



SYNDICAT  
DES MOBILITÉS  
PAYS BASQUE-ADOUR

IPAR EUSKAL  
HERRI-ATURRIKO  
MUGIKORTASUNEN  
SINDIKATUA

SINDICAT  
DE LAS MOBILITATS  
PAÍS BASCO-ADOR



BIARRITZ



RÉGION  
Nouvelle-  
Aquitaine

# COMPTE-RENDU DE LA RÉUNION PUBLIQUE

## Concertation préalable sur l'aménagement du Pôle d'Échanges Multimodal de la gare de Biarritz

11 avril 2024 – 18h00-20h00

ÉCOLE HÔTELIÈRE DE BIARRITZ

## Intervenants :

- Jean-Pierre ETCHEGARAY – Vice-Président du Syndicat des Mobilités du Pays-Basque Adour (SMPBA)
- Romain MATHEY – Chef de projet au Syndicat des Mobilités du Pays-Basque Adour (SMPBA)
- Fabien DUPREZ – Directeur Général du Syndicat des Mobilités du Pays-Basque Adour (SMPBA)
- Maider AROSTEGUY – Maire de Biarritz
- Jean-Luc LOUIS – Chargée de mission « grands projets » à la mairie de Biarritz
- Florent KUNC – Directeur Régional SNCF Gares et connexions
- Stéphane IRALOUR – Directeur Général de la Société Publique Locale (SPL) du Pays-Basque Aménagement
- Diane BEAUCARD – Directrice de l'agence de concertation Neorama

Diane BEAUCARD – Directrice de l'agence de concertation Neorama

Mesdames et messieurs, bonjour et merci de nous avoir rejoints ce soir pour cette réunion publique concernant les aménagements de la gare de Biarritz et notamment le Pôle d'Echanges Multimodal. Cette rencontre est réalisée dans le cadre d'une concertation préalable du public, réglementaire, qui se tient sur la période du 02 avril au 03 mai 2024.

L'objectif de la rencontre est de vous présenter des informations sur le projet et réaliser un temps d'échanges et de contributions.

## **Discours introductifs**

Maider AROSTEGUY – Maire de Biarritz

Mesdames et messieurs, bonsoir.

Je suis très heureuse de vous retrouver ce soir dans le cadre de cette réunion publique autour d'un projet qui est important, qui est un peu un serpent de mer, le réaménagement du pôle multimodal.

D'abord, est-ce que vous savez en quelle année la gare a été créée ?

- Une personne dans le public : 1864.

1864, c'est exact. Il y a une deuxième question : Est-ce que vous savez pourquoi la gare de Biarritz a été faite dans le quartier de la Négresse et pas en plein centre-ville ?

- Une personne dans le public : À cause des fumées.

Exactement, à cause des fumées. L'impératrice Eugénie trouvait que notre station balnéaire avait un air très pur, et que les vapeurs ou les fumées du chemin de fer pouvaient polluer l'air de la station balnéaire. Elle a donc décidé que la gare de Biarritz devait être dans un quartier

périphérique qui, à l'époque, s'appelait déjà le quartier de la Négresse puisque c'est lors d'un conseil municipal en 1861 que le quartier a été baptisé ainsi. Voilà. Ce propos introductif est pour vous dire à quel point ce quartier, et cette gare, sont des éléments patrimoniaux importants pour notre ville. C'est également une des quatre plus grandes gares du Pays-Basque avec celles d'Hendaye, Saint-Jean-de-Luz et Bayonne.

Il y a un projet de développement du train, en relation avec la région, qui est le projet de « RER basque », qui va nous permettre d'utiliser beaucoup plus le train qu'à l'heure actuelle.

Le projet du Pôle d'Echanges Multimodal s'inscrit à l'intérieur d'un autre projet : le projet du quartier Iraty.

Que va-t-on faire sur ce projet de Pôle d'Echanges Multimodal ? Trois grands axes principaux :

- o Réorganiser l'offre de stationnement pour permettre un report vers les transports collectifs (bus et trains)
- o Améliorer l'offre de transports urbains avec la création d'une gare routière qui accueillera le terminus de plusieurs lignes urbaines Txik Txak et la ligne structurante n°5, qui dessert le centre-ville.
- o Valoriser le parvis de la gare avec la création d'un espace public dédié aux piétons et voyageurs, avec des espaces végétalisés.

Nous travaillons déjà, depuis 2 à 3 ans avec un certain nombre d'acteurs, qui vont vous être présentés dans quelques instants.

## Jean-Pierre ETCHEGARAY – Vice-Président du Syndicat des Mobilités du Pays-Basque Adour (SMPBA)

Bonsoir à toutes et à tous.

Je me réjouis de cette réunion de concertation préalable qui s'annonce déjà riche d'échanges et qui va nourrir le prochain Pôle d'Echanges Multimodal de la gare de Biarritz, après ceux de Bayonne, d'Hendaye, d'Halsou-Larressore, de Saint-Martin d'Arrosa, et celui en cours de la gare de Saint-Jean-de-Luz Ciboure. Ce projet d'aménagement de la gare de Biarritz constitue le sixième projet appelé « PEM ». Mené par le Syndicat des mobilités du Pays-Basque Adour. Le PEM de Villefranque doit être en opération en octobre prochain et sera le septième du territoire.

Notre enjeu aujourd'hui n'est pas uniquement de faciliter les déplacements en train, mais bien de proposer de nouvelles alternatives à la voiture unique. Un tel projet ne peut être pensé qu'à partir du besoin des habitants.

La Gare de Biarritz est depuis, plus d'un siècle — comme l'a rappelé Madame le maire — l'une des portes d'entrée principales du Pays-Basque. Cette gare est beaucoup plus ancienne que la SNCF puisqu'elle fête cette année ses 160 ans. La SNCF a été créée le 1<sup>er</sup> janvier 1938. Avant cela, six compagnies géraient le réseau ferroviaire sur le territoire français. Ici, c'était la compagnie du midi.

En 2022, la gare a connu une fréquentation record avec 730 000 voyageurs, un chiffre qui marque une croissance de 30 % par rapport à 2019 et l'importance de lancer ce projet maintenant. Aujourd'hui, notre volonté commune avec Madame le Maire est de rendre plus faciles et plus sûres les connexions entre tous les modes de transport : les trains, les bus, les

cars, le vélo, les véhicules deux roues, sans oublier la voiture et les piétons. Cette réflexion s'inscrit parfaitement dans le projet du RER basco-landais voté en décembre dernier. Nous visons un doublement de l'offre ferroviaire en moins de 10 ans et l'ajout de 5 cinq trains par jour sur l'axe Dax / Hendaye.

Ce rendez-vous de concertation est l'occasion de recueillir vos observations. Nous souhaitons prendre en compte tous vos questionnements pour que le projet réponde au mieux à toutes vos attentes. Vos propositions seront retranscrites dans le bilan de concertation, qui enrichira la conception du projet.

# PRÉSENTATION

Diane BEUCARD – Directrice de l'agence de concertation Neorama

Merci à tous les deux pour ces mots introductifs.

Cette réunion est placée sous le signe de l'information, mais surtout de l'échange. Plusieurs temps d'information vont se succéder :

1. Le premier est une remise en contexte des enjeux du projet. Elle sera assurée par Romain Mathey, présenté à l'instant, qui est chef de projets au Syndicat des mobilités du Pays-Basque Adour sur ce projet et qui est présent ce soir avec nous.
2. Le second temps sera davantage dédié aux grandes orientations d'aménagement : le cœur du projet et cette mission sera confié à Stéphane Iralour, qui représente la Société Publique Locale d'aménagement du Pays-Basque. Je vous présenterai ensuite la démarche de concertation : quand est-ce qu'elle a lieu, comment vous pouvez continuer à vous informer et à participer.
3. Enfin, nous aurons un dernier temps, dédié aux réponses aux questions que vous vous posez.

D'autres personnes « joker » sont présentes en tribune pour vous apporter des éclairages sur des points précis : Monsieur Florent Kunc, directeur régional de la SNCF, Fabien Duprez, directeur du syndicat et Jean-Luc Louis, chargé de mission « grands projets » à la ville de Biarritz.

Romain MATHEY – Chef de projet au Syndicat des Mobilités du Pays-Basque Adour (SMPBA)

« Qu'est-ce qu'un pôle d'échanges ? » L'objectif d'un pôle d'échanges, c'est simplement, sur le même lieu, essayer de partager toutes les solutions de mobilités au même endroit pour que ce soit le plus simple, le plus aisé et le plus efficace à prendre, de la façon la plus sécurisée possible. L'objectif est effectivement d'avoir un point de rencontre avec des offres de transports comme le train, le bus, le car, le vélo, l'accès aux deux-roues motorisés, les scooters, mais également, bien sûr, la voiture, les taxis, etc.

Comme l'a évoqué Madame le maire, la gare est un joyau architectural qui traverse les âges : 160 ans d'histoire sur la gare de Biarritz qui a vu passer des trains vapeur et qui voit maintenant passer des TGV. Il faut valoriser l'histoire de la gare et lui faire passer le cap du 19<sup>e</sup> siècle au 21<sup>e</sup> siècle, dans ces logiques d'aménagement, et particulièrement d'accessibilité. Aujourd'hui, cette gare est figée à travers les âges et nécessite un travail, un toilettage, sur les conditions d'accès pour aborder le 21<sup>e</sup> siècle.

La gare a été positionnée grâce aux efforts de Napoléon III qui lui donne cette particularité de son positionnement particulier vis-à-vis de l'hypercentre de Biarritz. La gare a quand même bénéficié de quelques aménagements par rapport à son bâtiment « voyageurs » dans les années 1980 : deux ailes ont été rajoutées. Toutefois, le traitement de ses accès, de ses abords, de ses points de connexion et d'accostage pour les transports en commun n'ont pas pu être menés jusqu'à présent. Il s'agit donc de remettre à niveau l'ensemble de ces aménagements, tout en permettant de valoriser ce petit joyau architectural et ferroviaire.

En tant que riverains de la gare vous connaissez bien les problématiques liées aux correspondances, comme l'illustrent très bien ces photos. Pour aller prendre les bus du réseau Txik Txak, il faut traverser le parking et l'allée du Moura. Aujourd'hui, rien n'est véritablement conçu et fait pour essayer de construire toutes ces solutions d'accès aux structures pour passer d'un mode à l'autre. Aujourd'hui, la tendance générale, que ce soit en France ou en Europe est de constituer des lieux de sanctuarisation pour les transports publics, des lieux autour des gares et d'avoir de véritables espaces de connexion pour toutes les offres de mobilité (piétons, cyclistes, etc.) avec des aménagements adaptés pour renforcer ces logiques de « report modal » (faciliter le passage d'un mode de transport à l'autre) de la façon la plus sécurisée possible.

Il y a aussi la nécessité de prévoir l'avenir et anticiper les besoins à venir. Le projet de réseau express basco-landais ne s'arrête pas à Bayonne, il passe à Dax et Bordeaux. Il s'agit de faire évoluer l'offre ferroviaire et de pouvoir, à termes, avec le partenaire de la Région Nouvelle-Aquitaine, doubler le niveau de service des trains du quotidien pour permettre de constituer un véritable maillage de services ferroviaires. Quand on dit « maillage » ça veut dire, aller bien évidemment se déplacer sur l'ensemble des gares du littoral Atlantique, entre Dax et Hendaye, et demain potentiellement jusqu'à Saint-Sébastien, mais bien évidemment aussi, de pouvoir circuler facilement sur la ligne de la Nive, jusqu'à Saint-Jean Pied de Porc, mais également sur la ligne de l'Adour, vers Urt, et bien sûr en allant vers Pau. Cela doit être articulé avec le réseau Txik Txak. L'idée est de proposer au public une offre de mobilité intégrale avec le bus et les gares qui sont les points d'accès les plus adaptés possible pour permettre ces connexions à ce futur réseau de transports. En Île-de-France, il y avait la carte Orange : une offre de mobilité avec le métro, le RER et les bus. Ici, l'objectif est d'avoir, à l'échelle du ressort territorial du syndicat des mobilités, une offre de mobilité totalement intégrée qui multiplie les options de déplacement sur l'ensemble du Pays-Basque et bien sûr sur le Sud des Landes.

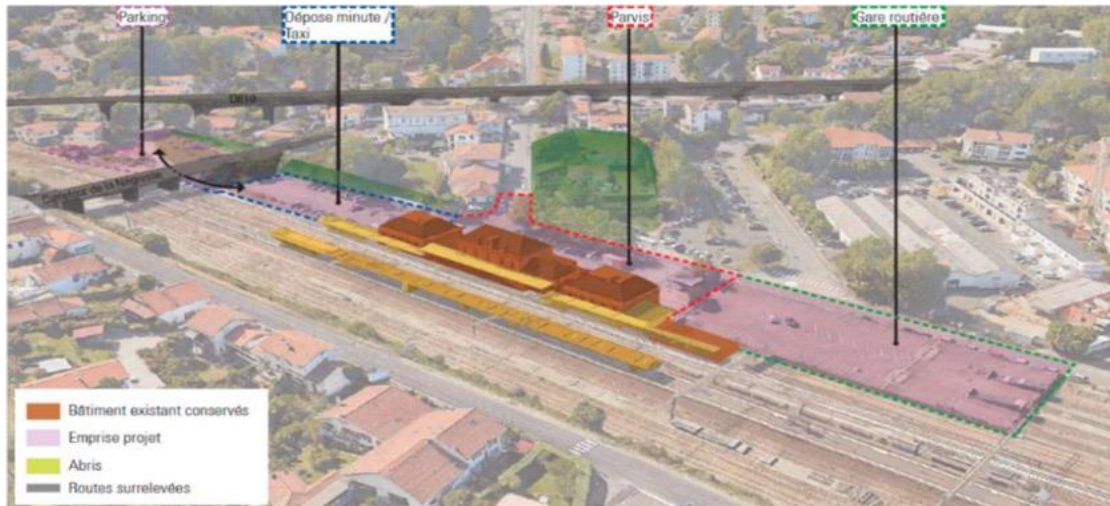
Nous constatons une évolution très forte du nombre de voyageurs (+30 % avant CoVid), un véritable engouement ainsi que des changements de pratiques que nous identifions dès à présent. Il faut alors pouvoir accompagner cette évolution des fréquentations et l'évolution des pratiques de déplacement.

Ce projet se situe dans un cadre institutionnel particulier avec des partenaires qui travaillent avec le syndicat des mobilités. La ville de Biarritz est maître d'ouvrage sur les aménagements urbains, et est compétente sur l'ensemble de l'espace public. SNCF Gares et Connexions est le gestionnaire et propriétaire de la gare avec lesquels nous travaillons en termes d'organisation et de contractualisation. Il y a également la Région Nouvelle-Aquitaine, qui est partenaire de ce projet en tant qu'organisatrice des trains express TER et partenaire aussi, coordonnateur sur le RER basco-landais. Ces partenariats concourent à une dynamique de projet où chacun des partenaires se sont engagés à réaliser une première étape de cette phase opérationnelle.

Stéphane IRALOUR – Directeur Général de la Société Publique Locale (SPL) du Pays-Basque Aménagement

La Société Publique Locale Pays-Basque est une société publique, qui a, dans ce projet, le rôle d'assister le Syndicat des mobilités dans les études, et demain dans les travaux d'aménagements qui seront conduits sur la commune de Biarritz. L'idée aujourd'hui, sur ce site est d'intervenir à la fois sur les espaces sur lesquels sont garés les véhicules des loueurs et du personnel SNCF, de travailler, bien entendu, à l'embellissement de la gare *via* l'aménagement de son parvis, et

derrière de trouver des solutions, à la fois pour que les voyageurs puissent garer leur voiture, mais aussi pour que le personnel puisse se garer. L'esprit de cet aménagement, comme ça a pu être le cas sur celui d'Hendaye, Saint-Jean-de-Luz ou même à Bayonne, c'est que vous soyez en sécurité et que, pour les gens qui ne soient pas d'ici, ce soit assez facile pour se repérer dans l'espace pour qui veut prendre un bus, un taxi, louer une voiture ou garer sa propre voiture. Ce projet n'est encore qu'aux prémices puisque des architectes et des paysagistes vont dessiner le projet sur la base des volontés politiques, des exigences techniques, mais aussi sur ce que la concertation aura pu apporter comme idées et suggestions. L'idée est d'avoir des aménagements qui démarrent à partir aujourd'hui et avec un objectif de livrer l'ensemble des travaux pour 2027.



Il y a un enjeu à articuler les projets et de déplacer les voitures vers le « parking des loueurs ». Ensuite, il y aura une intervention sur la gare routière, puis sur le parvis, l'idée étant, bien entendu que les revêtements de sols finaux soient réalisés en dernier pour qu'il n'y ait pas quelque chose d'abîmé pendant les travaux.

Donc le premier travail à organiser, c'est de déplacer les voitures qui sont, quand on arrive à la gare, à gauche de la gare quand on regarde le bâtiment qui permettent à la fois aux agents SNCF de se garer et de toutes les voitures de location dont les voyageurs qui arrivent à Biarritz peuvent avoir besoin. L'idée c'est de déplacer ce parking, qui aujourd'hui consomme de l'espace qu'on pourrait appeler de l'espace « noble » pour le ramener vers ce qui est aujourd'hui une friche, propriété de la SNCF et qui permet d'aménager un parking d'une capacité d'environ 80 places et qui permet à la fois de répondre aux objectifs des agents ferroviaires, et des loueurs, en termes de capacité de parking de stockage des voitures.

Le deuxième aménagement c'est la gare routière pour rejoindre le centre-ville en utilisant le réseau Txik Txak. Nous imaginons des quais de bus aménagés avec une signalétique moderne et des écrans télé qui annoncent les minutages d'arrivée de bus, les lignes, etc., et qui accueillent éventuellement, aussi, les bus de report de la SNCF. C'est ce qui va constituer le premier aménagement un peu visible une fois qu'on aura aménagé le parking des loueurs.

La troisième opération est celle qui finalisera les aménagements de la gare et qui marquera réellement son embellissement : l'aménagement du parvis de la gare. L'idée est que quand on arrive à la gare ou qu'on en sort, de disposer d'un espace aéré, sécurisé, avec des matériaux nobles qui vont donner du cachet au bâtiment, et une sensation d'espace, de liberté, de temps aux voyageurs. Nous sommes dans une région où il pleut beaucoup avec des variations de

températures importantes. Les cahiers des charges qui seront transmis aux architectes et aux paysagistes qui vont réfléchir sur ce projet devront travailler sur des matériaux durables. Ils devront également concevoir des aménagements intelligents d'un point de vue paysager c'est-à-dire que plutôt que d'aller faire un bassin qui stocke de l'eau et qui sert à rien, il est possible faire une noue paysagère qui va amener de la qualité à l'espace public, qui va, en même temps, permettre de gérer le pluvial et aux arbres de se développer pour créer ce qu'on appelle des îlots de fraîcheur (des arbres sous lesquels on peut s'abriter l'été quand il fait chaud et qui offrent de l'ombre). De plus, le mobilier devra être de qualité.

En parallèle de la démarche de concertation, il y a un travail de rédaction des cahiers des charges, de rédaction de pièces administratives pour lancer les marchés publics et recruter ce que l'on appelle la maîtrise d'œuvre : l'architecte, le paysagiste, le bureau d'études qui va permettre de dimensionner les voiries, les parkings, etc.

A la fin du deuxième trimestre, nous allons démarrer les études de conception pour valider un projet qui correspondra aux attentes de tout le monde. L'objectif est qu'en début d'année 2025 nous soyons à la phase de « consultations travaux » pour recruter les entreprises qui vont réaliser les travaux. L'idée étant que le deuxième trimestre 2025 soit dédié à la reconstitution du parking dont on parlait tout à l'heure : parking des loueurs et des agents ferroviaires. En 2026, ce seront les travaux sur la gare ferroviaire, le système de desserte des bus des réseaux Txik Txak, pour terminer par les travaux du parvis de la gare, qui sera la pièce finale à l'aménagement du secteur.

## LA DÉMARCHE DE CONCERTATION

Diane BEUCARD – Directrice de l'agence de concertation Neorama

La concertation qui a démarré le 2 avril va s'achever le 3 mai 2024. Celle-ci a pour objectif de vous informer. Vous pouvez retrouver l'ensemble de ces informations dans un dossier de concertation qui est mis à disposition à la fois de manière numérique, mais aussi à la mairie de Biarritz. Vous pouvez également poser vos questions et émettre vos idées sur les registres papiers (en mairie de Biarritz et au siège de la Communauté d'Agglomération) mais aussi sur le [registre numérique](#). Vous pouvez notamment contribuer sur la partie « aménagements » qu'on a évoquée tout à l'heure, ou sur les exemples qui ont été donnés. Vos contributions vont permettre de nourrir ces fameux cahiers des charges et les prescriptions qui vont être faites pour la maîtrise d'œuvre, donc n'hésitez pas à formuler des propositions, des avis, des attentes.

A l'issue de la concertation, il y aura un bilan de cette concertation, qui est indispensable pour qu'on puisse rendre compte de ce qui a été entendu, mais aussi de ce qui a été fait pour que cette concertation puisse être réalisée.

Et puis, il faut aussi inscrire cette concertation comme une première pierre posée dans les échanges que nous pouvons avoir et dans l'information qui peut vous être donnée sur le projet. Le projet s'inscrit dans le temps long et aura plusieurs étapes à venir, au cours desquelles l'information sera réalisée en continu, et des temps pour le public seront organisés régulièrement. Cette rencontre n'est pas une fin mais un temps pour parler de ce projet et s'y associer.





# QUESTIONS / RÉPONSES

Question n°1 et 2 :

*Bonsoir. J'avais deux questions :*

- *La première, une remarque, parce qu'on a parlé du multimodal bus-train. Et il y a un autre point d'accès à Biarritz, qui est situé à moins de deux kilomètres de la gare, c'est l'aéroport. Est-ce que vous avez prévu de faire une liaison aéroport-gare pour tous les habitants du Sud des Landes, puisque l'aéroport de Biarritz est aussi l'aéroport de ses citoyens ?*
- *Deuxième question concernant le parking, que vous appelez le « parking des loueurs de voitures et du personnel ». Vous avez déplacé l'usage, ou du moins les voitures. Mais au-delà de ce parking, en direction d'Iraty, donc le long de l'allée du Moura, en allant vers Iraty, il y a 300 mètres de friches avec des rails qui rouillent. Ils sont envahis d'herbes folles et ne servent à rien. Est-ce qu'il est prévu de pouvoir demander à la SNCF de les louer ou de les mettre à disposition pour pouvoir agrandir le stationnement autour de la gare ?*

Romain Mathey : Sur la partie de la liaison entre l'aéroport et la gare de Biarritz La Négresse, aujourd'hui, nous avons une ligne de bus, la ligne 3, qui s'arrête un peu à l'extérieur de la gare, sous le Viaduc, et qui fait la liaison directement entre la section gare et qui va sur un autre pôle d'échanges qui est celui de l'aéroport. Il y a tout un travail mené par nos collègues de l'exploitation avec un nouveau délégataire du service public de transport urbain sur l'ensemble de la bande littorale, qui va réorganiser un certain nombre de lignes, notamment cette ligne 3 qui va évoluer en termes de niveau de service. Il va y avoir un renforcement de la desserte qui va permettre de relier beaucoup plus facilement et avec un niveau de fréquence plus important la gare avec l'aéroport de Biarritz, et qui permettra aussi de jouer la complémentarité entre le train et l'avion.

Fabien Duprez : On sera au quart d'heure à partir du 6 janvier 2025 sur cette ligne. La ligne 3 passe devant l'aéroport, et vous dépose ensuite sous le viaduc, donc à 250 mètres à pied de l'entrée de la gare, parce qu'après elle continue. Et comme « c'est aussi l'aéroport du sud des Landes », on peut récupérer cette ligne à la Place des Basques en arrivant avec la ligne T2, qui était celle, justement, du sud des Landes et qui allait jusqu'à Tarnos et qui va être prolongée jusqu'à Ondres. Il y a effectivement une ambition d'avoir une bonne desserte de cet aéroport.

Romain Mathey : Votre deuxième question porte sur la valorisation des friches ferroviaires. Aujourd'hui, on est parti sur des emprises qui sont identifiables et considérées par la SNCF comme mutables, sur lesquelles on peut travailler. Alors la SNCF est une grande maison qui a traversé aussi les âges depuis 1938, mais pour autant, elle a aussi une approche assez stratégique sur la gestion du foncier. Je laisserai éventuellement Florent Kunc intervenir, mais aujourd'hui, on a évoqué le RER basco-landais. Il y a un enjeu aussi de mutabilité des autres terrains qui nécessite préalablement d'identifier les besoins de capacité aussi pour le réseau ferroviaire. Tout ne peut pas forcément être tout de suite utilisable, donc on avance par étapes.

Florent Kunc : Je confirme que quand on essaie d'avoir des visions pluriannuelles, on regarde si l'usage des utilités ferroviaires est conservé. La famille SNCF est grande, mais ce sont mes collègues de la SNCF réseaux qui sont propriétaires de ce secteur-là. Dans la vision projetée et stratégique, et notamment dans le cadre des RER territoriaux et basco-landais, il peut y avoir des

questions capacitaires sur l'ensemble de la ligne. On se pose alors la question : est-ce qu'on a encore besoin de ces zones ferroviaires pour éventuellement faire des retournements de trains dans le secteur ? On interroge aussi les collectivités locales, on interroge la région par rapport à la vision en tant qu'autoritaire des services de transport sur ce que pourrait être le développement à 10-15 ans du secteur ferroviaire. Ce travail a été fait à partir de la mutabilité et le transfert de ces actifs pour le secteur qui a été présenté à l'écran. Pour ce secteur ex auto-train, pour le dire comme ça, pour l'instant, c'est gardé en *stand-by*. Ça pourra faire l'objet de développements fonciers dans le secteur, mais pour l'instant, c'est plutôt en *stand-by*, dans l'attente d'y voir vraiment clair sur les projections auto du RER basco-landais notamment.

### Question n°3 :

- *C'est une question qui est pour l'amont. Juste au-dessus de la gare, il y a ce qu'on appelle un rond-point, sous le viaduc, qui est surchargé. Il est prévu aussi d'avoir davantage de bus de type numéro 5 qui vont être beaucoup plus cadencés. Donc si on a encore plus de véhicules, vous voulez passer comment et par où comme lieu de stockage ?*

Romain Mathey : Il y a ce qui relève du pôle d'échange et ce qui relève aussi du réseau tout autour de la gare. Bien évidemment, la clé d'entrée, la principale porte d'entrée, c'est le pont au-dessus de la voie ferrée entre le giratoire de Mariano et le giratoire de la Négresse. On a un certain nombre de lignes qui vont forcément évoluer. On a aussi un certain nombre d'études qui viennent d'être engagées sur une meilleure organisation de la performance de notre réseau de bus, particulièrement sur l'axe de Gare-D810, sachant qu'aujourd'hui, sur l'heure de pointe. C'est le propre aussi de bon nombre d'agglomérations attractives qui sont toujours sous tension en termes de congestion circulatoire. On a des études qui sont lancées, des études de circulation, pour permettre, justement, en fonction des secteurs, d'améliorer la performance du réseau. Vous allez me dire qu'il n'y a que deux voies de circulation au-dessus du pont ferroviaire. C'est des sujets qu'on examine pour voir justement quelles solutions on a pour améliorer et pour effectivement redonner de la performance au réseau de bus, parce que ce n'est pas tout d'avoir plus de bus ; faut-il encore qu'on puisse avoir plus de solutions pour les rendre plus efficaces que la voiture, que ce soit véritablement attractif.

Fabien Duprez : La question que vous posez est essentielle, parce que c'est la question de la poule et de l'œuf. C'est-à-dire que, dans un bus plein, vous mettez au bas mot 50 personnes. Pour qu'il soit plein, en fait, il faut en mettre, parce que moins vous en mettez et moins les gens trouvent ça attractif et le prennent. Et donc, si vous ne mettez pas assez de bus, ça crée des bus vides. Mais un bus, ça occupe à peu près l'espace de deux voitures et ça prend 50 personnes. Donc normalement, le but du jeu, c'est qu'effectivement, on remplisse le bus et que donc, en faisant passer un bus, on retire jusqu'à 50 voitures. C'est ça l'idée. Et ça, effectivement, ça passe par proposer de l'offre, parce qu'autrement, ça ne sera pas performant et les gens n'auront pas envie de le prendre. Donc, c'est aussi le pari qu'on fait de proposer du bus pour inciter les gens. Tout le monde ne peut pas le faire, parce qu'actuellement, c'est ce que les personnes disent. Je peux vous assurer que si tous les gens qui peuvent le faire le font, on va retirer des voitures de la circulation. Donc, l'idée c'est de proposer cette offre en faisant le pari qu'elle va être attractive parce qu'on va en mettre un certain nombre.

Question n°4 :

- *Bonjour, je suis à la résidence qui donne sur l'Allée du Moura. À travers le plan, on voit le dépose-minute qui arrive à l'entrée de l'allée qui s'arrête. Donc, c'est ma première question. Il y a des inquiétudes avec les voisins, par rapport à ce dépose-minute. L'Allée du Moura, à l'heure actuelle, est très encombrée. Ça, c'est sûr. Est-ce qu'il est aussi prévu un projet d'aménagement de l'Allée du Moura ? Parce qu'il y a un skate-park, mais pas de bas-côté. Or, ce sont des équipements utilisés par les jeunes et souvent, on les voit marcher sur le bas-côté, ce qui représente problème.*

Jean-Luc Louis : Je suis en charge du projet Iraty sur lequel je travaille actuellement les études avec la communauté d'agglomérations Pays-Basque. Alors, la réponse est oui, en fait. Puisqu'aujourd'hui, le premier point de démarrage des aménagements d'Iraty, c'était logique, c'est l'organisation des mobilités. Iraty est un site très contraint et donc le fait de commencer par un pôle d'échanges multimodal, c'est l'organisation des mobilités. Et c'est vrai qu'on travaille aujourd'hui avec la communauté d'agglomérations sur ce qui s'appelle un plan de lignes qui devrait être terminé d'ici la fin de l'année et qui doit justement déterminer tous les aménagements qu'on va faire à une échelle beaucoup plus élargie que celle du pôle d'échange multimodal de la gare de Biarritz. Donc, il est probable que d'ici quelques mois, on revienne vous voir à ce sujet-là.

Question n°5 :

- *Bonsoir, je suis Nelson, je suis porte-parole des VTC de Biarritz. Les VTC, pour les gens qui ne connaissent pas, ce sont des véhicules de tourisme avec chauffeur, ce sont les concurrents des taxis, une alternative aux taxis. Donc, on souhaite voir s'il a été prévu un emplacement pour la prise en charge de nos clients et le dépôt de nos clients. Donc, on travaille énormément pour le festival du film, pour le Fipadoc où il y a des navettes qui assureront les transferts pour les séminaires. Nous avons été un peu oubliés à la gare de Bayonne. Donc, on souhaite savoir si un emplacement prévu pour tous les véhicules de tourisme avec chauffeur, les VTC. Nous ne sommes pas des Uber, on ne fait pas de ubérisation. On est juste des chauffeurs privés et VTC. Vous en avez croisé de plus en plus à Biarritz. Donc, nous souhaitons savoir s'il y a un emplacement prévu pour la prise en charge de nos clients et la dépose de nos clients, au plus proche de la gare, effectivement, parce qu'on a des groupes de personnes, des personnes handicapées aussi, et des transferts gare-aéroport.*

Romain Mathey : On a bien des solutions de mobilité, y compris pour les voitures. Alors, évidemment, d'abord, pour les taxis, parce qu'aujourd'hui il y a tout une réglementation qui existe avec des obligations en termes de dépôt et de stationnement pour les taxis. Dans le projet aujourd'hui, sur le parvis, les taxis sont effectivement les uns derrière les autres en file indienne. L'objectif, c'est de pas forcément de tout modifier, de les laisser là où ils sont, parce qu'aujourd'hui, il y a une visibilité. Et bien évidemment, aussi, pour les autres professions comme la vôtre, l'objectif, c'est qu'on puisse améliorer aussi dans l'allée du Moura, au plus proche de la gare, donc en connexion directe avec la gare et le parvis, un certain nombre de places de dépose-minute qui seront dédiées pour la dépose et la reprise des voyageurs et justement, qu'ils puissent répondre aussi potentiellement à vos attentes, sachant qu'on sera au plus près de la gare, côté voie de circulation, donc allée du Moura.

- *Mais la dépose-minute est aussi pour les particuliers, donc on n'aura jamais de place. Ce sera tout le temps pris. Donc, on ne peut pas. C'est comment ? Donc, on va chercher même pour les spectacles, à la gare, de nuit, les chanteurs et les humoristes, on fait comment ? On ne va pas aller les chercher à 300 mètres de la gare. Si on n'a pas de places attirées, même avec un abonnement, un système d'abonnement côté gare routière... Il nous faut une quinzaine de places. Parfois, on se retrouve à 10 vans pour aller chercher ceux qui vont se représenter sur la journée. Donc, on fait comment ?*

Maidar Arosteguy : Alors moi, je ne vais pas vous donner une réponse technique parce que je ne suis pas technicienne. Par contre, j'ai eu vos courriers. Ce que je peux vous dire c'est que nous on compte sur vous parce que parmi les remarques et les critiques qu'on nous fait régulièrement et qu'on vous fait remonter, c'est le manque de taxis et de VTC. On a donc vraiment besoin que votre demande soit prise en compte parce qu'on a vraiment cette difficulté-là. Vous savez que les taxis, on ne peut pas autoriser autant de taxis qu'on veut, ça passe par la préfecture et donc elle est soumise à l'autorisation par Monsieur le préfet. Vous êtes hyper importants dans la qualité de l'accueil et donc effectivement si on investit aux côtés de la SNCF, et j'en profite pour remercier la région et la présence d'Emilie Dutoya, la région est un partenaire très fort dans cette opération, bien évidemment il ne faut pas qu'on se rate et donc Romain Mathey, on sera au rendez-vous. Je ne sais pas comment, mais on va y être.

Romain Mathey : Ça fait partie des éléments du progrès, nous avons bien noté votre remarque pour les professionnels du VTC.

#### Question n°6 et 7 :

- *Merci, bonsoir. J'ai une question par rapport à votre ligne 3 et l'arrêt sous le viaduc. C'est une angoisse en fait de vous entendre dire ça à nouveau. La liaison entre la gare et l'aéroport. Je vis dans le quartier, et le trottoir n'est pas accessible. L'arrêt l'est, certes, mais le bout de trottoir ne l'est pas. Il n'est pas suffisamment large. De l'autre côté, ce n'est pas pratique non plus. Est-ce que vous pourriez penser déplacer ces arrêts, plutôt que sous le viaduc, qui n'est absolument pas pratique parce que quand il y a beaucoup de voitures, le bus s'arrête un certain temps parce qu'il doit s'arrêter. Donc il y a bouchons, il y a engorgements au niveau du rond-point, engorgements jusqu'à Luis Mariano, tout ça pour un bus qui est là sous le viaduc. Et avec un arrêt qui est dangereux et périlleux. Voilà, merci.*
- *J'ai une question en lien avec celle que Madame vient de poser. Je partage totalement ce que tu viens de dire et je rajouterai en référence à la première question qui a été posée. Pour les Landais, qui viennent par le train pour ensuite partir à l'aéroport, regagner Paris et partir sur les correspondances internationales. Ils arrivent avec des bagages importants parce qu'ils partent pour des voyages de trois semaines à un mois. Vous ne les voyez quand même pas descendre de la SNCF, se trainer leurs valises jusqu'au rond-point et aller sur le viaduc pour prendre le bus 3. Donc si on crée une gare routière, ça me paraît logique que le bus 3 soit légèrement dévié pour récupérer ou déposer ses passagers à la gare routière. Sinon, on ne va pas la créer de la gare routière si c'est pour continuer à...*

Romain Mathey : L'intérêt de ce soir est de pouvoir intégrer toutes les suggestions et celles qu'on a eues tout à l'heure aussi pour les VTC. La connexion avec la ligne 3, elle est structurante, comme la ligne 5 ou la ligne 6 pour aller au centre-ville de Biarritz. Aujourd'hui elles sont ce qu'elles sont. Et je partage tout à fait votre avis, Madame. Et Madame le Maire nous avait également soulevé en disant qu'il y avait aujourd'hui des problèmes d'insécurité ou en tout cas des problèmes d'inconfort sous le viaduc pour l'ensemble des voyageurs qui sont sur la ligne 3. Et encore tout à l'heure, en passant, l'arrêt était bondé. Alors, on ne va pas faire l'article de tous les sujets que nous avons dans nos cartons, mais nous avons, autour de la ligne 3 un autre projet. Ce n'est pas le sujet ce soir, mais un projet qui vise justement – et on évoquait avec monsieur tout à l'heure l'amélioration de la performance à la ligne 3 – différentes possibilités qu'on ne peut pas aujourd'hui évoquer, parce qu'aujourd'hui, les études ne sont pas abouties, mais différentes possibilités pour redonner justement un accès sécurisé, une amélioration des correspondances avec le train. Aujourd'hui, certes, sous le viaduc, mais demain, on aura différentes solutions pour essayer d'améliorer considérablement la situation. C'est un sujet qui est au cœur de nos priorités et on ne laissera pas la ligne 3 telle qu'elle est aujourd'hui, dans ces conditions, sous le viaduc. C'est bien noté. La gare routière, on va avoir effectivement, d'ici 2027 différentes possibilités, hypothèses, de scénarios, soit de connexion à la gare routière, soit avec un aménagement complètement revu pour la ligne 3. Mais ça, aujourd'hui, je suis en incapacité de vous donner les réponses précises. C'est bien au cœur de nos priorités au sein du syndicat des mobilités.

Question n°8 :

- *Vous avez dit, tout à l'heure, qu'il pleuvait pas mal dans la région. Et justement, quand on attend les taxis, est-ce qu'il y aura un abri pour les gens qui attendent les taxis ? Parce que nous sommes friands des taxis, et on a attendu une heure sous la pluie très, très souvent.*

Romain Mathey : Alors, juste pour répondre, j'ai répondu à madame tout à l'heure qui posait la question des abris pour les taxis. Encore une fois, ce soir, c'est l'occasion d'intégrer justement toutes les doléances possibles et de voir en quelle mesure on peut les intégrer ou pas dans la programmation du projet. Bien évidemment, ce genre de sujet sur la gestion de l'attente, des abris, ça fait partie des sujets qu'on a à étudier et à possiblement justement réaliser : attente taxi, attente bus. Donc voilà. Et puis, encore une fois, VTC. Tout ça, c'est bien noté. On va y travailler. C'est pris en compte.

Question n°9 :

- *J'ai remarqué que les trains du soir en particulier, ils ne correspondaient pas du tout avec les bus Txik Txak. Et le malheur, c'est qu'il y a une ligne ou deux, des trains sont arrivés et les bus sont partis 5 ou 6 minutes avant, alors qu'ils démarrent de là. Est-ce qu'on ne pourrait pas retarder ou régler les horaires des bus au départ ? Du 7 ou du 38. Et même avec les TGV. Et j'entends souvent des réflexions : « C'est malheureux, Biarritz, il n'y a pas de correspondance » alors que c'est assez facile à faire.*

Fabien Duprez : Vous avez parfaitement raison, Monsieur. On dépendait de cela parce que ce sont les usagers du quotidien qui font remonter les problèmes. Comme nous l'avons déjà indiqué,

on est en train de revoir notre réseau, puisqu'on a renouvelé tous nos contrats de service. Donc on a un nouveau réseau qui va se déployer à partir du 6 janvier 2025. Avant de venir ici, j'étais en train de regarder dans leurs derniers réglages des horaires : on leur a demandé d'indiquer les horaires de train et les horaires de passages des bus pour que ça corresponde. Parce qu'effectivement, le problème se trouve à la gare de Biarritz, mais aussi à la gare de Bayonne. C'est quelque chose qu'on va retravailler avec nos exploitants. Quand vous arrivez le soir et que vous avez raté le dernier bus, c'est très rageant. Ça m'est arrivé aussi.

Question n°10 :

- *Bonsoir, je vais rebondir un peu sur ce qui a été dit. Maintenant, vous voulez augmenter le trafic des bus, faire beaucoup de choses. Mais il y a un point noir ici, au quartier, c'est celui de la circulation. Alors, je ne sais pas si dernièrement, vous avez fait une étude sur le nombre de véhicules qui passent sur l'Allée du Moura, entre le rond-point, sous le viaduc, et la gare. Il y a une dizaine d'années, je crois que le centre Leclerc n'était pas encore construit, il y avait 3500 véhicules/jour qui passaient sur un mois de février, dans une journée de 24 heures, nuit et jour compris. Je ne sais pas si vous avez fait une étude actuellement sur le trafic qu'il y a sur cette allée du Moura. Si vous augmentez le nombre de bus qui va passer, les taxis, si vous augmentez tout ça, est-ce qu'il est prévu de faire quelque chose au niveau de la circulation ? Parce que de toute façon, il y aura autant de voitures, ce n'est pas parce qu'il y aura plus de bus qu'il n'y aura plus autant de voitures. Il y aura autant de voitures qu'il y a de gens. Et est-ce que la circulation va être fluidifiée par certains aménagements du secteur devant la gare ?*

Romain Mathey : Pour la question de la circulation générale automobile sur l'allée du Moura. Encore une fois, l'objectif, c'est quand même d'inciter parce qu'on a un plan de mobilité qui fixe un peu la doctrine, sans être doctrinaire, mais qui fixe nos objectifs d'évolution de la mobilité pour le territoire. L'objectif, c'est d'abaisser et de rééquilibrer, comme on dit, nos parts modales. Donc de réduire le poids et l'emprise de la voiture sur l'agglomération. C'est le cas aussi sur toutes les agglomérations françaises, notamment par rapport à nos objectifs de réduction de nos problématiques énergétiques et climatiques. L'objectif c'est d'inciter davantage à l'utilisation des transports en commun. Ça ne veut pas dire qu'on va interdire l'usage de la voiture. Il y aura toujours de la place pour la voiture sur l'allée du Moura. On est sur des chiffres pour lesquels on a un certain nombre d'études de circulation qui vont être engagées sur tout le secteur d'Iraty, qui intègrent bien évidemment aussi, ce qu'on évoquait tout à l'heure sur la ligne 3, sur la RD810, où des études de circulation seront engagées. L'objectif est de prioriser la place des modes actifs et des transports en commun, tout en ayant un accès pour la voiture sur l'allée du Moura. Mais l'objectif, ce n'est pas forcément de fluidifier systématiquement la place de la voiture sur l'allée du Moura.

- *Il va falloir que tout ça, ça tourne. Il faut sortir. Il va falloir qu'il y ait quelque chose, qu'il y ait un aménagement quand même de ce fait. S'ils sortent sur la gare routière, il va falloir qu'ils sortent quelque part. Donc il va falloir quand même que tout ça se fluidifie.*

Romain Mathey : Pour ce projet d'aménagement, nous avons des études de circulation. On ne part pas sans rien, sans filet. On a aussi un certain nombre de solutions qui existent, de priorisation pour les bus et leurs accès sur la gare routière. On examinera justement différents dispositifs, notamment de feux pour faciliter l'accès, l'accostage des bus, l'entrée et la sortie des bus. Nous étudions des solutions adaptées pour l'organisation du réseau bus, avec des girations

qui sont préservées, notamment pour être compatibles avec la circulation automobile sur l'allée du Moura.

Fabien Duprez : Je comprends l'inquiétude. On est l'un des territoires en France où il y a le moins d'usage des transports en commun. Sans doute parce qu'on ne l'a pas suffisamment développé par le passé. Aujourd'hui, 4 % des déplacements sont en transports en commun. C'est extrêmement peu. On vise 11 %, la moyenne que l'on peut trouver sur le territoire. C'est une ambition de multiplier par presque par 3 la pratique des transports en commun pour être au niveau de territoires comparables. On ne vise pas d'être à 25 % comme dans une grande agglomération. On vise quelque chose de raisonnable. Aujourd'hui on constate que les bus, les voitures, tout le monde, stationne n'importe où. Une partie de la congestion vient du fait qu'on a une organisation anarchique. Le bus se gare comme il peut, il y a des gens en double-file, etc. Il va y avoir un peu plus de bus qui seront mieux gérés. Si on additionne ce qui passe sous le viaduc, aujourd'hui, avec la question qui a été posée disant que ce serait mieux que ça soit à la gare, ça va en rajouter sur l'allée du Moura. Aujourd'hui, il y en a 385 et il en passerait 435. Ça fait 50 bus de plus sur 17 heures d'amplitude horaire soit environ 3 de plus par heure. Il y aura donc plus de bus mais pas le double dans le secteur et il y peut y avoir une meilleure gestion de la circulation avec 435 bus bien gérés qu'avec 385 bus dans le bazar actuel.

#### Question n°11 :

- *Bonsoir. J'avais une question à propos des cyclistes. Moi, je fais partie des gens qui passent tous les jours à la gare à vélo, pour aller au coworking un peu plus haut. Et je trouve que ce n'est pas hyper sécurisé. Donc je voulais savoir si vous aviez prévu des aménagements autour de la gare pour les cyclistes qui sont un peu en danger sur ces voies-là.*

Jean-Luc Louis : Avec l'agglomération, on travaille sur le projet Iraty, à une échelle un petit peu plus élargie que celle du long de la gare, et bien entendu on prend en compte les mobilités douces. D'ailleurs, que ce soit sur l'allée du Moura mais aussi sur les autres accès du secteur Iraty. C'est donc un élément pris en compte. Un bon projet de transport collectif doit aussi permettre d'éviter que les bus soient englués dans la circulation. Donc ça veut dire qu'il faut gérer la circulation automobile, pour qu'il n'y ait pas trop de congestion pour ne pas gêner les bus non plus. Il s'agit d'organiser l'espace. Comme disait Fabien Duprez, aujourd'hui si on va devant la gare, il n'y a aucune lisibilité de l'organisation de la circulation. Que ce soit pour les vélos, pour les piétons qui traversent au milieu de la voie, au niveau du dépose-minute, partout, c'est très dangereux. Le premier droit à la mobilité est la marche à pied. Aujourd'hui il y a une partie de la congestion qui est due au fait que certains se garent en double-file, que les dépassent la voiture, ce qui va gêner les bus. L'objectif principal d'un pôle d'échanges multimodal est d'organiser les espaces pour qu'ils soient lisibles. Et c'est vrai que le fait de mettre du parking plutôt au fond, ça va permettre de libérer des espaces devant, pour améliorer l'espace public devant la gare, où l'on va privilégier le piéton et sur tous les cheminements qu'il y aura sur Iraty. C'est un travail à l'étude en ce moment avec l'agence d'urbanisme et la communauté de l'agglomération.

#### Question n°12 :

- *Vous avez parlé d'Iraty, et pour moi c'est assez important, parce que de Leclerc, vous avez énormément de gens qui viennent d'Arcangues, de Bassussarry, d'Arbonne, et donc*



*tout ce monde-là passe par le Ronde, au-dessus du chemin de fer. Donc je ne vois pas comment on peut aménager Iraty sans faire un deuxième pont sur le chemin de fer, donc en direction de Bayonne ou d'Anglet. Parce qu'autrement, déjà, on voit que Leclerc traîne énormément de monde, et à chaque fois que l'on en parle, à Leclerc ils passent par ce pont-là, et ces gens ne viennent pas en bus, ils viennent avec leur voiture, pour faire le tour. Je ne vois pas comment on peut faire Iraty sans un autre pont.*

Jean-Luc Louis : Il y avait un projet de pont. Aujourd'hui, on ne dit pas qu'il ne faut pas le faire, on dit qu'il faut étudier la pertinence de le faire ou de ne pas le faire. Si le pont se fait, le trafic va venir de plus loin que la RD932 (route de Cambo, Bayonne) et va arriver sur Iraty. Avant de d'acter l'avenir de ce pont, il faut d'abord regarder les impacts qu'il peut y avoir à rajouter des voitures qui ne passent pas aujourd'hui dans le secteur. Et éventuellement, dans ce cas-là, c'est rajouter 2000, 3000, 4000 voitures à l'heure de pointe qui viendraient de la RD932. Donc avant de faire un pont à plusieurs dizaines de millions d'euros, nous devons réfléchir pour ne pas venir congestionner le secteur. On ne dit pas qu'il faut le faire, on ne dit pas qu'il ne faut pas le faire, on dit : regardons les impacts que ça peut avoir.

Fabien Duprez : On travaille au sein de l'agglomération sur le secteur de la route de Cambo pour essayer d'améliorer les choses, mais une des principales craintes qu'on a, notamment si le pont était fait, c'est que les gens essayent de trouver des échappatoires à la route de Cambo. Cet axe est souvent congestionné que l'on essaye de réduire en proposant des transports en commun en alternative. La circulation, c'est comme un tuyau sur les questions d'eau. Si vous ouvrez un robinet, tout de suite, l'eau arrive. Nous avons beaucoup d'exemples d'agglomérations qui se sont dit : « va vous faire un ouvrage, il est à peine fait qu'il est saturé » : ça attire les voitures, c'est ce que l'on appelle un aspirateur à voiture, et en pensant avoir réglé le problème, récupérez en fait la circulation car cela attire des gens d'ailleurs qui vont se dire : « tiens, il y a une nouvelle astuce, je peux passer par là. Et ça, ça fait tourner ».

#### Question n°13 :

- *Par rapport à l'Allée du Moura, quelle entrée est-ce que vous prévoyez ? En l'état actuel, on passe où et comment ? Quand vous avez parlé, de ce qu'a dit mon voisin par rapport au dépose-minute, nous sommes riverains. On s'inquiète beaucoup par rapport aux ambulances. Et après, pour faciliter l'arrêt de la voiture, avez-vous pensé à la gratuité du bus ? Ça existe dans notre pays.*

Romain Mathey : Sur l'Allée du Moura, le *reporting*, c'est-à-dire le transfert des bus sur la gare routière va libérer un certain nombre de places, sur lesquelles nous souhaitons aménager un dépose-minute. Il y a également des enjeux en termes de saturation du stationnement, notamment du côté du giratoire de la Négresse mais du côté de l'Atabal, on a beaucoup plus d'espaces disponibles ou de rotations plutôt limitées. Aujourd'hui, l'objectif est de répondre tout de suite à l'insertion de places de dépose-minute. Demain, dans le cadre des perspectives autour du projet Iraty, d'autres perspectives pourront s'ouvrir, et notamment pour aller faire la liaison entre la gare et l'espace de coworking. Il y a forcément des sujets d'insertion pour élargir aussi, pour prévoir les besoins propres au vélo, mais aussi demain pour le bus.

Jean-Luc Louis : On est sur le tracé des vases communicants. Aujourd'hui, vous avez tous ces espaces devant la gare qui sont utilisés par la voiture, par les vélos, par tout le monde, par les taxis, les VTC, etc., et tout le monde se retrouve à un même endroit. Et il y a aussi les bus qui font

le demi-tour dans le petit rond-point aussi. La gare routière renverra la grande majorité des bus et cela libèrera les espaces qui sont aujourd'hui utilisés par les arrêts de bus, etc., et qui vont permettre de transférer ces fonctions de dépôt de minutes (actuellement sur le parvis), et améliorer l'environnement direct de la gare.

Fabien Duprez : La question de la gratuité des transports en commun est essentielle. Certaines agglomérations ont fait le choix de la gratuité : Dunkerque et Montpellier. Rien n'est gratuit puisque ce sont vos impôts qui paient ce service. Si c'est gratuit, c'est que c'est l'impôt qui paie. C'est donc une question politique : « qui doit payer : l'utilisateur ou le contribuable ? ». Il ne faut pas s'endetter et penser que ce sont les générations d'après qui vont le faire. Si vous êtes sur un territoire où vous n'avez pas décidé d'augmenter la pression fiscale, si vous faites la gratuité, vous vous privez de recettes. Vous n'aurez pas plus d'argent puisque vous n'aurez pas augmenté les impôts. Au début, cela paraît sympa mais rapidement, vous avez moins d'argent dans les transports en commun et donc vous proposez moins d'offres. Lorsque ce service est payant, vous vous dites « Tiens, je peux faire 500 mètres. Ah mais si je prends un billet... C'est bon, allez, je marche ». Si c'est gratuit, vous montez et donc la vitesse du bus baisse car il prend des personnes pour des petites distances. Vous réduisez finalement la marche et très peu les déplacements en voiture. Pourquoi cela ? Ce n'est pas tant une histoire de tarif qui joue. Quand vous voyez le prix d'une voiture, le prix de l'essence, de l'entretien, du stationnement, vous pouvez être assurés que le choix de la voiture sur les transports en commun, ce n'est pas un problème d'argent, c'est un problème de performance. C'est un problème que le bus, aujourd'hui, n'est pas suffisamment performant. Si on veut que les gens prennent plus le bus, il faut qu'il soit performant. Si on veut qu'il soit performant, il faut mettre des sous. S'il faut mettre des sous, il faut en trouver. L'utilisateur en fait partie. Aujourd'hui, sachez que sur le budget du syndicat des mobilités de 100 millions d'euros par an, l'utilisateur rapporte 7 millions. Ce n'est pas énorme. Donc ça veut dire que 92% est payé par l'impôt, les entreprises et les contribuables. Mais par contre, ces 7 millions nous permettent d'investir, c'est notre apport. Si nous enlevons les 7 millions, nous n'avons presque plus d'apports et donc plus de capacité d'investissement.

Jean-René Etchegaray : Combien ça coûte et qui va payer ce projet ? Ce projet coûte environ 4,7 millions d'euros hors taxes. Qui va payer ? L'Europe va payer, *via* les fonds FEDER, la région, le syndicat des mobilités et la ville de Biarritz. Beaucoup d'argent public va être investi dans ce projet. Fabien Duprez le disait tout à l'heure : l'objectif étant de passer de 4 à 11 % de personnes qui vont emprunter les transports collectifs. C'est notre ambition en tant que syndicat. Nous avons déjà engagé des projets. Celui-là fait partie d'une liste de projets en cours et d'autres qui vont venir par la suite. Nous sommes partants pour mettre cet argent-là parce qu'on y croit, tout simplement, et pour inciter le maximum d'utilisateurs à emprunter les transports en commun.

#### Question n°14 :

- *Je voudrais revenir sur le nom de « gare routière ». Qui dit « gare routière » dit « regroupement des transports », que deviennent là-dedans Flixbus, Alsa et compagnie.*

Romain Mathey : La sémantique a son importance. Une gare routière, ça veut dire que les bus peuvent s'arrêter, peuvent réguler et attendent donc longtemps. Ce sont des bus qui sont prioritairement ceux du réseau Txik Txak, donc du syndicat des mobilités, que nos élus président. Et c'est bien évidemment aussi pour les cars de substitution de la SNCF et de la Région Nouvelle-Aquitaine pour les TER. Aujourd'hui, on n'a pas prévu, dans l'immédiat, de solution pour les cars Macron, comme on les appelle, ce sont les cars relevant justement de la libre circulation.

Aujourd'hui, ils sont positionnés plutôt sur le secteur d'Iraty et sur l'aéroport. C'est en priorité pour le réseau financé par le contribuable et par les utilisateurs du réseau de transport public. Ce sont des choix qui sont faits. Après, on est aussi tributaires des emprises qui sont disponibles.

Fabien Duprez : C'est également moins cher que le train. Il ne faut pas tout mettre sur la gare routière en raison des problèmes de circulation. Il y a la volonté de séparer les espaces. Les cars Macron, ce sont beaucoup de personnes qui attendent avec des valises, etc. C'est très problématique. D'ailleurs c'est aussi un problème à Bayonne. Donc, on ne le met actuellement pas sur les gares routières urbaines de proximité, on trouve des endroits : la ligne 5 qui fait Iraty-gare-centre-ville permet de récupérer ces personnes et de les emmener soit à la gare soit au centre-ville. Et avec l'évolution de l'offre, on va être au quart d'heure sur cette ligne. Les gens qui descendront auront une solution de transport en commun pour poursuivre leur route s'il n'y a pas des gens qui viennent les récupérer en voiture.

#### Question n°15 :

- *Oui, bonsoir. Je vais rapporter deux sujets. Sur la 810, entre le rond-point de Luis Mariano et le rond-point de l'autoroute : il n'y a aucun arrêt de bus, nulle part. Et est-ce que vous avez prévu, pour relier la Technopole à la gare — j'ai vu que Bidart lançait un projet dans trois ans — pour une étude pour une piste ciblable entre la Technopole et la gare. Alors, ce sujet m'intéresse vraiment, parce que nous sommes les oubliés du secteur. Il n'y a pas de trottoir. On ne peut pas marcher sur la route parce que la circulation est infernale. Donc, on ne peut pas rouler à vélo et à pied. Donc, quelle est la solution ? Qu'est-ce que vous envisagez dans un avenir très proche ? Merci.*

Romain Mathey : Les études ne sont pas encore abouties mais le long de toute la RD810 depuis le giratoire du Mousse et encore au-delà au giratoire du Rhin et Danube a les mêmes problématiques de sécurisation des piétons ou des cyclistes comme cela a été évoqué entre la gare de Biarritz et le secteur Barroilhet-Izarbel. On est sur un axe extrêmement circulant. On n'a pas de solution opérationnelle pour la ligne 3. Pour autant, on a un projet sous le nom de code qui s'appelle Ligne Express Littoral, qui est un peu le projet X sur lequel nous travaillons pour les années à venir au sein du syndicat des mobilités. Il y aura, au moment venu, un temps d'échange spécifique sur ce sujet, et pour pouvoir requalifier ces projets qui s'inscrivent dans la durée, parce qu'encore une fois, il s'agit d'investissements publics conséquents pour requalifier cet axe, y compris pour redonner à la ligne 3 plus de performances, mais aussi à la ligne qui dessert aujourd'hui Izarbel pour aller à la gare. Il faut également prendre en compte le vélo pour les mobilités de proximité, jusqu'à 3 à 5 km. En milieu urbain, cela reste quand même le mode de transport le plus pertinent et on sait que nous avons beaucoup de retard à rattraper. Ces sujets font actuellement l'objet d'études.

Fabien Duprez : Cette route, c'est le fruit d'une histoire, c'est l'ancienne route nationale 10, même l'ancienne route impériale numéro 10 qui a été conçue initialement par l'État pour faire Paris-Espagne. C'était une route nationale pour accueillir d'abord des voitures à cheval et ensuite, des voitures motorisées. Le territoire s'est développé autour de cette route mais ce n'est plus adapté à nos besoins actuels. Il y a un trafic très conséquent sur lequel nous essayons de trouver un point d'équilibre entre tous les modes de transport. Il y a une fonction simple : je prends une voie, je la dédie au vélo, mais des gens vont dire qu'ils ne sont pas d'accord parce que la route elle est contrainte, notamment sur le viaduc. Néanmoins, il y a des choses qui sont faisables, qui sont étudiées et il y a des choses qui vont commencer à sortir. Il se trouve que ce n'est pas à Biarritz

que ça va se passer, mais dans certains secteurs, l'aménagement de la D810 à Anglet va commencer (vers la gendarmerie et un peu avant l'aéroport). Une concertation est en cours, des éléments d'information sont en ligne pour vous documenter. Les aménagements prennent du temps et cela ne peut être fait dans l'immédiat faut si l'on dédie une voie au vélo mais il y aurait un bouchon qui s'installerait. Il est déjà là, mais ce serait encore pire. Nous commençons à le faire à Anglet. L'ambition c'est d'aménager cette route nationale, depuis, une départementale, depuis Hendaye jusqu'à Bayonne parce que partout le problème est le même. On a commencé par Anglet, mais Biarritz viendra aussi.

Question n°16 :

- *Oui, bonsoir, nous, nous travaillons près de la gare, donc c'est juste à proximité de la gare. Je crois qu'on n'a pas encore parlé de ça, mais le parking qui est juste en face de la gare, donc de l'autre côté, où là, apparemment, vous faites de nouveau des travaux pour le paiement des voitures parce que ça pose toujours problème, ce parking. Qu'est-ce qu'il en est et comment il va être aménagé ? Nous, on travaille de l'autre côté. Je suis de la copropriété de la droite. Les personnes n'ont pas, bien sûr, envie de payer ce parking. Ils se mettent dans la copropriété et ils partent travailler la journée. Donc ça, c'était juste à côté de la gare. Qu'est-ce qu'il va se passer sur ce parking-là ? Parce que je ne le vois pas dans les aménagements.*

Jean-Luc Louis : Alors, il y a deux questions dans votre question. La première, le parking, est passé depuis le début de l'année dans les parkings qui sont exploités par Indigo. Ce parking devient payant mais les travaux que vous y voyez aujourd'hui concernent aussi la mise en place de bornes de recharge électriques pour les véhicules électriques et il va y avoir aussi des emplacements vélo. La mise en place, du paiement a un intérêt pour réguler les voitures ventouses, celles qui restent une journée, deux journées, trois journées, voire plus, ce qui gêne la rotation du stationnement. Plus vous avez de voitures ventouses, moins vous avez de place disponible. En rendant le parking payant, cela va réduire ces voitures ventouses et permettre aux gens qui viennent à la gare soit de déposer quelqu'un, soit de venir dans le quartier pour une heure, pour deux heures ou pour trois heures, de pouvoir recommencer à stationner. L'offre de stationnement qui existe aujourd'hui dans le cadre du projet Iraty va être reconfigurée.

Question n°17 :

- *J'avais deux questions. Mais la première vient d'être posée par Madame, c'est-à-dire que va devenir ce parking dans le cadre de ce pôle intermodal. La seconde question, c'est si on veut que les gens viennent à vélo prendre le train ou éventuellement, à la descente du train, trouvent un vélo pour aller à leur travail dans Biarritz ou pour rentrer chez eux, il faut installer un parking à vélos sécurisé. Où le positionnez-vous, pour l'instant ? Là, pour l'instant, on n'a rien vu dans votre proposition sur l'endroit où se situerait ce parking vélo sécurisé. Et deuxième chose, et ça avait déjà été dit : je pense qu'il faut absolument intégrer un parcours cyclable sécurisé vers le centre de Biarritz, si on veut que les gens viennent et repartent de la gare à vélo, on ne peut pas les mettre dans les embouteillages habituels sans une ligne vélo dédiée, sécurisée.*

Stéphane Iralour : Je vais laisser le spécialiste des pistes cyclables vous répondre. Par contre, la vélo station fait partie des objectifs d'implantation sur le site. Pour autant aujourd'hui les études

doivent être conduites. L'année 2024 va être dédiée au recrutement des architectes et des paysagistes qui demain dessineront le projet de gare et pour lequel il y aurait une nouvelle concertation. Ce que l'on a appelé tout à l'heure les vélo stations sur le parking, situé en face de la gare, seront présents sur un pôle d'échanges multimodal pour la gare de demain.

Romain Mathey : Le syndicat des mobilités va aménager sur le parking Chapelet à la fin de cette année, un abri vélo sécurisé alors on l'appelle « vélo station » mais qui sera sécurisé pour une vingtaine de vélos. L'objectif c'est qu'il soit accessible et sur des jauges de places suffisamment importantes pour prévoir aussi l'avenir. La Loi mobilité pose le cadre réglementaire. On est sur des jauges de l'ordre de 70 à 80 places qui seront totalement sécurisées, fermées avec un dispositif d'accès facile pour les voyageurs mais aussi pour les habitants s'ils souhaitent également laisser leurs vélos. Cela est prévu en deux temps. D'ici 2024 sur le parking, et d'ici 2027 sur l'aménagement du parvis avec des espaces sécurisés pour les vélos. Sur la question des circulations cyclables : Rome ne s'est pas faite en un jour. Il va y avoir plusieurs étapes. La première étape c'est l'aménagement sur le parvis avec les dispositions pour le vélo. La deuxième étape est d'avoir des continuités cyclables sécurisées.

Jean-Luc Louis : C'est bien de centraliser toute la partie multimodale sur un seul endroit, par contre il faut diffuser autour de cet endroit. Depuis maintenant 3 ans vous avez pu commencer à voir qu'il y avait des pistes cyclables, des bandes cyclables, etc. L'avenue Kennedy, Foch, font déjà partie du schéma directeur cyclable de la ville de Biarritz et justement c'est à mettre en cohérence avec l'arrivée de cette offre de mobilité au niveau du pôle d'échanges multimodal. Par contre, Rome ne s'est pas faite en un jour. Aujourd'hui un kilomètre de piste cyclable c'est 400 000 euros donc il faut qu'on y arrive petit à petit parce que ça demande beaucoup d'investissements.

#### Question n°18 :

- *Bonsoir. Alors, déjà j'aimerais remercier l'initiative, parce que c'est une chose intéressante d'annoncer un changement dans cette zone, effectivement. En prenant le train, j'ai failli mourir un bon nombre de fois entre la gare et la zone de bus. Alors, j'avais quelques questions. Alors, je vais venir sur le vélo aussi, parce que je fais partie des personnes qui ne vont pas de voiture. Donc c'est possible de vivre sans voiture dans le Pays-Basque, notamment quand on est dans le BAB. En tout cas, moi, je vis très bien depuis plusieurs années ici, et la route, effectivement, c'est très dangereux. Alors, la question que je voulais vous poser, déjà, c'est : à qui veut-on donner la place aujourd'hui dans la ville ? Est-ce qu'on veut donner la place au vélo, à la voiture, aux transports en commun ? Et aux piétons, parce qu'on n'a pas tout à fait parlé des piétons, mais en fait, il faut aussi qu'ils puissent aller à la gare tranquillement. Et ce qui rend aujourd'hui dangereux l'accès à cette gare, c'est la voiture. Alors, je me suis perdue dans ma question. Alors, vous parlez d'un aménagement en 2027, c'est-à-dire qu'aujourd'hui, la question de la mobilité est tellement importante, et on consomme tellement de ressources. En fait, la mobilité cyclable est assez rapide à mettre en place. On l'a vu avec le CoVid. Le nombre de pistes cyclables qui sont nées dans l'urgence, dans la nécessité, parce que l'espace était rendu possible, c'était fou. Donc en fait, la notion de la place du vélo en ville, c'est vraiment un choix politique, et il peut être fait très rapidement, avant même 2027. Parce que, imaginons, ce serait génial, que justement, on crée ces pistes cyclables très rapidement, et le jour où toutes ces habitudes se seront installées, le pôle*

*d'échanges multimodal sera prêt. Mais ce n'est pas : d'abord, on fait le pôle multimodal et ensuite, on dit aux gens : « Ah, ben maintenant vous pouvez prendre le vélo ». Gagnons du temps, parce que ça va faire 3 ans, on va continuer à brûler du pétrole pour se déplacer, alors qu'on pourrait faire autrement.*

- *Interruption : Est-ce que vous avez pensé, les plus anciens ici se souviennent, il y avait une voie directe entre la gare de la Négresse et le centre-ville de Biarritz. Il y a toujours un tunnel. Est-ce qu'on ne pourrait pas le remettre à la communauté pour les vélos, pour aller directement à la gare de la Négresse.*

Fabien Duprez : C'est une question très riche sur les objectifs des différents modes de transport. Nous sommes sur un territoire très voiture : 15 % des déplacements se font à pied. Dans la plupart des agglomérations comparables c'est plutôt 25 %. 1,3 % de déplacements se font à vélos, c'est très et 4 % en transport en commun, c'est également très. 77 % se font en voitures. Un cadre politique a été fixé dans le plan de mobilité qui a été adopté en 2020 : faire passer la part de la voiture de 77 à 52 (ce qui est très ambitieux), les vélos de 1,3 à 8 %, les transports en commun de 4 à 11 %. On est dans un territoire aujourd'hui tellement voiture que, si on dimensionne mal un aménagement, il y a de la congestion qui est générée. C'est ce que nous avons testé malheureusement à Saint-Jean-de-Luz, et en fait, en pensant régler le problème, on l'a aggravé. Penser qu'on va chasser la voiture et que ça va marcher, malheureusement, on n'y arrive pas. On est obligé d'y aller pas à pas. Il y a quand même des signes encourageants. Par exemple, sur les transports en commun, on gagne 10 % tous les ans. Depuis trois ans, de 2020 à 2021, on a gagné beaucoup, c'était le Covid, ça ne compte quasiment pas, mais de 21 à 22, on a regagné 9, et de 22 à 23, on a regagné 11 %. Il y a des choses qui bougent sur le territoire. On s'est équipé de compteurs à vélo pour pouvoir mieux évaluer cela. Il y a une demande d'avoir des aménagements de sécurité pour le vélo, ce qui coûte beaucoup d'argent au syndicat des mobilités mais nous apprenons de nos erreurs pour faire mieux. Nous avons un indicateur, les subventions qu'on distribue sur les communes du Pays-Bas pour faire des pistes cyclables. Il y a trois ans, c'était zéro, il y a deux ans, c'était un demi-million, l'an dernier, c'était un million, cette année, il y a tellement de demandes, qu'avec deux millions, nous n'en avons pas assez.

Romain Mathey : Vous évoquiez la liaison empruntée, jusqu'en 1980, à peu près, par le train quand il allait jusqu'à la gare de Biarritz-Midi. Il y a des bouts d'emprises ferroviaires, un patrimoine ferroviaire qui existe intra-muros. Cela peut être des points de réflexion pour des solutions de déplacement locales. Aujourd'hui, pour être tout à fait concret, c'est vrai que dans le projet de pôle d'échanges, on ne les a pas intégrés, mais ça peut être, effectivement, matière à projet pour des segments ou des parties de déplacement qui pourraient être un jour, transférables ou mutables.

#### Question n°19 :

- *Je voulais en profiter pour attaquer un petit peu les employés de la SNCF. Vous pouvez remarquer la voie de la gare de la Négresse, elle serait très pratique parce qu'on pouvait prendre le train au premier quai, sans prendre les souterrains avec toutes les valises et tout le truc là. Alors, on m'a dit il y a un petit problème. C'est lui, l'équipe au milieu, qui est rentrée sur le bateau des trains couchette. Parce qu'on m'a dit que c'était lui qui était neutralisé. Avec un petit effort, vous pourriez aménager le quai, ça supprimerait le bateau et beaucoup de trains pourraient rentrer en bord de gare, en attendant de faire mieux.*

*Et je pense que les TER, on pourrait les faire passer souvent, parce que la longueur doit rentrer entre le signal et le bateau.*

Florent Kunc : Ça rejoint un petit peu la question par rapport à l'usage du faisceau. L'aiguille d'un accès, c'est vrai que c'est quelque chose d'assez compliqué d'avoir l'intention de traverser au milieu d'un quai, intellectuellement, on ne voit pas ça partout. Et les deux spires, finalement, on a une aiguille. Neutralisée, ça veut dire qu'elle est bloquée dans une seule direction. Ça ne veut pas dire qu'elle est démontée. Elle est quelque part fonctionnelle. Si elle est réactivée, vous pouvez de nouveau l'utiliser pour aller sur le fameux faisceau qui pourrait être utilisé. Il faut qu'on ait cette vision pluriannuelle qui nous donne la certitude que d'un point de vue ferroviaire, il n'y a plus besoin d'aller là-bas. Cela tirerait le sujet foncier de récupération du faisceau de voie, de service, de la dépose et puis de la neutralisation de la dépose de l'aiguillage et enfin le fait qu'on se retrouverait avec un quai à niveau, et donc un quai extrêmement, beaucoup plus long que ce qui existe aujourd'hui. Cela fait très clairement partie, dans la vision prospective, aussi de l'utilisation des gens en gare et de la fréquence d'utilisation des trains, des RER, des TGV. Pour faire un clin d'œil au GOV (graphique d'occupation des voies) de la gare de Biarritz, il n'a pas été acté qu'il fallait arrêter tout ça. Et je remercie la personne qui a parlé du tunnel. Je ne le connaissais pas.

#### Question n°20 :

- *Est-ce que ce n'est pas possible de faire une rampe à la place de l'escalier ? Parce que, pour les valises, soit il faut aller au bout du quai pour prendre l'ascenseur, mais au lieu des escaliers, s'il y avait une rampe, ce serait beaucoup plus facile.*

Florent Kunc : Alors, votre question, ce serait que ce soit intéressant, à la limite pour des vélos ou pour les valises, d'avoir la possibilité de les faire rouler, comme on peut le voir sur Montparnasse. Il n'y a rien qui nous en empêche. Par contre, si la question, c'est de faire une rampe complète, comme on voit du côté de Bordeaux avec une rampe extrêmement longue. Ce n'est pas ça qu'il faut faire, parce que dès lors qu'on fait une rampe, il faut qu'on la mette à usage des Personnes à Mobilité Réduite, donc on est contraints par rapport à la rampe : il faut qu'elle soit extrêmement longue. A titre personnel, il n'y a rien qui m'empêcherait d'imaginer à ce qu'on fasse des aménagements, pour avoir la possibilité de faire rouler les valises à roulettes sur le côté, et même de voir à ce qu'on ait cette fonctionnalité de roulage vélo dans le cadre du souterrain. Nous avons même intérêt à ce que les vélos roulent sur le côté, plutôt que de prendre l'ascenseur qui n'est pas fait pour les vélos, qui ont d'ailleurs du mal à le supporter, et qui génèrent d'autres petits problèmes.

## **CONCLUSION**

En guise de conclusion, les intervenants remercient l'ensemble des participants pour leurs contributions, qui nourriront le projet.

Vous pouvez continuer à contribuer en vous informant et en participant jusqu'au 03 mai 2024 :

- En ligne : <https://www.democratie-active.fr/pem-gare-biarritz/>
- En papier : à la mairie de Biarritz ainsi qu'au siège du Syndicat des mobilités du Pays-Basque Adour