

Sommaire

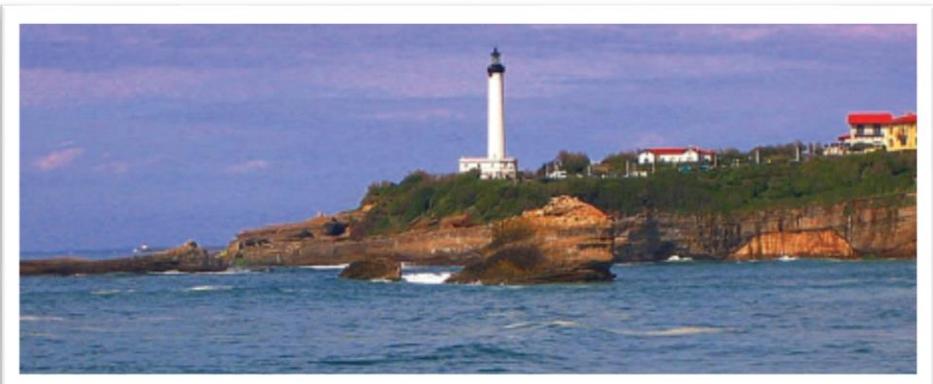
Introduction	5
I. Présentation de la communauté de communes d'Errobi.....	8
a. Présentation.....	8
b. Situation géographique.....	8
c. Caractéristiques	9
II. Diagnostic territorial.....	13
a. Présentation du secteur d'étude	13
b. Voies de communications permettant l'accès au BAB	13
c. Analyse du problème	14
d. Organisation des transports en communs.....	16
III. Enjeux des aménagements.....	23
a. Revaloriser le patrimoine historique et culturel.....	23
b. Faciliter l'accès aux pôles d'attractions	26
c. Réorganiser le stationnement	27
d. Diminuer les véhicules circulant en centre-ville	28
e. Développement des circulations douces et des activités environnementales	29
f. Amélioration de l'environnement et de la qualité de vie dans la ville	30
IV. Création de parc relais et aire de covoitage	31
a. Intérêts des outils et critères de réussite	31
b. Rappel de la réorganisation des Transports en Commun	34
c. Le parc relais	35
d. Le parking de covoitage.....	51
V. Communication	55
Conclusion	56
Annexe	57
Bibliographie	71



Introduction

Le Pays Basque dispose indéniablement d'atouts importants et d'une image très positive, liés à :

- ❖ Un patrimoine naturel (mer, montagne, paysages) et culturel (identité basque)
- ❖ Un capital humain, une vie sociale riche : le mode de vie, la dimension festive, la mixité sociale, la capacité à entreprendre.
- ❖ Une diversité de territoires : entre littoral et Pays Basque intérieur, espaces urbains et ruraux.
- ❖ Une position frontalière avec l'Espagne, des liens culturels privilégiés avec le Pays Basque espagnol.
- ❖ Des infrastructures diversifiées et une position euro régionale stratégique, au cœur du corridor atlantique (Bordeaux, Bayonne, Saint Sébastien).



Le Pays Basque attire donc un tourisme important qui provoque un afflux de population intense surtout pendant la période estivale.



L'ensemble de ces attraits crée ainsi une évolution démographique parmi les plus importantes du pays plus particulièrement sur l'agglomération du BAB (Bayonne Angle Biarritz) et du Sud des Landes.

Ce surcroit de population ajoutée à celles déjà existante entraîne des besoins de plus en plus important des personnes présentes, tant au niveau de nouvelles infrastructures (routes, voies ferrées, gare TGV,...)

qu'au niveau économique, social mais aussi écologique.

Mais cette évolution démographique n'a pas que des avantages, elle apporte aussi son lot de problèmes liés aux difficultés de stationnements et de déplacements (routes inadaptées, parkings insuffisants, voies cyclables non exploités, transport en communs inexistant). Je vais donc me concentrer sur le Scot agglomération de Bayonne et du Sud des Landes puisque je réside dans une des communes de celui-ci.

Le SCOT (schéma de cohérence territoriale) comprend 48 communes, réunies entre 5 communautés de communes et une communauté d'agglomération. Il planifie les enjeux, les orientations et leurs mises en œuvre sur ce territoire...

Au regard du rythme de croissance démographique constaté depuis 10 ans, le territoire du SCoT pourrait accueillir plus de 35 000 nouveaux habitants d'ici 2025.

La population de l'agglomération et de ses territoires d'attraction (aire du SCoT) augmente deux fois plus vite que la moyenne nationale.

Son cœur d'agglomération est composé du pôle urbain (Anglet, Bayonne et Biarritz), de petites villes (Ondres, Tarnos, Boucau, Mousquerre, Saint Pierre d'Irube et Bidart) et de trois villages d'interface (Bassussarry, Villefranque et Arcangues).

Parce qu'il concentre 82 % des emplois, 75 % du nombre total des établissements, 83 % des établissements commerciaux et 82 % des établissements des services mais aussi les grands équipements (le centre hospitalier, l'université, les grands équipements culturels, sportifs et commerciaux, l'aéroport et demain une gare LGV...), le cœur d'agglomération doit assumer certaines responsabilités vis-à-vis de tous les habitants du SCoT.

Le logement et la gestion des déplacements représentent deux pôles très importants.

Il est de plus en plus difficile pour les locaux de se loger en cœur d'agglomération (manque de place et prix inaccessible). La production de logements a donc été favorisée là où les contraintes urbaines et le coût du foncier étaient le moins élevés.

Ce processus explique donc que la croissance démographique soit principalement portée par les bourgs et les villages limitrophes.

Les modes de vie et de déplacement en ont été profondément transformés.

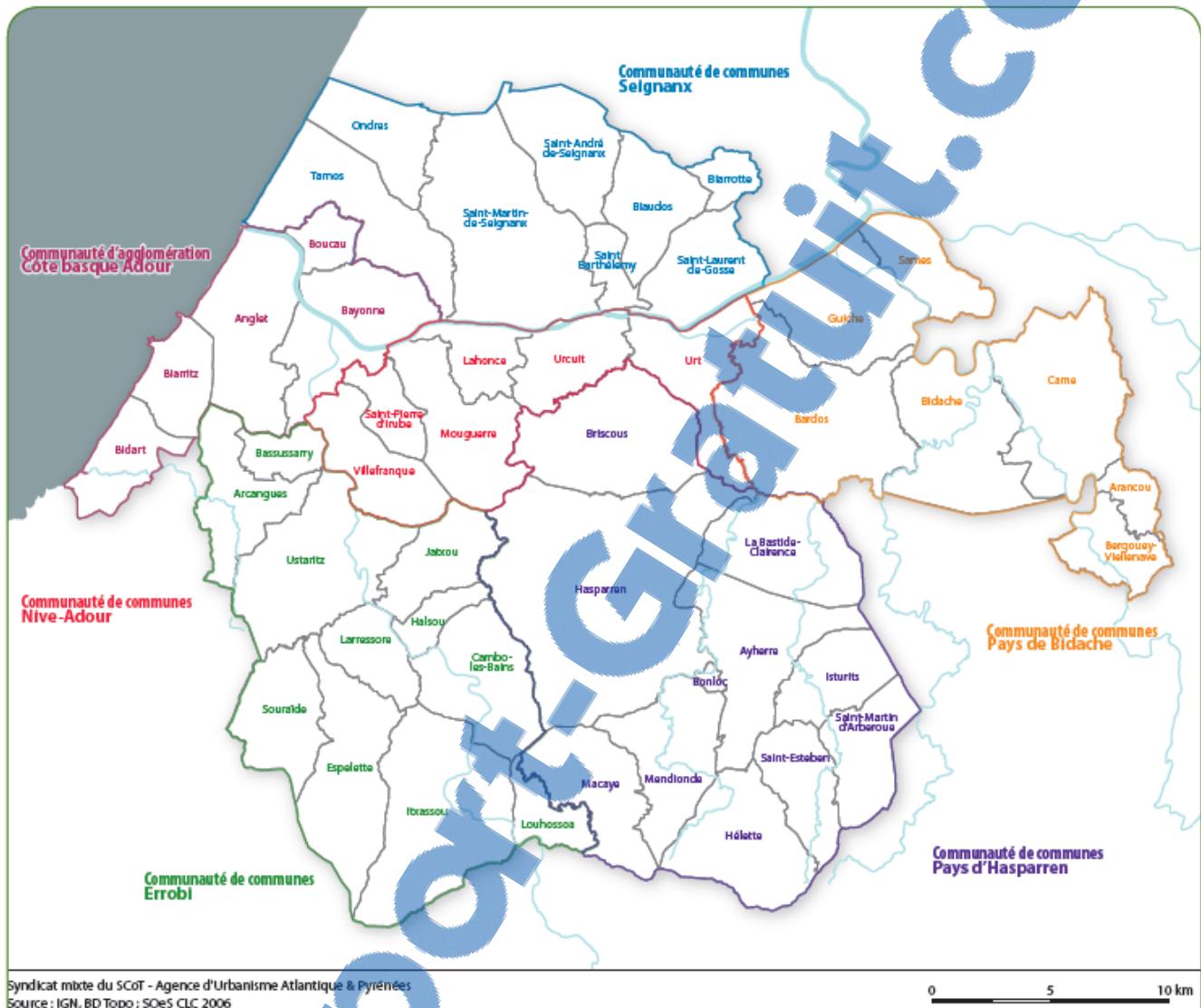
Le développement de l'offre de logements est soutenu en périphérie et les emplois se concentrent en cœur d'agglomération.

Aux portes de l'agglomération du BAB, se trouve Errobi et en particulier la commune de Bassussarry, où je réside.

Ce secteur comporte un point noir important : la circulation et ses traditionnels embouteillages vers et depuis le BAB, quotidiennement aux heures de pointe, et en période estivale quasiment en permanence.

Il devient urgent d'améliorer cette situation.

L'objectif de mon projet est de participer à l'amélioration de ce problème de congestion en étudiant la création d'un parking relais aux abords du BAB dans le cadre de la réorganisation des transports dans le cœur d'agglomération.



I. Présentation de la communauté de communes d'Errobi

a. Présentation

La communauté de commune d'Errobi est une communauté de commune de 199.5 km² créée le 21 Décembre 2006. Son siège social se situe à Itxassou et son président est le maire de Bassussarry Monsieur Paul BAUDRY. Elle est composée de 11 communes : Bassussarry, Arcangues, Ustaritz, Jatxou, Souraïde, Larressore, Halsou, Cambo-les-Bains, Espelette, Itxassou et Louhossoa.

Cette communauté de communes représente 10% de la population du Pays Basque, avec en 2013, 27 810 habitants. Les activités principales de ce territoire sont la santé humaine et l'action sociale, la construction et le commerce.



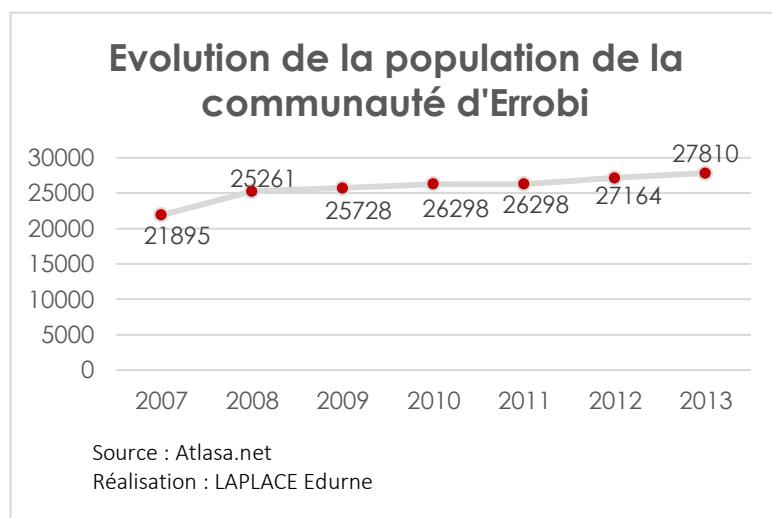
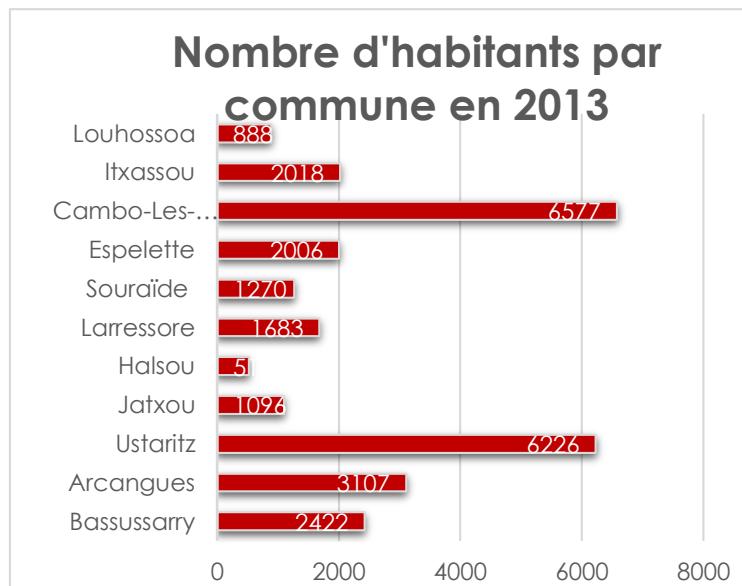
b. Situation géographique

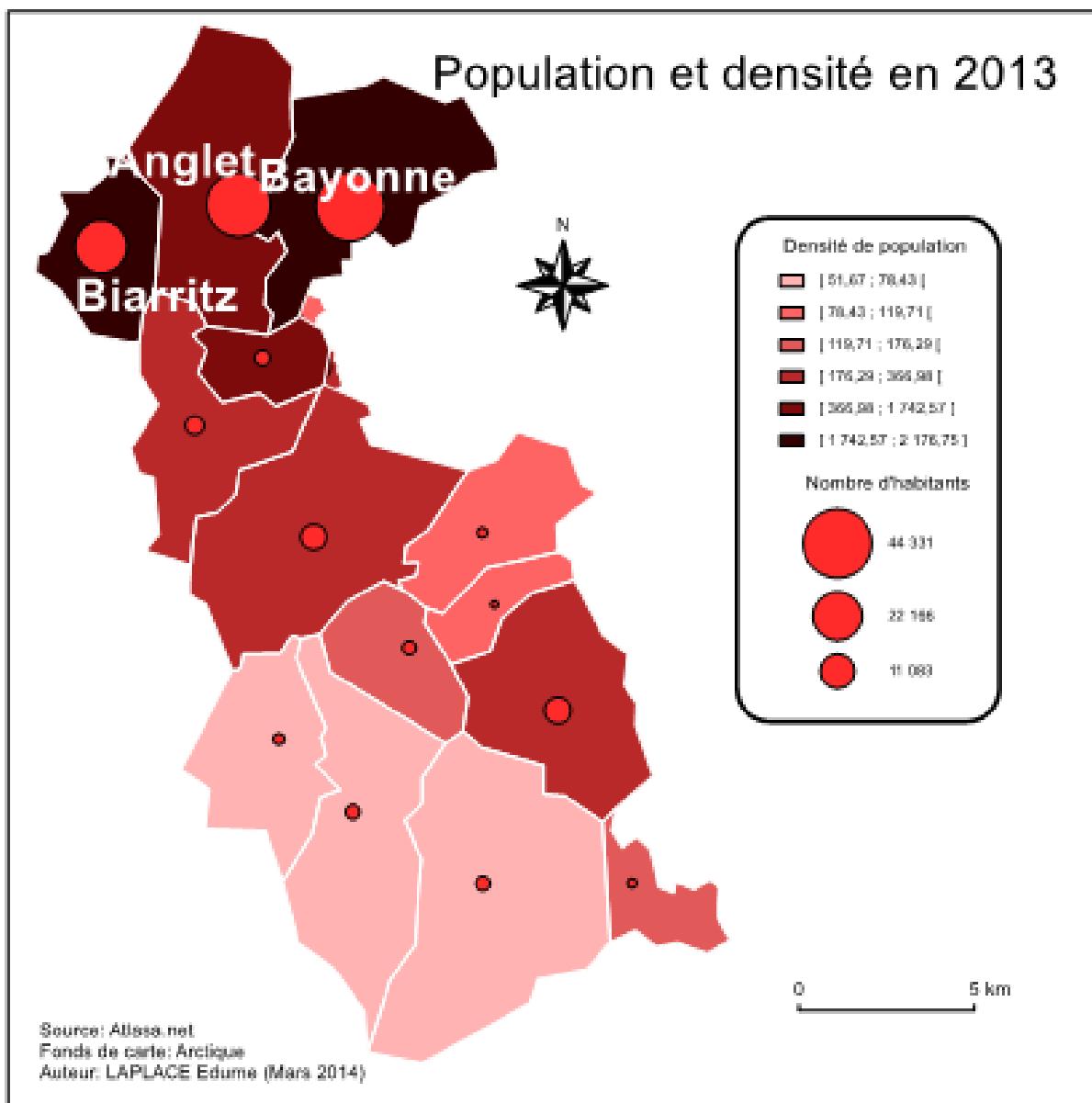


La communauté de commune d'Errobi est une communauté de commune française située au Pays Basque, dans le département des Pyrénées Atlantiques et la région Aquitaine au Sud-Ouest de la France. A proximité du cœur de l'agglomération du BAB (Bayonne, Anglet, Biarritz), elle fait partie de l'agglomération de Bayonne et du Sud des Landes.

c. Caractéristiques

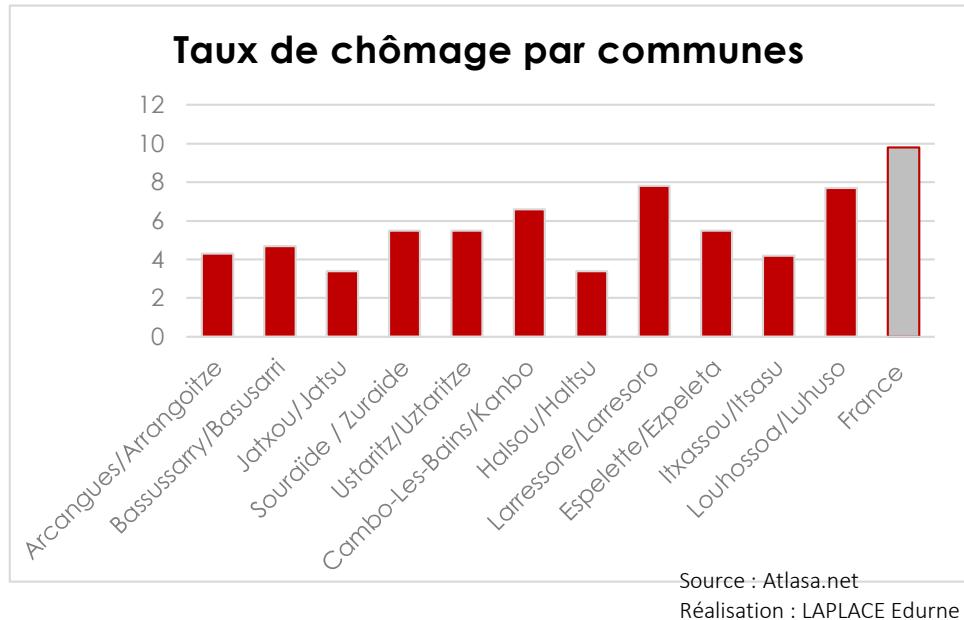
En raison de l'augmentation des prix immobilier dans le cœur de l'agglomération, nous remarquons un déplacement des familles et donc une augmentation du nombre d'habitants dans les communes situées à proximité du cœur de l'agglomération.





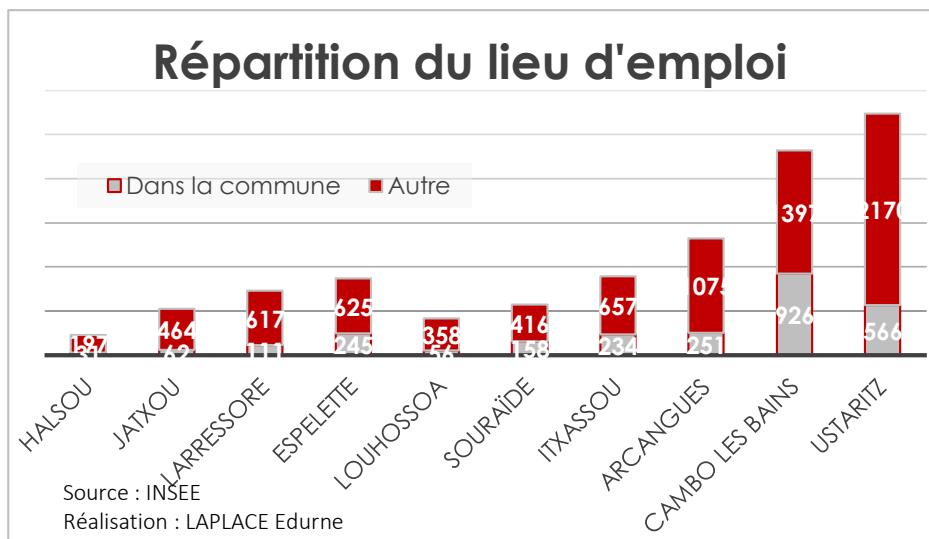
Ainsi, nous constatons une expansion démographique sur notre communauté de communes d'Errobi qui est passé de 21 895 à 27 810 habitants en 6 ans. Mais elle reste quand même minoritaire par rapport aux trois pôles majeurs qui sont Bayonne, Anglet et Biarritz.

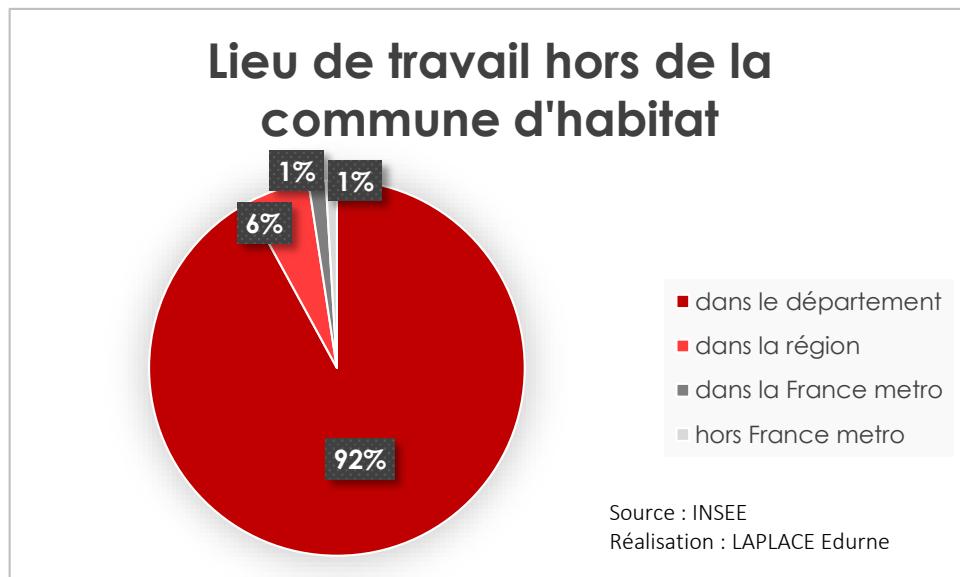
De plus, cette population est très active avec seulement un taux de chômage moyen sur toute la communauté de commune de 5.3% en 2012, ce qui est nettement inférieur au taux de chômage en France qui est de 9.8%.



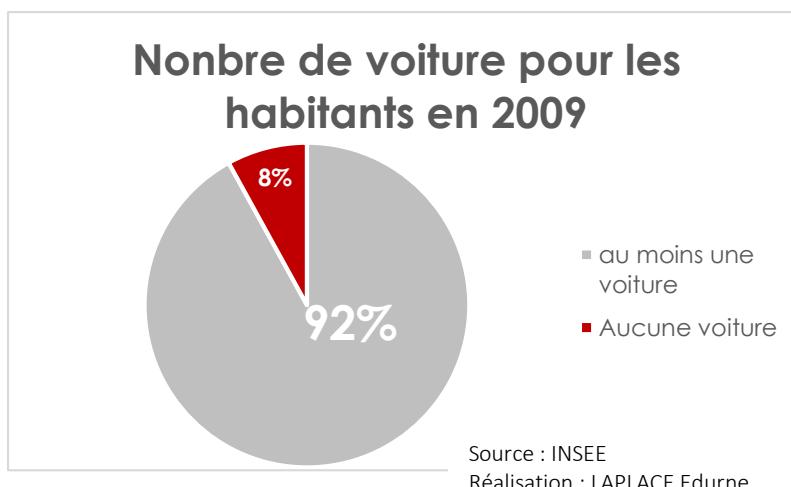
La communauté de commune d'Errobi, comportait en 2011, 9 319 emplois ce qui la place au 3^{ème} rang en termes de nombres d'établissements et d'emplois au sein du Pays Basque, derrière l'agglomération Côte Basque Adour (Bayonne, Anglet, Biarritz) et le Communauté de commune Sud Pays Basque (Saint-Jean-de Luz, Hendaye).

Cependant, nous remarquons malgré ces 10 000 emplois présents dans la communauté que seulement 24.4% des ménages en 2009 travaillent au sein même de leur commune d'habitation. La plupart des ménages travaillent dans le BAB où se situent les principaux pôles d'emplois et des grands équipements. Ainsi, de nombreux habitants se déplacent et donc prennent la voiture vers le BAB, tous les jours pour travailler.





De plus, à cause des transports en communs non performants à ce jour, les habitants n'ont pour seul moyen de transports satisfaisants que la voiture.



II. Diagnostic territorial

a. Présentation du secteur d'étude

Le quartier SUTAR/MAIGNON est un quartier limitrophe d'Arcangues et de Bassussarry, faisant partie de l'agglomération d'Anglet, il permet l'accessibilité au BAB pour les communes de la communauté de communes d'Errobi. Le quartier est traversé par la RD 932 qui représente un entonnoir pour accéder au BAB. Pour les communes alentours, cette départementale est la seule route permettant d'entrer dans le BAB.

b. Voies de communications permettant l'accès au BAB

A ce jour, pour desservir les petites villes et le cœur d'agglomération, le territoire dispose de nombreux atouts et moyens de communications. Le territoire profite d'un réseau routier de très bon niveau : deux autoroutes qui s'interconnectent dans l'agglomération, des réseaux départementaux assez performants sur les axes reliant les espaces de vie de l'intérieur au cœur d'agglomération mais des liaisons transversales entre petites villes de l'intérieur qui laissent à désirer. En effet, les personnes possèdent de nombreuses possibilités d'accès au BAB.

Tout d'abord par voies aériennes avec l'aéroport national et international du BAB implanté sur les communes d'Anglet et de Biarritz.



En 2012, c'est 1 084 200 qui ont voyagé par cet aéroport qui est surtout fréquenté pendant les mois de Juillet et d'Aout par les touristes désirant visiter la côte Basque.



Ensuite, par le biais des trains, avec la gare SNCF et TGV de Bayonne et celle de Biarritz disposant de trois lignes ferroviaires (axes littoral, Nive et Adour).

Et enfin, le territoire dispose d'infrastructures routières et autoroutes structurantes, avec les autoroutes A 63 (axes Paris-Madrid) et A64 (liaison avec Toulouse) et aussi les départementales 810, 817, 932 et 1. Ce réseaux routier, ne permet plus de gérer le trafic actuel et souffre de congestion avec l'évolution des populations.

c. Analyse du problème

Il existe un réel problème de transport sur ce territoire. En effet, pour travailler, les habitants de la communauté d'Errobi et du territoire doivent donc tous utiliser leurs propres moyens de transport pour se rendre au cœur de l'agglomération ce qui crée de réel problème de congestion au niveau du territoire et l'inefficacité des transports en communs obligent les habitants à utiliser leur voitures. En effet, la voiture représente aujourd'hui 76% des moyens de transports vers le cœur de l'agglomération, cette forte utilisation résulte de l'organisation des réseaux avec :

- Des voies routières à forte capacité qui pénètrent jusque dans le cœur des villes
- Une offre de stationnement très importante et jusqu'à maintenant souvent peu chère dans les centres qui attire les automobilistes
- Un réseau de transports collectifs qui s'adresse essentiellement aux captifs (peu de fréquence, offre diluée dans les quartiers, des vitesses commerciales insuffisantes...).

Avec ces nombreux moyens de transport (trains, avion, voiture) le territoire reste dynamique se traduisant par un nombre croissant de déplacements : près de 410 000 déplacements par jour sur l'ensemble du territoire du Scot. Cependant, l'usage de la voiture individuelle reste majoritaire et la pratique des autres modes de transport est inférieure à la moyenne nationale : 19% des déplacements se font à pied, 4% en transports en commun, 1% à vélo.

Par conséquent, ce maillage est régulièrement congestionné, aux heures de pointe (aux alentours de 8h et entre 16h30 et 17h30 avec environ 70 000 véhicules en circulation sur le territoire) aux entrées et sorties de l'agglomération et l'augmentation du nombre de voiture chaque année sur ce territoire lié à l'augmentation du nombre d'habitant ne va pas en s'améliorant. Le seul problème n'est pas uniquement au niveau des embouteillages causé par l'utilisation quasi unique de la voiture. En effet, si les embouteillages croissants forment la partie visible de l'iceberg, les 1100.000 tonnes d'émissions annuelles de gaz à effet de serre, plus insidieuses, demeurent un vrai sujet de préoccupation.

En conclusion, l'utilisation très majoritaire de l'automobile, dans un usage quasi-exclusivement individuel, induit sur ce territoire un accroissement des phénomènes de congestion et par là même de la pollution atmosphérique. Il est donc important d'agir, pour cela un grand projet de transport en communs est actuellement en cours sur ce territoire.



Voiries du BAB et de la communauté de communes d'Errobi

d. Organisation des transports en communs

Aujourd’hui, à l’intérieur du périmètre de transports urbains (PTU) nous trouvons :

- un service de location de vélos à Bayonne et Anglet
- des services de taxi
- un réseau de transport urbain (autobus)
- deux réseaux de transports interurbains (autocars)
- un réseau de transport ferroviaire (trains)

S’ajoute à cette offre, l’ensemble des transports «privés», dont l’automobile, utilisée seul ou à plusieurs (covoiturage).

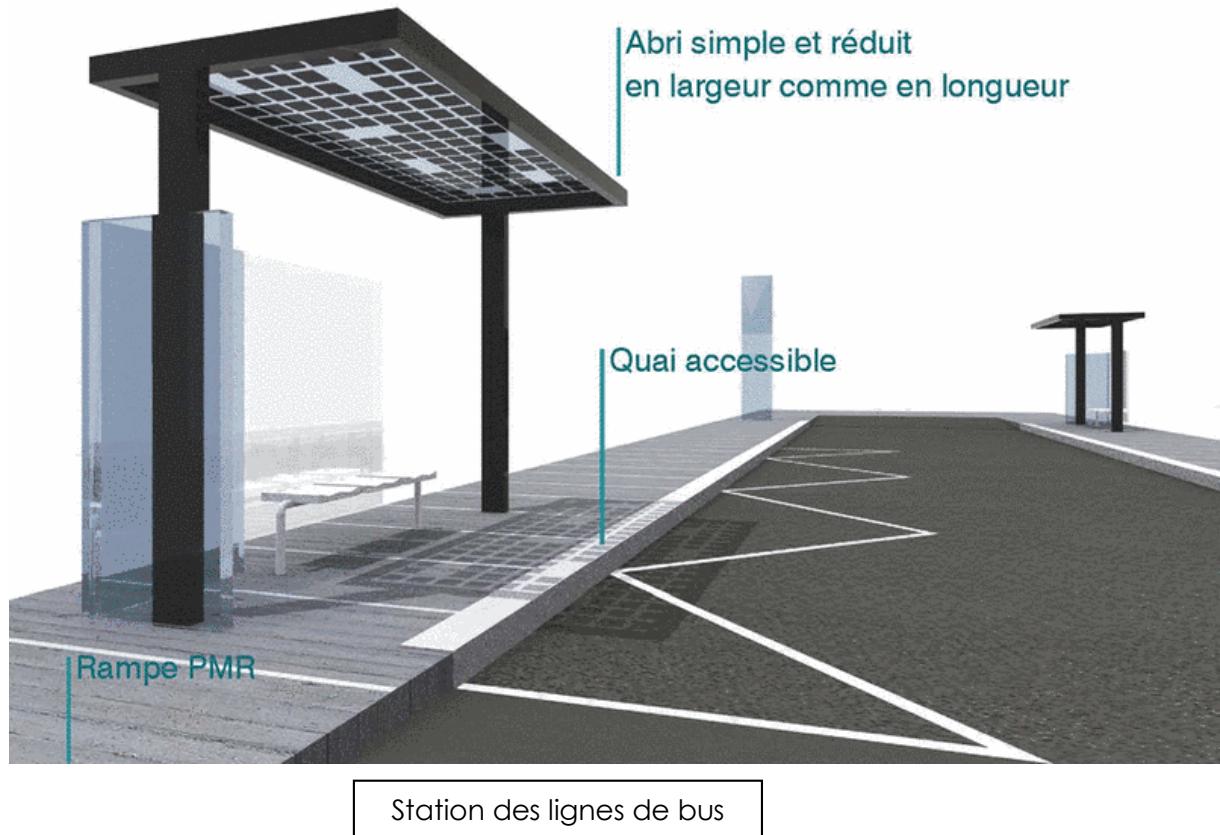
Cependant le périmètre des transports urbains ne concerne que six communes alors que 30 à 40 communes qui constituent «sa ceinture naturelle» sont concernées par les transports sur l’agglomération du BAB. C’est pour cela qu’un projet phare est actuellement en cours avec l’arrivée de Chronoplus (réseaux de transports agglomération Côte Basque Adour) qui remplace la STAB (Société de Transports urbains de l’Agglomération de Bayonne).

Cette société anonyme gère depuis 2010 l’ensemble du réseau des transports sur le territoire des communes d’Anglet, Bayonne, Biarritz, Boucau, St Pierre d’Irube, Bidart et Tarnos. Pour mettre en place des transports efficaces sur le territoire, le Syndicat des Transports de l’Agglomération Côte basque Adour a pour ambition le développement d’un réseau de transport collectif plus attractif, via la réorganisation du réseau de transport collectif à l’échelle du cœur d’agglomération et la création de Transports en Commun en Site Propre (TCSP). Ce projet a pour but d’améliorer la qualité de vie des habitants et de raccourcir le temps de déplacement pour les usagers des transports en communs.

Pour cela, deux lignes de bus sont mis en place, la ligne chrono 1 qui dessert le cœur de l’agglomération en empruntant l’axe historique Bayonne, Anglet et Biarritz. Et la ligne chrono 2 traversant le territoire du Scot du Nord au Sud. Ces lignes accueilleront des Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) qui circuleront principalement sur des voies réservées. En parallèle, des parkings relais seront aménagés aux extrémités des lignes ainsi que des voies cyclables et des cheminements piétons.



Plus de 60 stations seront aménagées avec un rappel de la signalétique spécifique, des stationnements sécurisés pour les cyclistes, une information de qualité, des systèmes de distribution automatique de titres de transports et des équipements de confort et de sécurité pour que tous types d'usagers puissent emprunter les transports en communs.



De plus, ces deux lignes de bus posséderont trois principes d'insertion selon les secteurs où les bus circulent.

Premièrement, une voie de bus sera réservée pour les bus dans chaque sens lorsque l'espace disponible est suffisamment large.

Le deuxième type d'insertion, une voie unique pour les bus à l'approche des carrefours et lorsque l'espace est plus restreint.



Et enfin, lorsque l'espace est trop contraint, les bus et les voitures circuleront sur les mêmes voies.

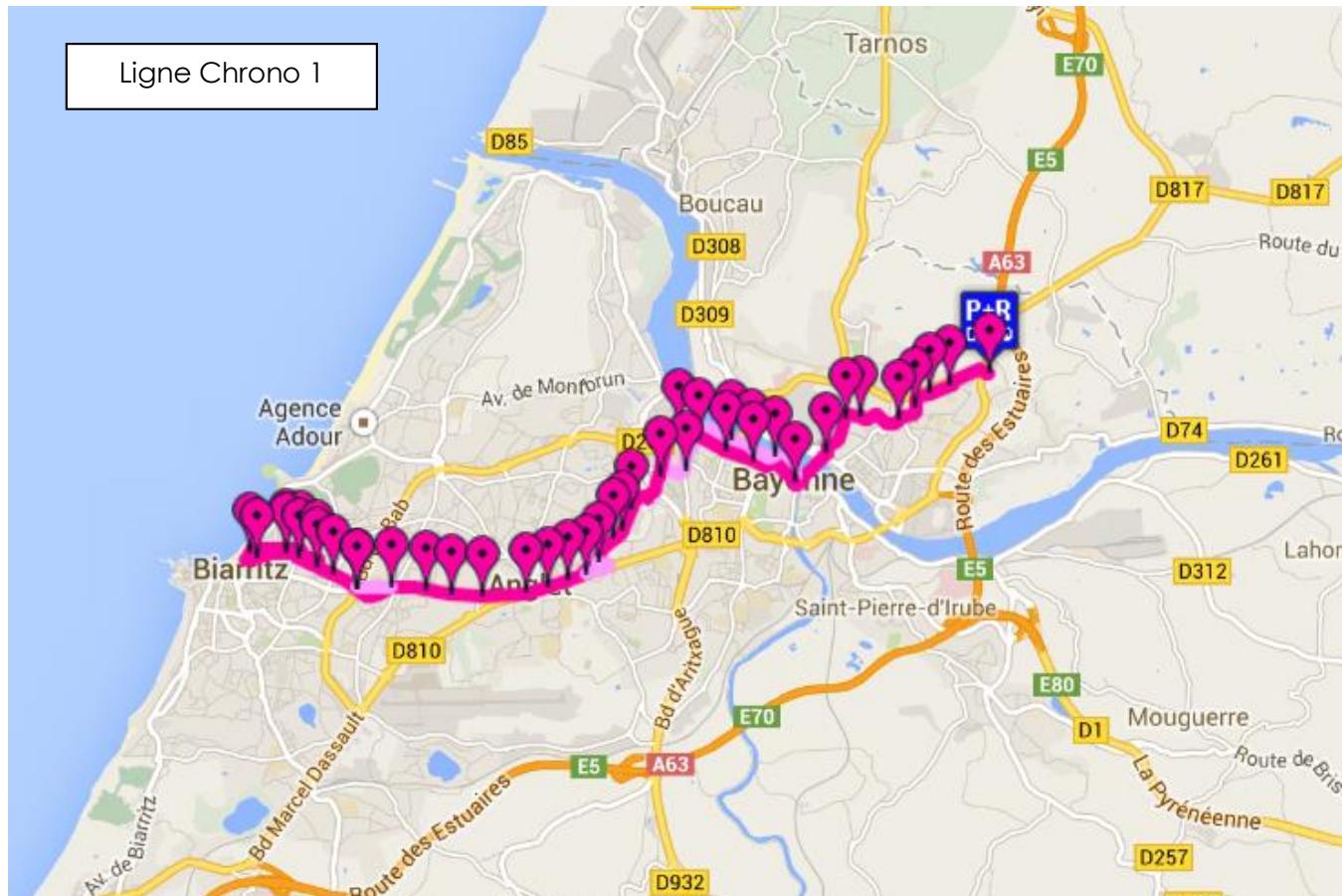
Aux niveaux de la desserte des lignes de bus, premièrement la ligne chrono 1.

Celle-ci dessert les communes de Bayonne, d'Anglet et de Biarritz dont l'enjeu est de créer un axe performant entre les trois communes du centre de l'agglomération Côte Basque-Adour et faciliter l'accessibilité des usagers aux activités économiques et commerciales ainsi qu'aux habitations. Cette ligne de 11,92 kilomètres de voies entre Bayonne Navarre et Biarritz centre, 33 arrêts et un parc relais aux terminus Nord de la ligne d'environ 90 places de stationnement pour les voitures et de 20 emplacements pour les vélos, va desservir dans un périmètre de 500 mètres :

- près de 65 000 habitants, soit 50,7 % de la population des communes desservies
- 21 000 scolaires (65%)
- près de 33 000 emplois (57%).

Le trajet : la ligne part de la zone commerciale de Navarre. Elle traverse le quartier des Hauts de Bayonne en longeant la barre de Breuer. Elle rejoint la rue Delay puis la rue Maubec puis dessert la Gare SNCF et le quartier Saint-Esprit. Elle franchit ensuite l'Adour par le Pont Saint-Esprit, longe la Mairie et le Grand-Bayonne, puis passe à proximité de la Place des Basques. Elle emprunte le passage de la Féria, réservée aux seuls bus pour rejoindre la partie bayonnaise du boulevard du BAB, en desservant le quartier de Balichon. Elle rejoint le secteur commercial du Forum par un ancien tunnel ferroviaire. La ligne longe ensuite le centre commercial BAB 2 et dessert le Géant Casino. La ligne emprunte l'avenue de Bayonne et traverse ainsi le secteur du Busquet, les quartiers d'Anglet centre et Saint-Jean. Pour finir, elle rejoint Biarritz par l'avenue du même nom et termine sa course par la desserte de Biarritz centre.

Ligne Chrono 1





Casino de Biarritz

Par ce trajet la ligne va permettre de desservir les principaux équipements de l'agglomération comme les mairies de Bayonne, d'Anglet et de Biarritz, la Chambre de Commerce et d'Industrie, le stade Aguilera, les zones commerciales de Bayonne Navarre, des Pontots, du Forum, du BAB 2 et de Géant Casino, les plages de Biarritz, le casino, le Centre aquatique de Bayonne, le Musée de la Mer de Biarritz.



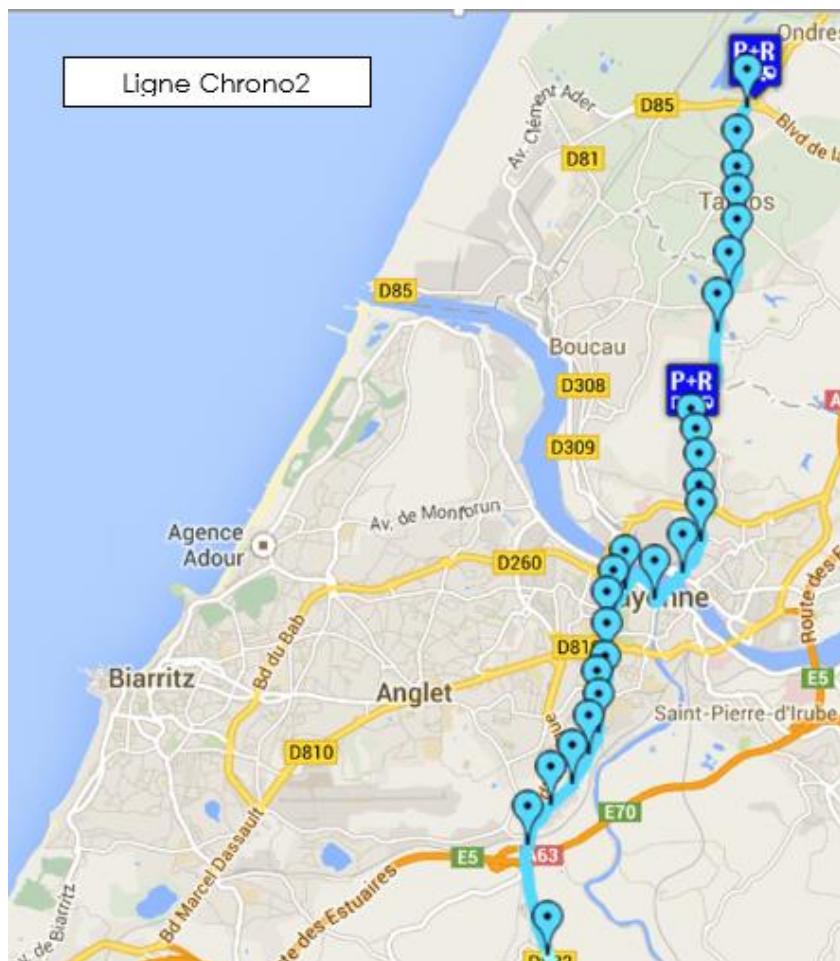
En ce qui concerne la ligne chrono 2, celle-ci est connectée au cœur de l'agglomération mais également à sa périphérie, grâce à des parcs relais positionnés en bout de ligne, elle contribue à structurer des espaces urbains en plein développement. Cette ligne dessert les communes de Tarnos, Boucau, Bayonne et Anglet avec 13,28 kilomètres de voies entre le Pays Basque intérieurs et le sud des Landes, 32 arrêts et trois parcs relais :

- près de 31 000 habitants, soit 49 % de la population des communes desservies
- 13 000 scolaires (65%)
- près de 16 000 emplois (54%).

Le trajet : La ligne Chrono 2 part de la commune de Tarnos, où un parc relais est positionné au niveau de l'échangeur entre la RD810 et la RD85. Elle traverse le centre-ville de Tarnos et rejoint le centre commercial de Carrefour Océan. Elle aborde Boucau au niveau de Pôle emploi, où une nouvelle station est créée. Elle pénètre ensuite dans Bayonne par la côte du Moulin et se dirige vers le carrefour Matras. Elle se connecte au tronc commun à la ligne Chrono 1 et 2 au niveau de la rue Maubec, puis dessert la gare SNCF, franchit l'Adour par le pont Saint-Esprit, longe la mairie et le

Grand-Bayonne, et rejoint la Place des Basques. La ligne Chrono 2 se déconnecte du tronc commun en bas des Allées Paulmy pour remonter les Allées et rejoindre le carrefour Saint-Léon puis l'hôpital.

La ligne emprunte ensuite l'avenue Loeb, traverse le secteur de Technocité puis rejoint le rondpoint de Maignon et le quartier Sutar. Elle termine sa course par l'entrée sud de l'agglomération, où l'implantation d'un parc relais est prévue.



Par ce trajet la ligne va permettre de desservir les principaux équipements de l'agglomération comme les mairies de Tarnos et de Bayonne, le centre commercial de l'Océan, le pôle emploi de Boucau, le stade Jean Dauger, l'hôpital, les établissements scolaires : Cassin, Marracq, Largenté, la zone d'activité de Technocité, le quartier de Sutar.



Hôpital



Stade Jean Dauger



Lycée René Cassin



Technocité

C'est à l'extrême de cette ligne que je souhaite réaliser mon projet de réorganisation des transports. En effet, deux parcs relais seront créés sur la ligne Chrono 2, le premier à Tarnos d'environ 180 places à proximité de l'échangeur routier entre la RD810 et la RD85 et l'autre à l'entrée Nord de l'agglomération. Le troisième sera situé à l'extrême Sud de la ligne, au niveau du quartier de Sutar, cependant la position de ce dernier parc relais reste encore en discussion, du fait notamment de l'allongement permanent de la remontée de file à l'heure de pointe du matin. De plus l'ajout d'un parking de covoiturage à l'outil parc relais me paraît intéressant à évoquer et fera donc partie de mon projet.



Carte des deux lignes de bus

Réalisation LAPLACE Edurne

Mai 2014

III. Enjeux des aménagements

D'après le livre « Les parc relais urbains », les impacts recherchés par la création d'un parc relais sont :

- De fluidifier les trafics routiers aux heures de pointe
- De réduire plus généralement les émissions de polluants et de gaz à effet de serre dues aux déplacements automobiles
- De permettre de reporter en périphérie une partie de la demande de stationnement propre à certains usagers (les pendulaires par exemple)
- Et d'améliorer l'accès à d'autres usagers (comme les clients et les visiteurs) aux places offertes en centre-ville (ce report pourrait aussi s'accompagner d'une diminution de l'offre de stationnement dans le centre).

Ainsi, les parcs relais apparaissent attachés à de nombreux enjeux liés à la politique des transports dans le sens où elle s'inscrit dans la recherche d'une certaine pertinence des modes de déplacements utilisés en fonction des territoires et de la politique urbaine, et aux nombreux impacts que ces équipements peuvent avoir sur leur territoire d'implantation et au-delà sur les dynamiques des centres d'agglomération et des espaces périurbains.

a. Revaloriser le patrimoine historique et culturel

Nous avons pu constater dans la première partie que le BAB disposait d'une forte identité culturelle et d'un riche patrimoine historique. Cependant, la forte présence de voitures dans les centres villes et le manque de places de stationnement au sein du cœur d'agglomération peut parfois provoquer une dégradation visuelle qui empêche la mise en valeur de certaines richesses basques.



Bord de Nive
Source :blog.france-langue.fr

Par exemple, nous pouvons identifier de nombreux sites comme le bord de Nive à Bayonne où le stationnement des voitures tout le long des quais dégrade la vision de ces bâtiments typiques de la ville Basque.

Dans d'autres exemples comme la cathédrale ou encore les remparts, les véhicules gênent l'appréciation du site mais également la circulation des piétons.

La mise en place de parc relais et de covoiturage devraient permettre la diminution du nombre de voitures au sein des centres villes. Ainsi, le centre historique de Bayonne pourrait supporter un projet lui permettant de se retrouver quasi-exclusivement piéton tout en laissant des voies de circulations importantes pour les livraisons des commerces et la navette gratuite.



Source :
www.bayonne.fr



L'utilisation des parcs de covoiturages et des parcs relais pourra ainsi participer à la revalorisation du patrimoine historique et culturel et à son accessibilité sur Bayonne et Biarritz, comme nous le voyons ci-dessous avec la tour de Sault à Bayonne, ou encore la place Sainte Eugénie à Biarritz.

On peut imaginer rendre la rue uniquement accessible à pied pour permettre la visite de l'église du même nom.



Eglise Sainte Eugénie à Biarritz
Source : www.biarritz.fr



Tour de Sault à Bayonne
Source : www.bayonne.fr

b. Faciliter l'accès aux pôles d'attractions

Nous avons pu constater précédemment qu'il y avait une volonté politique de diminuer le nombre de véhicules au sein des coeurs de ville mais aussi d'augmenter le nombre d'utilisateurs des TC. Cette évolution souhaitée s'explique par les différents problèmes liés à la circulation et au stationnement en centre-ville comme par exemple la pollution aussi bien sonore qu'atmosphérique, mais aussi l'accès aux différents pôles d'attraction des 3 villes hôpitaux, lycées et universités, centres administratifs et commerciaux, littoral, qui deviennent au fil des années de plus en plus problématiques.

Il est important de mettre à disposition de la population de l'ensemble du territoire des solutions alternatives au tout voiture pour se rendre vers les différents pôles d'attraction. Ce constat est valable pour les usagers qui sont obligés de se rendre quotidiennement dans l'agglomération pour travailler, étudier ou se soigner. Mais le BAB contient également des lieux de rencontres culturelles, festives et touristiques importants, il est donc essentiel de permettre l'accès aux centres villes et au littoral à tous les usagers occasionnels.



Place de la mairie à Bayonne
Photo prise par LAPLACE Edurne le
15/04/2014



Littoral d'Anglet
Photo prise par LAPLACE Edurne le
25/04/2014

Ainsi je propose l'aménagement de parcs relais aux abords du BAB. La mise en place du nouveau réseau de bus à haut niveau de service et en particulier la ligne CHRONO 2 va permettre l'accessibilité au BAB pour les habitants et touristes venant du Pays Basque intérieur. Actuellement, la proposition trop faible des TC dans les communes autres que le BAB provoque des déplacements de véhicules quasi obligatoires. Mon parc relais pourra ainsi permettre à tous les usagers de laisser leur voiture au parking puis prendre un transport en commun afin de se rendre en centre-ville. Ainsi, la création de parcs relais devrait permettre un accès continu et simplifié aux centres villes pour tous les usagers.

c. Réorganiser le stationnement

Après analyse, nous avons pu nous rendre compte qu'il existe un réel problème de stationnement à Bayonne et à Biarritz, ainsi que pour accéder au littoral Angloy. La vie au quotidien et la présence de nombreux lieux touristiques sur l'agglomération génèrent des flux d'automobilistes et un besoin important de zones de stationnement.

Les habitants du territoire sont mécontents des nouvelles politiques des municipalités, surtout sur la ville de Bayonne qui vise à rendre payant tous les parkings proposés en cœur de ville. Cette situation et l'absence de réelle solution alternative par le manque de parking en périphérie et l'insuffisance de TC incite au stationnement sauvage ainsi il est facile de trouver des voitures garées sur les trottoirs et non sur les parkings réservés aux automobilistes ce qui rend la ville moins agréable et moins sécurisée pour les piétons. Les parkings de proximité « GLAIN – PAULMY - GLACIS » bon marché étant pour leur part pris d'assaut dès le début de matinée et donc inaccessible aux utilisateurs occasionnels.



Stationnement sauvage pour accéder à l'hôpital et
au lycée René Cassin

Photo prise par LAPLACE Edurne le 15/05/2014

De plus, il a été également possible de constater des problèmes de stationnement de façon ponctuelle comme par exemple au niveau de la salle St Jean à Anglet (complexe sportif), du Stade AGUILERA, du Stade JEAN DAUGER lors des rencontres sportives ou des événements culturels.

Ainsi, en créant le parc relais en périphérie, celui-ci permettra d'attirer certaines personnes et d'immobiliser des véhicules avant l'entrée dans l'agglomération grâce à l'aménagement de parkings agréables, faciles d'accès, et bien desservis par les TC. De plus la présence d'un parking vélo et de liaisons cyclables pourra par exemple augmenter l'attrait de ce parc pour la pratique et l'utilisation de ce moyen de transport.

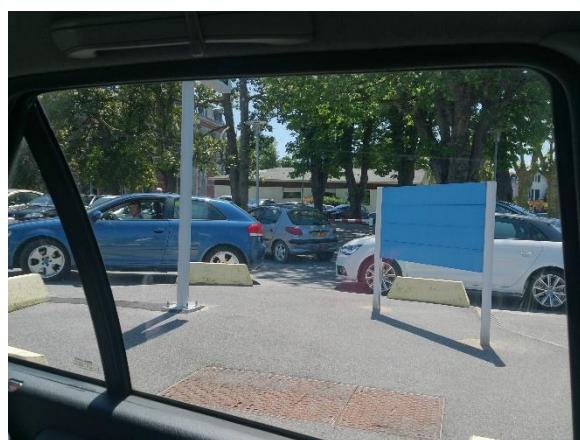
d. Diminuer les véhicules circulant en centre-ville

Les parcs relais visent à inciter au report sur les transports collectifs des déplacements effectués en moyens individuels, ils sont présentés comme des équipements permettant « une limitation du nombre de déplacements pendulaires réalisés en VP dans les zones où ces déplacements occasionnent plus de nuisances ».

L'utilisation de véhicule en centre-ville est plus polluante que sur de grands axes routiers ainsi l'aménagement de parcs de covoiturage et de parcs relais concentrent différents avantages pour les personnes mais également pour l'environnement. Il est possible d'après le site aide-covoiturage de constater que le covoiturage a aussi des avantages au niveau économique par la diminution des couts de déplacement et d'entretien du véhicule mais également selon ce site, la diminution du nombre de véhicules circulants. Les parcs de covoiturages permettent l'utilisation d'un seul véhicule par plusieurs personnes.

Après avoir pu constater précédemment que les déplacements pour le travail à l'échelle du territoire se font pour la plupart vers le BAB, cela justifie l'aménagement de parcs relais et de covoiturage sur la dernière zone précédent les encombrements routiers, c'est-à-dire pour le sujet qui nous occupe aux limites de la communauté de commune d'Errobi. Mon aménagement de parc relais et de covoiturage devra se situer sur des axes relativement bien fréquentés afin de capter le maximum de véhicules et donc de diminuer le nombre de véhicules circulants sur l'agglomération Côte Basque Adour.

Concernant l'aménagement des parcs relais, ces aménagements permettent également la diminution du nombre de véhicules circulants dans le centre-ville. En effet les moyens de transports de particuliers étant plus polluant en ville il est important de trouver une solution pour les diminuer de façon significative L'utilisation des transports en commun des parcs relais au centre-ville permettant de diminuer de façon significative le nombre de véhicules circulants en centre-ville et donc les différents problèmes liés à cette circulation.



Problème de circulation
dans le centre-ville

Bayonnais

Photo prise par LAPLACE Edurne
le 15/05/2014



Embouteillage Place Clémenceau à
Biarritz

Source : www.udecbiarritz.fr

e. Développement des circulations douces et des activités environnementales

Notre territoire présente des richesses culturelles et environnementales importantes, le monde actuel préconise l'utilisation des circulations douces et de l'activité physique, les nouveaux outils « parcs relais ou de covoiturage » tout en respectant leur fonction première de captation des véhicules entrant dans l'agglomération devront aussi prendre en compte les points évoqués ci-dessus.

Grâce aux bords de Nive déjà aménagé en voies cyclables il est facile d'envisager un accès par circulation douce au centre-ville de Bayonne et plus loin aux bords d'Adour puis au littoral Angloy, ce circuit permettant un lien environnemental passant par « la plaine d'Ansot » à Bayonne et « le parc Izadia à Anglet ».



Photo prise par LAPLACE Edurne le 15/05/2014

Passerelle aménagée pour les vélos à « la plaine d'Ansot » et le « parc Izadia »
Photo prise par LAPLACE Edurne le 15/05/2014

Mon parc relais et site de covoiturage par son positionnement et ses aménagements doit permettre de répondre aussi à ces enjeux.

f. Amélioration de l'environnement et de la qualité de vie dans la ville

Les parcs relais permettent de capter une partie du trafic à destination des centres urbains, ils cherchent à atténuer les effets négatifs de la massification automobile dans les zones denses où ils posent le plus de problèmes.

Lorsque nous parlons d'environnement urbain cela comprend des éléments physiques tel que la qualité de l'air, la qualité sonore, l'état du bâti et l'esthétique. Nous avons pu constater qu'un trafic automobile au sein d'une ville provoque de la pollution et des nuisances sonores. De plus, nous avons remarqué aussi, qu'au sein du BAB, les problèmes de stationnement peuvent générer des atteintes visuelles sur des lieux touristiques. Ainsi un des enjeux de mon projet est l'amélioration de l'environnement urbain.

De plus, depuis quelques années des modifications se préparent avec pour objectif principal la diminution de la place de l'automobile dans les villes. En effet, les villes ne sont pas adaptées à l'automobile avec leurs routes étroites, leurs nombreuses intersections, ce qui provoque une pollution sonore gênante pour les piétons et usagers.

Ainsi, avec la mise en place du parc relais et du parc de covoiturage, le nombre de véhicules circulants dans le centre-ville va diminuer ce qui devrait permettre une amélioration de la qualité de l'air avec la diminution des gaz émis par les voitures, en effet les gaz émis par les véhicules participent au réchauffement climatique, mais aussi une amélioration de la qualité sonore. Mes aménagements permettront également l'amélioration de la qualité visuelle de l'agglomération avec la diminution de la circulation des voitures en centre-ville.

IV. Création de parc relais et aire de covoitage

a. Intérêts des outils et critères de réussite

Les parcs relais s'inscrivent dans un schéma urbain fondé sur une distinction assez nette entre centre et périphérie. Ils procèdent d'une double logique qui est d'organiser un rabattement en provenance des périphéries mais aussi d'assurer une certaine protection des centres.

De plus, ils doivent permettre de favoriser et de développer l'usage de lignes de transports collectifs existantes ou à créer, en allant chercher la clientèle plus éloignée et moins bien desservie. Ce sont de véritables outils d'optimisation des TC, en effet, pour l'usager un parc relais est un lieu où il peut changer de mode de transport, pour passer rapidement d'un mode de transport individuel à un mode collectif.

Pour qu'un parc relais soit une réussite, il doit posséder plusieurs caractéristiques :

❖ Sa localisation

Un des critères fondamentaux de réussite d'un parc relais est sa localisation.

Tout d'abord le parc relais doit être situé en périphérie de zones denses d'activités, en amont des secteurs où l'usage de l'automobile devient difficile, pénible pour l'automobiliste voire nuisible à l'intérêt public, mais pas trop afin que l'automobiliste ne soit pas tenté de continuer un peu plus son trajet en voiture.

De plus, il doit posséder une bonne accessibilité routière (sorties d'autoroutes), en liaison immédiate avec un axe de circulation majeur emprunté par un grand nombre d'automobilistes et dans la direction du centre-ville, pour pouvoir attirer une large clientèle.

Enfin, l'articulation avec une ligne de transport collectif performant est fondamentale (bonne fréquence, rapidité et fiabilité). La compétitivité du temps de trajet du transport associé au parc relais par rapport à la voiture influence directement sur la réussite de ce parc relais, surtout s'il s'agit d'un transport en commun sur site propre qui aura un temps de parcours plus court que la voiture en heures de pointe.

❖ Son accessibilité

Pour un parc relais, deux conditions d'accès sont possibles, parcs d'accès libres, pour tous usages, non surveillés, utilisables 24h/24 (solution souvent en place pour le P+R des réseaux de bus), parcs avec contrôles d'accès, donc des horaires de fonctionnement limités, en général limités aux horaires du fonctionnement du réseau (fermeture la nuit).

Un parc avec contrôles d'accès peuvent limiter l'usage du parc aux seuls utilisateurs des TC ou accepter les utilisateurs des TC et d'autres types de stationnement occasionnel.

Cependant, si le parc relais est à accès contrôlé, il faut que le cout du stationnement dans le parc relais couplé avec l'usage du transport en commun soit inférieur au coût du stationnement en centre-ville pour la même durée.

❖ Sa sécurité

Le critère de sécurité n'est pas fondamental pour sa réussite, mais il peut être une vraie plus-value. Il peut amener d'avantage d'automobilistes. La sécurité d'un parc relais passe par un niveau d'éclairage suffisant, qui peut être combiné à une surveillance et un agencement convenable des espaces.

Un autre élément qui permettra à l'usager de se sentir en sécurité est le bon dimensionnement du parc relais.

❖ Sa dimension

Il faut savoir que pour les réseaux de bus, les tailles recensées sont très variables de 22 à 2 000 places. En province, les capacités s'étalent de 100 à 800 places avec un pic à 200-350 places. Cependant, il est nécessaire pour le dimensionnement d'un parc relais d'envisager la réalisation d'opérations évolutives dans le temps pour répondre éventuellement aux accroissements de la fréquentation. Il dépend de nombreux critères tels que les besoins de la ville en matière de stationnement, du foncier disponible et de son impact sur l'environnement, du coût, et de son utilisation à l'année.

Le dimensionnement du parc est important, en effet, on estime qu'un bon dimensionnement correspond à 10% de places libres en heure de pointe. Si le parc est trop grand, il y aura un effet de gigantisme qui créera un sentiment d'insécurité, de fatigue due à la marche dans un lieu peu hospitalier, au contraire, un parc trop petit empêchera les usagers de s'y garer aisément et préfèreront continuer leur route en voiture plutôt que de chercher une place.

❖ Son esthétisme

Pour qu'un usager utilise le parc relais, il faut que l'accès au parc relais soit aisément visible. En effet, s'il est peu visible, il risque de ne pas être utilisé. Il faut donc utiliser une signalétique et un jalonnement depuis les principaux axes, clairs et visibles.

Enfin, la liaison entre l'aire de stationnement et le mode de transport en commun doit faire l'objet d'un traitement soigné : elle doit être courte (entre 200 et 300m), directe, facile et visible.

Une fois que tous ces critères ont été pris en compte pour envisager la réussite du parc, il faut choisir le type de structure du parc. Il peut être sous trois formes :

1. Parc au sol : solution la plus facile, la plus évolutive et la moins couteuse
2. Parc en élévation : coût relativement important, il représente une bonne solution car il est moins consommateur d'espace et permet de rapprocher les véhicules des quais
3. Parc en souterrain : solution extrême, chère et plus difficilement gérable. Elle n'est pas forcément la plus favorable à l'environnement et rencontre souvent des obstacles psychologiques à son utilisation

En conclusion, pour qu'un parc relais soit un modèle de réussite, de nombreux critères doivent être pris en compte comme la localisation ou encore la sécurité. Le parc relais doit apporter une réponse plus rapide et plus économique que le trajet tout automobile pour compenser ses contraintes.

b. Rappel de la réorganisation des Transports en Commun

Sur mon territoire d'étude le périmètre des transports urbains ne concerne que six communes alors que 30 à 40 communes qui constituent «sa ceinture naturelle» sont concernées par les transports sur le SCoT de l'agglomération de Bayonne et du sud des Landes.

Pour mettre en place des transports efficaces sur le territoire, le Syndicat des Transports de l'Agglomération Côte basque Adour a pour ambition le développement d'un réseau de transport collectif plus attractif, via la réorganisation du réseau de transport collectif à l'échelle du cœur d'agglomération et la création de Transports en Commun en Site Propre (TCSP). Ce projet a pour but d'améliorer la qualité de vie des habitants et de raccourcir le temps de déplacement pour les usagers des transports en communs.

Pour cela, deux lignes de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) seront mis en place, la ligne chrono 1 qui dessert le cœur de l'agglomération en empruntant l'axe historique Bayonne, Anglet et Biarritz. Et la ligne chrono 2 traversant le territoire du Scot du Nord au Sud. En parallèle, des parkings relais seront aménagés aux extrémités des lignes ainsi que des voies cyclables et des cheminements piétons.

En ce qui concerne la ligne chrono 2 concernée par mon projet, elle sera connectée au cœur de l'agglomération mais également à sa périphérie, grâce à des parcs relais positionnés en bout de ligne. Sur son trajet la ligne va permettre de desservir les principaux équipements de l'agglomération comme les mairies de Tarnos et de Bayonne, le centre commercial de l'Océan, le pôle emploi de Boucau, le stade Jean Dauger, l'hôpital, les établissements scolaires : Cassin, Marracq, Largenté, la zone d'activité de Technocité, le quartier de Sutar.

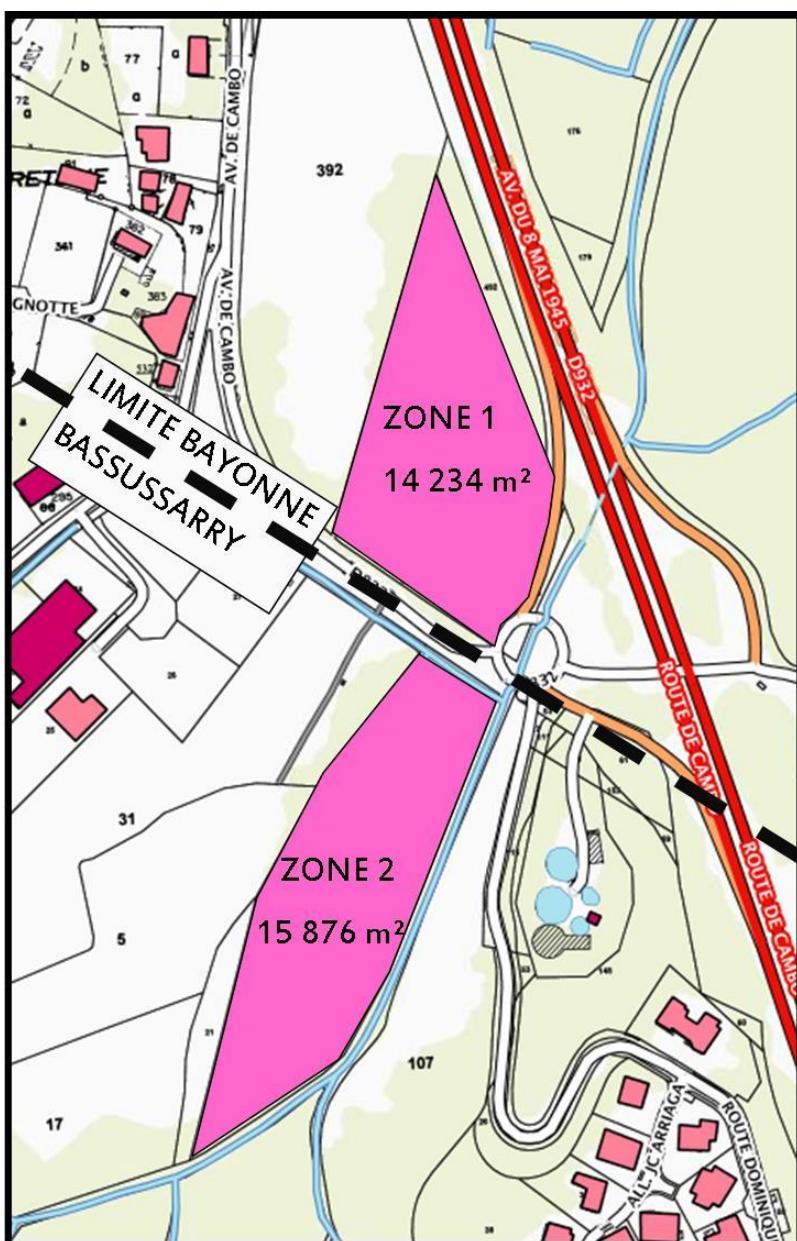
C'est à l'extrémité de cette ligne que je souhaite réaliser mon projet de réorganisation des transports. En effet, trois parcs relais seront créés sur la ligne Chrono 2, le premier à Tarnos d'environ 180 places à proximité de l'échangeur routier entre la RD810 et la RD85, le second à l'entrée Nord de l'agglomération. Le troisième sera situé à l'extrémité Sud de la ligne, au niveau du quartier de Sutar ou du village de Bassussarry.

Suite à un entretien avec la chef des projets, le terminus de chrono2 n'est pas définitif. Il sera lié à la localisation du parc relais, il est donc possible que le trajet du bus soit rallongé. Le dimensionnement du parking envisagé est de 350 places.

c. Le parc relais

i. Choix du site

D'après la partie intérêt des outils, nous avons pu constater que généralement la localisation des parcs relais se fait essentiellement à proximité d'une sortie d'autoroute et des grands axes de circulation. Je propose l'aménagement du parc relais non loin de la sortie de l'A63, au bout de la RD932 pénétrante qui dessert l'ensemble du Pays Basque Intérieur, en prise directe avec la future ligne Chrono 2, ce qui permettra de capter un maximum de personnes voulant se rendre sur le BAB que ce soit pour des déplacements quotidiens mais aussi pour l'ensemble des touristes du Pays Basque qui y trouveront un parc simple d'accès en entrée d'agglomération. Pour cela, j'ai pu localiser deux zones libres, de 14 hectares, surface suffisante pour l'implantation d'un parc de 350 places sur un niveau. Il s'agit de deux zones naturelles donnant sur l'avenue de Cambo, une se trouvant dans la commune de Bayonne et l'autre dans celle de Bassussarry.

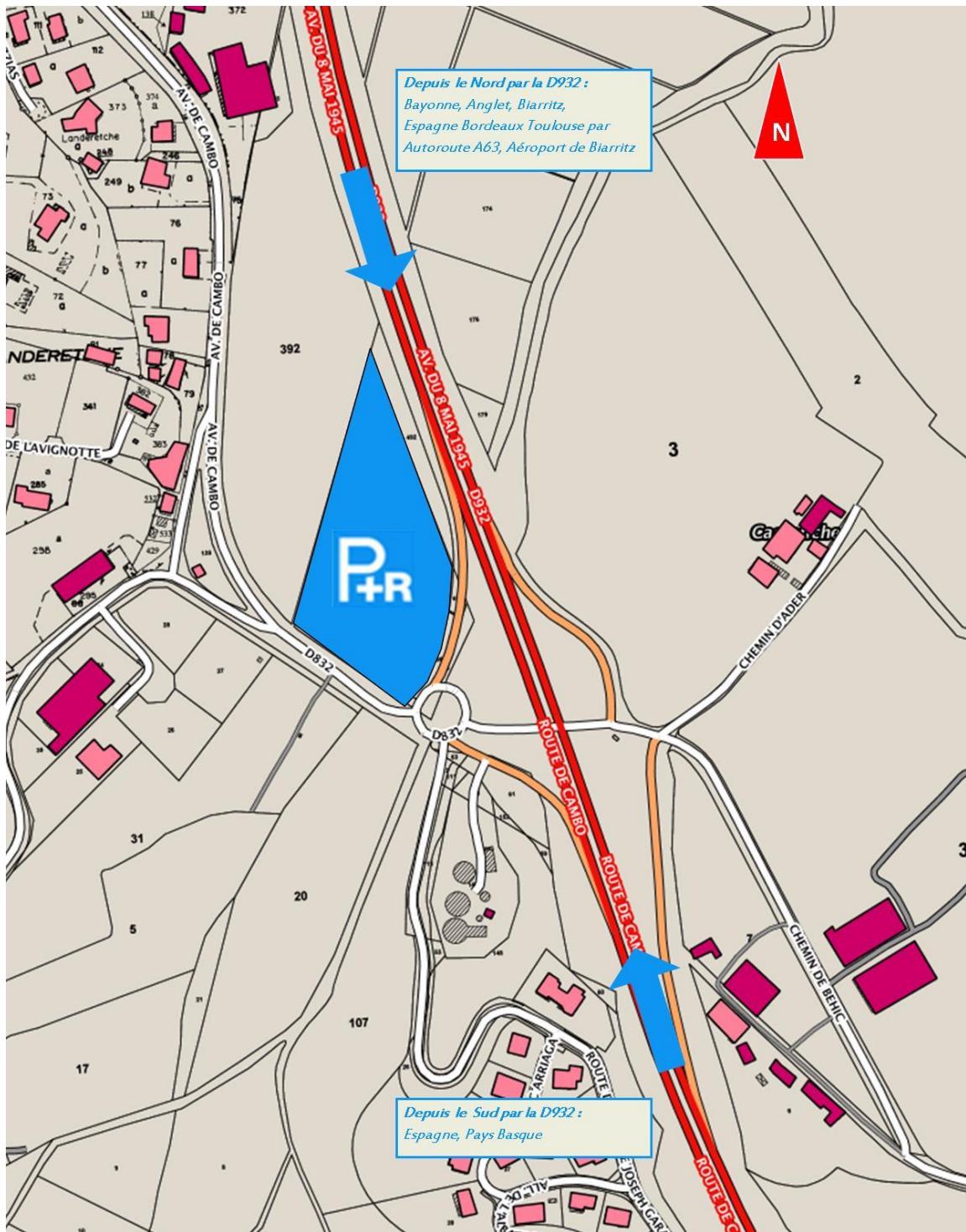


Localisation des deux zones libres
Réalisation : LAPLACE Edurne
Mai 2014

De plus, un principe fondamental du parc relais que nous avons vu précédemment est que le parking doit se situer en amont de la congestion. Les embouteillages aux horaires de pointes se situent au niveau de l'avenue du 8 mai 1945 après le rond-point de Compagnet comme nous pouvons le voir sur le plan ci-dessous.



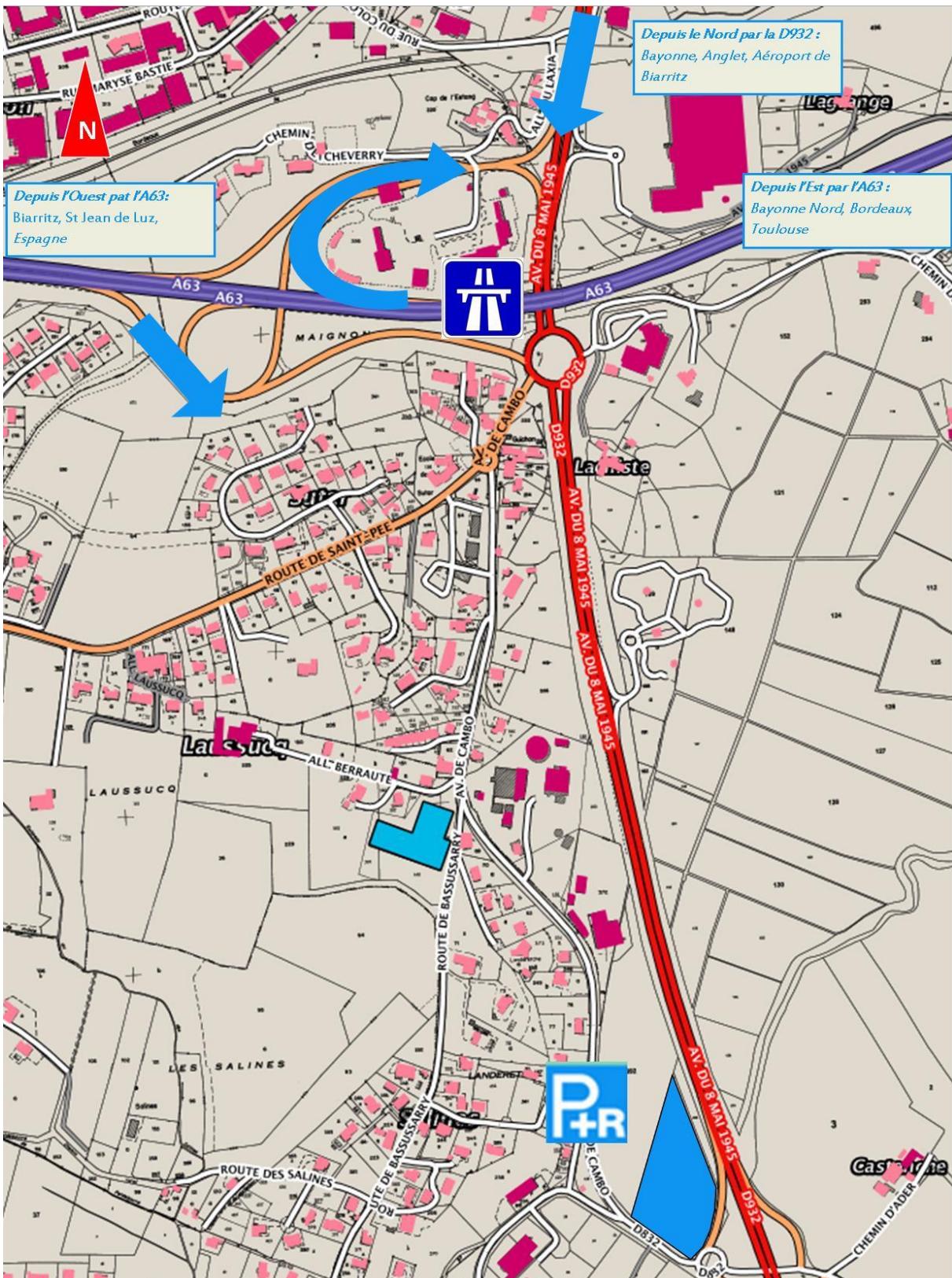
Mes deux zones se situent donc en fin de zone d'engorgement pour les trajets vers le cœur d'agglomération, ainsi qu'en circulation dégagée pour sortir de l'agglomération le soir. Elles sont de plus, facile d'accès.



Carte d'accessibilité au parc relais

Réalisation : LAPLACE Edurne

Mai 2014



Carte d'accessibilité au parc relais

Réalisation : LAPLACE Edurne

Mai 2014

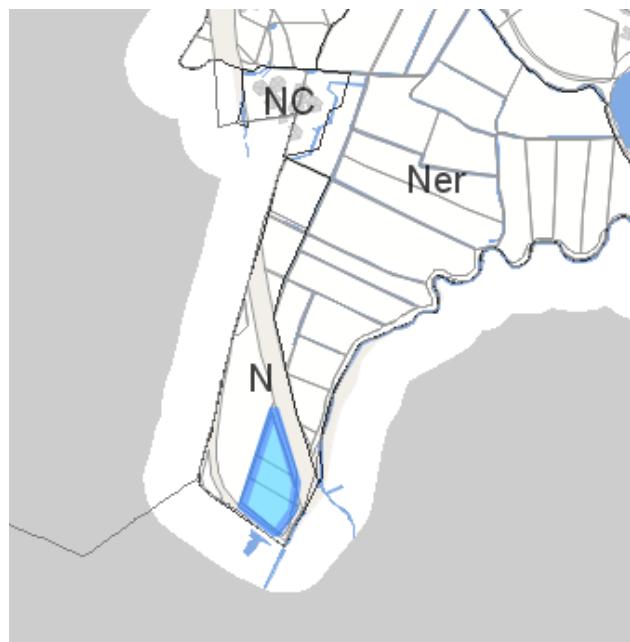
La zone 2 traversée directement par le ruisseau URDAINS et fortement boisée me paraît moins adaptée que la première. C'est pour cela, que mon parking se situera dans la zone 1, qui a un réseau hydrologique moins contraignant et une proximité plus simple des voies de circulation existantes.

Photo de la surface 1
Prise par LAPLACE Edurne le 15 mai
2014

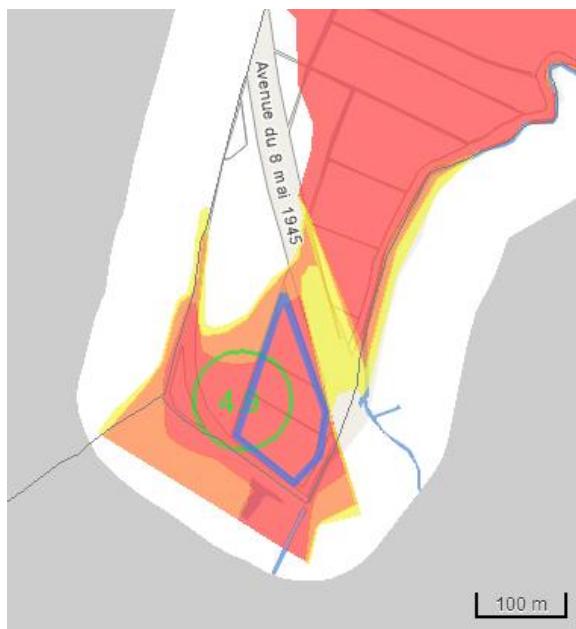


Photo de la surface 1
Prise par LAPLACE Edurne le 15 mai
2014

Cependant, avant toute chose, il est nécessaire que le PLU ainsi que le PPRI autorisent l'implantation de ce type de parking dans la zone choisie. Comme nous le montre la carte ci-dessous, elle se trouve dans une zone d'aléas fort et est classée zone naturelle. Cependant, dans ces zones-là, il est toutefois possible de réaliser des constructions d'intérêt public. Le choix de cette zone entraînera quelques contraintes techniques (canalisation des circulations hydrographiques, assainissement, conception sur butte ou pilotis ...) mais en contrepartie un coût du foncier moindre (zone non constructible dans un périmètre résidentiel très prisé).



Zonage et PPRI du parc relais
Réalisé par LAPLACE Edurne
Mai 2014



ii. Liens avec les TC

Il est important pour un parking relais d'être desservi très régulièrement par une ligne de transport en commun. Ainsi, nous rallongerons le terminus de la ligne Chrono 2 de 1,5 km afin de desservir le parc fréquemment, ce qui est prévu dans le projet mené par le syndicat mixte des transports en commun. La sortie de la RD932 sera aménagée afin d'installer et d'organiser la station de bus.



Rallongement de la ligne Chrono 2

Réalisé par LAPLACE Edurne

Mai 2014

Cette ligne desservira la ville de Bayonne et permettra le raccordement avec la ligne Chrono 1 pour desservir Anglet et Biarritz.

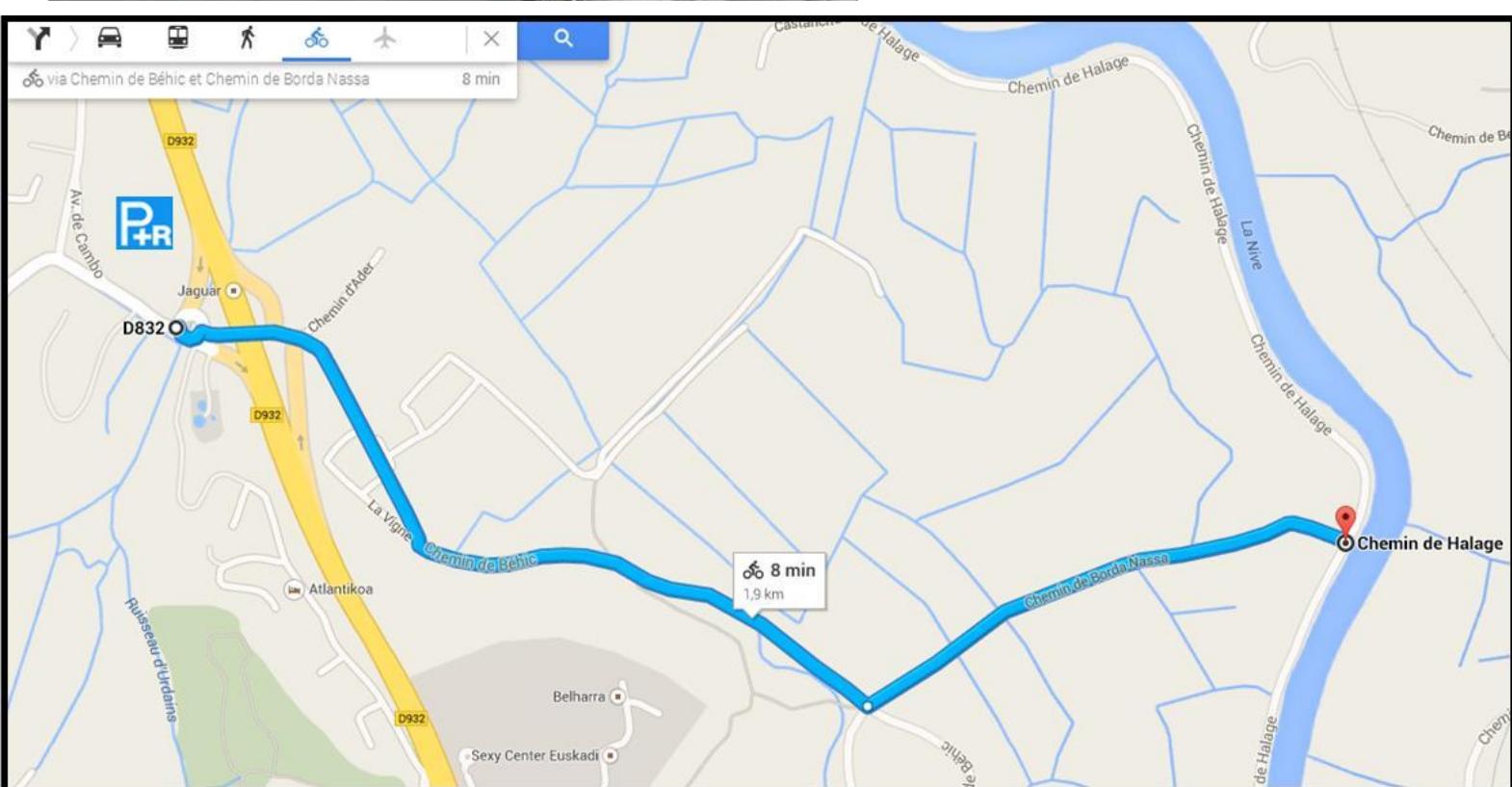
iii. Circulation douces

Pour les usagers désirant utiliser des modes de circulations douces, il sera nécessaire de créer des pistes cyclables pour se raccrocher à celle déjà existante au niveau du chemin de halage, et d'insérer dans le parking un parc vélo, dans lequel il sera possible de louer du matériel à la journée ou d'intégrer le système de prêt déjà présent sur l'agglomération. En effet, grâce à ce parking, il sera possible de rejoindre en 8 minutes le chemin de halage et ensuite par le bord de la Nive d'arriver au centre-ville de Bayonne en 22 minutes.



Parc de prêt et dépose vélo sécurisé
Source : www.abri-plus.com

Itinéraire des circulations douces
Réalisé par LAPLACE Edurne
Mai 2014



iv. Confort et sécurité des usagers

En plus des indispensables places réservées aux Personnes à Mobilité Réduite pour lesquelles nous prévoyons 14 emplacements (ratio réglementaire 1/50 soit 8 dans notre dimensionnement), j'incorporerai des services mis à disposition des usagers.

Premièrement et comme nous l'avons vu précédemment une des préoccupations majeures des utilisateurs est de savoir si leur véhicule est en sécurité là où ils le laissent, ce sentiment de sécurité passe par un agencement convenable des espaces, une surveillance, ainsi qu'une propreté obtenue par un entretien régulier.

Deuxièmement, les utilisateurs de parc relais quittent leur voiture et son confort, pour emprunter un transport en commun. Il est donc nécessaire de transformer en atout la pénalité qu'introduit cette rupture de charge. Pour cela, il sera mis à disposition dans chaque allée, une poubelle et des cendriers,



Poubelles et cendriers pour le parc relais

Source :www.buton-design.com

des bancs ou banquettes seront installés à l'intérieur du parking ainsi qu'à l'extérieur au niveau de la station de bus et de l'entrée et de la sortie du parking.



Bancs pour le parc relais

Source : www.buton-design.com

Il sera aussi installer des clôtures pour sécuriser le parking et la station de bus.



Clôture de sécurité pour le parc
relais

Source : www.buton-design.com

Troisièmement, pour rentabiliser un temps d'attente incompressible et atténuer la pénibilité de rupture de charge, il est préférable d'offrir aux usagers des activités annexes. Pour cela, il sera installé des panneaux d'informations sur les marées, les multiples attraits et dangers de l'océan Atlantique, les voies de circulations présentent aux alentours du site et sur le BAB...



Bornes d'informations

Source : www.ccvaldardoux.fr

Enfin, avec l'apparition de nouvelles voitures électriques, il est nécessaire d'y installer des bornes de rechargement.



Bornes de rechargements pour les voitures électriques

Source : www.automobile-propre.com

v. Insertion paysagère

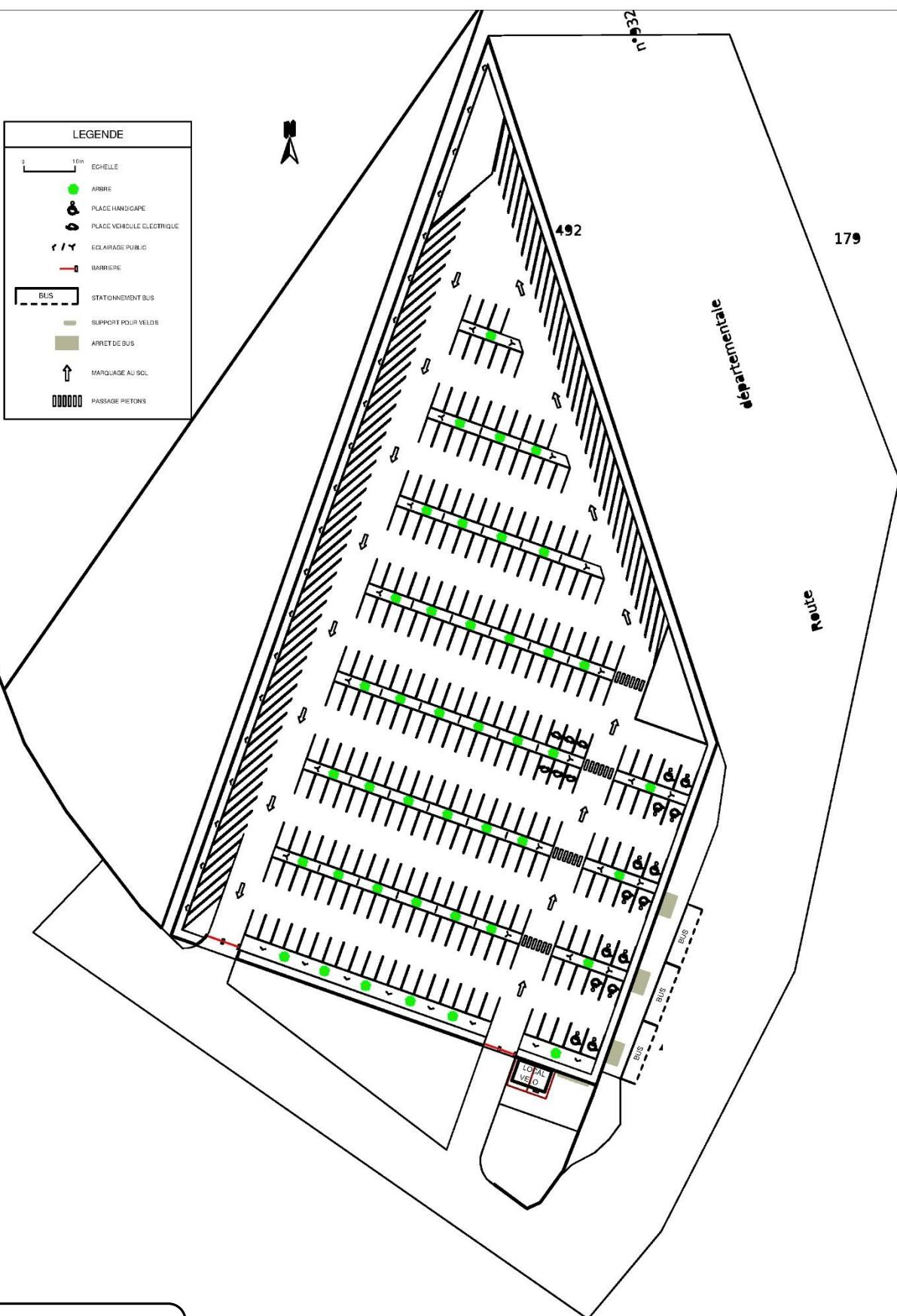
Mon parc relais se trouve proche d'une zone d'activités, à proximité d'un grand axe routier. L'urbanisation étant restreinte, et étant situé dans une zone naturelle il ne faut pas dénaturer le site actuellement très arboré. Il sera donc nécessaire, dans la mesure du possible de conserver les arbres, haies et de planter des arbustes, une fois les travaux achevés.



En conclusion, ce parc relais comprend donc 350 places de stationnement, dont 14 pour des personnes à mobilité réduite. De plus, on y trouve 8 emplacements réservés aux véhicules électriques ainsi que leurs bornes de rechargement. Pour les touristes ou autres personnes désirant emprunter les circulations douces, un local avec prêt de vélo sera également disponible sur le site. Enfin, il sera à accès sécurisé afin de privilégier, les usagers des transports en commun. Pour compléter cet équipement, il sera également aménagé un parc de covoiturage légèrement en amont pour les personnes ne désirant pas utiliser les Transports en Commun.

Caractéristiques du parc relais	P+R
Distance des centres villes	Bayonne (6.3 km) Anglet (4.8 km) Biarritz (9,0 km)
Temps	Bayonne (12 min) Anglet (8 min) Biarritz (14 min)
Durée heures de pointes	Bayonne (32 min) Anglet (25 min) Biarritz (30 min)
Localisation dans l'agglomération	Sud de bayonne
Localisation de l'arrêt	Accolé
Fréquence de passage	5 minutes

Parking relais
PLAN DE MASSE



Plan de masse parc relais
Réalisé par LAPLACE Edurne
Mai 2014



Aménagement 3D du parc relais

Réalisé par LAPLACE Edurne

Mai 2014





d. Le parking de covoiturage

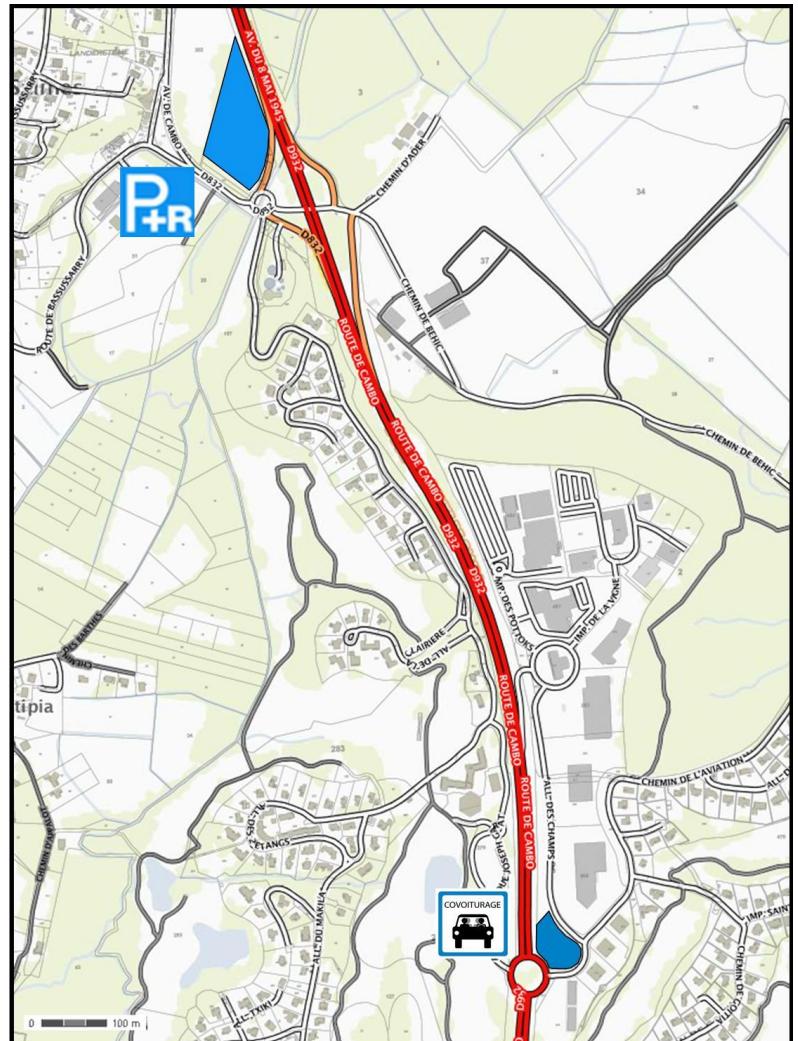
Pour compléter ma réorganisation des transports sur l'entrée sud du BAB, je propose d'aménager également une aire de covoiturage de 30 places en amont du parc relais. Celle-ci sera située sur la RD932, dans la zone commerciale du Golf de Bassussarry dans laquelle se trouvent de nombreux concessionnaires automobile, et d'autres commerces. Cet endroit me paraît adapté à mon parc de covoiturage car légèrement éloigné de la zone de congestion, proche d'un pôle d'attraction commercial et professionnel facilitant les échanges, et permettant d'accéder rapidement à la RD932 qui dessert tout le Pays Basque intérieur vers l'amont et l'agglomération du BAB vers l'aval. Par contre je n'y ai pas accolé mon parc relais car les ressources foncières y sont plus coûteuses (zone commerciale constructible) et plus réduites en surface (nécessiterait un aménagement sur plusieurs niveaux).

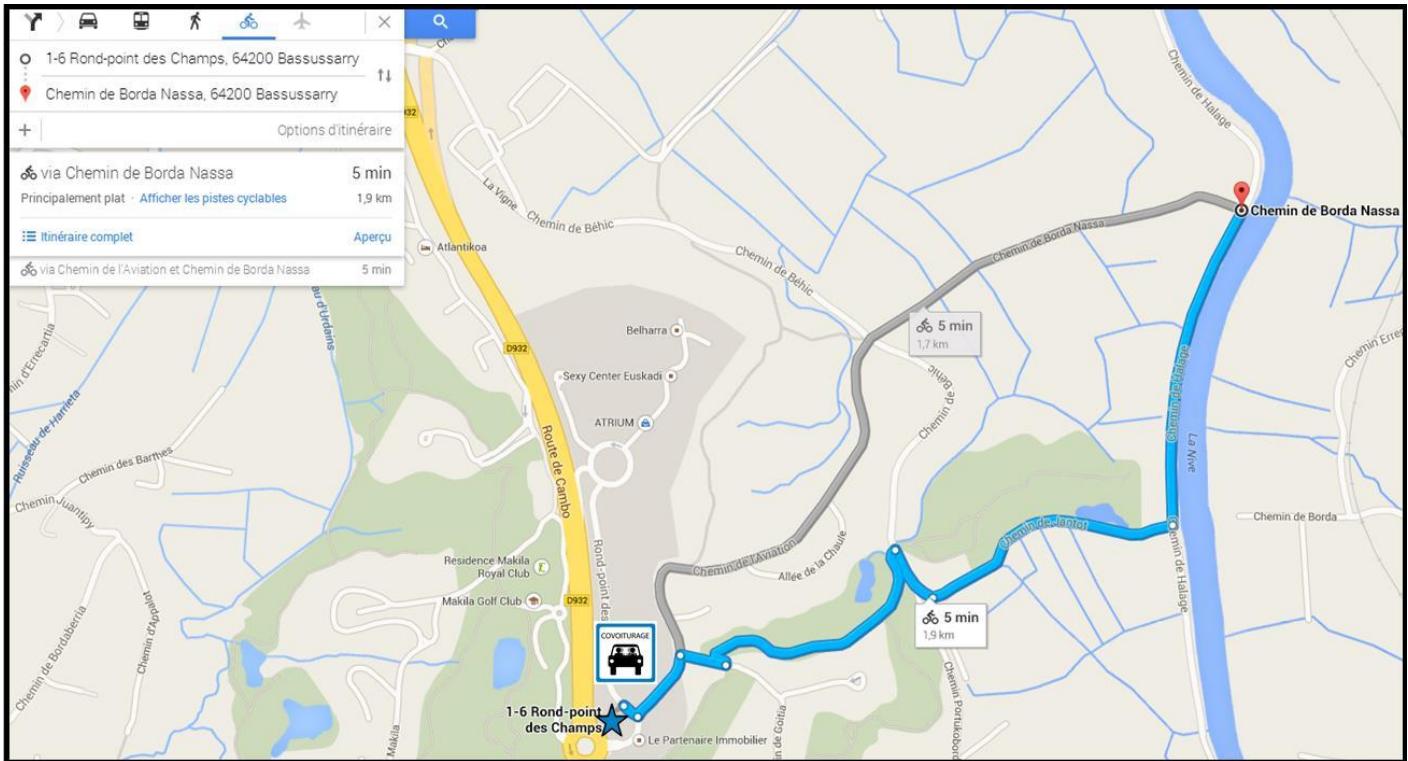
Dans une volonté d'unité de mes deux parkings, je proposerai un aménagement similaire. Ce parking sera végétalisé pour une meilleure intégration dans les différents paysages. Il sera aménagé de tous les éléments vu précédemment pour le confort de l'usager. C'est-à-dire des poubelles, des panneaux d'informations...

Cette aire sera accessible pour toutes personnes, il sera en accès libre.

Ce parking se composera également d'un parc à vélos et d'une liaison cyclable puisqu'il sera lui aussi situé à 5 minutes du chemin d'halage.

Localisation du parc de covoiturage
Réalisé par LAPLACE Edurne
Mai 2014



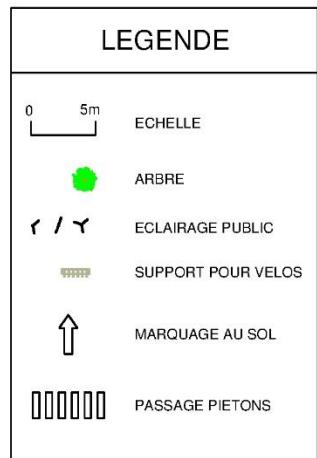


Itinéraire des circulations douces

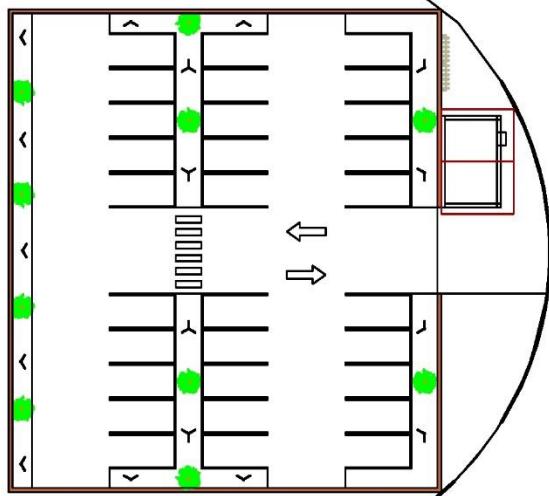
Réalisé par LAPLACE Edurne

Mai 2014

Parking de covoitage
PLAN DE MASSE



5



Plan de masse parking de covoitage
Réalisé par LAPLACE Edurne
Mai 2014



Aménagement 3D du parc de covoiturage

Réalisé par LAPLACE Edurne

Mai 2014



V. Communication

Afin de promouvoir ce parc relais, d'en expliquer les raisons de sa création et ainsi le rendre connu auprès de tous et surtout utilisé, il est indispensable de mettre en place une communication, une publicité, visant les futurs usagers réguliers et occasionnels.

Tout d'abord, au niveau de mon parking relais, une forte signalétique sera prévue, il faut que le parc relais soit visible et facilement accessible sinon personne ne viendra.

Une signalétique clairement identifiable sera installée sur les 2 côtés de la RD932 mais aussi sur l'A63, l'A64, et tous les axes structurant de l'agglomération et de ses accès. Dans la mesure du possible une identification des services proposés sera ajoutée en complément, tout en respectant une nécessité de ne pas surcharger d'infos et ainsi limiter l'impact.

Ensuite, il sera possible de mettre aux point différentes stratégies de communications avec les collectivités, les associations, les offices de tourisme ou encore chronoplus afin de promouvoir le nouveau parc relais. Chronoplus pourra installer à l'arrière de ces bus des grandes publicités vantant l'utilité de ce parking.

Enfin le parc de covoiturage sera lui aussi un outil de synergie avec le parc relais, étant situé dans une zone de fort passage il devra avoir son rôle d'information en présentant et mettant en valeur les services offerts par les 2 outils.

Grâce à un bon plan de communication, le parc relais et son parc de covoiturage pourront se faire une clientèle.

Conclusion

Avec ses nombreuses richesses et ses atouts le Pays Basque et son agglomération phare le BAB attirent chaque année plus de résidents et de touristes. Malgré des améliorations et des aménagements, le stationnement et la circulation restent problématiques et leur amélioration est le défi principal des années à venir. La Communauté d'agglomération a tenté à de multiples reprises d'équiper, de réorganiser, et de changer les habitudes, pour l'instant sans succès, l'augmentation des nuisances allant plus vite que les améliorations.

La politique d'aménagement des transports doit prendre en compte de nombreux critères comme les attentes des habitants mais aussi l'utilisation des touristes, tout cela à mettre en adéquation avec les contraintes géographiques et environnementales. Les projets doivent de plus avoir une certaine vision de l'avenir afin de concevoir des solutions de long terme. Les contraintes foncières ne doivent pas être oubliées dans une région où le foncier a un coût important et une disponibilité souvent limitée.

Mon choix de propositions dans ce projet a été guidé par ces points et m'a amené à travailler un projet d'aménagement d'un parc relais de 350 places complété d'un parc de covoiturage de 30 places, que j'ai situé en bout de ligne CHRONO 2 nouvelle ligne Bus à Haut Niveau de Service du BAB.

S'il ne résout pas tout il faut souhaiter que cet équipement par sa conception et sa communication saura attirer de nombreux usagers et ainsi améliorer le confort de tous et le plaisir de chacun à utiliser ses services.

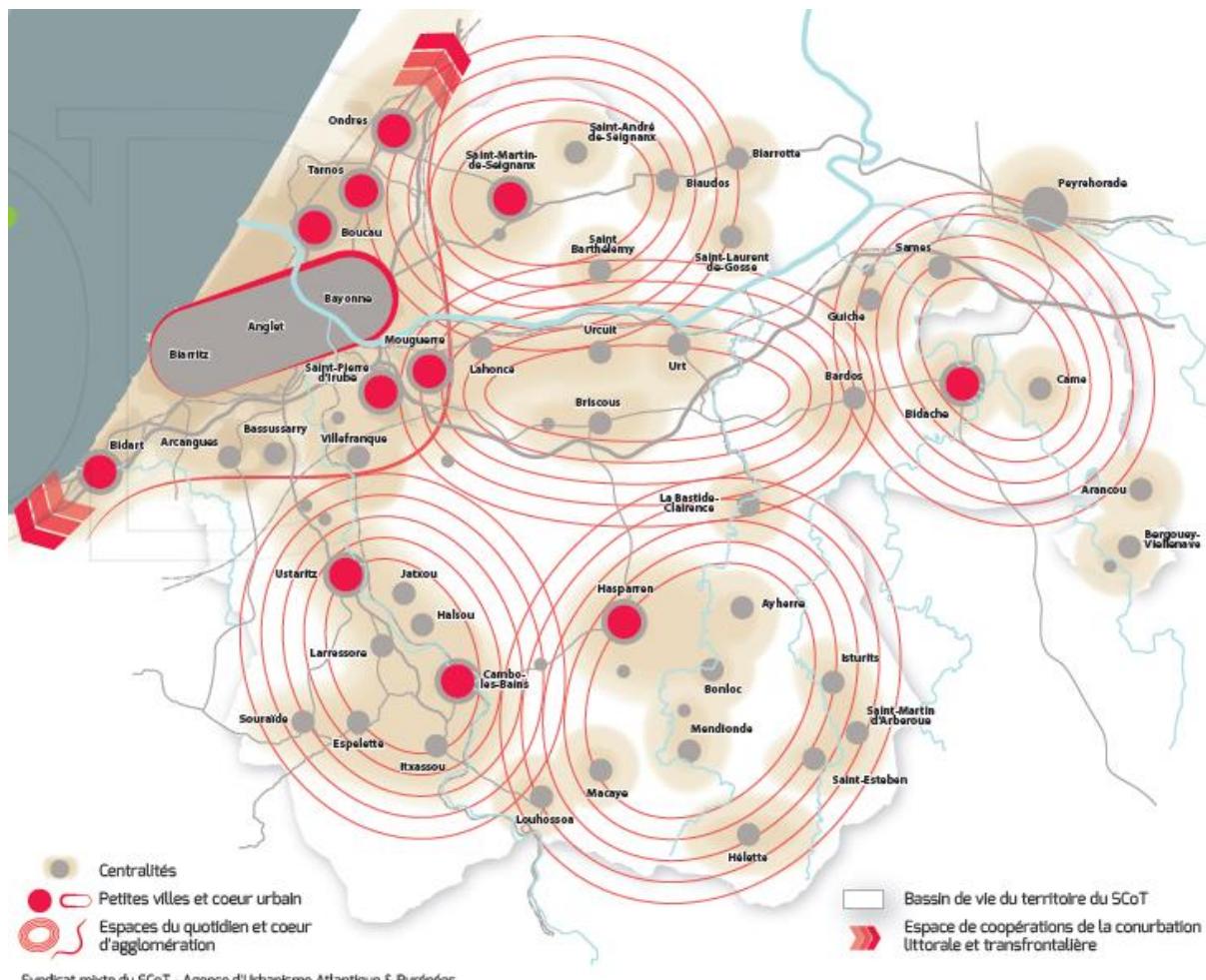
Ce projet m'a permis d'approcher de plus près le métier d'aménageur, sa richesse par la diversité des sujets à aborder et sa complexité pour rechercher la satisfaction de l'ensemble des intervenants.

Annexe

ANNEXE 1 : EVOLUTION DEMOGRAPHIQUE DU SCOT

Armature urbaine		Population en 2010	Population en 1999	Dynamique démographique entre 1999 et 2010	Evolution démographique entre 1999 et 2010
Cœur d'agglomération	Pôle Urbain	108 158	105 420	2 738	3%
	Petites villes du cœur d'agglomération	39 488	33 015	6 473	20%
	Villages d'interface	7 741	6 309	1 432	23%
Cœur d'agglomération		155 387	144 744	10 643	7%
Espaces de vie de l'intérieur	Petites villes	24 989	19 863	5 126	26%
	Bourgs	31 827	26 350	5 477	21%
Espaces de vie de l'intérieur		56 816	46 213	10 603	23%
SCoT		212 203	190 957	21 246	11%

ANNEXE 2 : ORGANISATION DU SCOT



ANNEXE 3 : ORIENTATIONS DU DOO

Orientations générales

- **Développer les fonctions urbaines dans les petites villes et le pôle urbain pour faciliter l'usage des modes alternatifs à l'usage de la voiture**

Le développement des fonctions urbaines, qu'il s'agisse d'habitat, d'économie ou de commerce, doit contribuer à la structuration de l'armature urbaine et permettre ainsi de réduire les nécessités de déplacements et les distances à parcourir, d'améliorer l'offre de transports publics et de mobilités piétonnes ou cyclistes, d'éviter la dissémination des services, donc de mieux assurer leur pérennité et de fait, d'optimiser les investissements publics

- Garantir la cohésion tout en favorisant un certain niveau d'autonomie des espaces de vie du quotidien
- Favoriser le lien entre développement de l'emploi et développement résidentiel
- Rechercher les mécanismes de réciprocité entre les différentes composantes de l'armature

ANNEXE 4 : OBJECTIF EN MATIERE DE TRANSPORT DU DOO

- Développer les initiatives locales offrant une alternative à l'usage individuel de la voiture particulière (covoiturage, TAD, etc.)

Multiplier les aires de covoiturage, en particulier sur l'ensemble des diffuseurs autoroutiers et les voies départementales présentant une importante circulation

Expérimenter l'utilisation des sites propres par les covoitureurs en période de pointe, expérimenter toutes formes innovantes de covoiturage...

Mutualiser les espaces de stationnement existants (P+R, parkings de supermarchés, grands équipements), avec des espaces réservés aux covoitureurs

Développer le Transport à la demande (TAD) dans les EPCI nécessitant une offre collective. Envisager une collaboration entre les Conseils généraux et les EPCI afin de réfléchir à des démarches de mobilité globale (modes doux, TAD...)

ANNEXE 5 : OBJECTIF AU NIVEAU DU TRANSPORT DU PADD

Les mobilités matérielles et immatérielles

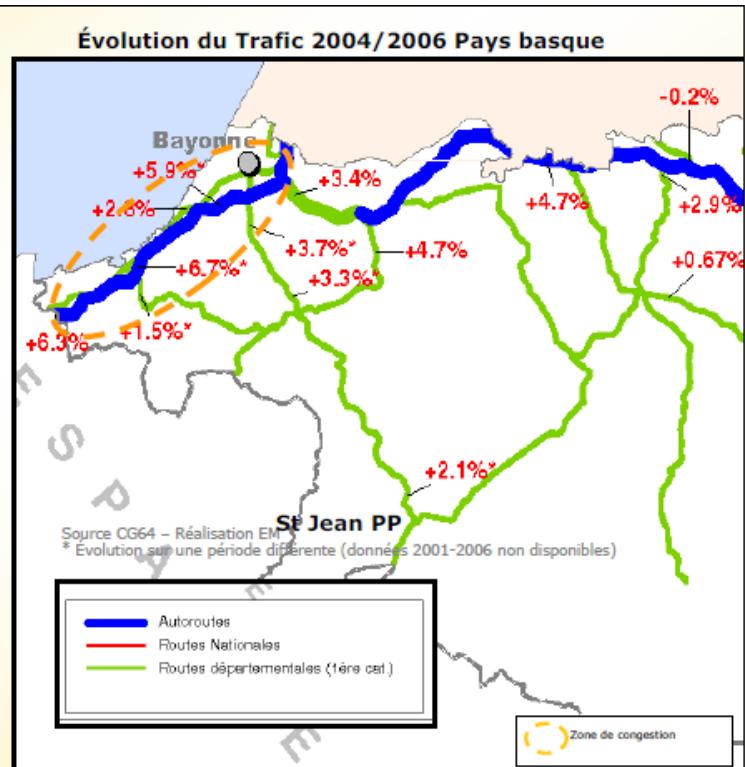
Le SCoT pose la problématique des relations et du déplacement dans le bassin de vie. Ainsi, préconise-t-il fortement la desserte des principaux pôles par un réseau densifié de transports collectifs. Ce maillage ne doit pas se concevoir en opposition aux autres modes de déplacement, en particulier l'automobile qui continue d'être un moyen essentiel. C'est d'ailleurs moins son existence que son usage actuel qui doit être remis en cause.

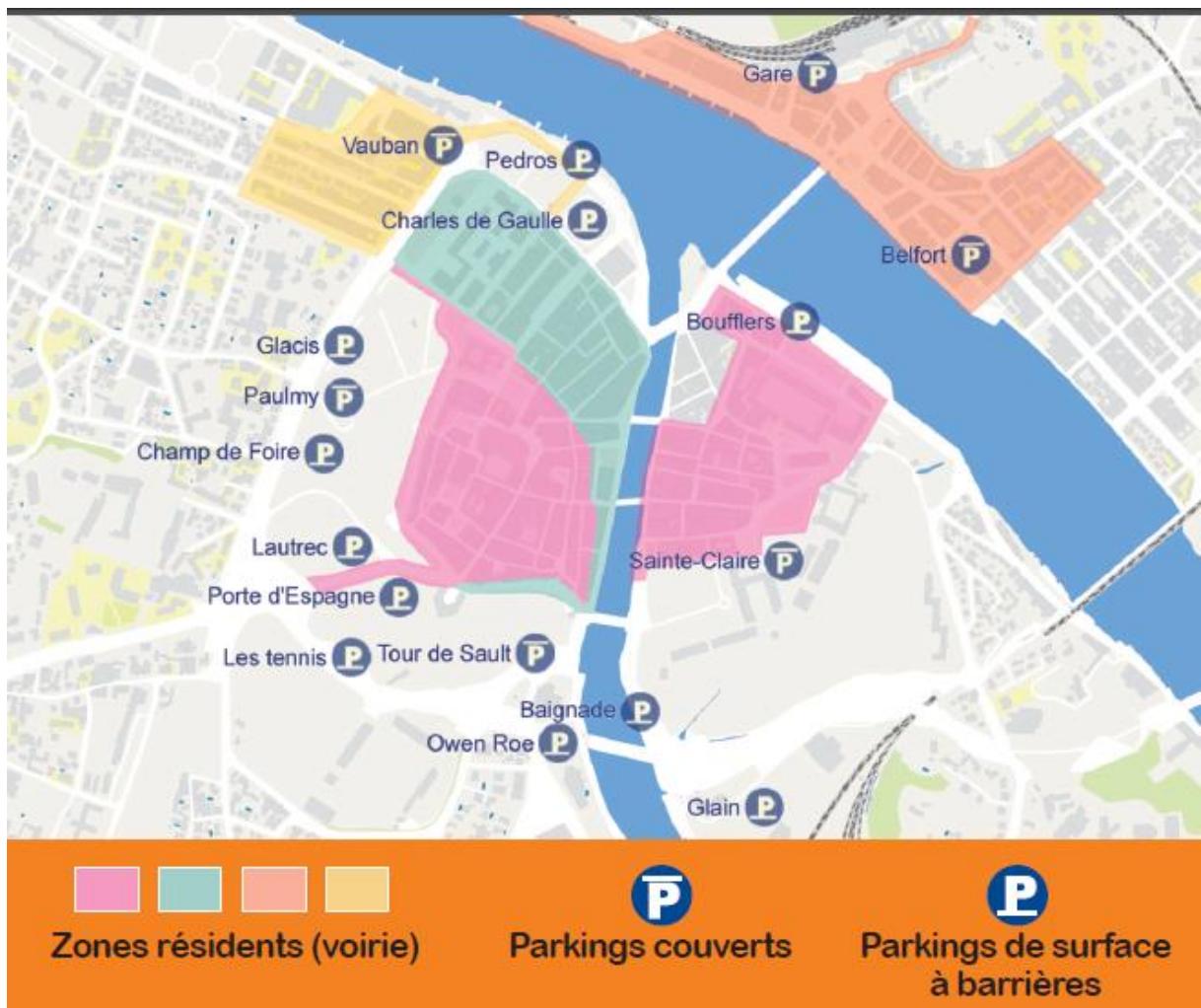
Il s'agit à l'échelle du bassin de vie de fluidifier la chaîne de déplacements et d'optimiser les possibilités d'intermodalité en jouant sur la complémentarité et sur la mise en place de pôles d'échanges bien localisés, accessibles à tous les modes de déplacement. Ces sites d'échanges seront des espaces d'articulation des offres de transport, mais aussi de développement urbain.

Le projet se prononce pour la promotion du fer par une utilisation optimale des axes existants (Bayonne-Hendaye, Bayonne-Saint-Jean-Pied-de-Port). Il entend également développer l'offre de transport collectif sur les axes routiers, la RD 810 en particulier. Parallèlement, le projet prévoit le développement d'espaces publics dédiés aux pratiques alternatives comme le vélo ou la marche. Le SCoT, dans son souci d'équilibre et d'équité, prend en compte "les mobilités immatérielles" offertes par les nouvelles technologies de l'information et de la communication. Il prévoit de réduire la fracture numérique et d'assurer en tout point du territoire l'accès aux services innovants.

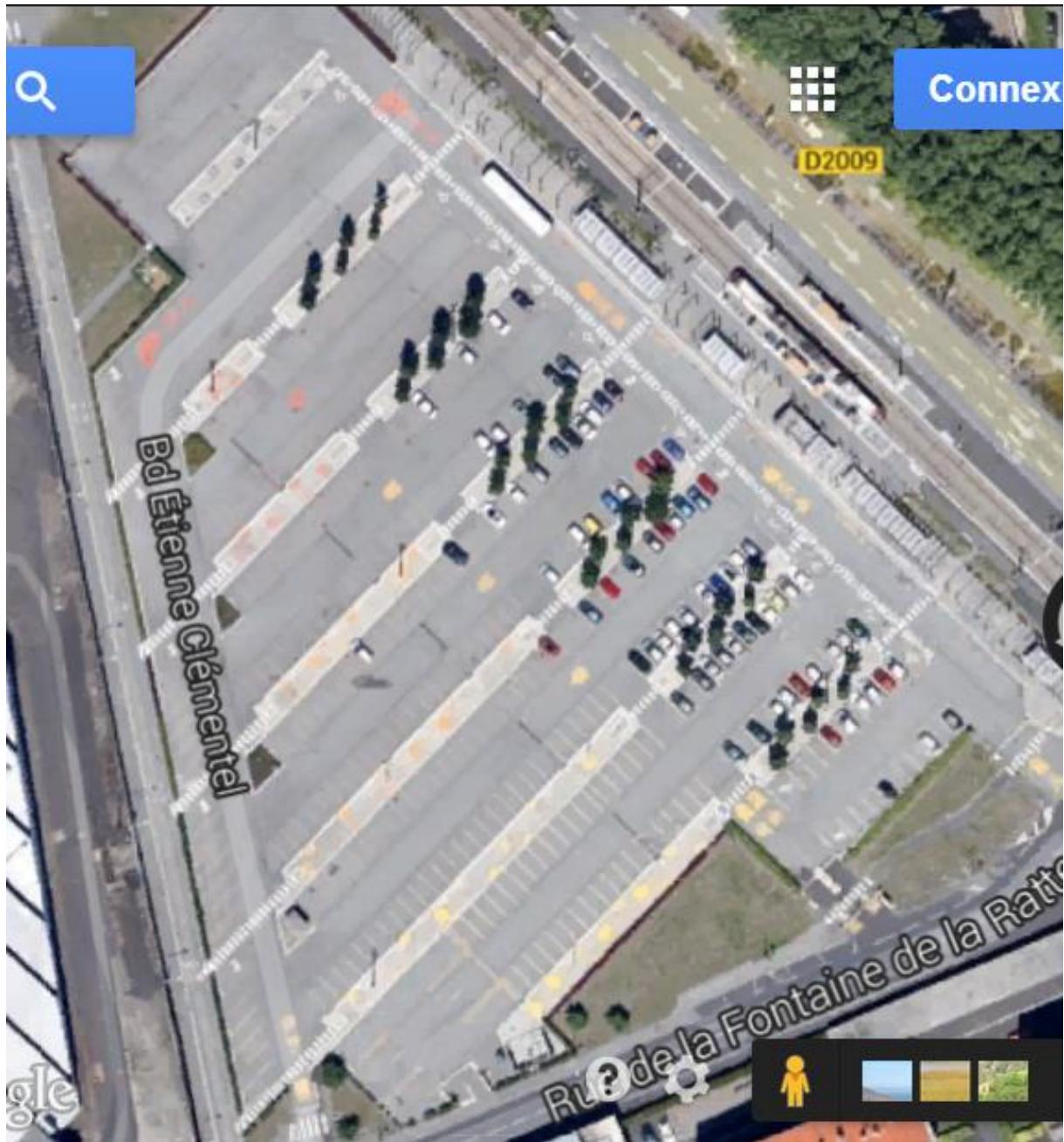
ANNEXE 6 : EVOLUTION DU TRAFFIC DANS LE PAYS BASQUE

- Une **augmentation de trafic soutenue**, en particulier sur le réseau autoroutier
- Des difficultés **au niveau des principales agglomérations** et en particulier au niveau :
 - ✓ de l'A63 ,
 - ✓ des échangeurs de Mousserolles, Maignon Sutar,
 - ✓ de l'extrémité des principales voies convergeant vers le littoral (RD1, RD932, RD918)
 - ✓ de différentes sections du réseau routier longeant la côte (RD810, RD911, RD912)
- Des difficultés liées au **trafic estival**



ANNEXE 7 : LOCALISATION DES PARKINGS à BAYONNE

ANNEXE 8 : EMPLACEMENT DES PARKINGS à BIARRITZ

ANNEXE 10 : PARC RELAIS DE 400 PLACES à CLERMONT-FERRANT

ANNEXE 11 : REGLEMENTATION ZONE NATURELLE

1. Les constructions nouvelles admises en zone N

Dans les secteurs de taille et de capacité d'accueil limitées et dans les secteurs de transfert de coefficient d'occupation des sols, la jurisprudence relative aux zones ND reste globalement valable.

Le règlement peut logiquement prévoir une spécialisation de ces zones, en les réservant par exemple à des installations sportives ou de loisirs, des équipements publics ou à la pratique du camping et du caravanage³. La légalité de cette affectation sera fonction de la catégorie à laquelle appartient la zone naturelle : plus facilement admise pour les zones N présentant le caractère d'espaces naturels, plus restrictivement pour celles classées en raison de la qualité des espaces et paysages. Implicitement, les zones naturelles délimitées en raison de l'existence d'une exploitation forestière ne peuvent recevoir que des constructions et équipements liés à cette exploitation.

ANNEXE 12 : REGLEMENTATION ZONE D'ALEAS FORT

1. ZONES D'ALEA FORT

1.1. MESURES SUR LES PROJETS FUTURS

1.1.1. Alea mouvement de terrain

Sauf adaptation mineure des limites (en pied et tête de versant) des zones d'alea fort, sur la base d'une étude telle que définit au paragraphe « 2.1.1.3. Constructions et aménagements à enjeux forts et/ou talus supérieur à 6 m », Y sont notamment interdites au titre des règles d'urbanisme :

- Toute construction nouvelle de plus de 20 m² liée à quelque activité que ce soit, isolée ou groupée, à usage d'habitation et d'annexes ainsi que celles à usage commercial, artisanal, industriel ou agricole ;
- Toute construction sur place après une destruction due à un mouvement de terrain.

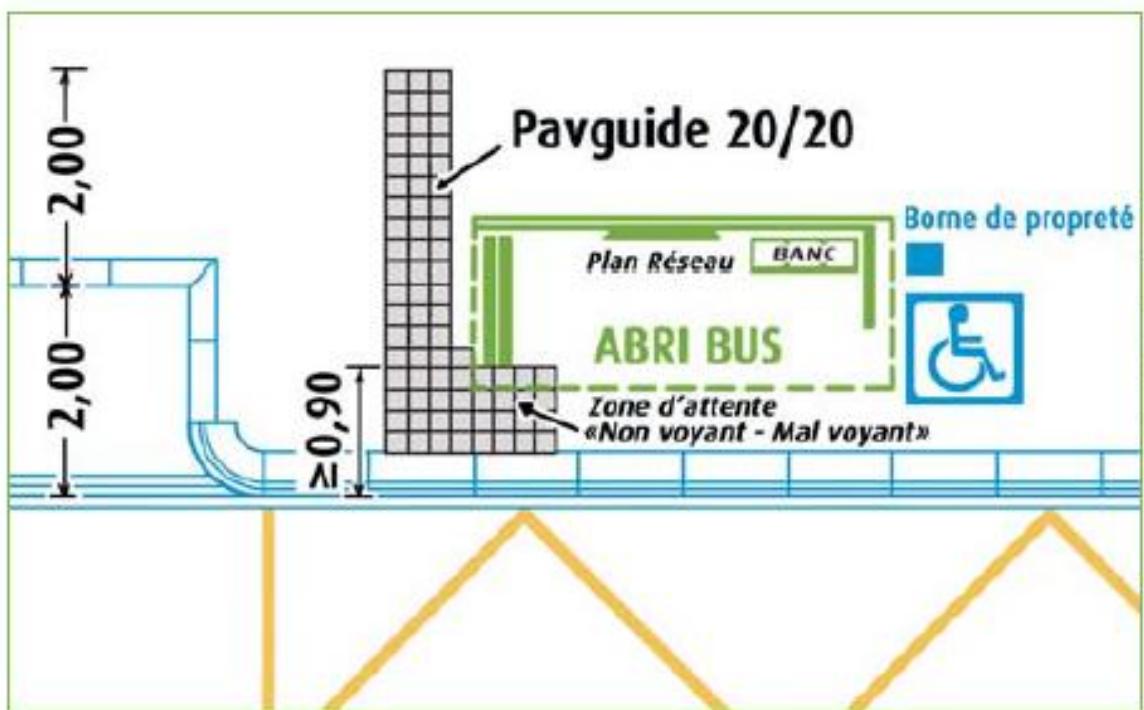
Y sont également interdits :

- La reconstruction sur place après une destruction due à un mouvement de terrain.
- Le déboisement et le défrichement des sols ;
- Toutes infrastructures nouvelles et aménagements nouveaux autres que ceux admis ci-après ;

Y sont autorisés :

- Les extensions limitées à 20 m² qui seraient nécessaires à des mises aux normes d'habitabilité (salle d'eau,...) ou de sécurité (escalier) ;
- La reconstruction ou la réparation des bâtiments qui ont souffert de dommages sans lien avec un risque naturel ;
- Les installations ou aménagements jugés d'utilité publique. Dans ce cas, il devra être fourni une note expliquant les raisons pour lesquelles une implantation en dehors de la zone rouge n'est pas possible ;
- Les captages d'eau ;
- Les plantations notamment les reboisements ;
- Tous travaux destinés à réduire les effets dommageables des mouvements de terrain ou d'autres phénomènes naturels ;
- Tous les travaux d'entretien, de réhabilitation et de gestion d'infrastructures publiques (routes, sentiers, ouvrages et aménagements hydrauliques et de protection contre les risques,...) des biens et activités diverses implanté antérieurement à la date d'approbation du présent règlement.

Les travaux de construction et d'aménagement nouveaux qui sont autorisés (énumération ci avant) doivent respecter les prescriptions suivantes :

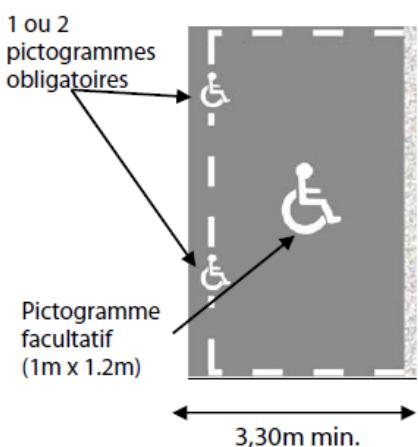
ANNEXE 13 : NORMES POUR L'ARRET DE BUS

Source : Communauté urbaine de Strasbourg

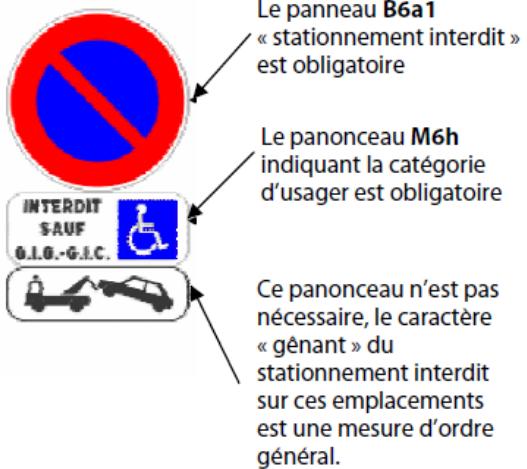
ANNEXE 14 : NORMES POUR PMR

Marquage au sol :

Les marquages au sol de délimitation et les pictogrammes doivent être blancs.
La couleur bleue du fond, souvent utilisée en marquage n'est pas obligatoire.



Signalisation verticale :



ANNEXE 15 : APPROCHE DU COUT ET DES SUBVENTIONS

Le tableau ci-dessous n'est qu'un tableau des coûts engendrés par les services mis à disposition aux usagers du parking relais.

<i>Services</i>	<i>Quantité</i>	<i>Prix unitaire €</i>	<i>Prix total €</i>
<i>Parc à vélos</i>	2	5000	10000
<i>Vélo en prêt</i>	66	100	6600
<i>Cendrier</i>	18	237	4266
<i>Poubelles</i>	18	568	10224
<i> bancs</i>	6	710	4260
<i>Clôture de sécurité</i>	4	298	1192
<i> Panneau d'information</i>	4	299	1196
<i>Bornes de recharges</i>	6	1000	6000
<i>Total</i>			43738

Informations collectées auprès de la communauté d'agglomération côte Basque Adour :

La construction de ce parking peut faire l'objet d'aides, de subventions provenant tout d'abord de la communauté d'agglomération côte Basque Adour.

La construction des deux lignes BHNS ainsi que des opérations d'équipements et d'acquisition du matériel roulant seront assurées par le syndicat mixte des transports en commun.

Frais et dépenses non subventionnables : ces dépenses correspondent aux frais d'études, de maîtrise d'ouvrage, les coûts d'acquisition, les dépenses d'aménagement d'espaces publics et d'équipements urbains en dehors de l'emprise de la voirie du BHNS, les dépenses d'acquisition du matériel roulant.

Couts subventionnelles des opérations induites comprenant : la création des pistes cyclables longeant le Transport en Commun en Site Propre, les cheminements d'accès piétons aux stations, la création de 4 parkings d'échanges directement en lien avec le Bus à Haut Niveau de Service comptabilisant près de 800 places et les aménagements d'intermodalité.

Bibliographie

Sites Internet :

Cartes France [22 novembre 2013] http://www.cartesfrance.fr/carte-france-ville/64100_Bassussarry.html

INSEE [22 novembre 2013] http://www.statistiques-locales.insee.fr/FICHES/DL/DEP/64/COM/DL_COM64100.pdf

Sud-Ouest [16 janvier 2013] <http://www.sudouest.fr/2014/02/18/le-futur-bus-vert-ne-p-eut-suffire-1465280-4018.php>

Sud-Ouest [16 janvier 2013] <http://www.sudouest.fr/2014/02/15/le-plan-d-accessibilite-est-valide-par-les-elus-1462619-1072.php>

Atlasa [26 novembre 2013] <http://www.atlasa.net/fr/demographie/municipal>

Atlasa [26 novembre 2013] <http://www.atlasa.net/fr/societe/municipal>

Chrono 1 et 2 [28 novembre 2013] <http://www.chrono1et2.fr/le-projet/le-trace/la-desserte-du-territoire.html>

Site du ministère de l'énergie, du développement durable et de l'énergie [15 avril 2014] <http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/Certu%20PAM%20Fiche%205%20Les%20point%20d%E2%80%99arr%C3%AAt%20de%20bus,%20identification%20et%20s%C3%A9curit%C3%A9%20de%20l%E2%80%99aire%20d%E2%80%99attente.pdf>

Plan de déplacement urbain [15 avril 2014] http://www.pdu-casa.fr/guide_pdu_adopte.pdf

Site de la mairie de Bayonne [25 novembre 2013] <http://www.bayonne.fr/vie-quotidienne/381-urbanisme-logement-et-habitat.html>

Site de la mairie de Bassussarry [25 novembre 2013] http://www.bassussarry.fr/vie_municipale_la_mairie.html

Site de l'agglomération côte Basque Adour [27 novembre 2013] <http://www.agglo-cotebasque.net/les-projets/1080-les-contrats-d-agglomeration.html>

Ouvrages imprimés :

Pan Urbanisme construction architecture- *Le stationnement des résidents en centre-ville : comportements, attentes, opinion*- Lyon : CERTU, 2001- 154 pages

Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques – *Les bibliothèques : vers des réalisations durables adaptées aux usagers*- Lyon : CERTU, 2008 –

Cete de Lyon- *Les parc relais urbains*-Lyon : CERTU, 2010- 158 pages

Direction Régionale et Interdépartementale de l'Equipement et de l'Aménagement-
Assistance en vue du débat public sur les objectifs d'intégration des parcs relais au projet du grand Paris- Octobre 2010- tome 1, 79 pages

Direction Régionale et Interdépartementale de l'Equipement et de l'Aménagement-
Assistance en vue du débat public sur les objectifs d'intégration des parcs relais au projet du grand Paris- Octobre 2010- tome 2, 119 pages

Direction Régionale et Interdépartementale de l'Equipement et de l'Aménagement-
Assistance en vue du débat public sur les objectifs d'intégration des parcs relais au projet du grand Paris- Octobre 2010- tome 3, 25 pages

Rapports :

AUDAP-Document de présentation du projet, appel à projet TCSP grenelle de l'environnement- 130f

Appel à projet TCSP grenelle de l'environnement

Table des matières

Introduction	5
I. Présentation de la communauté de communes d'Errobi.....	8
a. Présentation.....	8
b. Situation géographique.....	8
c. Caractéristiques	9
II. Diagnostic territorial.....	13
a. Présentation du secteur d'étude	13
b. Voies de communications permettant l'accès au BAB	13
c. Analyse du problème	14
d. Organisation des transports en communs.....	16
III. Enjeux des aménagements.....	23
a. Revaloriser le patrimoine historique et culturel.....	23
b. Faciliter l'accès aux pôles d'attractions	26
c. Réorganiser le stationnement	27
d. Diminuer les véhicules circulant en centre-ville	28
e. Développement des circulations douces et des activités environnementales	29
f. Amélioration de l'environnement et de la qualité de vie dans la ville	30
IV. Création de parc relais et aire de covoitage	31
a. Intérêts des outils et critères de réussite	31
b. Rappel de la réorganisation des Transports en Commun	34
c. Le parc relais	35
d. Le parking de covoitage.....	51
V. Communication	55
Conclusion	56
Annexe	57
Bibliographie	71

4ème de couverture

LAPLACE Edurne
Stage de découverte
DA3-2014

Création d'un parking relais aux abords du BAB (64) en vue de la réorganisation des transports

Résumé :

La circulation et les transports en commun sont de véritables problèmes pour ma région. De plus, avec le réchauffement climatique, il est aujourd’hui primordial de s’occuper de ces problèmes-ci.

Ainsi, l’aménagement de parcs relais ou d’airse de covoitage sur le territoire est d’actualité et répond à une réelle demande. Il possède de véritable enjeux avec l’amélioration de la qualité de vie mais aussi en permettant une nouvelle approche des centres villes. Rendre les centres villes exclusivement piéton pourrait être une solution pour le futur et la santé de tous.

Ce projet m’a aussi permis de réaliser que c’était le métier que je veux faire.

Réaménagement de Transports- parking relais- aire de covoitage

(Bayonne, Pyrénées Atlantique, Aquitaine, 64)