



**AMÉNAGEMENT DU PÔLE
D'ÉCHANGES MULTIMODAL
DE LA GARE DE BIARRITZ**
**BIARRITZEKO
TREN GELTOKIKO GUNE
MULTIMODALAREN
ANTOLAKETA 2024 / 2027**

**Bilan de concertation
préalable**




SYNDICAT
DES MOBILITÉS
PAYS BASQUE-ADOUR
IPAR EUSKAL
HERRI-ATURRIKO
MUGIKORTASUNEN
SINDIKATUA
SINDICAT
DE LAS MOBILITATS
PAIS BASCO-ADOR



SOMMAIRE

PRÉAMBULE	3
PARTIE 1 – LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION PRÉALABLE.....	4
PARTIE 2 – LE DÉPLOIEMENT DE LA CONCERTATION.....	5
ANNONCES RÉGLEMENTAIRES ET LÉGALES.....	5
DOSSIER DE CONCERTATION.....	5
LA RÉUNION PUBLIQUE	6
LES REGISTRES DE CONTRIBUTION	9
RELATIONS PRESSE.....	9
PARTIE 3 – LE BILAN ET LES SUITES DE LA CONCERTATION.....	10
LE PROJET EN GÉNÉRAL	10
LA CIRCULATION ET LE STATIONNEMENT AUTOMOBILES.....	11
DES STATIONNEMENTS ET DES PISTES CYCLABLES DÉDIÉS AUX VÉLOS	11
LES PIÉTONS ET LES TROTTOIRS	12
LE TRAIN ET LA GARE FERROVIAIRE.....	13
LES BUS ET LA GARE ROUTIÈRE	13
DES AMÉNAGEMENTS SPÉCIFIQUES POUR LES TAXIS ET VTC.....	14
INTÉGRER LE PROJET AU QUARTIER	14
LES SUITES DE LA CONCERTATION	14
ANNEXES	16

PRÉAMBULE

Pour faciliter les mobilités sur le territoire, le syndicat des mobilités Pays-Basque Adour s'est engagé depuis quelques années dans une phase de modernisation des abords des gares présentes sur son territoire. À l'image de Bayonne et d'Hendaye, l'objectif est désormais d'aménager le Pôle d'Échanges Multimodal* (PEM*) de la gare de Biarritz : un lieu de connexion de tous les modes de transports. Celui-ci alliera ainsi les mobilités actives (vélo, marche à pied), les transports collectifs (bus, trains, taxis) et la voiture.

Ce PEM* est guidé par 3 principes :

- ✓ Faciliter l'accès aux différents modes de transport
- ✓ Fluidifier les déplacements des usagers
- ✓ Sécuriser les flux de véhicules et de piétons

Concrètement, le projet de PEM* de la gare de Biarritz prévoit un aménagement du parvis de la gare, un déplacement du parking des loueurs de voitures, une optimisation de l'offre de stationnement, la création de vélo stations, la végétalisation des différents espaces, ou encore la création d'une gare routière.

La réalisation de ce projet mobilise **cinq partenaires** associant différentes compétences, coordonnés par le syndicat des mobilités Pays-Basque Adour.

LES PARTENAIRES FINANCIERS ET TECHNIQUES DU PROJET



Le syndicat des mobilités Pays-Basque Adour (38 %*)
Autorité organisatrice des mobilités, compétente pour la réalisation du PEM. Le syndicat sera accompagné de la PSL pour l'AMO ainsi que des services de support de la CAPB pour la communication, le foncier, l'aménagement et les partenariats.



La ville de Biarritz (17 %)
Les services « grands projets » et « techniques » de la ville sont les plus compétents pour l'aménagement de l'espace public.



La Région Nouvelle-Aquitaine (15 %)
Au travers la direction des transports et des voyageurs, la Région est l'autorité organisatrice de l'offre des TER.



L'Union Européenne (30 %)
Au travers du Fonds européen de développement régional 2021-2027, l'Union Européenne est un partenaire financier du projet.



La Société Nationale des Chemins de Fer
Grâce à ses structures « Gares et connexions » et « Réseau », la SNCF est compétente pour gérer et valoriser les gares, comme le foncier.

*Le coût du projet d'aménagement du PEM de la gare de Biarritz est 4,7 millions d'euros Hors taxes, avec un objectif de réduction de 10 % sur l'ensemble du projet.

Au titre des articles L. 103-2 et R. 103-1 du Code de l'urbanisme, le projet a fait l'objet d'une démarche de concertation préalable du 2 avril au 3 mai 2024 portée par la Ville de Biarritz et le syndicat des mobilités Pays-Basque Adour. Celle-ci est réalisée en amont des études de conceptions

de maîtrise d'œuvre qui viendront préciser le projet. Les travaux sont à ce jour prévus pour 2026 et 2027.

PARTIE 1 – LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

La démarche de concertation préalable s'est déroulée du 2 avril au 3 mai 2024 et avait deux objectifs principaux :

- 1) Informer au mieux les personnes concernées par le projet de PEM Biarritz (riverains, élus, associations, etc.) ;
- 2) Permettre l'expression en favorisant les échanges pour recueillir les avis, remarques ou questionnements des personnes participantes.

Pour répondre au mieux à ces deux objectifs, plusieurs modalités de concertation ont été mises en œuvre, conformément à la délibération du conseil syndical du SMPBA du 1^{er} février 2024, à savoir :

- Au moins quinze jours avant le début de la concertation, publication d'un avis par voie dématérialisée (cf. Annexe n°1) sur les sites internet du syndicat des mobilités Pays-Basque Adour (www.communaute-paysbasque.fr) et de la Ville de Biarritz (www.biarriz.fr), et par voie d'affichage sur le lieu du projet, indiquant les modalités retenues ;
- Mise en ligne d'un dossier de concertation (cf. Annexe n°5), sur le site internet du syndicat des mobilités Pays-Basque Adour (www.communaute-paysbasque.fr) et de la Ville de Biarritz (www.biarriz.fr), accompagné d'un registre électronique ;
- Mise à disposition du dossier de concertation, et d'un registre papier au siège du syndicat des mobilités Pays-Basque Adour et de la Communauté d'Agglomération Pays-Basque (15 avenue Foch, 64100 Bayonne) et en Mairie de Biarritz (12 avenue Edouard VII, 64200 Biarritz), consultables par le public aux jours et heures d'ouverture des bureaux ;
- Organisation d'une réunion publique, dont la date, le lieu et l'heure, seront communiqués au public par publication d'un avis par voie dématérialisée sur les sites internet du syndicat des mobilités Pays-Basque Adour (www.communaute-paysbasque.fr) et de la Ville de Biarritz (www.biarriz.fr), et par voie d'affichage sur le lieu du projet.

PARTIE 2 –

LE DÉPLOIEMENT DE LA CONCERTATION

ANNONCES RÉGLEMENTAIRES ET LÉGALES

Conformément à la délibération du 1^{er} février 2024, un avis d'information a été publié pour :

- 1) Synthétiser les objectifs du projet de Pôle d'échanges multimodal de la gare de Biarritz ;
- 2) Informer le plus grand nombre des modalités de la concertation préalable.

Consultation de l'avis d'information

Il il était possible de consulter cet avis d'information sur :

- Par voie dématérialisée sur :
 - ❖ Le site internet du syndicat des mobilités Pays-Basque Adour à partir du 13 mars 2024, accessible à l'URL suivante (annexe n°2) :
<https://www.communaute-paysbasque.fr/concertations-reglementaires-1/concertation/concertation-prealable-pole-dechanges-multimodal-pem-de-la-gare-de-biarritz>
 - ❖ Le site internet de la ville de Biarritz, accessible à l'URL suivante (annexe n°3) :
<https://www.biarritz.fr/mes-demarches-desmartxak/urbanisme/enquetes-et-concertations>
 - ❖ La publication en ligne réalisée par le journal Sud-Ouest le 29 mars 2024, accessible à l'URL suivante (annexe n°4) :
<https://www.sudouest.fr/annonces-legales/2400690>
- Par voie d'affichage :
 - ❖ Sur le lieu du projet, à savoir la gare de Biarritz ;
 - ❖ Au siège du syndicat des mobilités Pays-Basque Adour, soit au 15 Avenue Foch, 64100, Bayonne ;
 - ❖ À la mairie de Biarritz, soit au 12 Avenue Edouard VII, 64200 Biarritz.
 - ❖ La publication sur le journal papier La Semaine du Pays-Basque le 29 mars 2024.

Relais

Au travers leurs différents sites internet, les partenaires du projet ont relayé les informations concernant le déroulé de la concertation :

- La région Nouvelle-Aquitaine (annexe n°8) :
<https://transports.nouvelle-aquitaine.fr/toute-lactualite-des-transports/concertation-prealable-le-projet-de-pole-dechange-multimodal-de-biarritz>
- La SNCF (annexe n°9) :
<https://www.garesetconnexions.sncf/fr/gares-services/actualites/concertation-projet-pole-d-echanges-multimodal>

DOSSIER DE CONCERTATION

Le dossier de concertation (annexe n°5) visait à présenter le projet d'aménagement de Pôle d'échanges multimodal de la gare de Biarritz dans son ensemble. Pour cela, il mettait en exergue une vision globale du projet en revenant sur son contexte, ses enjeux, ses grandes orientations et ses objectifs. L'objectif de ce support était de rendre les informations concernant le projet de PEM les plus accessibles possible, mais également de permettre au public de contribuer au projet en enrichissant les études et le travail qui sera réalisé par les équipes portant le projet.

Ce dossier était disponible pendant toute la durée de la concertation préalable :

- En format papier (imprimé en 150 exemplaires) :
 - ❖ Au siège du syndicat des mobilités Pays-Basque Adour, soit au 15 Avenue Foch, 64100 Bayonne.
 - ❖ À la mairie de Biarritz, soit au 12 Avenue Edouard VII, 64200 Biarritz ;
- Au format numérique sur :
 - Le site du syndicat des mobilités Pays-Basque Adour accessible à l'URL suivante : <https://www.communaute-paysbasque.fr/concertations-reglementaires-1/concertation/concertation-prealable-pole-dechanges-multimodal-pem-de-la-gare-de-biarritz>
 - ❖ Le site internet de la mairie de Biarritz, accessible à l'URL suivante : <https://www.biarritz.fr/mes-demarches-desmartxak/urbanisme/enquetes-et-concertations>

LA RÉUNION PUBLIQUE

Conformément à la délibération du 1^{er} février 2024, une réunion publique a été organisée. Elle a eu lieu à l'École Hôtelière de Biarritz le 11 avril 2024 de 18h00 à 20h00. Cette réunion a permis de présenter, dans un premier temps, le projet poursuivi dans le cadre du Pôle d'échanges multimodal de la gare de Biarritz et, dans un second temps, de laisser aux participants l'opportunité de s'exprimer sur le projet et de poser leurs questions.

Pour informer le plus de personnes possibles de la tenue de cette réunion publique, les informations la concernant ont été relayées par :

- Le site internet du syndicat des mobilités Pays-Basque Adour, accessible à l'URL suivante : <https://www.communaute-paysbasque.fr/concertations-reglementaires-1/concertation/concertation-prealable-pole-dechanges-multimodal-pem-de-la-gare-de-biarritz>
- Le site internet de la mairie de Biarritz, accessible à l'URL suivante : <https://www.biarritz.fr/mes-demarches-desmartxak/urbanisme/enquetes-et-concertations>
 - La mairie a par ailleurs publié un post Facebook le 09 avril 2024 (annexe n°7)
- L'avis d'information publié en ligne par le journal Sud-Ouest, accessible à l'URL suivante (annexe n°4) : <https://www.sudouest.fr/annonces-legales/2400690>
- Des invitations personnalisées ont été réalisées par le biais d'un boîtage sur le quartier de la gare de Biarritz et de mails destinés aux riverains du projet.
- Un affichage sur le lieu du projet a également permis d'informer le public de la tenue de la réunion publique (cf. Annexe n°10)
- Une flamme à la charte du projet a été produite et mise en avant lors de la réunion publique.

Les intervenants

Au cours de la réunion publique, 4 intervenants se sont succédé pour présenter le projet, puis répondre aux questions et remarques du public :

- Maider AROSTEGUY – Maire de Biarritz ;
- Jean-Pierre ETCHEGARAY – Vice-Président du syndicat des mobilités Pays-Basque Adour ;
- Romain MATHEY – Chef de projet au syndicat des mobilités Pays-Basque Adour ;
- Stéphane IRALOUR – Directeur Général de la Société Publique Locale (SPL) du Pays-Basque Aménagement.

En complément, 3 intervenants se trouvaient au premier rang, dans le public, de sorte à apporter des éléments de réponses aux questions plus techniques :

- Fabien DUPREZ – Directeur Général du syndicat des mobilités Pays-Basque Adour ;
- Jean-Luc LOUIS – Chargée de mission « grands projets » à la mairie de Biarritz ;
- Florent KUNC – Directeur Régional SNCF Gares et connexions.

Outre ces intervenants, l'animation de la réunion publique était assurée par :

- Diane BEAUCARD – Directrice de l'agence de concertation Neorama.

Les objectifs

Les objectifs de cette réunion d'information étaient, en premier lieu, d'informer toutes les personnes intéressées par le projet du PEM en revenant d'abord sur le contexte et les enjeux du projet, avant de présenter les grandes orientations d'aménagement. En second lieu, la présentation de la démarche de concertation visait à expliciter les raisons et les modalités de la concertation en cours sur le projet. Enfin, les échanges avec la salle avaient pour objectif d'offrir un temps réservé à l'expression des personnes présentes, durant lequel ils ont pu poser des questions, émettre des avis, etc.

La présentation

Le contenu de la réunion publique a été le suivant :

- Propos introductif de Maider Arosteguy, maire de Biarritz :
 - o Retour sur l'histoire et la centralité de la gare
 - o Inscription du projet de PEM dans celui de « RER basque »
 - o Inscription du projet de PEM dans celui du « quartier Iraty »
 - o Axes principaux du projet : réorganiser l'offre de stationnement et de transports collectifs, valorisation du parvis de la gare
- Propos introductif de Jean-René Etchegaray, vice-président du SPMBA :
 - o Objectifs du projet : faciliter les déplacements en train et proposer des alternatives à la voiture

- Rappel de la croissance en cours et à venir de l'usage de la gare
- Inscription du projet de PEM dans celui de « RER basco-landais »
- Réponse à des objectifs d'évolution de l'usage du train
- Qu'est-ce qu'un Pôle d'échanges multimodal ?
 - Répondre aux enjeux actuels et à venir des usages de la gare
 - Connecter toutes les offres de mobilité (piétons, cyclistes, bus, voiture, taxis, etc.)
 - Un projet réalisé en partenariat avec la ville de Biarritz, la Région Nouvelle-Aquitaine, la SNCF gares et connexions, etc.
- Le projet de PEM Biarritz :
 - Présentation des principes d'aménagement du PEM de la gare de Biarritz et des actions à mettre en œuvre à l'horizon 2027 (reconstitution d'un parking, aménagement du parvis de la gare, création d'une gare routière, etc.)
 - Présentation de quelques propositions d'aménagement dans une démarche durable
 - Présentation du calendrier prévisionnel du projet
- La concertation
 - Rappel du déroulé et des modalités de la concertation

Les échanges

À la suite du temps de présentation, les participants à la réunion publique ont été encouragés à faire part de leurs questions, avis, remarques ou autres. Au total, 20 questions ont été posées pendant la réunion publique. Les porteurs du projet étaient présents, de sorte à répondre le plus justement possible aux participants.

Voici les principaux thèmes abordés lors de ces échanges :

- L'offre de transports en commun (accessibilité, coordination, régularité, nouvelles lignes, coût, utilisation, etc.)
- L'offre et les problématiques de stationnement
- Les problématiques de circulation automobile autour de la gare
- Les trottoirs des rues autour de la gare (accessibilité aux piétons)
- L'absence d'un espace réservé aux VTC
- L'absence d'abris pour attendre les taxis ou autres moyens de transport
- L'aménagement de pistes cyclables sécurisées
- L'offre de bus de voyages dans le PEM
- Une potentielle utilisation d'anciens tunnels
- Une potentielle modification des quais de la gare pour augmenter le trafic de trains
-



Près d'une centaine de personnes se sont présentées au Lycée hôtelier de Biarritz le 11 avril 2024 de 18h00 à 20h00 pour assister à la réunion publique.

Cette réunion publique a fait l'objet d'un compte-rendu (cf. Annexe n°14), rendu accessible conjointement au registre dématérialisé.

LES REGISTRES DE CONTRIBUTION

La mise à disposition de registres pendant toute la durée de la concertation préalable a permis à chaque personne souhaitant s'exprimer sur le projet de laisser une question, une remarque, ou un avis par écrit.

Registre dématérialisé :

Disponible 24h/24 et 7j/7, le registre dématérialisé (registre web) a permis à toute personne qui le souhaitait, sous réserve d'un accès internet et quel que soit le lieu, de contribuer au projet pendant toute la durée de la concertation préalable.

Pour accéder à ce registre, un lien d'accès direct était indiqué sur les pages web dédiées au projet sur les sites internet de la Communauté d'Agglomération Pays Basque et de la Ville de Biarritz. Ce registre était également accessible à l'adresse suivante : <https://www.democratie-active.fr/pem-gare-biarritz>

► 14 contributions ont été formulées sur le registre dématérialisé de l'ouverture à la clôture de la concertation préalable. 2 contributions d'études ont été jointes à la concertation. Elles seront examinées par le maître d'ouvrage au regard des thématiques abordées. Toutefois une contribution a été émise deux fois par la même personne.

Registre au format papier :

Au côté du dossier de concertation papier, un registre papier a été mis à disposition du public au siège du syndicat des mobilités Pays-Basque Adour (15 avenue Foch, 64100 Bayonne) et en Mairie de Biarritz (12 avenue Edouard VII, 64200 Biarritz), pendant toute la durée de la concertation préalable, aux jours et horaires d'ouverture habituels.

► Aucune contribution n'a été déposée sur les registres papiers présents au siège du SMPBA et à la mairie de Biarritz.

RELATIONS PRESSE

Afin d'informer le public de la concertation, le maître d'ouvrage a également réalisé :

- un communiqué de presse (Annexe n°15)
- des encarts dans le journal Sud Ouest publié le 5 avril et La Semaine du Pays-Basque publié la semaine du 29 mars au 4 avril (Annexe n°16).

La communication et la réunion publique ont donné lieu à la publication de deux articles dans le journal Sud-Ouest le 6 avril et le 13 avril 2024 (Annexe n°17 et 18).

PARTIE 3 – LE BILAN ET LES SUITES DE LA CONCERTATION

Tout au long du processus de concertation, de nombreux enseignements ont permis de faire remonter des problématiques, questions et avis, se recoupant parfois. Ils concernent directement le PEM, mais également son impact sur les quartiers alentours, voire la ville de Biarritz. Ces enseignements peuvent être classés autour des différentes mobilités et infrastructures leur étant destinées : train et gare, stationnement et circulation automobiles, trottoirs et piétons, pistes cyclables et vélos, bus et arrêts, taxis et VTC, et enfin l'intégration du projet au quartier.

LE PROJET EN GÉNÉRAL

La plupart des enseignements ont soulevé l'intérêt de réaménager la gare de Biarritz, notamment pour la rendre plus accessible aux transports en commun, aux vélos, ou aux piétons. Toutefois, quelques personnes questionnent la réduction des espaces destinés aux voitures.

Les premières réponses du maître d'ouvrage

Ces contributions alimenteront les études de conception qui seront réalisées par la maîtrise d'œuvre.

Sur l'aménagement du parvis par exemple, des contributions affirment vouloir disposer d'un parvis plus végétal, avec des stationnements destinés aux vélos ; mais un contributeur a souligné l'aspect pratique, fluide et accessible du dépose-minute actuel, qui permet de déposer les étudiants et les seniors notamment. Ce même contributeur a donc voulu faire part de ses doutes au sujet de la pertinence des coûts du réaménagement par rapport aux usages actuels de la gare.

Enfin, il a été proposé d'intégrer les retours d'expérience des aménagements réalisés pour les gares de Bayonne et Hendaye.

LA CIRCULATION ET LE STATIONNEMENT AUTOMOBILES

Réorganiser le stationnement

La réorganisation du stationnement a été une thématique majeure lors de la concertation préalable. La suppression des places de stationnement destinés aux véhicules légers sur le parvis de la gare a été appréciée par un contributeur.

Pour augmenter la capacité de stationnement dans le quartier, il a été suggéré de construire un parking à étages.

Il a été proposé, lors de la réunion publique, d'investir les anciennes voies ferrées le long de l'Allée du Mourra pour créer de nouveaux espaces de stationnement.

La réorganisation du stationnement pose également quelques questions. Un contributeur se questionne sur l'impact de la création du « parking loueur » sur l'artificialisation des sols qui devrait faire l'objet d'une étude communiquée plus tard au grand public. Il propose de protéger la friche existante et de désartificialiser les places de stationnement existantes.

Toutefois, une vigilance sur la réduction des places de stationnement a été exprimée par les riverains. La concertation a permis de mettre en avant les problématiques de stationnement rencontrées par les riverains. Actuellement, de nombreux voyageurs et riverains utilisent les places de parking situées à proximité des habitations, réduisant ainsi la place disponible pour les habitants.

Réduire la circulation automobile

La circulation automobile est jugée importante par beaucoup de participants et se révèle être un enjeu essentiel dans le quartier mais également dans la ville de Biarritz plus largement. Plusieurs inquiétudes ont été exprimées, notamment entre le giratoire de Luis Mariano et de celui de la Négresse ; mais également lorsque les bus s'arrêtent sous le viaduc. Ces inquiétudes sont amplifiées par l'objectif d'augmenter le trafic de bus et donc d'ajouter des véhicules lourds sur les routes déjà encombrées.

Pour résoudre les problématiques de circulation, un participant à la réunion a mis en avant l'intérêt de créer un second pont.

Les premières réponses du maître d'ouvrage

La programmation présentée en réunion publique ne pourra pas évoluer sur le plan du stationnement. Les études de conception ne doivent toutefois pas bloquer les perspectives.

Les premières réponses du maître d'ouvrage

- Des **études** sur l'organisation de la circulation sont engagée dans le cadre du plan de mobilité.
- L'objectif est **d'inciter à privilégier les transports en commun** (et notamment le bus) par rapport à la voiture individuelle.
- L'opportunité **d'un nouvel ouvrage** sera examinée au regard des **enjeux de circulation** et du **développement du réseau de transports en commun**.

DES STATIONNEMENTS ET DES PISTES CYCLABLES DÉDIÉS AUX VÉLOS

Plusieurs propositions ont été réalisées pour sécuriser et faciliter les déplacements des cyclistes.

L'aménagement d'une piste cyclable sécurisée autour de la gare, mais reliant également la gare au centre-ville est perçue comme nécessaire pour sécuriser les déplacements et inciter à la pratique du vélo en ville. Pour relier la gare de la Négresse au centre-ville en toute sécurité, des contributions proposent la réhabilitation d'un ancien tunnel datant de 1880 et muré en 2010. Une autre contribution a soulevé l'intérêt de créer une passerelle dédiée aux piétons et aux cyclistes au Nord-Ouest de la gare de Biarritz.

Les premières réponses du maître d'ouvrage

- La réalisation d'un **abri** à vélo sécurisé conforme à la réglementation est prévue dans le projet du PEM.
- Le **développement des pistes cyclables** sont prévues au-delà du PEM de la gare de Biarritz dans le cadre **d'études et de programmations spécifiques**.

Dans la continuité de ces enseignements, une contribution en ligne souligne l'intérêt de créer des itinéraires de « moindre pente » pour prendre en compte l'aspect vallonné de Biarritz, en particulier reliant La Négresse à Bassussarry, à Bidart, Saint Martin, Aguilera, le Braou, etc.

Pour faciliter les déplacements, il a également été proposé d'aménager davantage de places de stationnement pour les vélos aux abords de la gare de Biarritz.

Un contributeur a évoqué l'inadaptabilité d'aménager des stationnements de vélos, la gare étant utilisée par des voyageurs souvent trop chargés pour utiliser ce mode de transport.

LES PIÉTONS ET LES TROTTOIRS

Des riverains ont noté le manque d'aménagements sécurisés pour les piétons. Il a par exemple été proposé de séparer les trottoirs de la chaussée le long de l'Allée du Mourra, sous le viaduc pour accéder à la ligne de bus n°3 ou encore le long de la route départementale n°810.

Les premières réponses du maître d'ouvrage

- Un des principes forts du PEM est de garantir des déplacements piétons sécurisés.
- Le syndicat des mobilités Pays-Basque Adour souhaite **sécuriser l'arrêt** de bus n°3 de la gare et examiner la possibilité d'une connexion directe à la gare routière (étude du réseau Txik Txak).

LE TRAIN ET LA GARE FERROVIAIRE

Cette thématique concerne les quais ferroviaires et l'accès à ces derniers par les usagers. Plusieurs contributions ont été émises lors de la réunion publique. Il a par exemple été proposé d'aménager les quais et les voies ferrées de la gare pour faciliter et augmenter le trafic de TER.

En outre, il a été proposé de faciliter l'accès au quai en créant une rampe pour faire rouler les bagages et les vélos de long des escaliers existants.

Les premières réponses du maître d'ouvrage

- La création d'une **rampe** pour les bagages et vélos à côté des escaliers pourra être étudiée par la maîtrise d'ouvrage de la SNCF.
- La mutabilité des terrains SNCF relève des décisions du gestionnaire d'infrastructure (SNCF Réseau).

LES BUS ET LA GARE ROUTIÈRE

Au-delà de l'inquiétude exprimée quant à la hausse de la circulation des bus, ce mode de transport a fait l'objet d'autres points d'attention.

Plusieurs riverains ont souligné le manque de coordination entre les départs des bus principaux (le n°5 et le n°38 par exemple) et l'arrivée des trains, contraignant l'usage des transports en commun à la sortie du train.

Pour favoriser ce moyen de transport par rapport à la voiture individuelle, plusieurs propositions ont été réalisées : instaurer la gratuité des transports en commun et créer une navette reliant l'aéroport et la gare.

Les premières réponses du maître d'ouvrage

- Des démarches sont en cours pour **coordonner** et afficher les horaires de train et de bus.
- Une navette reliant l'aéroport à la gare de Biarritz ne sera pas créée, car le **bus n°3** reliera ces deux lieux en **15 minutes** à compter du 06 janvier 2025.
- Une étude sera menée pour relier la ligne de bus n°3 à la gare routière directement.
- La gare routière sera exclusivement réservée au réseau de transports publics, en particulier **TXIK TXAK**, et non aux bus de compagnies privées, concurrents de la SNCF.
- La tarification TXIK TXAK est une des moins chères de France.
- Les retours d'expérience sur la gratuité ne démontrent pas de reports modaux forts de la voiture vers les transports en commun. Elle peut également être un frein à l'investissement et au développement de l'offre reposant sur le contribuable.

Enfin, une question a été posée au sujet de la place des bus de voyages dans le PEM Biarritz.

DES AMÉNAGEMENTS SPÉCIFIQUES POUR LES TAXIS ET VTC

La création d'un espace dédié aux chauffeurs VTC

Les chauffeurs VTC de Biarritz ont relevé le manque d'infrastructures leur étant destinées en gare de Biarritz. Le parking dépose-minute qu'ils empruntent est jugé insuffisant.

L'aménagement d'un abri pour l'attente des taxis

Un participant à la réunion d'information et d'échanges a soulevé l'importance de prévoir un abri pour l'attente des taxis.

Les premières réponses du maître d'ouvrage

- Le maître d'ouvrage prendra les dispositions nécessaires pour prévoir un nombre de places dédiées à l'activité VTC selon des modalités qui seront étudiées avec le maître d'œuvre tout en garantissant des conditions d'accès sécurisées à ce service.
- Les solutions de gestion d'attente des taxis et VTC seront pris en compte dans le cadre des études à venir.

INTÉGRER LE PROJET AU QUARTIER

La démarche de concertation a permis de montrer l'enjeu d'intégrer le projet au quartier. Au-delà du projet de PEM de la gare de Biarritz, des contributions portent sur des propositions d'aménagements divers. Les riverains de la route départementale n°810 ont demandé la création d'arrêts de bus (n°3 par exemple), d'un bas-côté réservé aux piétons, ainsi que d'une piste cyclable.

Une contribution en ligne comprend des réflexions pour intégrer davantage de logements et de commerces en construisant de nouveaux bâtiments à la place de ceux déjà existants.

Une autre contribution a suggéré de joindre au dossier davantage d'éléments concernant les imbrications du projet Iraty II dans l'aménagement du PEM et de ses alentours.

Les premières réponses du maître d'ouvrage

- Des projets d'aménagement pour piétons, cyclistes et bus sont **en cours**, comme celui de la « **ligne express littoral** ».
- Le **projet urbain d'Iraty** relève d'une **maîtrise d'ouvrage communautaire** et fera l'objet d'une consultation publique dédiée.

LES SUITES DE LA CONCERTATION

En conclusion, les observations et contributions du public recueillies lors de la concertation préalable vont permettre d'alimenter la poursuite des études de conception qui vont être menées dans les prochains mois, à savoir notamment :

- Donner une place plus importante au végétal dans l'aménagement à venir du parvis de la gare ;
- Intégrer au projet des stationnements sécurisés pour les vélos ;

- Intégrer les retours d'expérience des aménagements réalisés ;
- Prévoir des aménagements sécurisés pour les piétons et les vélos ;
- Intégrer un espace dédié aux VTC au sein du futur projet ;
- Prévoir des abris pour les usagers en attente de Taxi ou VTC ;
- Renforcer l'accessibilité de la gare ferroviaire (rampe d'accès pour vélos et bagages) ;
- Coordonner les horaires des transports en commun public avec ceux des trains.

Cette concertation préalable a été l'occasion d'évoquer d'autres thèmes connexes au projet du PEM de la gare de Biarritz (le projet urbain Iraty, la desserte des quais de la gare, le réseau Txik Txak, les liaisons cyclables, etc.), sans faire partie de l'objet de la concertation. Ils seront néanmoins relayés auprès des instances respectives concernées (Communauté d'Agglomération Pays-Basque, SNCF, ville de Biarritz, etc.) selon les thèmes évoqués, pour prise en considération.

ANNEXES

Annexe n°1 : Avis d'information de la concertation préalable



Annexe n°2 : Publication sur le site internet du syndicat des mobilités Pays-Basque Adour



Annexe n°3 : Publication sur le site internet de la ville de Biarritz



Annexe n°4 : Annonce légale publiée dans le journal Sud-Ouest



Annexe n°5 : Dossier de concertation



Annexe n°6 : Registre de concertation numérique



NUMERO DE LA CONTRIBUTION	CONTRIBUTION INTEGRALE	AVIS
1	Multimodal : une action peut être lancée immédiatement en mettant en place une navette (15 min) joignant gare, parking d'Irati, aéroport et Izarbel. Multi modal encore : une liaison Biarritz - Bayonne en 15 min, extensible sur Bidart, Getaria, Donibane, Hendaia	FAVORABLE
NUMERO DE LA CONTRIBUTION	CONTRIBUTION INTEGRALE	AVIS
2	Il était temps de se pencher sur le problème ! Mais pourquoi ne pas aménager en parking les milliers de m2 de friches le long de l'Allée du Moura, surement propriété de la SNCF ?	FAVORABLE
NUMERO DE LA CONTRIBUTION	CONTRIBUTION INTEGRALE	AVIS
3	Multimodal : une action peut être lancée immédiatement en mettant en place une navette (15 min) joignant gare, parking d'Irati, aéroport et Izarbel. Multi modal encore : une liaison Biarritz - Bayonne en 15 min, extensible sur Bidart, Getaria, Donibane, Hendaia	FAVORABLE
NUMERO DE LA CONTRIBUTION	CONTRIBUTION INTEGRALE	AVIS
4	Le projet envisagé est pertinent, toutefois il est nécessaire que la Commune s'engage à relier ce PEM vers le centre ville via une vrai liaison douce en site propre jusqu'au connecteur. De plus, la sortie vers le giratoire (sous le viaduc) devra être fluidifier car il est la cause de l'engorgement du secteur.	FAVORABLE
NUMERO DE LA CONTRIBUTION	CONTRIBUTION INTEGRALE	AVIS
5	Le projet est ambitieux. Il est vrai que l'aménagement actuel de la gare ferroviaire/routière est assez déplorable du point de la sécurité des usagers ou alors de la fluidité. Quant à l'image que cela renvoie aux personnes de passage ! Une chose m'interpelle habitant au dessus de la gare. Les places longues durée ont été supprimées allée du Moura dans le bu d'éliminer les voitures tampons sans alternative. Super idée... Du coup, ces voitures viennent se garer dans le quartier au dessus. Certaines jours, pas de place pour les habitants ! C'est devenu un parking sécuritaire puisque nous y vivons... Avez-vous pensé à une solution?	FAVORABLE
NUMERO DE LA CONTRIBUTION	CONTRIBUTION INTEGRALE	AVIS
6	LE TUNNEL OUBLÉ DE BIARRITZ Il y a bien sûr celui de l'Atalaye, qui rejoint le Port des Pêcheurs au Rocher de la Vierge. Mais à l'autre bout de la ville, il est un tunnel oublié, construit en 1880 et muré 130 ans plus tard. Sa réouverture- si tant est qu'il soit encore praticable- pourrait résoudre en partie la question de la liaison Centre-Ville à la Gare de La Négresse. A l'époque, le tracé était une voie ferrée qui reliait la Gare du Midi ou Biarritz-Ville à l'axe ferroviaire Paris-Hendaye. Une partie était constitué d'un tunnel percé sous l'école Victor Duruy, l'avenue Kennedy et la rue Larreguy jusqu'à l'extrémité Sud du Lac Marion. Il y a un an, la municipalité aménageait en piste cyclable près d'un kilomètre de ce tracé entre le Lac Marion et le quartier Kléber, permettant de poursuivre jusqu'au Musée Asiatika. Il resterait à poursuivre dans l'autre sens, via le tunnel, pour une voie sécurisée jusqu'à La Négresse	NEUTRE
NUMERO DE LA CONTRIBUTION	CONTRIBUTION INTEGRALE	AVIS
7	Artificialisation des terres. Le « parking loueur » va être construit sur une zone actuellement verte. Les futurs espaces végétalisés du perris de la gare ne sauraient compenser cette destruction. Quel est le bilan d'artificialisation du projet ? Comment envisager-vous de compenser le déficit ? Accès cyclable. Un grand nombre de cyclistes emprunte la zone pour rejoindre la gare et les activités, ou traverser la voie ferrée. Il est urgent de sécuriser (même temporairement) les parcours en signalant mieux aux automobilistes la présence des cyclistes, et canaliser ces derniers sur des parcours plus prévisibles par des marquages, type bandes cyclables ou autre. Inutile d'attendre la fin du projet global. Cela pourra toujours être modifié à moindre coût, et de toute façon cela permettrait une possibilité de test in situ. Un accès motivant doit impérativement proposer sécurité et praticité. Il serait judicieux d'étudier et fixer (même provisoirement, encore une fois) les itinéraires entre quartiers qui pourront être aménagés « en dur » ultérieurement. Biarritz est vallonné, il faut définir des itinéraires de moindre pente pour encourager la pratique cycliste (et de toute façon les dénivelés ne changeront pas dans le temps). Par exemple définir les itinéraires : • La Négresse Bassussarry • La Négresse Bidart • La Négresse Biarritz Saint Martin, Aguilera, Le Braou, Centre ville...etc	NEUTRE

	<p>en évitant par exemple des rues telles que rue de La Barthe, rue du Sabaou, montée Magasin Leclerc/Halle d'Iraty, les tobogans du Lac Mouriscot vers Bidart, ou la rue Seeger (D255) vers Bassussary. Trop raides et bon pour des sportifs ! Un simple marquage permettrait dans un premier temps de tester et valider ces parcours.</p> <p>Liaison bus La Négresse Aéroport Liaison actuellement inconfortable et dissuasive. Pourquoi ne pas tester de juin à septembre un prolongement de la ligne 5 ? Après l'arrêt Halles d'Iraty, prolonger jusqu'à l'aéroport, seulement un arrêt de plus sans détournement compliqué. De même, en sens inverse, démarrage de la ligne à l'aéroport et poursuite vers Iraty puis La Négresse.</p>	
--	---	--

NUMERO DE LA CONTRIBUTION	CONTRIBUTION INTEGRALE	AVIS
---------------------------	------------------------	------

8	<p>Bonjour, vous trouverez en pièce jointe ma vision du projet qui va au delà du projet de PEM et du nom que l'on donne au quartier de la gare aujourd'hui... Avec un aménagement du parvis de la gare et en supprimant les place de stationnement VL, il faut pour autant créer + de place de parking via des parkings aériens de part et d'autre de la gare actuelle, ainsi qu'aménager un plateforme de bus longue distance (typp blablacar ou flexibus) afin de favoriser les option de transport combinée sans oublie les mobilité douce via la location de vélo ou la prestation de service avec la livraison des bagage en véhicule électrique ou en tripoteur... Sans oublié de creer des logements et des commerces, ainsi que de rendre le quartier accessible par le nord ouest aux vélos aux piétons via une passerelle qui leur serait dédiée...</p>	NEUTRE
---	---	--------

NUMERO DE LA CONTRIBUTION	CONTRIBUTION INTEGRALE	AVIS
---------------------------	------------------------	------

9	<p>Bonjour, vous trouverez en pièce jointe ma vision du projet qui va au delà du projet de PEM et du nom que l'on donne au quartier de la gare aujourd'hui... Avec un aménagement du parvis de la gare et en supprimant les place de stationnement VL, il faut pour autant créer + de place de parking via des parkings aériens de part et d'autre de la gare actuelle, ainsi qu'aménager un plateforme de bus longue distance (typp blablacar ou flexibus) afin de favoriser les option de transport combinée sans oublie les mobilité douce via la location de vélo ou la prestation de service avec la livraison des bagage en véhicule électrique ou en tripoteur... Sans oublié de creer des logements et des commerces, ainsi que de rendre le quartier accessible par le nord ouest aux vélos aux piétons via une passerelle qui leur serait dédiée...</p>	NEUTRE
---	---	--------

NUMERO DE LA CONTRIBUTION	CONTRIBUTION INTEGRALE	AVIS
---------------------------	------------------------	------

10	<p>Merci pour ce projet fort nécessaire. Il sera également nécessaire de coordonner les horaires des trains et des bus, en tout cas d'améliorer la situation actuelle qui voit les bus (5 et 38 que je prends souvent) partir une minute avant l'arrivée des TGV ou TER. Bien à vous,</p>	FAVORABLE
----	---	-----------

NUMERO DE LA CONTRIBUTION	CONTRIBUTION INTEGRALE	AVIS
---------------------------	------------------------	------

11	<p>Je me réjouis du projet de pole d'échanges multimodal à la gare SNCF de Biarritz: le développement d'infrastructures cyclables sécurisées et l'augmentation de la fréquence des transports collectifs doivent y être au premier plan, afin de permettre de développer les alternatives à la voiture individuelle pour se rendre à la gare.</p> <p>J'habite à Biarritz, je suis cycliste au quotidien, et les infrastructures cyclables en direction de la gare doivent être sécurisées, afin que le cycliste puisse avoir envie d'utiliser ce mode de transport et de l'articuler avec le transport ferroviaire, tous deux sobres en émissions de CO2.</p> <p>-Accès pour les cyclistes venant du centre ville de Biarritz : La piste cyclable de l'avenue Kennedy demande à être prolongée jusqu'au rond point de la Négresse, très dangereux, qui doit bénéficier d'une étude de réaménagement pour pouvoir être emprunté en toute sécurité par les cyclistes souhaitant rejoindre la gare. Une phase d' experimentation temporaire sur le modèle de ronds points aménagés dans des villes d' Europe du Nord pourrait être utile.</p> <p>Le marquage au sol de la bande cyclable et des pictogrammes VELOS doit être rénové sur toute l' avenue Kennedy dans les deux sens.</p> <p>-pour les cyclistes venant de Anglet, l'allée du Moura est de largeur suffisante pour créer une piste cyclable en site propre séparée des voitures, et le cheminement cyclable peut ensuite être prolongée allée du Petit Pont puis avenue du Bosquet, et enfin en rétablissant la continuité sur quelques mètres avec l' impasse des Roseaux, pour pouvoir rejoindre la piste existante de la rte de Pilots à Anglet, et créer ainsi une continuité cyclable sécurisée indispensable pour les habitants d' Anglet se rendant à la gare.</p>	FAVORABLE
----	--	-----------

11	<p>-pour les cyclistes venant du quartier des Docks et d' Arcangues : Marquage nécessaire sur la route de l' Hydro puis la rue d'Arcangues et le franchissement des voies par le passage à niveau pour permettre de rejoindre le parcours précédent via l'impasse des Roseaux, puis la gare SNCF</p> <p>-l'avenue Luis Mariano doit être sécurisée pour les cyclistes , beaucoup de cyclistes aimeraient se rendre en sécurité faire leurs courses aux Docks . - au niveau du pont sur voie ferrée, un partage de l' espace public au profit des cyclistes et piétons serait utile , par réduction de la largeur des voies automobiles, élargissement et partage des deux trottoirs entre piétons/cyclistes , par marquage au sol(bande et pictogrammes sur les trottoirs). L' accès aux trottoirs du pont pour les cyclistes se ferait par un accès abaissé :</p> <p>Par ailleurs : Un parc à vélos sécurisé suffisamment dimensionné pour accueillir 80 cycles, soit deux parcs vélos de 40 places , sur le modèle du parc vélo du Jardin public à Biarritz, est nécessaire dès maintenant, au vu de l' ampleur du développement de l' usage du vélo dans notre communauté d' agglomération. Il est impensable et décourageant de subir un vol de son vélo pendant ses heures de travail. Des services de gonflage et de réparation seront bienvenus à la gare.</p>	FAVORABLE
	<p>Coté transports collectifs ,il est nécessaire d'augmenter la fréquence de passage des véhicules de transport collectif à la gare SNCF de Biarritz en coordination avec Txik Txak . Par exemple, il y a un manque de synchronisation chronique entre les arrivées des trains SNCF en gare de Biarritz et le départ des bus (notamment pour Biarritz Mairie, ligne 5) il est très fréquent d' attendre longtemps ou même de ne plus avoir de service de bus le soir pour rentrer au centre ville Biarritz. Dans l' espoir que mes suggestions retiendront toute votre attention Cordialement</p>	

NUMERO DE LA CONTRIBUTION	CONTRIBUTION INTEGRALE	AVIS
12	<p>Le déplacement du parking des loueurs de voitures de l'autre côté du pont est une bien mauvaise décision.Vouloir à tout prix privilégier les parkings pour cyclistes est inadapté à l'utilité d'une gare qui est avant tout d'accueillir et de faire partir des voyageurs souvent très chargés en bagages.L'emplacement et le nombre des taxis est déterminant de même que l'accès rapide à des voitures de location.Le bus ne va pas amener les voyageurs ou venir les chercher directement à leurs hôtels ou à leurs appartements.Et le territoire de la Ville et de son environnement est très étendu.Puisque les cyclistes sont par définition des sportifs,c'est à eux à rejoindre le parking qui leur serait réservé dans la "friche" actuelle de l'autre côté du pont.Ét L'autobus est surtout destiné à des usagers peu équipés en bagages et allant en centre ville ou dans des des lieux desservis ce qui ne concerne qu'une minorité.Merci de penser à la population senior ou aux familles avec enfants qui ont besoin de moyens de transport adaptés à une gare:taxis, emplacements de dépose ou d'attente devant la gare pour les familles accompagnant les voyageurs ou venant les chercher.</p>	DEFAVORABLE

NUMERO DE LA CONTRIBUTION	CONTRIBUTION INTEGRALE	AVIS
13	<p>Je suis tres detavorable a ce projet qui ne tient pas compte des principaux usagers du train (étudiants, personnes âgées et touristes). Leur a-t-on demandé leur avis et en a-t-on tenu compte ? Si l'objectif est de faire les mêmes erreurs qu'à Bayonne, un parvis, inhospitalier, minéral, venteux, insécurité et pas du tout pratique, c'est réussi ! J'ai été usagère de la gare de Biarritz pendant mes années d'étudiante et je le suis actuellement en tant que maman d'étudiant et fille d'une personne âgée. Je réceptionne ou dépose un membre de ma famille au moins deux fois par semaine par tout temps et à tout à heure et je puis vous assurer que la Gare de Biarritz est hyperpratique. Elle nous est d'ailleurs enviée par nos amis bayonnais et nos voisins anglois qui la préfèrent à Bayonne pour les raisons que j'évoquais précédemment. Toute personne, jeune ou âgée, seul(e) ou famille de touristes qui part ou arrive en train chargée d'une ou plusieurs valises, d'une poussette, qui a du mal à se déplacer comme ma maman, est déposée ou réceptionnée au pied de la Gare et a très peu de trajet à parcourir avec du poids. Les taxis sont justes devant, le bus en face, les familles à la sortie de la gare ainsi que les voitures de location. Tout est près c'est très sécurisant et ça marche. Je le constate toutes les semaines, c'est fluide les voitures s'arrêtent, déposent et repartent. Si nous sommes garés on parle, on renseigne, c'est convivial... Peu de gares en France offre ce confort à leurs usagers. • Pourquoi alors perdre en commodité ? En sécurité ? • Pourquoi l'avis du lobby cycliste est-il aussi présent dans les contributions alors qu'il semble être totalement hors sol et n'a même pas conscience que la majorité des passagers sont extrêmement chargés ? • Pourquoi dépenser autant d'argent ? En quoi ce projet est une priorité par rapport à celui de la qualité de l'eau de baignade, de l'érosion des falaises? Sans doute un budget déjà alloué à investir.....</p>	DEFAVORABLE

C'est incohérent et incompréhensible.

NUMERO DE LA CONTRIBUTION	CONTRIBUTION INTEGRALE	AVIS
14	Bonjour, Veuillez trouver ci-joint la contribution de Vue d'Ensemble à la concertation du projet PEM de Biarritz. Cordialement,	FAVORABLE

Annexe n°7 : Publication Facebook de la ville de Biarritz



Annexe n°8 : Publication sur le site internet de la Région Nouvelle-Aquitaine



Annexe n°9 : Publication site internet de la SNCF



Annexe n°10 : Affichage réalisé sur le lieu du projet pour informer le public de la réunion publique



Annexe n°11 : Pièce-jointe de la contribution en ligne « aménagement du tunnel reliant la gare de la Négresse au centre-ville de Biarritz »



Annexe n°12 : Pièce-jointe de la contribution en ligne « un autre projet de PEM Biarritz »

Projet Gare de Biarritz
Mise en place d'un pôle d'échange multimodal...

À l'heure où le projet de création d'un Pôle d'Échange Multimodal pose des questions sur les aménagements nécessaires à cette réalisation, il nous faut cloquer sur le passé de cette ville et de ce quartier en tenant compte des contraintes actuelles (mobilité, stationnement, circulation, logement et aménagement...)

En effet, les pôles d'échange multimodaux facilitent l'intermodalité en assurant la connexion entre différents modes de transport, par exemple la voiture et les transports collectifs (le train et le vélo). Ils ont pour but de permettre l'accès aux transports collectifs et d'assurer la connexion entre les modes de déplacement (train - bus, par exemple, ou notamment avec le vélo et/ou avec le vélo). Ils assurent également le déplacement alternatif à la voiture, ils offrent une alternative à l'usage du véhicule individuel.

Dans le contexte de la réorganisation des mobilités, le Pôle d'Échange Multimodal (PEM) sera un véritable espace public, un lieu de rencontre et de développement.

Le projet de PEM à Biarritz est le résultat de plusieurs années de concertation, de concertation avec les citoyens, les associations, les entreprises et les administrations. Il a été élaboré dans le cadre d'un processus participatif et d'un dialogue continu. Le projet de PEM à Biarritz est le résultat de plusieurs années de concertation, de concertation avec les citoyens, les associations, les entreprises et les administrations. Il a été élaboré dans le cadre d'un processus participatif et d'un dialogue continu.







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'Échanges 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.

> Concertation préalable ayant pour objectif d'informer et de recueillir les avis de toutes les personnes (usagers, habitants, associations...) concernées par le projet d'aménagement du Pôle d'Échanges Multimodal de la gare de Biarritz, avant son arrêt définitif.re

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^{er} 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^e siècle au 21^e 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^e 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 Uri, 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 Négrresse. 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 circulatorie. 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 Mathieu : 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 ?*

Maidor 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 va falloir 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 Bossussarry, 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 libérera 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'endormir 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'avez 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 Iraïour : 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

Annexe n°15 : Support de présentation de la Réunion publique

 **pays
Basque
euskal
herria**
SYNDICAT
DES MOBILITÉS
PAYS BASQUE-ADOUR
—
IPAR EUSKAL
HERRI-ATURRIKO
MUGIKORTASUNEN
SINDIKATUA
—
SINDICAT
DE LAS MOBILITATS
PAÍS BASCO-ADOR



BIARRITZ



Nouvelle-Aquitaine

RÉUNION PUBLIQUE
Du JEUDI 11 AVRIL 2024

RÉUNION de CONCERTATION PUBLIQUE

sur le futur

PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL DE LA GARE DE BIARRITZ



**PRENEZ PART
AUX FUTURS
AMÉNAGEMENTS
DE LA GARE
DE BIARRITZ**

Concertation préalable
aménagement du Pôle d'Échanges
Multimodal de la Gare de Biarritz
du 2 avril au 3 mai 2024.

POUR TOUT SAVOIR ET DONNER VOTRE AVIS :
RÉUNION PUBLIQUE JEUDI 11 AVRIL 2024 → 18H
ÉCOLE HÔTELIÈRE DE BIARRITZ - 2 RUE FRANÇOIS-JAMMES
EN LIGNE : www.communaute-paysbasque.fr
www.biarritz.fr

 SYNDICAT DES MOBILITÉS
DES MOBILITÉS
PAYS BASQUE-ADOUR
—
IPAR EUSKAL
HERRI-ATURRIKO
MUGIKORTASUNEN
SINDIKATUA
—
SINDICAT
DE LAS MOBILITATS
PAÍS BASCO-ADOR

 BIARRITZ



Maidier AROSTEGUY

- Maire de Biarritz -



Jean-Pierre ETCHEGARAY

Vice-Président du Syndicat des Mobilités

Pays Basque-Adour

AMÉNAGEMENTS du PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODALE DE LA GARE DE BIARRITZ

1. Présentation du **contexte** et des **enjeux** du projet
2. Partages autour des **grandes orientations** du projet
3. Présentation de la **démarche de concertation**
4. Echanges avec la salle

QU'EST-CE QU'UN PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL ?

Un **Pôle d'Échanges Multimodal** est un espace partagé qui vise à faciliter les pratiques des différents modes de transport de voyageurs.



CONTEXTE DE LA GARE DE BIARRITZ ET LE PROJET DE PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL



1864 - 2024
Une gare de 160 ans



UNE GARE HISTORIQUE

La gare de Biarritz fut bâtie au **XIX^{ème} siècle** sous l'impulsion de Napoléon III pour relier Paris à Madrid.



Elle est aujourd'hui amenée à être **transformée** pour répondre aux **usages et besoins d'accessibilité** du **21^è siècle**.



LES ENJEUX

Un **PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL** pour :

FACILITER

L'accès aux différents modes de transport.

FLUIDIFIER

Les déplacements des usagers.

SÉCURISER

Les flux de véhicules et de piétons.



Un nouveau pôle ... pour accueillir le futur réseau

Une gare qui sera un axe central pour l'organisation du réseau express régional Basco-Landais* en liaison avec le réseau de transports publics TXIK TXAK.

- 730 000 voyageurs en 2022 !
- + 30% depuis 2019



LES PARTENAIRES TECHNIQUES ET FINANCIERS DU PROJET



Le projet d'aménagement de la gare de Biarritz mobilise 5 partenaires



SYNDICAT DES MOBILITÉS
PAYS BASQUE-ADOUR
IPAR EUSKAL HERRI-ATURRIKO
MUGIKORTASUNEN SINDIKATUA
SYNDICAT DE LAS MOBILITATS
PAIS BASCO-ADOR



BIARRITZ



SYNDICAT
DES MOBILITÉS
PAYS BASQUE-ADOUR

IPAR EUSKAL
HERRI-ATURRIKO
MUGIKORTASUNEN
SINDIKATUA

SYNDICAT
DE LAS MOBILITATS
PAIS BASCO-ADOR

LA GARE DE BIARRITZ ET LE PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL

>> À L'HORIZON 2027 <<

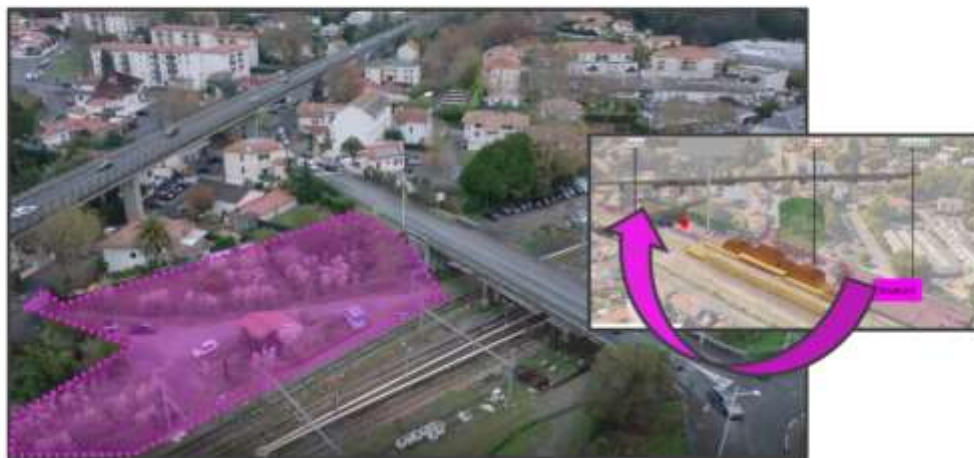
LES 4 « GRANDS ESPACES » DE L'AMÉNAGEMENT



- Développer l'**intermodalité** des différents modes de transports et participer à la **sécurisation** du site.
- Un aménagement du Pôle d'échanges Multimodal de la gare de Biarritz prévu à horizon **2027**

AMÉNAGEMENTS – PARKING « LOUEURS »

Reconstitution du parking des loueurs et agents de la gare // Parking Ouest provisoire



AMÉNAGEMENTS – GARE ROUTIÈRE



AMÉNAGEMENTS – PARVIS DE LA GARE



EXEMPLES D'AMÉNAGEMENTS

Quelques propositions d'aménagement dans une démarche durable



Exemple de revêtement perméable / places de parking



Exemples de bassins de recueil des eaux pluviales



Exemples de d'îlot de fraîcheur / parvis



Exemple de mobiliers / parvis

VOTRE AVIS
NOUS INTÉRESSE !
Rendez-vous sur le site
biarritz.fr

COÛT ET CALENDRIER PRÉVISIONNEL

Coût estimé 4,7 M € HT



LA CONCERTATION, comment ça marche ?



APRÈS LA CONCERTATION PUBLIQUE: un BILAN DE CONCERTATION sera proposé.

Il intégrera :

- Les modalités d'organisation et bilan des échanges ;
 - L'assemblage et l'analyse des questions, remarques, avis, analyses, et suggestions du public ;
- Il servira de compte-rendu, et d'outil d'aide à la décision, information aux habitants et usagers et base pour les futurs cahiers des charges pour les travaux.*



SYNDICAT
DES MOBILITÉS
PAYS BASQUE-ADOUR

IPAR EUSKAL
HERRI-ATURRIKO
MUGIKORTASUNEN
SINDIKATUA

SINDICAT
DE LAS MOBILITATS
PAÍS BASCO-ADOR

MERCI DE VOTRE ATTENTION

QUELQUES RÉALISATIONS



Inauguration – Pôle d'échanges multimodal de Bayonne - 2022

Inauguration – Pôle d'échanges multimodal de Bayonne - 2021



QUELQUES RÉALISATIONS



CHALON-SAONE



PERPIGNAN



ANTIBES



PROJECTION VELO- STATION TXIX TXAK

DIAGNOSTIC DE L'ACCESSIBILITÉ À LA GARE

LE STATIONNEMENT (ENQUÊTE JUILLET 2023)

Une offre en stationnement à réorganiser et optimiser (espaces sous utilisés côté Atabal en saturation côté ville)





COMMUNIQUE DE PRESSE

AMÉNAGEMENT DU PÔLE D'ÉCHANGE MULTIMODAL DE LA GARE DE BIARRITZ : RÉUNION PUBLIQUE JEUDI 11 AVRIL 2024 À 18H A L'ÉCOLE HOTELIÈRE

Maider AROSTEGUY, Maire de Biarritz et Jean-François IRIGOYEN, président du Syndicat des Mobilités de la Communauté d'Agglomération Pays Basque invitent les Biarrots à participer à une réunion publique le jeudi 11 avril 2024 à 18h à l'Ecole hôtelière de Biarritz pour échanger sur le projet d'aménagement du Pôle d'échanges multimodal de la gare de Biarritz.

La gare de Biarritz est depuis plus d'un siècle l'une des quatre portes d'entrée principale au Pays Basque depuis la ligne internationale Paris-Hendaye-Madrid avec les gares d'Hendaye, Saint-Jean-de-Luz / Ciboure et Bayonne. Le développement du train avec le projet de Réseau Express ferroviaire basco-landais et du réseau TXIK TXAK nécessite d'améliorer les conditions de correspondance entre les différentes solutions de mobilités.

Descendre du train et pouvoir basculer facilement vers un autre mode de transport, entre le bus, le taxi, la voiture ou encore le vélo : c'est l'objectif de l'aménagement du Pôle d'Echanges Multimodal de la gare de Biarritz, mené par le Syndicat des mobilités en partenariat avec la Ville de Biarritz, la Région Nouvelle Aquitaine et SNCF Gares & Connexions.

Le projet de PEM de Biarritz doit permettre de répondre aux objectifs suivants :

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

C'est également une première étape dans la redynamisation du quartier de la gare.

Une concertation préalable au titre du code de l'urbanisme se déroule du 02 avril 2024 au 03 mai 2024 inclus.

- Un dossier de concertation est disponible en version numérique sur le site de la Communauté d'agglomération Pays Basque et de la Ville de Biarritz (www.biarritz.fr) ainsi qu'un registre numérique.
- Ces documents sont également disponibles aux horaires d'ouverture de la Mairie de Biarritz et de la Communauté d'Agglomération Pays Basque .

22 Bayonne - Anglet - Biarritz



Les infrastructures et aménagements aux abords de la gare sont devenus anachroniques. R. G.

PRATIQUE

La réunion publique de présentation du projet a lieu le 11 avril, à 18 heures à l'école hôtelière de Biarritz. Le registre de concertation en version numérique est disponible sur le site de la Communauté d'agglomération Pays basque et celui de la Ville de Biarritz (biarritz.fr) ou sur papier. Les citoyens peuvent y laisser leurs commentaires jusqu'au 3 mai. Le bilan de cette concertation fera l'objet de délibérations votées par les élus d'ici l'automne. Les travaux doivent être lancés avant l'été 2025. La gare routière sera aménagée en 2026 et le parvis en 2027.

Covid. C'est aussi un nœud de transport en commun très important entre le viaduc et les arrêts situés juste devant la gare. En tout, 450 bus transitent là quotidiennement », illustre Fabien Duprez, directeur du Syndicat des mobilités.

BIARRITZ

A quoi ressemblera la gare de demain ?

Une réunion publique a lieu jeudi pour présenter les contours du pôle d'échanges multimodal de la gare. D'ici 2027, une gare routière, un parvis ou encore une « vélostation » seront créés

Raphaëlle Gourin
r.gourin@sudouest.fr

De la gare routière au parvis, tous les abords de la gare SNCF de Biarritz vont être complètement repensés et aménagés « en pôle d'échanges multimodal ». Les premiers coups de marteau-piqueur sont prévus début 2025. Le chantier porté par l'Agglo à travers le syndicat des mobilités Pays basque Adour, et par la Ville de Biarritz devrait ensuite s'étaler jusqu'en 2027. Mais c'est dès à présent que la phase de concertation commence avec notamment une réunion pu-

blique organisée jeudi 11 avril 2024 à l'école hôtelière de Biarritz. Les principes généraux qui sous-tendent les transformations à venir seront détaillés à cette occasion et les remarques et avis du public recueillis. Il est aussi possible de laisser des commentaires dans les registres prévus à cet effet en ligne ou sur papier (lire par ailleurs). Au menu entre autres : déplacement du parking des loueurs de voitures au niveau du terrain en friche juste de l'autre côté du pont, pour créer à la place une véritable gare routière mais aussi aménagement d'un grand parvis piéton avec mobilier urbain, plantations adap-

tées et taxis, refonte de l'offre de stationnement création d'une « vélostation » sécurisée ou encore réaménagement des dépose-minute. Les travaux sont estimés à 4,7 millions d'euros.

730 000 voyageurs

Voilà pour le projet dans ses grandes lignes. Aux citoyens et usagers de s'emparer du reste : « L'emplacement prévu pour la gare routière par exemple ne peut pas être modifié mais au-delà, que ce soit pour la façon dont sera traité le parvis, l'emplacement du garage à vélo ou d'autres points, beaucoup d'options restent ouvertes et seront tranchées

en fonction des retours et des suggestions des gens », souligne Anne-Cécile Durand Purvis, adjointe de Biarritz en charge des mobilités. Espaces pour les bus et piétons inadaptés, insécurité des correspondances entre trains et bus, manque de lisibilité et de fluidité, absence de cheminements protégés ou encore absence d'emplacements sécurisés pour les deux-roues : le moins que l'on puisse dire c'est que l'arrivée à Biarritz en train a de quoi dérouter le voyageur. Les infrastructures et aménagements sont devenus anachroniques dans un monde où l'intermodalité – le fait de faciliter le passage d'un moyen de transport à un autre – devient fondamentale.

Chose rare, la gare SNCF de Biarritz est très excentrée par rapport au centre-ville ce qui rend la refonte d'autant plus nécessaire. « C'est la 2^e gare la plus fréquentée du Pays basque avec 730 000 voyageurs en 2022, soit 30 % de plus qu'avant le

S'adapter au RER basque

L'aménagement du futur pôle multimodal n'est qu'une première étape. Elle s'inscrit dans un contexte plus global : l'aménagement futur de la zone d'Iraty, dernière grosse réserve foncière de la commune et, dans l'immédiat, le développement du futur RER basco-landais mené notamment avec la Région. La cadence des trains sur la ligne Dax-Hendaye doit augmenter fortement avec « cinq trains de plus par jour à Biarritz dès 2025 et le double prévu en 2028 », rappelle Fabien Duprez.

De quoi inciter les usagers à lâcher leur voiture pour les transports collectifs ou mobilités douces. À condition qu'à l'arrivée en gare (ou au départ), le trajet puisse se poursuivre de façon simple et fluide.

Les travaux d'aménagement projetés, pensés pour faciliter l'accessibilité devront donc servir de socle aussi à des liaisons repensées vers le centre-ville et les quartiers de Biarritz « ça passera par exemple par un accès facile à vélo via la voie cyclable de Kennedy et la possibilité de le laisser sur place dans un garage sécurisé. Ça passera aussi par une réflexion sur le cadencement de la ligne de bus 5 qui relie la gare au centre-ville comme sur d'autres lignes. »

BIARRITZ

Le réaménagement de la gare divise

Judi, les Biarrots étaient conviés à une réunion publique au sujet du réaménagement de la gare. L'objectif était de présenter le projet et de prendre en compte les remarques

Après Bayonne et Hendaye, c'est au tour de la gare de Biarritz de faire peau neuve. D'ici 2027, elle se transformera en pôle multimodal pour permettre aux utilisateurs de passer rapidement et simplement d'un mode de transport à un autre. Le projet a été présenté jeudi soir au lycée hôtelier de Biarritz, à deux pas de la gare. Cette réunion publique s'inscrit dans la phase de concertation préalable du projet. Jusqu'au 3 mai, les Biarrots sont invités à donner leur avis et leurs suggestions en remplissant le dossier de concertation préalable en mairie ou en le téléchargeant sur le site biarritz.fr. C'est à partir de ces retours que l'avant-projet sera ensuite conçu. Le projet consiste en trois étapes de travaux. La première a pour but de déplacer le parking des loueurs de voitures et des agents de la gare vers la friche qui se trouve de l'autre côté

« J'ai failli mourir un bon nombre de fois sur le trajet entre la gare et l'arrêt de bus »

du pont, pour créer 80 emplacements de stationnement. Les travaux seront lancés au deuxième trimestre 2025. Vient ensuite la gare routière, où des quais pour accueillir les bus seront mis en place avec des signalétiques adaptées. La dernière étape concerne le réaménagement du parvis de la gare. Objectif ? « Lorsque l'on sort de la gare, on dispose d'un espace aéré et sécurisé », explique Stéphane Iralou, directeur de la Société publique locale (SPL) Pays basque aménagement. (1) « Il y a du boulot ! », s'écrie alors un homme en veste de costume dans l'assemblée, approuvé par plusieurs autres. Le coût total des travaux est estimé à 4,7 millions d'euros. (2)

Problèmes de sécurité

Certains habitants du quartier et usagers de la gare ont profité de la réunion publique de jeudi soir pour commencer à partager leurs remarques. D'autres n'en voient pas l'intérêt : « Ça ne sert à rien. Ils ont des oreilles ! », râle une habitante du quartier venue par simple curiosité. L'un des sujets qui inquiète le plus les usagers des transports en commun est le manque de sécurité autour de la gare pour les piétons. Ils sont plusieurs à s'interroger sur

l'avenir de l'arrêt de bus de la ligne 3, qui se trouve sous le viaduc. Cette ligne transporte 1 000 personnes par jour et relie la Grande Plage d'Hendaye à la Place des Basques de Bayonne en passant par plusieurs points clés comme l'aéroport et la gare de Biarritz.

Les usagers de la ligne 3 pointent du doigt le manque de sécurité que représente l'emplacement de l'arrêt. « J'ai failli mourir un bon nombre de fois sur le trajet entre la gare et l'arrêt de bus », raconte inquiète l'une d'eux devant l'assemblée. Elle est suivie par d'autres habitants du quartier. Ils mettent en cause l'étroitesse des trottoirs dans le secteur de la gare et sur l'allée du Moura, où ils sont parfois inexistantes. Ils demandent des améliorations. Fabien Duprez, directeur du syndicat des mobilités Pays basque Adour, explique que la possibilité de déplacer l'arrêt de bus « est à l'étude ». Pas suffisamment convainquant pour certains : « Si on crée une gare routière, c'est pour y déplacer les arrêts de bus, sinon je ne vois pas l'intérêt », rapporte un homme âgé sous quelques applaudissements approbateurs.

Un projet « encore bleu »

Outre la sécurité pour les piétons, plusieurs personnes évoquent les cyclistes. « On fait la part belle aux

mobilités douces, donc les cyclistes seront pris en compte dans le projet », rassure Jean-Luc Louis, chargé de mission Grands Projets pour la commune. Le projet comprend la mise en place d'une « vélostation » : une vingtaine de places sur le parking en 2024, puis un espace plus sécurisé de 70 à 80 stationnements sur le parvis, en 2027. La cohabitation des modes de transport et l'augmentation du nombre de bus qui passent par la gare amène un autre sujet épineux sur le tapis : la circulation, déjà dense dans le quartier. « Aujourd'hui 385 bus passent quotidiennement par la gare. Avec la gare routière, ça sera 50 de plus. Et il vaut mieux 435 bus bien gérés que 385 mal gérés », tempère Fabien Duprez. Il le rappelle, le projet a aussi pour but de pousser les usagers à utiliser les transports en commun et les mobilités douces, sans pour autant interdire et supprimer les voitures.

Finalement, le projet divise. « Je pense qu'il peut apporter un vrai plus au quartier », rapporte le gérant de la brasserie qui fait face à la gare. Plus loin, une habitante du quartier trouve qu'il est « encore bleu » et peine à se projeter. Une prochaine réunion publique sera organisée fin 2024, quand l'avant-projet, qui inclura les remarques et suggestions des Biarrots, sera finalisé.

Manon Berdo

(1) Structure juridique qui accompagne la collectivité dans la gestion de ses services publics.

(2) Financés par la Ville de Biarritz, la Région, le Syndicat des mobilités Pays basque Adour et l'Europe.



Le détail du réaménagement de la gare a été présenté jeudi soir aux Biarrots. EMILIE DRUON/SD

BAB Express

Des ours blancs au Port-Vieux

Biarriz. Les plans du Port-Vieux accueillent du 12 avril au 3 juin deux sculptures d'ours blancs, à deux pas du siège du club de nageurs en eaux froides des Ours blancs, place Bala entre la villa Belza et le Port-Vieux. Réalisées par Michel Audiard, elles rendent hommage à l'artiste François Pompon et à son « Ours blanc », exposé au musée d'Orsay, à Paris. Ceux de



Michel Audiard sont en résine. Son « Ours », hommage à Pompon, a reçu plusieurs prix. L'artiste a produit plusieurs sculptures animalières de grande taille. Par l'installation temporaire de ces ours à Biarritz, l'artiste tourangeau entend rendre hommage à la fois à François Pompon, et à l'association biarrote.

Un ciné-philos pour le jeune public

Biarriz. Dans le cadre de ses actions d'éducation à l'image, le Biarritz Film Festival Nouvelles Vagues organise un ciné-philos à destination du jeune public jeudi 18 avril de 16 heures à 17 h 30 à la médiathèque de Biarritz. Les enfants à partir de 7 ans sont invités à visionner le court-métrage de fiction de Jean Boiron-Lajoux : « Plus l'appuies moins j'ai mal ». Sorti en 2019, il raconte l'histoire de Billie et Coco, deux enfants hors la loi de huit ans qui vivent en autonomie dans la forêt. La projection du film est suivie d'une discussion philosophique sur les thèmes du rêve, de la différence et de la liberté entre les enfants, les parents et l'artiste et philosophe Dominique Paquet. Gratuit.

Commémoration du génocide arménien

Biarriz. Pour honorer la mémoire des 1 500 000 Arméniens qui ont perdu la vie durant la Première Guerre mondiale, l'association Agat Arménie organise le mercredi 24 avril une cérémonie de commémoration à 11 heures au pied de la stèle de la Mémoire future, au monument aux morts de Biarritz. Cette date marque le début du génocide des Arméniens. Ils sont ensuite plusieurs milliers à avoir été déportés et assassinés.

CHRISTIE'S & M MARSABAT MALACOFFE

Journée d'expertise Joaillerie et généraliste à Biarritz

LUNDI 15 AVRIL 2024

Côte Ouest Immobilier - 60 Av. Edouard VII, 64200 Biarritz



Prenez rendez-vous avec nos spécialistes pour des expertises gratuites et confidentielles

Camille de Foresta
Commissaire-priseur
cdeforesta@christies.com
+33 (0)1 40 76 86 05

Booming LI
Spécialiste associé Joaillerie
boomingli@christies.com
+33(0)1 40 76 72 50

