont vecteurs d'amélioration de la santé publique par la promotion d'une d'activité physique quotidienne.

L'objectif à l'échelle du Grand Dax est de satisfaire les besoins de déplacements en vélo dans le cadre d'un schéma de référence. Les principes d'organisation de ce schéma sont fondés sur une hiérarchisation des itinéraires en vue de répondre aux différents besoins de mobilité: déplacements quotidiens, de loisir ou sportifs. Ce schéma, à l'échelle communautaire, s'inscrit en articulation avec le schéma départemental de voies vertes et véloroutes et les actions d'apaisement des cœurs de bourgs.

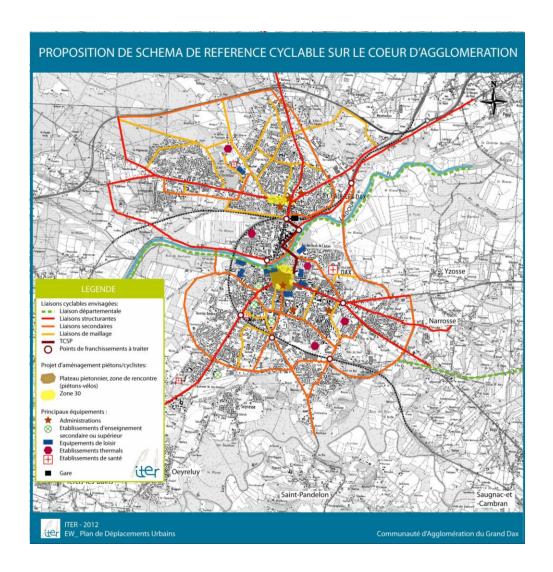
Description détaillée de l'action

Le schéma de référence s'appuie sur les liaisons suivantes :

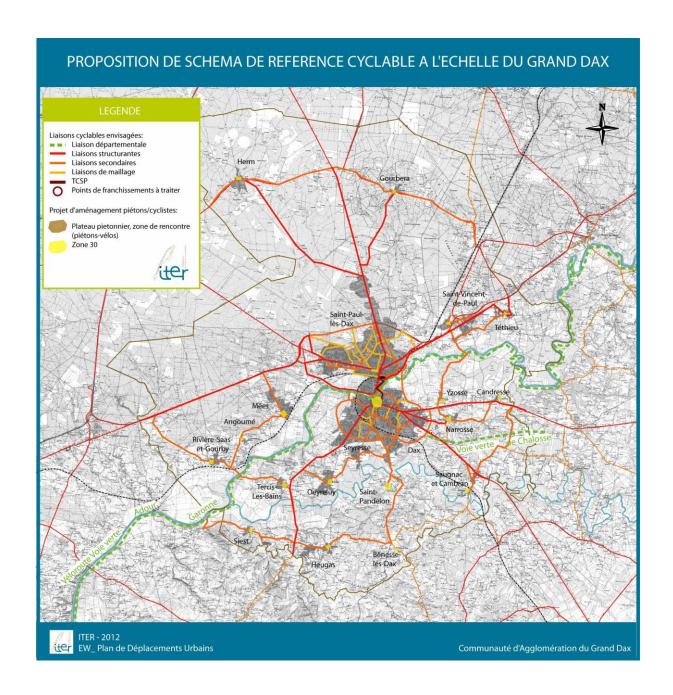
- Les liaisons structurantes: qui proposent des itinéraires à l'échelle de l'agglomération, permettent de relier les communes entre elles et de les raccorder au cœur d'agglomération (ce sont des itinéraires les plus directs possibles, radiaux, et qui empruntent les pénétrantes lorsque le profil de voirie s'y prête),
- Les liaisons secondaires: qui assurent le maillage entre les structurantes, un maillage inter quartier et les liaisons transversales.
- Les liaisons de maillage: qui assurent la cohérence d'ensemble du schéma (continuités) et jouent un rôle de desserte de quartier, de générateurs de déplacements tels que les établissements d'enseignement, les zones d'emplois...

Le schéma de référence constitue un schéma de principe, permettant de faire apparaître des voies comme pertinentes pour la mise en place d'itinéraires cyclables, mais cette liste n'est pas arrêtée dans le PDU, pas plus que le type d'aménagement précis pour chaque voie, cela faisant l'objet d'une étude pré-opérationnelle a posteriori.











Modalités de mise en œuvre

• Estimation des coûts et engagement financier :

	Objet	Volume	Objet	Volu	ıme	Objet	Volume
			Bande cyclable	10	K€/km	Entretien Bande	K€/km (*
Coûts	Etude pré-	40 K€	Piste cyclable	200	K€/km	Entretien Piste cyclable	K€/km (*
unitaires	opérationnelle	40 10	Zones apaisées			Entretien Zones	
			(intégrée en 2.1)		K€/km	apaisées (intégrée en 2.1)	K€/km
			Bande cyclable	51	Km	Entretien Bande cyclable	Km
Unités d'œuvre			Piste cyclable	12	Km	Entretien Piste cyclable	Km
			Zones apaisées (intégrée en 2.1)		Km	Entretien Zones apaisées (intégrée en 2.1)	Km
			Bande cyclable	510	K€	Entretien Bande cyclable	0 K€
Coût Clobal			Piste cyclable	2 400	K€	Entretien Piste cyclable	0 K€
Coût Global			Zones apaisées (intégrée en 2.1)	0	K€	Entretien Zones apaisées (intégrée en 2.1)	K€
	TOTAL	40 K€ HT	TOTAL	2 910	K€ HT	TOTAL	0 K€ HT

Nota: Estimation du kilométrage d'itinéraires cyclables à aménager avec une répartition de 20% en pistes cyclables et 80% en bandes

Observations Source: "Vélocité" N°88, déc. 2006

Unité: mesure sur carte des linaires indicatifs d'itinéraires cyclables sur le cœur d'agglomération

• Maîtrise d'ouvrage (identifiée ou pressentie) :

Etude: Grand Dax

Réalisation: Communes, Grand Dax, Conseil Général

• Partenaires (identifiés ou pressentis):

Communes, Grand Dax, Conseil Général, association de cyclistes,

• Phasage:

Court terme (2013-2014) : étude pré-opérationnelle d'un schéma directeur cyclable. Court et moyen termes (à partir de 2014) : mise en œuvre progressive du schéma.

Indicateurs de suivi :

- Linéaire d'itinéraires cyclables réalisé par type de voie (bandes, pistes, zone 30) et par catégorie (structurante, secondaire et de maillage)
- Mesure de l'usage (auprès des associations) ou campagnes de comptage des vélos sur les axes structurants du Grand Dax
- o % d'accidents impliquant les vélos
- Suivi du plan et du budget d'investissement lié à cette action



Axe 5

PROPOSER DES MESURES D'ACCOMPAGNEMENT DU SCHEMA:
TRAITEMENT ET MISE EN SECURITE DES FRANCHISSEMENTS,
MISE EN ŒUVRE D'UNE POLITIQUE DE JALONNEMENT ET DE
SIGNALETIQUE, DEVELOPPEMENT DES EQUIPEMENTS DEDIES

5.3

mble des habitants	Maîtrise d'ouvrage,	Court, moyen et long termes
ľ	mble des habitants du territoire	3 ,

Objectif

La mise en œuvre d'un schéma cyclable doit s'accompagner d'un ensemble de mesures et services favorisant l'usage des modes actifs de l'origine à la destination, dans une logique de moyen de déplacement quotidien, à l'instar de la voiture particulière.

Description détaillée de l'action

Les mesures d'accompagnement d'un schéma cyclable portent sur trois registres :

<u>La signalétique</u>: la mise en place d'une signalétique d'ensemble sur les bandes ou pistes cyclables afin d'identifier et de clarifier les cheminements, accompagnée d'un plan communiquant.

Le plan de signalétique comprend la signalétique verticale (marquage au sol) comme horizontale (panneau) et sera élaboré dans le cadre du schéma cyclable et de définition des périmètres des zones apaisées.

<u>La gestion des coupures spatiales</u>: Les franchissements peuvent devenir des obstacles majeurs à la pratique cycliste (obligation de détours, allongement de parcours...). La sécurisation des points de franchissement (Adour, voies SNCF, rocades) apparaît donc majeure afin d'assurer la continuité des cheminements.

L'identification des « points durs » pour les cyclistes ressortira du schéma cyclable.

<u>Les équipements dédiés</u>: Favoriser l'usage du vélo par la mise en place de mobiliers urbains adaptés et de service aux usagers, tout public ou public ciblé (tel que les actifs). Il s'agit :

d'installer dans les espaces de centralité et au niveau des ERP, du mobilier d'accueil pour les vélos (arceaux): comme prévu dans le cadre du Plan Energie Climat, l'ensemble des communes du territoire seront équipées d'abris vélos. Cette action fait suite à la réalisation du Bilan Carbone©, au cours duquel les communes avaient constaté que les bâtiments publics sont fréquentés par de nombreux visiteurs se déplaçant à vélo. Une



- réflexion sera lancée afin de choisir un mobilier et une signalétique communes. Le choix du positionnement des abris vélos reste à l'appréciation des communes.
- d'implanter des vélostations dans chaque centre-ville du bipôle urbain (lieux d'implantation à définir en concertation avec les villes) et au PEM, offrant un service de location de vélos sur l'agglomération,
- d'adapter le dispositif réglementaire sur les normes de stationnement vélos dans les constructions nouvelles: concrètement, l'article 12 du PLU peut être révisé afin de prévoir des emplacements réservés aux cycles (local, mobiliers...) dans les constructions nouvelles ou rénovations, qu'elles soient d'usage privé ou d'activités.

Ainsi, dans des prescriptions du SCoT du Grand Dax, dont l'enquête publique est en cours, les règlements des PLU devront imposer des aires de stationnement couvertes pour les deux roues dans les programmes de logements collectifs de plus de 5 logements, les immeubles de bureaux et les commerces de plus de 500m² de surface plancher⁵. Les places de stationnement deux roues devront positionnées à proximité de l'entrée des commerces et en nombre suffisant⁶.

- Proposer des équipements à destination du personnel, mesures d'accompagnement pour favoriser l'usage du deux roues : cela se concrétise par la recommandation dans les différents documents de programmation et de planification (DAC et PLU) d'installer des équipements sanitaires (douche) dans les locaux d'activités supérieurs à 500m².
- D'assurer la continuité des cheminements doux au sein des zones d'activités en lien avec le schéma cyclable d'agglomération.

Modalités de mise en œuvre

Estimation des coûts et engagement financier :

Etude jalonnement et équipements mutualisée : 20K€ Coûts moyens pour une vélostation (privée ou publique) :

- o Investissement initial entre 30 et 80K€
- o Fonctionnement entre 9 et 300K€

	Objet	Vol	ume	Objet	Vol	ume	Objet	Vo	ume
Coûts unitaires	Etude pré- opérationnelle	10	К€	Pack 10 arceaux doubles Pack 18 arceaux avec abri et éclairage + signalétique		K€/untié K€/unité	Pack 10 arceaux doubles Pack 18 arceaux avec abri et éclairage + signalétique		K€/unité/an (*)
Unités d'œuvre				Pack 10 arceaux doubles Pack 18 arceaux avec abri et éclairage + signalétique		unité unité	Pack 10 arceaux doubles Pack 18 arceaux avec abri et éclairage + signalétique		unité unité
				Pack 10 arceaux doubles + signalétique	83	K€	Pack 10 arceaux doubles + signalétique	0	K€
Coût Global				Pack 18 arceaux avec abri et éclairage + signalétique	250	K€	Pack 18 arceaux avec abri et éclairage + signalétique	0	K€
	TOTAL	10	K€ HT	TOTAL	333	K€ HT	TOTAL	0	K€ HT

⁵ Source : Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO) du Schéma de Cohérence Territorial (SCoT) du Grand Dax.

- 5



⁶Source: Document d'Aménagement Commercial (DAC) du Grand Dax

- Maîtrise d'ouvrage (identifiée ou pressentie) :
 Grand Dax, communes, association, entreprise, promoteurs immobiliers
- Partenaires (identifiés ou pressentis):
 SNCF, association de cyclistes, Région (FREME), Département, ADEME.
 - Phasage:

Simultanément à la mise en place du schéma cyclable : Court terme (2012- 2013) : étude d'un plan de jalonnement et équipements cyclables, Court et moyen termes (à partir de 2014) : mise en œuvre progressive du plan de jalonnement et des équipements dédiés.

- Indicateurs de suivi :
 - o Flux cyclistes sur des points de franchissements identifiés
 - o Nombre de mobilier dédié au stationnement des cycles (par catégories)
 - Nombre de locations mensuelles



3.3.3.5 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 ...)



AXE 6

METTRE EN PLACE UN OBSERVATOIRE DU PDU POUR EVALUER SON IMPACT

6.1

MISE EN ŒUVRE	PUBLIC CIBLE ROLE DE LA CA		Phases	
Grand Dax	Ensemble des habitants du territoire	Maîtrise d'ouvrage, animateur	Toute la durée du PDU	

Objectif

Un observatoire pour aider la mise en œuvre du PDU et assurer le suivi de la réalisation des actions, en évaluant les effets des actions et le degré d'atteinte des objectifs et orientations définis doit être mis en place. Si le Plan de Déplacements Urbains est un document élaboré pour les 10 ans à venir, il est aussi un document dont la révision est engagée au bout de 5 ans de mise en œuvre. L'observatoire est constitué de moyens (animation) et d'outils, de mise en œuvre et de suivi.

Le suivi du PDU, s'il poursuit comme premier objectif, d'évaluer la mise en œuvre des actions, a également pour ambition de permettre la communication sur les résultats observés.

Description détaillée de l'action

- Un animateur et un groupe de travail (action 6.3): un animateur mobilisé à plein temps au sein du Grand Dax (initiatrice du PDU et qui se doit d'être l'animateur du processus de mise en œuvre même si elle n'est pas compétente pour l'ensemble des actions que le projet contient), et un groupe de travail technique réunissant des représentants des différents services concerné.
- Une animation qui permette d'assurer le suivi de la mise en œuvre : état d'avancement des actions (rétroplanning), indicateurs de suivi : mesurer des effets (évolution du trafic automobile, de l'offre de stationnement, de l'offre et la fréquentation des transports collectifs, de l'offre d'itinéraires dédiés modes actifs, de la sécurité routière, qualité de l'air, bruit...), convocation des comités de suivi: prise de décision/ Lancement d'études spécifiques pour la mise en œuvre du PDU...
- Des outils : une grille d'évaluation appelée «tableau de bord », afin de suivre l'avancement des actions, et éventuellement un compte déplacement, qui serait un «point zéro » de la comparaison, permettant d'éclairer les choix.

Le tableau de bord est construit sur des indicateurs de différente nature :

• Les « indicateurs d'objectif » qui ont pour objet de mesurer les engagements à atteindre,



- Les « indicateurs de résultat » qui permettent de mesurer l'efficience des actions mise en œuvre,
- Les « indicateurs de suivi » qui permettent de suivre l'évolution des situations dans le temps et sur le territoire.

N°	AXES D'INTERVENTION	ACTIONS	N°	Indicateurs de Suivi	Données à consulter	Données initiales	Objectif	Avancement (Fait/ Non fait)	Impact (mesure d'usage)	Comportement (mesure de satisfaction)
	Rendre les transports 1 en commun plus	Améliorer la performance de liaison en transport collectif entre les deux centres urbains de Saint-Paul-lès- Dax et de Dax		Vitesse commerciale Fréquence de desserte Usage commercial sur le tronçon Indicateurs de régularité de l'offre TC						
1		Développer une organisation plus hiérarchisée de l'offre en transports collectifs	1.2	Nombre de voyageurs par lignes et par services Kilomètres commerciaux Evolution de la fréquentation en voy./an, voy./km Enquête satisfaction Recettes/Charges	Rapport exploitation 2011	380 000 kms (2011) 1,1voy/km/an (2011)	Usage des transports collectifs (TCU, TCI et Ferroviaire) : 6,1%			
		Optimiser les services à la demande	1.3	Taux de déclenchement Nombre de voyages par courses Recettes/Charges						

Modalités de mise en œuvre

Estimation des coûts et engagement financier :

Coût internalisé

• Maîtrise d'ouvrage (identifiée ou pressentie) :

Grand Dax

Partenaires (identifiés ou pressentis) :

Communes, Département, Région, ADEME, exploitant/SPL, CCI...

• Phasage:

Dès le court terme et pendant toute la durée du PDU

État d'avancement	Nbr.	%
Réalisée	11	22%
Partiellement réalisée/en cours de réalisation	19	38%
À l'étude	7	14%
Non réalisée	11	22%
Abandonnée	2	4%
Total	50	100%

Source : Evaluation PDU agglomération

Caennaise



Axe 6

COMMUNIQUER SUR LES RESULTATS, PROMOUVOIR L'ENSEMBLE DES OFFRES DE MOBILITES, METTRE EN PLACE UN PLAN DE COMMUNICATION

6.2

MISE EN ŒUVRE	PUBLIC CIBLE	ROLE DE LA CA	Phases	
Grand Dax	Ensemble des habitants du territoire, partenaires	Maîtrise d'ouvrage	Toute la durée du PDU	

Objectif

Plusieurs objectifs sont visés:

- Communiquer : faire connaître le PDU, les objectifs qu'il vise, les actions qu'il promeut, ...
- Sensibiliser et inciter: favoriser l'évolution des comportements passe par la sensibilisation,
- Faire la promotion des offres de mobilités existantes sur le territoire.

Plusieurs publics sont concernés : élus et techniciens, acteurs publics et privés (partenaires : autres AOT, responsables d'établissements...), mais surtout auprès du grand public.

Les supports possibles seront matérialisés et dématérialisés en vue de toucher un maximum de publics.

Description détaillée de l'action

- Comptes-rendus et communication des travaux et données par l'intermédiaire d'une lettre de l'observatoire des déplacements, transmises aux élus de l'agglomération et au Comité de suivi du PDU.
- 2) Construction d'un plan de communication sur les thèmes associés au PDU:
 - Pour le Grand Public :
 - Thématique modale alternative à la voiture particulière (modes actifs, transport collectif, covoiturage...) et bénéfice sur l'environnement, la sécurité routière, la santé, le financier...
 - Lancement des nouvelles offres de mobilité (nouveau réseau de transport collectif, ouverture des vélos-stations...)



- Pour les acteurs publics et privés :
 - Campagne d'information dans les écoles,
 - Sensibilisation à l'éco-conduite,
 - o Informer et promouvoir auprès des chefs d'entreprises (plans de déplacements d'entreprises).
- 3) Mise en place ou confirmation de journées spécifiques d'action autour de la mobilité :
 - o Gratuité ou promotion du bus sur une journée,
 - Journée sans voiture,
 - Fête du vélo et des modes de déplacements actifs
 - Etc.



Modalités de mise en œuvre

• Estimation des coûts et engagement financier :

Coûts internalisés (services « communication » et « aménagement et développement territorial ») Utilisation des outils et documents mis à disposition par l'ADEME et autres partenaires (CRAM, Région, Département...).

• Maîtrise d'ouvrage (identifiée ou pressentie) :

Grand Dax

• Partenaires (identifiés ou pressentis):

SPL/ exploitant, Communes, ADEME, CRAM, Région, Département...

Phasage:

Dès 2012 et tout au long de la mise en œuvre du PDU

- Indicateurs de suivi :
 - Enquête de satisfaction auprès de la population lors des journées évènementielles
 - Nombre de participants aux animations
 - Nombre d'actions exemplaires des acteurs publics et privés



AXE 6

INSTAURER DES GROUPES DE SUIVI COMPRENANT DES ACTEURS DE LA SOCIETE CIVILE

6.3

MISE EN ŒUVRE	PUBLIC CIBLE ROLE DE LA CA		Phases	
Grand Dax	Ensemble des habitants du territoire, partenaires	Maîtrise d'ouvrage	Toute la durée du PDU	

Objectif

Les instances de suivi peuvent être multiples. Elles s'appuient sur l'encadrement préexistant au projet, sur une personne ressource, animateur qui assurera le lien entre les acteurs de la mobilité (maîtrise d'ouvrage, clientèle, exploitant, prestataire, autorités organisatrices ...):

- Comité de pilotage (Commission Générale)
- Comité technique (Commission Aménagement)
- Animateur de la mobilité et du suivi du PDU
- Groupes de travail associant des représentants des usagers.

Description détaillée de l'action

Les instances du suivi qui ont préfigurées à l'élaboration du Plan de Déplacements Urbains seront maintenues tout au long de la mise en œuvre afin d'accompagner le lancement des actions, d'examiner le tableau de bord (action 5.1), d'ajuster les actions si besoin notamment en fonction des calendriers respectifs des partenaires, ...

Il conviendra de poursuivre la consultation régulière des associations et de la société civile (associations d'usagers, associations de représentants de groupes: parents d'élèves, commerçants, conseil de développement, associations en lien avec les déplacements, associations traitant du handicap, etc.)

Modalités de mise en œuvre

• Estimation des coûts et engagement financier :

Coûts internalisés

• Maîtrise d'ouvrage (identifiée ou pressentie) :

Grand Dax



Partenaires (identifiés ou pressentis) :

Associations

• Phasage:

Dès 2013 et tout au long de la mise en œuvre du PDU

- Indicateurs de suivi :
 - Nombre de comités
 - Nombre d'établissements contactés
 - Nombre de réunions conviant les associations



Axe 6

ETRE MOTEUR DANS LA DYNAMIQUE D'EVOLUTION DES MOBILITES, PROMOUVOIR DES ACTIONS D'ACCOMPAGNEMENT (COVOITURAGE, AUTOPARTAGE, PLANS DE DEPLACEMENTS D'ENTREPRISES ...)

6.4

MISE EN ŒUVRE	PUBLIC CIBLE	Role de la CA	Phases
Grand Dax	Ensemble des habitants	Maîtrise d'ouvrage,	Toute la durée
Grand Dax	du territoire, employeurs	accompagnement	du PDU

Objectif

Tendre vers une mobilité plus éco-responsable sur l'agglomération du Grand Dax se concrétisera également par la mise en place de démarches privées et publiques pour la promotion de nouveaux services. La Communauté d'Agglomération intervient en sensibilisant et mobilisant les acteurs concernés et accompagne les démarches engagées par un soutien méthodologique.

- Favoriser le covoiturage (communication, aménagement aires de covoiturage en concertation avec le Conseil Général...)
- Favoriser l'autopartage (communication: autopartage privé, étude d'opportunité par une association...)
- Favoriser les énergies alternatives aux carburants fossiles
- Dynamiser les démarches type PDE/ PDIE (sensibiliser les acteurs économiques, leur apporter les outils et méthodes, constituer un club d'entreprises...)
- Dynamiser les démarches PDES (sensibiliser les publics concernés, valoriser le retour d'expérience...)

Dans les missions prises en charge par l'animateur PDU, figure celle de conseiller en mobilité en vue de promouvoir le PDU auprès des acteurs privés (entreprises ou clubs d'entreprises, responsables d'établissements scolaires principalement).

Description détaillée de l'action

Covoiturage:

Poursuivre le partenariat avec le Département pour la réalisation d'aire de covoiturage. Communiquer sur le site de covoiturage des Landes : http://www.covoituragelandes.org/





Bornes de rechargement électrique :

Le Grand Dax participe, au côté de la région Aquitaine, à la constitution du dossier d'Appel à Manifestation d'Intérêt (AMI) intitulé «Programme véhicule du futur- Déploiement des infrastructures de recharge pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables » lancé par l'ADEME national. Dans ce cadre, le Grand Dax prévoit l'installation de bornes de recharge (classiques et rapides avec stockage, en fonction des lieux d'implantation) et réfléchit à la pertinence de mise en place d'un service d'autopartage.

Autopartage:

Au-delà de la réflexion partenariale à l'échelle régionale visant au choix d'un prestataire de service d'autopartage, il s'agit de communiquer sur les pratiques d'autopartage privé (différents sites: Buzzcar, Livop, Deways...). A moyen terme, faire évaluer l'opportunité d'implantation d'un service d'autopartage sur les parties les plus urbaines du territoire.

PDE/PDIA:

Sensibiliser les employeurs aux bénéfices de réalisation d'un Plan de Déplacements à la fois pour leur établissement et pour leurs employés. Les rencontrer (principaux employeurs), les fédérer, leur montrer les outils et méthodes existants. Les administrations doivent sur ce sujet montrer l'exemple et porter une réflexion sur le déplacement des employés. Le Centre Hospitalier de Dax est engagé dans une démarche de Plan de Déplacements d'Entreprise et peut à plus long terme, devenir « le chef de file » de la démarche aux côtés des administrations.

PDES:

A l'instar des PDE/ PDIE, sensibiliser les responsables d'établissement scolaires. A moyen terme solliciter l'association Graine Aquitaine



Modalités de mise en œuvre

• Estimation des coûts et engagement financier :

Démarche d'incitation, coûts internalisés

Maîtrise d'ouvrage (identifiée ou pressentie) :

Grand Dax

• Partenaires (identifiés ou pressentis):

ADEME, CRAMA, CCI, établissements employeurs publics et privés, établissement d'enseignement, associations,...

• Phasage:

Pendant toute la durée du PDU

- Indicateurs de suivi :
 - o Données covoiturage issues de la plate-forme de mise en relation
 - Occupation parking de covoiturage
 - Nombre PDE, PDA, PDIE PDES lancés



Pourquoi un Plan de déplacements vers l'école ?



Un constat :

Le trajet moyen domicile-école est généralement très court : de 500 à 1 000 m.

En volture, c'est le premier kilomètre qui pollue le plus.

Or, seion les villes, ce sont jusqu'à 80 % de ces trajets qu'i s'effectuent en volture.

Pourquoi?

Parce que les parents

- craignent pour les enfants,
- redoutent les accidents, les agressions, le racket...,
- · pensent gagner du temps.

Alors que :

en encombrant les abords de l'école avec leurs voltures, les parents aggravent la situation et augmentent l'insécurité routière et la pollution.





Un Plan de déplacements vers l'école a pour objectif de trouver des solutions pour réduire le recours à la voiture.

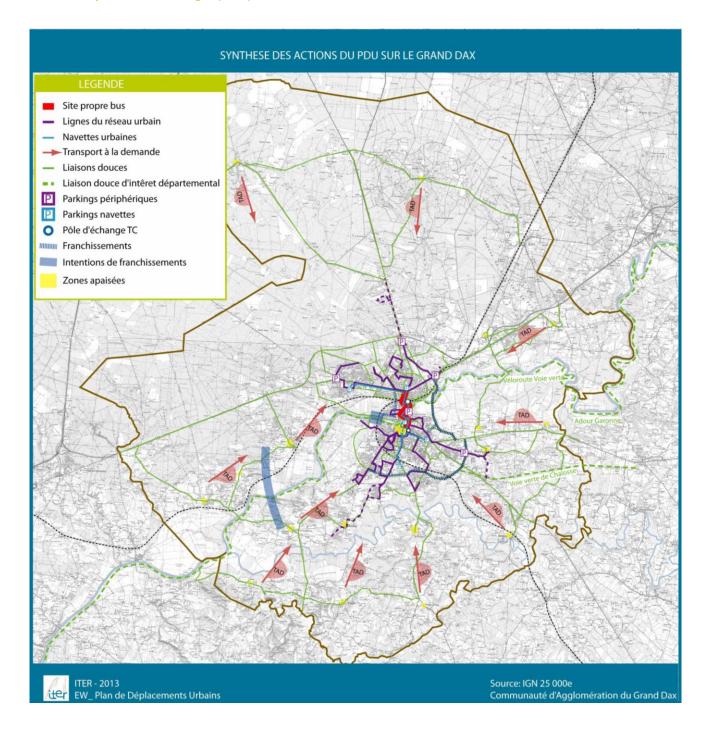


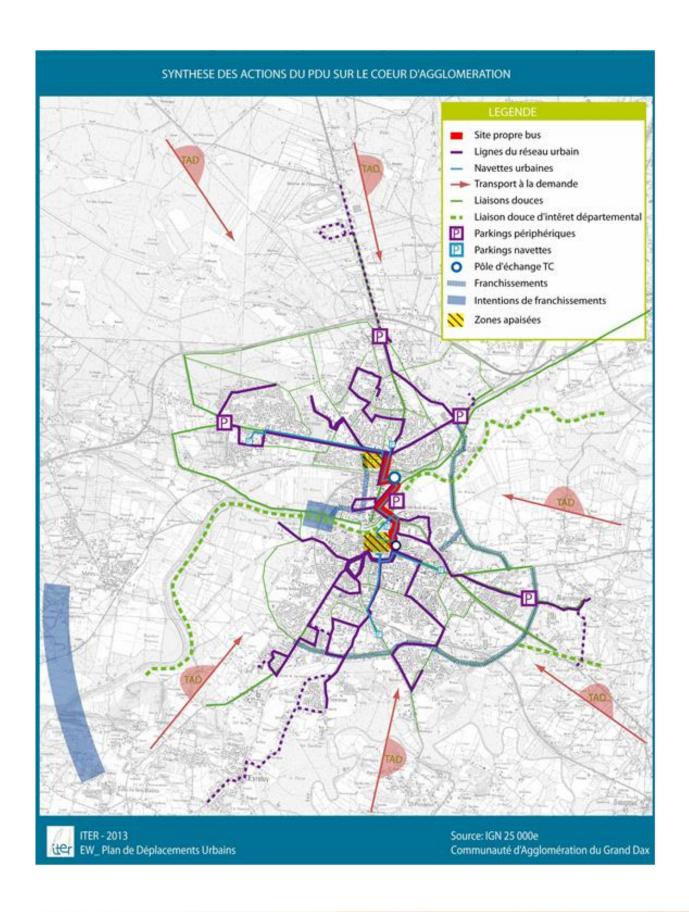
ADEME

source: Ademe



3.3.3.6 Synthèse cartographique des actions







3.3.4 Les étapes de mise en œuvre

							COL	JRT TERM	ΛЕ				MC	YEN TER	ME	
N	l°	AXES D'INTERVENTION	ACTIONS	N°	20	12	201	13	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
			Améliorer la performance de liaison en transport collectif entre les deux centres urbains de Saint-Paul-lès-Dax et de Dax	1.1												
		Rendre les transports en commun plus attractifs	Développer une organisation plus hiérarchisée de l'offre en transports collectifs	1.2												
			Optimiser les services à la demande	1.3												
	,	Développer l'intermodalité entre les	Améliorer l'intermodalité avec les autres modes de transport (pôles d'échanges, parkings navettes, parkings périphériques)	2.1												
	l'intermodalité entre le	Développer une tarification coordonnée et complémentaire entre les différents modes de transports collectifs	2.2													
			Réorganiser le stationnement en proposant une offre adaptée de courte durée (visiteurs, scolaires) et de longue durée (actifs et résidents)	3.1												
	Adapter le stationnement et définir une politique de déplacements apaisés		Organiser l'aménagement de zones apaisées (centralités urbaines et pôles générateurs de flux)	3.2												
3		Promouvoir l'accès aux zones apaisées par des navettes	3.3													
		Favoriser un développement urbain et valoriser les espaces publics à proximité des axes structurants de transport en commun	3.4										\			
		Adopter des critères partagés d'aménagement de l'espace public pour réduire la place de la voiture	3.5													

					COURT T	ERME				MC	YEN TER	ME	
Ν	° AXES D'INTERVENTION	ACTIONS	N°	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
		Lancer un plan de circulation à l'échelle du cœur d'agglomération	4.1										
	Maîtriser et organiser le	Organiser le contournement de l'agglomération (contournement Est en chantier, contournement Ouest à étudier)	4.2										
4	flux de véhicules pour libérer l'espace nécessaire aux modes de transports collectifs et	Réaliser un nouveau franchissement (ferroviaire en cours de concertation, de l'Adour à étudier)	4.3							\			
	actifs	Maîtriser le trafic de transit (plan de jalonnement)	4.4										
		Organiser les transports de marchandises (charte des livraisons, réglementation harmonisée par zone et par horaire)	4.5										
	Créer un schéma de	Aménager un réseau cyclable dédié reliant les deux centres urbains en utilisant opportunément les infrastructures en site propre (TC, bord d'Adour)	5.1										
	modes actifs qui privilégie la continuité e la sécurité	t Développer un réseau cyclable maillé desservant les centralités d'agglomération	5.2										
		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	5.3										
	Définir une politique de sensibilisation pour faire 6 évoluer les comportements de	Mettre en place un observatoire du PDU pour évaluer son impact	6.1										
			6.2										
		Instaurer des groupes de suivi comprenant des acteurs de la société civile	6.3										
		Etre moteur dans la dynamique d'évolution des mobilités, promouvoir des actions d'accompagnement (covoiturage, autopartage, plans de déplacements d'entreprises)	6.4										

3.3.5 Synthèse des indicateurs de suivi

N	AXES D'INTERVENTION	ACTIONS	N°	Indicateurs de Suivi	Données à consulter	Données initiales	Objectif	Données à mi- parcours (5 ans)	Données à l'issue du PDU (10 ans)	Avancement (Réalisé/ à l'étude/ partiellement réalisé/ non réalisé/ abandonné)	Impact (mesure d'usage: nombre et %)	Comportement (mesure de satisfaction)
1	Rendre les transports en commun plus attractifs	Améliorer la performance de liaison en transport collectif entre les deux centres urbains de Saint-Paul-lès-Dax et de Dax Développer une organisation plus hiérarchisée de l'offre en transports collectifs Optimiser les services à la demande	1.1	Evolution de la fréquentation en voy./an, voy./km Enquête satisfaction Recettes/Charges Taux de déclenchement Nombre de	Rapport exploitation	380 000 kms (2011) 1,1voy/km/an (2011)	Usage des transports collectifs (TCU, TCI et Ferroviaire): 6,1%					

N°	AXES D'INTERVENTION	ACTIONS	N°	Indicateurs de Suivi	Données à consulter	Données initiales	Objectif	Données à mi- parcours (5 ans)	Données à l'issue du PDU (10 ans)	Avancement (Réalisé/ à l'étude/ partiellement réalisé/ non réalisé/ abandonné)	Impact (mesure d'usage)	Comportement (mesure de satisfaction)
2	Développer l'intermodalité entre les modes de transports	'intermodalité transport (pôles ntre les modes d'échanges,	2.1	Niveau d'offre (train, lignes urbaines, à la demande et interurbaines, vélos à la location)	Fiches horaires	TER: Dax-Puyoo-Mauléon, 2AR quotidien XLR: 1 - Dax – Mont de Marsan: 8AR quotidien 3 – Dax - Hagetmau: 2 AR quotidien 4 – Dax – St Sever: 4 AR quotidien 6 – Dax – Vieux Boucau: 4 AR quotidien 23 – Dax - Léon: 2 AR quotidien 27 – Dax - Peyrehorade: 2 AR quotidien						
			Niveau de fréquentation tous modes (comptage)	fréquentation tous modes	Région, Département 							
				Usage intermodal (données billettiques) horizon d'adhésion au « service Modalis »	Région							

Développer une tarification coordonnée et complémentaire entre les différents modes de transports collectifs	2.2	Nombre d'abonnement Données billettiques d'usage intermodal	Rapport exploitation				
					 	Avancement	

1	۷°	AXES D'INTERVENTION	ACTIONS	N°	Indicateurs de Suivi	Données/ partenaire à consulter	Données initiales	Objectif	Données à mi- parcours (5 ans)	Données à l'issue du PDU (10 ans)	Avancement (Réalisé/ à l'étude/ partiellement réalisé/ non réalisé/ abandonné)	Impact (mesure d'usage)	Comportement (mesure de satisfaction)
		Adapter le	Réorganiser le stationnement en proposant une offre adaptée de courte durée (visiteurs, scolaires) et de longue durée (actifs et	3.1	Taux d'occupation Taux de rotation Recettes	Mairie de Dax	Enquête mars 2013: 70 à 90% en pointe (11h- 12h) 50% en creux (nuit)	Réduction de l'offre en					
	3	stationnement et définir une politique de déplacements apaisés	le (actifs et résidents) Organiser l'aménagement de zones apaisées (centralités urbaines et pôles générateurs de flux)	3.2	Linéaire de voirie aménagé selon les types de zonage Comptage trafic	Communes		coeur urbain, augmentation de l'offre périphérique en interface					
					Evaluation du niveau d'accidentologie (piétons notamment)	DDTM CDES							
			Promouvoir l'accès aux	3.3	Kilomètres commerciaux	CAGD + exploitant							

zones apaisées par des navettes	Evolution de la fréquentation e voy./an, voy/km Enquête satisfaction Recettes/Charg					
Favoriser un développement urbain et valoriser les espaces publics à proximité des axes structurants de transport en commun	Opérations nouvelles exemplaires	PLU des 3 communes concernées (Dax, Saint- Paul-lès-Dax, Narrosse)				
Adopter des critères partagés d'aménagement de l'espace public pour réduire la place de la voiture	Efficience de l'offre de stationnement (rotation en pointe) Réduction du nombre d'emplacement de stationnement Linéaire de voir aménagé selon les types de zonage					

N°	AXES D'INTERVENTION	ACTIONS	N°	Indicateurs de Suivi	Données à consulter	Données initiales	Objectif	Données à mi- parcours (5 ans)	Données à l'issue du PDU (10 ans)	Avancement (Réalisé/ à l'étude/ partiellement réalisé/ non réalisé/ abandonné)	Impact (mesure d'usage)	Comportement (mesure de satisfaction)
		Lancer un plan de circulation à l'échelle du cœur d'agglomération	4.1	Données de trafic (comptages routiers)		Etude 2013						
	Maîtriser et organiser les	Organiser le contournement de l'agglomération (contournement Est en chantier, contournement Ouest à étudier)	4.2	Comptages routiers: trafic de transit capté par le contournement (comparatif données avant et après contournement sur l'ensemble du cœur urbain)								
4	organiser les flux de véhicules pour libérer l'espace nécessaire aux modes de transports Réaliser nouvea franchisser (ferroviaire cours d concertatio	Réaliser un nouveau franchissement		Comptages routiers Performances des	CAGD, CG40		Marche à					
		(ferroviaire en cours de concertation, de l'Adour à étudier)	4.3	transports collectifs (temps de parcours)			pied: 23,6%					
	actifs	Maîtriser le trafic de transit (plan de jalonnement)	de parcours) Données de trafic tous modes (comptages routiers, notamment PL, comptages vélos) Enquête OD									
				(identification de la part de transit)	(t)							
		Organiser les transports de marchandises	4.5	Réunions avec les acteurs concernés	CCI, Association commerça							

(charte des livraisons, réglementation	Actions exemplaires	nts, CAGD				
harmonisée par zone et par horaire)	Occupation parking PL et satisfaction					

	1 °	AXES D'INTERVENTION	ACTIONS	N°	Indicateurs de Suivi	Données à consulter	Données initiales	Objectif	Données à mi- parcours (5 ans)	Données à l'issue du PDU (10 ans)	Avancement (Réalisé/ à l'étude/ partiellement réalisé/ non réalisé/ abandonné)	Impact (mesure d'usage)	Comportement (mesure de satisfaction)
į	5	Créer un schéma cyclable qui privilégie la continuité et la sécurité	Aménager un réseau cyclable dédié reliant les deux centres urbains en utilisant opportunément les infrastructures en site propre (TC, bord d'Adour)	5.1	Linéaire d'itinéraires cyclables réalisé par type de voie (bandes, pistes, zone 30) et par catégorie (structurante, secondaire et de maillage) Mesure de l'usage (auprès des associations) ou campagnes de comptage des vélos sur les axes structurants du Grand Dax	Communes et CAGD		Usage du cycle: 2,8%					
		bord d'Adour)		% d'accidents impliquant les vélos	CDES								
					Suivi du plan et du budget d'investissement lié à cette action	Communes et CAGD							

			Linéaire d'itinéraires cyclables réalisé par type de voie (bandes, pistes, zone 30) et par catégorie (structurante, secondaire et de maillage)	Communes et CAGD				
n n	Développer un réseau cyclable naillé desservant les centralités d'agglomération	5.2	Mesure de l'usage (auprès des associations) ou campagnes de comptage des vélos sur les axes structurants du Grand Dax					
			% d'accidents impliquant les vélos	CDES				
			Suivi du plan et du budget d'investissement lié à cette action	Communes et CAGD				
d	Proposer des mesures d'accompagnem ent du schéma :		Flux cyclistes sur des points de franchissements identifiés	Communes et CAGD				
r fr	d'une politique	5.3	Nombre de mobilier dédié au stationnement des cycles (par catégories)	Communes , et promoteur s immobilier s				
	de jalonnement et de signalétique, développement les équipements dédiés		Nombre de locations mensuelles	Exploitant ou CAGD				

Ν	ľ°	AXES D'INTERVENTION	ACTIONS	N°	Indicateurs de Suivi	Données à consulter	Données initiales	Objectif	Données à mi- parcours (5 ans)	Données à l'issue du PDU (10 ans)	Avancement (Réalisé/ à l'étude/ partiellement réalisé/ non réalisé/ abandonné)	Impact (mesure d'usage)	Comportement (mesure de satisfaction)
	6		Mettre en place un observatoire du PDU pour évaluer son impact	6.1	Néant								
			Communiquer sur les résultats, promouvoir l'ensemble des offres de mobilités, mettre en place un plan de communication		Enquête de satisfaction auprès de la population lors des journées évènementielles	CAGD							
•					participants aux animations Nombre d'actions exemplaires des acteurs publics et privés								
			Instaurer des groupes de suivi comprenant des acteurs de la société civile	6.3	Nombre de comités								
					Nombre d'établissements contactés								
					Nombre de réunions conviant les associations								

Etre moteur dans la dynamique d'évolution des mobilités, promouvoir des	Données covoiturage issues de la plate-forme de mise en relation	CG40				
actions d'accompagnem ent (covoiturage	Occupation parking de covoiturage	CG40				
autopartage, plans de déplacements d'entreprises)	Nombre PDE, PDA, PDIE PDES lancés	CCI				

4 GLOSSAIRE

A/R - Aller/Retour

ADEME – Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie

ADMR - Aide à Domicile en Milieu Rural

AOTU – Autorité Organisatrice des Transports Urbains

BHNS – Bus à Haut Niveau de Service

CCAS – Centre Communal d'Action Sociale

CCI – Chambre de Commerce et de l'Industrie

CERTU – Centre d'études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques

CG – Conseil Général

CIADT – Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire

CPER – Contrat de Plan Etat- Région

CV - Centre-Ville

DDE – Direction Départementale de l'Equipement

DOG – Document d'Orientations Générales

GART – Groupement des Autorités Responsables de Transport

GIC - Grand Invalide Civil

GIG - Grand Invalide de Guerre

GL – Grandes Lignes

HC - Heure Creuse

HP- Heure de Pointe

HPS – Heure de Pointe du Soir (17h-18h)

INSEE – Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques

IRIS – Ilots Regroupés pour Information Statistique

JOB – Jour Ouvrable de Base

LAURE – Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie

LOADT - Loi d'Orientation pour l'Aménagement et le Développement du Territoire

Loi SRU – Loi Solidarité et Renouvellement Urbain

Loi UH – Loi Urbanisme et Habitation

LOTI – Loi d'Orientation des Transports Intérieurs

O/D - Origine/ Destination

PADD – Projet d'Aménagement et de Développement Durable

PAVE – Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics

Pendulaires _ Un pendulaire est une personne qui effectue le déplacement quotidien de son domicile à son

lieu de travail et inversement

PDE – Plan de Déplacements Entreprises

PDU - Plan de Déplacements Urbains

PDS – Plan de Déplacements Scolaires

PEM – Pôle d'Echange Multimodal

PL - Poids Lourds

PLU – Plans Locaux d'Urbanisme

PMR – Personne à Mobilité Réduite

PPA – Plan de Protection de l'Atmosphère

P+R - Parking Relais

PRQA – Plan Régional de la Qualité de l'Air



PRT – Plan Régional des Transports

PTU – Périmètre de Transport Urbain

RD – Route Départementale

RFF – Réseau Ferré de France

RGP – Recensement Général de la Population

RN – Route Nationale

SCoT – Schéma de Cohérence Territoriale

SDA – Schéma Directeur d'Accessibilité

SNCF – Société Nationale des Chemins de Fer français

TAD – Transport à la Demande

TC – Transport en Commun

TCU – Transport Collectif Urbain

TCSP – Transport en Commun en Site Propre

TER – Train Express Régional

TGV – Train Grande Vitesse

TMJA – Trafic Moyen Journalier Annuel

UVP – Unité Véhicule Particulier

VAE – Vélo à Assistance Électrique

VL – Véhicule Léger

VP – Voiture Particulière

VT – Versement Transport

ZAIC – Zones d'Activités d'Intérêt Communautaire

