

SE DÉPLACER • MUGITU • MUDÀ'S



Améliorer les mobilités du quotidien, pour réduire le temps de transports tout en limitant leur impact sur notre santé et l'environnement.

Malgré la congestion routière et l'impact de la voiture sur la santé et l'environnement, l'usage de la voiture a augmenté plus rapidement que la population alors que la marche et le vélo décrochent par rapport aux objectifs du Syndicat des mobilités. L'amélioration des transports en commun ne suffit pas à compenser cette tendance.

Nous choisissons de changer de cap pour que la mobilité ne soit plus un facteur d'exclusion pour des raisons sociales, générationnelles ou de handicap et pour ne plus perdre notre temps dans les embouteillages et mettre notre santé en danger.

Nos propositions :

a. Créer un Bureau des Mobilités

Le Bureau des Mobilités vise à répondre au besoin de transversalité en matière de politique de mobilité et rendre chaque personne vivant ou devant se rendre à Bayonne plus autonome dans ses déplacements (quel que soit leur âge, ses ressources ou son quartier). Elle sera consultée sur tous les projets municipaux ayant un impact sur les mobilités, en associant les parents d'élèves et les associations. Grâce à des permanences au sein des locaux de France Travail et de Txik Txak, ainsi qu'en collaboration étroite avec les Maisons des Habitants, elle garantira un accueil direct et personnalisé avec une équipe dédiée.

- Accompagner les habitant·e·s et professionnel·le·s pour leur mobilité (diagnostic des pratiques, plan de mobilité, audit des solutions, aides et primes...).
- Développer des actions de formation/éducation aux mobilités douces et transport en commun ainsi que de sensibilisation au partage de l'espace public.
- Aider à ancrer le covoiturage dans nos pratiques : mise en relation, possibilités de voies propres, de stationnement privilégié, pertinence de la relance du plan de financement du covoiturage.
- Signaler les difficultés rencontrées au quotidien (feux mal réglés, conflits entre usagers, trottoirs interrompus, zones à risque...) pour mieux sécuriser les déplacements, en particulier à pied.
- Anticiper l'entrée en vigueur de la ZFE prévue en 2030 (identification des foyers concernés et des dispositifs ciblés d'aide à mettre en place) et l'électrification du parc automobile (développement des bornes de recharge...).

b. Faire de Bayonne une ville marchable

La marche est le premier mode de déplacement, le plus naturel et inclusif, en plus d'être le plus vertueux : la marche favorise la santé physique et mentale, renforce le lien social et permet de lier les différents autres modes de transport. Pourtant, en dehors du centre-ville et des axes principaux, les trottoirs restent souvent négligés, traités comme une variable d'ajustement sans véritable considération pour les publics vulnérables - personnes âgées, personnes en situation de handicap dont les personnes à mobilité réduite, familles avec

poussettes ou enfants, dont la place dans l'espace public s'est réduite ces dernières années.

- Diffuser un message clair sur les règles de priorité entre différents moyens de transport, pour réduire le sentiment de conflictualité entre usagers : priorité notamment de la marche sur le vélo. Ne pas construire de nouvel équipement urbain générateur d'une telle conflictualité.
- S'assurer de la continuité des cheminements piétons sécurisés, sans obstacle ni discontinuité, pour les personnes les plus vulnérables en particulier. Dans tous les quartiers, assurer un accès aux commerces et aux services ainsi qu'aux arrêts de bus/tram'bus (accès sécurisé au pôle santé de la gare par exemple).
- Penser l'aménagement urbain pour renforcer la convivialité (aires de jeux, bancs, abris, végétalisation...).
- Prévoir un affichage et une signalétique dans l'espace public pour informer sur les temps de parcours et les trajets les plus adaptés entre les différents quartiers.

c. Investir dans les infrastructures cyclables.

Le vélo permet de réaliser la plupart des trajets quotidiens à Bayonne et dans ses environs. Ce mode de transport présente également un avantage économique majeur : il coûte moins cher aux usagers que à la collectivité. Toutefois, son développement reste freiné par l'absence de pistes cyclables continues et sécurisées, l'intermodalité limitée avec les bus ou encore l'insuffisance de formation pour encourager sa pratique.

- Renforcer le réseau cyclable par des liaisons continues et sécurisées notamment par une signalétique au sol.
- Apaiser la circulation automobile de manière à ce que la chaussée puisse être partagée en toute sécurité par les cyclistes et les automobilistes.
- Résorber les principaux points noirs (pont St-Esprit, Mairie, rond-point de Castorama...) et développer le stationnement (aux Halles, à la gare et à proximité des principaux arrêts de transport en commun, la place des Gascons, la place Paul Bert...).
- Mettre en place un service de location de vélos ambitieux (davantage de vélos disponibles, de différentes catégories dont les tricycles...) au sein de la future Maison du Vélo, en plus de formations.

d. Fiabiliser le réseau de transport en commun et mieux desservir les quartiers périphériques.

Les transports en commun ne deviendront une réelle alternative qu'à condition de fréquences élevées, d'horaires fiables en temps réel et de trajets conçus pour répondre aux attentes quotidiennes des usagers. Malgré les améliorations des dernières années, ces conditions ne semblent pas réunies. Par ailleurs, les sections de tram'bus et bus en site propre sont bien inférieures à celles annoncées, en raison des obstacles fonciers et des contraintes budgétaires rencontrées. Certains aménagements récents sont par ailleurs davantage dictés par une volonté d'embellissement de la ville qui contribue à la hausse des prix de l'immobilier que par une volonté d'efficacité.

- Faire de la résolution du point noir que représente le secteur entre l'Echauguette et la rue Maubec une priorité : une consultation et une identification des besoins des commerçants du secteur et des habitants de la rue Maubec sera organisée rapidement. Plusieurs pistes sont à expérimenter ou à étudier comme le passage à

sens unique pour les voitures du pont Saint-Esprit ou la faisabilité d'une passerelle vélos/piétons adossée au pont, sur le modèle d'Albi par exemple.

- Renforcer la régularité des transports en commun et augmenter la fréquence des lignes aux heures de pointe et la fiabilité des horaires en temps réel sur l'application Txik Txak et au niveau des arrêts de bus (affichage numérique).
- Ajuster les lignes existantes (navettes, bus, tram'bus) et étudier de nouveaux tracés en lien avec les besoins recueillis via le Bureau des mobilités, notamment davantage de bus vers les zones périphériques (Cam de Prats, Arrousets, Habas, Prissé et Sequé) ou encore une liaison directe entre les centres du BAB et les établissements scolaires.
- Préférer le pragmatisme en ciblant la réduction des principaux points de congestion plutôt que de lancer de nouvelles opérations de prestige (nouvelle ligne de tram'bus...), surtout si celles-ci sont susceptibles d'alimenter la spéculation immobilière.
- En matière de train, réaffirmer notre position contre la LGV (dont les conséquences sur le prix de l'immobilier seraient désastreuses), privilégier les projets pour les trajets du quotidien et envisager une halte ferroviaire à Glain..
- Aménager rapidement la gare routière Quai de Lesseps avec les services indispensables (panneau d'affichage, abris et bancs, toilettes publiques, dépose minute pour voiture, stationnement de vélo).
- Étudier la construction d'une nouvelle gare routière centrale et intermodale.
- Renforcer l'utilisation des parkings relais en périphérie en les rendant plus visibles et plus attractifs en termes de prix et de temps de trajet.

e. Expérimenter de nouvelles manières de partager la rue

Depuis plusieurs décennies, l'aménagement urbain a privilégié la voiture, au détriment des autres modes de transport, tout en excluant une partie de la population. L'enjeu est de tester ensemble un partage plus équitable et inclusif de l'espace public. Ce changement offrira aussi l'opportunité de repenser la fluidité du trafic aux heures de pointe, pour désengorger durablement les axes routiers.

- Expérimenter la modulation des tarifs de stationnement (par exemple modulation du tarif résident pour les foyers à faibles revenus, les professionnels de santé mobiles, les aidants avec le Pass'Famille et aidants, ainsi que pour le covoiturage).
- Veiller davantage au respect d'utilisation des places réservées aux personnes à mobilité réduite et de livraison.
- Tester l'aménagement des horaires d'embauche et de livraison, étudier les modalités de livraison mutualisée, notamment pour limiter la congestion et les nuisances sonores.
- Revoir le plan de circulation du quartier Marracq pour fluidifier les déplacements aux heures de pointe.
- Se servir de la période du marché de Noël pour démotoriser le secteur de l'échauguette/Mairie, et notamment sur le Pont St-Esprit.
- En collaboration avec les écoles, élaborer des plans Pédi'bus / Vélo'bus pour se rendre à l'école à pied ou en vélo en toute sécurité et expérimenter une rue scolaire (piétonnisation temporaire de l'accès principal aux heures d'ouverture et de fermeture des classes) dans le cadre du Bureau des Temps.
- Tester une journée sans voiture plusieurs dimanches dans l'année avec animations spécifiques afin que l'espace public redevienne un espace de vie, de sociabilité et de jeux.