



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFECTURE DE LA  
RÉGION AQUITAINE  
PRÉFECTURE DE LA  
GIRONDE

**COBAS**



# Plan de Déplacements Urbains



Mars 2006

## SOMMAIRE

---

<b>LISTE DES SIGLES</b> .....	<b>2</b>
<b>LISTE DES CARTES ET FIGURES</b> .....	<b>4</b>
<b>0. RESUME</b> .....	<b>5</b>
<b>1. LE PDU : CADRE REGLEMENTAIRE ET DEMARCHE</b> .....	<b>8</b>
1.1. Qu'est-ce qu'un PDU ?.....	8
1.2. Le PDU de la COBAS : un document de planification partagé, élaboré en concertation.....	9
<b>2. LE PDU DE LA COBAS : DES ACTIONS DES LE COURT TERME POUR REPENDRE AUX AMBITIONS D'UNE MOBILITE DURABLE QUI S'INSCRIT DANS LE LONG TERME</b> .....	<b>13</b>
2.1. Les enjeux issus du diagnostic.....	13
2.2. Un parti d'organisation des déplacements pour le long terme : la définition des ambitions du futur.....	17
2.3. Quatre objectifs concrétisés par des engagements d'action pour les court et moyen termes .....	19
2.4. Un tout cohérent.....	37
<b>3. MISE EN ŒUVRE ET SUIVI DU PDU</b> .....	<b>41</b>
3.1. Evaluation économique et financière du projet.....	41
3.2. Une mise en œuvre progressive : phasage .....	43
3.3. Les moyens de la mise en œuvre et de l'animation de la démarche.....	45
3.4. Le suivi et l'évaluation du PDU avec la création d'un observatoire des déplacements et de la sécurité.....	45
3.5. L'accompagnement par un plan de communication .....	47
<b>4. DETAIL DU PROGRAMME D'ACTIONS</b> .....	<b>48</b>

## LISTE DES SIGLES

---

2R	Deux roues
A	Autoroute
A/R	Aller / retour
ANPE	Agence nationale pour l'emploi
AO	Autorité organisatrice
BG	Blessé grave
BL	Blessé léger
BV	Bâtiment voyageurs
CCAS	Centre communal d'action sociale
CEA	Commissariat à l'énergie atomique
CFA	Centre de formation des apprentis
CG	Conseil général
COBAS	Communauté d'agglomération du bassin d'Arcachon sud
COLIAC	Comité de liaison pour l'accessibilité des transports et du cadre bâti
CPER	Contrat de plan Etat-Région
CUB	Communauté urbaine de Bordeaux
DDE	Direction départementale de l'équipement
JOB	Jour ouvrable de base
LAURE	Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie
LOTI	Loi d'orientations sur les transports intérieurs
MAP	marche (à pied)
nr	Non renseigné
OxD	Origine x destination
PDU	Plan de déplacements urbains
PL	Poids lourd
PLD	Plan local de déplacements
PLH	Programme local de l'habitat
PLU	Plan local d'urbanisme
PMR	Personne à mobilité réduite
PNR	Parc naturel régional
POS	Plan d'occupation des sols
PTU	Périmètre des transports urbains
RAS	Rien à signaler
RD	Route départementale
RFF	Réseau ferré de France
RGP	Recensement général de la population
RN	Route nationale
SAE	Système d'aide à l'exploitation

SAI	Système d'aide à l'information
SCOT	Schéma de cohérence territoriale
SNCF	Société nationale de chemins de fer français
SRU	Solidarité et renouvellement urbains
STIF	Syndicat des transports d'Ile-de-France
TAD	Transport à la demande
TC	Transports collectifs
TCNU	Transports collectifs non urbains
TCU	Transports collectifs urbains
TER	Train express régional
TGV	Train à grande vitesse
UBA	Union des bateliers arcachonnais
VP	Voiture particulière
ZA	Zone d'activité
ZAC	Zone d'aménagement concerté
ZI	Zone industrielle

## LISTE DES CARTES ET FIGURES

---

- parti d'organisation des déplacements à long terme p 17
- réseau urbain de la COBAS : proposition d'offre en hiver p 22
- réseau urbain de la COBAS : proposition d'offre en été p 24
- réseau urbain de la COBAS : proposition de fonctionnement du transport à la demande p 27
- réseau principal de voirie d'agglomération : proposition de définition et d'aménagement p 30
- schéma directeur des aménagements cyclables : principes de liaison p 34

## 0. RESUME

---

Les élus de la communauté d'agglomération du bassin d'Arcachon sud (COBAS)<sup>1</sup> ont engagé une démarche volontaire<sup>2</sup> d'élaboration d'un plan de déplacements urbains. Cette première démarche de planification des déplacements sur leur territoire s'inscrit dans une double optique : d'**aménagement cohérent** et de **développement durable** du territoire, d'une part, et de **solidarité**, d'autre part. Avec le PDU, la COBAS a choisi de définir un **parti d'organisation** des déplacements pour le long terme et de **planifier des actions dès le court terme** en **partenariat** avec les acteurs concernés (usagers, maîtres d'ouvrage, financeurs) qui concourent aux **objectifs nationaux** (lois sur l'air, solidarité et renouvellement urbains) et qui répondent aux **attentes et dysfonctionnements locaux**.

Les élus souhaitent ainsi se donner les moyens d'atteindre les 4 objectifs suivants :

- assurer au plus grand nombre, et ce, tout au long de l'année, une **accessibilité réelle à l'ensemble de l'aire de l'agglomération**, aussi bien pour des raisons professionnelles que privées,
- **maîtriser les flux automobiles** notamment en période estivale au sein du périmètre de la COBAS,
- promouvoir les **modes de déplacements alternatifs** nécessaires à un développement durable du territoire en s'appuyant sur les acquis de l'agglomération et en développant les modes alternatifs existants (train) ou à venir (transport intercommunal),
- améliorer la **qualité des espaces publics** et des **liaisons internes** à l'agglomération.

L'étalement urbain qui caractérise l'urbanisation récente du territoire induit des besoins en déplacements complexes, qui sont aujourd'hui principalement satisfaits en voiture et auxquels les transports collectifs actuels (réseau local à Arcachon fonctionnant en heure creuse uniquement, deux lignes "héritées" du Conseil général connaissant un très faible niveau d'offre et d'usage...) ne sont pas du tout adaptés à la desserte du territoire. C'est pourquoi, **l'action forte du PDU réside dans la création d'un véritable réseau de transports collectifs d'agglomération défini dans le cadre d'une organisation des déplacements repensée à l'échelle de l'agglomération**. La définition du réseau de transports collectifs réalisée dans le cadre du PDU s'inscrit donc dans une approche **multimodale et intermodale** des déplacements. Le réseau créé devra permettre à tous de se déplacer (3400 ménages ne disposent pas de voiture), mais également inciter au report modal de la voiture vers les transports collectifs, participant ainsi à la réduction des kilomètres parcourus. Aussi, le réseau mis en place bénéficiera d'un **haut niveau de qualité de service**, notamment en termes d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite, offrant ainsi de réelles possibilités de déplacements aux personnes captives des transports collectifs et une alternative attractive aux déplacements en voiture individuelle.

Le réseau de transports collectifs de la COBAS comprendra à terme des **modes complémentaires : train, bus, bateau...** Ces différents modes seront intégrés en termes de tarification et d'image dans le réseau de transports collectifs urbains et coordonnés à ceux du nord bassin.

Concrètement, à court terme, le PDU prévoit la création de **deux lignes régulières** complétées par **du transport à la demande** et, en été, par une **ligne express** desservant les plages océanes depuis les 4 communes de l'agglomération. La **ligne SNCF**, dont le schéma régional des transports prévoit un renforcement de l'offre et son cadencement, sera **intégrée** au réseau urbain dès la mise en œuvre de ce dernier d'un point de vue **tarifaire**. D'autres actions **accompagneront** concrètement le réseau urbain : aménagements de pôles d'échanges et de points de correspondance, aménagements des voiries en faveur de la circulation des bus, leur garantissant une vitesse commerciale et une régularité satisfaisante.

---

<sup>1</sup> La COBAS regroupe les communes de La Teste-de-Buch, Gujan-Mestras, Arcachon et Le Teich, totalisant environ 54 000 habitants en hiver, 200 000 en été et près de 18 000 emplois.

<sup>2</sup> comptant environ 54 000 habitants au dernier recensement, l'élaboration d'un PDU n'est pas obligatoire pour cette agglomération.

En ce qui concerne la circulation générale, le PDU a permis de **hiérarchiser la voirie** et de définir les **aménagement**s en conséquence, assurant plus de **sécurité**, de **lisibilité** et de **confort**. Les échanges longs sont essentiellement assurés par la voie directe dont l'aménagement progressif en boulevard urbain est recherché à l'ouest de la Teste-de-Buch. Les voies assurant les échanges intercommunaux permettent aussi de rejoindre les **lieux de centralités, traités pour la plupart en zone 30**, la définition précise des périmètres de ces dernières et la hiérarchisation plus fine du réseau (desserte inter-quartier, desserte locale) revenant aux communes.

La mise en œuvre des principes d'aménagement sur la voirie principale d'agglomération s'inscrit dans la **durée**. Pour les court et moyen termes, sont inscrits au PDU : la requalification de la RD 650, création d'un barreau nord-sud à l'est de la zone à urbanisée de La Teste-de-Buch, aménagement à niveau des carrefours de la RN 250 et étude du prolongement de l'autoroute en boulevard urbain.

Les **plans de circulation des centres-villes** des communes devront évoluer dans la continuité de la hiérarchisation de la voirie et permettre la déclinaison des actions du PDU (accompagnement de la création du réseau de bus, zones 30, stationnement...). En complément, le **stationnement** sera organisé et réglementé dans une logique d'agglomération et d'intermodalité et, enfin, un travail sera effectué sur la réglementation des **livraisons** et de la circulation des poids-lourds.

Des actions concrètes en faveur des **modes doux** sont inscrites dans le PDU. Pour rendre attractif au quotidien l'usage du vélo, il s'agit de poursuivre la mise en œuvre du réseau cyclable d'agglomération mais aussi de développer l'offre en stationnement, de jalonner, informer et sensibiliser.

Pour faciliter le déplacement de tous, et en particulier des personnes à mobilité réduite, les aménagements d'espaces publics respecteront les critères d'accessibilité aux PMR. L'élaboration et la rédaction d'une charte d'aménagement des espaces publics sera l'occasion d'homogénéiser d'un point de vue fonctionnel les aménagements de voirie et de garantir un même niveau de qualité.

Pour compléter le dispositif et inscrire le PDU dans la durée, il est prévu d'associer la problématique des déplacements à celle du développement urbain d'un point de vue réglementaire et en termes d'expertise des projets. Notons aussi que le PDU assure la cohérence des actions relatives aux déplacements dans le temps, dans l'espace, avec d'autres démarches de planification (PLU, PLH...) et entre les modes de transports.

Le **PDU se traduit par un programme d'actions multimodal** (Cf. liste page suivante) que les **élus se sont engagés à mettre en œuvre**. Il a été décidé dans un premier temps de concentrer les moyens sur la création du réseau de bus d'agglomération, souhaitée mi-2006. La compensation des insuffisances de recettes évaluées à 2,7 M€/an sera assurée par le versement transport, l'affectation d'un budget spécifique de la COBAS et des compensations du Conseil général.

La réalisation des actions en faveur des modes doux s'inscrit dans la continuité de ce qui se fait jusqu'à présent. Des actions nécessitent des approfondissements pour en préciser les conditions de mise en œuvre et les évaluer financièrement : le PDU prévoit un ensemble d'études à lancer à cette fin.

La réussite du PDU repose en grande partie sur la capacité de la communauté d'agglomération à **animer la mise en œuvre et le suivi** du programme d'actions. Elle s'appuiera sur des structures et des organisations à même d'assurer la durabilité des engagements pris : tableau de bord de suivi à mettre à jour régulièrement, comités de suivi et technique à réunir en tant que de besoin pour ajuster, actualiser et mettre en œuvre les actions.

Enfin, l'évolution des comportements modaux étant une tâche de longue haleine, un travail de **sensibilisation** diffus et récurrent auprès de tous les acteurs concernés (grand public, employeurs, touristes, enfants...) accompagnera la mise en œuvre du PDU. Il se traduira par une incitation à la mise en place de plans de mobilité dans les établissements privés, publics et dans les écoles et par l'élaboration d'un plan de communication comprenant notamment l'organisation et la valorisation d'expérimentations lors de journées événementielles (semaine de promotion des transports publics, par exemple) conduites en partenariat (associations locales, ADEME, ...).

## Programme d'action du PDU de la COBAS

<b>OBJECTIF A : DEVELOPPER LES TRANSPORTS COLLECTIFS SUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE DE LA COBAS ET LES RENDRE ATTRACTIFS</b>	
1.	Créer un véritable réseau de transports collectifs urbain d'agglomération
2.	Procéder à l'intégration tarifaire de la ligne SNCF au réseau TCU dans le PTU
3.	Aménager des pôles d'échange
4.	Réaliser des aménagements de voirie en faveur de la circulation des bus
5.	Intégration de la liaison maritime Arcachon - Lège Cap Ferret au réseau TCU
<b>OBJECTIF B : MAITRISE LES FLUX AUTOMOBILES POUR UN MEILLEUR FONCTIONNEMENT DE L'AGGLOMERATION</b>	
1.	Mettre en œuvre les principes d'aménagement définis pour la voirie principale d'agglomération
2.	Réglementer les livraisons de marchandises et définir des itinéraires poids lourds
3.	Organiser et réglementer le stationnement dans une logique d'agglomération et intermodale
4.	Faire évoluer les plans de circulations des centres-villes
<b>OBJECTIF C : DEVELOPPER L'USAGE DES MODES DOUX, AUSSI BIEN POUR LA PROMENADE QUE COMME MODE UTILITAIRE</b>	
1.	Poursuivre la mise en œuvre du réseau cyclable d'agglomération actualisé
2.	Développer l'offre en stationnement pour les vélos et les deux-roues en général
3.	Faire connaître les aménagements cyclables : jalonner, informer, sensibiliser
4.	Aménager des zones 30 dans les lieux de centralité traversés par le réseau principal d'agglomération
5.	Permettre aux personnes à mobilité réduite de se déplacer confortablement et sûrement
6.	Définir une charte d'aménagement des espaces publics
<b>OBJECTIF D : ASSURER UN CARACTERE DURABLE AU PDU</b>	
1.	Inciter à la mise en œuvre de plans de mobilité durable des salariés
2.	Campagnes de sensibilisation des acteurs et de promotions des transports collectifs
3.	Associer la problématique des déplacements et celle du développement urbain

## 1. LE PDU : CADRE REGLEMENTAIRE ET DEMARCHE

---

### 1.1. Qu'est-ce qu'un PDU ?

#### 1. Le Plan de déplacements urbains, un outil de planification locale des déplacements défini par la LOTI, la LAURE et la loi SRU

Apparus dans la loi d'orientation des transports intérieurs de 1982, les plans de déplacements urbains (PDU) sont rendus obligatoires pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants avec la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie en 1996. Ils définissent les **principes de l'organisation des transports** de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement, dans l'optique d'assurer un **équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité** et de facilité d'accès, d'une part, et la **protection de l'environnement** et de la santé, d'autre part. Ils portent sur un ensemble de thèmes dont la liste a été complétée et précisée avec la loi Solidarité et renouvellement urbains de 2001 :

- l'amélioration de la sécurité routière ;
- la diminution du trafic automobile ;
- le développement de l'usage des transports collectifs et des moyens de déplacement économes et les moins polluants, notamment la bicyclette et la marche ;
- l'aménagement et exploitation du réseau principal de voirie, afin de rendre plus efficace son usage, notamment en le partageant entre les différents modes de déplacement et en favorisant la mise en oeuvre d'actions d'information sur la circulation ;
- l'organisation du stationnement sur le domaine public ;
- le transport et livraison des marchandises, de façon à réduire les impacts sur la circulation et l'environnement ;
- l'encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à favoriser l'utilisation des transports en commun et du covoiturage pour le transport de leur personnel ;
- la mise en place d'une tarification intégrée.

Le PDU doit aussi traiter de l'accessibilité des réseaux de transports (transports urbains et voirie essentiellement) comme la loi du 11 février 2005 relative à l'égalité des droits et des chances des personnes handicapées le prévoit.

#### 2. Le PDU de la COBAS, une démarche volontaire

L'élaboration du plan de déplacements urbains de la COBAS s'inscrit dans une démarche volontaire : comptant environ 54 000 habitants au dernier recensement, l'élaboration d'un PDU n'est pas obligatoire pour cette agglomération.

Les élus ont souhaité élaborer un plan de déplacements urbains s'inscrivant dans une double optique : **d'aménagement cohérent** et de **développement durable** du territoire, d'une part, et de **solidarité**, d'autre part, pour se donner les moyens d'atteindre les 4 objectifs suivants :

- assurer au plus grand nombre, et ce, tout au long de l'année, une **accessibilité réelle à l'ensemble de l'aire de l'agglomération**, aussi bien pour des raisons professionnelles que privées,
- **maîtriser les flux automobiles** des périodes estivales au sein du périmètre de la COBAS,

- promouvoir les **modes de déplacements alternatifs** nécessaires à un développement durable du territoire en s'appuyant sur les acquis du territoire et en développant tous les modes existants (train) ou à venir (transport intercommunal),
- améliorer la **qualité des espaces publics** et des **liaisons internes** à l'agglomération.

Ce PDU constitue le premier document (et la première réflexion) de planification des déplacements à l'échelle de l'agglomération. Les élus ont souhaité en faire un document à la fois **pédagogique** et **opérationnel** sur des actions phares. Le PDU constitue donc une **première étape** dans la planification des déplacements de la COBAS qui sera consolidé et enrichi lors de sa révision.

Pour mener à bien la démarche d'élaboration de ce PDU, la COBAS a missionné le bureau d'études CODRA.

## 1.2. Le PDU de la COBAS : un document de planification partagé, élaboré en concertation

Par délibération en date 4 mars 2002, le Conseil de la Communauté d'agglomération a lancé la procédure d'élaboration du Plan de Déplacements Urbains sur son territoire.

### 1. Périmètre

Le PDU doit permettre de définir à court et moyen termes les grands principes d'organisation des déplacements de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement dans le **périmètre des transports urbains** (PTU). Ce périmètre correspond à celui de la **communauté d'agglomération**, compétente en matière d'organisation des transports collectifs. Le périmètre de la COBAS est donc le **périmètre d'action** du PDU.

La communauté d'agglomération du bassin d'Arcachon sud compte environ 54 000 habitants au dernier recensement. En été, sa population avoisine les 200 000 résidents.

La COBAS comprend 4 communes :

- La Teste-de-Buch : 22 976 habitants en 1999 et 8 203 emplois ; un territoire très étendu qui comprend deux quartiers non continus (Cazaux et le Pyla),
- Gujan-Mestras : 14 963 habitants en 1999 et 3 088 emplois,
- Arcachon : 11 459 habitants en 1999 et 5 743 emplois,
- Le Teich : 4820 habitants en 1999 et 659 emplois.

Les réflexions menées dans la démarche d'élaboration du PDU portent sur un **territoire élargi** pour prendre en compte :

- les **relations avec les territoires voisins** et l'agglomération bordelaise en particulier compte tenu des échanges entre les deux agglomérations (Cf. actifs, résidents secondaires, occasionnels : visiteurs, touristes...),
- les **développements urbains attendus** aux environs de la COBAS qui auront un impact sur la demande en déplacements et notamment le projet de développement du CEA (projet Mégajoule)
- la **problématique touristique** qui concerne le bassin dans son ensemble.

## 2. Les différentes phases de la démarche

### ■ Première phase : un diagnostic prospectif et partagé pour connaître la situation actuelle et les leviers d'actions

Le diagnostic de la situation existante a été élaboré en concertation avec les **acteurs institutionnels** (élus et techniciens) et les autorités organisatrices : COBAS, communes d'Arcachon, de La Teste-de-Buch, de Gujan-Mestras et du Teich, conseil général, conseil régional, DDE ainsi qu'avec les **transporteurs** : (SNCF, les transports Bonnefon, l'UBA, Digue Ouest). Il a porté particulièrement sur :

- les facteurs de mobilité : organisation de l'urbanisation, facteurs socio-économiques
- l'offre et l'usage des différents modes de transports : transports collectifs, modes doux, voiture particulière, marchandises
- les conséquences de cette situation, notamment en termes d'insécurité routière et de nuisances.

En complément de l'analyse des données existantes, des enquêtes :

- **accessibilité** en période estivale à des **pôles générateurs** de déplacements (centre-ville et marché d'Arcachon, centre commercial et marché de La Teste-de-Buch, port de Larros, plage du Petit Nice),
- déplacements réalisés auprès d'un échantillon de **ménages** (1 081 questionnaires analysés, soit 4,5% de la population),
- usage des bus de la COBAS (enquête origine x destination embarquée et exhaustive),
- **accessibilité aux cinq gares** de la COBAS (enquête administrée par des enquêteurs sur les quais),

ont permis de connaître certaines pratiques de déplacements (rabattement sur gare, déplacements pour autres motifs que domicile-travail...), d'objectiver certains phénomènes et de préciser les attentes des habitants et des acteurs économiques de la COBAS.

Enfin, un travail de terrain à différents moments de la journée, sur l'ensemble des communes visait à mesurer les principaux dysfonctionnements (condition de déplacements des piétons, circulation générale...).

Le diagnostic a été **validé en comité de pilotage le 29 janvier 2004**. A cette réunion, **5 orientations** ont été définies sur la base du diagnostic, des attentes des acteurs locaux et des objectifs de la COBAS :

- développer les **transports collectifs** sur tout le territoire de la COBAS et pour tous les motifs, dans une logique intermodale,
- permettre aux **piétons et cyclistes** de se déplacer aussi bien pour la promenade que pour les déplacements utilitaires,
- **maîtriser les flux automobiles** pour un meilleur fonctionnement de l'agglomération,
- associer la problématique des déplacements et celle du **développement urbain**,
- **sensibiliser**, communiquer, observer.

Ces orientations ont guidé l'élaboration des scénarios ; elles ont été précisées et consolidées à l'issue de cette phase d'élaboration - comparaison de scénarios.

### ■ Deuxième phase : des scénarios pour définir un parti d'organisation des déplacements pour le long terme et des variantes d'actions pour une mise en œuvre à court terme

Pour permettre à la fois aux élus de se donner une ligne de conduite en matière de planification des déplacements et apporter des réponses concrètes pour le court terme, l'élaboration de ce premier PDU de la COBAS a fait l'objet :

- de **scénarios d'organisation des déplacements à long terme**,
- de **variantes d'action** portant sur la définition du réseau de transports collectifs pour le **court terme**.

Les scénarios d'organisation des déplacements à long terme se distinguent sous l'angle spatio-fonctionnel. Les éléments structurants variant de l'un à l'autre concernent la structuration de l'armature du réseau de transports collectifs routier, les fonctionnalités de la voirie et le développement urbain. Les 3 scénarios suivants ont été élaborés en concertation avec les acteurs impliqués dans la démarche :

- structuration du territoire par les transports collectifs sur les allées de Bordeaux prolongées sur la commune de La Teste-de-Buch et réservées aux transports collectifs et modes doux au niveau d'un pont à créer sur le canal,
- une offre en transports collectifs routiers qui suit l'urbanisation actuelle (ancienne nationale notamment),
- privilégier modes doux et transports collectifs dans le centre de l'agglomération composé d'Arcachon et de La Teste-de-Buch.

A la suite de la réunion publique du 8 novembre 2004, le comité de pilotage a retenu lors de la réunion du 25 novembre 2004 un nouveau scénario, adaptant des principes du 3<sup>ème</sup> scénario aux remarques formulées lors de la réunion publique. La principale adaptation concerne la **protection du parc de la Chêneraie** à La Teste-de-Buch : aucun franchissement du canal ne sera réalisé.

En matière de structuration des transports collectifs à court terme, le comité de pilotage a retenu le principe de lignes régulières fonctionnant toute la journée mais réduites en heures creuses et complétées par du transport à la demande, offrant ainsi à l'ensemble des habitants de la COBAS la possibilité de se déplacer en transports collectifs. L'intégration du train au réseau urbain dans le PTU sera recherchée.

### ■ Troisième phase : la finalisation d'un programme d'actions cohérent et progressif

Les actions retenues ont été **approfondies** essentiellement du point de vue technique et de leur mise en œuvre (évaluation financière, maîtrise d'ouvrage, ...). Le travail réalisé en concertation avec les communes a permis de décliner et adapter les actions aux spécificités des territoires.

Le programme d'actions comprend un ensemble d'actions hiérarchisées et réparties dans le temps, notamment en fonction des capacités financières de la communauté d'agglomération. Il est présenté dans la dernière partie de ce document sous forme de fiches.

## 3. Une démarche concertée : instances de réflexion et de décision

Les PDU sont élaborés à l'initiative des autorités organisatrices des transports urbains : la Communauté d'agglomération du bassin d'Arcachon sud a donc naturellement assuré la maîtrise d'ouvrage du PDU qui s'est exercée dans deux directions : l'orientation de la démarche et le pilotage-suivi des études.

Une large concertation a été souhaitée et initiée dès le lancement de la démarche ; elle s'est appuyée sur les instances suivantes :

**le comité de pilotage**, présidé par la COBAS, il associe les acteurs directement impliqués dans l'organisation des transports : les collectivités locales (Communes, Région, Département), l'Etat et la SNCF

Il a pour rôle de valider les différentes phases et de définir les objectifs et orientations successifs. Il s'est réuni à l'issue des phases 1 et 2 et doit se réunir pour valider le présent document.

**le comité technique** (aussi appelé groupe de travail), présidé par la COBAS, il associe les représentants des communes (élus et techniciens). Il suit l'avancement de la mission, oriente les études et prépare les comités de pilotage. Il s'est réuni une dizaine de fois au cours de l'élaboration du PDU.

les **groupes de travail thématiques** regroupent, sous la présidence de la COBAS, des acteurs impliqués directement ou indirectement dans l'organisation des déplacements : outre les communes, des représentants des transporteurs, de la CCI, d'usagers (COBARTEC), de commerçants, des établissements scolaires, etc.

3 groupes de travail ont été constitués autour des thèmes suivants :

- voirie et marchandises (circulations, voirie)
- transports collectifs (bus, train, bateau, nouveaux services)
- modes doux (piétons, vélos, personnes à mobilité réduite)

et réunis à deux reprises : en novembre 2003 pour partager et enrichir le diagnostic et en mars 2004 pour débattre et ajuster les scénarios.

des entretiens individuels et **réunions de travail restreintes** : en phase de diagnostic avec les élus et techniciens des collectivités et entreprises impliquées dans le projet, en phase projet avec les élus et technicien de chacune des communes et tout au long de la mission entre le bureau d'études et la COBAS.

La concertation s'est aussi déroulée en direction du **grand public** qui a été informé de la démarche par les articles du COBAS Mag' et dont l'avis a été pris en compte par le biais :

des **enquêtes** réalisées durant le diagnostic (10 000 questionnaires distribués dans les boîtes aux lettres des ménages de l'agglomération notamment)

des **réunions publiques** : une réunion en novembre 2004 a permis à la COBAS de recueillir l'avis du grand public sur les choix à faire en matière d'organisation des déplacements à court et long termes. Des réunions publiques par commune en juin 2005 ont permis de finaliser le programme d'actions présenté dans ce document.

#### 4. Du projet à sa mise en œuvre : les dernières étapes à venir

Le présent projet de PDU a été successivement soumis :

- au Conseil communautaire du 11 juillet 2005 : le projet de PDU a été arrêté par délibération de la COBAS
- aux personnes publiques : conseils municipaux, Conseil régional, Conseil général, Préfet le 21 juillet 2005 : l'avis était à rendre dans les 3 mois suivants. S'il n'a pas été rendu dans ces délais, il est réputé favorable
- avec les remarques des personnes publiques consultées, à enquête publique du 21 novembre au 23 décembre 2005 dans les conditions prévues par les articles L123-1 à L 123-6 du code de l'environnement.

Enfin, modifié pour tenir compte des résultats de l'enquête publique et de l'avis des personnes publiques associées, le PDU est soumis à l'approbation finale du Conseil communautaire. Approuvé par délibération, il pourra être aussitôt mis en œuvre. Dès lors, les décisions prises par les autorités chargées de la voirie et de la police de la circulation ayant des effets sur les déplacements dans le PTU devront être compatibles (ou rendues compatibles) avec le PDU.

Notons que des actions faisant l'objet de consensus (mise en service d'un véritable réseau de transports collectifs par exemple) pourront être engagées à l'issue du conseil communautaire arrêtant le projet. De même, les actions déjà engagées (aménagement cyclables par exemple) seront poursuivies.

## 2. LE PDU DE LA COBAS : DES ACTIONS DES LE COURT TERME POUR REpondre AUX AMBITIONS D'UNE MOBILITE DURABLE QUI S'INSCRIT DANS LE LONG TERME

---

### 2.1. Les enjeux issus du diagnostic

#### 1. Les facteurs de mobilité : des spécificités à prendre en compte et la nécessité d'articuler développement urbain et transports

La croissance démographique des communes de la COBAS s'est accompagnée d'un développement urbain qui occupe progressivement l'espace entre le littoral et la voie directe, et même au-delà. L'**étalement urbain** qui caractérise l'urbanisation récente du territoire induit des **besoins en déplacements complexes**, qui sont aujourd'hui principalement satisfaits en voiture et auxquels l'offre de transports collectifs devra s'adapter. L'intégration d'une réflexion sur l'accessibilité et la desserte des transports collectifs devra être associée à celle du développement urbain : localisation, trame viaire, densités.

Les **générateurs de déplacements** sont divers et diversifiés. Les plus importants sont implantés dans la partie Ouest de l'agglomération (centre-ville d'Arcachon, centre commercial et marché de La Teste-de-Buch...). La Départementale 650 et la voie ferrée qui jouaient un rôle structurant dans le développement urbain restent le support d'un ensemble de générateurs de proximité (commerces et services) ; mais, les générateurs implantés plus récemment comme l'hôpital, les centres commerciaux de La Teste-de-Buch et de Gujan Mestras, des équipements touristiques sont localisés à proximité de la voie directe.

La population n'est pas répartie de façon homogène sur le territoire : âge, taux d'activité, motorisation sont les facteurs de différenciation d'Ouest en Est. Les besoins en déplacements suivent cette différenciation : **population plus âgée et plus captive à l'Ouest, population davantage active et motorisée à l'Est.** A ces besoins spécifiques s'ajoutent ceux de la fonction touristique, résidents secondaires et vacanciers : augmentation de la demande en déplacements liée à l'augmentation temporaire de population (près de 4 fois plus d'habitants que hors saison) et modification du type de demande (motifs, lieux de destinations, horaires).

#### 2. Des pratiques de mobilité qui révèlent un usage dominant de la voiture particulière...

Selon le recensement de 1999, 76 % des actifs ayant un emploi et habitant la COBAS, y travaillent. Parmi les autres actifs résidant à la COBAS, la principale destination extérieure est l'**agglomération bordelaise**. Inversement, 82 % des emplois de la COBAS sont occupés par des actifs qui y résident ; parmi les autres, l'agglomération de Bordeaux est l'origine principale.

La **voiture est le mode dominant** : elle est utilisée à 85 % pour les migrations alternantes internes à la COBAS, à 75 % pour celles vers l'extérieur (dont Bordeaux). Les transports collectifs (bus publics, cars privés, TER) ne sont utilisés qu'à 3 % pour les déplacements domicile-travail internes à la COBAS. Les modes doux (marche, vélo) ne représentent globalement que 12 % ; ce taux est plus élevé pour les déplacements internes aux communes et notamment à celle d'Arcachon.

En **période estivale**, il apparaît un **report modal** de l'ordre de 14%, notamment vers le vélo.

Selon l'enquête de mobilité auprès d'un échantillon de ménages, le partage modal pour les autres motifs de déplacements est variable :

- 16 % d'usage de la marche pour les courses quotidiennes, mais de 2 à 11 % pour les autres motifs
- de 0 à 1,5 % d'usage des bus ou cars (Cf. absence de réel réseau urbain)
- de 70 à 94 % d'usage de la voiture individuelle.

Ces moyennes couvrent des disparités locales : la marche est davantage utilisée à Arcachon.

### 3. ... et qui s'expliquent essentiellement par des transports collectifs insuffisants et hétérogènes, qu'il convient d'intégrer dans un véritable réseau d'agglomération pour donner à tous le droit au transport et inciter au report modal

Les transports collectifs desservant la COBAS sont multiples en termes de modes (fer, terre, mer), de consistance (lignes régulières, services) et d'autorité organisatrice. **Il n'existe aujourd'hui aucune unité d'agglomération entre ces offres (Cf. tarifs, information...) et aucune coopération entre les autorités organisatrices.**

	AO	Véhicules	Offre	Exploitant
<b>Transports collectifs urbains</b>				
- lignes régulières	COBAS	bus	2 lignes régulières (1)	Transports Bonnefon
- lignes régulières	Arcachon	minibus électriques	3 lignes régulières (circuits en boucle)	Evadis
- services scolaires	COBAS	cars	39 circuits	Divers, dont transports Bonnefon
- service Transadapt	COBAS	adaptés au transport d'handicapés	à la demande, réservé à une clientèle à mobilité réduite	Transadapt
<b>Transports collectifs non urbains</b>				
- lignes régulières	Région	TER par trains	1 ligne ferrée	SNCF
- lignes régulières	Département	pas de lignes régulières dans le PTU		
- services scolaires	Délégation du Département à la COBAS	Cf. scolaires dans PTU		
<b>Autres</b>				
- taxis	Communes	voitures	~ 20 taxis sur le territoire de la COBAS	artisans indépendants et groupements
- services privés d'entreprises	Base aérienne de Cazaux	cars militaires	15 circuits	Base aérienne
- transport maritime (2)	Cap Ferret	bateau	2 liaisons Arcachon-Cap Ferret	UBA, Digue Ouest

(1) reprise des lignes du Conseil général circulant dans le PTU à la création de l'agglomération (en attente du PDU pour être restructurées)

(2) ne figurent ici que les liaisons assurées annuellement ; 4 liaisons supplémentaires en période estivale

Les **transports collectifs urbains** sont hérités du Conseil général. Leur configuration n'est donc **pas adaptée à une desserte urbaine** que ce soit en termes de tracé, de niveau d'offre ou de tarification. Il n'est pas étonnant que les deux lignes soient très peu fréquentées. A noter, tout de même une adaptation du service en période estivale à la desserte des plages.



*Véhicule affecté aux lignes héritées du Conseil général*

Il existe un **réseau urbain local à Arcachon**. Mis en service en juin 2003, sa vocation est essentiellement axée sur les déplacements en **heure creuse** (achats, loisirs, démarches administratives...). Si ses fréquences sont plus attractives que celle des lignes héritées du Conseil général, il n'en reste pas moins non adapté aux déplacements des actifs et pénalisé par le tracé en boucle de ses lignes. Le matériel roulant s'inscrit dans une démarche de préservation de l'environnement local avec des véhicules électriques et d'accessibilité au plus grand nombre avec des planchers bas. Toutefois, ces véhicules présentent des contraintes en termes d'autonomie et de pente.



*Véhicule électrique Eho*

**Le territoire de la COBAS et les principaux générateurs de déplacements ne sont pas ou sont très mal desservis par les transports urbains**, à l'exception du centre-ville d'Arcachon mais sa desserte est essentiellement communale.

Le service **Transadapt**, dédié au transport des personnes à mobilité réduite, connaît une forte augmentation de son usage (+191% en 6 ans). Il est aujourd'hui **saturé**. Cette augmentation semble davantage exprimer l'insuffisance des transports collectifs en général qu'une augmentation du nombre de personnes à mobilité fortement réduite.

Un point fort en matière de transports collectifs réside dans la présence de **5 gares SNCF** sur le territoire de la COBAS. Ces gares sont **utilisées à 25% pour des déplacements internes** à l'agglomération. Les déplacements en train sont plus économiques en temps et en coût que l'utilisation des bus. Cette ligne SNCF s'inscrit dans le bassin de mobilité bordelais.

Le rabattement sur ces gares s'effectue surtout à pied (58%), en voiture (36%) et à vélo (6%). La gare d'Arcachon constitue le principal lieu d'intermodalité (TER, bus COBAS et Eho) mais quasiment aucune correspondance n'y est effectuée.



gare de la Hume



stationnement en gare du Teich



taxis et deux-roues en gare d'Arcachon

D'autres formes d'intermodalité existent : gardiennage des vélos à Arcachon, horaires de certains bateaux calés sur ceux des trains.... mais elles sont peu connues et leur développement constitue un enjeu de ce PDU.

#### 4. Les conditions d'usage des autres modes à faire évoluer pour faciliter les déplacements des résidents tout au long de l'année et notamment leur permettre de se déplacer à pied et en vélo au quotidien, en toute sécurité

Lorsque l'usage des voiries ne correspond pas à la vocation initiale qui a conduit à leur aménagement actuel, des **conflits d'usage** apparaissent (Cf. accidentologie, encombrements...). L'été le trafic est beaucoup plus important et une partie du réseau viaire est saturée. Ces constats posent notamment la question de la **hiérarchisation de la voirie** souhaitée et des actions à mettre en œuvre (aménagement, évolution de la trame viaire, évolution des domanialités...) pour obtenir l'usage correspondant.

Le **stationnement payant** est limité au centre d'Arcachon durant la période estivale. Dans l'ensemble de la COBAS, les conditions de stationnement en été sont particulièrement **difficiles**. En hiver, en revanche, la situation n'est plus problématique à quelques exceptions près.

Les problèmes identifiés en matière de livraisons et de marchandises sont le manque de **jalonement**, les **gabarits** de certaines voies insuffisants, le **déficit d'espaces de livraison** en ville et dans les zones d'activités. Une réglementation des livraisons existe seulement à Arcachon.

Les cyclistes bénéficient de 70 km **d'aménagements cyclables**, la plupart en site propre. Les attentes des cyclistes portent sur la sécurité de leurs déplacements avec la poursuite des aménagements d'itinéraires en milieu urbain.

Les déplacements des piétons sont pénalisés par l'aménagement de la voirie (trottoirs trop étroits, implantation du mobilier urbain...) et l'usage qui en est fait (stationnement illicite...).

		
<i>des cheminements piétons pénalisés par l'étroitesse des trottoirs et leur encombrement par les poubelles et voitures en stationnement illicite</i>	<i>une voie de même gabarit facilitant le cheminement de tous, PMR compris</i>	<i>exemple d'aménagement cyclable le long de la voie ferrée</i>

#### 5. La nécessité d'agir dès aujourd'hui pour influencer sur les perspectives de développement du bassin à moyen et long termes

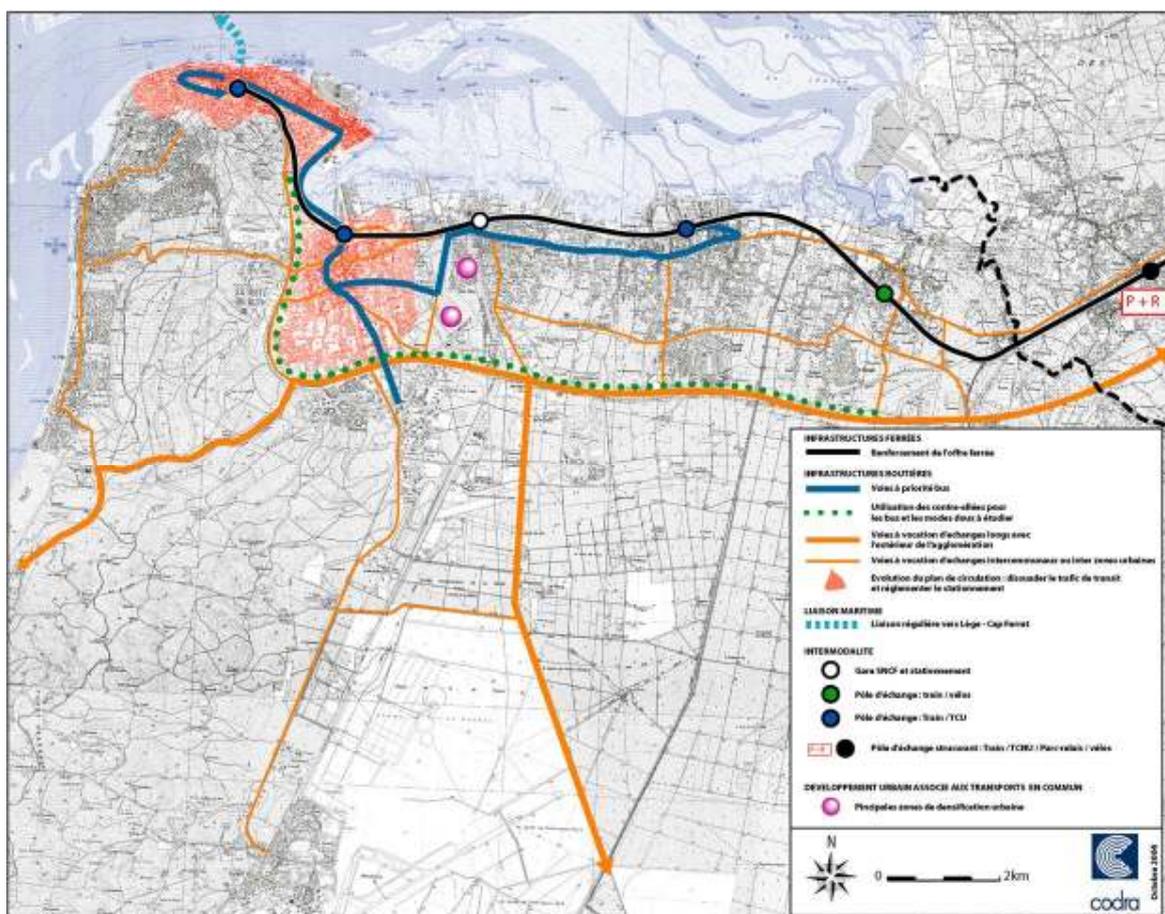
Les conséquences de la situation actuelle en matière d'organisation des offres de transport sont pour certaines perceptibles immédiatement, comme l'**accidentologie** (371 accidents en 5 ans ayant abouti notamment à la mort de 34 personnes) ou les nuisances sonores ; d'autres, si rien n'est fait, ne le seront qu'à plus long terme : pollution atmosphérique, **perte d'attractivité du bassin...**

C'est dans l'optique d'inverser ces tendances, dans l'esprit des lois sur l'air et le renouvellement des énergies, et solidarité et renouvellement urbains, qu'est menée la démarche d'élaboration du PDU et le choix des actions qui le composent.

## 2.2. Un parti d'organisation des déplacements pour le long terme : la définition des ambitions du futur

3 scénarios d'évolution de l'organisation des transports (tous modes) ont été élaborés. Leur comparaison et le débat en réunion publique en novembre 2004 ont permis aux élus de définir un parti d'organisation des déplacements pour le long terme, concrétisant ainsi d'un point de vue spatio-fonctionnel les objectifs du PDU.

Les principes retenus sont les suivants :



Le développement des transports collectifs s'inscrit dans une approche **multimodale et intermodale** des déplacements dans une double optique :

- **optimiser l'offre et l'usage des différents modes** présents et futurs en permettant un usage de plusieurs d'entre eux pour effectuer un déplacement (voiture + train, bus + train, vélo + bateau, etc.),
- développer l'usage des transports alternatifs à la voiture particulière, ce qui nécessite à la fois de développer les offres des modes alternatifs (constitution d'un réseau de bus, poursuite des aménagements cyclables...) mais aussi de réduire la place accordée à certaines catégories d'automobilistes.

Le réseau de transports collectifs de la COBAS comprend donc des modes complémentaires : train, bus, bateau... A terme, ces différents modes sont intégrés en termes de tarification et d'image dans le réseau TCU et coordonnés à ceux du nord bassin.

Le train qui constitue dès à présent une offre structurante voit son offre renforcée tel que le schéma régional des transports le prévoit (trains au 1/4h en heure de pointe, à la 1/2 heure en heure creuse). Rappelons que la voie ferrée ne dessert directement qu'une partie du territoire de la COBAS, de ses habitants, de ses équipements, de ses emplois... La desserte en transports collectifs doit donc impérativement être complétée pour desservir des équipements majeurs comme l'hôpital, les zones d'activités, etc. ainsi que pour assurer le rabattement sur gare.

C'est pourquoi un réseau de **transports collectifs routiers** complète l'offre ferrée avec, à long terme, entre 800 000 et 1 000 000 km parcourus par an. Il est structuré autour de deux axes forts qui sont aménagés de manière à garantir un niveau de régularité et une vitesse commerciale satisfaisants. Ces axes figurent sous l'appellation : "**voies à priorité bus**" sur le schéma précédent.

Les aménagements de ces axes pourront être de natures diverses : priorité aux feux, couloir d'approche réservé à certains carrefours, voie réservée aux bus à contre-sens, tronçons de site propre... Leur mise en œuvre se réalise de manière progressive dans le temps et est compatible avec un trafic automobile de desserte locale : les accès aux commerces seront maintenus.

Ce scénario retenu s'inscrit dans une logique de **densification de l'agglomération au nord des allées de Bordeaux**. Les transports collectifs accompagnent le développement de l'est de la zone agglomérée de La Teste-de-Buch.

**A l'ouest du carrefour de Bonneval**, ce sont **les modes de transports alternatifs** à la voiture particulière qui sont privilégiés :

- les **plans de circulations** de La Teste-de-Buch et d'Arcachon doivent évoluer pour dissuader plus fortement le trafic de transit local et d'échanges longs, donner la priorité aux bus, offrir plus de places aux modes doux et réglementer davantage le stationnement ; le trafic de ces communes serait délesté du trafic d'accès aux **plages océanes** qui s'effectue en venant de Bordeaux par la RD 259 (jalonnement et aménagements ad hoc à prévoir)
- **la départementale 650 est requalifiée** en faveur des bus et modes doux entre la gare de la Hume et Mestras
- les **carrefours** à l'ouest de celui de Bonneval sont réaménagés **à niveau**, facilitant et sécurisant le franchissement de la voie directe.

Un **parc-relais** pourrait être aménagé à la gare de **Facture-Biganos** qui, bien que située à l'extérieur de la COBAS, constitue le carrefour entre le Sud Bassin, le Nord Bassin l'agglomération bordelaise et le sud de l'Aquitaine. Ce parc-relais permettrait aux habitants de l'agglomération bordelaise et aux visiteurs qui viennent des environs de laisser leur voiture à Facture et d'emprunter ensuite le train pour atteindre Arcachon et La Teste-de-Buch notamment. Ce parc-relais pourrait fonctionner aussi pour les habitants du nord bassin se rendant en train à Bordeaux.

Les conditions de sa réussite sont liées à la réduction du trafic de transit et à l'évolution de la réglementation du stationnement dans le centre de l'agglomération composé du centre de La Teste-de-Buch et d'Arcachon. Cette action particulièrement ambitieuse nécessite d'importants moyens qu'il convient dès aujourd'hui de préparer :

- un renforcement de l'offre ferrée adapté : le renforcement de l'offre tel que visé dans le SRT devrait alors concerner la gare de Facture (arrêt de tous les trains) et les trains devraient être **cadencés**. Dans cette hypothèse, une navette Arcachon - Facture ou un renforcement des courses Arcachon - Bordeaux pourrait être mis en œuvre.
- un **jalonnement** dynamique ad hoc (comparaison de temps de parcours, de remplissage de parkings...),
- création d'une **offre tarifaire attractive** : parking payant + train et réseau urbain gratuit pour l'ensemble des passagers du véhicule par exemple ; tarification spécifique pour les cyclistes, ...

## 2.3. Quatre objectifs concrétisés par des engagements d'action pour les court et moyen termes

Pour atteindre les objectifs affichés dans la LOTI et tendre vers l'organisation des déplacements prévue pour le long terme tout en résolvant dès le court terme les dysfonctionnements identifiés dans le diagnostic et en répondant aux attentes locales (des élus, des habitants, ...), quatre objectifs ont été retenus pour le PDU de la COBAS :

- A. développer les transports collectifs sur l'ensemble du territoire de la COBAS et les rendre plus attractifs
- B. maîtriser les flux automobiles pour un meilleur fonctionnement de l'agglomération
- C. développer l'usage des modes doux, aussi bien pour la promenade que comme mode utilitaire
- D. assurer un caractère durable au PDU au travers notamment d'une gestion de la mobilité.

Le projet qui les sous-tend intègre :

- une **dimension fonctionnelle** : il s'agit d'améliorer concrètement le fonctionnement des systèmes de transports dans une vision intermodale, en faisant des arbitrages dans le sens des lois sur l'air et SRU,
- une **dimension spatiale** : les projets et les actions sont localisés et prennent en compte la géographie du territoire, les diversités des demandes qui s'exercent, ...
- une **dimension organisationnelle** : le PDU ne saurait se limiter à un programme d'investissement ; il vise aussi à mettre en place les bases de nouveaux comportements et de nouvelles façons de concevoir et conduire les projets urbains et d'infrastructures.

Il est fondé sur une **volonté forte** : la mise **en place d'un véritable réseau de transports collectifs** d'agglomération associant différents modes : train, bus, TAD, bateau, conçu dans une logique intermodale. Il se décline dans le **programme d'actions** à mettre en œuvre à court terme (d'ici 5 ans) et à moyen/long terme sur lequel **les élus de la communauté d'agglomération du bassin d'Arcachon sud s'engagent** :

**OBJECTIF A : DEVELOPPER LES TRANSPORTS COLLECTIFS SUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE DE LA COBAS ET LES RENDRE ATTRACTIFS**

1. Créer un véritable réseau de transports collectifs urbain d'agglomération
2. Procéder à l'intégration tarifaire de la ligne SNCF au réseau TCU dans le PTU
3. Aménager des pôles d'échange
4. Réaliser des aménagements de voirie en faveur de la circulation des bus
5. Intégration de la liaison maritime Arcachon - Lège Cap Ferret au réseau TCU

**OBJECTIF B : MAITRISER LES FLUX AUTOMOBILES POUR UN MEILLEUR FONCTIONNEMENT DE L'AGGLOMERATION**

1. Mettre en œuvre les principes d'aménagement définis pour la voirie principale d'agglomération
2. Réglementer les livraisons de marchandises et définir des itinéraires poids lourds
3. Organiser et réglementer le stationnement dans une logique d'agglomération et intermodale
4. Faire évoluer les plans de circulations des centres-villes

**OBJECTIF C : DEVELOPPER L'USAGE DES MODES DOUX, AUSSI BIEN POUR LA PROMENADE QUE COMME MODE UTILITAIRE**

1. Poursuivre la mise en œuvre du réseau cyclable d'agglomération actualisé
2. Développer l'offre en stationnement pour les vélos et les deux-roues en général
3. Faire connaître les aménagements cyclables : jalonner, informer, sensibiliser
4. Aménager des zones 30 dans les lieux de centralité traversés par le réseau principal d'agglomération
5. Permettre aux personnes à mobilité réduite de se déplacer confortablement et sûrement
6. Définir une charte d'aménagement des espaces publics

**OBJECTIF D : ASSURER UN CARACTERE DURABLE AU PDU**

1. Inciter à la mise en œuvre de plans de mobilité durable des salariés
2. Campagnes de sensibilisation des acteurs et de promotions des transports collectifs
3. Associer la problématique des déplacements et celle du développement urbain

Le projet est explicité ci-après et détaillé sous forme de fiches actions en dernière partie du document.

## 1. Objectif A : Développer les transports collectifs sur l'ensemble du territoire de la COBAS et les rendre plus attractifs

La COBAS souhaite se doter d'un réseau de bus qui constitue un véritable réseau de transports collectifs urbains (et non plus de deux lignes "héritées" du Conseil général) et qui soit intégré dans une organisation des déplacements repensée à l'échelle de l'agglomération. En effet, le réseau devra permettre à tous de se déplacer, mais aussi inciter au report modal de la voiture vers les transports collectifs. Aussi, la réflexion sur ce réseau de transports collectifs a été menée pour partie dans le cadre du PDU (Cf. réflexion multimodale) et se poursuivra une fois le projet arrêté puisque la définition précise du réseau de bus nécessite à la fois des approfondissements techniques et des temps de réflexions - négociation qui dépassent le PDU. Un certain nombre de principes sont donc arrêtés et des approfondissements devront être réalisés pour préciser d'autres points.

### ■ Vers un réseau de transports collectifs d'agglomération intégré et multimodal

Dans l'optique d'optimiser les moyens existants et de proposer un service qui soit le plus performant aux habitants, le réseau de transports collectifs se composera de trois offres complémentaires : le **train**, des **lignes régulières** (d'intérêt d'agglomération et/ou d'intérêt local) et du **transport à la demande**, auxquelles il faudra rajouter le bateau à plus long terme (liaisons Arcachon – Lège – Cap Ferret).

Offrir aux habitants et visiteurs de la COBAS un réseau unifié et lisible nécessite de tendre vers :

- la mise en place d'une **tarification unique** (un même titre pour prendre le bus, le train,...) et donc d'examiner les modalités d'unification des tarifications actuelles (grilles tarifaires de base, tarifs sociaux, billettique) et de procéder à l'intégration tarifaire du train,
- l'**organisation des correspondances** dans l'espace (aménagement de pôle d'échange entre modes de transports collectifs : bus x train ou bus x bus par exemple) et dans le temps (coordination des horaires des lignes régulières entre elles et avec les autres modes),
- une unification en termes d'**identité** du réseau (image, nom...), celui-ci pouvant comprendre des déclinaisons (pour le TAD, les lignes de bus locales ou les services spéciaux estivaux...),

et de faire connaître et **valoriser** le réseau de transports collectifs. Un travail spécifique sera effectué pour créer des supports d'information clairs : guide bus avec plan du réseau multimodal de transports collectifs, horaires, tarification, lieux de vente, règles d'usage et lieux d'intermodalité.

### ■ Une première action structurante : la création d'un réseau de transports collectifs routiers d'agglomération

La première action consiste à **réorganiser le réseau de bus actuel** qui se compose de deux lignes régulières, en **restructurant** ces lignes, en en créant de **nouvelles** et en mettant en service un **système de transport à la demande**.

A court terme, comme l'a souhaitée la Ville d'Arcachon, le réseau Eho sera maintenu dans son fonctionnement actuel. Les modalités juridiques et institutionnelles devront être étudiées en prenant en compte la répartition des compétences (rappelons qu'aujourd'hui, seule la COBAS est compétente en matière d'organisation des transports collectifs urbains). Aussi, dans un premier temps, le réseau de transports collectifs desservant la COBAS sera coordonné avec Eho sur la commune d'Arcachon.

D'ores et déjà, des principes de tracé et de niveau d'offre sont définis : les études menées dans le cadre du PDU ont permis de valider les principes de structurations suivants.

## ↳ Lignes régulières

### **a - vocation et principes d'organisation du réseau**

Les lignes régulières permettront le déplacement des flux les plus importants. Elles répondront donc aux vocations suivantes :

- transports des scolaires : comme dans la plupart des réseaux de transports collectifs de villes moyennes, les scolaires représentent et représenteront la plus grande part de la clientèle du réseau de la COBAS.
- déplacements domicile – travail en heure de pointe : l'analyse de ces déplacements montre que le réseau devrait par ordre de priorité :
  1. dans la commune de La Teste-de-Buch, relier les zones d'habitat, les zones d'emplois et la gare
  2. assurer une **desserte interne à Arcachon et à Gujan-Mestras**, avec une desserte des gares et **relier La Teste-de-Buch aux villes voisines** (Arcachon et Gujan-Mestras)
- déplacements pour les autres motifs en heure creuse en assurant la desserte des principaux générateurs de déplacements et notamment : hôpital d'Arcachon, centre-ville d'Arcachon et de La Teste-de-Buch, centre commercial et marché de La Teste-de-Buch, gares d'Arcachon et de La Teste-de-Buch.

Les principes d'organisation de l'offre retenus sont les suivants :

- une desserte en heure de pointe calée sur le réseau scolaire avec **des lignes à vocation multiple** : dans l'optique d'optimiser les kilomètres produits, les lignes proposées viseront plusieurs clientèles (scolaires, actifs, autres motifs). Aussi, des lignes scolaires existantes pourront voir leur tracé modifié pour que la desserte soit utile et attractive pour les autres motifs de déplacement en veillant toutefois à ne pas augmenter les temps de parcours des élèves transportés.
- un **haut niveau de qualité de service** : nécessaire au positionnement des transports collectifs en alternative crédible à la voiture particulière : vitesse commerciale, accessibilité PMR, régularité, information, ... Le choix du matériel roulant intégrera cette dimension.

### **b - principes de structuration du réseau**

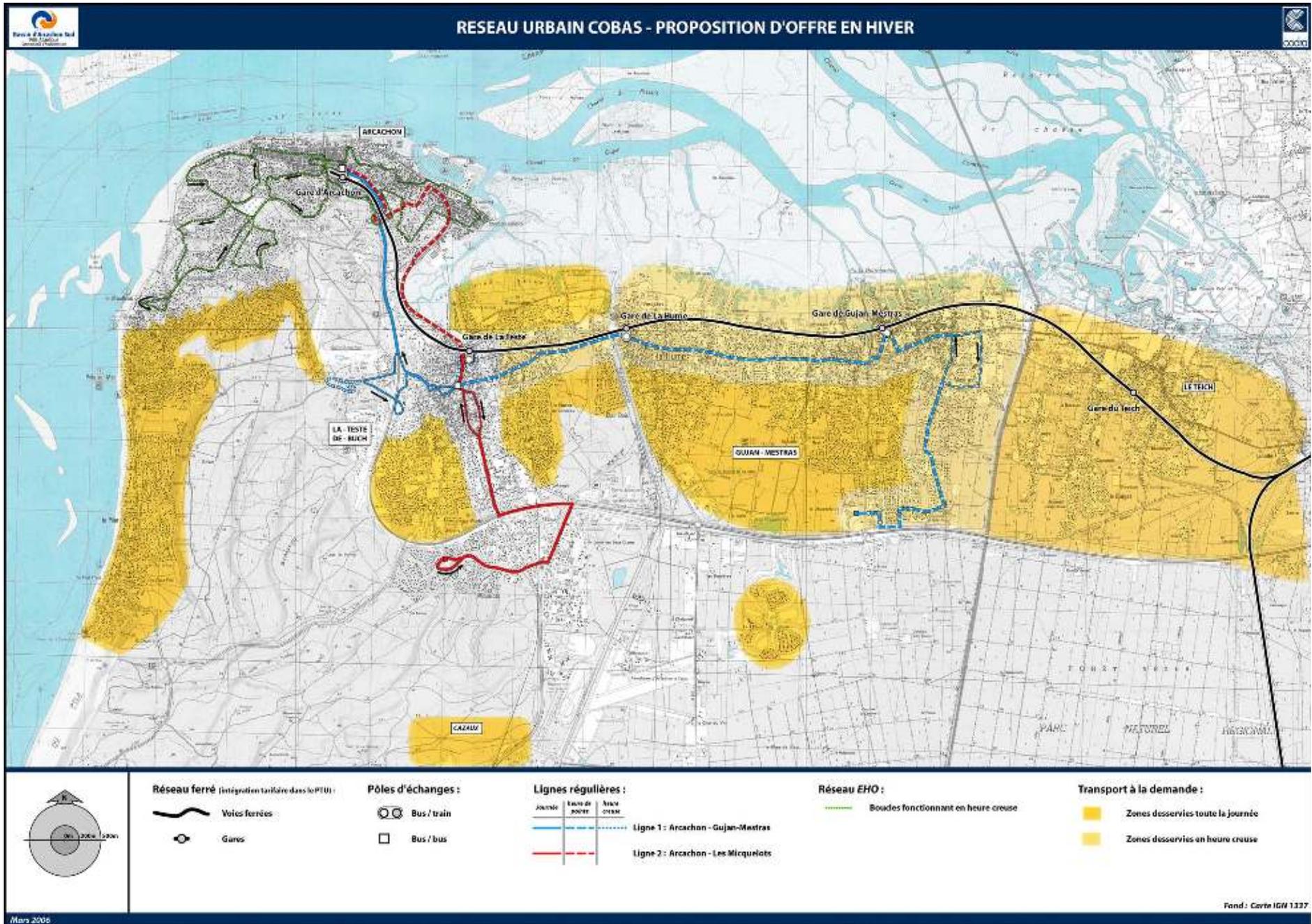
En hiver, le réseau se composera de **deux lignes** : une ligne Arcachon - Les Micquelots (Gujan-Mestras) et une ligne Arcachon - Gujan-Mestras. Ces lignes desservent (Cf. cartes pages suivantes) les gares, les équipements scolaires, les pôles d'emplois (centres-villes, zones d'activité, centres commerciaux).

Ces deux lignes fonctionnent en totalité aux heures de pointe et en partie seulement en heure creuse (terminus en gare de la Teste-de-Buch). Ainsi :

- le quartier des Abatilles à Arcachon est desservi en heure de pointe par le réseau d'agglomération et en heure creuse par une boucle Eho,
- à Gujan-Mestras, la ligne régulière fonctionnant aux heures de pointe est relayée en heure creuse par du transport à la demande.

A noter, en heure creuse, l'hôpital d'Arcachon est desservi<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> L'hôpital n'est pas desservi en heure de pointe compte tenu des horaires décalés des employés et des horaires des visites.



En été, le réseau d'hiver retenu sera maintenu avec un fonctionnement des deux lignes en journée continue et une amplitude horaire accrue. Ce réseau sera complété par (Cf. carte ci-après) :

- une **ligne régulière** desservant le quartier des Abatilles, Pyla et les campings situés au sud de la Dune (ligne 3), depuis la gare d'Arcachon. Cette ligne reprend en grande partie le tracé de la ligne 611 du réseau actuel,
- une ligne de **bus express** qui dessert les **plages océanes** depuis la gare du Teich en passant par les contre-allées de la voie directe. Les arrêts sont distants de deux à quatre kilomètres en milieu urbain. A ces arrêts, du stationnement vélos est implanté et une zone de dépose-reprise automobile aménagée. Cette ligne dessert aussi le parc Aqualand.

Une desserte TC entre la gare de La Hume et les parcs de loisirs est aussi envisagée. Elle devra être précisée, notamment afin d'assurer une réelle complémentarité avec la ligne expresse qui dessert déjà Aqualand.

Notons que le transport à la demande est maintenu mais réservés aux résidents permanents.

Le positionnement des points d'arrêts reste à préciser et le tracé des lignes à consolider. L'idée d'un parc relais utilisant de manière temporaire le parking du lycée Grand Air pourra être étudiée.

### **c - niveau d'offre global et proposition de répartition**

Globalement, la production d'offre est de l'ordre de 490 000 kilomètres annuels. Ces kilomètres permettent d'offrir, par exemple, les niveaux d'offre suivants :

	nb d'aller et retours		intervalle de passage		
	hiver	été	hiver		été
			HP	HC	journée
ligne 1 Arcachon – Gujan	35	18	15 mn	30 mn	45 mn
ligne 2 Arcachon – Miquelots	35	26	15 mn	30 mn	30 mn
ligne 3 Arcachon – Pyla	-	14	-	-	1 h
ligne express	-	5	-	-	-

HP : heure de pointe de 7h30 à 9h et de 16h30 à 19h

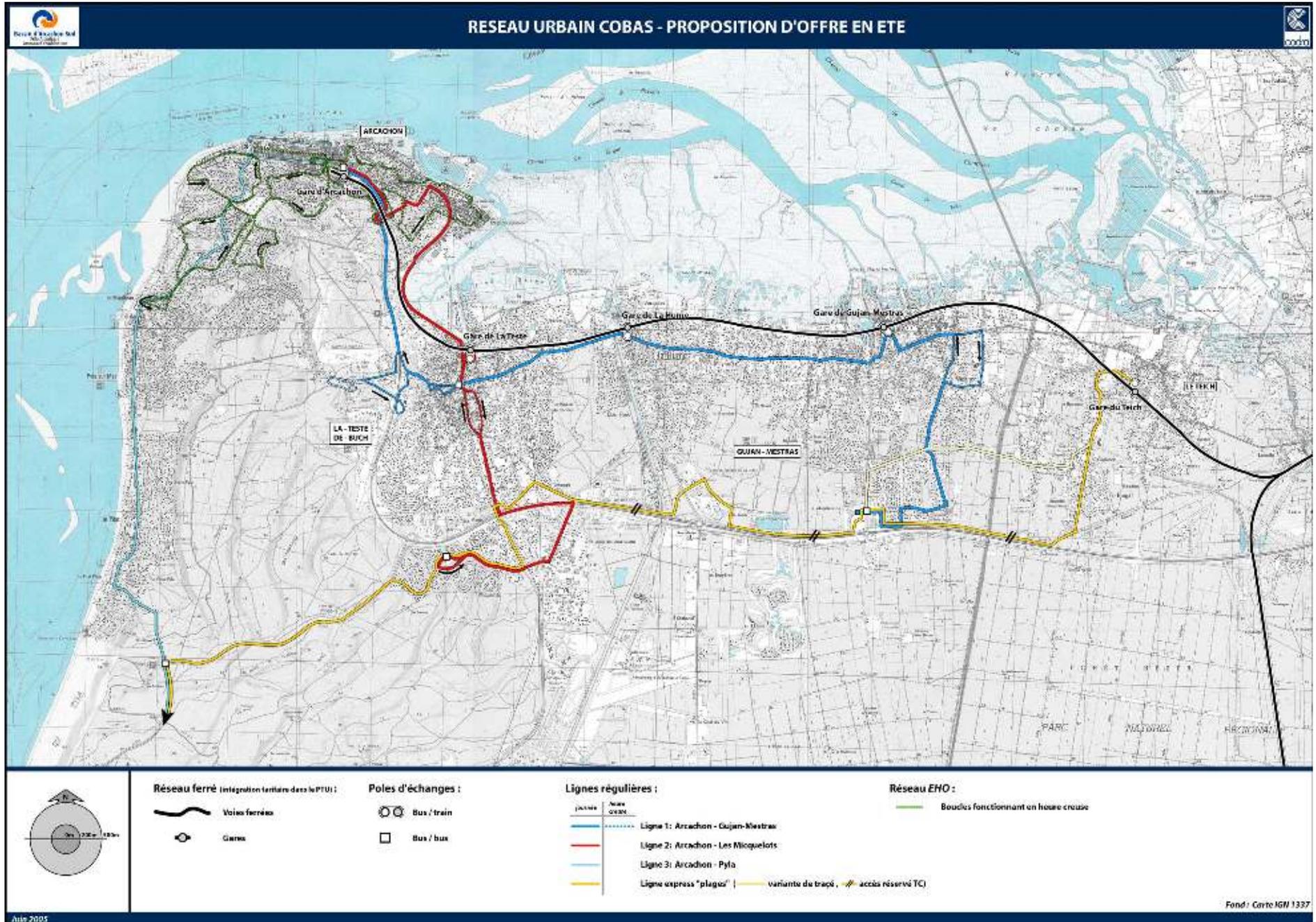
HC : heure creuse de 6h30 à 7h29 ; de 9h01 à 16h29 ; de 19h01 à 20h

Remarque :

- en été, pas de distinction les fréquences des heures creuses et pointe, amplitude horaire de 17 heures proposée avec une offre moindre aux extrémités de la journée (avant 10h et après 20h)

Notons, qu'avec cette répartition, une journée d'hiver, ce sont 1 373 km qui sont produits pour une population d'environ 60 000 habitants et qu'une journée d'été, ce sont près de 2 000 km qui sont produits pour 200 000 personnes présentes sur le bassin (dont une partie non quantifiée est venu en visiteur le temps d'une journée).

Cette répartition des kilomètres à produire est donnée ici à titre d'exemple et sera affinée lors de la préparation de la consultation des entreprises avec notamment une étude des grilles horaires. Une attention particulière sera portée sur la coordination des horaires avec ceux des trains ainsi que pour les lignes entre elles, notamment au centre-ville de la Teste-de-Buch et à la gare d'Arcachon.



### ***d - éléments de qualité de service***

Des **points d'arrêt** seront aménagés progressivement. A la mise en service du réseau, l'ensemble des arrêts sera équipé de poteau et de zébras au sol. L'installation d'abribus et la mise aux normes PMR des arrêts (Cf. hauteur des trottoirs, pentes, positionnement du mobilier urbain, bandes podotactiles...) seront réalisées au fur et à mesure de l'aménagement des points d'arrêt de manière à rendre le réseau totalement accessible en 2015. Les **arrêts seront aménagés en ligne ou en contre-encoche** dans les secteurs où du stationnement est présent afin de garantir de bonnes conditions d'accostage aux bus et donc de faciliter les montées et descentes des usagers.

Le matériel roulant sera à plancher bas et équipé de palette permettant l'accès d'un fauteuil roulant, conformément au décret du 9 février 2006. Une attention particulière sera portée sur le caractère peu polluant des véhicules.

Des aménagements de voirie seront réalisés ponctuellement pour :

- à court terme permettre la circulation des bus (Cf. rayon de giration à assurer, ...)
- à plus long terme, dans le cadre de l'actualisation des plans de circulation et de manière plus globale pour assurer une régularité et une vitesse commerciales satisfaisante (Cf. aménagements d'arrêts en ligne, voie réservée d'approche aux feux...)

## **↳ Du transport à la demande en complément des lignes régulières**

### ***a - vocations***

Le transport à la demande apparaît comme **l'une des solutions** de transport en commun utilisée pour la desserte des zones géographiques peu denses (Le Teich, sud de la Hume, Pyla ou encore Clair Bois) et en heures creuses là où la demande est plus faible et plus diffuse (parties nord et est de Gujan-Mestras). Il est pertinent là où des services traditionnels performants (amplitude et fréquence de passage importants,...), n'entraînent pas une forte fréquentation, et se traduisent par une charge financière trop lourde pour la collectivité.

Il procède d'un objectif **politique d'offrir** un service à la population, **associé à d'autres objectifs** sociaux, institutionnels, d'aménagement du territoire ; plutôt que de celui, technique et commercial, de simple production d'une offre de transport (véhicules x km). Ainsi, **les équipements administratifs, commerciaux, sociaux et l'hôpital d'Arcachon sont accessibles en transports collectifs.**

Le **principe général** est de ne produire une offre que si celle-ci a été préalablement demandée par réservation. Elle correspond donc à un besoin réellement exprimé. Le « gain » est apporté chaque fois qu'il est inutile de produire une offre non demandée.

### ***b - principes de fonctionnement***

Le PDU prévoit la mise en place d'un transport à la demande de **type zonal pouvant évoluer en lignes** virtuelles voire régulières en fonction de la demande qui sera révélée. Ce système permet, en effet, d'optimiser les parcours, de faciliter la mise en œuvre (pas de grilles horaires et d'itinéraires à caler) et offre une plus grande flexibilité (pas de grilles horaires à adapter comme dans le cas d'une ligne virtuelle en cas de modification ou ajout de point d'arrêt).

L'ensemble du territoire situé à plus de 300m environ d'un arrêt de bus d'une ligne régulière sera desservi par le transport à la demande dont les **arrêts seront matérialisés** (puisque'il s'agit d'un transport public et non d'un service spécifique) par des poteaux sur lesquels figureront les informations relatives à l'offre (amplitude horaire, n° de réservation, tarifs, modalités, plan du réseau TC de l'agglomération). Ces arrêts seront distants d'environ 400 à 600 m. Leur positionnement sera précisé localement et tiendra compte des générateurs à desservir (proximité immédiate des maisons de retraite, par exemple).

**Chaque commune**, à l'exception d'Arcachon dont le territoire est desservi en totalité par les boucles Eho, constitue une **zone de prise en charge pour laquelle les points de destination sont limités** (Cf. carte page suivante). Les limites des zones seront précisées (Cf. offre cohérente localement dépassant les limites administratives). Pour chaque zone, les points de destination proposés sont les suivants :

- centre-ville / mairie,
- gare(s),
- centre commercial (et marché pour La Teste-de-Buch)

auxquelles se rajoutent pour leur particularités :

- CCAS à Gujan-Mestras,
- ANPE à La Teste-de-Buch,
- Mairies annexes de Cazaux et Pyla,
- Centre commercial de Cazaux lorsqu'il sera réalisé,

L'hôpital d'Arcachon constitue une exception : c'est le seul point qui sera accessible directement depuis l'ensemble des communes. La gare de la Hume sera accessible depuis les quartiers est de La Teste-de-Buch.

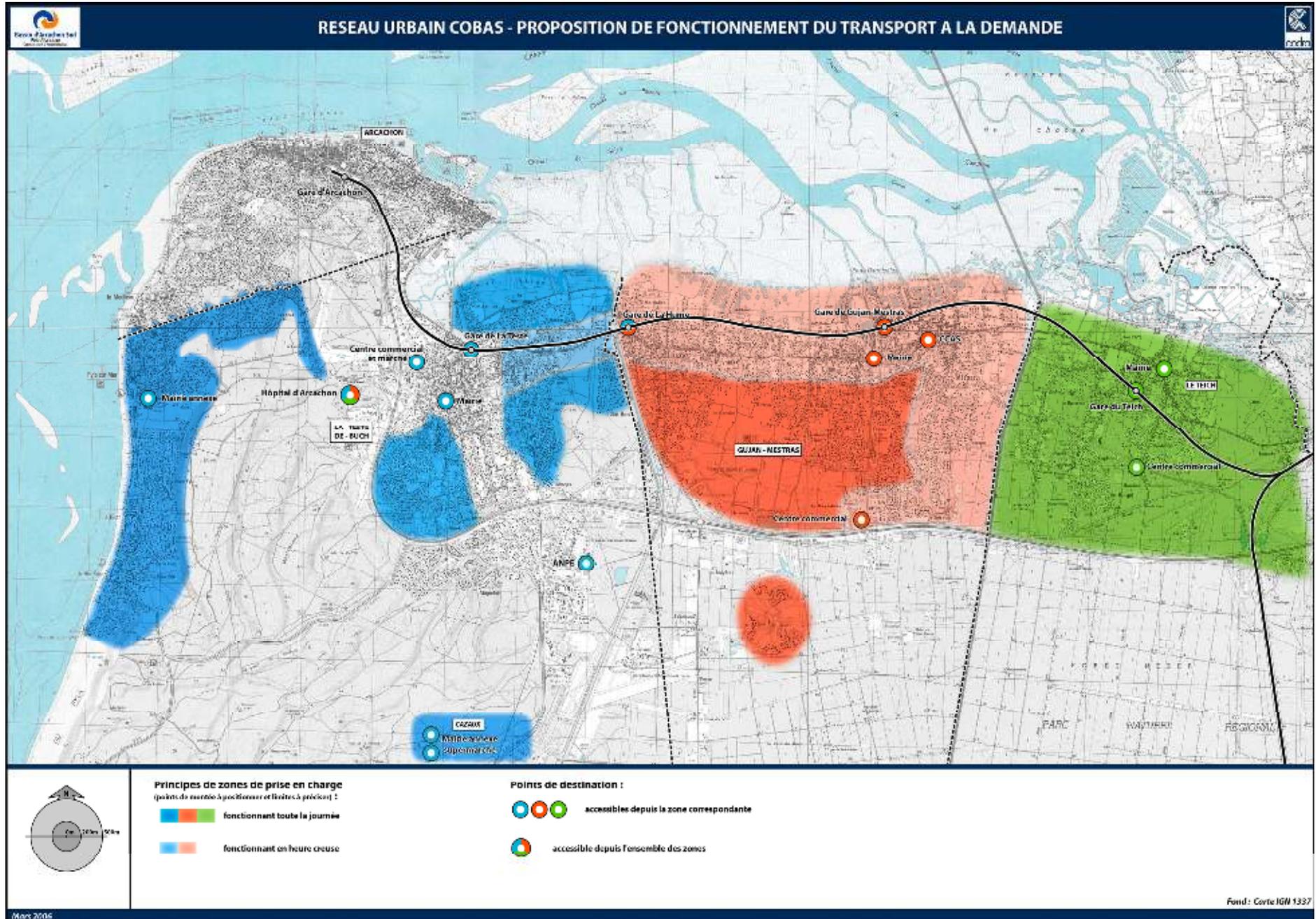
L'accès au service de transport à la demande est réservé aux personnes non desservies par les lignes régulières : un abonnement ou une inscription préalable sera requise. A noter :

- le TAD pourra être utilisé en complément du train (du centre-ville de Gujan-Mestras pour se rendre à l'ANPE par exemple)
- certains arrêts de TAD sont desservis toute la journée, d'autres seulement en heure creuse (lorsque la ligne régulière ne dessert le territoire qu'en heure de pointe). Dans ce dernier cas, il s'agit essentiellement des secteurs est et autour de la RD 650 à Gujan-Mestras.

A court terme, il est proposé de mettre en place un système de réservation par téléphone. Une standardiste sera préférée au serveur vocal car plus commode pour les personnes âgées et plus appréciée de manière générale. La réservation s'effectuera au minimum une demi-journée avant le départ, l'objectif étant de réduire progressivement le temps de la réservation préalable à deux heures voire une heure.

L'exploitation du réseau de transport à la demande pourra, selon les résultats de la consultation, être assurée par un exploitant de réseaux urbains, un groupement de taxis ou encore une association. Des voitures, des taxis collectifs ou des minibus pourront être utilisés.

A plus long terme, en fonction de la fréquentation constatée du transport à la demande, certains secteurs pourront faire l'objet d'une desserte par ligne régulière. Ces évolutions s'inscrivent dans une logique de montée en puissance progressive du réseau de transports publics.



## ■ Un ensemble d'autres actions nécessaires à la constitution du réseau TCU

### ***Action A2 : procéder à l'intégration tarifaire de la ligne SNCF au réseau TCU dans le PTU***

Il s'agit de mettre en place un titre de transports urbains permettant d'utiliser les services exploités par la SNCF à l'intérieur du PTU et d'effectuer des correspondances avec les lignes de bus. Cette action s'accompagne d'une recherche de coordination des horaires entre les réseaux.

### ***Action A3 : aménager des pôles d'échange***

Faciliter les déplacements en transports collectifs passe aussi par l'aménagement de lieux de correspondances : gares, point d'échange bus x bus, arrêts de la ligne express, voir bus x bateau. Ces aménagements viseront à faciliter l'accès des modes alternatifs à la voiture particulière aux gares notamment.

### ***Action A4 : réaliser des aménagements de voirie en faveur de la circulation des bus***

Afin de rendre compétitif le bus à la voiture particulière dans une logique de report modal, il est prévu d'effectuer un ensemble d'aménagements de voirie assurant une vitesse commerciale et une régularité attractives. Sera notamment étudiée la possibilité de réserver tout ou partie des contre-allées aux transports collectifs et modes doux.

### ***Action A5 : intégration de la liaison maritime Arcachon - Lège Cap-Ferret au réseau TCU***

A court terme, cette intégration pourra passer de l'information multimodale, la création d'un abonnement pour les scolaires, la coordination des horaires. A moyen terme, une véritable intégration de la liaison aux réseaux urbains sera réalisée dans un cadre encore à définir.

## 2. Objectif B : Maîtriser les flux automobiles pour un meilleur fonctionnement de l'agglomération

Dans le diagnostic, un ensemble de dysfonctionnements émanant d'une juxtaposition des fonctions sur un même axe a été mis en évidence : conflits d'usage, insécurité routière, ...

Améliorer les conditions de circulation dans l'agglomération en prenant en compte l'ensemble des modes et, en particulier, les modes doux et les bus nécessite de hiérarchiser la voirie, c'est-à-dire différencier les voies selon leurs fonctionnalités, ce qui permet ensuite de définir les aménagements adéquats, qui inciteront les usagers à adapter leur comportement aux fonctionnalités définies.

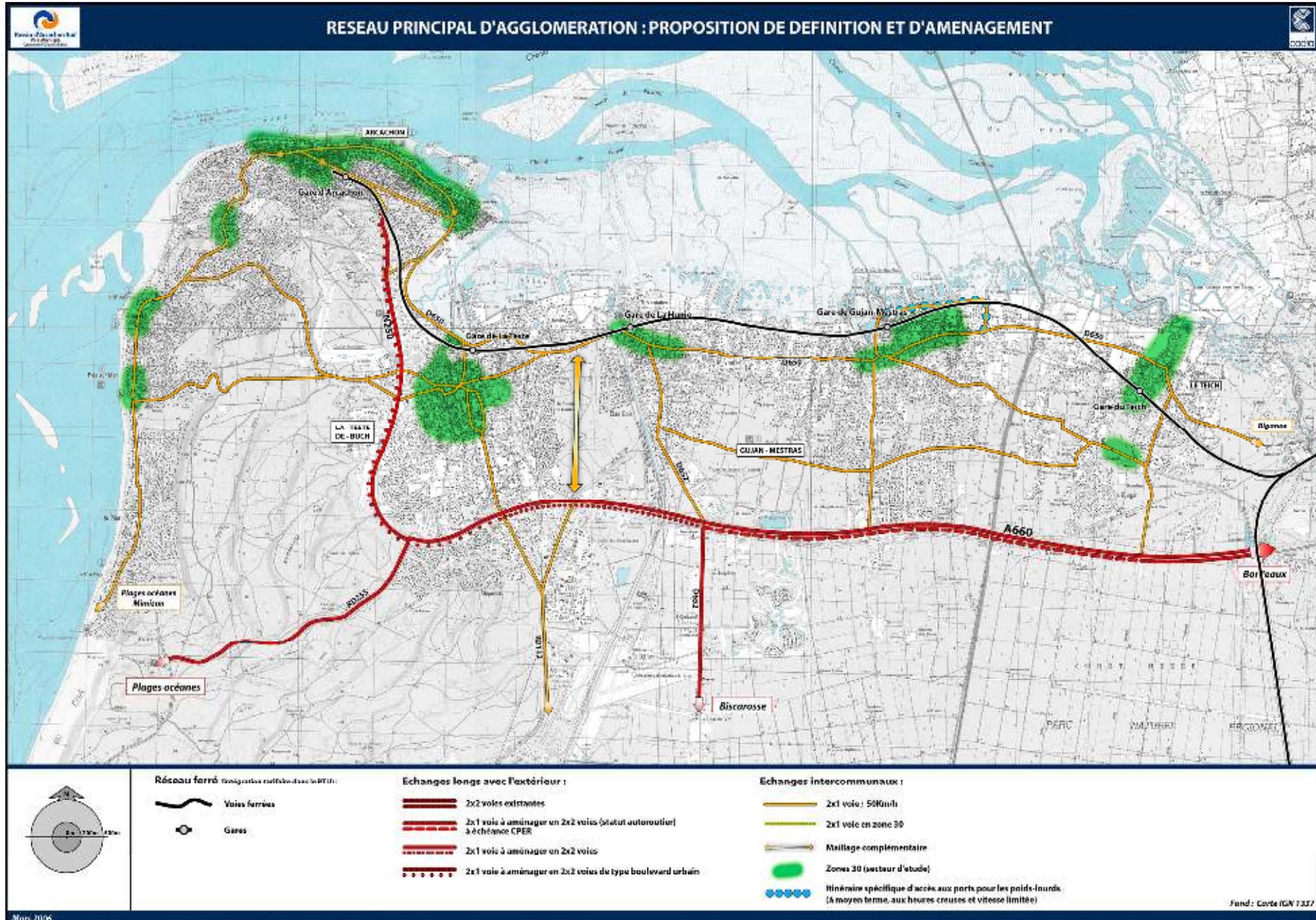
Notons que le PDU prendra acte du décret qui doit définir le partage entre réseaux national et départemental.

### ■ Une voirie hiérarchisée et aménagée en conséquence pour plus de sécurité, de lisibilité et de confort

Trois types de voie se distinguent selon la fonction qu'elles assurent dans la circulation générale (Cf. carte page suivante) :

- des échanges longs, avec l'extérieur de l'agglomération
- des échanges intercommunaux ou inter-zones urbanisées (échanges entre les communes ou les bourgs à l'intérieur de l'agglomération)
- des échanges inter-quartiers (échanges entre les quartiers d'une même commune de la COBAS).





### ↳ Les échanges longs avec l'extérieur de l'agglomération

C'est essentiellement la **voie directe** qui assure cette fonction. L'objectif recherché est la **fluidité**, garante de son attractivité par rapport aux voies secondaires. Aussi, le principe d'un aménagement à **2 x 2 voies**, avec une gestion de la transition en sortie d'autoroute est proposé. Plus précisément, les points suivants devront être étudiés :

- le prolongement d'un aménagement autoroutier jusqu'au carrefour de la Hume à l'échéance du CPER (contrat de plan état région)
- le traitement spécifique entre la RD 652 et la RD 112 pour marquer le "changement de régime" et l'entrée d'agglomération,
- l'aménagement de la RN 250 en boulevard urbain entre le carrefour avec la RD 112 et l'entrée d'Arcachon caractérisé par des carrefours à niveau intégrant des traversées piétonnes et cyclables sécurisées, par un aménagement paysagé plus urbain, etc.

### ↳ Les échanges intercommunaux et inter-zones urbanisées

Les voies qui assurent cette fonction sont représentées sur la carte ci-avant. Elles **structurent les déplacements internes** à la COBAS, en permettant à la fois d'effectuer des déplacements entre les communes et **d'accéder aux zones denses** en termes de générateurs de déplacements comme les centres-villes (qui peuvent être traités en zone 30) et les zones d'activités.

Les principaux objectifs recherchés sont, outre la fluidité : la lisibilité, le confort des modes doux et l'assurance d'un niveau de qualité de service élevé pour les bus.

En termes d'aménagement, il est retenu de les maintenir à **2 x 1 voie**, avec **double sens** et circulation à **50 km/h**. Des sens uniques peuvent être envisagés dans les secteurs contraints s'ils sont organisés en boucle. Selon les environnements traversés, les largeurs de chaussée seront comprises entre 5,5 et 7 m.

Dans les **zones 30 définies après études**, leur aménagement est adapté et la vitesse réduite à 30 km/h. Les aménagements ponctuels des entrées / sorties des zones 30 devront être moins contraignants que ceux des autres entrées / sorties (actions dissuasives pour ces autres accès) de manière à orienter le choix des itinéraires.

La lisibilité de ces itinéraires pourra se traduire par du **jalonement** et un traitement urbain spécifique. Aussi, dans les zones 30 définies après études, le profil de voirie pourra être continu avec un traitement différenciant ces voies des voies de desserte locale (par revêtement, profil, mobilier...) ; ces voies structurantes pourraient conserver des trottoirs dissociés de la chaussée. Ces aménagements seront à définir au cas par cas.

Dans une optique de **confort pour les piétons**, des trottoirs d'une largeur minimale de 1,4 m (sauf contraintes spécifiques) ou des cheminements piétons séparés de la voie devront permettre des cheminements continus. Les points d'**arrêts de bus** seront aménagés en **ligne** et, lorsque du stationnement est présent, en **contre-encoche**.

### ↳ Autres niveaux

Il appartiendrait aux communes de finaliser la hiérarchisation de leur voirie, en distinguant par exemple les voies de desserte inter-quartiers des voies de desserte locale et de définir les aménagements adéquats.

## ■ Des actions concrètes et complémentaires

### ***Action B1 : mettre en œuvre les principes d'aménagement définis pour la voirie principale d'agglomération***

Mettre en application la hiérarchisation fonctionnelle de la voirie telle que décrite précédemment s'inscrit dans un temps long et nécessite des moyens plus ou moins importants selon les axes concernés. Aussi, le PDU identifie un ensemble d'aménagements à mettre en œuvre à court terme : requalification de la RD 650, création d'un barreau nord-sud à l'est de la zone à urbanisée de La Teste-de-Buch, aménagement à niveau des carrefours de la RN 250 et étude du prolongement de l'autoroute en boulevard urbain.

### ***Action B2 : réglementer les livraisons de marchandises et définir des itinéraires pour les poids lourds***

Dans le prolongement de la hiérarchisation de la voirie, il s'agit de travailler sur les moyens d'inciter les poids lourds à emprunter les itinéraires les plus adaptés (jalonnement, réglementation...) et d'améliorer leur insertion dans la circulation générale : horaires et emplacements de livraison, notamment.

### ***Action B3 : organiser et réglementer le stationnement dans une logique d'agglomération et d'intermodalité***

Les conditions de stationnement constituent un facteur primordial de choix modal. Les politiques de stationnement recouvrent d'importants enjeux : attractivité des centres-villes pour les chalands, accessibilité aux équipements, conditions de déplacement des piétons...

Cette action consiste essentiellement, d'une part, à augmenter et à créer des zones de stationnement courte durée et, d'autre part, à organiser le contrôle du stationnement qui garantie l'efficacité des réglementations mises en place.

### ***Action B4 : faire évoluer les plans de circulation des centres-villes***

Cette action s'inscrit dans la continuité de la hiérarchisation de la voirie (définition des voies de liaison inter-quartiers et de desserte locale). L'actualisation des plans de circulation permettra de décliner les actions du PDU dans les centres (élargissement des trottoirs, intégration des zones 30 définies après études, régime de priorité à droite...) et assurera une cohérence entre les différents gestionnaires de voirie.

### 3. Objectif C : Développer l'usage des modes doux, aussi bien pour la promenade que comme mode utilitaire

Le diagnostic a montré qu'il existe un **potentiel**, sur le territoire de la COBAS, pour le développement de la marche et du vélo, notamment sur les courtes distances. L'usage de la marche et du vélo est aujourd'hui freiné par le manque d'aménagements et leur discontinuité, par les trottoirs très souvent étroits et envahis par le stationnement sauvage ou le mobilier urbain et, par endroits, par le relief.

L'un des enjeux prioritaires du PDU est de faire évoluer les pratiques de mobilité en sécurisant les déplacements quotidiens des piétons et des cyclistes, en les rendant plus confortables et, par la même, plus attractifs.

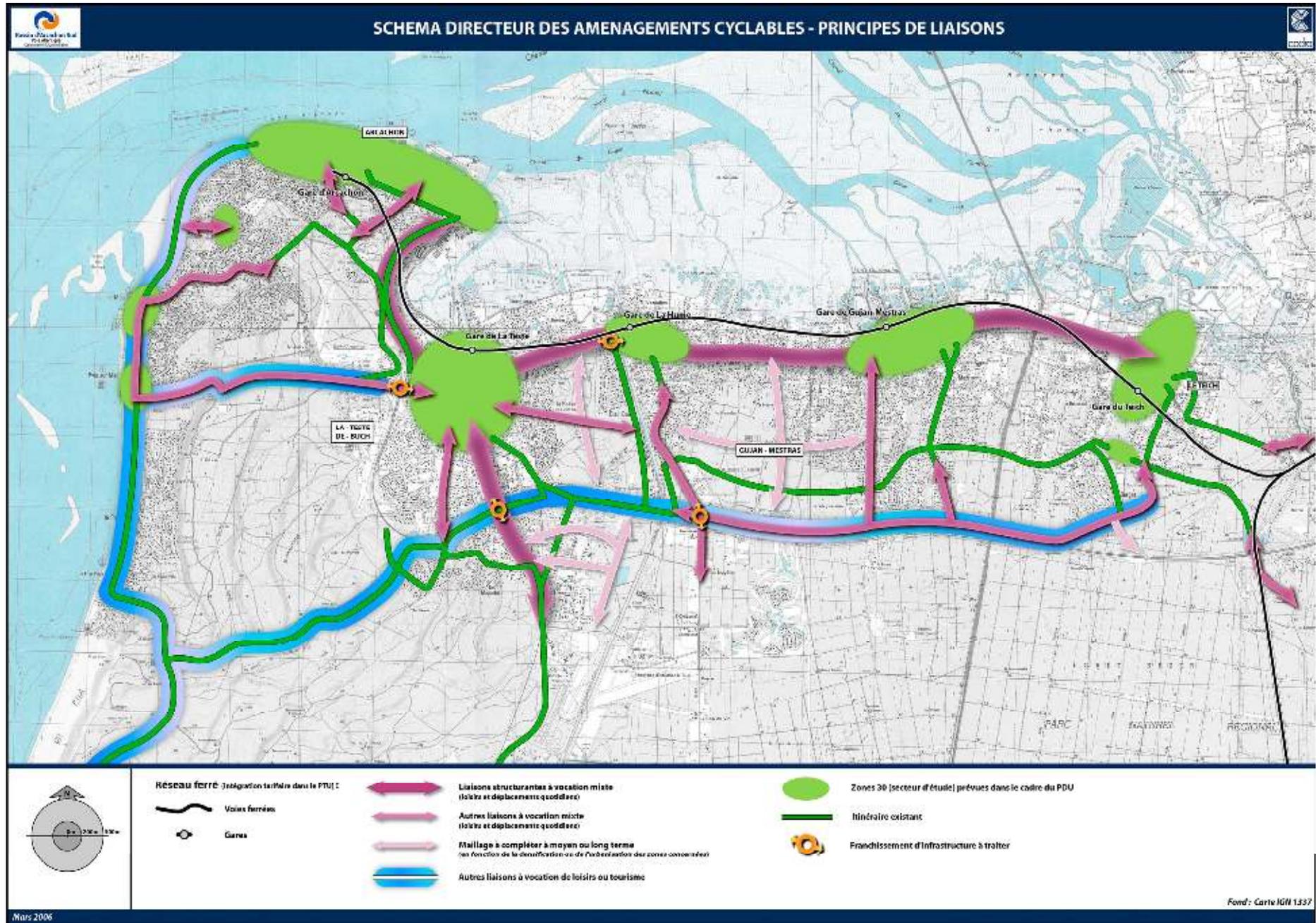
#### ■ Un schéma directeur des aménagements cyclables actualisé

Les itinéraires cyclables actuels sont essentiellement aménagés en site propre. L'objectif de l'actualisation du schéma directeur dans le cadre du PDU est de donner une **dimension encore plus utilitaire, plus quotidienne** aux aménagements cyclables (itinéraires, mais aussi stationnement, jalonnement....) de manière à inciter les habitants à utiliser plus fréquemment le vélo notamment dans les déplacements de courte et moyenne distance.

Le schéma directeur actualisé a été élaboré sur les principes suivants :

- recherche d'un maillage des générateurs de déplacements d'intérêt d'agglomération, des équipements touristiques et des centres-villes,
- utilisation des aménagements existants et projetés comme armature structurante des itinéraires du schéma directeur,
- prise en compte de la dimension loisirs.

Un ensemble d'itinéraires structurants sont définis et constituent une sorte de réseau de principal à compléter localement. Les types d'aménagements seront précisés localement, de même que le tracé exact des itinéraires. Continuité et sécurité des itinéraires seront recherchés par des aménagements adaptés aux environnements traversés : piste, bande, zone 30, simple jalonnement, traitement spécifique des carrefours....



## ■ Des actions concrètes pour inciter à l'usage des modes doux

### ***Action C1 : poursuivre la mise en œuvre du réseau cyclable d'agglomération actualisé***

La réalisation d'une centaine de kilomètres d'aménagements cyclables de natures complémentaires (bandes, pistes....) est prévue dans le cadre du PDU. Ces aménagements seront réalisés en premier lieu dans le cadre du schéma directeur (Cf. carte page suivante) et en continuité avec les aménagements existants dans l'optique de la constitution d'un réseau maillé.

### ***Action C2 : développer l'offre en stationnement pour les vélos et les deux-roues en général***

La présence de stationnement sécurisé à chaque extrémité des déplacements en vélo doit être assurée pour rendre attractif ce mode déplacement. Cela suppose d'implanter des parcs de stationnement sur voirie mais aussi de prévoir dans les immeubles collectifs des espaces de stationnement vélos (Cf. normes dans les PLU à adapter).

### ***Action C3 : faire connaître les aménagements cyclables : jalonner, informer, sensibiliser***

En complément des deux premières actions, celle-ci vise à inciter à la pratique du vélo en valorisant les aménagements existants par des actions d'information (guide des aménagements cyclables en cours d'édition par exemple, diffusion de l'information sur les loueurs), de sensibilisation (journées découverte du vélo) ainsi que du jalonnement.

### ***Action C4 : aménager des zones 30 définies après études dans les lieux de centralité traversés par le réseau principal d'agglomération***

La création de zones 30 doit, par les aménagements réalisés, inciter les automobilistes à adopter une conduite apaisée, à vitesse réduite et qui favorise le développement des modes alternatifs à la voiture particulière. Un ensemble de zones 30 devra être créé dans les 5 ans. Leur périmètre est à définir localement, à l'intérieur des zones identifiées lors de la hiérarchisation de la voirie.

### ***Action C5 : permettre aux personnes à mobilité réduite de se déplacer confortablement et sûrement***

Les besoins spécifiques des personnes à mobilité réduite seront pris en compte dans l'ensemble des actions du PDU. Une attention particulière sera portée aux aménagements d'espaces publics, à la création de places de stationnement adaptées, à l'accessibilité du réseau de bus. Rappelons que les aménagements réalisés aux normes PMR facilitent les déplacements du plus grand nombre d'usagers.

### ***Action C6: définir une charte d'aménagement des espaces publics***

Pour permettre l'acquisition d'une culture commune de l'aménagement des espaces publics par l'ensemble des acteurs concernés par la gestion et l'aménagement de la voirie, pour homogénéiser d'un point de vue fonctionnel les espaces publics et, par la même, garantir un niveau de qualité, de confort et d'accessibilité minimale sur l'ensemble de l'agglomération, une charte d'aménagement des espaces publics sera élaborée par un groupe de travail créé à cette occasion.

#### 4. Objectif D : Assurer un caractère durable au PDU

Il est important d'inscrire le PDU dans la durée notamment pour s'assurer du maintien de la dynamique mise en place lors de son élaboration et de sa traduction en actions concrètes y compris sur des thèmes qui pourraient apparaître connexes comme le développement urbain.

En outre, modifier les comportements modaux est une tâche de longue haleine qui nécessite d'agir sur plusieurs plans, à la fois dans des actions d'aménagements et d'évolution de l'offre mais aussi par un travail de sensibilisation plus diffus et plus permanent, auprès de tous les acteurs, y compris ceux qui ne sont pas classiquement impliqués dans la planification des déplacements, à savoir la population, les élèves, les chefs d'entreprises, les actifs, etc.

Des campagnes de sensibilisation et de communication ont déjà été menées lors de l'élaboration du PDU (Cf. articles dans le journal de la communauté d'agglomération, réunion publique...). Il s'agit maintenant de leur donner une plus grande ampleur ; un travail de définition des cibles et des moyens de communication sera mené pour assurer leur efficacité et leur cohérence dans le temps puisqu'elles devront être conduites durant la période de validité du PDU.

##### ■ Des actions pour inscrire le PDU dans la durée

###### ***Action D1 : inciter à la mise en œuvre de plans de mobilité durable des salariés à l'échelle des entreprises ou établissements publics***

L'évolution des pratiques de déplacements domicile - travail nécessite une collaboration des entreprises qui peuvent agir à différents niveaux : information, stationnement, participation aux abonnements de transports collectifs... La COBAS jouera un rôle d'incitateur (motivation des entreprises), de conseil technique et de maître d'ouvrage pour les actions qui la concernent.

###### ***Action D2 : campagnes de sensibilisation des acteurs et de promotion des transports publics***

Dans le cadre du plan de communication du PDU, des actions de communication et de sensibilisation seront mises en œuvre à destination des acteurs impliqués directement ou indirectement dans les déplacements : écoles, entreprises, grand public, touristes, promoteurs immobiliers... Il pourra s'agir d'actions pédagogiques dans les écoles, d'organisation d'animation lors de journées événementielles (gratuité dans les TC durant la semaine du transport public, découverte du vélo lors des journées sans voiture...).

###### ***Action D3 : associer la problématique des déplacements à celle du développement urbain***

Cette action concerne à la fois l'aspect réglementaire (intégration des préconisations du PDU dans les PLU et SCOT) et les projets avec la mise en place d'une expertise des projets urbains au regard de la politique de déplacements.

## 2.4. Un tout cohérent

### 1. Réponses aux objectifs de la LOTI

Les objectifs fondamentaux des plans de déplacements urbains sont "d'assurer un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part".

L'ensemble des actions préconisées par le PDU va bien dans ce sens notamment en offrant une réelle alternative modale par la création d'un réseau de transports collectifs. Les actions du PDU de la COBAS participent aux objectifs nationaux tel qu'ils sont traduits dans la LOTI **avec des proportions correspondant aux enjeux propres au territoire du bassin d'Arcachon**, comme le montre le tableau suivant :

Objectifs du PDU de la COBAS  <i>Orientations figurant dans la LOTI</i>	1. Développer les transports collectifs et les rendre plus attractifs	2. Maîtriser les flux automobiles	3. Développer l'usage des modes doux	4. Inscrire le PDU dans la durée
- amélioration de la sécurité routière	●	●●●	●	●
- diminution du trafic automobile	●	●●●	●	●
- développement de l'usage des transports collectifs et des modes doux	●●●	●	●●●	●
- aménagement et exploitation du réseau principal de voirie		●●●	●	●
- organisation du stationnement		●	●	●
- transport et livraison des marchandises		●		●
- encouragement pour les établissements à favoriser l'utilisation des TC et covoiturage	●		●	●
- tarification intégrée	●●●			●



Les actions prévues dans l'objectif du PDU participant principalement à la réalisation de l'orientation de la LOTI



Les actions prévues dans l'objectif du PDU participant secondairement à la réalisation de l'orientation de la LOTI

Remarque : Si la sécurité routière qui est la première orientation pour le PDU ne fait pas l'objet d'une action en soi, c'est qu'un ensemble d'actions est nécessaire à sa réalisation. En effet, les aménagements de voirie en correspondance avec la hiérarchisation du réseau, la création de zones 30, les requalifications de voirie en faveur des modes doux, les itinéraires cyclables sécurisés, le développement de l'usage des TC, etc. participent à la réduction de l'insécurité routière.

## **2. Les effets attendus de la mise en œuvre du PDU**

Pour le PDU de la COBAS, des objectifs de moyens concrétisés au travers d'un schéma d'organisation des déplacements à long terme et un programme d'actions à court terme ont été privilégiés.

La mise en œuvre des actions du PDU doit faire évoluer les pratiques de mobilité : outre un report modal de la voiture vers les transports collectifs et les modes doux pour les petites distances, les actions du PDU permettront un développement de la mobilité des personnes actuellement non motorisées.

Le report modal vers les transports collectifs devrait être plus important à court terme pendant la période estivale puisque c'est là que les contraintes apportées à la voiture particulière sont les plus fortes (Cf. difficultés et coût du stationnement, saturation de la voirie).

La diminution du trafic automobile tel qu'énoncé par la loi sur l'air est recherché globalement, sur l'ensemble de la voirie, à l'exception de la voie directe, celle-ci devant accueillir du trafic intercommunal et d'échanges longs qui s'effectue aujourd'hui dans des secteurs dont la vocation est la desserte locale.

D'un point de vue qualitatif, les actions du PDU participeront à l'amélioration de la qualité de vie locale : réduction des conflits d'usage, diminution des nuisances sonores dans les centres traités en zone 30.

Enfin, dans une logique de long terme, la requalification d'espaces publics et l'amélioration des conditions de déplacements tous modes devraient participer à l'attractivité du bassin, tant pour les résidents permanents que les visiteurs et touristes.

## **3. Cohérence entre les acteurs de la planification et entre leurs démarches respectives**

L'ensemble des collectivités publiques, organisatrices de transport, responsables de voiries, cofinanceurs des coûts du système global de déplacements sont concernées par les actions du PDU :

- La Communauté d'agglomération, en premier lieu, chargée de l'élaboration, de l'animation et du suivi de la mise en œuvre du PDU, compétente dans la mise en œuvre des actions relatives au réseau de transports collectifs urbain et aux aménagements cyclables ;
- Chacune des communes pour leurs actions en aménagement de voirie, leurs responsabilités en police de la voirie et du stationnement, leurs choix en urbanisme ;
- L'Etat, acteur principal de la voirie nationale, mais aussi responsable globalement de la sécurité routière ;
- Le Conseil général, dont le réseau de voirie correspond à une partie importante du réseau principal de voirie d'agglomération ;
- La Région, enfin, qui cofinance des infrastructures routières et de transports collectifs (CPER) mais aussi des aménagements cyclables et qui, d'autre part est compétente en matière de dessertes régionales en transports collectifs.

## **Le plan de déplacements urbains est à la croisée des autres démarches de planification et de programmation.**

Il se doit conforme à la LOTI mais aussi au plan régional de la qualité de l'air.

Le PDU s'inscrit dans la politique de développement du bassin formalisée notamment par le **contrat d'agglomération** élaboré pour la période 2003-2006 (qui prévoyait d'ailleurs son élaboration) et en matière d'habitat, par le **PLH**. La prise en compte de la "**charte du pays** du bassin d'Arcachon et du Val de l'Eyre 2010" a permis d'assurer les cohérences avec les territoires voisins et de prévoir des actions allant dans le sens d'une coordination des offres de transports, avec notamment l'idée de l'intégration de la liaison maritime Arcachon - Lège Cap Ferret aux réseaux urbains et de la création d'un pôle d'échange multimodal à Facture. La cohérence avec ces documents s'est faite naturellement : la COBAS en assurant la maîtrise d'ouvrage ou faisant parti du comité de pilotage.

Le PDU a pris en compte le **plan régional** 2002 - 2007 des transports collectifs. En effet, le développement de l'offre ferrée prévue dans le plan régional rejoint les attentes locales de développement de l'offre de la voie ferrée comme axe structurant des déplacements internes au PTU en transports collectifs.

Une fois approuvé, le PDU devra être pris en compte dans les **plans locaux d'urbanisme** (PLU). Les décisions prises par les autorités chargées de la voirie et de la police de la circulation ayant des effets sur les déplacements devront être compatibles ou rendues compatibles avec lui dans un délai de 6 mois après son approbation.

Il sera aussi pris en compte dans le **SCOT** au moment de son élaboration.

Enfin, les démarches de révision de ces documents concernant des domaines en interface avec le PDU se nourriront mutuellement de leurs interrogations et de leurs résultats.

## **4. Cohérences techniques et territoriales**

A l'échelle de l'agglomération, le PDU a posé la question essentielle de la cohérence entre localisation des extensions urbaines et leur aptitude à être desservies par transports en commun attractifs et performants. C'est pourquoi, il est préconisé :

- une densification des logements, emplois et équipements au nord des allées de Bordeaux,
- la création d'un service de transport à la demande desservant les zones trop peu denses pour être desservies par des lignes régulières.

La cohérence entre l'organisation des différentes offres de transport est assurée par la réflexion multimodale menée dans le cadre du PDU.

## **5. Des projets en cours, des réflexions en attente**

Le PDU est daté, en ce sens que son élaboration s'inscrit à un moment donné des réflexions de planification et d'aménagement. Durant son élaboration, des projets se sont concrétisés comme l'expérimentation du transport à la demande ou la poursuite des aménagements cyclables, d'autres ont évolué. Des réflexions restent encore en attente. La plupart d'entre elles sont l'objet d'études en cours dont les résultats interviendront ultérieurement.

Parmi les projets engagés, les suivants sont définis. Ils sont, ou vont être, mis en œuvre à court terme :

- développement urbain du secteur est de La Teste-de-Buch entre la voie directe et la RD 650,

- implantation d'équipements : musée à La Teste-de-Buch, ANPE déplacée dans la zone d'activité de La Teste-de-Buch, CFA à La Teste de Buch, ...
- ZAC centre-ville d'Arcachon avec notamment densification et création de stationnements,
- pôle d'échange multimodal expérimental avec location de vélos à la gare du Teich,
- élargissement de l'A 660 jusqu'au carrefour de la Hume dans le cadre du contrat de plan.

Certains projets en cours d'élaboration ont alimenté le PDU et réciproquement ; certains sont encore à préciser ou nécessiteront d'être réactualisés au moment de leur réalisation.

Il s'agit notamment des projets suivants :

- plan de circulation de la commune de La Teste-de-Buch,
- expérimentation du transport à la demande sur le secteur de Cazaux,
- développement des zones d'activité de La Teste-de-Buch et du Teich,

## **6. Un échelonnement dans le temps**

Le programme d'actions, de part son ampleur, nécessite pour être crédible et réalisable un échelonnement dans le temps à la fois des phases d'études et des phases de mises en œuvre. Un travail spécifique de phasage a été réalisé en concertation et est présenté dans la partie suivante (Cf. phasage).

### 3. MISE EN ŒUVRE ET SUIVI DU PDU

#### 3.1. Evaluation économique et financière du projet

Les PDU doivent être accompagnés d'une "étude des modalités de financement et de la couverture des coûts d'exploitation" (Cf. LOTI). Toutefois, le PDU est un document de planification et non de programmation détaillée des investissements. Même si la COBAS ne dispose pas de compte déplacements, même simplifié, permettant de connaître les coûts liés aux différents modes de transports et leurs sources de financements, il est nécessaire, à partir de l'estimation de coûts d'investissement et de fonctionnement globaux, d'évaluer le coût global des actions du PDU, la part financière accordée à chaque objectif et de préciser les clés de financement.

##### 1. Evaluation des coûts du programme d'actions

Les actions du PDU relèvent de 3 catégories :

##### ■ actions d'aménagement, d'investissement et d'exploitation sur les réseaux de voirie et de transports collectifs

Ces actions relèvent essentiellement de la création d'un réseau de bus, des actions d'accompagnement de ce réseau et des aménagements cyclables.

		investissement en €	exploitation en €/an
<b>A1.</b>	Créer un véritable réseau de transports collectifs urbain d'agglomération	<i>en cours d'évaluation</i>	2 200 000
<b>A2.</b>	Procéder à l'intégration tarifaire de la ligne SNCF au réseau TCU dans le PTU	pm	475 000
<b>A3.</b>	Aménager des pôles d'échange	9 700 000	pm
<b>C2.</b>	Développer l'offre en stationnement pour les vélos et les deux-roues en général	330 000	pm
<b>C3.</b>	Faire connaître les aménagements cyclables : jalonner, informer, sensibiliser	240 000	pm
<b>Total</b>		<b>10 270 000</b>	<b>2 675 000</b>

*Notons que l'action A3 bénéficiera de financements par la COBAS, les aménagements de voirie étant quant à eux à la charge des gestionnaires.*

##### ■ actions d'études ou de missions à lancer pour approfondir tel ou tel aspect du PDU, préparer la mise en œuvre en termes techniques et financiers

Ces actions concernent essentiellement des requalifications de voirie et des mesures liées aux plans de circulation des communes à actualiser. Des études sont programmées dans le cadre du PDU pour définir les aménagements à mettre en œuvre. Les coûts d'investissement pourront alors être évalués.

		investissements (études) en €
<b>A4.</b>	Réaliser des aménagements de voirie en faveur de la circulation des bus	20 000
<b>B1.</b>	Mettre en œuvre les principes d'aménagement définis pour la voirie principale d'agglomération	pm
<b>B2.</b>	Réglementer les livraisons de marchandises et définir des itinéraires poids lourds	15 000
<b>B3.</b>	Organiser et réglementer le stationnement dans une logique d'agglomération et intermodale	50 000
<b>B4.</b>	Faire évoluer les plans de circulations des centres-villes	100 000
<b>C1.</b>	Poursuivre la mise en œuvre du réseau cyclable d'agglomération actualisé	30 000
<b>C4.</b>	Aménager des zones 30 dans les lieux de centralité traversés par le réseau principal d'agglomération	Cf. B4
<b>Total</b>		<b>215 000</b>

## ■ actions relatives au processus de mise en œuvre et de suivi du PDU

Il s'agit essentiellement de moyens humains pour animer et suivre la mise en œuvre du PDU.

		investissements (études) en €
<b>C6.</b>	Définir une charte d'aménagement des espaces publics	pm
<b>D1.</b>	Inciter à la mise en œuvre de plans de mobilité durable des salariés	pm
<b>D2.</b>	Campagnes de sensibilisation des acteurs et de promotions des transports collectifs	150 000
<b>D3.</b>	Associer la problématique des déplacements et celle du développement urbain	pm

Notons que le coût de l'action C5 (permettre aux PMR de se déplacer confortablement) est réparti dans les différentes actions qui la composent.

## 2. Evaluation des sources de financement des insuffisances de recettes des transports collectifs

Les 2,67 millions d'euros d'insuffisance de recettes évalués pour le réseau de transport collectifs routiers de la COBAS (lignes régulières, services scolaires, Transadapt et transport à la demande) et l'intégration tarifaire du train au réseau urbain seront compensés par :

(en euros)

		2006
<b>COBAS</b>	- versement transport*	759 000
	- participation Transadapt**	12 500
	- budget 2002	324 500
	- affectation budget spécifique	1 200 000
	- aide versée par le Conseil général pour les lignes scolaires	370 000
	<i>total</i>	<i>2 666 000</i>
<b>Conseil général</b>	- participation Transadapt**	12 500
	<i>total</i>	<i>382 500</i>
<b>Total</b>		<b>2 678 500</b>

\* : évaluation sur la base des données 2004

\*\* : hypothèses d'offres et usage de Transadapt réduit de 50% compte tenu du service de TAD créé

\*\*\*: hypothèse de participation liée aux transports des enfants venant de l'extérieur du PTU

Notons que le versement transports est une source de financement des réseaux de transports collectifs urbains. C'est à l'intérieur du PTU que les collectivités bénéficient du "versement transport" (VT) institué en 1970 et prélevé sur les employeurs publics ou privés de plus de 9 salariés et installés dans ce périmètre.

Le taux maximum en est fixé par la loi de finance n° 92 -1376 du 30 décembre 1992 :

- 0,55 % des salaires lorsque la population est comprise entre 20 000 et 100 000 habitants, ce qui est le cas de la COBAS,

- 1 % des salaires lorsque la population est supérieure à 100 000 habitants

- 1,75 % des salaires lorsque la population est supérieure à 100 000 habitants et que l'autorité organisatrice a décidé de réaliser une infrastructure de transport collectif et obtenu une subvention de l'Etat pour l'investissement correspondant.

### **3.2. Une mise en œuvre progressive : phasage**

Le programme d'actions, de par son ampleur, nécessite pour être crédible et réalisable un échelonnement dans le temps à la fois des phases d'études et des phases de mises en œuvre.

La stratégie retenue par les élus consiste à concentrer les moyens pour mettre en service le réseau de transports collectifs d'agglomération à très court terme (objectif : début 2007). Aussi, la première année après l'approbation du PDU sera dédiée en grande partie à la préparation de cette action : aménagements de voirie, intégration tarifaire du train...

Les actions relatives aux aménagements cyclables s'inscrivent dans la durée et dans la continuité des actions en cours.

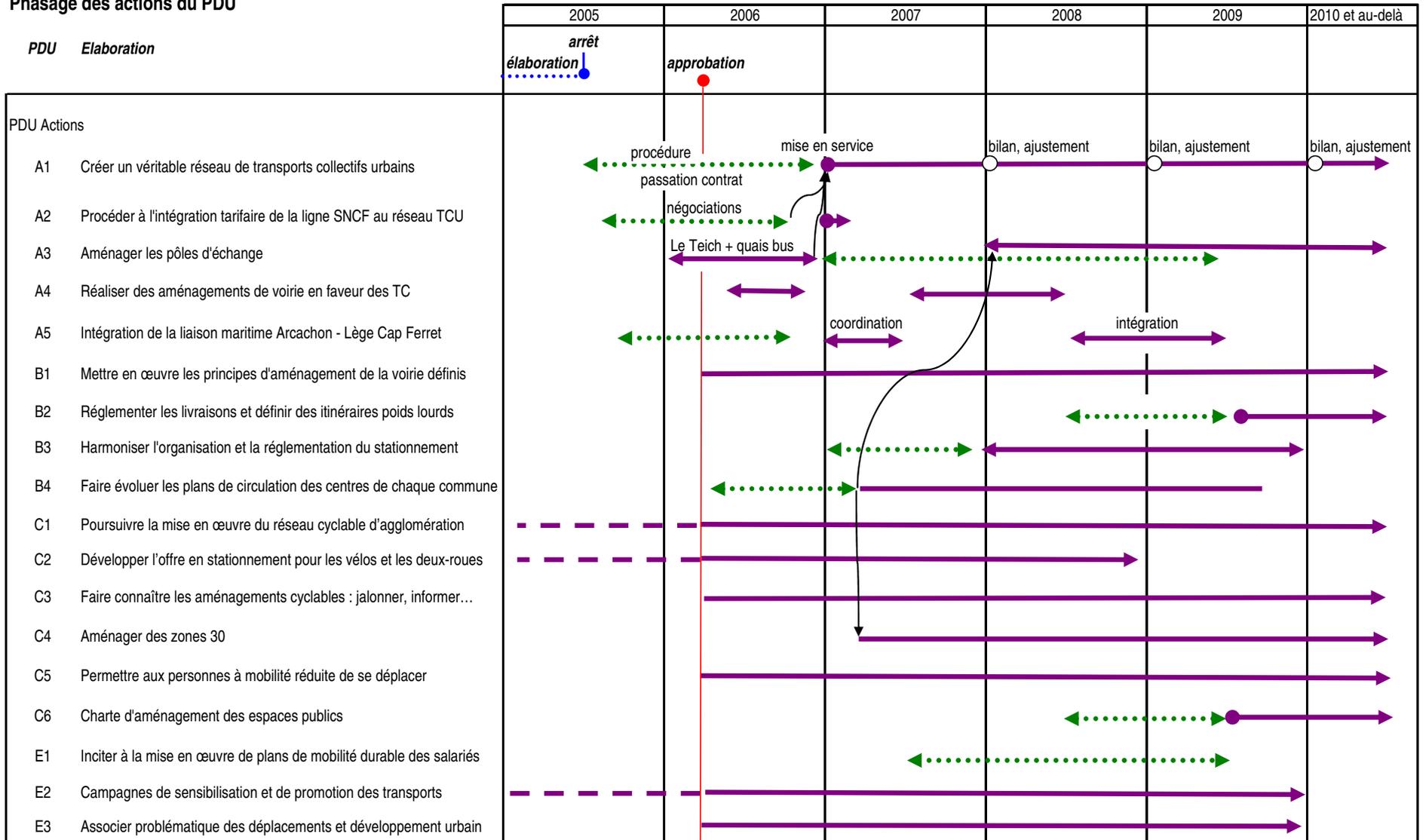
Les actions relatives à la voirie et aux circulations seront mises en œuvre à court terme, dès 2007-2008. Certaines demandant d'importants moyens verront leur mise en œuvre s'étaler sur le moyen terme (comme la mise en œuvre des principes de hiérarchisation du réseau de voirie).

Le travail sur la charte d'aménagement des espaces publics et la réglementation des livraisons sera réalisé en 2008 pour une traduction des mesures à intégrer au PDU actualisé.

Le phasage des actions est présenté sur la page suivante.

**Phasage des actions du PDU**

**PDU** *Elaboration*



- mise en œuvre
- - - mise en œuvre antérieure au PDU
- ..... étude ou préparation de la mise en œuvre
- ↗ conditionne la mise en œuvre

### **3.3. Les moyens de la mise en œuvre et de l'animation de la démarche**

Il revient à la COBAS d'assurer la mise en œuvre du PDU, même si elle n'est pas compétente pour l'ensemble des actions qu'il contient. Aussi, c'est à la fois un rôle de maître d'ouvrage et d'animateur de la démarche qu'elle assumera en s'appuyant pour l'animation sur :

- le **comité de suivi** réunissant l'ensemble des partenaires (configuration identique à celle du comité de pilotage actuel) qui aura pour objet de suivre la mise en œuvre des actions du PDU,
- un **comité technique** présidé par la communauté d'agglomération, sera composé des communes, du Conseil général, du Conseil régional, de l'Etat, de l'exploitant du réseau de bus et de la SNCF. Il se réunira régulièrement en séance plénière ou thématique pour ajuster, actualiser et mettre en œuvre les actions. Il préparera aussi les comités de suivi.

### **3.4. Le suivi et l'évaluation du PDU avec la création d'un observatoire des déplacements et de la sécurité**

#### **1. Principes du suivi et de l'évaluation**

La loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie prescrit qu'une évaluation des PDU soit réalisée 5 ans après leur application, pour le cas échéant, les réviser. L'intérêt en est multiple :

- constater les évolutions pour suivre, compléter ou amender les actions entreprises,
- vérifier comment les orientations qui ont guidé l'élaboration du PDU sont satisfaites et suivies d'effet,
- mieux connaître les mécanismes qui existent entre offre en déplacements et comportements de mobilité pour l'élaboration des actions futures.

Pour établir une telle évaluation, il est nécessaire de mettre en œuvre un suivi qui, en continu, permettra l'observation des phénomènes année par année ou selon un calendrier ajusté plus finement.

Le dispositif de suivi sera facile à mettre en œuvre et à animer : les indicateurs retenus seront simples, les modalités de recueil connues et faciles, en nombre limité et opérationnels. Ils seront formalisés dans un tableau de bord.

## 2. Indicateurs

Le PDU prévoit un ensemble d'indicateurs de suivi qui constitueront la base de l'observatoire des comportements et de la sécurité.

Les indicateurs seront au minimum :

<i>Indicateur</i>	<i>Source</i>	<i>Périodicité</i>
<b>&gt; de mise en œuvre</b>		
- programme d'actions : respect du calendrier prévisionnel, coûts	maîtrise d'ouvrage des actions	annuelle
- réseau de transports collectifs : nombre de kilomètres annuels produits, liste des aménagements de voirie réalisés, nombre d'arrêts de bus aménagés aux normes PMR	exploitant, gestionnaires de voirie	annuelle (mensuelle la première année de fonctionnement du réseau)
- aménagements en faveur des modes doux : nombre de kilomètres d'aménagements cyclables réalisés (par type), liste des actions locales en faveur des modes doux	maîtrise d'ouvrage des actions	annuelle
- implication de l'ensemble des acteurs : nombre de plans de mobilité lancés / aboutis, bilan des événements et actions de sensibilisation	COBAS	annuelle
<b>&gt; d'offre et usage des transports collectifs</b>		
- kilomètres produits (total et par habitant du PTU)	exploitant	annuelle
- nombre de voyages (total et par hab.) par ligne du réseau urbain	exploitant	annuelle
- nombre de voyages par km produit		annuelle
- nombre de voyages effectués sur le réseau ferré pour des déplacements internes à la COBAS	Cf. modalités d'évaluation de l'intégration tarifaire du train	annuelle
- satisfaction	enquête sommaire	2 à 5 ans
- vitesse commerciale et régularité	exploitant	annuelle
<b>&gt; d'évolution des autres modes</b>		
- comptages routiers sur les principaux axes	DDE / CG	2 à 5 ans
- nombre de contraventions liées au stationnement	communes	annuelle
- comptages des vélos et/ou occupation de quelques parcs de stationnement	COBAS	2 à 5 ans
<b>&gt; sécurité routière</b>		
- nombre d'accidents selon gravité et modes impliqués (en distinguant les environnements traversés)	DDE / Gendarmerie	annuelle
- mesures de vitesse sur des tronçons critiques	DDE / CG / Communes	2 à 5 ans
- nombre de carrefours avec priorité à droite	Communes	annuelle
<b>&gt; impacts du PDU sur l'environnement</b>		
- pollution atmosphérique	AIRAQ	5 ans
- classement sonore des infrastructures	DDE / CG	5 ans

Remarques : des analyses complémentaires pourront être réalisées en matière de sécurité routière afin notamment d'identifier les lieux accidentogènes y compris sur voirie communale et pouvoir y apporter une réponse en termes de réglementation et d'aménagement.

### 3. Mise en œuvre

La maîtrise d'ouvrage et la maîtrise d'œuvre de ce tableau de bord revient à la communauté d'agglomération. Un comité de pilotage (qui peut être le comité de suivi) sera le garant d'une gestion partenariale et d'une volonté de transparence. Les modalités de recueil et de traitement des données seront précisées avec les partenaires concernés et notamment services de la Gendarmerie, de la Police, de la DDE et du Conseil général.

Cet outil sera intégré à la création d'un atelier d'urbanisme qui portera, au sein de la COBAS, les observations de l'agglomération.

Un responsable sera identifié au sein de la COBAS et aura en charge la réalisation de ce tableau de bord, la production annuelle d'un suivi minimal alimentant ainsi le comité de suivi et préparant l'évaluation du plan à 5 ans.

#### 3.5. L'accompagnement par un plan de communication

La dynamique du PDU sera soutenue par un plan de communication.

Au cours de son élaboration, le PDU a déjà fait l'objet d'un ensemble d'actions de communication : articles dans le journal de la communauté d'agglomération, dans certains journaux locaux, réunions publiques mais aussi par le biais des enquêtes réalisées en phase diagnostic. L'enquête publique en sera une étape décisive.

Un programme de communication sera détaillé dans le cadre de l'action D.2 (organiser des campagnes de sensibilisation et de communication). Les cibles visées sont le grand public, les acteurs impliqués indirectement dans l'organisation des déplacements (chefs d'entreprises, responsables d'établissements...) mais aussi les techniciens et les élus avec lesquels il faudra veiller à maintenir la dynamique de projet.

En matière de communication grand public, différents supports seront associés :

- ceux existants déjà dans les communes et la communauté d'agglomération : journaux, sites Internet, structures de concertation (conseils de quartier...)
- mais aussi des campagnes médiatiques et la création d'événements (expositions, animations...) spécifiques ou appuyés sur les événements nationaux (semaine du transport public, journée sans voiture...).

Le contenu portera sur les objectifs du PDU, les actions mises en œuvre, les effets de ces actions (suivi), les événements mis en place (expérimentation de pédibus, quartiers piétons dans le cadre des journées sans voiture, découverte de la COBAS à vélo, etc.) et des éléments de sensibilisation (par exemple, coût des déplacements selon les modes, impacts sur la pollution atmosphérique...).

Par exemple, tout événement, tout aménagement ayant une relation directe ou indirecte avec les déplacements seront l'occasion de faire connaître ou de rappeler les objectifs et les moyens de cette politique locale de déplacements urbains.

## 4. DETAIL DU PROGRAMME D' ACTIONS

<b>OBJECTIF A : DEVELOPPER LES TRANSPORTS COLLECTIFS SUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE DE LA COBAS ET LES RENDRE ATTRACTIFS</b>	
1.	Créer un véritable réseau de transports collectifs urbain d'agglomération
2.	Procéder à l'intégration tarifaire de la ligne SNCF au réseau TCU dans le PTU
3.	Aménager des pôles d'échange
4.	Réaliser des aménagements de voirie en faveur de la circulation des bus
5.	Intégration de la liaison maritime Arcachon - Lège Cap Ferret au réseau TCU
<b>OBJECTIF B : MAITRI SER LES FLUX AUTOMOBILES POUR UN MEILLEUR FONCTIONNEMENT DE L'AGGLOMERATION</b>	
1.	Mettre en œuvre les principes d'aménagement définis pour la voirie principale d'agglomération
2.	Réglementer les livraisons de marchandises et définir des itinéraires poids lourds
3.	Organiser et réglementer le stationnement dans une logique d'agglomération et intermodale
4.	Faire évoluer les plans de circulations des centres-villes
<b>OBJECTIF C : DEVELOPPER L'USAGE DES MODES DOUX, AUSSI BI EN POUR LA PROMENADE QUE COMME MODE UTILITAIRE</b>	
1.	Poursuivre la mise en œuvre du réseau cyclable d'agglomération actualisé
2.	Développer l'offre en stationnement pour les vélos et les deux-roues en général
3.	Faire connaître les aménagements cyclables : jalonner, informer, sensibiliser
4.	Aménager des zones 30 dans les lieux de centralité traversés par le réseau principal d'agglomération
5.	Permettre aux personnes à mobilité réduite de se déplacer confortablement et sûrement
6.	Définir une charte d'aménagement des espaces publics
<b>OBJECTIF D : ASSURER UN CARACTERE DURABLE AU PDU</b>	
1.	Inciter à la mise en œuvre de plans de mobilité durable des salariés
2.	Campagnes de sensibilisation des acteurs et de promotions des transports collectifs
3.	Associer la problématique des déplacements et celle du développement urbain

Objectif A :

**Développer les transports  
collectifs sur l'ensemble du  
territoire de la COBAS et les  
rendre attractifs**

DEVELOPPER LES TRANSPORTS COLLECTIFS SUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE DE LA COBAS ET LES RENDRE PLUS ATTRACTIFS	<b>Objectif A 1</b>
<b>Créer un véritable réseau de transports collectifs urbain d'agglomération</b>	

► OBJECTIFS

- assurer une desserte en transports collectifs de l'ensemble de l'agglomération pour permettre à tous (y compris aux personnes à mobilité réduite) de se déplacer
- inciter au report modal de la voiture particulière vers les transports collectifs

► NATURE ET CONTENU DE L'ACTION

- réorganisation du réseau de bus, mise en service de nouvelles lignes régulières et d'un système de transport à la demande. Les caractéristiques du réseau énoncées dans la partie précédente seront précisées en 2005 dans le cadre de la préparation de la consultation des entreprises.
- actions d'accompagnement : réorganisation à la marge des circuits scolaires, aménagement de voirie, ...

► ACTEURS CONCERNES

- maîtrise d'ouvrage pressentie : COBAS
- autres acteurs impliqués : Communes, Conseil général

► IMPLICATIONS FINANCIERES

- fonctionnement / exploitation (hors Arcachon dont l'offre reste à préciser)
  - o charges : 2,8 M€/an (ordre de grandeur)
  - o recettes commerciales : 0,6 M€/ an (ordre de grandeur)
  - o insuffisances de recettes à financer : 2,2 M€ (ordre de grandeur)
- investissement : en cours d'évaluation

► ACTIONS LIEES

- A2, A3, A4, A5, B4, C5, D1, D2

► POINTS CRITIQUES CONDITIONNANT LA MISE EN ŒUVRE

- les modalités d'intégration ou de non intégration d'Eho au réseau d'agglomération à préciser

► ECHEANCIER SYNTHETIQUE

- objectif de mise en service : début 2007

DEVELOPPER LES TRANSPORTS COLLECTIFS SUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE DE LA COBAS ET LES RENDRE PLUS ATTRACTIFS	<b>Objectif A 2</b>
<b>Procéder à l'intégration tarifaire de la ligne SNCF au réseau TCU dans le PTU</b>	

► OBJECTIFS

- faciliter et encourager l'intermodalité entre les modes de transports collectifs (bus, train, TAD...)
- rendre plus attractif le train par une tarification plus attractive
- optimiser les réseaux de transports existants

► NATURE ET CONTENU DE L'ACTION

- mise en place d'un titre de transport urbain permettant d'utiliser les services exploités par la SNCF à l'intérieur du périmètre des transports urbains et d'effectuer une correspondance avec les lignes du réseau urbain, ce qui se concrétise par :
  - o à court terme et dans l'attente de la création d'un titre unique en Aquitaine utilisable sur les réseaux urbains, départementaux et/ou régional, la mise en place des **titres de transports juxtaposés** (SNCF et réseau TCU COBAS). Deux supports billettiques co-existent.
  - o un contrôle effectué par des agents SNCF formés et habilités
  - o une information et une communication intermodale
  - o une coordination des offres de transports dans le temps (horaires) et en termes d'aménagement (pôles d'échange)

► ACTEURS CONCERNES

- maître d'ouvrage pressentie : COBAS
- autres acteurs impliqués : Région Aquitaine, SNCF

► IMPLICATIONS FINANCIERES

- fonctionnement / exploitation :
  - o compensation financière de la COBAS à la SNCF : ~ 800 k€/an
  - o recettes attendues (perçues par la COBAS) : ~ 330 k€/an
- investissement : négligeable (coût de la communication, de l'implantation des valideurs, intégré à l'évaluation de la création du réseau urbain).

► ACTIONS LIEES

- A1, A3, D2

► POINTS CRITIQUES CONDITIONNANT LA MISE EN ŒUVRE

- coordination institutionnelle : définition des modalités de contrôle et d'évaluation des compensations financières

► ECHEANCIER SYNTHETIQUE

- objectif de mise en service avec le réseau de bus, soit début 2007

DEVELOPPER LES TRANSPORTS COLLECTIFS SUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE DE LA COBAS ET LES RENDRE PLUS ATTRACTIFS	<b>Objectif A 3</b>
<b>Aménager des pôles d'échange</b>	

► OBJECTIFS

- faciliter et encourager l'intermodalité entre les modes de transports collectifs (bus, train, TAD...) et le rabattement des modes alternatifs à la voiture particulière dans le rabattement sur gare
- optimiser les réseaux de transports existants

► NATURE ET CONTENU DE L'ACTION

- Cette action concerne les pôles d'échange organisés autour des gares mais aussi ceux permettant les correspondances entre lignes de bus :
  - o aménagement des abords des gares d'Arcachon, La Teste-de-Buch, la Hume, Gujan-Mestras et le Teich. Les principes de programmation des pôles d'échange figurent page suivante. Des actions de natures complémentaires seront mises en œuvre : aménagement de voirie, signalétique, réglementation des circulations et stationnement ... de manière à faciliter les échanges entre modes de transports collectifs et l'accès des piétons aux quais et aux points d'arrêts de bus. Ces actions faciliteront la lisibilité des offres en transports collectifs et viseront à rendre les modes alternatifs plus attractifs (vitesse commerciale des bus aux abords du pôle, confort des cheminements piétons...).
  - o aménagement des points de correspondances bus x bus : à La Teste-de-Buch (centre-ville, les Micquelots), à Arcachon (le Moulleau) et à Gujan-Mestras (centre commercial)
  - o prévoir l'aménagement d'un point de correspondance bus x bateau à Arcachon
  - o aménagement d'espace de dépose - reprise et de stationnement deux-roues aux arrêts de la ligne express

► ACTEURS CONCERNES

COBAS, Communes, Conseil régional, exploitants (SNCF, du réseau de TCU...), RFF

► IMPLICATIONS FINANCIERES

- investissement :
  - o études : 215 k€ (40k€ / pôle gare + 15 k€ pour les autres points de correspondances)
  - o réalisation : gare d'Arcachon (3 M€), gare de La Teste (2M€), gare de La Hume (1.5 M€), gare de Gujan-Mestras (1.5 M€), gare du Teich (1.5 M€)
- fonctionnement : négligeable

► ACTIONS LIEES

- A1, A2, , A4, A5, B1, B3, B4, C1, C2, C3, C5, D2

► POINTS CRITIQUES CONDITIONNANT LA MISE EN ŒUVRE

- aménagement des arrêts de bus à court terme compatibles avec les aménagements prévus des pôles d'échange

► ECHEANCIER SYNTHETIQUE

- Le Teich : études achevée, mise en œuvre 2006
- autres pôles : études à engager dès 2007 et mise en œuvre à programmer sur 5 ans

	Arcachon	La Teste-de-Buch	La Hume	Gujan-Mestras	Le Teich
<b>Vocation</b>					
	- gare de proximité				
	- accès "traditionnel" au bassin				- accès au PNR avec volonté développement des modes doux
	- pôle d'échange bus x bus structurant pour la COBAS				
<b>Accessibilité par mode</b>					
Transports collectifs et taxis	train x bus x taxis x TAD	train x bus x TAD x taxis	train x bus x TAD	train x bus x TAD	train x ligne express x TAD
	- création d'un point d'échanges bus x bus (2 à 4 quais bus par sens ; régulation)	- création d'un arrêt (1 quai bus en face du BV ; régulation ?)	- création d'un arrêt de bus (1 quai par sens dans le secteur de la gare réaménagé ; pas de régulation)	- création d'un arrêt de bus (1 quai par sens sur la rue E. Daubric)	- création d'un arrêt de bus (1 quai unique ; régulation) - prévoir lieu de stockage
			- information sur les taxis (n° tel des standards radios)		
Voiture individuelle	maintien de l'offre actuelle en stationnement (prévoir 1 place PMR pour 50 places de stationnement) création d'une zone de dépose-reprise				
	- D-R : aménagement d'une file de dépose d'une capacité d'environ 5 véhicules et limitation de la durée du stationnement à 15 mn sur 5 à places aux abords du BV	- D-R : de 2 à 4 places environ			<i>Cf. projet</i>
Deux-roues	- raccorder les itinéraires cyclables du schéma directeur au stationnement installé dans les pôles d'échange				
	- stationnement vélos à renouveler (20 places extensibles) et positionner au cœur du pôle d'échange - valoriser et faire connaître le gardiennage des vélos en gare	- stationnement vélos à renouveler (20 places extensibles)	- stationnement vélos à créer (10 places extensibles)	- arceaux à remplacer	<i>Cf. projet</i>
Piétons	- amélioration des cheminements piétons d'accès au pôle et au sein du pôle (confort, sécurisation, accessibilité PMR, lisibilité...)				
	- création d'un nouvel accès côté lycée				<i>Cf. projet</i>
<b>Information, services</b>					
	- réflexion conjointe avec la SNCF sur les aménagements intérieurs des BV (Cf. cheminements, services...) - information multimodale dont information fixe sur l'offre globale en transports collectifs (plan de réseau, horaires, tarifs...) - signalétique et jalonnement tous modes en direction du pôle (raboutement) et à l'intérieur du pôle - vente de titres urbains par les guichetiers SNCF				
		- installation d'un distributeur de titres SNCF nationaux			

DEVELOPPER LES TRANSPORTS COLLECTIFS SUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE DE LA COBAS ET LES RENDRE PLUS ATTRACTIFS	<b>Objectif A 4</b>
<b>Réaliser des aménagements de voirie en faveur de la circulation des bus</b>	

► OBJECTIFS

- rendre compétitif le bus face à la voiture particulière en leur assurant une vitesse commerciale et une régularité attractives

► NATURE ET CONTENU DE L'ACTION

- aménagement de voirie et évolution de la réglementation favorisant la circulation des bus dans la circulation générale. Ces actions seront précisées dans les plans de circulation. Elles pourront être de nature différente et être mises en œuvre de manière complémentaire. A titre d'exemple, il pourra s'agir de la création de couloir bus d'approche à un carrefour, de la suppression de places de stationnement ponctuellement de manière à permettre la giration des bus, de la mise en sens unique d'une rue, ...
- étude de la réservation des contre-allées aux modes doux et TC, avec la possibilité d'un usage mixte TC/modes doux/circulation générale sur certains tronçons, notamment ceux assurant une desserte locale d'équipement comme le parc de la Madeleine.

► ACTEURS CONCERNES

- maîtrise d'ouvrage pressentie : gestionnaires de voirie (Communes, Conseil général et Etat)

► IMPLICATIONS FINANCIERES

- investissement :
  - o études : 20 k€
  - o réalisation : environ 500 k€/km de voirie
- fonctionnement : négligeable

► ACTIONS LIEES

- A1, A3, A5, B2, B3, B4, C4, C5, C6, D2

► POINTS CRITIQUES CONDITIONNANT LA MISE EN ŒUVRE

- aménagements à réaliser dès le très court terme pour crédibiliser le réseau dès sa mise en service

► ECHEANCIER SYNTHETIQUE

- aménagements nécessaires à la circulation des bus : 2<sup>ème</sup> semestre 2006
- autres aménagements favorisant leurs régularité et vitesse commerciale : mi 2007 (une fois les plans de circulation réactualisés)

DEVELOPPER LES TRANSPORTS COLLECTIFS SUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE DE LA COBAS ET LES RENDRE PLUS ATTRACTIFS	<b>Objectif A 5</b>
<b>Intégration de la liaison maritime Arcachon – Lège Cap Ferret au réseau TCU</b>	

► OBJECTIFS

- inciter à l'utilisation du bateau ; et de fait, diminuer les kilomètres produits par les modes routiers entre Lège Cap Ferret et Arcachon dans l'optique de réduire l'impact environnemental de ces déplacements et d'optimiser l'offre de transport (réaffectation des kilomètres parcourus économisés)
- faciliter les déplacements entre le sud bassin et le nord bassin pour tous y compris pour les résidents permanents et les scolaires en particulier

► NATURE ET CONTENU DE L'ACTION

- coordination des offres à court terme :
  - o coordination des offres dans le temps (horaires) et dans l'espace (points d'échange)
  - o information et communication
  - o création d'un abonnement pour les scolaires et les actifs
  - o étude de la création d'une liaison intégrée aux réseaux urbains, dans un cadre juridique à définir par la COBAS, COBAN et le Conseil général

► ACTEURS CONCERNES

- maîtrise d'ouvrage pressentie : Conseil général, COBAS, COBAN
- autres acteurs impliqués : Communes d'Arcachon, de Lège Cap Ferret et Andernos-les-Bains, exploitants de la liaison maritime

► IMPLICATIONS FINANCIERES

- fonctionnement / exploitation : négligeable à court terme
- investissement : 20 k€ (étude ; le coût de la communication et de l'édition de cartes d'abonnement spécifiques, intégré à l'évaluation de la création du réseau urbain).

► ACTIONS LIEES

- A1, A3, C5, D2

► POINTS CRITIQUES CONDITIONNANT LA MISE EN ŒUVRE

► ECHEANCIER SYNTHETIQUE

- coordination horaire et abonnement scolaires : début 2007
- intégration au réseau urbain : mi-2008

Objectif B :

**Maîtriser les flux automobiles  
pour un meilleur fonctionnement  
de l'agglomération**

MAITRISER LES FLUX AUTOMOBILES POUR UN MEILLEUR FONCTIONNEMENT DE L'AGGLOMERATION	<b>Objectif B 1</b>
<b>Mettre en œuvre les principes d'aménagement définis pour la voirie principale d'agglomération</b>	

► OBJECTIFS

- améliorer la sécurité routière
- réaliser des aménagements adaptés aux fonctionnalités de la voirie du réseau principal de voirie dans l'optique d'un aménagement cohérent de voirie sur l'ensemble du territoire du bassin d'Arcachon sud, prenant en compte l'ensemble des modes de déplacements

► NATURE ET CONTENU DE L'ACTION

- **requalification de la RD 650** en zone 30 (à préciser dans les secteurs définis par le PDU) et en voie urbaine (avec cheminement piéton, vélo) ailleurs. Une attention particulière sera portée sur la circulation des bus afin de les rendre compétitifs en termes de vitesse commerciale notamment. Les arrêts seront aménagés en ligne et en contre-encoche lorsque du stationnement latéral est présent. Cette requalification tiendra compte de la programmation à venir du Conseil général
- création d'un **barreau nord-sud** à l'est de la zone urbanisée de La Teste-de-Buch dans l'optique d'un maillage de la trame viaire permettant à la fois de faciliter les échanges avec la voie directe et de mieux répartir les flux (Cf. traversée du centre-ville)
- prolongement de l'A 660 jusqu'au carrefour de la Hume et engagement des études de doublement de la **RN 250 en boulevard urbain**
- **aménagement des carrefours de la RN 250 à niveau** avec des traversées piétonnes et cyclables sécurisées :
  - o RD 259 x RN 250
  - o RD 217 x RN 250 (avec problématique des détours engendrant une perte de temps pour les bus à réduire, voire supprimer)
  - o autres carrefours : sécurisation des traversées piétonnes et cyclables

► ACTEURS CONCERNES

- maîtrise d'ouvrage pressentie : gestionnaire de voirie (Conseil général, Etat, Communes)

► IMPLICATIONS FINANCIERES

- fonctionnement / exploitation : négligeable
- investissement : à préciser
- investissement :
  - o études : requalification de la RD 650 (20 k€), création du barreau nord-sud à l'est de la zone urbanisée de La Teste (60 k€), requalification de la RN 250 (25 k€), aménagements des carrefours (30 k€)
  - o réalisation : à préciser à l'issue des résultats des études

► ACTIONS LIEES

- B4, C4, C5, C6

► POINTS CRITIQUES CONDITIONNANT LA MISE EN ŒUVRE

► ECHEANCIER SYNTHETIQUE

- à programmer sur 5 ans pour les actions listées ci-dessus

MAITRISEZ LES FLUX AUTOMOBILES POUR UN MEILLEUR FONCTIONNEMENT DE L'AGGLOMERATION	<b>objectif B action 2</b>
<b>Réglementer les livraisons de marchandises et définir des itinéraires poids lourds</b>	

► OBJECTIFS

- fluidifier la circulation en heure de pointe et assurer ainsi la régularité des bus,
- faciliter la circulation des poids lourds accédant aux ports (de Larros notamment) et éviter les conflits générés par les difficultés de circulation qu'ils peuvent rencontrer dans les secteurs non adaptés à leurs gabarits,
- initier des échanges et des réflexions entre les différents partenaires,
- faire connaître cette réglementation pour un usage des voies conforme à leurs fonctionnalités.

► NATURE ET CONTENU DE L'ACTION

- créer un **groupe de travail** pour faire partager par les acteurs concernés cette action et en préciser le contenu qui porterait sur :
  - o la limitation de l'autorisation de la circulation des poids lourds en dehors des livraisons à l'A 660 et la RN 250,
  - o l'interdiction des livraisons dans les centres-villes aux heures de pointe
  - o les moyens de faire connaître et respecter cette réglementation (signalétique, contrôle...)
  - o l'ajustement du dimensionnement, de la localisation et de la signalétique des aires de livraison et de la réglementation.

Les mesures de réglementation définies par ce groupe de travail seront mises en œuvre par les communes en commençant par celles concentrant le plus de difficultés et d'enjeux (Arcachon, La Teste-de-Buch) et intégrées dans le PDU lors de sa révision.

► ACTEURS CONCERNES

- animation et pilotage : COBAS
- partenariat : acteurs économiques
- maîtrise d'ouvrage pressentie : Communes
- autres acteurs impliqués : CCI, acteurs économiques

► IMPLICATIONS FINANCIERES

- fonctionnement / exploitation : négligeable
- investissement : 15 k€ (étude d'harmonisation)

► ACTIONS LIEES

- A1, A4, B3, B4, C4, C6, D2

► POINTS CRITIQUES CONDITIONNANT LA MISE EN ŒUVRE

- concertation avec les acteurs économiques pour une réglementation à la fois efficace et compatible avec les activités économiques
- faire connaître et respecter la réglementation

► ECHEANCIER SYNTHETIQUE

- étude mi-2008 à mi-2009
- mise en œuvre des actions à partir de 2009 - 2010 (intégration de leur traduction concrète au PDU révisé)

MAITRISER LES FLUX AUTOMOBILES POUR UN MEILLEUR FONCTIONNEMENT DE L'AGGLOMERATION	<b>Objectif B 3</b>
<b>Organiser et réglementer le stationnement dans une logique d'agglomération et intermodale</b>	

► OBJECTIFS

- faciliter l'accès des chalands aux zones centrales et permettre le stationnement résidentiel
- inciter au report modal de la voiture particulière vers les autres modes :
  - o en donnant plus de place à ces modes et aux piétons en particulier,
  - o en rendant plus attractifs économiquement les transports collectifs

► NATURE ET CONTENU DE L'ACTION

- augmenter et créer des zones de stationnement courte durée, par des zones bleues dans un premier temps, permettant d'assurer une rotation sur les places les plus centrales et donc de réduire l'offre en stationnement non réglementée au profit des espaces publics à destination des piétons et cyclistes
- étudier les modes de gestion du stationnement à l'échelle des centres-villes d'Arcachon et de La Teste-de-Buch
- prévoir le stationnement des camping-cars
- organiser le **contrôle** du stationnement

► ACTEURS CONCERNES

- maîtrise d'ouvrage pressentie : Communes

► IMPLICATIONS FINANCIERES

- investissement :
  - o 50 k€ pour signalétique,...
- fonctionnement : intégré aux budgets de fonctionnement municipaux actuels (Cf. polices municipales)

► ACTIONS LIEES

- A3, A4, B4, C4, C5, C6, D1, D2

► POINTS CRITIQUES CONDITIONNANT LA MISE EN ŒUVRE

- sujet sensible politiquement

► ECHEANCIER SYNTHETIQUE

- étude : 2007
- mise en place des actions à partir de 2008

<b>MAITRISER LES FLUX AUTOMOBILES POUR UN MEILLEUR FONCTIONNEMENT DE L'AGGLOMERATION</b>	<b>Objectif B 4</b>
<b>Faire évoluer les plans de circulations des centres-villes</b>	

► OBJECTIFS

- assurer un aménagement des voies correspondant aux fonctionnalités de la voirie dans l'optique :
  - o d'une plus grande lisibilité des itinéraires intercommunaux et des accès aux lieux de centralité et les parkings
  - o d'une amélioration de la sécurité routière
  - o de maîtriser les flux de circulation et les réduire dans certains quartiers
- donner plus de confort aux piétons et sécuriser les déplacements des cyclistes dans les centres-villes
- favoriser la circulation des transports collectifs dans la circulation générale

► NATURE ET CONTENU DE L'ACTION

- étude des plans de circulation des centres-villes en suivant les principes suivants :
  - o procéder à une hiérarchisation plus fine de la voirie en distinguant notamment les dessertes inter-quartiers des dessertes locales
  - o intégrer les zones 30 dans leurs quartiers environnants
  - o prévoir et réaliser des aménagements permettant d'optimiser la vitesse commerciale et la régularité des bus (par exemple : suppression de places de stationnement pour des arrêts en contre-encoche, adaptation du régime de priorité des carrefours...)
  - o suppression de stationnement sur voirie pour élargir les trottoirs ou donner plus de place aux piétons et modes doux en général
  - o mise en place progressive du régime de priorité à droite en dehors des axes supportant les échanges longs et intercommunaux
  - o envisager l'évolution de la réglementation de la circulation dans l'hyper-centre d'Arcachon pour permettre aux bus d'effectuer un aller et retour entre l'allée de la Chapelle et l'avenue F. Roosevelt
  - o plans de jalonnement aux échelles communales (indication des générateurs d'intérêt communautaire mais aussi locaux)

► ACTEURS CONCERNES

- Communes, COBAS, Conseil général, DDE
- maîtrise d'ouvrage pressentie : Communes pour les études et gestionnaires de voirie pour la mise en œuvre des plans de circulation

► IMPLICATIONS FINANCIERES

- fonctionnement / exploitation : négligeable
- investissement :
  - o études : 100 k€ (études des plans de circulation d'Arcachon, Gujan-Mestras et Le Teich et actualisation de celui de La Teste-de-Buch)
  - o réalisation : à préciser à l'issue des résultats des études

► ACTIONS LIEES

- A1, A3, A4, B1, B2, B3, C1, C4, C5, C6, D2

► POINTS CRITIQUES CONDITIONNANT LA MISE EN ŒUVRE

- nécessité d'articuler les plans de circulation avec les autres thématiques du PDU et notamment la circulation des transports collectifs

► ECHEANCIER SYNTHETIQUE

- étude : 2006
- mise en œuvre : à partir de 2007

Objectif C :

**Développer l'usage des modes  
doux, aussi bien pour la  
promenade que comme mode  
utilitaire**

DEVELOPPER L'USAGE DES MODES DOUX, AUSSI BIEN POUR LA PROMENADE QUE COMME MODE UTILITAIRE	<b>Objectif C 1</b>
<b>Poursuivre la mise en œuvre du réseau cyclable d'agglomération actualisé</b>	

► OBJECTIFS

- dans l'optique d'inciter à la pratique du vélo pour différents motifs : tourisme, loisirs, déplacements quotidiens, cette action vise plus particulièrement à :
  - o sécuriser les déplacements des cyclistes,
  - o faciliter l'usage intermodal

► NATURE ET CONTENU DE L'ACTION

- réalisation d'aménagements cyclables adaptés à l'environnement traversé : pistes, bandes, zones 30, simple jalonnement... Une attention particulière sera portée au maillage des itinéraires. Au total, environ 100 km d'itinéraires seront réalisés. Les principes de tracé de ces itinéraires sont localisés sur la carte jointe. Le type d'aménagement et la voirie empruntée reste à définir localement.

► ACTEURS CONCERNES

- maîtrise d'ouvrage pressentie : COBAS, Conseil général, Communes
- autres acteurs impliqués : Etat, Région Aquitaine

► IMPLICATIONS FINANCIERES

- fonctionnement / exploitation : entretien
- investissement : à préciser en fonction du type d'aménagement projeté

► ACTIONS LIEES

- B1, B4, C2, C3, C4, D1, D2

► POINTS CRITIQUES CONDITIONNANT LA MISE EN ŒUVRE

► ECHEANCIER SYNTHETIQUE

- poursuite de la mise en œuvre à programmer sur 5 ans

DEVELOPPER L'USAGE DES MODES DOUX AUSSI BIEN POUR LA PROMENADE QUE COMME MODE UTILITAIRE	<b>Objectif C 2</b>
<b>Développer l'offre en stationnement pour les vélos et les deux-roues en général</b>	

► OBJECTIFS

- dans l'optique d'inciter à la pratique du vélo pour différents motifs : tourisme, loisirs, déplacements quotidiens, en complément de la création d'itinéraires cyclables, cette action vise plus particulièrement à :
  - o faciliter l'usage intermodal
  - o prendre en compte l'ensemble des composantes du déplacement dont le stationnement sur domaine public et privatif
  - o faciliter les déplacements des piétons en libérant les trottoirs des deux-roues stationnés

► NATURE ET CONTENU DE L'ACTION

- **implanter des parcs de stationnement** deux-roues sur voirie, notamment intégrés aux pôles d'échange des gares, aux arrêts de bus de la ligne express, aux abords des équipements et services publics
- **imposer dans les PLU** de prévoir du stationnement vélo dans toute construction nouvelle. Les normes restent à définir au niveau communal. Notons qu'un local vélo dans un immeuble collectif permet aussi le stockage des poussettes
- **expérimentation d'un service de location – gardiennage longue durée – réparation** à la gare du Teich (Cf. projet en cours)

► ACTEURS CONCERNES

- maîtrise d'ouvrage : COBAS
- partenaires : Communes, Région Aquitaine, associations (expérimentation notamment)

► IMPLICATIONS FINANCIERES

- fonctionnement / exploitation : négligeable
- investissement :
  - o parcs de stationnement : environ 5,5 k€ pour 10 arceaux doubles sur voirie, avec signalétique ; soit équipement de 20 générateurs par an sur 3 ans : 110 k€/an ou 330 k€ sur 3 ans
  - o expérimentation location - gardiennage – réparation : investissement déjà engagé

► ACTIONS LIEES

- A3, B3, C1, C3, C4, D1, D2

► POINTS CRITIQUES CONDITIONNANT LA MISE EN ŒUVRE

- nécessité de supprimer du stationnement sur voirie

► ECHEANCIER SYNTHETIQUE

- mise en œuvre : 2006 à 2008

DEVELOPPER L'USAGE DES MODES DOUX AUSSI BIEN POUR LA PROMENADE QUE COMME MODE UTILITAIRE	<b>Objectif C 3</b>
<b>Faire connaître les aménagements cyclables : jalonner, informer, sensibiliser</b>	

► OBJECTIFS

- dans l'optique d'inciter à la pratique du vélo pour différents motifs : tourisme, loisirs, déplacements quotidiens, en complément de la création d'itinéraires cyclables, cette action vise plus particulièrement à :
  - o faire connaître les aménagements réalisés (aménagements structurants, raccourcis...)
  - o rendre plus lisible le réseau et faciliter par là-même son utilisation

► NATURE ET CONTENU DE L'ACTION

- mise en place d'un **jalonement spécifique** unique pour les cyclistes sur la COBAS. Il sera hiérarchisé (distinguant les itinéraires d'intérêt départemental, d'agglomération et local) et indiquera les générateurs et les distances à parcourir. Ce jalonement peut être complété par des cartes aux principaux points de convergence
- information : à l'instar du plan de bus, **éditer un plan vélo** présentant les itinéraires et les liaisons vers les territoires voisins, les lieux de stationnement et les lieux d'information, quelques conseils sur la pratique du vélo et la sécurité routière ; distribution de ce plan dans toutes les boîtes aux lettres et mise à disposition dans les mairies, équipements publics, lieux touristiques et gares ; réactualisation régulière du plan (action engagée : le plan est en cours d'édition)
- des **actions ponctuelles de sensibilisation** : lors de journées particulières ("en ville sans ma voiture", fêtes locales...); campagnes dans les établissements scolaires ; articles dans les bulletins municipaux et le journal communautaire lors de la création de nouveaux aménagements.

► ACTEURS CONCERNES

- maîtrise d'ouvrage : COBAS
- partenaires : Communes, Département, associations (expérimentation notamment)

► IMPLICATIONS FINANCIERES

- fonctionnement / exploitation : négligeable
- investissement :
  - o édition d'un plan : 30 k€ pour 20 000 exemplaires (remise à jour : 23 k € pour 20 000)
  - o jalonement : évalué à 194 k€ (moyenne de 12 panneaux par kilomètre)
  - o actions de sensibilisation : intégré dans l'action D3

► ACTIONS LIEES

- C1, C2, D2

► POINTS CRITIQUES CONDITIONNANT LA MISE EN ŒUVRE

- nécessite coordination avec le Conseil général qui jusqu'à présent assure le jalonement

► ECHEANCIER SYNTHETIQUE

- poursuite de la mise en œuvre à programmer sur 5 ans

DEVELOPPER L'USAGE DES MODES DOUX AUSSI BIEN POUR LA PROMENADE QUE COMME MODE UTILITAIRE	<b>Objectif C 4</b>
<b>Aménager des zones 30 dans les lieux de centralité traversés par le réseau principal d'agglomération</b>	

► OBJECTIFS

- réduire l'insécurité routière
- développer l'usage des modes doux
- réduire des nuisances sonores et la pollution de l'air locale
- valoriser les centres anciens

► NATURE ET CONTENU DE L'ACTION

- création de « zones 30 » dont les aménagements incitent les automobilistes à adopter une conduite apaisée, à vitesse réduite et qui favorisent le développement des modes alternatifs à la voiture particulière. Ces zones 30 comprendront a minima :
  - o l'aménagement des entrées/sorties marquant une rupture visuelle et associées à un dispositif de ralentissement
  - o des aménagements ponctuels de rappel comme : plateaux surélevés, chicanes, rétrécissement de la chaussée, cousins berlinois...
  - o l'intégration de zones à priorité piétonne.

Cette action pourra être menée conjointement ou à la suite de la création de la charte d'aménagement des espaces publics dans l'optique de proposer des zones 30 de qualité et homogènes entre elles.

Les zones 30 seront réalisées à l'intérieur des zones définies dans la hiérarchisation de la voirie : ce sont les communes, en tant que maître d'ouvrage, qui en définiront le périmètre exacte et qui détermineront le type de travaux.

► ACTEURS CONCERNES

- maîtrise d'ouvrage pressentie : gestionnaires de voirie (Communes, Conseil général, Etat)

► IMPLICATIONS FINANCIERES

- fonctionnement / exploitation : négligeable
- investissement :
  - o études : Cf. B4
  - o réalisation : Arcachon : 2 à 5 M€ selon nature et étendue de la zone, La Teste-de-Buch : 3 M€, La Hume : 1M€, Gujan-Mestras : 2 M€, Le Teich : 0,5M€

► ACTIONS LIEES

- B1, B2, B3, B4, C1, C5, C6, D2

► POINTS CRITIQUES CONDITIONNANT LA MISE EN ŒUVRE

► ECHEANCIER SYNTHETIQUE

- mise en œuvre sur la base des conclusions de B4 : à programmer sur 4 ans à partir de 2007

DEVELOPPER L'USAGE DES MODES DOUX AUSSI BIEN POUR LA PROMENADE QUE COMME MODE UTILITAIRE	<b>Objectif C 5</b>
<b>Permettre aux Personnes à Mobilité Réduite de se déplacer confortablement et sûrement</b>	

► OBJECTIFS

- assurer confort et sécurité aux PMR : qualité des aménagements de voiries, et des aménagements des pôles d'échange
- faciliter l'accessibilité aux transports en commun et aux équipements
- prendre en compte les PMR dans les projets urbains

► NATURE ET CONTENU DE L'ACTION

- aménagement des espaces publics (Cf. aussi objectif C6 : Définir une charte d'aménagements des espaces publics) : garantir une qualité des aménagements de voirie, pour le confort et la sécurité des déplacements des PMR
- matériel roulant du réseau de bus adapté et aménagement des points d'arrêt conformément à la mise aux normes accessibilité PMR (Cf. aussi objectif A1 : Créer un véritable réseau de transports collectifs urbain d'agglomération)
- aménagement des pôles d'échanges (Cf. aussi objectif A3 : Aménager des pôles d'échange) :
  - o prévoir 1 place de stationnement PR pour 50 places de stationnement
  - o améliorer les cheminements PMR d'accès aux pôles, ainsi qu'au sein des pôles
- expertise des projets urbains (Cf. aussi objectif D3 : Associer la problématique des déplacements et celle du développement urbain) : intégration des normes de stationnement PMR, respect de la charte d'aménagement d'espaces publics mise en place (Cf. objectif C5)

► ACTEURS CONCERNES

- animation et pilote de l'action : COBAS
- maîtrise d'ouvrage pressentie des aménagements : gestionnaires de voirie (Communes, Conseil général, Etat)
- autres acteurs concernés : représentant des usagers, experts, ...

► IMPLICATIONS FINANCIERES

- "ventilé" dans les fiches d'actions liées à la problématique des PMR (A1, A3, D3, C5)

► ACTIONS LIEES

- toutes les actions du PDU

► POINTS CRITIQUES CONDITIONNANT LA MISE EN ŒUVRE

► ECHEANCIER SYNTHETIQUE

- tout au long du PDU

DEVELOPPER L'USAGE DES MODES DOUX AUSSI BIEN POUR LA PROMENADE QUE COMME MODE UTILITAIRE	<b>Objectif C 6</b>
<b>Définir une charte d'aménagement des espaces publics</b>	

► OBJECTIFS

- permettre l'acquisition d'une « culture commune » de l'aménagement des espaces publics par l'ensemble des acteurs concernés (transporteurs, services techniques....) et sur l'ensemble du territoire
- homogénéiser les aménagements de voirie d'un point de vue fonctionnel, à l'échelle de l'agglomération tout en permettant aux identités locales de s'exprimer (à travers le mobilier urbain, les revêtements, ...)
- rendre accessibles les espaces publics et garantir une qualité des aménagements de voirie réalisés dans une optique de confort des déplacements (piétons et PMR notamment)

► NATURE ET CONTENU DE L'ACTION

- élaboration d'une charte d'aménagement de la voirie et des espaces publics dont les principes d'aménagement s'appuient sur la hiérarchisation de la voirie définie dans le PDU. Un groupe de travail sera constitué pour élaborer cette charte et pourra réunir des représentants des maîtrises d'ouvrage de voirie, des utilisateurs de la voirie (exploitant TCU, association d'usagers, ...) et des experts.
- enrichissement et ajustement de la charte annuellement par le comité technique de mise en œuvre et de suivi du PDU : les bons exemples pourront être mis en valeur, des évaluations des aménagements réalisés effectuées... (Cf. retours d'expériences sur la base d'enquêtes de satisfaction ou d'avis)
- élaboration de plan de mise en accessibilité de la voirie à l'échelle communale

► ACTEURS CONCERNES

- animation et pilote de l'action : COBAS
- maîtrise d'ouvrage pressentie des aménagements : gestionnaires de voirie (Communes, Conseil général, Etat)
- autres acteurs concernés : représentant des usagers, experts, ...

► IMPLICATIONS FINANCIERES

- fonctionnement / exploitation :
  - intégré au coût de l'animation de la mise en œuvre du PDU
- investissement : négligeable et intégré au budget communication de l'agglomération

► ACTIONS LIEES

- A1, A3, A4, B1, B2, B3, B4, C1, C2, C5, D2

► POINTS CRITIQUES CONDITIONNANT LA MISE EN ŒUVRE

- animation du groupe de travail et mobilisation des participants

► ECHEANCIER SYNTHETIQUE

- groupe de travail à mettre en place mi-2008

Objectif D :

**Assurer un caractère durable au  
PDU**

<b>ASSURER UN CARACTERE DURABLE AU PDU</b>	<b>Objectif D 1</b>
<b>Inciter à la mise en œuvre de plans de mobilité durable des salariés</b>	

► OBJECTIFS

- faire évoluer les comportements des déplacements domicile - travail / études et professionnels en travaillant avec les employeurs notamment sur l'organisation des offres de transports privatives (stationnement...)

► NATURE ET CONTENU DE L'ACTION

Il s'agit pour la COBAS :

- de motiver des entreprises et des générateurs de déplacements à se lancer dans cette démarche
- de leur apporter un conseil technique, de participer aux études préalables
- de participer à la mise en œuvre des programmes d'actions des plans de mobilité, par exemple, en créant une desserte cyclable de leur établissement, en réaménageant un trottoir ou en faisant évoluer le réseau de bus.

► ACTEURS CONCERNES

- animateur et pilote de l'action : COBAS
- autres acteurs impliqués : ADEME, entreprises et générateurs de déplacements, Communes, CCI

► IMPLICATIONS FINANCIERES

- fonctionnement / exploitation :
  - o intégré au coût de l'animation de la mise en œuvre du PDU
- investissement : 15 k€ (mission d'AMO pour la définition d'une méthodologie) et à préciser selon les résultats des plans de mobilité et intégrables aux lignes budgétaires existantes

► ACTIONS LIEES

- A1, A3, B2, B3, B4, C1, C2, C5, D2

► POINTS CRITIQUES CONDITIONNANT LA MISE EN ŒUVRE

- démontrer aux entreprises ou générateurs l'intérêt concret qu'ils peuvent trouver à lancer ce genre de démarche, tant pour la direction (coûts économisés, gestion du personnel...) que pour leurs employés. L'établissement par la COBAS d'une première liste d'actions adaptées au territoire présentant leurs intérêts pourrait constituer une première approche.
- l'adaptation des mesures et des méthodologies préconisées au niveau national sur le territoire de la COBAS : compte tenu du type d'urbanisation, du caractère très récent qu'aura le réseau de transports collectifs, il pourra être utile de mener une réflexion sur les méthodologies (nécessité ou non de réaliser des enquêtes de comportements, de confier l'élaboration de diagnostic et programme d'actions à des prestataires, d'une approche par entreprise ou par zone d'activité...) et le type d'actions (concentration sur des actions en faveur des modes qui constituent de véritables alternatives à la voiture individuelle : covoiturage, modes doux...).

► ECHEANCIER SYNTHETIQUE

- à programmer à partir de mi-2007

ASSURER UN CARACTERE DURABLE AU PDU	<b>Objectif D 2</b>
<b>Campagnes de sensibilisation des acteurs et de promotions des transports collectifs</b>	

► OBJECTIFS

- faire comprendre les enjeux du PDU et l'intérêt des actions mises en œuvre à l'ensemble de la population : outre les décideurs, il s'agit aussi d'impliquer le grand public dont les touristes et les acteurs concernés par l'organisation des déplacements
- influencer sur les facteurs de choix modaux

► NATURE ET CONTENU DE L'ACTION

- **actions de communication et de sensibilisation** à destination : des habitants et des touristes, ainsi que des acteurs impliqués dans l'organisation des déplacements (techniciens, responsables d'établissement recevant du public, chefs d'entreprise, directeurs d'école, promoteurs immobiliers...). Ces actions pourraient être :
  - o information sur le réseau des transports collectifs via différents média (presse, internet, radio... ) y compris à destination des touristes
  - o animations à l'occasion des journées telles que promotion du transport public et sans voiture (gratuité du bus ce jour là...) et création de journées événementielles (« fête du vélo »...)
  - o articles dans les bulletins municipaux, dans le CobasMag, les journaux locaux...
  - o création d'une page "déplacements" sur le site internet de la COBAS avec informations relatives au réseau urbain (horaires, tarifs, plans...), présentation du PDU, actualités et projets

Un plan de communication de l'accompagnement de la mise en œuvre du PDU devra être réalisé pour rendre cohérentes et efficaces ces différentes actions de sensibilisation.

- **actions pédagogiques dans les écoles** en s'appuyant sur des journées événementielles (journée du handicap, de promotion du transport public...) mais aussi de façon permanente et récurrente.
- **mise en place et animation de groupes de travail** pour les techniciens des communes et les élus qui souhaitent y participer pour approfondir ou acquérir des connaissances pour la mise en œuvre des mesures du PDU. Les groupes de travail seront réunis de façon plus ou moins régulière voire une seule fois (par exemple, une journée de formation sur les zones 30). Des intervenants extérieurs pourront y participer (représentants d'autres collectivités ayant expérimenté des mesures similaires, experts...)

► ACTEURS CONCERNES

- COBAS, Communes, Conseil général, Conseil Régional, DDE, ADEME, associations...

► IMPLICATIONS FINANCIERES

- intégrées au budget communication de la Communauté d'agglomération, de l'ordre de 30 k€/an

► ACTIONS LIEES

- toutes les actions du PDU

► POINTS CRITIQUES CONDITIONNANT LA MISE EN ŒUVRE

- demande un investissement dont le retour n'est pas toujours perceptible à court terme

► ECHEANCIER SYNTHETIQUE

- tout au long du PDU

ASSURER UN CARACTERE DURABLE AU PDU	<b>Objectif D 3</b>
<b>Associer la problématique des déplacements et celle du développement urbain</b>	

► OBJECTIFS

- dissuader l'usage de la voiture dans tous les déplacements, en particulier ceux domicile - travail
- traiter les abords des gares et de certains axes de transports collectifs structurants en densifiant l'offre en transport en commun, les équipements, les services et les habitats
- concevoir les projets urbains et les mettre en œuvre de manière coordonnée et concertée afin de prendre en compte l'ensemble des usagers (piétons, cyclistes, usagers des bus, ...)

► NATURE ET CONTENU DE L'ACTION

- intégration des orientations du PDU dans les documents d'urbanisme :
  - o les PLU devront notamment tenir compte de la desserte en transports collectifs dans la définition des normes de stationnement et imposer de prévoir pour toute construction nouvelle du stationnement vélo
  - o le SCOT devra notamment mettre en place un groupe de travail afin de préciser les principes suivants :
    - sélection des sites urbanisables et les sites d'équipements selon leur aptitude à la desserte en transports collectifs
    - incitation à la densification progressive aux abords des gares, voire le long des axes de transports en commun structurants
- expertise des projets urbains au regard de la politique des déplacements :
  - o les projets seront soumis à la COBAS au même titre que les permis de construire le sont pour les déchets et l'eau.

► ACTEURS CONCERNES

- COBAS, Communes

► IMPLICATIONS FINANCIERES

- négligeable

► ACTIONS LIEES

- A1, B3, C2, C5

► POINTS CRITIQUES CONDITIONNANT LA MISE EN ŒUVRE

► ECHEANCIER SYNTHETIQUE

- tout au long du PDU