

**SEANCE DU 08 SEPTEMBRE 2016**

**RAPPORT**

**OJ N°2 : AVIS SUR LE PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL (PLUI) DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNES DU SEIGNANX.**

**1. Rappel du contexte**

La Communauté de communes du Seignanx a arrêté, par délibération du Conseil communautaire du 20 avril 2016 son PLUi. Elle sollicite l'avis du Syndicat des Transports de l'Agglomération Côte Basque-Adour comme Personne Publique Associée (PPA au titre de sa compétence d'Autorité Organisatrice de la Mobilité, sur le projet de PLUI du Seignanx, conformément à l'art. L. 153-16 du code de l'urbanisme.

Le PLUi est un document qui doit permettre de concrétiser une stratégie d'ensemble confortant de manière opérationnelle les différentes politiques publiques (habitat, urbanisme, économie, transport, transition énergétique ...), ainsi que le lien entre urbanisme et mobilité.

L'échelle du PLUi est le cadre permettant la construction des projets de territoire dans une perspective de développement durable. La mobilité doit y jouer un rôle prépondérant et sans nul doute, contribuer à réinterroger de manière transversale les politiques publiques de l'urbanisme, de l'habitat et du développement économique en vue de répondre aux enjeux de demain.

Dans ce contexte, l'avis du Syndicat des Transports revêt une double importance parce que le PLUI :

- **concerne la Commune de Tarnos** qui se trouve au sein du Syndicat des Transports de l'Agglomération Côte Basque-Adour, porteur de documents de référence et de projets ;
- **est le relais de la sollicitation des communes d'Ondres et de Saint-Martin-de Seignanx** pour intégrer le ressort territorial du Syndicat des Transports. Si l'avis du STACBA, au titre du PLU-i, est distinct des suites que le syndicat souhaitera réserver à l'extension potentiel de son périmètre : le PLU-i est éclairant sur les attentes en matière d'offre de services des deux communes dont la demande d'intégration est rappelée dans le dossier.

L'avis du Syndicat des Transports ne portera que sur le volet Mobilité du PLU-i. Il s'appuiera notamment sur la compatibilité du PLUi avec le PDU approuvé le 10 juillet 2015 par le Syndicat des Transports et qui concerne Tarnos. A noter que la Communauté de communes du Seignanx n'est pas Autorité Organisatrice de la Mobilité et ne dispose pas de PDU. La compétence transport est exercée par les communes, le département des Landes et le STACBA pour la commune de Tarnos.

Le projet de PLUI appelle une observation générale sur la forme et trois sur le fond.

**2. Observation générale sur le volet mobilité du PLUI de la Communauté de communes du Seignanx**

Le dossier PLUI est composé des pièces suivantes :

- un Rapport de Présentation ;
- un Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) ;
- un Programme d'Orientation et d'Actions (POA), du fait de l'intégration du PLH ;
- des documents réglementaires,
- des annexes,

## **SYNDICAT DES TRANSPORTS DE L'AGGLOMERATION COTE BASQUE ADOUR**

Le volet mobilité du PLUi de la Communauté de communes du Seignanx est fondé sur les orientations générales préconisées dans le cadre du Schéma de mobilité du Seignanx – Communauté de Communes du Seignanx produit par l'AUDAP en 2015. Ce schéma figure en annexe 6 du projet de PLUi. Ce document part du constat de la nécessité d'établir une vision communautaire de la politique de mobilité.

La politique sectorielle de mobilité pour répondre aux enjeux et aux objectifs généraux du PLUI aurait mérité un traitement spécifique dans chacun des documents du PLUI (rapport de présentation, PADD et POA).

La thématique de la mobilité apparaît peu lisible et présente un certains nombres de lacunes et d'erreurs : par exemples, le projet de Tram-Train est évoqué alors que celui-ci n'est plus d'actualité ; le projet de Tram'Bus est évoqué comme une ligne express ; la création d'une halte ferroviaire à Tarnos n'est pas citée alors que ce projet figure dans le SCOT et le PDU.

### **3. Les réserves sur le projet de PLUI de la Communauté de Communes du Seignanx**

Ces réserves sont au nombre de 3 et concernent en premier lieu, la faible prise en compte des éléments stratégiques du PDU de l'Agglomération Côte Basque Adour ; en second lieu, l'absence du projet de Tram'Bus 2 comme vecteur structurant de la mobilité et de l'urbanisme à Tarnos; enfin, des propositions de dessertes en relation avec le ressort territorial de l'Agglomération Côte Basque Adour aux enjeux peu étayés.

#### **3.1 L'articulation avec le Plan de Déplacements Urbains de l'Agglomération Côte Basque-Adour apparaît très limitée.**

Le PDU concerne les 7 communes composant le ressort territorial du Syndicat des transports de l'Agglomération Côte Basque Adour, à savoir Tarnos, Boucau, Bayonne, Anglet, Saint Pierre d'Irube, Biarritz et Bidart. Il exprime les différents enjeux que soulève la question des mobilités sur l'agglomération Côte Basque Adour et son bassin de vie. Il propose une stratégie d'organisation multimodale des déplacements pour développer des modes alternatifs à la voiture particulière. Dans ce cadre, l'importance des flux de déplacements en voiture particulière provenant du Sud des Landes (environ 30 000 véhicules jours) nécessite également de prendre en compte les enjeux de mobilité sur un périmètre élargi du territoire de la Communauté de communes du Seignanx. Dans cette perspective de réduire la circulation automobile, le PDU a défini un Schéma d'Organisation multimodale des déplacements qui met l'accent sur une hiérarchisation et une cohérence des différents réseaux de transports : autoroute, étoile ferroviaire avec le projet de création d'une halte ferroviaire à Tarnos, l'axe structurant de la ligne de Tram'Bus traversant le cœur de ville de Tarnos, le développement d'une intermodalité.

Le Syndicat a défini par ailleurs ses orientations stratégiques, déclinaison des actions du PDU. Un schéma de développement des axes transports collectifs structurants a été ainsi proposé mettant en œuvre un futur réseau de transports organisé autour de pôles structurants, véritables points d'appui du réseau, autour desquels les lignes de bus vont être organisées. Dans cette perspective, en favorisant notamment le rabattement des automobilistes au sein de parcs relais situés aux entrées de ville, le projet de TCSP entend constituer une alternative à la voiture particulière en cœur d'agglomération. Les pôles d'échanges, véritables portes d'agglomération (P+R autoroutiers et P+R d'entrée d'agglomération), se situent sur des points de convergence de trafic à destination du cœur d'agglomération. Ils proposent les conditions nécessaires au transfert intermodal et notamment, la connexion avec des lignes urbaines et départementales structurantes. Les trafics routiers sont très importants dans ces secteurs.

**Réserve n°1 : Les orientations du PDU du Syndicat des transports de l'agglomération Côte Basque Adour ne figurent pas dans le PLUi du Seignanx en particulier la structuration de la mobilité autour d'un schéma armature de déplacements qu'il conviendrait de conforter**

par des actions favorisant la multimodalité et l'intermodalité. Les actions proposées ne révèlent pas la mise en place d'une stratégie de mobilité globale répondant à l'enjeu de réduction du trafic automobile. La vision intermodale et multimodale des déplacements n'est pas mise en avant. Une stratégie de type système de transport faisant interagir les différents modes de transports pour réduire les déplacements en voiture particulière n'est pas proposée dans le PLUi. L'absence de hiérarchisation des mesures ne permet pas la compréhension d'une stratégie globale de mobilité. Un des leviers essentiels pour réduire l'usage de la voiture particulière est la hiérarchisation du réseau de voirie. Cette thématique est absente du projet de PLUi. A noter que le projet de création de Gare à Tarnos ne figure pas dans les OAP, alors même que le PDU le prévoit.

### **3.2 Le volet mobilité du PLUi n'accompagne pas le projet de Tram'Bus**

Le projet de Tram'Bus reliera les communes de Tarnos et de Bayonne : il constitue la colonne vertébrale du développement de la commune de Tarnos. L'ensemble des projets urbains présents et à venir se structurent autour de cet axe majeur qui permettra la réalisation d'un cœur urbain. Pour atteindre cet objectif, il convient de limiter les flux de déplacements en véhicules particuliers depuis le Nord et le Nord EST traversant le territoire de la commune. Pour ce faire, un P+R Nord à la jonction des flux autoroutiers et des axes routiers RD85 et RD810 doit être créé. Le P+R Nord Garros constitue le lieu d'intermodalité et d'échanges entre les véhicules particuliers, les réseaux urbain et départemental.

**Réserve n°2 : Le projet de Tram'Bus n'est pas cité en tant que tel. Il est évoqué le projet d'une ligne express jusqu'au croisement de la RD810/RD85. Le PLUi de la Communauté de communes du Seignanx ne met pas le projet de Tram'Bus 2 au cœur de sa stratégie territoriale. Ce projet de mobilité maîtrisée devrait être le socle de projets de développement autour des politiques publiques de l'urbanisme, de l'habitat et de l'économie. Le P+R Nord de Garros, élément structurant de la stratégie de mobilité multimodale développée dans le cadre du PDU du Syndicat, n'est pas cité dans le rapport de présentation, le PADD, les OAP du PLUi du Seignanx. Il figure dans le schéma de mobilité présenté en annexe 6 du PLUi. Afin de conforter ce pôle d'échanges majeurs, il serait utile que celui-ci figure au titre d'une OAP spécifique. A noter qu'il est évoqué le P+R de la Côte du Moulin, cette proposition n'a pas été retenue dans le projet de Tram'Bus.**

### **3.3 Les orientations en matière de dessertes pour les communes d'Ondres et de Saint-Martin-de-Seignanx ne sont pas argumentées.**

Le réseau de transport collectif traversant les communes de Tarnos, Boucau et Bayonne est constitué de deux lignes structurantes qui demain formeront l'armature Nord-Sud et Nord Est du Tram'bus lignes 1 et 2 (ligne B et A1 actuelles). Ces deux lignes B et A1 sont accompagnées de lignes dites de maillage qui desservent notamment les différents quartiers de Tarnos (lignes 7, 9, 16).

Dans le PLUi, concernant les Communes d'Ondres et de Saint-Martin-de-Seignanx deux nouvelles liaisons sont proposées concernant :

- Une liaison Bayonne/Saint-Martin-de-Seignanx avec la création d'une ligne express en site propre entre Bayonne et la zone d'activité d'Ambroise.
- Une liaison Tarnos/Ondres.

## SYNDICAT DES TRANSPORTS DE L'AGGLOMERATION COTE BASQUE ADOUR

**Réserve n°3 : les extensions urbaines et interurbaines proposées ne sont pas étayées par des études de potentiel permettant de vérifier leur pertinence. Les « lignes de désir » TC telles qu'évoquées dans le document ne sont pas accompagnées de projets urbains renforçant les centralités urbaines permettant de justifier leur intérêt. Le PLUI ne présente pas les interactions possibles avec le réseau urbain du STACBA. Ce qui rend peu lisible la définition d'une stratégie globale : connexions et extensions possibles autour de pôles d'échanges structurants.**

En conclusion, le volet mobilité du PLUI de la Communauté de communes du Seignanx ne révèle pas la définition d'une stratégie globale de mobilité. Aussi est-il proposé d'adopter un avis très réservé sur le projet de PLUI de la Communauté de communes du Seignanx. Les réserves portent essentiellement sur les points suivants :

**- Réserve n°1 L'articulation avec le Plan de Déplacements Urbains de l'Agglomération Côte Basque-Adour apparait très limité : Le Plan de Déplacements Urbains du Syndicat des Transports de l'Agglomération Côte Basque-Adour est cité. Pour autant, il n'est pas fait référence à la stratégie d'organisation multimodale développée par cet important document de planification.**

**-Réserve n°2 Le volet mobilité du PLUI n'accompagne pas le projet de Tram'Bus. Le PLUI de la Communauté de Communes du Seignanx ne met pas le projet de Tram'Bus 2 au cœur de sa stratégie territoriale. Le P+R Nord de Garros, élément essentiel de la stratégie de mobilité multimodale développée dans le cadre du PDU du Syndicat, n'est pas cité dans le rapport de présentation, le PADD, les OAP du PLUI du Seignanx.**

**-Réserve n°3 Les orientations en matière de dessertes pour les communes d'Ondres et de Saint-martin-de-Seignanx ne sont pas argumentées : Le PLUI ne présente pas les interactions possibles avec le réseau urbain du STACBA. Ce qui rend peu lisible la définition d'une stratégie globale : connexions et extensions possibles. Les extensions urbaines et interurbaines proposées ne sont pas étayées par des études de potentiel permettant de vérifier leur pertinence.**

Le Comité Syndical est invité à bien vouloir débattre sur le projet de PLUI de la Communauté de communes du Seignanx et à formuler un avis très réservé sur le volet de la mobilité.