

ORDRE DU JOUR DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU MERCREDI 26 JUIN 2024

APPROBATION DU PROCÈS-VERBAL DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU 10 AVRIL 2024

DÉCISIONS PRISES DANS LE CADRE DE L'ARTICLE L.2122-22 DU CODE GÉNÉRAL DES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES

N° ORDRE	INTITULÉS DES DÉLIBÉRATIONS	RAPPORTEURS							
1	RAPPORT D'ACTIVITÉS 2023 DE LA COBAS	M-H. DES ESGAULX							
<u> </u>									
TRAVAUX ET EQUIPEMENTS COMMUNAUTAIRES RAPPORT ANNUEL 2023 NAUTIBAS RELATIF AU CONTRAT DE									
2	PARTENARIAT PUBLIC-PRIVE DES TROIS ÉQUIPEMENTS AQUATIQUES COMMUNAUTAIRES	Y. FOULON							
3	DÉMOLITION ET RECONSTRUCTION DU BÂTIMENT D'ACCUEIL DE L'AÉROCLUB DU BASSIN D'ARCACHON (ACBA) DE L'AÉRODROME : APPROBATION DU PROGRAMME DE L'OPÉRATION	P. BEUNARD							
4	BASSIN FORMATION – TRAVAUX D'AMÉLIORATION ÉNERGÉTIQUE PAR LA MISE EN PLACE D'UN SYSTÈME DE CHAUFFAGE/RAFRAICHISSEMENT : ATTRIBUTION DU MARCHE PUBLIC DE TRAVAUX	G. SAGNES							
5	RECONSTRUCTION DES ÉCOLES MATERNELLE ET ÉLÉMENTAIRE SAMUEL PATY A LA TESTE-DE-BUCH - AVENANTS AUX MARCHÉS PUBLICS DE TRAVAUX	B. COLLINET							
6	TRAVAUX D'AMENAGEMENT DE L'AVENUE DE L'EUROPE A LA TESTE-DE-BUCH - AVENANTS AU MARCHE PUBLIC DE TRAVAUX LOT 2 RESEAUX SECS	P. DE LAS HERAS							
	TRANSPORT, DEPLACEMENTS ET INTERMODAL	.ITE							
7	APPROBATION DEFINITIVE DU PLAN DE MOBILITÉ DE LA COBAS	E. BERNARD							
8	RAPPORT ANNUEL 2023 DU DÉLÉGATAIRE DU SERVICE PUBLIC DES TRANSPORTS URBAINS	S. DEVILLIERS							
9	DÉLÉGATION DE SERVICE PUBLIC POUR L'EXPLOITATION DU RÉSEAU DE TRANSPORT PUBLIC URBAIN 2022-2028 : ÉVOLUTION DE LA GAMME TARIFAIRE BAÏA PENDANT LA PÉRIODE ESTIVALE ET MODIFICATION DES LIGNES	Y. HERSZFELD							
10	PISTES CYCLABLES : APPROBATION DE LA CONVENTION DE MAÎTRISE D'OUVRAGE DÉLÉGUÉE RELATIVE À L'AMÉNAGEMENT CYCLABLE SITUE « ALLEE RAOUL LABORDERIE » A ARCACHON	D. POULAIN							
11	ADHÉSION AU SYNDICAT MIXTE NOUVELLE AQUITAINE MOBILITÉS (NAM)	P. DAVET							

	HABITAT ET COHESION SOCIALE								
	SECONDE VALIDATION DU PROJET DU NOUVEAU								
12	PROGRAMME LOCAL DE L'HABITAT (PLH) 2024-2030	P. BERILLON							
	AIDES EN FAVEUR DE L'AMÉLIORATION DE L'HABITAT								
	ANCIEN AU PROFIT DE DIVERS PROPRIÉTAIRES, DANS LE								
13	CADRE DE L'OPÉRATION PROGRAMMÉE D'AMÉLIORATION DE	P. SCAPPAZZONI							
	L'HABITAT INTERCOMMUNALE								
	APPROBATION DES CONVENTIONS POUR LA PRODUCTION DE								
14	LOGEMENTS ENTRE LA VILLE D'ARCACHON, LA COBAS ET								
	L'ÉTABLISSEMENT PUBLIC FONCIER DE NOUVELLE	M. ANTOUN							
	AQUITAINE								
	APPROBATION DES CONVENTIONS POUR LA PRODUCTION DE								
	LOGEMENTS ENTRE LA VILLE DE LA TESTE-DE-BUCH, LA								
15	COBAS ET L'ÉTABLISSEMENT PUBLIC FONCIER DE	P. BERILLON							
	NOUVELLE AQUITAINE								
	APPROBATION DES CONVENTIONS DE GESTION EN FLUX DES								
	RESERVATIONS DE LOGEMENTS LOCATIFS SOCIAUX ENTRE								
16	LA COBAS ET LES BAILLEURS SOCIAUX CLAIRSIENNE, ICF	C. JECKEL							
	HABITAT, IMMOBILIERE ATLANTIC AMENAGEMENT, MESOLIA								
	ET NOALIS								
	CONVENTION PRÉCAIRE D'OCCUPATION DE LOCAUX								
47	MUNICIPAUX ENTRE LE CENTRE COMMUNAL D'ACTION	D CDONDONA							
17	SOCIALE D'ARCACHON ET LA COBAS POUR LES MISSIONS	B. GRONDONA							
	DU SERVICE HABITAT DE LA COBAS								
	SOLIDARITE, SANTE ET PREVENTION								
40	RAPPORT ANNUEL 2023 DU DÉLÉGATAIRE DU SERVICE	M DIUZ							
18	PUBLIC DE LA FOURRIÈRE CANINE	M. RUIZ							
19	RAPPORT ANNUEL 2023 DU DÉLÉGATAIRE DU SERVICE	J-J. GERMANEAU							
13	PUBLIC DE LA FOURRIÈRE AUTOMOBILE	J-J. GERIVIANEAU							
	APPROBATION DU PRINCIPE DE DELEGATION DE SERVICE								
20	PUBLIC RELATIVE A LA GESTION ET L'EXPLOITATION DE LA	V. COLLADO							
	FOURRIERE AUTOMOBILE								
21	FOURRIÈRE AUTOMOBILE : CONTRAT DE REPRISE DES	C. DABE							
	VÉHICULES HORS D'USAGE (VHU) AVEC LA SOCIÉTÉ CAPY								
	CONVENTION PLURIANNUELLE DE PARTENARIAT AVEC LA								
22	MISSION LOCALE DU BASSIN D'ARCACHON ET DU VAL DE	M-H. DES ESGAULX							
	L'EYRE 2024-2026								
23	ATTRIBUTIONS DE SUBVENTIONS DANS LE CADRE DU	N. DELFAUD							
	PROJET TERRITORIAL DE SANTÉ MENTALE (PTSM) EN 2024								
	POLITIQUES CULTURELLES ET SPORTIVES COMMUNA	AUTAIRES							
	RAPPORT ANNUEL 2023 DU DÉLÉGATAIRE DU SERVICE								
24	PUBLIC DE GESTION ET D'EXPLOITATION DES TROIS	A. MOUSTIE							
	ÉQUIPEMENTS AQUATIQUES COMMUNAUTAIRES								
	DÉLÉGATION DE SERVICE PUBLIC POUR LA GESTION ET								
25	L'EXPLOITATION DES ÉQUIPEMENTS AQUATIQUES	G. BORDEDEBAT							
	COMMUNAUTAIRES RÉVISION CONTRACTUELLE DES TARIFS								
2024									
EMP	LOI, DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE ET PROMOTION I	JU TEKKITÜIRE							
26	APPROBATION DE LA CONVENTION DU SCHÉMA RÉGIONAL								
	DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE, D'INNOVATION ET	S. BANSARD							
	D'INTERNATIONALISATION (SRDEII) ENTRE LA COBAS ET LA								
	RÉGION NOUVELLE-AQUITAINE								
27	PARTICIPATION FINANCIÈRE A LA TROISIÈME ÉDITION DE LA	D. DESMOLLES							
	PLAGE AUX ENTREPRENEURS 2024 - ARCACHON	_							

28	CONVENTION DE PARTENARIAT NON FINANCIÈRE 2024 TOTALENERGIES DÉVELOPPEMENT RÉGIONAL	C. SOCOLOVERT		
29	FONCTIONNEMENT DE L'OFFICE DE TOURISME DU TEICH : PRESTATIONS SUPPLÉMENTAIRES 2024	P. BUSSE		
	GESTION DES DECHETS ET ENVIRONNEMEN	Т		
	TRAVAUX D'AMÉNAGEMENT DU CENTRE DE VALORISATION			
30	DES DÉCHETS DU TEICH: APPROBATION DE L'ÉTUDE DE FAISABILITÉ ET LANCEMENT DE LA CONSULTATION DES MARCHES PUBLICS DE TRAVAUX	K. DESMOULIN		
31	VALIDATION DU PROJET DE PROGRAMME LOCAL DE PREVENTION DES DECHETS MENAGERS ET ASSIMILES (PLPDMA) 2024-2029 ET MISE A DISPOSITION DU PUBLIC	E. REZER- SANDILLON		
32	RAPPORT ANNUEL 2023 SUR LE PRIX ET LA QUALITÉ DU SERVICE PUBLIC D'ÉLIMINATION DES DÉCHETS (RPQS)	B. PASTOUREAU		
33	MISE À JOUR DU RÈGLEMENT DE COLLECTE DES DÉCHETS MÉNAGERS ET ASSIMILÉS DE LA COBAS	E. DONZEAUD		
34	RÉGIE DE COLLECTE ET DE TRAITEMENT DES DÉCHETS MÉNAGERS ET ASSIMILÉS TARIFS 2024	K. DESMOULIN		
35	FOURNITURE DE PIÈCES DÉTACHÉES ET PRESTATIONS DE SERVICES POUR VÉHICULES POIDS LOURDS ET ENGINS SPÉCIFIQUES	P. BUSSE		
36	TRANSPORT ET TRAITEMENT DES DÉCHETS MÉNAGERS ET ASSIMILÉS NON VALORISABLES DE LA COBAS : LANCEMENT DE LA CONSULTATION	E. DONZEAUD		
37	APPEL A PROJET CITEO RELATIF AU DEVELOPPEMENT DE LA COLLECTE SELECTIVE DES EMBALLAGES RECYCLABLES "HORS FOYER"	G. SAGNES		
38	GESTION DE L'EAU POTABLE – RAPPORT ANNUEL 2023 SUR LE PRIX ET LA QUALITÉ DU SERVICE PUBLIC DE L'EAU (RPQS)	J-F. BOUDIGUE		
39	GESTION DE L'EAU POTABLE – RAPPORT ANNUEL 2023 DU DÉLÉGATAIRE (RAD) DU SERVICE PUBLIC DE L'EAU	Y. FOULON		
	FINANCES ET ADMINISTRATION GENERALE			
	COMMUNICATION AUX MEMBRES DU CONSEIL			
40	COMMUNAUTAIRE DU RAPPORT DE LA CHAMBRE REGIONALE DES COMPTES RELATIF A UNE ETUDE REGIONALE SUR LA GESTION DU TRAIT DE CÔTE EN NOUVELLE-AQUITAINE	M-H. DES ESGAULX		
41	POINT GLISSE DE LA SALIE NORD : FIN DE SA MISE A DISPOSITION ET SORTIE D'ACTIF	M. RUIZ		
42	ACQUISITION DE LA PARCELLE BA 534 DANS LE CADRE DU PROJET D'EXTENSION DE L'ALSH DE LA COBAS	N. DELFAUD		
43	PROGRAMME D'ACTIONS DU PROJET ALIMENTAIRE TERRITORIAL (PAT) APPROBATION D'UNE CONVENTION DE PARTENARIAT : IDENTIFICATION DU POTENTIEL DE CRÉATION DE LISIÈRES AGRICOLES SUR LE TERRITOIRE DU BASSIN D'ARCACHON VAL DE L'EYRE	E. REZER- SANDILLON		
44	APPROBATION DU PLAN DE FORMATION 2024-2026	F. DELUGA		
45	APPROBATION DU REGLEMENT DE FORMATION DES AGENTS DE LA COBAS	V. COLLADO		
46	REMBOURSEMENT DES FRAIS DE TRANSPORT, DES FRAIS DE REPAS ET D'HÉBERGEMENT ENGAGES PAR LES PERSONNELS DANS LE CADRE DE DÉPLACEMENTS TEMPORAIRES LIES A UNE MISSION	B. DUMONTEIL		
47	MODALITÉS D'OCTROI DES AUTORISATIONS SPÉCIALES D'ABSENCE	B. DUMONTEIL		

48	TABLEAU DES EFFECTIFS DES POSTES BUDGÉTAIRES PERMANENTS À COMPTER DU 01/07/2024	M-H. DES ESGAULX
49	COMPTES DE GESTION 2023 : BUDGET PRINCIPAL ET BUDGETS ANNEXES	X. PARIS
50	COMPTES ADMINISTRATIFS 2023 : BUDGET PRINCIPAL ET BUDGETS ANNEXES	X. PARIS
51	AFFECTATION DES RÉSULTATS 2023 : BUDGET PRINCIPAL ET BUDGETS ANNEXES	X. PARIS
52	BUDGETS SUPPLÉMENTAIRES 2024 : BUDGET PRINCIPAL ET BUDGETS ANNEXES	X. PARIS

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

033-243300563-20240626-DEL2024-06-056N-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 02/07/2024

Publication : 02/07/2024









N° DEL-2024-06-056

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DE LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU BASSIN D'ARCACHON SUD

SÉANCE DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU 26 juin 2024 à 15h00

L'AN DEUX MILLE VINGT-QUATRE, le 26 JUIN 2024 à 15h00, le Conseil de la COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU BASSIN D'ARCACHON SUD, s'est réuni en séance ordinaire à la Maison des Associations, sise Route des Bénévoles à GUJAN-MESTRAS, sous la présidence de Marie-Hélène DES ESGAULX.

Nombre de Conseillers Communautaires en exercice : 44

Date de la convocation : 20 juin 2024

PRÉSENTS:

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

Sylvie BANSARD, Pascal BERILLON, Eric BERNARD, Patrice BEUNARD, Geneviève BORDEDEBAT, Jean-François BOUDIGUE, Philippe BUSSE, Alain CHAUTEAU, Valérie COLLADO, Bernard COLLINET, Chantal DABE, Patrick DAVET, Philippe DE LAS HERAS, Nathalie DELFAUD, Karine DESMOULIN, Evelyne DONZEAUD, Bruno DUMONTEIL, Anne ELISSALDE, Yves FOULON, Brigitte GRONDONA, Yves HERSZFELD, Christelle JECKEL, Thierry MAISONNAVE, André MOUSTIE, Marc MURET, Xavier PARIS, Bruno PASTOUREAU, Marielle PHILIP, Elisabeth REZER-SANDILLON, Magdalena RUIZ, Gérard SAGNES, Paul SCAPPAZZONI

ABSENT(S) REPRÉSENTÉ(S), conformément à l'article L.2121-20 du Code Général des Collectivités Territoriales :

May ANTOUN à Geneviève BORDEDEBAT, Christine DELMAS à Thierry MAISONNAVE, François DELUGA à Karine DESMOULIN, Danielle DESMOLLES à Eric BERNARD, Isabelle DEVARIEUX à Gérard SAGNES, Jean-Jacques GERMANEAU à Bernard COLLINET, Dominique POULAIN à Brigitte GRONDONA, Cyril SOCOLOVERT à Valérie COLLADO

ABSENT(S) EXCUSÉ(S):

Jacques CHAUVET, Sophie DEVILLIERS, Tony LOURENCO

ÉGALEMENT PRÉSENTS:

Marie-Pierre CHASSAING DEGUINE, Directrice Générale des Services Nicolas SCHIRR-BONNANS, Directeur de Cabinet

SECRÉTAIRE DE SÉANCE, conformément à l'article L.2121-15 du Code Général des Collectivités Territoriales :

Elisabeth REZER-SANDILLON est désignée comme Secrétaire de séance

33 présents

8 procurations

3 absents

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

033-243300563-20240626-DEL2024-06-056N-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 02/07/2024

Publication: 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



Conseil Communautaire de la COBAS du 26 juin 2024

RAPPORTEUR : Marie-Hélène DES ESGAULX N° DEL-2024-06-056

RAPPORT D'ACTIVITÉS 2023 DE LA COBAS

Mes Chers Collègues,

L'article L.5211-39 du Code général des collectivités territoriales dispose que « Le Président de l'Établissement Public de Coopération Intercommunale adresse chaque année, avant le 30 septembre, au Maire de chaque commune membre, un rapport retraçant l'activité de l'établissement ».

Le rapport, qui vous est soumis avant sa transmission à chaque Maire, présente comme chaque année, l'activité des services de la COBAS pour chacune des compétences exercées et la répartition des dépenses et recettes par nature et fonction.

VU le Code Général des Collectivités Territoriales,

VU le rapport d'activités 2023 joint en annexe,

VU l'avis favorable du Bureau du 17 juin 2024,

Je vous propose, mes Chers Collègues, de bien vouloir :

- **PRENDRE ACTE** de la présentation en Conseil Communautaire du rapport annuel d'activités 2023 ;
- APPROUVER sa transmission aux quatre communes membres de la COBAS.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

033-243300563-20240626-DEL2024-06-056N-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 02/07/2024

Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



La Présidente met aux voix les propositions ci-dessus

Décision du Conseil Communautaire : ADOPTE à L'UNANIMITÉ

POUR: 41 CONTRE: 0 ()

ABSTENTIONS: 0 ()

NE PRENANT PAS PART AU VOTE: 0 ()

Et ont signé les membres présents Pour extrait certifié conforme Arcachon, le 1 juillet 2024

Elisabeth REZER-SANDILLON SECRÉTAIRE DE SÉANCE



Marie-Hélène DES ESGAULX PRÉSIDENTE de la COBAS



Publié le





ÉDITORIAL



Chère Madame, Cher Monsieur,

Ce rapport d'activités retrace dans ses grandes lignes toute l'action de notre intercommunalité en 2023, une action qui s'articule entre services de proximité et projets structurants pour notre territoire, tant en matière d'infrastructures que d'équipements publics.

Du côté des investissements, à noter l'important travail sur les groupes scolaires, avec la livraison de l'école Pasteur rénovée à Gujan-Mestras, de l'école du Delta au Teich, le lancement des chantiers de l'école Samuel Paty à La Teste-de-Buch et de Paul Bert à Arcachon, également des procédures préparatoires avant travaux, pour l'ALSH de la Hume, ou le futur éco-pôle qui s'implantera en lieu et place du centre de transfert à La Teste-de-Buch.

La COBAS a continué le développement de son programme de construction de pistes cyclables, dans une logique de maillage et d'encouragement à la pratique du deux-roues. Le sport n'est pas en reste, avec la construction de deux terrains synthétiques à Gujan-Mestras et au Teich.

L'activité de la COBAS va bien au-delà de ces investissements. Elle couvre tout d'abord la gestion et le suivi de grosses délégations de service public, telles que l'eau potable, le transport ou l'exploitation des piscines et aussi le pilotage de compétences qu'elle détient de la loi ou qu'elle a fait le choix d'exercer, en matière d'habitat par exemple (Opération programmée d'amélioration de l'habitat notamment), de déplacements (lancement du Plan de mobilités), de culture (supports d'actions culturelles, Réseau des Médiathèques), de services à la personne.

A ce titre, 2023 a également vu le déménagement et la montée en puissance du Point-Justice, qui aura accueilli plus de 10 000 visiteurs dans ses nouveaux locaux.

La composante économique et l'emploi pèsent aussi dans son action, entre appels à projets, start'up innovantes, Chèques Numériques, ou Rendez-Vous de l'Emploi. Du côté du numérique également, comment ne pas saluer l'avancée du Très Haut Débit, que nous finançons, dont le déploiement oscille entre 77 et 88% fin 2023.

La COBAS, c'est aussi et surtout pour nombre d'habitants la collecte et le traitement des déchets, que ce soit en collecte individuelle ou en apport volontaire. Nous améliorons nos processus, équipons le territoire de matériel modernisé, travaillons au développement de nouvelles filières de recyclage, et préparons les chantiers de demain en matière de tri à la source.

Je vous souhaite une bonne lecture de ce rapport, et espère qu'il vous éclairera sur les multiples facettes de la COBAS, une Agglo efficace au quotidien, portée par des élus communautaires impliqués, et qui sait travailler en partenariat avec les acteurs institutionnels que sont l'État, la Région ou le Département.

SOMMAIRE

LA COLLECTIVITÉ	p 4
L'ACTIVITÉ 2023	
• Les grands travaux	p 7
• Les écoles	p 10
• La politique de mobilité	p 20
• Environnement et Développement Durable	p 33
Eau potable	p 39
• Le Développement Économique	p 45
• Pays Bassin d'Arcachon - Val de L'Eyre	p 52
Bassin formation	p 59
La proximité habitat	p 65
Prévention et solidarité	p 68
Politique culturelle	p 72
Politique sportive	p 76
Office de Tourisme du Teich	p 78
LES SERVICES RESSOURCES	
Administration générale	p 80
• Finances	p 85
Ressources humaines	p 88
Service informatique	p 91
• Le Pôle Communication et Information	p 93

LA COLLECTIVITÉ









Arcachon



La Teste-de-Buch





Le Teich

LE BUREAU



Il est composé de membres élus par le Conseil Communautaire dont:

- la Présidente :
- 12 Vice-présidents (dont les 3 maires);
- 4 Conseillers délégués ;
- 4 Présidents de Commissions réglementaires.

LES COMMISSIONS



9 commissions thématiques

Lieux d'échanges entre les élus, elles sont présidées par un(e) Vice-président(e) ou la Présidente.

Elles sont facultatives et créées en fonction des compétences :

- Emploi, développement économique et promotion du territoire:
- Gestion des déchets et environnement ;
- Travaux et équipements communautaires ;
- Politiques culturelles et sportives communautaires ;
- Habitat et cohésion sociale ;
- Éducation et formation :
- Transports, déplacements et intermodalité;
- Finances et administration générale ;
- Solidarité, santé et prévention.

9 commissions réglementaires

Conformes au Code Général des Collectivités Territoriales :

- Commission d'Appel d'Offres;
- Commission de Délégation de Service Public ;
- Commission Locale d'Évaluation des Charges Transférées:
- Commission Consultative des Services Publics Locaux.
- Commission de sécurité :
- · Commission d'accessibilité des établissements recevant du public;
- Commission pour l'accessibilité des personnes handicapées;
- Commission de Contrôle Financier;
- Commission Intercommunale des Impôts Directs.

LES COMPÉTENCES OBLIGATOIRES



Développement économique

- Zones d'activités d'intérêt communautaire ;
- Aérodrome ;
- Actions de développement économique ;
- · Accueil d'entreprises (Incubateur, Pépinière et Hôtel) ;
- · Agence de développement économique BA2E;
- Très Haut Débit.

Aménagement de l'espace communautaire

- Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT), délégué au SYBARVAL;
- Organisation des transports urbains et transports scolaires.

Politique de la ville

- Conseil Intercommunal de Sécurité et de Prévention de la Délinquance (CISPD);
- Insertion sociale;
- Animation locale;
- Accueil des gens du voyage : aire de grand passage de La Teste-de-Buch, aire saisonnière du Teich, aire d'accueil de Gujan-Mestras.

Équilibre social de l'habitat

- Programme Local de l'Habitat (PLH);
- Actions en faveur du logement social;
- Service logement OPAH.

Promotion du tourisme dont la création d'Offices de Tourisme

Plan Climat Air Energie Territorial, délégué au SYBARVAL

LES COMPÉTENCES OPTIONNELLES RETENUES PAR LA COBAS



- Collecte/élimination/valorisation des déchets ;
- Eau/production et distribution ;
- · Assainissement (délégué au SIBA) ;
- Équipements sportifs et culturels d'intérêt communautaire;
- Voiries et parcs de desserte des équipements de la Communauté.

LES COMPÉTENCES FACULTATIVES EXERCÉES PAR LA COBAS



Formation

- Centre de Formation des Apprentis ;
- Atelier de Pédagogie Personnalisée ;
- Formation Continue.

Éducation

 Construction et réhabilitation lourde des écoles maternelles et primaires.

Solidarité/action sociale/santé

- Accueil de Loisirs Sans Hébergement (ALSH);
- Partenariat avec les associations liées à l'insertion (logement, mobilité);
- Contrat Local de Santé (CLS).

Emploi

- · Les Rendez-Vous de l'Emploi & Job Dating ;
- Mission Locale.

Sécurité prévention

- Commission de sécurité;
- Commission d'accessibilité des établissements recevant du public;
- Commission pour l'accessibilité des personnes handicapées;
- Contingent d'incendie;
- Cofinancement des casernes de sapeurs-pompiers ;
- Centre de recueil canin;
- Fourrière automobile.

Culture

- Mutualisation du personnel des Écoles de musique et conservatoires;
- Portail des médiathèques.

LES GRANDS TRAVAUX





POURSUITE DE L'AMÉLIORATION DE LA DESSERTE SUD DU BASSIN D'ARCACHON PAR L'AXE RN250-RD1250



L'opération phare de la COBAS : l'amélioration de la desserte du Bassin d'Arcachon Sud sur l'axe A660-RN250 avec la mise à 2X2 voies et les deux échangeurs dénivelés. Pour mémoire les deux échangeurs sur l'A660 ont été mis en circulation en juin 2021.

ÉTUDES RN250 - RD1250

L'amélioration due aux travaux de l'A660-RN250 a mis en lumière l'absolue nécessité de poursuivre l'aménagement de la RN250 RD1250.

Suite au diagnostic et analyse des besoins, des études pour la poursuite de l'amélioration de la desserte sur l'axe RN250 - RD1250 (du giratoire de Bisserié à La Testede-Buch au giratoire des Grands Chênes à Arcachon) sont actuellement en cours, en collaboration avec le Département de la Gironde, l'État et les communes concernées.

Avec l'accord de l'État, le Département de la Gironde assurera la maîtrise d'ouvrage déléguée. À cet effet, une convention de financement et de pilotage des étapes préalables à l'obtention des autorisations réglementaires pour continuer les aménagements a été approuvé en conseil communautaire du 14 décembre 2023.



ÉTUDES RN250 - RD1250

Afin de pouvoir résorber un point d'engorgement et de sécurité au niveau de la sortie de la plaine des sports au droit du giratoire de Bisserié sur la commune de La Teste-de-Buch, la COBAS a conduit une étude de niveau APD pour le réaménagement de ce giratoire.

La convention avec le Département de la Gironde englobe également l'aménagement du giratoire de Bisserié et la sécurisation de l'entrée de la plaine des sports de La Teste-de-Buch. La COBAS a donc passé le relais au Département dans le cadre de ladite convention afin que cette opération soit compatible avec l'ensemble des aménagements en vue de la mise à 2x2 voies de la RN250. La commune de La Teste-de-Buch est également associée.

TRAVAUX ALLÉES LE NOTRE, MANSART ET PERRAULT

En 2023, la COBAS a approuvé les travaux de réhabilitation des Allées Le Notre, Mansart et Perrault sur la commune de Gujan-Mestras dans le cadre de l'exercice de sa compétence dans le domaine de la voirie communautaire rattachée aux Z.A.E.

Il s'agit de travaux de réhabilitation de voirie, création de stationnements, réhabilitation de réseau d'éclairage et de mise en oeuvre de réseaux d'assainissement d'eau pluviale. Suite au choix d'une maitrise d'oeuvre en avril 2023 et aux études préalables, la COBAS a attribué le marché public de travaux en janvier 2024 pour un montant de 1434 083,92 € HT.

Le démarrage des travaux est prévu le 19 février 2024.



L'AVENUE DE L'EUROPE SERA OUVERTE EN DOUBLE SENS DE CIRCULATION D'ICI FIN JUIN 2024.



Les travaux réalisés en 2023 concernent la création d'un nouveau giratoire dans le but de sécuriser l'intersection de l'Avenue de l'Europe avec le Boulevard de l'industrie.

DÉBUT DES TRAVAUX D'AMÉNAGEMENT DE L'AVENUE DE L'EUROPE SUR LA COMMUNE DE LA TESTE-DE-BUCH (NOVEMBRE 2023)

L'AMÉNAGEMENT COMPREND :

- Réhabilitation de 1 500 m de voirie avec création d'un nouveau giratoire;
- Traitement du réseau pluvial sur tout le linéaire;
- Création de 1500 ml de piste cyclable ;
- Mise en place d'un éclairage public dernière génération par LED.

Montant des travaux d'aménagement : 2 466 293 € HT.



LES ÉCOLES



GROUPE SCOLAIRE DES MIQUELOTS SAMUEL PATY A LA TESTE-DE-BUCH

(Déconstruction/Reconstruction avec un équipement sportif attenant et relogement des élèves)

Construction de 5 classes maternelles, 10 classes élémentaires, un périscolaire autonome, une restauration en liaison froide et un gymnase attenant :

Reconstruction :
 La phase de travaux a démarré le 22 mars 2023



• La première pierre a été posée le 29 juin 2023.





• Les travaux de V.R.D. préparatoires, le gros œuvre de l'élémentaire, de la maternelle et du périscolaire ont été achevés.

• La dalle basse de l'équipement sportif a été coulée et les élévations du bâtiment restauration ont été réalisées.



• Les travaux de mise en oeuvre des sondes géothermiques ont été achevés.



• La pose de la charpente a démarré en fin d'année 2023. La fin des travaux est prévue en début d'année 2025



ÉCOLE ÉLÉMENTAIRE PASTEUR À GUJAN-MESTRAS



(Reconstruction sur un autre site)



Construction de 9 salles de classe et d'une salle plurivalente. Traitement des espaces publics et voiries permettant d'accéder à l'école.





Les enfants ont fait leur rentrée le 03 janvier

• L'école a été inaugurée le 25 février







GROUPE SCOLAIRE VAL DES PINS - LE TEICH



(Extension et réhabilitation des locaux existants avec relogement des élèves)



Création de deux classes supplémentaires (1 maternelle + 1 élémentaire), augmentation de la surface des locaux périscolaires, reconstruction de la demi-pension et réhabilitation des 13 classes existantes (5 maternelles + 8 élémentaires).



Les élèves et le personnel de l'école ont pu investir la nouvelle demi-pension au retour de vacances de printemps 2023. L'intégralité de l'école a été livrée à la rentrée de septembre 2023.





L'inauguration de l'école s'est tenue le 17 novembre 2023.

ACCUEIL DE LOISIRS SANS HÉBERGEMENT DE LA COBAS GUJAN-MESTRAS

.

(Extension/Réhabilitation de l'ALSH de la COBAS et construction d'une microfolie)



L'opération porte sur la réhabilitation in situ de 3 bâtiments existants ainsi que sur la construction d'un nouveau bâtiment.





L'ensemble doit permettre de répondre aux besoins du site à savoir :

- un accueil;
- une zone administrative;
- une restauration en liaison froide;
- un espace de grands rassemblements;
- des espaces d'activités et d'animation ;
- une micro-folie (plateforme culturelle au service des territoires).

L'ensemble s'inscrit sur un terrain de 12 390 m².



L'opération se déroulera en site occupé et fera l'objet de plusieurs phases de travaux. La surface utile des bâtiments à réhabiliter est de 550 m² environ. La surface utile du nouveau bâtiment à construire est de 1 050 m² environ.



Suite à un Jury de concours, le marché de maitrise d'œuvre a été attribué au groupement dont Atelier FGA est mandataire le 06/03/2023.

Les études d'Avant-Projet Sommaire (APS) ont été admises en juin 2023. Les études d'Avant-Projet Définitif (APD) ont été menées au cours du second semestre 2023.

LES TERRAINS SYNTHÉTIQUES

2 TERRAINS SYNTHÉTIQUES DE FOOTBALL 1 À GUJAN-MESTRAS ET 1 AU TEICH

Construction de 2 terrains synthétiques de football par la COBAS.

Les travaux ont démarré le 26 avril à Gujan-Mestras et le 30 mai au Teich.



QR code pour visionner le reportage



Les terrains ont été inaugurés après homologation par la Fédération Française de Football : à Gujan-Mestras le 04 octobre et au Teich le 15 novembre 2023







LA POLITIQUE DE MOBILITÉ



PISTES CYCLABLES RÉALISÉES EN 2023



PISTES PROGRAMMATION ANNUELLE:

A ARCACHON:

Finalisation des études pour les pistes Avenue du Parc Pereire et Promenade Veyrier Montagnères



A LA TESTE-DE-BUCH:

• Rue du Port : 200 mètres

Avenue Charles de Gaulle : 160 mètres
Avenue des Violettes : 650 mètres
Rue des Facteurs : 120 mètres

• Études en cours de la piste Louis Lignon entre le Giratoire RD 117, Allée de l'hôpital et l'entrée du Pyla



A GUJAN-MESTRAS:

- Boulevard Pierre Dignac entre le Port de Meyran et l'allée du Bassin : 640 mètres
 Cours de la Marne 1ère tranche : 470 mètres et Cours de la Marne 2ème tranche : 470 mètres



• Finalisation des études pour les pistes de la rue du Port



• et de la rue des Poissonniers/Cantelaude et Moulin

PISTES STRUCTURANTES:

• Avenue Jean Hameau vers Pôle de Santé : 400 mètres



Sur cette piste bidirectionnelle, des plots lumineux ont été encastrés pour un meilleur balisage et visibilité de nuit.





Soit un total de 2,71 km de pistes cyclables réalisées

Coût total des travaux : 857 486,90€ HT

RÉFECTION DES PISTES



ARCACHON

- Rue Gabriel d'Annunzio (remise en état des barrières n°1 et n°2)
- Étrier (remise en état des traverses bois)
- Purges Bld Gounouilhou
- Études en cours de la piste reliant le Petit Port à la Place Peyneau



LA TESTE-DE-BUCH:

- Réfection piste Bld des Miquelots
- Réfection glissières Règue Verte
- Réfection piste Avenue de l'Aérodrome

GUJAN-MESTRAS:

- Réfection des enrobés Avenue de Césarée
- Avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny: remplacement des lisses bois n°1 et n°2
- Route des Lacs : réfection des enrobés

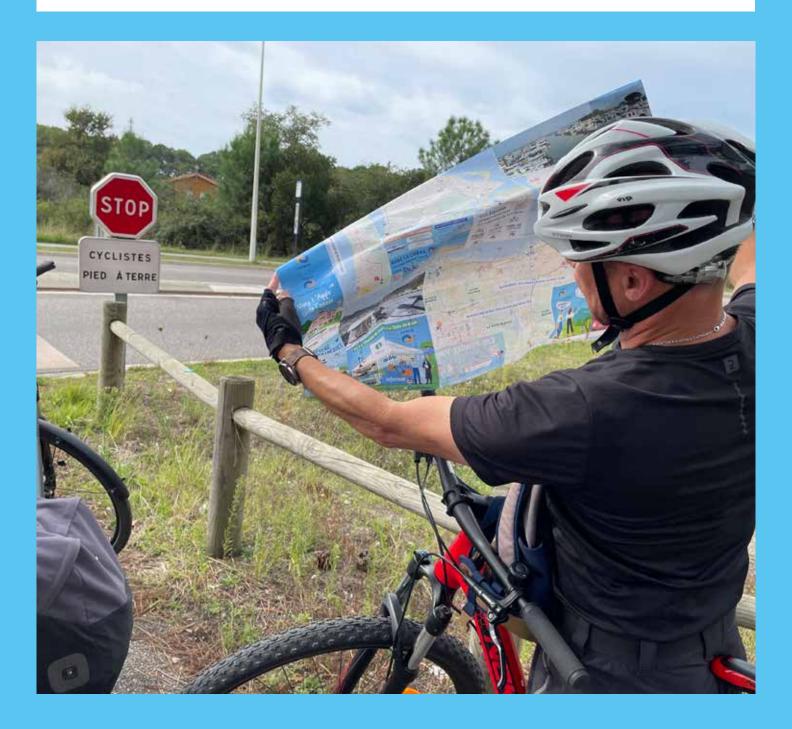
LE TEICH:

- Purges racines Grangeneuve
- Purges racines piste Burgat
- Glissières bois rue de l'industrie

Coût total des réparations : 130 000 € HT

VIVEZ L'AGGLO À VÉLO TOUTE L'ANNÉE EN 21 ITINÉRAIRES CYCLABLES





Cette carte est évolutive au fil des réalisations cyclables. Elle permet de créer une véritable identité cyclable du territoire mais aussi d'être un facilitateur dans la gestion de la réfection des pistes cyclables. Avec le Pôle Communication et Information de la COBAS : création de l'itinéraire 21.

Il relie le Port de la Hume à Gujan-Mestras, à la Dune du Pilat à La Teste-de-Buch sur une distance de 12 kilomètres. Les parcours cyclables se font sur une piste « sécurisée en site propre » à 95% hormis quelques endroits qui sont indiqués en pointillé.





IMPLANTATION D'UN PARC À VÉLO

IMPLANTATION D'UNE NOUVELLE STATION DE GONFLAGE AU PETIT PORT À ARCACHON





26 CORAS - RAPPORT D'ACTIVITÉS 202

TRANSPORTS URBAINS



2023 une année de totale exploitation

Après une année 2022 marquée par les incendies de La Teste-de-Buch, l'année 2023 constitue une année pleine d'exploitation du nouveau réseau Baïa.

FRÉQUENTATION DU RÉSEAU



La fréquentation totale annuelle du réseau y compris TAD sénior, TPMR, nuit, transport scolaire, bus de mer, Ter Aquitaine est de **1 774 540 voyages en 2023** contre 1 492 359 en 2022 soit une hausse de 282 181 voyages.

LES EFFECTIFS ET LES MOYENS D'EXPLOITATION



Le délégataire, Transdev Urbain Bassin d'Arcachon, employait, au 31 décembre 2023 : 82.9 ETP dont 72,5 conducteurs, 2,5 mécaniciens, 3 exploitants, 2 encadrants et 2,9 commerciaux.

TAD Sénior + Nuit : 3 ETP
TAD PMR + Nuit : 4 ETP
Scolaires CFTI : 6.19 ETP

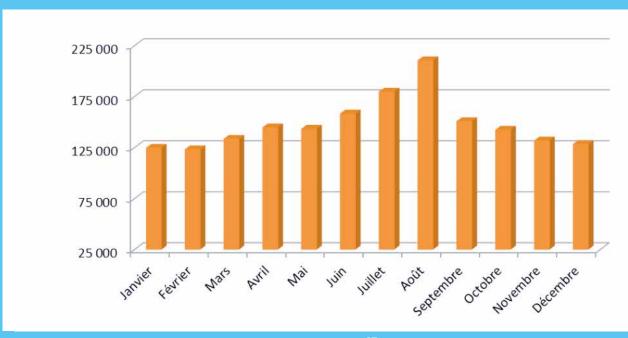
Scolaires KBA: 6.71 ETPLIGNES 100 et 102 CFTI: 3.71 ETP

Nombre de véhicules et bus mis en exploitation :

→ 34 véhicules

FRÉQUENTATION MENSUELLE LIGNES RÉGULIÈRES

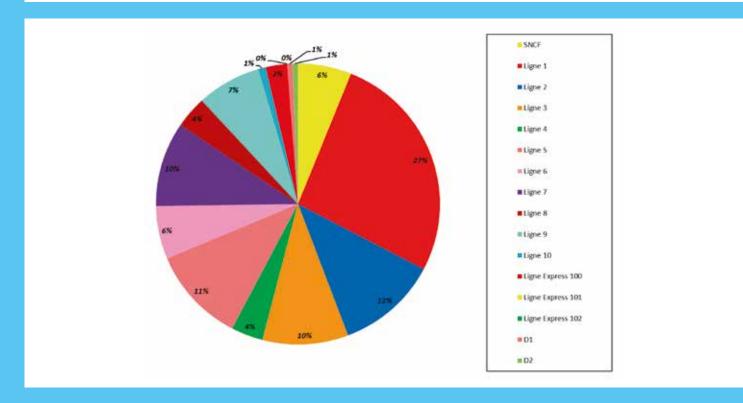




FRÉQUENTATION PAR LIGNE



Les services de TAD mis en place continuent de trouver un public de plus en plus croissant et qui apprécie le service rendu.



FRÉQUENTATION MENSUELLE TAD



	JAN.	FÉV.	MARS	AVRIL	MAI	JUIN	JUIL.	AOÛT	SEPT.	ост.	NOV.	DÉC.	TOTAL
SENI- -OR	1107	975	1084	965	1100	1321	1190	1068	1285	1299	1225	1154	13 773
PMR	891	834	1013	822	899	1029	927	829	1019	1051	955	901	11 170
NUIT	237	194	185	249	311	416	804	1001	243	222	187	207	4 256

KILOMÈTRES TOTAUX PARCOURUS

La production kilométrique totale (hors scolaires) sur l'année est de **2 633 969** contre 2 220 036 kms en 2022.

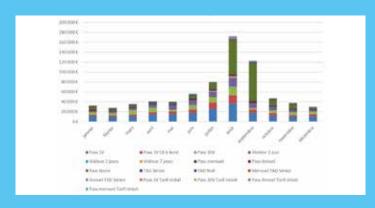
- → La production kilométrique commerciale est de 2 186 845 kms
- → La production kilométrique sous-traitée (comprenant le HLP) est de 415 687 kms

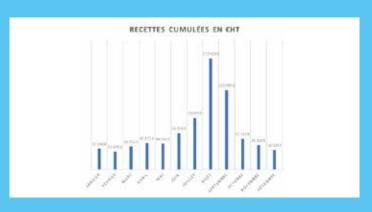
VOYAGES/KILOMÈTRES (V/K) TOTAL EN 🔰 : 0,55 EN 2023 CONTRE 0.71 EN 2022.

Le ratio V/K mesure le nombre de voyages effectués pour un kilomètre parcouru. Il permet de montrer la performance de chaque ligne du réseau, que ce soit en termes de kilomètres ou de voyages. Plus il est élevé, meilleure est cette performance.

VENTE DE TITRES BAÏA → 724 825 €

L'évolution de recettes entre 2023 et 2022 est de 6.45%





BILAN FINANCIER

Montant contribution financière forfaitaire → 6 503 273,64 €

NAVETTES MARITIMES ET DUNE DU PILAT



Reconduction des navettes du parc des expositions de la Teste-de-Buch vers la Dune du Pilat toutes les 20 minutes

→ 29 698 personnes transportées du 10 juillet au 27 Août 2023

→ Coût du service : 89 223 € HT





MISE EN PLACE D'UN TRANSPORT PAR VOIE MARITIME ENTRE LE PETIT PORT D'ARCACHON, LA JETÉE THIERS ET LE MOULLEAU



- → Du lundi au dimanche avec 3 rotations/jour
- → 5 917 personnes transportées du 03 juillet au 27 Août 2023
- → Coût du service : 70 200 € HT

MISE EN PLACE D'UNE NAVETTE SCOLAIRE DE LA GARE DU TEICH VERS LE CFA PROVISOIRE DE BLANQUEFORT SITUÉ SUR LA PLAINE DES SPORTS AU TEICH



→ Coût du service : 54 804,69 € HT

AÉRODROME

Aérodrome d'Arcachon La Teste-de-Buch





En 2023, l'activité de l'aérodrome enregistre 40869 mouvements soit une baisse de 1% du trafic par rapport à l'année 2022 qui avait été marquée par les incendies. L'année 2023 confirme cependant le dynamisme de la plateforme malgré une météo défavorable au dernier trimestre.

L'entretien permanent et le suivi de la conformité des installations, offrent toujours une grande qualité d'accueil et de sécurité à l'ensemble des usagers de l'aérodrome.



Le terrain d'Arcachon La Teste-de-Buch reste un terrain très actif et très apprécié des usagers.



Les actions en faveur de la diminution de l'impact de l'activité aéronautique sur l'environnement se caractérisent cette année par :

• L'attribution d'un marché avec TOTAL ENERGIE pour le changement et la mise aux dernières normes des cuves de carburant de la station d'avitaillement, et la pose d'une borne de rechargement pour les avions électriques.

Ces travaux débuteront en septembre 2024.

ENVIRONNEMENT ET DÉVELOPPEMENT DURABLE



PRÉAMBULE



→ 69 504 habitants en 2023 (population INSEE, en vigueur au 1er janvier 2023).

Afin de tenir compte de la forte affluence touristique du territoire et de l'augmentation de la population pendant la période estivale notamment, la population lissée sur l'année prise en compte pour le calcul des performances de collecte (en kg/hab.) est la population DGF, soit 87 355 habitants en 2023.

BILAN 2023 ET PERSPECTIVES 2024



Contractualisation et mise en oeuvre de 6 nouvelles filières de tri et valorisation sur les déchèteries de la COBAS en 2023 : Articles de sport et de loisirs (ASL), Articles de Bricolage et Jardin (ABJ), Jeux et Jouets (JJ), Outils du peintre, Batteries VAE et Huiles minérales. Cette démarche se poursuivra en 2024, avec la mise en place de la filière de tri des Produits et Matériaux de Construction du secteur du Bâtiment (PMCB).





• Acquisition de différents matériels de collecte et transport des déchets pour moderniser et être encore plus performant.

• Acquisition d'un dispositif de lavage installé sur un camion-grue pour entretenir le parc de bornes aériennes, enterrées et semi-enterrées, installées sur notre territoire.



• Poursuite du développement de la collecte en points d'apport volontaire (113 nouveaux conteneurs installés en 2023) portant à 365 le nombre de conteneurs enterrés ou semi-enterrés au total sur le territoire.



• Poursuite de la réflexion sur la construction de l'Eco-Pôle à La Teste-de-Buch (regroupant la déchèterie des particuliers et celle des professionnels, le centre de transfert des déchets et une nouvelle recyclerie) : désignation d'un maître d'œuvre et réalisation des études d'avant-projet (APS et APD);



- Finalisation de l'étude préalable à l'instauration d'un dispositif de tri à la source des biodéchets, et définition de la stratégie de mise en oeuvre sur le territoire de la COBAS;
- Chaque habitant et professionnel du territoire produisant des biodéchets, disposeront en 2024 d'un dispositif de tri à la source des Biodéchets;
- Poursuite de l'étude avec les autres collectivités de la Gironde relative au traitement mutualisé des déchets ultimes.





• Déploiement des manifestations éco-responsables sur l'ensemble du territoire de la COBAS permettant de mettre en place des actions en faveur du zéro déchet mais aussi en favorisant l'accès aux bacs de tri.



• Animation au marché de Cazaux - La Teste-de-Buch



• Animation pour l'accueil des nouveaux arrivants au Teich.

 Point tri lors du Salon nautique à Arcachon et à Gujan-Mestras en fêtes.





• Bornes semi-enterrées - Plage du Petit Nice La Teste-de-Buch.



SYNTHÈSE 2023 DES TONNAGES COLLECTÉS

→ 86 248 tonnes

de déchets gérés par la COBAS [-2.7 % par rapport à 2022]

avec un taux de valorisation de 89 %

Déchets ménagers et assimilés

→ 61 644 tonnes

[-1,6 % par rapport à 2022] **soit 706 kg/habitant**

Autres déchets assimilés

(Déchets des professionnels et des communes)

→ 24 604 tonnes

[-5,4 % par rapport à 2022]

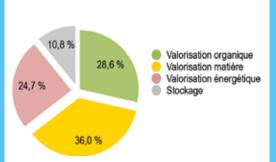
Flux	Tonnage	Évolution 2022/2023
Ordures ménagères résiduelles	21 173 tonnes	> - 4,5 %
Emballages recyclables	5 676 tonnes	> - 0,4 %
Déchets de jardin	9 716 tonnes	7 + 5,3 %
Verre	4 085 tonnes	> - 2,1 %
Déchèteries	20 993 tonnes	≥ - 1,8 %
Autres déchets assimilés (Professionnels et communes)	24 604 tonnes	≥ - 5,4 %
TOTAL	86 248 tonnes	≥ - 2,6 %

• Diminution du tonnage total des déchets gérés par la COBAS entre 2022 et 2023 (- 2.7 %, soit - 2 423 tonnes), qui s'est observée tout au long de l'année.

RÉPARTITION DES TONNAGES TRAITÉS PAR LA COBAS PAR FILIÈRE DE TRAITEMENT

 En 2023, 89 % des déchets gérés par la COBAS ont été orientés vers des filières de valorisation.

MODES DE TRAITEMENT DES DÉCHETS GÉRÉS PAR LA COBAS EN 2023





EAU POTABLE



DESCRIPTION DE LA FILIÈRE ET DES INSTALLATIONS



- Environ 47 358 abonnés pour environ 69 500 habitants desservis;
- Un prix de l'eau potable à 1,99 € T.T.C / m³ à partir du 01/01/2024;
- 5 774 344 m³ d'eau consommés dans l'année, (en attente de traitement services centraux VEOLIA);
- 6 961 432 m³ d'eau mis en distribution dans l'année;
- 10 installations de production d'une capacité totale en augmentation à 43 748 m³ par jour avec 11 forages profonds et une prise d'eau dans le lac de Cazaux-Sanguinet (contre 39 992 m³/j en 2022);
- 11 stations de pompage et de surpression ;
- 672 kilomètres de canalisations et près de 231 kilomètres de branchements.

QUALITÉ DE L'EAU



Effectif au 31 décembre 2023

(en attente de transmission par les services de l'Agence Régionale de Santé)

Liaison du service à un laboratoire accrédité ou

Taux de conformité des prélèvements microbiologiques ARS

100 % sur plus de 1 300 analyses

Taux de conformité des prélèvements physico-chimiques ARS

98 % sur plus de 8 500 analyses



• En 2023, une non-conformité physico-chimique a été observée sur le métabolite chlorothalonil R471811. Dès l'apparition de cette non-conformité, des ajustements de traitements ont été effectués et ont permis d'obtenir des résultats conformes sur l'ensemble des analyses suivantes.

TAUX DE RENDEMENT DE LA RESSOURCE



→ Rendement net d'utilisation : 5 774 344 (volume consommé total/6 961 432 volume produit) = rendement du réseau 82,5 %

LES TRAVAUX NEUFS RÉALISÉS PAR LA COBAS EN 2023 :



Renouvellement de 4290 m de canalisations et réhabilitation de 363 branchements par la COBAS en complément du renouvellement de près de 400 branchements réalisés sur une quinzaine de rues par le délégataire.

La COBAS a réalisé en 2023 le renouvellement de près de 4,3 km de réseau pour un montant d'investissement de près de 2,5 millions d'euros. Le choix des secteurs d'intervention est basé sur une analyse patrimoniale de l'ensemble des canalisations du territoire qui permet de cibler les zones prioritaires et ainsi d'optimiser l'efficience du programme de renouvellement.

Sur ce linéaire de renouvellement près de 98 %, soit 4,2 km de canalisations, a été réalisé en matériaux fonte de haute qualité dont la durée de fonctionnement est estimée à environ 100 ans.







En complément de son programme de renouvellement de canalisations, la COBAS a renouvelé et sécurisé l'ensemble des accroches de la conduite de prélèvement dans le lac de Cazaux suite à la tempête de novembre 2023.





La COBAS a également procédé en 2023 à la réalisation des premières phases de son schéma directeur d'alimentation en eau potable et de défense extérieure contre l'incendie. Ce document de référence vise, à partir d'un diagnostic et d'un état des lieux exhaustif du fonctionnement de ses installations, à définir un plan pluriannuel d'investissement permettant à la COBAS de répondre aux enjeux des prochaines décennies en matière de desserte en eau potable des usagers et de sécurisation des ressources du territoire. Les phases successives de cette étude structurante pour la gestion de l'eau potable sur la COBAS se finaliseront au cours de l'année 2024.



En amont des aménagements qui seront préconisés par les résultats du schéma directeur, la COBAS a réalisé en 2023 la régénération de trois forages. Ces travaux ont permis d'augmenter la capacité de production de plus de 3 700 m³ par jour, pour la porter à près de 44 000 m³ pouvant être distribués quotidiennement aux abonnés du service.





DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DE LA COBAS POLE ÉCONOMIQUE DE LA COBAS LA STATE PRODUCTION DE LA COBAS LA CO

Le **Pôle Économique de la COBAS** a bientôt deux ans. Il est de plus en plus ancré dans le paysage économique du territoire, et ce, grâce aux différents outils développés pour accueillir les porteurs de projets innovants et les start-up.



Pour rappel, le Pôle Économique de la COBAS est composé de deux bâtiments avec un incubateur, une pépinière d'entreprises et un hôtel d'entreprises.

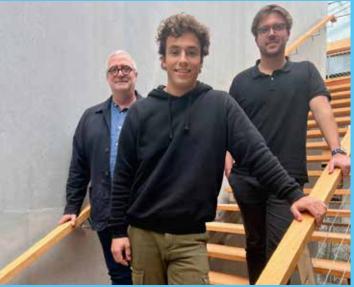


Le rez-de-chaussée du nouveau bâtiment accueille quant à lui l'Agence de Développement Économique BA2E et des permanences pour nos partenaires économiques.

A ce jour, 16 entreprises innovantes et porteurs de projet occupent les locaux : 2 sont en incubation, 6 sont en pépinière d'entreprises et 8 en hôtel d'entreprises qui totalisent 64 salariées fin 2023 autour des filières de la santé et E-santé, du développement durable et du numérique.







Pour les accompagner, une convention définissant des missions a été signée avec Technowest permettant de continuer la dynamique engagée lors de l'année 2022. Elles sont décomposées en 4 points :

- la prospection et la mise en place de l'appel à projet n°2 avec la sélection des entreprises ;
- la mission d'animation et d'accompagnement des entreprises et créateurs hébergés ;
- la mission de promotion, de communication et de rayonnement;
- la mise en place d'un outil de financement sur le fonds « Techno'start» pour nos entreprises.

Un second appel projet a été lancé. 15 porteurs de dossiers ont été sélectionnés et 6 entreprises ont pitché lors d'un jury final. 4 d'entre eux ont été lauréats : Treasy, O'Manta, DOST et Life Ocean. Parmi ces entreprises, nous avons deux startups dans la thématique numérique et deux start-ups dans la thématique développement durable.





Parallèlement, de nouveaux partenariats ont été signés avec :

- Le Centre Hospitalier d'Arcachon qui permet à nos start'up d'obtenir des relations privilégiées avec des experts du monde médical et éventuellement la possibilité de tester leurs solutions au sein de l'établissement.
- Airbus, la Banque Populaire avec lesquels la Collectivité travaille et échange lors des différents événements: Appel à
 projets, Cercle des investisseurs, Comité d'agrément... Ce lien est important pour faciliter l'accès à des premiers marchés
 ou à des financements pour nos entreprises.





DISPOSITIF "CHÈQUES NUMÉRIQUES"



La Collectivité a poursuivi son accompagnement aux TPE pour répondre aux exigences du marché et au maintien de nos emplois. Ce dispositif prend la forme d'une subvention directe aux entreprises.

En 2023, la COBAS a traité 49 demandes, a réalisé 44 diagnostics numériques, a instruit 28 dossiers en commissions et a accordé 38 386 € d'aides.

Notre Collectivité aura soutenu durant trois années, 126 entreprises pour 167 545 € accordés.

L'EMPLOI TOUJOURS ET ENCORE AU CENTRE DES PRÉOCCUPATIONS DE LA COBAS



La COBAS continue de soutenir les entreprises et les demandeurs d'emploi.

Elle a organisé 2 Rendez-Vous de l'Emploi cette année.



Les Rendez-Vous de l'Emploi du 24 mars 2023 au Parc des Expositions de La Teste-de-Buch avec 150 entreprises, 250 offres d'emploi et 576 candidats.



Les Rendez-Vous de l'Emploi du 3 mai 2023 à la Maison des Arts à Gujan-Mestras avec 40 entreprises et 150 offres.

Ils ont pour vocation à répondre aux besoins de certains secteurs comme l'Hôtellerie Restauration, le Commerce-Grande Distribution et le Service à la personne.

TERRITOIRE ZÉRO CHÔMEUR DE LONGUE DURÉE - TZCLD

2023 aura permis la mise en place de groupes de travail avec les différents acteurs sociaux et partenaires liés à l'emploi tels que :

Ressources Humaines, travaux utiles, Personnes Privées Durablement d'Emploi, Entreprises à But d'Emploi.

Le CLé (Comité Local pour l'Emploi) qui est responsable et garant de l'expérimentation sur la commune de La Teste-de-Buch, anime le projet. Il s'est réuni 4 fois pour assurer l'avancée du projet.

L'équipe projet a rencontré une trentaine de PPDE (Personnes Privées Durablement d'Emploi) afin de les orienter au mieux sur l'emploi et/ou de les intégrer au sein du dispositif TZCLD.

Parallèlement, la Grève contre le Chômage a été organisée le 7 novembre au marché de la Teste-de-Buch. Cette manifestation avait pour but de mettre en avant les personnes privées durablement d'emploi qui revendiquent leur droit à l'emploi. Cette Grève est un rendez-vous annuel pour alerter et mobiliser contre la privation d'emploi et revendiquer le droit à l'emploi pour toutes et tous.



Contacts: tzcld@agglo-cobas.fr 05 57 15 23 80







FIBRE A L'ABONNÈ 2023 85% DU TERRITOIRE EST CONNECTÉ

- 🚫

La COBAS a contractualisé avec le Syndicat Mixte Gironde Numérique la réalisation du déploiement de la fibre optique à l'abonné sur l'ensemble du territoire de la COBAS.

Ce contrat ambitieux de déploiement souhaité par la COBAS devait être réalisé sur une période de 6 ans allant de 2018 à 2024. Malheureusement, la crise sanitaire a décalé légèrement le calendrier prévisionnel pour le ramener à une fin de déploiement début 2025.

Au 31 décembre 2023, le pourcentage de réalisation globale est de 85 %



Pourcentage de prises connectées fin 2023 dans le cadre du projet FTTH

Prises contractuelles		Pourcentage couverture
ARCACHON	20 103	88 %
LA TESTE-DE-BUCH	22 563	83 %
GUJAN-MESTRAS	15 256	88 %
LE TEICH	5 611	77 %

L'AGENCE DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE BA2E

L'Agence de développement économique du Bassin d'Arcachon Val de l'Eyre (BA2E) a été créée en avril 2016 par une volonté partagée des 17 communes du Pays Barval et financé par les 3 Intercommunalités COBAS, COBAN et la Communauté de Communes du Val de l'Eyre en étant porté juridiquement par la COBAS. Cette création a pour objectif de proposer un interlocuteur de proximité sur le territoire pour tous les sujets liés à l'entrepreneuriat.

À CE JOUR L'AGENCE ASSURE 3 MISSIONS PRINCIPALES :

 Accompagnement des entreprises et porteurs de projet. Cet accompagnement peut concerner le projet de création d'une entreprise, la reprise ou le développement d'une entreprise du territoire ou encore l'implantation exogène d'une entreprise,

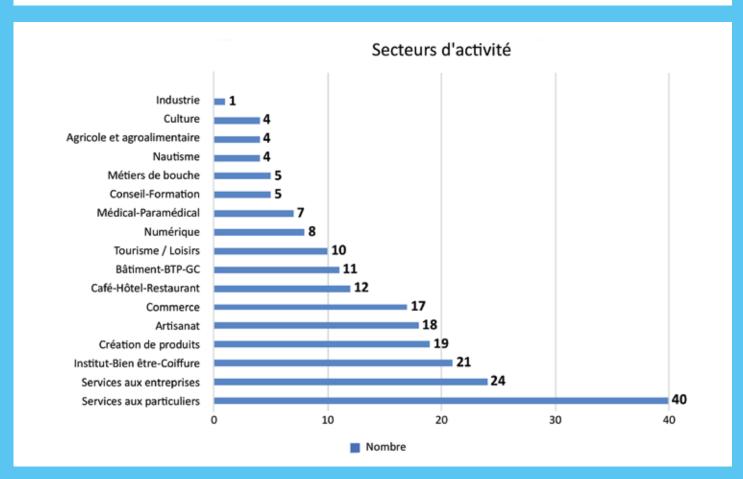
- Animation et appui aux filières clés. Les filières identifiées sont : le nautisme, le bois et la forêt, la silver économie, le tourisme d'affaires et le numérique.
- Promotion et animation économique du territoire
 Cette promotion passe par la présence sur des salons

L'ACCOMPAGNEMENT DES ENTREPRISES ET PORTEURS DE PROJET représente pour le territoire de la COBAS 210 dossiers ont été traités, dont 29 dossiers innovants

La nature de l'accompagnement des 210 dossiers se répartit ainsi :

- 94 sur la création-reprise
- 79 sur le développement
- 27 en recherche d'immobilier
- 8 en soutien d'entreprises
- 2 projets d'investisseurs

Les secteurs d'activités concernés sur le territoire de la COBAS



FINANCEMENTS OBTENUS À L'ÉCHELLE DE LA COBAS

Prêt à taux 0%: 16 000 euros (3 dossiers)
Subvention: 49 650 euros (3 dossiers)
Chèque Numérique: 9 414 euros (5 dossiers)

L'ANIMATION ET L'APPUI AUX FILIÈRES CLÉS CONCERNENT

• La filière « Bois » La première action opérationnelle s'est déroulée les 6 et 7 octobre 2023 avec l'organisation des journées de la Filière Bois et Forêt

Cet événement s'est appuyé sur 2 axes :

- Un salon de découverte des Métiers et Formation du Bois et de la Forêt
- Une série de conférences, une exposition et des ateliers de sensibilisation organisés tout au long de la journée.





FILIÈRE NAUTIQUE

 Avec la participation au Salon Nautique d'Arcachon (21,22 et 23 avril) et à celui du Grand Pavois à la Rochelle (20 au 25 septembre 2023), depuis plusieurs années. Ceci permet de mettre en avant le savoir-faire des entreprises et de consolider nos liens.





FILIÈRE SILVER ÉCONOMIE : 3 rencontres mises en place qui permettent de :

- Rappeler les enjeux territoriaux de la Silver Économie ;
- Présenter l'annuaire et la cartographie des entreprises et acteurs de la Silver Économie du BARVAL;
- Créer un écosystème entre les entreprises et les professionnels.

La PROMOTION ET L'ANIMATION ÉCONOMIQUE DU TERRITOIRE par la mise en place d'ateliers économiques 8 ateliers ont été proposés portant sur des thèmes aussi variés que la levée de fonds, la gestion de ma micro-entreprise, vendre ses prestations ou encore la présentation de ses produits en ligne et la pause-café des entrepreneurs « Parenthèse » avec le Club DEBA.



PAYS BASSIN D'ARCACHON VAL DE L'EYRE



PAYS BASSIN D'ARCACHON / VAL DE L'EYRE



CRÉATION:

Arrêté préfectoral du 13 décembre 2004, à l'initiative des 3 EPCI : COBAS, COBAN et Communauté de Communes du Val de l'Eyre.

TERRITOIRE:

17 communes, regroupant un bassin de vie de 165 629 habitants (INSEE - Population légale 2021). Le Pays s'appuie sur une cohérence géographique, paysagère, économique, sociale et culturelle, confortée par la création d'un arrondissement sur le même périmètre.

CARACTÉRISTIQUES DE FONCTIONNEMENT:

Absence de structure juridique propre qui se traduit par un portage juridique des actions et recrutements par l'un des EPCI pour le compte des 3 par l'intermédiaire de conventions tripartites.

AMBITION:

Le Pays est le fruit d'une ambition collective, faire de cet espace de projet une intercommunalité intégrée, au service du territoire et de ses habitants.

RÔLE ET MISSIONS:

Élaboration d'un projet commun de développement durable et d'une charte du Pays qui comprend :

- un diagnostic partagé qui pose les enjeux du territoire ;
- une stratégie de développement qui définit les objectifs prioritaires à atteindre et les orientations d'actions à privilégier.

LES PROGRAMMES D'ACTIONS:

- · Contrat Territorial avec la Région;
- CRTE avec l'État ;
- · Contrat Local de Santé (CLS);
- Programmes européens tels que : Fonds Européen pour les Affaires Maritimes et la Pêche (DLAL FEAMP) » et « Liaisons Entre Actions de Développement de l'Economie Rurale (LEADER) »;
- Dispositif d'information mobilité mutualisé MOBI;
- Plateforme territoriale pour l'emploi partagé Connect'ences :
- Projet Alimentaire Territorial (PAT) et stratégie territoriale BH

ET STRATÉGIE TERRITORIALE



L'année 2023 a été particulièrement riche, avec la signature des contractualisations (contrat Région et volet territorial des fonds européens), la validation des plans d'actions du PAT et du CLS, l'élaboration d'une stratégie territoriale RH, et le déploiement des premières actions.

ANIMATION

LES FAITS MAJEURS

SIGNATURE DES CONTRACTUALISATIONS

 Le Contrat de Développement et de transitions a été signé le 23 février 2023 ainsi que la nouvelle programmation européenne qui a été lancée à l'occasion de la signature des conventions de gestion du nouveau volet territorial des fonds européens, le 21 juin 2023.



SOUTIEN A LA CRÉATION D'UN PÔLE DE FORMATION AUX MÉTIERS DU SOIN

 Dans le cadre du Pays BARVAL, les 3 intercommunalités ont décidé d'apporter un soutien financier exceptionnel pour la création d'un pôle de formation aux métiers du soin (Institut de Formation en Soins Infirmiers, auxiliaires de vie et auxiliaires de puériculture), mené par le Centre hospitalier d'Arcachon, à hauteur de 152 000 € dont 86 000 € pour la COBAS. Ce projet s'inscrit dans la stratégie validée du Contrat Local de Santé.

ACTUALISATION DU CALENDRIER DES MARCHÉS 2023

 Issu de l'opération Collective de Modernisation de l'Artisanat et du Commerce du Pays BARVAL, le Pays BARVAL a actualisé en 2023 ce calendrier, afin de valoriser les marchés et soutenir les commerçants et artisans non sédentaires du territoire. Ce calendrier a été mis à la disposition des mairies et offices de tourisme au printemps.

CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT DU PAYS BARVAL



Réinstallé en octobre 2021 dans sa nouvelle composition, le Conseil de Développement du pays Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre a été très actif en 2023, avec 9 réunions plénières organisées et 2 avis rendus.

Au cours de l'année 2023, le Conseil de Développement a émis 2 avis portant sur les documents suivants :

- SCOT (DOO): le 24 juillet 2023;
- L'actualisation du Plan De Mobilité de la COBAS : le 24 juillet 2023.

CONNECT'ENCES / MISSION EMPLOI FORMATION



Une année marquée par le lancement de la stratégie d'attractivité RH du Pays Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre.

La plateforme Connect'ences assure quatre missions complémentaires :

- Révéler les besoins des TPE locales ;
- Formaliser les besoins en temps partagé ;
- Répondre aux besoins de l'entreprise, par la mobilisation d'un réseau d'opérateurs partenaires ;
- Impulser une dynamique collective et territoriale.

En 2023, ses missions d'animation territoriale se sont renforcées avec la réalisation d'un diagnostic et la mise en œuvre d'un plan d'actions relatifs à l'attractivité RH du Pays BARVAL et comme chaque année le Rallye « Connect'Emploi » et l'opération « nos séniors ont du talents ».



PROGRAMME DLAL-FEAMP 2016/2022 PROGRAMME LEADER MAI 2016 - DÉCEMBRE 2023



La dynamique de projets a été soutenue tout au long de l'année 2023, marquée par la programmation et l'engagement des dernières subventions ainsi que la clôture opérationnelle du programme.

Un programme européen permettant de soutenir des projets innovants s'inscrivant dans la stratégie du territoire (développement économique et transport/mobilité).

PROGRAMMATION 2023

 Les bons résultats du programme et les besoins identifiés ont permis au territoire de se voir allouer, en début d'année 2023, la totalité de l'enveloppe complémentaire sollicitée, portant ainsi l'enveloppe globale allouée au territoire sur cette programmation Leader à 2 381 952,69 € (pour mémoire, enveloppe initiale attribuée : 1 350 000 €).





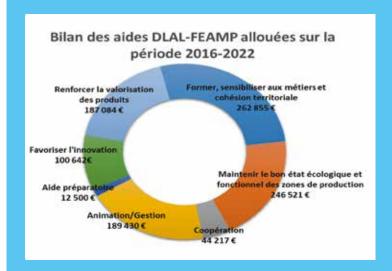
VOLET TERRITORIAL DES FONDS EUROPÉENS JUIN 2023 DÉCEMBRE 2027



L'année 2023 a été consacrée aux suivis technique et administratif des derniers projets encore en cours et à la clôture du programme DLAL-FEAMP.

BILAN DE LA PROGRAMMATION

- Ce sont au total 42 projets qui ont été accompagnés par le programme DLAL-FEAMP de 2016 à 2022, dont 5 projets de coopération. S'y ajoutent l'évaluation finale et les 6 dossiers pour le fonctionnement du GALPA.
- L'ensemble de ces projets représente un montant de FEAMP de 972 817 €. D'autres cofinancements ont également été versés à ces projets : 864 517 € par la Région Nouvelle-Aquitaine, 8 755 € par le Département de la Gironde et 8 945 € par l'État. Cela représente près de 2,35 millions d'euros investis en faveur du développement durable de la pêche et de l'ostréiculture sur le territoire.



L'année 2023 inaugure le lancement de la nouvelle programmation du volet territorial des fonds européens, destiné à soutenir des projets locaux grâce à une enveloppe de 4.8 millions d'euros pour 2023/2027.

UNE CANDIDATURE UNIQUE RÉPARTIE DE LA MANIÈRE SUIVANTE :

La Région Nouvelle-Aquitaine a choisi de mettre en place, sur la programmation européenne 2021-2027, une démarche multi-fonds pour la mise en oeuvre du volet territorial des fonds européens. Le territoire a présenté une candidature unique pour les 3 fonds européens disposant d'un volet territorial :

- Le LEADER, doté d'une enveloppe de 1 002 537 € de FEADER, plus particulièrement ciblé sur le rural ;
- Le volet Économie Bleue Durable (EBD) ou DLAL, doté d'une enveloppe de 1 000 000 € de FEAMPA et de 1 000 000 € de fonds régionaux, qui cible le maritime;
- L'Objectif Stratégique 5 (OS5) du FEDER, doté d'une enveloppe de 2 776 190 €, grande nouveauté de ce programme, qui s'adresse à l'ensemble du territoire.

LA STRATÉGIE 2021-2027

Intitulée « Agir en faveur de la résilience du Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre pour un développement durable et équilibré du territoire », vise à accompagner des projets locaux selon 4 thématiques :

- Développer un modèle économique équilibré et plus résilient 1 500 000 € de fonds européens;
- Adapter la dynamique d'accueil pour garantir la cohésion territoriale 1 176 190 € de fonds européens;
- Accompagner les Transitions 600 000 € de fonds européens ;
- Économie Bleue Durable 1 000 000 € de fonds européen.

CONTRAT LOCAL DE SANTÉ 2021 - 2027



L'année 2023 a été marquée par la validation et le début de la mise en oeuvre du programme d'actions.

VALIDATION DU PLAN D'ACTIONS

La mise en commun des travaux des différents groupes de travail lancés en 2022 a permis d'élaborer une feuille de route partagée, présentée et validée en Comité de Pilotage le 27 Avril 2023.

Le programme d'actions validé repose sur 5 axes prioritaires : Renforcer l'offre de soins et la prise en charge des publics, soutenir l'autonomie des personnes âgées et personnes en situation de handicap ainsi que leur entourage, améliorer les accompagnements en santé mentale, promouvoir des habitudes de vie favorables à la santé et créer des environnements favorables à la santé, déclinées en 19 fiches action et 6 chantiers.

Fin 2023, on dénombre 6 actions en phase de préfiguration, 6 actions en cours de réalisation et 2 actions réalisées telles que :

- La Préfiguration d'une offre de service dans le Val de l'Eyre ;
- L'Évaluation d'Impact sur la Santé (EIS).

PROJET ALIMENTAIRE TERRITORIAL 2023-2024: 1er PLAN D'ACTIONS

- La Préfiguration d'une offre de service dans le Val de l'Eyre ;
- L'Évaluation d'Impact sur la Santé (EIS). L'EIS est un outil permettant de prendre en compte la santé et ses déterminants, dans les projets d'aménagement de territoire;
- Information sur La Prise en soin des personnes sous tutelle :
- Contrat local de Santé Mentale;
- Déploiement d'une offre de formations et de sensibilisation sur la santé mentale ;
- Première participation du territoire aux Semaines d'Information sur la Santé Mentale (SISM);
- Articulations avec d'autres dispositifs locaux;
- Le CLS s'est inscrit dans plusieurs démarches territoriales afin de créer des synergies entre les dispositifs.



- Le CLS travaille en articulation étroite avec le Conseil Local de Santé Mentale de la COBAS et a participé au groupe de travail sur la santé mentale des jeunes.
 L'objectif est de pouvoir transposer certains projets du CLSM sur les territoires de la COBAN et du Val de l'Eyre.
- Le CLS a été associé aux réflexions des Conventions Territoriales Globales (CTG) des 3 EPCI.

L'année 2023 a été riche pour le Projet Alimentaire Territorial (PAT) : labellisation « PAT émergent », validation du plan d'actions 2023/2024, et déploiement des premières actions, dont la 1^{ère} édition de la Fête du PAT qui a rencontré un grand succès.



LANCEMENT DU PLAN D'ACTIONS 2023/2024

Une démarche visant à développer une agriculture locale et résiliente et à garantir un accès à une alimentaire saine, suffisante et qualitative pour les habitants du territoire.

ÉLÉMENTS FINANCIERS



Le programme d'actions élaboré collectivement à la suite du diagnostic agricole et alimentaire mené en 2022, a été validé début 2023 (délibération des 3 intercommunalités). Il repose sur quatre axes prioritaires :

AXE 1- FONCIER ET INSTALLATION TRANSMISSION

Mettre en oeuvre une stratégie foncière et agricole locale pour développer des productions nourricières et durables.

AXE 2- SÉCURITÉ ALIMENTAIRE:

Garantir un accès à tous à une alimentation saine, suffisante et de qualité, favorisant le local.

AXE 3- SENSIBILISATION:

Accompagner les changements de pratiques de consommation.

AXE 4- GOUVERNANCE:

Etablir une gouvernance alimentaire territoriale partagée.

Le premier semestre 2023 s'est surtout concentré sur l'Axe 1 du programme, le foncier ayant été identifié comme un enjeu prioritaire pour le PAT.

Dans ce cadre, un travail technique **d'articulation du Projet Alimentaire Territorial avec le SCOT (DOO)** a été mené. Trois chapitres du SCOT abordent la thématique agricole.

PARCOURS DE FORMATION SUR LE FONCIER AGRICOLE

Dans le cadre de la stratégie agricole et foncière du Projet Alimentaire Territorial, un parcours de formation sur les pratiques foncières au service de l'installation agricole a été proposé aux élus et techniciens des collectivités. Il s'est déroulé autour de 3 modules complémentaires, organisées sur des demi-journées, entre mai et juillet.



Les différents dispositifs financiers mobilisés par le Pays Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre représentent un volume global de subventions de plus de 8 millions d'euros, permettant plus de 11 millions d'euros d'investissements sur le territoire (hors contrats territoriaux).

En ce qui concerne l'année 2023, le budget réalisé du Pays BARVAL, regroupant les charges de fonctionnement liées aux différents dispositifs (8.5 ETP) et les programmes d'actions mutualisées par les 3 intercommunalités, s'élève à 1 003 103 € (dont 448 178 € pour l'agence BA2E).

Répartition du budget Pays 2023



BASSIN FORMATION



2023 : UNE ANNÉE DE PROJETS ABOUTIS





Une nouvelle section : BACHELOR (Niveau 6 - Bac+3) « Marketing et développement commercial » a été mise en place en septembre 2023 avec une promotion de 12 élèves qui travaillent en étroite collaboration avec le Pôle Économique de la COBAS.

LA RÉALISATION D'UN CHEF-D'OEUVRE : LE MAGASIN PÉDAGOGIQUE



Le chef-d'oeuvre est une démarche de réalisation significative du métier. Dans le cas des métiers de la vente, auxquels se prépare l'apprenti qui s'appuie sur les compétences transversales et professionnelles travaillées dans sa spécialité, il est l'aboutissement d'un projet pluridisciplinaire qui peut être de type individuel ou collectif.

Sa réalisation concerne tous les élèves et apprentis de CAP sur les deux années du cycle de formation et tous les élèves et apprentis de baccalauréat professionnel sur le cycle terminal (classes de première et terminale). 3 de nos apprentis ont choisi leur chef d'oeuvre autour de la création d'un magasin pédagogique. Leur travail a démarré en septembre 2022 pour enfin voir le jour le 8 décembre 2023.



LA FORMATION CONTINUE



CHIFFRES DE L'ANNÉE 2023

- 97 adultes accueillis
- 9 462 heures de formation dispensées (hors apprentissage)
- Total recettes estimées pour 2023 : 209 143 €



MÉTIERS DE LA VENTE:

Préparation des titres professionnels Employé Commercial (EC) et Conseiller de Vente (CV) :

- 35 adultes ont suivi la préparation d'un de ces 2 titres professionnels;
- 4 sessions en 2023 : 2 sessions pour chaque titre
- 3 dispositifs de formation déployés en 2023 dans le cadre de la préparation de ces titres.

HSP (HABILITATION DE SERVICE PUBLIC) 1er NIVEAU DE QUALIFICATION : dispositif à destination des demandeurs d'emploi et jeunes accompagnés par la Mission Locale plutôt dans le secteur du commerce

• 27 personnes formées ou en cours de formation.

EXPÉRIMENTATION AFEST : préparation du titre Employé Commercial.

- 4 personnes formées sur ce dispositif;
- 2 apprenants ont poursuivi leur cursus sur le dispositif HSP et préparent le titre conseiller de vente actuellement.

APPRENTISSAGE: ouverture à la préparation des titres professionnels à l'apprentissage en 2021.

- 4 personnes formées ou en cours de formation sur ce dispositif : 2 en EC et 2 en CV.
- Taux de réussite formations métier de la vente tous dispositifs confondus
- 14 inscrits au titre;
- Validation du titre professionnel : 13 soit 93%;
- Échec/non présenté : 1;
- Abandons en cours de formation : 5 ;
- En cours de formation : 16;
- Montant des recettes générées en 2023 : 84 117 €.

MÉTIERS DE LA POISSONNERIE:

26 adultes ont été accueillis en formation dans la filière dans le cadre de la préparation du CAP Poissonnier écailler ou du CQP Poissonnier de la branche de la grande distribution.

• CAP Poissonnier écailler

Groupe Auchan

12 salariés du groupe Auchan ont terminé leur préparation du CAP en mai 2023. Le groupe Auchan a confié à Bassin Formation, cette année encore, la mission de former 9 nouveaux salariés venus de la France entière. 12 salariés en Pro-A et 9 apprentis.

CQP Poissonnier

4 salariés en contrat de professionnalisation ont été formés dans le cadre de la préparation de cette certification de branche.

Taux de réussite

CAP Poissonnier écailler: 100%

CQP Poissonnier : 1 en attente de validation de la certification par la Branche.

• Montant des recettes générées en 2023 : 75 028 €

Groupes Auchan Pro A: 33 728 € Groupes Auchan Apprentis: 35 630 €

Individuels : 2 070 € CQP Poissonnier : 3 600 €



MÉTIERS DE L'HÔTELLERIE-RESTAURATION

30 adultes ont été formés dans le cadre de la préparation du Titre professionnel Serveur en restauration, de la formation obligatoire « Hygiène alimentaire pour les établissements de restauration commerciale » ou pour préparer un bloc du CAP Cuisine.

TP Serveur

- 12 personnes ont suivi la préparation de ce titre professionnel;
- 2 sessions en 2023;
- 2 dispositifs de formation déployés dans le cadre de cette préparation HSP (Habilitation de Service Public)
 1er niveau de qualification : dispositif à destination des demandeurs d'emploi et jeunes accompagnés par la Mission locale;
- 5 personnes formées ou en cours de formation sur ce dispositif;
- Apprentissage : 7 personnes formées ou en cours de formation sur ce dispositif.

Hygiène alimentaire pour les établissements de restauration commerciale

- 17 personnes formées;
- 4 sessions;
- 9 salariés, 1 auto entrepreneur, 7 demandeurs d'emploi.

Cette formation est également proposée aux candidats au titre professionnel Serveur

Bloc 2 du CAP Cuisine

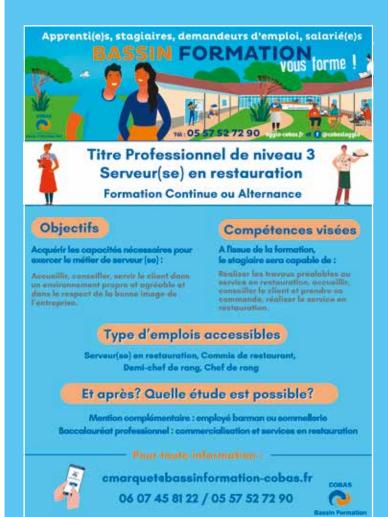
- 1 parcours personnalisé a été construit pour répondre à une demande de développement des compétences. L'apprenante est une salariée qui souhaite se reconvertir dans la restauration et créer son activité sur notre territoire. La formation se déroule hors temps de travail et a été organisée en fonction des jours de congé de la salariée.
- L'apprenante n'a pas souhaité s'inscrire à l'examen pour présenter ce bloc de compétences cette année.

Taux de réussite

Seul le titre professionnel Serveur en restauration est concerné par le passage d'une validation.

- 5 inscrits au titre en 2023;
- Validation totale: 4 soit 80%;
- Validation partielle (1 bloc de compétence sur les 2 qui constituent le titre): 1 soit 20%;
- En cours de formation : 6.

Montant des recettes générées en 2023 : 34 474 €



MÉTIERS DE LA COIFFURE

3 adultes sont en cours de formation dans le cadre de la préparation du Brevet professionnel (BP) ou du CAP Métiers de la coiffure.

BP coiffure

 Ces 2 salariées en cours de formation qui passeront l'examen en 2026.

CAP Métiers de la coiffure

- 1 parcours individuel Montant des recettes générées en 2023 : 5 788 € ;
- BP coiffure : 2 892 € ;
- CAP Métiers de la coiffure : 2 896 €.

MÉTIERS DE LA MÉCANIQUE NAVALE ET AUTOMOBILE

3 adultes sont en cours de formation dans ce domaine.

Baccalauréat professionnel Mécanique navale1

• 1 personne prépare ce diplôme.

Parcours individuel Blocs professionnels du CAP Mécanique navale

• 1 parcours individuel

Montant des recettes générées en 2023 : 9 736 €

Bac MN: 7 933 €;CAP MVA: 1 463 €;

• Parcours individuel: 340 €.



L'ATELIER DE PÉDAGOGIE PERSONNALISÉE



CHIFFRES DE L'ANNÉE 2023

- 156 nouveaux parcours mis en place sur l'année soit 210 au total;
- 15 668 heures de formation dispensées.



PARCOURS CERTIFIANTS

Titre Professionnel ASCA - Assistant Comptabilité et Administration

• 23 candidats ont présenté 43 unités sur les deux sessions (janvier et juin 2023).

Taux de réussite

Sur les deux sessions pour les candidats préparés par l'APP est de :

- Épreuve Administration des ventes, des achats et des règlements : 100 % ;
- Épreuve Mise en œuvre des travaux préparatoires de fin d'exercice : 100 % ;
- Support à l'activité administrative et comptable : 83 %.

Titre Professionnel ASCOM - Assistant Commercial et de Communication

• Préparation de 2 candidats.

HABILITATION SERVICE PUBLIC

Sur l'année 2023, 109 personnes (80 nouveaux parcours sur l'année) ont eu accès à ces formations, ce qui représente 7 900 heures de formation.

Certifications CléA / CléA numérique

- 3 évaluations ont été passées avec 100 % de validation ;
- CléA numériques : 2 certifications obtenues.

RECETTES GÉNÉRÉES

L'activité de l'APP a permis de générer 210 000 euros de recettes, tous financements confondus soit :

- 101 800 € sur financement Région HSP;
- 102 000 € sur financements Entreprises publiques et privées / OPCO / Contrat Pro / TransitionPro / France Travail / CPF / Financements individuels;
- 6 144 € au titre de l'Apprentissage pour le titre ASCA.

L'APPRENTISSAGE



CHIFFRES DE L'ANNÉE 2023

 Effectifs 2023 : 384 contrats d'apprentissage dans 7 filières de formation du CAP au BTS

Par niveau:

- 185 en CAP (49%);
- 5 en Mention Complémentaire (1%);
- 20 en BP (5%);
- 89 en BAC (23%);
- 85 en BTS (22%).

Par sexe:

- 169 filles (44%);
- 215 garçons (56%).

Par filière :

• Coiffure: 73 apprenants (19%).

Vente / Commerce:

• 146 apprenants (38%).





Maintenance Automobile:

• 71 apprenants (18%).

Maintenance Navale:

• 32 apprenants (8%) BTS Gestion de la PME : 19 apprenants (5%).

Hôtellerie Restauration + Produits de la Mer :

• 43 apprenants (12%).

EFFECTIFS SUR PAYS BARVAL: 288

- 138 Contrats COBAS
- 123 Contrats COBAN
- 27 Contrats Val de l'Eyre

Examens session 2023:

Au total 120 admis sur 169 qui ont passé l'examen, soit une réussite globale de 71.01%

- Niveaux CAP et Mention : 83,75% de réussite ;
- Niveaux BAC et Brevet Professionnel : 70.45% de réussite ;
- BTS: 48.89% de réussite.



LA PROXIMITÉ HABITAT





COBAS

Service Habita

Le Service Habitat de la COBAS sera présent :

Jeudi 12 Octobre de 9h30 à 18h à la M' l'Aiguillon Saint Ferdinand, 1 rue de la pêcherie à Arcachon.







Sur place une conseillère de **SOLIHA** vous accueillera pour vous guider et vous présenter les travaux et les aides en matière d'amélioration de l'Habitat : rénovation énergétique, remise aux normes...



RÉNOVONS ENSEMBLE





Service de la COBAS, public, neutre, gratuit et indépendant, dont le but est d'informer, de conseiller et d'accompagner tous les habitants de la COBAS dans leurs projets d'amélioration de l'habitat.

PLH 2017-2023



Le Programme Local de l'Habitat (PLH) en vigueur a été approuvé par délibération du Conseil Communautaire du 30 juin 2017 pour la période 2017-2023 et prorogé jusqu'au 5 septembre 2024 par délibération communautaire du 22 juin 2023. Il s'agit du troisième PLH de la COBAS (le premier datant de 2003-2008).





Il définit, pour une durée de six ans, les objectifs et les principes d'une politique visant à répondre aux besoins en logements et en hébergements, à favoriser le renouvellement urbain et la mixité sociale et à améliorer la performance énergétique de l'habitat et l'accessibilité du cadre bâti aux personnes handicapées en assurant entre les communes et entre les quartiers d'une même commune une répartition équilibrée et diversifiée de l'offre de logements (article L302-1 code de la construction et de l'habitation).

Sur la base du diagnostic établi, le PLH de la COBAS fixe les 4 grandes orientations ci-dessous, se déclinant en diverses actions:

- Assurer au sein d'un volume de production maîtrisée, la diversification de l'offre nouvelle de logements afin d'offrir une réponse à toutes les catégories de ménages du territoire, en particulier aux plus exposés;
- Investir le parc existant en mettant en place une intervention justement calibrée;
- Organiser l'information des habitants sur les différents aspects de la politique locale de l'habitat;
- Faire vivre la politique communautaire en lien étroit avec les communes et les partenaires.

L'année 2023 a été marquée notamment par :

- La poursuite de la procédure de révision du Programme Local de l'Habitat (PLH) de la COBAS, dont la mise à jour du diagnostic et la définition des orientations et actions du futur PLH « 2024-2030 ». Nota : ce dernier doit être arrêté au 1er trimestre 2024. L'approbation est prévue au 2nd semestre 2024;
- · La continuité de la mission de service public de rénovation de l'habitat portée par le SERVICE HABITAT de la COBAS avec son prestataire (SOLIHA). Une dizaine de journées d'information « de terrain » ont notamment été réalisées en 2023 pour informer et conseiller les habitants sur les travaux et les aides pour améliorer l'habitat.



Rendez-vous Mardi 21 février à 19h à la Maison de Quartier des Miquelots

Cette balade sera guidée par une conseillère spécialisée, équipée d'une caméra thermique permettant d'identifier les forces et faiblesses des logements : ponts thermiques, tassements d'isolants, problèmes

Le but de ce moment convivial est de sensibiliser les participants sur la performance énergétique des bâtiments.

A l'issue de la balade, un échange entre les participants aura lieu afin de partager les informations et les conseils pour rénover leur habitation. La participation à cette balade d'Ih30 est gratuite





- L'approbation du document cadre fixant les orientations stratégiques en matière d'attribution du logement social sur le territoire de la COBAS et l'engagement de la démarche d'élaboration du futur plan partenarial de gestion de la demande et d'information du demandeur de logement social (PPGDID), par délibération communautaire du 22 juin 2023. Nota: ces travaux s'inscrivent dans le cadre de la réforme sur l'attribution du logement social et de la Conférence Intercommunale du Logement de la COBAS;
- Le renouvellement en octobre 2023 de la candidature de la COBAS (avec le SYBARVAL, la COBAN et le VAL de l'EYRE) afin que le SERVICE HABITAT soit reconnue « espace conseil FRANCE RENOV » du territoire ;
- Logements sociaux : En 2023, il a été mis en service (« remise de clés ») 329 LOGEMENTS sociaux neufs (ayant fait l'objet d'une aide antérieure de la COBAS), dont 8 logements « foyer jeunes travailleurs » (FJT La Graveta à Gujan-Mestras).



Enfin sur l'année 2023, il a été approuvé par le conseil communautaire un total cumulé de 332 200 € de subventions aux bailleurs sociaux pour un total de 4 résidences en projet. Cela représente 108 logements sociaux aidés, dont la majorité sera livrée d'ici 2025-2026. Ils se répartissent comme suit : 53% de logements sociaux (PLUS), 37% de logements très sociaux (PLAI) et 10% de logements sociaux à loyer supérieur (PLS ; non financé par la COBAS).



S'agissant de la qualité des opérations, elles répondent aux critères de performance énergétique et de qualité environnementale fixés par le règlement d'intervention de la COBAS. Elles répondent également aux critères de bonne insertion dans le tissu urbain et paysager et de localisation à proximité des transports en commun (réseau BAÏA).

PRÉVENTION ET SOLIDARITÉ



LE POINT-JUSTICE UN NOUVEAU LIEU



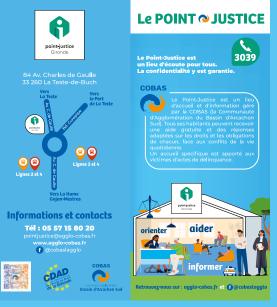
L'emménagement dans les nouveaux locaux a été le fait marquant pour cette année 2023.

L'inauguration s'est déroulée le 15 février en présence des représentants des autorités du Ministère de la Justice et en particuliers du Président du Tribunal Judiciaire de Bordeaux Eric Ruelle ainsi que des avocats du Barreau de Bordeaux.



La visibilité des lieux, la communication effectuée, les nouvelles plaquettes distribuées ont contribué à une augmentation très significative de la fréquentation et notamment l'accueil physique des usagers.





Le Point-Justice est un lieu d'accueil gratuit qui permet d'apporter à chaque usager une information de proximité, une orientation et une aide. **Un numéro unique 30 39.** L'information est délivrée par des juristes du

L'information est délivrée par des juristes du secteur associatif et des professionnels du droit.

Le nombre de personnes ayant fréquenté le Point-Justice en 2023 est de : 10 476 personnes soit une augmentation de 43 %





QR code pour visionner le reportage



Plus de 4600 appels téléphoniques ont été gérés ainsi que l'accueil physique de 5800 personnes.



Le Point-Justice a aussi la possibilité d'organiser des formations au bénéfice de certains professionnels du territoire à l'image de la formation droit des étrangers qui s'est déroulée le 24 février.

Depuis le 1^{er} juin 2023, le Point-Justice aide à la constitution du dossier d'aide juridictionnelle (48 personnes ont été accompagnées).

Les missions du Point-Justice sont organisées autour de 3 axes thématiques :

- Informations et conseils juridiques ;
- Résolution amiable des conflits ;
- Activité judiciaire pénale exercée par des professionnels.

- Les usagers reçus ont été informés, orientés et accompagnés dans les domaines suivants :
- Droit du travail : 23 % ;Droit de la famille : 20 % ;
- Droit du logement : 12 % ;
- Droit de la consommation : 17 % ;
- Droit administratif: 3 %;Droit des étrangers: 12%;
- Activité judiciaire : 13 %.

Permanences des avocats et des notaires

- Les avocats ont effectué 26 permanences et ont reçu 184 personnes;
- Les notaires ont assuré 46 permanences et ont reçu 92 personnes.

16 ÉVÉNEMENTS SE SONT DÉROULÉS DURANT L'ANNÉE

BUDGET ANNUEL

Le budget annuel du Point-Justice incluant tous les intervenants (hors frais de personnel COBAS) s'élève à 64 613,98 € financés à hauteur de 48 443,98 € par la COBAS et 16 170 € par le CDAD.



LA SOLIDARITÉ



Dans le cadre des conventions partenariales, la COBAS a poursuivi l'accompagnement des associations d'insertion sociale, professionnelle, d'économie sociale et solidaire, de prévention et de solidarité sous la forme de subventions de fonctionnement.

Pour l'année 2023, l'engagement financier de la Collectivité a été le suivant :

- Habitat Jeunes Bassin d'Arcachon: 527 000 €;
- Mission Locale du Bassin d'Arcachon et du Val de l'Eyre : 177 930,24 € :
- Insercycles Bassin d'Arcachon et Val de L'Eyre : 90 000 €:
- L'Essor : 8500 € ;
- Service de Soins Infirmiers à Domicile : nouvelle modalité-partenariat avec la ville de la Teste pour le loyer annuel: 13 179 €;
- Dispositif Chèques Eau en partenariat avec SO'BASS via les CCAS des 4 communes : 19 778,40 €;

Le partenariat avec la SNCF a permis de reconduire jusqu'en 2025 la mise à disposition de locaux afin d'accueillir l'activité du CEID (Comité d'Étude et d'Information sur les Drogues et les Addictions).

COBAS SOLIDAIRE: ACCUEIL DE JOUR ITINÉRANT



L'activité 2023 en quelques chiffres :

- 4 445 personnes reçues lors des permanences, dont 121 personnes nouvelles.
- 1 283 entretiens personnalisés.
- 1 656 prestations lavage / séchage linge et prestations douches.

Des partenariats co-construits maintenus en matière d'accès aux soins avec les équipes médico-sociales de la PASS Mobile du Centre Hospitalier d'Arcachon, de l'EMPP (un infirmier psy de l'Équipe Mobile Précarité Psychiatrie) de Charles Perrens, du CEID Mobile (programme d'échanges de seringues) de Planterose à Bordeaux et de l'Unité Mobile de Soins Dentaires de la Croix-Rouge.

L'enveloppe financière dédiée à l'accompagnement social de l'Accueil de Jour Itinérant s'est élevée à 160 918 € pour l'année 2023. La COBAS a participé à la remise en état du véhicule pour un montant de 8132,09 € permettant ainsi des conditions de travail plus satisfaisantes pour les professionnels et un meilleur accueil des bénéficiaires.

ACCUEIL DES GENS DU VOYAGE



La gestion est assurée par la société VAGO jusqu'à fin 2024.

2 aires d'accueil pour les gens du voyage sont ouvertes

- du 24 avril au 7 septembre 2023 de l'aire du Teich ;
- du 28 mai au 10 septembre pour l'aire de Grand Passage
- Un partenariat maintenu avec la mission de coordination départementale confiée à AssosConseil pour la médiation dans le cadre des occupations illicites, et la gestion planifiée de l'accueil des groupes ;
- Lancement de la réflexion sur le devenir de l'aire d'accueil permanente à Gujan- Mestras.

LA CONVENTION **TERRITORIALE** GLOBALE (CTG) A ÉTÉ SIGNÉE POUR **5 ANS ENTRE** LA COBAS, LA CAF ET LES 4 COMMUNES



Restitution de la démarche de diagnostic auprès des acteurs du territoire le 28 mars 2023 pour identifier les axes de travail prioritaires au regard des besoins identifiés.



de la signature de la CTG

POLITIQUE CULTURELLE



LE RÉSEAU DES ÉCOLES ET CONSERVATOIRES DE MUSIQUE



La mutualisation du réseau des écoles et conservatoires de musique se poursuit.

Le règlement commun des études a été finalisé fin 2023, dans l'optique du projet d'établissement du réseau Musi'COBAS.



Une journée de formation animée par Patrick Prunel et organisée en partenariat avec le Pôle d'Enseignement Supérieur Musique et Danse (PESMD) de Bordeaux, sur le thème « la motivation de l'élève dans l'enseignement artistique » a eu lieu le 7 juillet à l'ALSH de la COBAS. 39 professeurs y ont participé.

QR code pour visionner le reportage des professeurs de musique de la COBAS en formation.







Depuis plusieurs années, Opus Bassin, fédère les 4 établissements d'enseignement musical de la COBAS grâce au travail des enseignants qui ont à coeur de proposer à leurs élèves des projets enrichissants et novateurs.



A la rentrée 2023 : 56 enseignants qui dispensent 900 heures de cours par semaine et 4 nouveaux recrutements pour remplacements.

2 créations de postes à temps complet pour l'enseignement du piano et de la formation musicale.

Convention de partenariat avec l'Olympia d'Arcachon pour la saison 2023/2024 : participation des écoles et leurs professeurs en amont de certains concerts : Premier concert : le 2 novembre 2023.



LE RÉSEAU DES MÉDIATHÈQUES



Le Réseau des Médiathèques avec un nouveau portail et une nouvelle carte :

Le territoire de la COBAS est composé de 4 médiathèques municipales. L'accès et l'inscription aux équipements est gratuit pour l'ensemble de la population de la COBAS.

La mutualisation des médiathèques se poursuit par :

- La création d'une identité visuelle « Réseau des Médiathèques »;
- La refonte de la page d'accueil du portail mise en ligne en avril 2023;
- Une carte Réseau permettant une inscription unique dans les 4 médiathèques du territoire mise en circulation le 17 novembre 2023.

QR code pour visionner le reportage du lancement de la carte des Réseaux des Médiathèques





 Une convention de partenariat entre les communes et la COBAS cadrant l'utilisation du portail et de la carte réseau.





- Les Nuits de la lecture en janvier 2023 avec communication et fil rouge artistique de la COBAS : déambulation du Komono Circus sur l'ensemble du réseau à la rencontre des publics;
- Un nouveau fournisseur de notices bibliographiques pour le réseau : ORB;
- Une adhésion réseau à l'association des ludothécaires de France.

ET TOUJOURS...



- Un portail internet commun financé et géré par la COBAS
- Le SIGB Decalog (système intégré de gestion des bibliothèques) financé intégralement par la COBAS et des formations réalisées en intra et en visio pour les professionnels des médiathèques.
- Des réunions de travail transversales et thématiques avec les équipes des médiathèques;
- Un abonnement commun au magazine livres hebdo;
- Un budget total de 33 059 € pour le Réseau des Médiathèques.

POLITIQUE SPORTIVE



Les piscines de la COBAS ont déjà 10 ans

Arcachon, La Teste-de-Buch et Gujan-Mestras, chacune avec leur spécificités : familiale, plongée, détente et Spa.

Les fréquentations en 2023 des piscines de la COBAS sont de :

- Arcachon: 51 157 entrées;
- La Teste-de-Buch: 74 967 entrées;
- Gujan-Mestras: 100 018 entrées;

Soit un total de 22 6142 entrées pour les 3 équipements.







Les subventions aux clubs sportifs communautaires

Ces associations œuvrent pour l'intercommunalité en accueillant des adhérents de l'agglomération et proposent des activités physiques et sportives sur l'ensemble de la COBAS.

Toutes les associations sportives se sont engagées à respecter les critères de la charte du sport communautaire. Enveloppe totale : 616 956 € dont 606 356 € de subventions de fonctionnement et 10 600 € d'accompagnement pour les manifestations sportive.

FOURRIÈRE CANINE

La COBAS a renouvelé le contrat de délégation de service public pour la fourrière canine avec l'Association Pour la Sauvegarde des Animaux » (APSDA) de La Teste-de-Buch », jusqu'au 31/12/2027.

La Ville de La Teste-de-Buch confirme son soutien à l'exercice de cette compétence intercommunale par la mise à disposition gratuite des locaux de la fourrière, comprenant 8 box d'accueil pour les chiens.

En 2023, la fourrière a pris en charge 255 chiens (+11% par rapport à 2022). 90% ont été récupérés par leurs propriétaires, les autres ont été transférés au refuge pour être proposés à l'adoption.

Cette année encore, la fourrière a recueilli les chiens de personnes sans domicile fixe, de 8 personnes gardées à vue, de 2 maîtres décédés, et de 3 personnes admises en hôpitaux spécialisés. Ces interventions très spécifiques sont particulièrement lourdes à gérer par l'équipe du centre de recueil canin. La collaboration avec les forces de l'ordre est nécessaire, notamment pour obtenir le remboursement des frais, qui ne peuvent pas être payés directement par ces personnes.



FOURRIÈRE AUTOMOBILE



279 véhicules ont été placés en fourrière, soit -14% par rapport à 2022.

OFFICE DE TOURISME DU TEICH



Une fréquentation à l'OT en légère baisse, expliquée par un mois de juillet maussade et une arrivée tardive des vacanciers sur le Bassin d'Arcachon. Un accueil hors les murs avec le triporteur en juillet et août comme l'an passé.



- Une billetterie qui compte 23 produits. Guide touristique repensé à destination des habitants et toujours traduit en anglais et en espagnol;
- Ouverture d'une boutique de produits locaux au sein de l'accueil de l'Office de tourisme : 20 références ;
- Un chiffre d'affaires qui se maintient (+1,1%) et des ventes en ligne qui poursuivent leur progression (+21,7%) et qui représentent 19% du total des ventes;
- 77 partenariats, 21 conventions;
- Une campagne de communication innovante sur les réseaux sociaux et notamment sur Instagram.
- Une participation de l'Office de Tourisme aux évènements organisés par la Mairie: accueil des nouveaux habitants, Journées Européennes du patrimoine, Forum des associations, Marché de Noël, Festival Territoire sauvage, Fête du vélo;
- 3 forums professionnels;
- Journées du Patrimoine au Château du Ruat au Teich.





ADMINISTRATION GÉNÉRALE



SECRÉTARIAT GÉNÉRAL

- 13 Bureaux ;
- 6 Conférences des Communes ;
- 6 Conseils Communautaires;
- 1 CCSPL (15/06/2023);
- 1 CCF (Commission de Contrôle Financier le 20/10/2023).





193 délibérations ont été présentées sur les 6 conseils communautaires.



ACROPOLIS



Ainsi la COBAS a franchi une étape significative avec le déploiement réussi du logiciel de dématérialisation Acropolis. Cet outil polyvalent assure la gestion intégrée des différentes Commissions, telles que les DSP, CCSPL, et les Commissions d'Appel d'Offres. Un des objectifs de cet outil est la transparence, l'efficacité, et la centralisation des données favorisant ainsi une collaboration fluide entre tous les services. Aussi, dans le même principe que pour les délibérations, chaque décision est générée depuis ce logiciel, conférant une autonomie totale à chaque service et renforçant la transversalité au sein de l'organisation.

ASSURANCES SINISTRES 2023



Relance et notifications des marchés d'assurances (dommages aux biens, responsabilité civile et responsabilité civile aérodrome, flotte auto, risques statutaires du personnel, protection juridique des personnes physiques et morales) pour la période 2024-2027 en collaboration avec l'assistant à maitrise d'ouvrage Protectas.

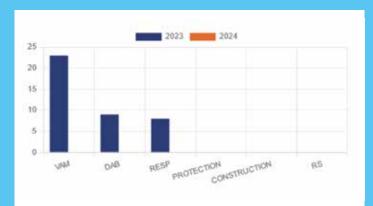
• Flotte automobile : 23 sinistres ;

Dommages aux biens: 9 sinistres;

• Responsabilité civile : 8 sinistres ;

• Protection juridique: 1 dossier.

Sinistres par branche



COMMANDE PUBLIQUE



les différents services de la COBAS.

Afin d'organiser la planification des actes achats, une programmation « 2024 » a été élaborée en partenariat avec les directions de Pôle et les services. Cette programmation est abordée comme un lien entre la planification des besoins et la préparation budgétaire. Elle est par conséquent réalisée en fin d'exercice budgétaire 2023. Un point d'actualisation et de recensement des nouveaux besoins le cas échéant interviendra en milieu d'année 2024 afin d'assurer au mieux la programmation des actes d'achat tout au long de l'année.

3AR

Dans le cadre de l'adhésion de la Collectivité au réseau 3AR, une partie de l'équipe de la Commande Publique a participé à des échanges afin d'obtenir des nouveaux « outils » qui vont dans le sens des évolutions législatives en cours, afin de prendre en compte des objectifs de développement durable dans leurs dimensions économique, sociale et environnementale.

SPASER

Avec le soutien du Commissariat Général au Développement Durable et de l'ADEME Nouvelle-Aquitaine, et avec le soutien technique des partenaires du réseau 3AR, celui-ci a proposé à la fin de l'été 2023 un nouvel Appel à Manifestation d'Intérêt pour les structures ayant mise en place ou souhaitant se lancer dans la mise en oeuvre d'un SPASER. Suite à la candidature du service commande publique et acceptation de celle-ci par le réseau 3AR, cet accompagnement a été mis en place. Les premières réunions se tiennent depuis début décembre 2023. L'ensemble du service Commande Publique participe à ces temps d'échange.

SINISTRES DOMMAGES OUVRAGE

- Pôle Environnement ;
- Ba2E.

DOCUMENTATION - ARCHIVES

- 396 mètres d'archives externalisées chez le prestataire de stockage, soit 792 conteneurs;
- 139 articles et sommaires numérisés, diffusés par lettre d'information bi-hebdomadaire ;
- Recherches documentaires et archivistiques, veille juridique.

CONTENTIEUX

• 17 dossiers en cours

COMMISSIONS DE SÉCURITÉ

• 92 visites

COMMISSION INTERCOMMUNALE POUR L'ACCESSIBILITÉ DES PERSONNES HANDICAPÉES

1 visite

REQUÊTE EN EXONÉRATION

16 avis

RESAH

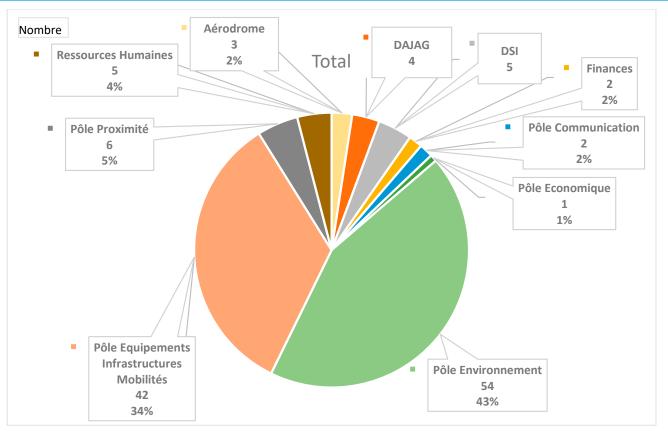
Le groupement « Réseau des Acheteurs Hospitaliers » (GIP RESAH) est un groupement d'intérêt public dont l'objectif est d'appuyer la mutualisation et la professionnalisation des achats du secteur de la santé, public et privé non lucratif. Le RESAH a constitué une centrale d'achat conformément au Code de la commande publique. Le Conseil Communautaire a approuvé l'adhésion de la COBAS à cette centrale d'achat. Cette adhésion, en plus de permettre aux directions et services de la Collectivité d'avoir accès au catalogue que la centrale d'achat propose, permet aux communes membres de l'EPCI de pouvoir bénéficier de cette plateforme d'achats groupés.

La stratégie d'achats relative aux Contrôles Réglementaires des Bâtiments (CRB) de la COBAS, initiée en 2018, a permis de réaliser en 2022 l'ensemble des contrôles sur tous les sites, imposés par la règlementation en vigueur. Ces contrôles ont déclenché des travaux de mise à niveau de nos installations dans le cadre des levées de réserve.

Au cours de l'année 2023 écoulée, il a été recensé la passation de 125 marchés publics dont les détails suivants peuvent être mis en avant :

• CAO - En 2023, la COBAS a coordonné 17 Commissions d'Appel d'Offres (CAO), traitant près de 53 dossiers en collaboration étroite avec les différents services de la Collectivité. Cette démarche témoigne de l'engagement de l'organisation dans la transparence des procédures d'attribution, assurant ainsi une gestion rigoureuse des ressources au service de la COBAS.





FINANCES



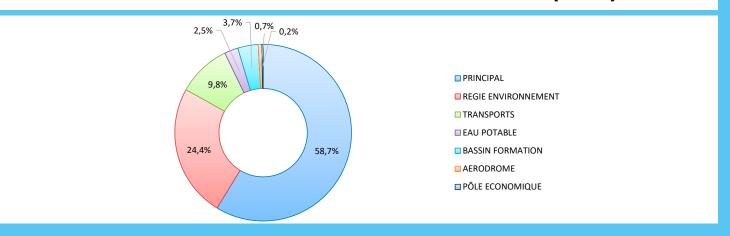
LES RECETTES DE FONCTIONNEMENT



Les produits annuels de fonctionnement de la Communauté d'agglomération du Bassin d'Arcachon Sud s'établissent à plus de 91 M€, tous budgets confondus, soit un niveau similaire par rapport au précédent exercice budgétaire. Ces recettes d'exploitation sont constituées à plus de 60 % d'impositions fiscales (dont principalement la taxe d'enlèvement

Ces recettes d'exploitation sont constituées à plus de 60 % d'impositions fiscales (dont principalement la taxe d'enlèvement sur les ordures ménagères, la taxe d'habitation sur les résidences secondaires, la compensation de la suppression de la taxe d'habitation sur les résidences principales, les taxes foncières des ménages et des sociétés, la taxe spéciale sur les surfaces commerciales...), mais également de dotations versées par l'Etat (5,2 M€), des activités assurées par les services communautaires, ainsi que des taxes affectées (versement mobilités, surtaxe eau) et des recettes diverses.

RECETTES DE FONCTIONNEMENT DE LA COBAS (91 M€)



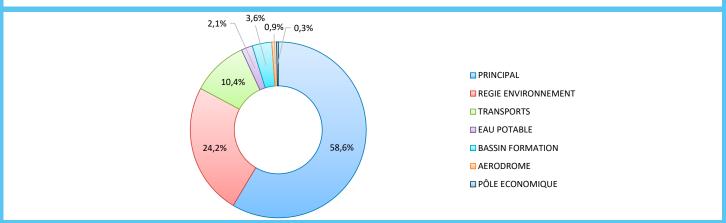
LES DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT



Les charges d'exploitation s'avèrent relativement maîtrisées avec une augmentation d'un peu plus de 2 % par rapport à l'année 2022, soit un peu moins de 2 M€ en volume, et ce malgré un contexte fortement inflationniste et les revalorisations successives de la valeur du point d'indice de la fonction publique décidées par le Gouvernement.

Cette évolution est portée principalement par deux budgets annexes. D'une part, le budget régie Environnement a enregistré une hausse de plus de 700 000 € portant sur l'ensemble des contrats de prestations de service (dont notamment le transport et le traitement des déchets non-valorisables). D'autre part, le budget annexe Transports a constaté l'application d'une clause contractuelle portant actualisation de la contribution versée au délégataire du service public des transports collectifs avec une majoration provisionnée à hauteur d'environ 840 000 €.

DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT DE LA COBAS (81 M€)



LES RECETTES D'INVESTISSEMENT

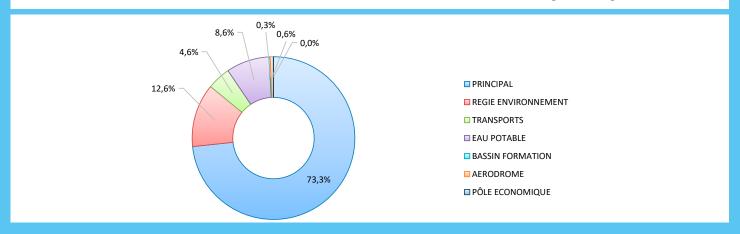


Les recettes de la section d'investissement diminuent de 13 % par rapport au précédent exercice pour atteindre 34 M€ en lien avec la baisse constatée au niveau des dépenses d'investissement (- 11 %).

Le budget Principal de la COBAS représente 71 % des investissements structurants de la collectivité et par voie de conséquence la majeure partie des financements permettant de les couvrir, soit 25 M€ sur le 34 M€ précités.

Aussi, sur le budget Principal, les sources de recettes proviennent essentiellement de l'autofinancement dégagé par la collectivité (47 %), d'emprunts (40 %), ainsi que des subventions d'investissements versées par des partenaires institutionnels (13 %).

RECETTES D'INVESTISSEMENT DE LA COBAS (34 M€)



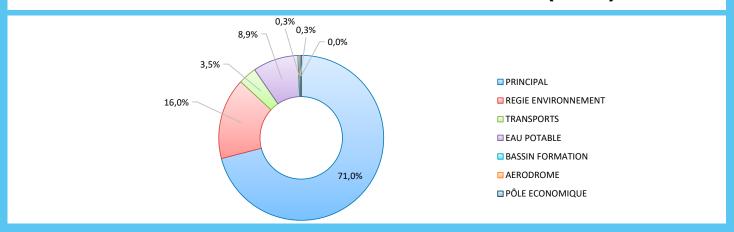
LES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT



Les dépenses d'investissement se sont établies à presque 35 M€ en 2023, portées majoritairement sur le budget Principal de la COBAS avec 24,5 M€ comptabilisés. La construction ou la réhabilitation des écoles reste la compétence communautaire générant le plus de dépenses d'équipement avec un montant cumulé de 9 M€ en 2023, soit 37 % du total précité. Viennent ensuite les échéances d'emprunt pour la part capital avec 5,6 M€, la réalisation de terrains synthétiques de sport pour 2,8 M€ ou encore la création de pistes cyclables pour 1 M€.

Sur les autres budgets de la collectivité, il est à noter les efforts d'investissement conséquents portés par l'environnement à plus de 5,5 M€ (modernisation du parc de véhicules de collecte, construction de bornes enterrées pour le verre...) ou encore l'eau potable à hauteur de 3 M€ (sécurisation et renouvellement des canalisations et d'adduction au réseau).

DÉPENSES D'INVESTISSEMENT DE LA COBAS (34 M€)



RESSOURCES HUMAINES



LES MOYENS HUMAINS



Au 31 décembre 2023, l'effectif total de l'EPCI est de 398 agents

(postes permanents et non permanents Temps Complet et Temps Non Complet pourvus)

→ 398 agents tous statuts confondus

- 360 sur postes permanents;
- 38 sur postes non permanents.

→ 360 permanents

- 139 femmes soit 38,61 %;
- 221 hommes soit 61,39 %.

→ 224 postes titulaires ou stagiaires

- 51 postes en CDI;
- 85 postes en CDD;
- 38 non permanents.

Par catégorie (permanents)

A	89	25%
В	94	26%
С	117	49%
Total	360	100%

Par filière (permanents)

Administrative	116
Technique	183
Animation	2
Médico-Sociale	2
Culturelle	57
Hors filière	0
Total	360

LES MOUVEMENTS EN 2023



Ils s'articulent comme suit :

- 10 départs en retraite ;
- 30 arrivées sous forme de recrutements gérés en interne par le service RH ;
- 8 mobilités internes.

LA GESTION DES CONTRACTUELS



La gestion des carrières est gérée à travers notamment :

- Des évaluations professionnelles pour tous les agents contractuels ayant une ancienneté supérieure à 1 an ;
- Des entretiens salariaux programmés tous les 3 ans.

LA CARRIÈRE DES AGENTS TITULAIRES ET LA GESTION DES MOBILITÉS



Elle se décompose de la manière suivante :

- 28 avancements de grade ;
- 12 promotions internes (au choix et examens professionnels):
- 6 réussites concours / examens.

LA FORMATION DES AGENTS COBAS EN 2023



211 agents ont bénéficié d'une ou plusieurs formations en 2023

- 402 inscriptions en formation;
- 865.5 jours de formation ont été réalisés pour un montant de 73 535,10 euros ;
- 125 jours de formation d'intégration (34.5 jours pour les titulaires et contractuels en 2022);
- 528.5 jours de formation de professionnalisation (762 en 2022) ;
- 181 jours de formation de perfectionnement (218.5 en 2021);
- Formation au titre du CPF: 31 jours de préparation aux concours et examens professionnels – 20 inscriptions (9 en 2022).

Dont

- 371.5 jours de formation CNFPT au titre de la cotisation obligatoire ;
- 143.5 jours de formation en interne à la collectivité ;
- 350.5 jours de formation par autres organismes.

LE DIALOGUE SOCIAL 2023



La Direction des Ressources Humaines contribue à la mise en oeuvre et à l'animation du dialogue social, à savoir :

- 4 Comités Social Territorial (CST);
- 3 Formations Spécialisées en Santé et Sécurité, Conditions de Travail (F3SCT).

Ces réunions sont le reflet du souhait de la collectivité de construire un dialogue social de qualité au sein de l'Agglo. Elles sont destinées à évoquer et à travailler en amont les CT et les CHSCT avec les représentants du personnels, les questions qui seront soumises au vote des Comités.

PROJETS MENÉS EN 2023 PAR LES RH



Installation des nouvelles instances réglementaires : CST et F3SCT et rédaction des protocoles ;

- Mise en place du Complément Indemnitaire Annuel;
- Ateliers sur les Risques Psycho-Sociaux et rédaction de la feuille de route.

INDICATEURS RH 2023



Le service des Ressources Humaines, c'est aussi un service support au service des agents :

- 462 Contrats et 316 avenants aux contrats;
- 897 Arrêtés ;
- 479 Visites de Médecine Préventive ;
- 5 232 Paies établies ;
- 817 Générations de courriers RH.



SERVICE INFORMATIQUE



LE SERVICE INFORMATIQUE



Les principales actions de la COBAS en 2023 concernant la modernisation de son système d'information sont :

- Migration de l'ensemble des serveurs de la COBAS sur des versions 2019 et 2022;
- Mise en place de nouveaux outils de cyber sécurité destinés à toujours mieux protéger le Système d'information de la COBAS (surveillance des activités suspectes (EDR) et l'authentification multifactorielle pour la DSI (MFA));
- Finalisation de l'ensemble de la dématérialisation des actes administratifs; arrêtés et décisions avec mise en place de la signature numérique de la présidente, gestion de l'ensemble des documents liés aux différentes commissions de la COBAS.

Le système d'information de la COBAS bâti sur une architecture multi-sites (Fibre Noire et MPLS) est

désormais constitué de 270 PCs, 40 serveurs physiques ou virtuels gérant les différents domaines, 2 NAS de stockage pour une volumétrie globale maximale de 30 To.

POINT-JUSTICE

• Refonte des réseaux de communication (accès à Internet par fibre optique, Wi-Fi sécurisé pour les intervenants extérieurs, téléphonie IP).

GED (Gestion Électronique des Documents)

Pour une meilleure efficacité, les tâches liées à l'enregistrement du courrier, la gestion des fournitures administratives du siège et des déplacements ont été confiées à un seul agent recruté en interne pour ce poste. Un nouveau contrat de dépose et remise du courrier avec la Poste a été signé afin de limiter les déplacements en voiture du vaguemestre.

Cette réorganisation a permis de réduire la consommation de carburant de 47% et de dégager du temps de travail administratif à l'agent concerné.

En 2023 le service a traité 5 185 courriers entrants (courrier postal et mail, hors chèques et documentation) et 11 526 plis affranchis.

BASSIN FORMATION

• Mise en place de 40 terminaux nouvelle génération dans les salles de cours et au centre de ressources.





· Renouvellement des serveurs physiques.

LE PÔLE COMMUNICATION ET INFORMATION



LE POINT-JUSTICE



JANVIER 2023 A ÉTÉ MARQUÉ PAR LA RÉALISATION DE LA VITRINE DU POINT-JUSTICE.

Le Pôle Communication a eu l'idée, à la manière d'une bande dessinée, de représenter tous les visuels des affiches de la COBAS : des Consignes de tri sur les emballages à l'Habitat avec la Rénovation, en passant par l'ALSH de COBAS situé dans la Maison de l'Infante à La Hume, la fourrière, la politique sportive avec les joggers, Bassin Formation avec les jeunes qui consultent leur ordinateur, la politique culturelle avec le Réseau des Médiathèques et bien évidemment les pistes cyclables avec les vélos.







Sur la façade : une enseigne lumineuse avec le logo de la COBAS, un bandeau avec le nom du Point-Justice et un panneau qui résume les 3 valeurs du Point-Justice : Aider, Orienter, Informer ont été créés spécialement.





L'ensemble de ces visuels a été décliné sur les réseaux sociaux et sur internet. Une nouvelle plaquette a dans la foulée vu le jour et un reportage très complet a été réalisé afin d'expliquer ce qu'est le Point-Justice, ce qui s'y passe et qui peut y venir.

QR code pour visionner le reportage consacré au Point-Justice sur son rôle et ses missions.



LE PÔLE ÉCONOMIQUE DE LA COBAS



AUTRE HABILLAGE, CELUI DU PÔLE ÉCONOMIQUE DE LA COBAS RÉALISÉ EN DÉCEMBRE 2023.

Il a fallu créer l'ensemble des façades et trouver la signalétique idéale pour une visibilité de loin comme de près, création assez complexe du fait de la structure et des lettres qui avaient été collées précédemment sans sous couche et qui, une fois décollées, restaient apparentes.



Retrouvez la vidéo de la mise en place de la nouvelle signalétique.





Tournage avec le drone et l'iPhone. Montage sur Final Cut et réalisation d'une illustration en motion design pour les vœux de la COBAS.

Retrouvez les reportages des Rendez-Vous de l'Emploi via les deux QR code:

- En un la pose de la bâche devant le Parc des Expositions de La Teste-de-Buch;
- En deux l'inauguration du salon.









Création de tous les kakémonos et de la bâche extérieure qui annonce l'évènement avec une particularité, spéciale développement durable, chaque année, seule la case de la date sera changée.





LA CULTURE



Le portail **RÉSEAU DES MÉDIATHÈQUES** a été lancé le 18 avril. Il a fallu créer l'ensemble des visuels à la fois pour internet et les réseaux sociaux mais aussi pour l'affichage et l'impression.

Des publicités dans les journaux locaux, des affiches pour les culs de bus et 10 000 flyers pour les 4 Médiathèques ont été réalisés ainsi qu'un reportage lors d'une conférence de presse à visionner *en flashant ce Qr Code*





Des sacs, des stylos et des marques-page réglettes ont vu le jour et ont été distribués aux 4 médiathèques pour communiquer lors du lancement du nouveau portail et de la nouvelle carte.





Cette **nouvelle carte** « Réseau des Médiathèques » a été créée et permet depuis septembre 2023 aux habitants de circuler gratuitement sur l'ensemble des 4 Médiathèques du Sud Bassin.



LE RÉSEAU DES ÉCOLES ET CONSERVATOIRES DE MUSIQUE

Reportage réalisé sur la Formation suivie par les Professeurs de Musique

Flashez le Qr Code pour visionner le reportage.







Communauté d'Agglomération du Bassin --- d'Arcachon Sud - COBAS

Publié par Sophie Nény 12 sept. 2023 • 🚱

A l'initiative de la COBAS, la Communauté d'Agglomération du Bassin d'Arcachon Sud, les professeurs de musique des 4 villes... Afficher la suite



Voir les statistiques et les publicités

Booster la publication





Sur Facebook cette publication a touché 1 593 personnes et créé 107 interactions, partages.

LE SPORT



2 Terrains synthétiques construits.

Tournage et réalisation d'un reportage sur l'inauguration et les différentes étapes des travaux des terrains de Gujan-Mestras et du Teich avec les coulisses des tests pour obtenir le classement par la Fédération Française de Football.

Flashez le QR Code pour visionnez le reportage 1013 personnes touchées, 71 interactions et 1174 impressions sur Facebook.









ALSH DE LA COBAS



Création de la plaquette 2023 de l'ALSH, des plannings des mercredis et des vacances scolaires ainsi que les menus des enfants.





HABITAT



Pour chaque animation, le Service Habitat de la COBAS demande la création de flyers ou d'une affiche en vue d'informer les habitants des villes et des différents quartiers, que ce soit pour la tenue d'un stand ou l'organisation d'une balade thermographique. Une dizaine d'actions ont été organiséees.







MOBILITÉS



Création de la 3º édition du Plan vélo avec l'ajout de l'itinéraire 21

A chaque édition, les tracés varient, les stations de gonflage et les informations évoluent, les photos et les publicités aussi. Diffusion sur les réseaux sociaux, en cul de bus, sur internet, dans la presse locale, via l'appli « my bus » de Baïa et sous la forme d'un plan tiré à 30 000 exemplaires.





Création de **3 panneaux** pour la Navette Maritime « **bus de mer» et de 30 000 flyers**.



Création de l'adhésif pour apposer sur la Navette Dune du Pilat.



SITE INTERNET DE LA COBAS



Mise à jour quotidienne et refonte en 2023 du site Internet de la COBAS avec pour objectif de simplifier son utilisation.



+ d'icônes sur la page d'accueil qui renvoient sur les services de la Communauté d'Agglomération.

Production d'une quarantaine d'Actualités à la Une ainsi que la mise en ligne de toutes les délibérations, procès verbaux et décisions votés lors des 6 conseils communautaires.



L'annonce sur FB à l'occasion des fêtes de fin d'année a touché **3642** personnes et généré 191 Interactions.



La communication gère aussi les Informations utiles du type modifications d'horaires des collectes, fermetures des déchèteries des professionnels et de celles des particuliers.





SITE INTERNET (SUITE)



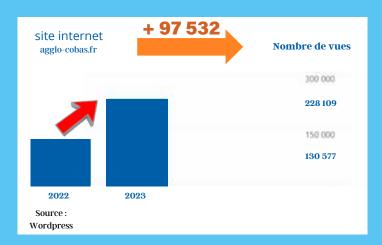
Mise à jour des pages du site internet notamment de celles qui regroupent les Compétences de l'Agglomération ainsi que celles de tous les Pôles avec une arborescence plus fonctionnelle.

NOMBRE DE VUES

ET LE RÉSULTAT EST SANS APPEL:

- Meilleure visibilité grâce à des icônes mieux identifiées ;
- Plus facile d'accès.

En 2023, 97 532 vues de plus qu'en 2022.

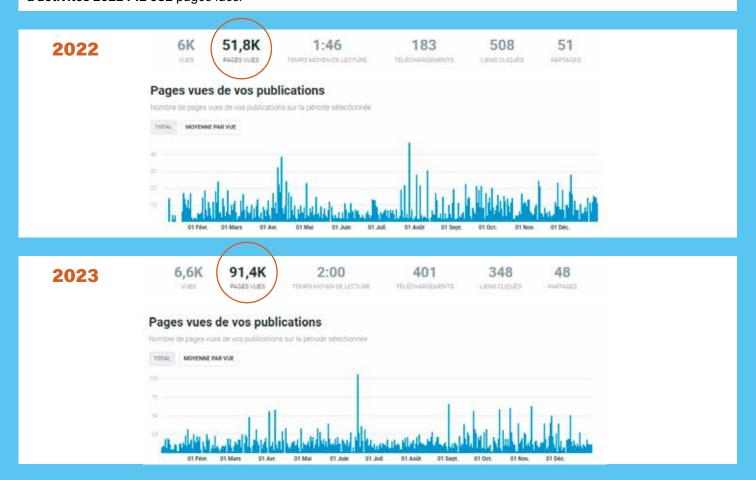


WORDPRESS, CANVA, CALAMÉO:

Entre 2022 et 2023 les publications postées via Calaméo sont passées de **51 800** pages vues à **91 400.** Des aides indispensables pour faire vivre et partager les visuels et informations de la COBAS.

Entre 2022 et 2023 les publications postées via Calaméo sont passées de 51 800 pages vues à 91 400.

Les pages les plus lues sont celles du **guide des déchets : 25 106** puis du **guide Habitat : 13 481** et ensuite du **Rapport d'activités 2022 : 12 682** pages lues.



PUBLICATIONS DE LA COBAS



Le Pôle Communication et Information assure la création des formats qu'il adapte à chaque réseau social et à son site internet. Cette année les habitants ont découvert un nouveau Point-Justice, il a fallu leur faire part du changement d'adresse, comment s'y rendre, en bus notamment et, pourquoi il était intéressant pour eux d'y aller.

Créations et **Publications de tous les Rapports** : Rapports d'activités, de Développement Durable et des Délégations de Service Public : Véolia, Équalia, Baïa... des plaquettes : Point-Justice, ALSH et des 2 Magazines de la COBAS.

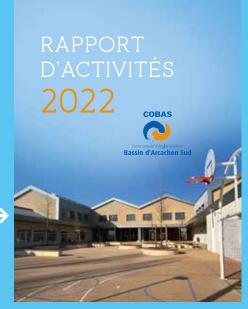




QR code pour visionner les mag'Agglo de la COBAS











Création du Rapport de Développement Durable 2022 et distribution de 48 200 exemplaires dans les boîtes aux lettres de la population.



Diffusion des directs audio des Conseils communautaires avec publication sur internet te réseaux sociaux pour suivre chaque conseil de chez soi ou d'ailleurs.



Et avant chaque conseil, entre 14h et 15h, un message est également diffusé pour indiquer le programme du jour du Conseil. Cela permet de faire patienter les auditeurs en avance jusqu'à 15h, heure d'ouverture de la séance avec l'appel des élus.

+Diffusion du reportage tourné le 14/12/23 pendant le Conseil



CARTE DE VOEUX 2024



Lors du dernier Conseil Communautaire de l'année 2023, la carte de Voeux électronique 2024 a été présentée aux élus avec un slogan: « Ensemble on est plus fort » avec la photo des 4 maires du Sud Bassin.

Réalisée par la directrice de la Communication à partir de vidéos, photos et d'animations en Motion Design qu'elle a accompagnée d'un commentaire pour lier l'ensemble des images. Cette carte annonce l'ensemble des projets de la COBAS pour l'année à venir. Elle remplace tous les vœux papiers de la Collectivité.





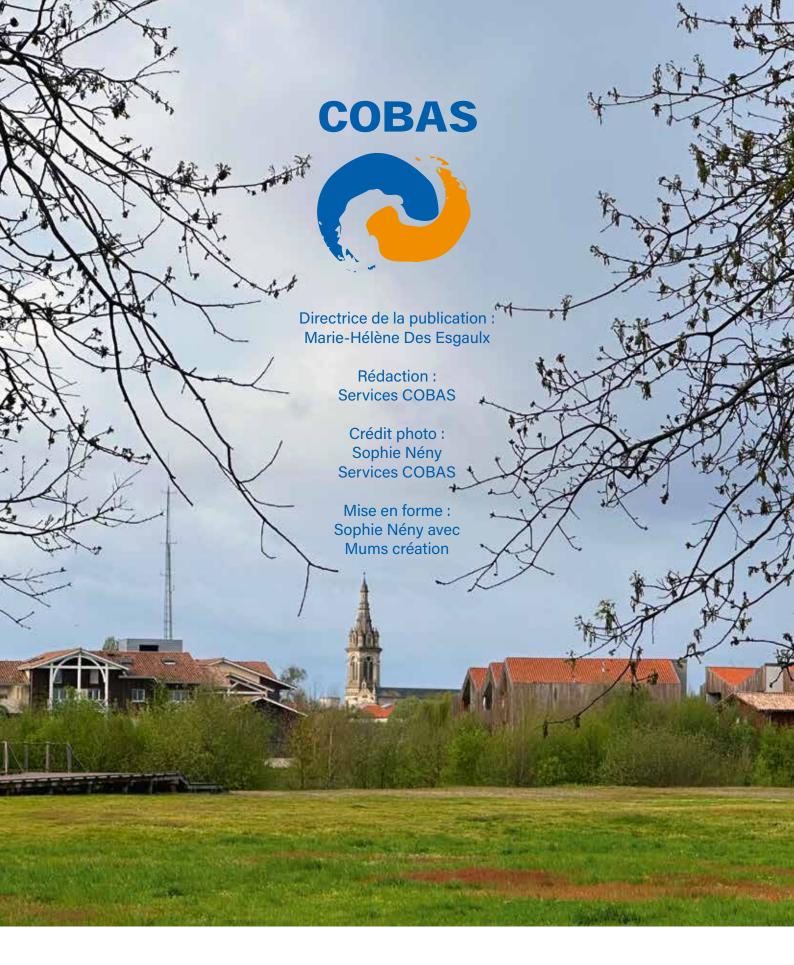


QR code pour visionner la carte de Vœux électronique de la COBAS





En 2023, le Pôle Communication a su développer et renforcer l'image de la Collectivité.



www.agglo-cobas.fr **f** @cobaslagglo



033-243300563-20240627-DEL-2024-06-057-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024

Publication: 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS





Bassin d'Arcachon Sud



N° DEL-2024-06-057

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DE LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU BASSIN D'ARCACHON SUD

SÉANCE DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU 26 juin 2024 à 15h00

L'AN DEUX MILLE VINGT-QUATRE, le 26 JUIN 2024 à 15h00, le Conseil de la COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU BASSIN D'ARCACHON SUD, s'est réuni en séance ordinaire à la Maison des Associations, sise Route des Bénévoles à GUJAN-MESTRAS, sous la présidence de Marie-Hélène DES ESGAULX.

Nombre de Conseillers Communautaires en exercice : 44

Date de la convocation : 20 juin 2024

PRÉSENTS:

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

Sylvie BANSARD, Pascal BERILLON, Patrice BEUNARD, Geneviève BORDEDEBAT, Jean-François BOUDIGUE, Philippe BUSSE, Alain CHAUTEAU, Valérie COLLADO, Bernard COLLINET, Chantal DABE, Patrick DAVET, Philippe DE LAS HERAS, Nathalie DELFAUD, Karine DESMOULIN, Evelyne DONZEAUD, Bruno DUMONTEIL, Anne ELISSALDE, Yves FOULON, Brigitte GRONDONA, Yves HERSZFELD, Christelle JECKEL, Thierry MAISONNAVE, André MOUSTIE, Marc MURET, Xavier PARIS, Bruno PASTOUREAU, Marielle PHILIP, Elisabeth REZER-SANDILLON, Magdalena RUIZ, Gérard SAGNES, Paul SCAPPAZZONI

ABSENT(S) REPRÉSENTÉ(S), conformément à l'article L.2121-20 du Code Général des Collectivités Territoriales :

May ANTOUN à Geneviève BORDEDEBAT, Christine DELMAS à Thierry MAISONNAVE, François DELUGA à Karine DESMOULIN, Isabelle DEVARIEUX à Gérard SAGNES, Jean-Jacques GERMANEAU à Bernard COLLINET, Dominique POULAIN à Brigitte GRONDONA, Cyril SOCOLOVERT à Valérie COLLADO

ABSENT(S) EXCUSÉ(S):

Eric BERNARD, Jacques CHAUVET, Danielle DESMOLLES, Sophie DEVILLIERS, Tony LOURENCO

ÉGALEMENT PRÉSENTS:

Marie-Pierre CHASSAING DEGUINE, Directrice Générale des Services Nicolas SCHIRR-BONNANS, Directeur de Cabinet

SECRÉTAIRE DE SÉANCE, conformément à l'article L.2121-15 du Code Général des Collectivités Territoriales :

Elisabeth REZER-SANDILLON est désignée comme Secrétaire de séance

32 présents

7 procurations

5 absents

033-243300563-20240627-DEL-2024-06-057-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024

Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



Conseil Communautaire de la COBAS du 26 juin 2024

RAPPORTEUR: Yves FOULON

N° DEL-2024-06-057

RAPPORT ANNUEL 2023 NAUTIBAS RELATIF AU CONTRAT DE PARTENARIAT PUBLIC-PRIVE DES TROIS ÉQUIPEMENTS AQUATIQUES COMMUNAUTAIRES

Mes Chers Collègues,

Par délibération n°11-166 en date du 22 juillet 2011, la COBAS a approuvé les termes du contrat de Partenariat Public-Privé (P.P.P.) avec la société NAUTIBAS et a autorisé le Président de la COBAS à signer ledit contrat en septembre 2011, pour la création de trois équipements aquatiques sur notre territoire. Ces trois équipements ont été ouverts en novembre 2013.

Conformément aux dispositions du Code Général des Collectivités Territoriales (CGCT), le cocontractant NAUTIBAS a établi et transmis à la COBAS un rapport annuel permettant le suivi de l'exécution du contrat de partenariat pour l'exercice clos le 31 décembre 2023 et dont vous trouverez les données essentielles en annexe de la présente délibération.

VU le Code général des collectivités territoriales ;

VU le Code général de la propriété des personnes publiques ;

VU le Code de la commande publique ;

VU les annexes jointes à la présente délibération notamment la note de synthèse présentant les volets opérationnels et financiers puis les faits marquants, le rapport d'activités et ses annexes :

VU l'avis de la Commission Consultative des Services Publics Locaux (CCSPL) en date du 17 juin 2024 ;

VU l'avis favorable du Bureau du 17 juin 2024.

Je vous propose, mes Chers Collègues, de bien vouloir :

- PRENDRE ACTE de la présentation au Conseil communautaire du rapport annuel 2023 de NAUTIBAS dans le cadre du contrat de Partenariat Public-Privé des trois équipements aquatiques, joint à la présente délibération avec ses annexes,
- **CONFIRMER** les conditions de mise à disposition de ce rapport au public,
- APPROUVER sa transmission aux quatre communes membres de la COBAS.

033-243300563-20240627-DEL-2024-06-057-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024

Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



La Présidente met aux voix les propositions ci-dessus

Décision du Conseil Communautaire : ADOPTE à L'UNANIMITÉ

POUR: 39 CONTRE: 0 ()

ABSTENTIONS: 0()

NE PRENANT PAS PART AU VOTE: 0 ()

Et ont signé les membres présents Pour extrait certifié conforme Arcachon, le 27 juin 2024

Elisabeth REZER-SANDILLON SECRÉTAIRE DE SÉANCE Marie-Hélène DES ESGAULX PRÉSIDENTE de la COBAS

COBAS Bassin d'Arcachon Sud Communauté d'Aggiamération

Publié le 0 2 JUIL, 2024

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur 033-243300563-20240627-DEL-2024-06-057-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2020BAS

Publication: 02/07/2024







Conseil Communautaire du 26 juin 2024

Équipements Aquatiques - Les consommations pour l'année 2023 :

Equipement de La Teste de Buch :

~ /D ·
Gaz/Bois

\$ **435 MWh** (452 mwh en 2022) consommés pour le bois 79%.

🔖 113 MWh (291 mwh en 2022) consommés pour le gaz, soit 21 % de mixité, et - 5 164 gr Mw (26 768 gr Mw en 2022) de CO₂ rejetés pour un objectif contractuel de 60 gr Mw.

En 2022 chaine du convoyeur principal cassée

🔖 0 point de malus sur l'indicateur de performance en lien avec le respect des rejets de CO₂ contre 0 point en 2022.

Électricité:

🔖 801 MWh (790 MWh en 2022) consommés pour un objectif de 709 MWh.

Eau:

§ 9 806 m³ (10 047 m3 en 2022) consommés pour un objectif de 12 978 m³.

♦ 75 I/baigneurs (95 I/baigneurs en 2022) pour les bassins pour un objectif entre 45 et 55.

Baisse des consommations depuis la réparation des fuites sous bassin

Équipement d'Arcachon:

Gaz:

🔖 **409 MWh** (335 MWh en 2022) consommés pour le gaz pour un objectif de 1 195 MWh.

Électricité:

🔖 **534 MWh** (265 MWh en 2022) consommés pour un objectif de 674 MWh.

Fau:

♥ 10 322 m³ (4 774 m3 en 2022) consommés pour un objectif de 12 301 m³.

entre 45 et 55.

Problème de surconsommation depuis 2022. Investigation recherche fuite cachée.

♦ 148 I/baigneurs (109 I/baigneurs en 2022) pour les bassins pour un objectif entre 45 et 55.

Problème de fuite sur banne bac tampon et sur fonctionnement ozoneur



Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur 033-243300563-20240627-DEL-2024-06-057-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2020BAS

Publication : 02/07/2024





Conseil Communautaire du 26 juin 2024

<u>Équipeme</u>	nt de Gujan-Mestras :
	□ Gaz :
	□ Électricité : \$\\$\\$\\$\\$\\$693 MWh (739 MWh en 2022) consommés pour un objectif de 779 MWh.
	□ Eau : ♥ 7 916 m³ (12 095 m3 en 2022) consommés pour un objectif de 11 711 m³. Fuite importante sous jacuzzi en 2022
	♣ 58 I/baigneurs (84 I/baigneurs en 2022) pour les bassins pour un objectif entre 45 et 55. Baisse des consommations depuis la réparation des fuites sous bassin
<u>Équipements Aq</u>	uatiques - la maintenance pour l'année 2023 :
Équipeme	nt de La Teste de Buch :
	□ 267 interventions soit 54 % en préventif et 41 % en correctif. Environ 19 % concernait des problèmes en lien avec le traitement de l'eau et 36 % concernait le chauffage.
	□ 12 points de malus sur l'indicateur de performance comme détaillé sur le rapport d'activité soit 0 point de malus en lien avec l'appel aux énergies renouvelables - rejet CO _{2, .}
<u>Équipeme</u>	nt d'Arcachon :
	□ 139 interventions soit 71 % en préventif et 27 % en correctif. Environ 48 % concernait des problèmes en lien avec le traitement de l'eau et 19% concernait le chauffage.
	□ 07 points de malus sur l'indicateur de performance comme détaillé sur le rapport d'activité.
<u>Équipeme</u>	nt de Gujan-Mestras :
	□ 264 interventions soit 62 % en préventif et 34 % en correctif. Environ 49 % concernait des problèmes en lien avec le traitement de l'eau.et 20% concernait le chauffage.

08 points de malus sur l'indicateur de performance comme détaillé sur le

rapport d'activité.





RAPPORT D'ACTIVITÉ ANNUEL 2023 PISCINES DE LA COBAS

Restreint Interne Confidentiel





Sommaire

01	Sécurité	06	Bilan des travaux P3
02	Informations contractuelles	07	P3 prévisionnel 2024
03	Suivi énergétique	80	Faits marquants
04	Optimisation de performance	09	Bilan réglementaire
05	Maintenance et exploitation	10	Satisfaction client



033-243300563-20240627-DEL-2024-06-057-DE Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024 Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS





Sécurité





Indicateurs : sur l'équipe X3F - 0 évènements ATSA

Visite Préventive Sécurité (VPS) : l'ensemble de l'équipe X3F a été visité sur la période (Visite individuelle qui permet de rechercher les actes et les conditions dangereuses susceptibles d'être à l'origine des accidents et de les minimiser)

Causerie: 8 causeries réalisées sur la période (dont chute en hauteur, rappel de la conduite à tenir en cas d'accident)

Sous-traitance: 9 contrôles réalisés sur la période (dont Azur concept, Uni var, SITHER ,SOREBA ,VOILAR ...)





033-243300563-20240627-DEL-2024-06-057-DE

Réception par le préfet : 01/07/2024

Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS





Informations contractuelles

02



Accuse de reception - Ministere de l'interieur
033-243300563-20240627-DEL-2024-06-057-DE
Accusé certifié exécutoire

nformations contractuelles

Synthèse contrat

Numéro du contrat : 23COBAS

Intitulé contrat : Contrat de partenariat relatif au financement, à la conception, à la construction,

à la maintenance, à la gestion et à l'exploitation d'un ensemble de 3 piscines

Type de prestations : $R5 \rightarrow Gestion des énergies$

R2 — Maintien opérationnel des installations et réalisation des visites

R3 → **GER** (**Gros Entretien Renouvellement**)

Prise d'effet : 1^{er} novembre 2013

Client signataire : NAUTIBAS



Accusé de réception - ministère de l'interieur 033-243300563-20240627-DEL-2024-06-057-DE Accusé certifié exécutoire

informations contractuelles

Modalités de dépannage

Numéro d'appel destiné aux demandes de dépannage

Pour toutes vos demandes d'intervention

24h/24h - 7j/7j

0811 20 20 51

(Prix appel local)

Du lundi au vendredi – de 8h à 12h et de 14h à 18h (17h vendredi)

gdc.garonne@engie.com

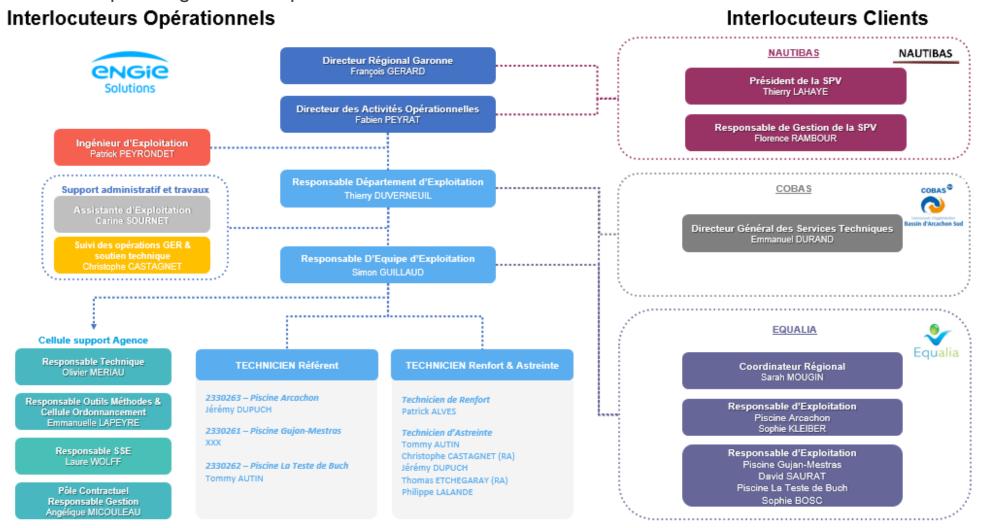
Merci de <u>communiquer systématiquement le numéro d'installation</u> suivant :

N° Installation	Nom	Type de prestation	Délai d'intervention en heures ouvrées	Astreinte	Délai d'intervention Heures non ouvrées
2330261000	Piscine GUJAN-MESTRAS	R5 R2 R3	2	OUI	2
2330262000	Piscine LA TESTE DE BUCH	R5 R2 R3	2	OUI	2
2330263000	Piscine ARCACHON	R5 R2 R3	2	OUI	2



Marie-Hinformations Contractuelles

Vos interlocuteurs techniques et gestion au quotidien



033-243300563-20240627-DEL-2024-06-057-DE Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024 Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS





Suivi énergétique





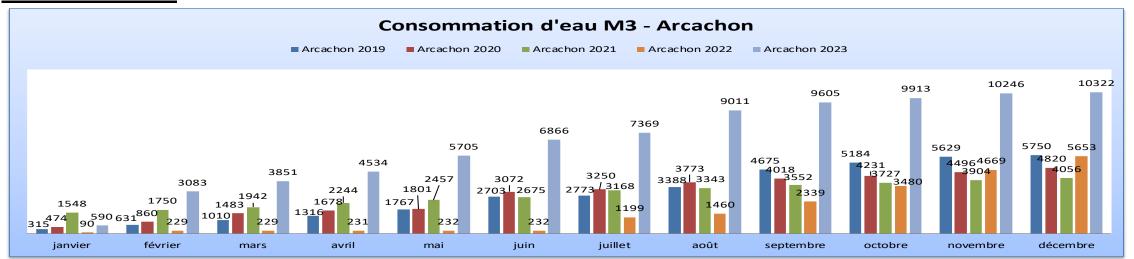
O33-243300563-20240627-DEL-2024-06-057-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024
Publication : 02/07/2024

Marie-Habit Fréde Résident de l'était de l

PISCINE ARCACHON: Suivi de la consommation eau cumulée



	Conso eau COBAS M3													
Année	janvier	février	mars	avril	mai	juin	juillet	août	septembre	octobre	novembre	décembre		
Arcachon 2023	590	3083	3851	4534	5705	6866	7369	9011	9605	9913	10246	10322		
Arcachon 2022	90	229	229	231	232	232	1199	1460	2339	3480	4669	5653		
Arcachon 2021	1548	1750	1942	2244	2457	2675	3168	3343	3552	3727	3904	4056		
Arcachon 2020	474	860	1483	1678	1801	3072	3250	3773	4018	4231	4496	4820		
Arcachon 2019	315	631	1010	1316	1767	2703	2773	3388	4675	5184	5629	5750		
Reference contrat partenariat	1025	2050	3075	4100	5125	6150	7175	8200	9225	10250	11275	12300		

Commentaires : Problème surconsommation depuis 2022. Investigation de recherche fuite cachée

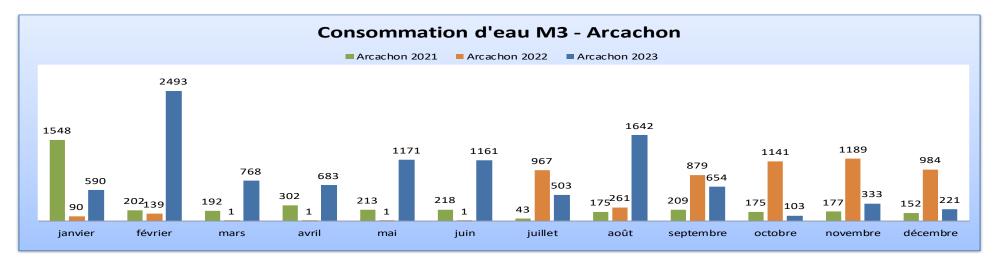


Accuse de reception - Ministere de l'interieur
033-243300563-20240627-DEL-2024-06-057-DE
Accusé certifié exécutoire

Surviva energettale

PISCINE ARCACHON: Suivi de la consommation eau par mois

	Conso eau COBAS M3												
Année	janvier	février	mars	avril	mai	juin	juillet	août	septembre	octobre	novembre	décembre	
Arcachon 2023	590	2493	768	683	1171	1161	503	1642	654	103	333	221	
Arcachon 2022	90	139	1	1	1	1	967	261	879	1141	1189	984	
Arcachon 2021	1548	202	192	302	213	218	43	175	209	175	177	152	
Reference contrat													
partenariat	1025	1025	1025	1025	1025	1025	1025	1025	1025	1025	1025	1025	

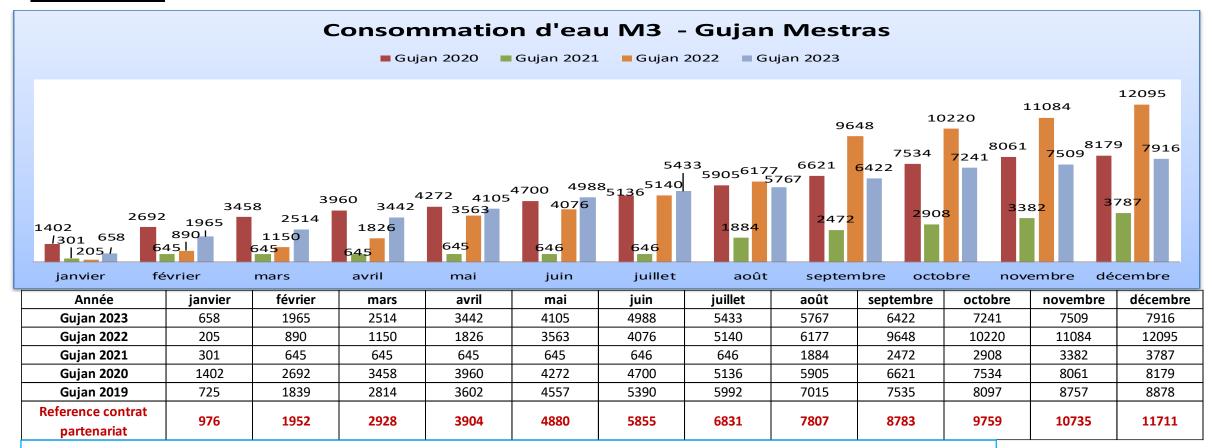


Commentaires : réparation fuite sur fond bac tampon fin aout début septembre, fuite non visible et difficilement repérable physiquement .



Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240627-DEL-2024-06-057-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 01/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hamilton : 02/07/2024

PISCINE GUJAN: Suivi de la consommation eau cumulée



Commentaires :Consommation d'eau en réduction par rapport à 2022 suite à la réparation de l'ozoneur

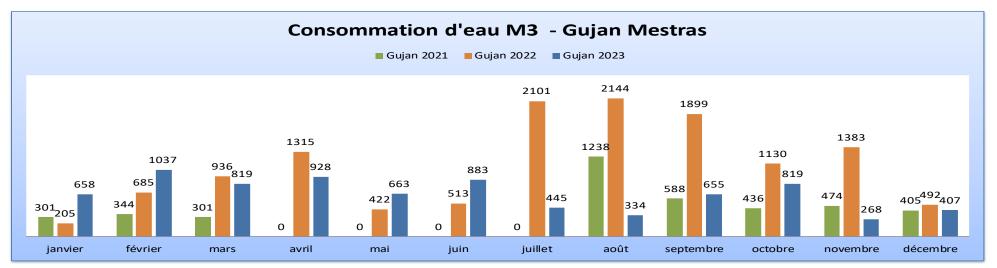


Accuse de reception - Ministère de l'Interieur
033-243300563-20240627-DEL-2024-06-057-DE
Accusé certifié exécutoire

Suivi énergétique

PISCINE GUJAN: Suivi de la consommation eau par mois

	Conso eau COBAS M3												
Année	janvier	février	mars	avril	mai	juin	juillet	août	septembre	octobre	novembre	décembre	
Gujan 2023	658	1037	819	928	663	883	445	334	655	819	268	407	
Gujan 2022	205	685	936	1315	422	513	2101	2144	1899	1130	1383	492	
Gujan 2021	301	344	301	0	0	0	0	1238	588	436	474	405	
Reference contrat													
partenariat	976	976	976	976	976	976	976	976	976	976	976	976	



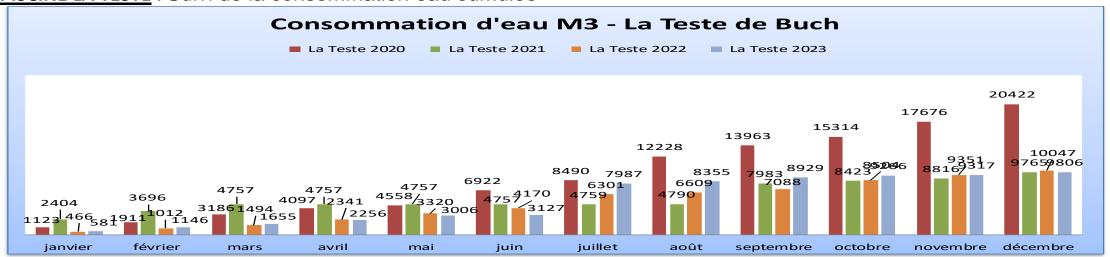
Commentaires : Évolution à la baisse à la suite de la réparation de l'ozoneur en mars 2023.



O33-243300563-20240627-DEL-2024-06-057-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 01/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Habit Fréchet Chérica de l'Interieur

Marie-Habit Fréchet Ché

PISCINE LA TESTE : Suivi de la consommation eau cumulée



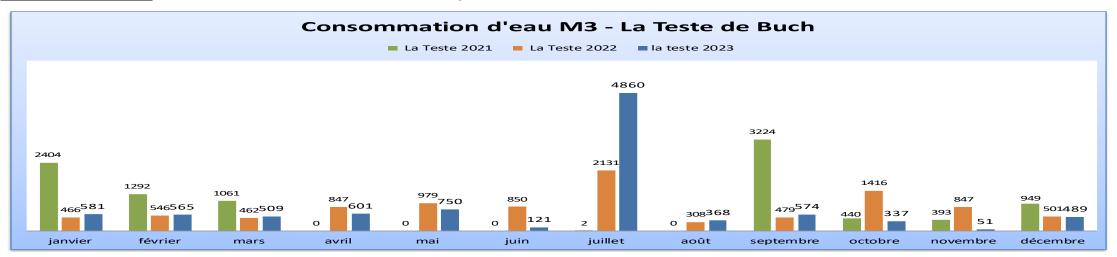
	Conso eau COBAS M3													
Année	janvier	février	mars	avril	mai	juin	juillet	août	septembre	octobre	novembre	décembre		
La Teste 2023	581	1146	1655	2256	3006	3127	7987	8355	8929	9266	9317	9806		
La Teste 2022	466	1012	1494	2341	3320	4170	6301	6609	7088	8504	9351	10047		
La Teste 2021	2404	3696	4757	4757	4757	4757	4759	4790	7983	8423	8816	9765		
La Teste 2020	1123	1911	3186	4097	4558	6922	8490	12228	13963	15314	17676	20422		
La Teste 2019	2190	2956	4910	5810	6951	7696	10714	12320	13434	15396	15396	17647		
Reference contrat partenariat	1082	2163	3245	4326	5408	6489	7571	8652	9734	10815	11897	12978		

Commentaires : Évolution à la baisse des consommations entre 2022 et 2023



Accuse de reception - Ministère de l'Interieur
033-243300563-20240627-DEL-2024-06-057-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 01/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hamilton de l'était de l'

PISCINE LA TESTE : Suivi de la consommation eau par mois



	Conso eau COBAS M3												
Année	janvier	février	mars	avril	mai	juin	juillet	août	septembre	octobre	novembre	décembre	
la teste 2023	581	565	509	601	750	121	4860	368	574	337	51	489	
la teste 2022	466	546	462	847	979	850	2131	308	479	1416	847	501	
la teste 2021	2404	1292	1061	0	0	0	2	0	3224	440	393	949	
Reference contrat													
partenariat	1082	1082	1082	1082	1082	1082	1082	1082	1082	1082	1082	1082	

Commentaires : Forte consommation eau sur juillet .Travaux et arrêt technique estival.

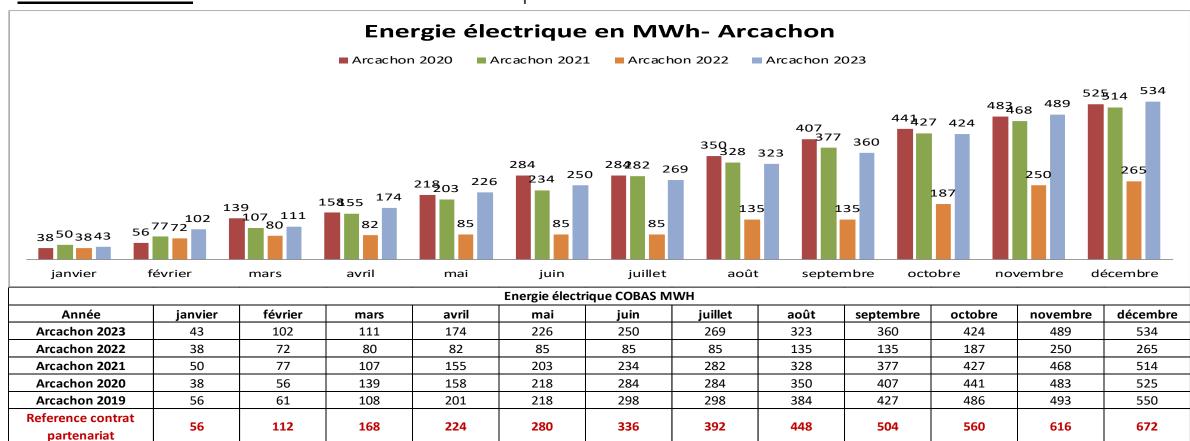


Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240627-DEL-2024-06-057-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 01/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Heal Company de l'Intérieur
Marie-Heal Company de l'Intérieur
Marie-Heal Company de l'Intérieur
Marie-Heal Company de l'Intérieur

Marie-Heal Company de l'Intérieur

Octobre de l'Int

PISCINE ARCACHON: Suivi de la consommation électrique cumulée

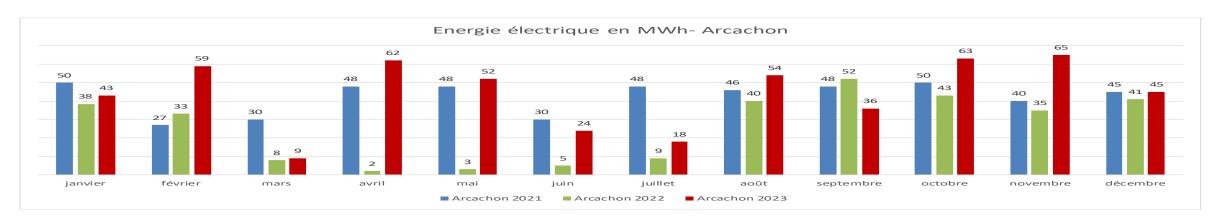


Commentaires : Retour des consommations électrique classique à la suite de la baisse de 2022 due aux arrêts techniques DO



Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240627-DEL-2024-06-057-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 01/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hamilton : 01/07/2024

PISCINE ARCACHON: Suivi de la consommation électrique par mois



	Energie électrique COBAS MWH												
Année	janvier	février	mars	avril	mai	juin	juillet	août	septembre	octobre	novembre	décembre	
Arcachon 2023	43	59	9	62	52	24	18	54	36	63	65	45	
Arcachon 2022	38	33	8	2	3	5	9	40	52	43	35	41	
Arcachon 2021	50	27	30	48	48	30	48	46	48	50	40	45	
Reference contrat													
partenariat	56	56	56	56	56	56	56	56	56	56	56	56	

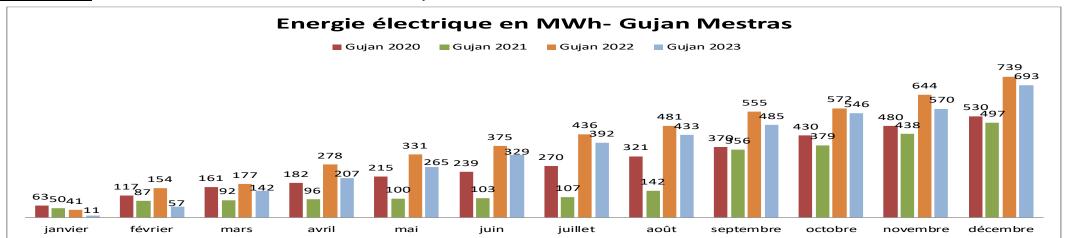
Commentaires : Retour des consommations électriques en comparaison année complète.



Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur 033-243300563-20240627-DEL-2024-06-057-DE Accusé certifié exécutoire Réception par le préfet : 01/07/2024

Sulvi énergétique

PISCINE GUJAN: Suivi de la consommation électrique cumulée



	Energie électrique COBAS MWH														
Année	janvier	février	mars	avril	mai	juin	juillet	août	septembre	octobre	novembre	décembre			
Gujan 2023	11	57	142	207	265	329	392	433	485	546	570	693			
Gujan 2022	41	154	177	278	331	375	436	481	555	572	644	739			
Gujan 2021	50	87	92	96	100	103	107	142	356	379	438	497			
Gujan 2020	63	117	161	182	215	239	270	321	370	430	480	530			
Gujan 2019	71	126	190	262	322	379	426	504	559	624	703	740			
Reference contrat partenariat	65	130	195	260	325	390	455	520	585	650	715	780			

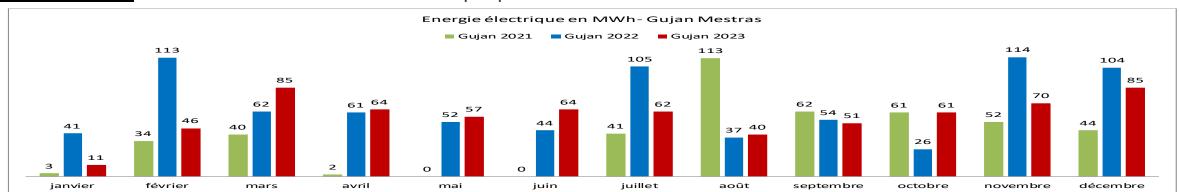
Commentaires : Baisse des consommations électriques par rapport à 2022 et 2019.



Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240627-DEL-2024-06-057-DE
Accusé certifié exécutoire

Sulvi energettque

PISCINE GUJAN: Suivi de la consommation électrique par mois



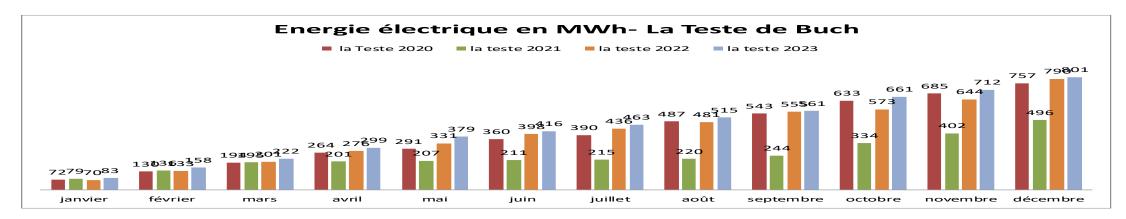
	Energie électrique COBAS MWH												
Année	janvier	février	mars	avril	mai	juin	juillet	août	septembre	octobre	novembre	décembre	
Gujan 2023	11	46	85	64	57	64	62	40	51	61	70	85	
Gujan 2022	41	113	62	61	52	44	105	37	54	26	114	104	
Gujan 2021	3	34	40	2	0	0	41	113	62	61	52	44	
Reference contrat													
partenariat	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	

Commentaires : Diminution des consommations électriques. Rappel arrêt piscine en 2021 pour travaux DO.



Accusé de l'écéption - Millistère de l'Interieur 033-243300563-20240627-DEL-2024-06-057-DE Accusé certifié exécutoire Réception par le préfet : 01/07/2024 Publication : 02/07/2024 Marie-Habit Fréside de l'Interieur Marie-Habit Fréside de l'Interieur Publication : 02/07/2024

PISCINE LA TESTE : Suivi de la consommation électrique cumulée

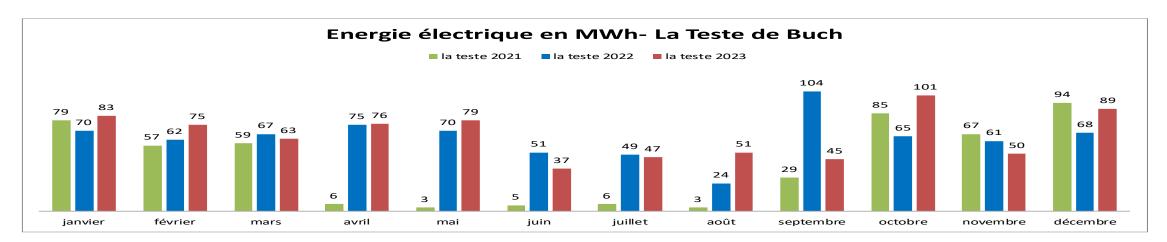


	Energie électrique COBAS MWH												
Année	janvier	février	mars	avril	mai	juin	juillet	août	septembre	octobre	novembre	décembre	
la teste 2023	83	158	222	299	379	416	463	515	561	661	712	801	
la teste 2022	70	133	201	276	331	398	436	481	555	573	644	790	
la teste 2021	79	136	195	201	207	211	215	220	244	334	402	496	
la Teste 2020	72	130	194	264	291	360	390	487	543	633	685	757	
la Teste 2019	69	118	202	273	347	394	451	542	601	670	718	802	
Reference contrat partenariat	59	118	177	236	295	354	413	472	531	590	649	708	

Commentaires : augmentation des consommations électriques retour sur les bases de 2019.



PISCINE LA TESTE : Suivi de la consommation électrique par mois



	Energie électrique COBAS MWH											
Année	janvier	février	mars	avril	mai	juin	juillet	août	septembre	octobre	novembre	décembre
la teste 2023	83	75	63	76	79	37	47	51	45	101	50	89
la teste 2022	70	62	67	75	70	51	49	24	104	65	61	68
la teste 2021	79	57	59	6	3	5	6	3	29	85	67	94
Reference contrat												
partenariat	59	59	59	5 9	59	59	59	59	59	59	59	59

Commentaires : Rappel en 2021 arrêt piscine pour travaux DO



O33-243300563-20240627-DEL-2024-06-057-DE

Accusé certifié exécutoire

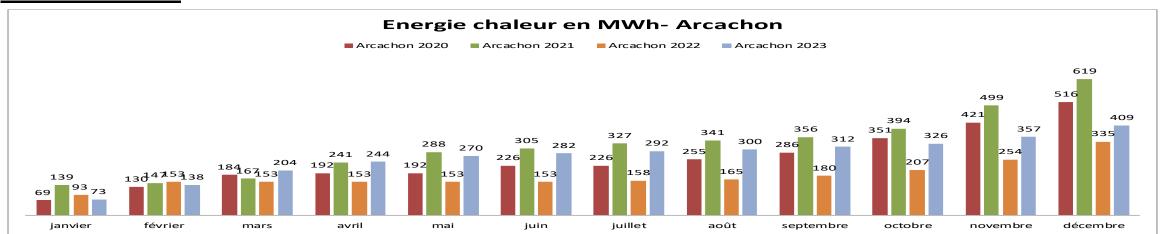
Réception par le préfet : 01/07/2024

Publication : 02/07/2024

Marie-Herricon : 01/07/2024

Marie-Herricon : 01/07/2024

PISCINE ARCACHON: Suivi de la consommation chaleur cumulée

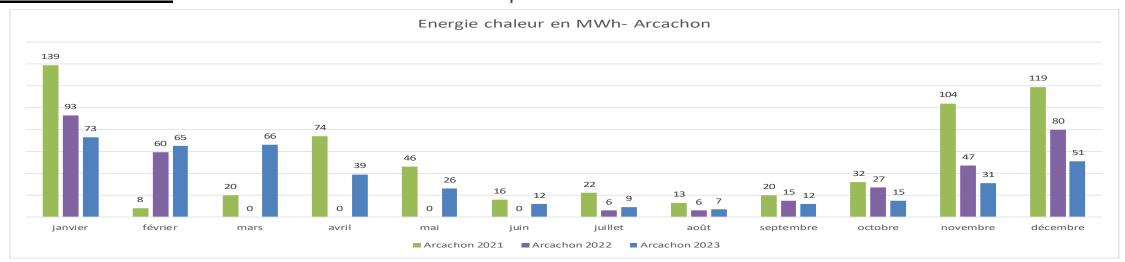


	Energie chaleur COBAS MWH													
Année	janvier	février	mars	avril	mai	juin	juillet	août	septembre	octobre	novembre	décembre		
Arcachon 2023	73	138	204	244	270	282	292	300	312	326	357	409		
Arcachon 2022	93	153	153	153	153	153	158	165	180	207	254	335		
Arcachon 2021	139	147	167	241	288	305	327	341	356	394	499	619		
Arcachon 2020	69	130	184	192	192	226	226	255	286	351	421	516		
Arcachon 2019	80	163	229	288	337	357	361	383	407	447	507	570		
Reference contrat partenariat	100	199	299	398	498	597	697	796	896	995	1095	1194		

Commentaires : Baisse des consommations énergie chaleur , malgré une hausse des fréquentations. Abaissement température Bassin 1 °C à la suite de la décision mise en place sobriété énergétique et pendant une bonne partie de l'automne utilisation de chaleur gratuite pour le ludique (récupération thermodynamique).

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240627-DEL-2024-06-057-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 01/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Habitation : 01/07/2024

PISCINE ARCACHON: Suivi de la consommation chaleur par mois



	Energie chaleur COBAS MWH												
Année	janvier	février	mars	avril	mai	juin	juillet	août	septembre	octobre	novembre	décembre	
Arcachon 2023	73	65	66	39	26	12	9	7	12	15	31	51	
Arcachon 2022	93	60	0	0	0	0	6	6	15	27	47	80	
Arcachon 2021	139	8	20	74	46	16	22	13	20	32	104	119	
Reference contrat													
partenariat	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	

Commentaires : Baisse des consommations énergie chaleur



O33-243300563-20240627-DEL-2024-06-057-DE

Accusé certifié exécutoire

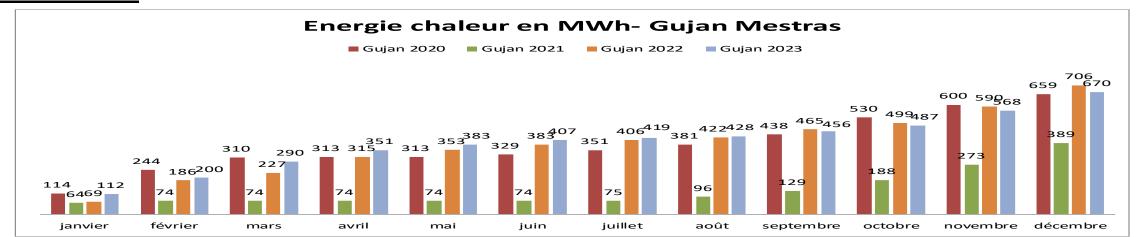
Réception par le préfet : 01/07/2024

Publication : 02/07/2024

Marie-Herricon : 01/07/2024

Marie-Herricon : 02/07/2024

PISCINE GUJAN: Suivi de la consommation chaleur cumulée

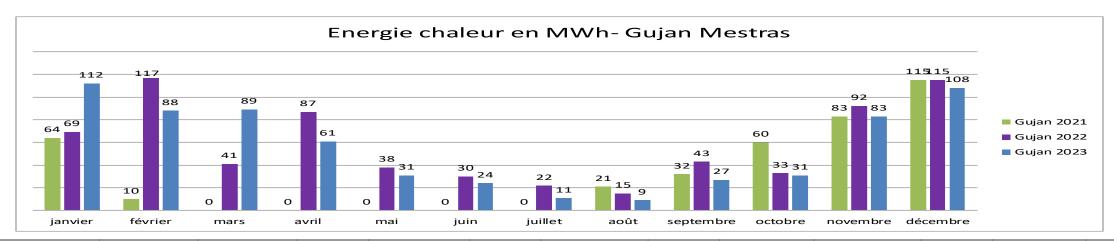


	Energie chaleur COBAS MWH													
Annéee	janvier	février	mars	avril	mai	juin	juillet	août	septembre	octobre	novembre	décembre		
Gujan 2023	112	200	290	351	383	407	419	428	456	487	568	670		
Gujan 2022	69	186	227	315	353	383	406	422	465	499	590	706		
Gujan 2021	64	74	74	74	74	74	75	96	129	188	273	389		
Gujan 2020	114	244	310	313	313	329	351	381	438	530	600	659		
Gujan 2019	132	263	357	436	484	553	570	587	615	662	756	799		
Reference contrat partenariat	103	205	308	410	513	615	718	820	923	1025	1128	1230		

Commentaires : Baisse des consommations Energie chaleur , malgré une hausse des fréquentations. Abaissement température Bassin 1 °C à la suite de la décision mise en place sobriété énergétique.



PISCINE GUJAN: Suivi de la consommation chaleur par mois



	Energie chaleur COBAS MWH												
Annéee	janvier	février	mars	avril	mai	juin	juillet	août	septembre	octobre	novembre	décembre	
Gujan 2023	112	88	89	61	31	24	11	9	27	31	83	108	
Gujan 2022	69	117	41	87	38	30	22	15	43	33	92	115	
Gujan 2021	64	10	0	0	0	0	0	21	32	60	83	115	
Reference contrat													
partenariat	103	103	103	103	103	103	103	103	103	103	103	103	

Commentaires : Baisse des consommations énergie chaleur sur l'ensemble de l'année sauf janvier 2023,



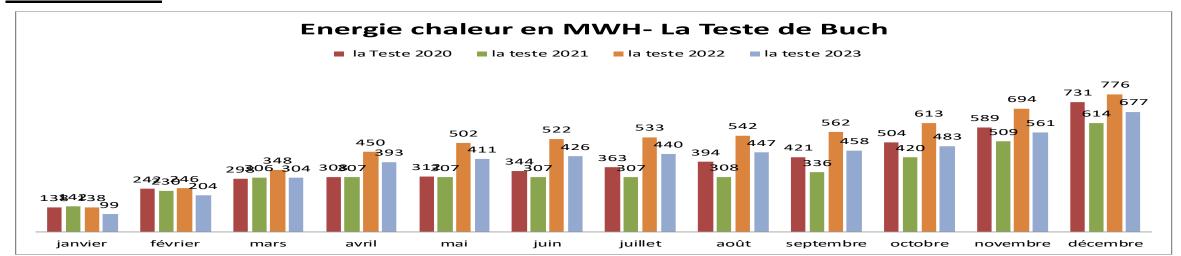
O33-243300563-20240627-DEL-2024-06-057-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024
Publication : 02/07/2024

Marie-Hand Company Compa

PISCINE LA TESTE: Suivi de la consommation chaleur cumulée



	Energie chaleur COBAS MWH													
Année	janvier	février	mars	avril	mai	juin	juillet	août	septembre	octobre	novembre	décembre		
la teste 2023	99	204	304	393	411	426	440	447	458	483	561	677		
la teste 2022	138	246	348	450	502	522	533	542	562	613	694	776		
la teste 2021	142	230	306	307	307	307	307	308	336	420	509	614		
la Teste 2020	138	242	298	308	312	344	363	394	421	504	589	731		
la Teste 2019	119	197	335	408	491	511	531	556	592	687	745	795		
Reference contrat partenariat	107	213	320	426	533	639	746	852	959	1065	1172	1278		

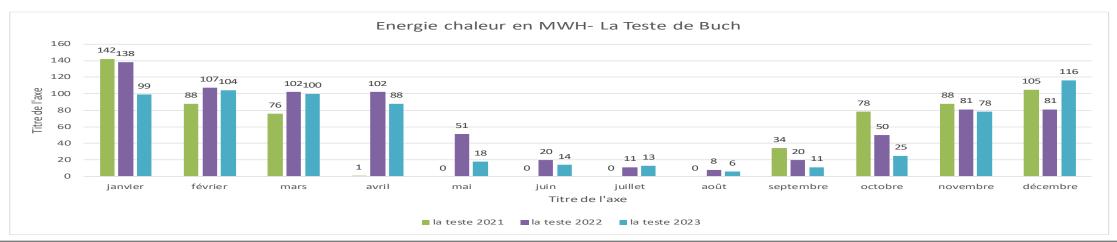
Commentaires : Baisse des consommations énergie chaleur , malgré une hausse des fréquentations. Abaissement température Bassin 1 °C à la suite de la décision de mise en place sobriété énergétique.



Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240627-DEL-2024-06-057-DE
Accusé certifié exécutoire

Sulvi énergétique

PISCINE LA TESTE: Suivi de la consommation chaleur par mois



	Energie chaleur COBAS MWH												
Année	janvier	février	mars	avril	mai	juin	juillet	août	septembre	octobre	novembre	décembre	
la teste 2023	99	104	100	88	18	14	13	6	11	25	78	116	
la teste 2022	138	107	102	102	51	20	11	8	20	50	81	81	
la teste 2021	142	88	76	1	0	0	0	0	34	78	88	105	
Reference contrat													
partenariat	107	107	107	107	107	107	107	107	107	107	107	107	

Commentaires : Baisse des consommations énergie chaleur sur l'ensemble de l'année sauf décembre 2023.

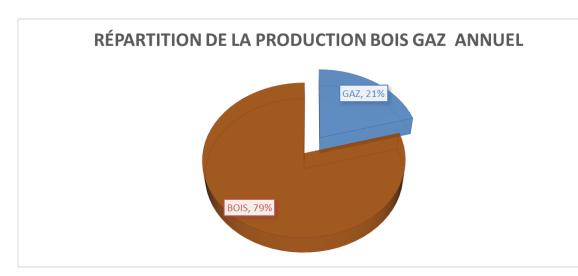


Réception par le préfet : 01/07/2024

Suivi énergétique

PISCINE LA TESTE: Suivi de la consommation BOIS

	GAZ	GAZ	BOIS	TOTAL	Mixité	Rejet CO2 Objectif	Rejet CO2 Effectif
2023	Mwh pci	MWH utile	Mwh Utile	Mwh Utile	%	60gr/MwUtile	185gr/MwUtile GAZ
DÉCEMBRE	0	0	0	0	0,00%	0	0
NOVEMBRE	21	19	57	76	75,28%	3420	3463
OCTOBRE	25	22	0	22	0,00%	0	4129
SEPTEMBRE	11	10	0	10	0,00%	0	1865
AOÛT	7	6	0	6	0,00%	0	1099
JUILLET	14	13	0	13	0,00%	0	2331
JUIN	14	13	1	14	0,00%	60	2314
MAI	5	4	14	18	0,00%	840	749
AVRIL	3	3	85	88	96,72%	5100	533
MARS	16	14	85	99	85,75%	5100	2614
FEVRIER	7	6	97	103	93,79%	5820	1189
JANVIER	4	4	96	100	96,47%	5760	649
	126	113	435	548	79%	26100	20936



ecart -5164

Moins - 5 KgCO2/Mwutile

Commentaires:

Bon ratio de couverture bois sur l'année 2023. Atteinte et gain sur les objectifs de rejet CO2, Ecart négatif.

Accusé certifié exécutoire



Suivi énergétique

Comparatif des trois établissements



03/04/2024

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024 Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS





Optimisation de performance

04



Optimisation de performance

Suivi de la fréquentation par piscine

Fréquentation piscine d'Arcachon

	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Aout	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre	Total
2019	6059	5179	6527	6422	5628	2379	5214	5672	6103	5847	6838	4636	66504
2020	6063	5984	2054	0	0	189	2986	3883	3727	3655	1745	740	31026
2021	1120	0	116	1526	2768	4145	6968	6219	5427	5898	5152	4128	43467
2022	1852	0	0	0	0	0	0	247	4928	4365	5152	4128	21049
2023	4098	3474	4867	4318	3839	1727	4196	5825	3990	5765	5357	5200	52656

Fréquentation piscine Gujan-Mestras

	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Aout	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre	Total
2019	8081	7745	9384	9622	9061	7825	6699	6916	7757	9100	9128	5618	96936
2020	7077	10021	4123	0	0	649	2247	3367	3225	3760	1012	1075	36556
2021	18	261	617	0	0	0	0	0	1330	5588	6683	5553	20050
2022	4155	8683	10949	12545	10990	6401	4268	8146	2598	4928	7549	7696	96459
2023	9243	4611	9441	10714	9286	7261	6101	8038	7255	11314	9125	7629	100018

Fréquentation piscine La Teste

	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin*	Juillet	Aout	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre	Total
2019	10050	8591	10946	9954	7841	5144	3114	4183	7459	10382	10779	7136	95579
2020	9911	8046	3318	0	0	125	1708	2418	4646	3912	2240	1264	37588
2021	766	0	0	0	0	0	0	1347	7455	8464	8315	6918	33265
2022	6406	7303	8934	9954	4187	8213	6526	6852	7455	8464	8315	7136	73031
2023	7436	7305	9907	5916	6011	3466	2410	4249	4937	8133	8956	8500	77226



033-243300563-20240627-DEL-2024-06-057-DE

Optimisation de performance

Suivi du ratio de consommation

	Piscine	s 2023	
Données	Arcachon	La teste de buch	Gujan mestras
Fréquentation	50572	74529	100018
Surfaces Bassins (m²)	493	580	503
Volume Bassins (m3)	948	1630	728
Surface chauffée (m²)	1814	2173	1937
Mode de traitement	Ozone + Chlore	Ozone + Chlore	Ozone + Chlore
Eau BASSIN (m3)	8426	7191	6495
Gaz (MWh PCS)	406	670	693
Electricité MWh	534	801	546
volume renouvellement d'eau pour baigneur	7478	5561	5767
DJU METEO FRANCE		1383	

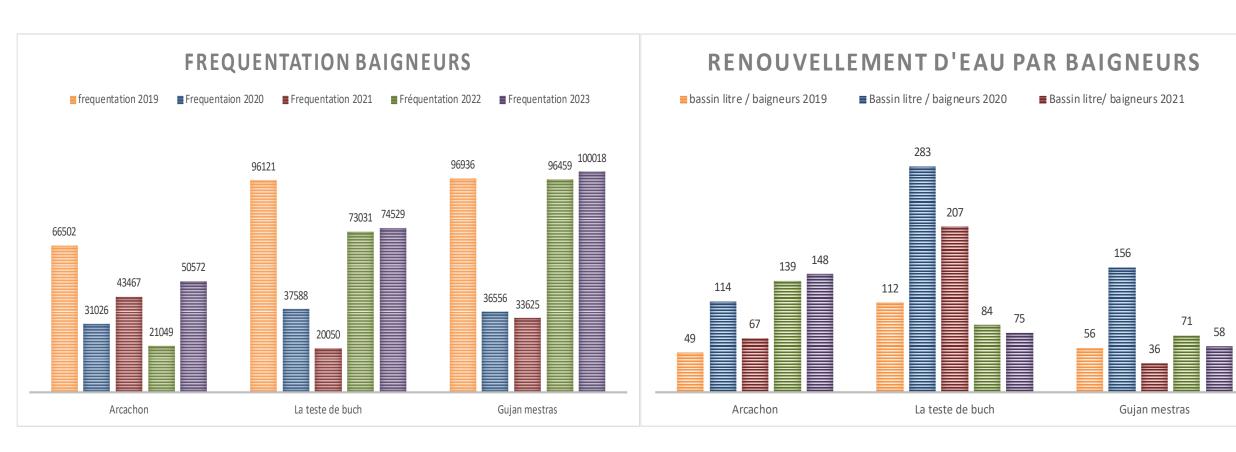
	RATIOS DE CO	NSOMMATION	
Données	Arcachon	La teste de buch	Gujan mestras
res/baigneur Bassins (I)	148	75	58
Litres/baigneur ECS (I)	21	11	17
kWhgaz/baigneur	8	9	7
Kwhélec/baigneur	11	11	5
Ratio KWh/m²/ans	224	308	358



Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur 033-243300563-20240627-DEL-2024-06-057-DE Accusé certifié exécutoire

Optimisation de performance

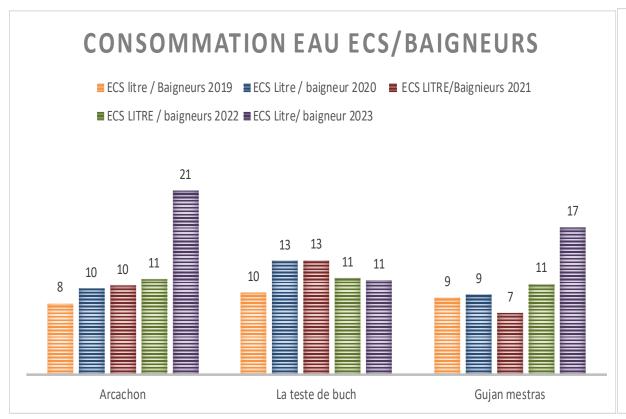
Suivi du ratio fréquentation et litres par baigneur

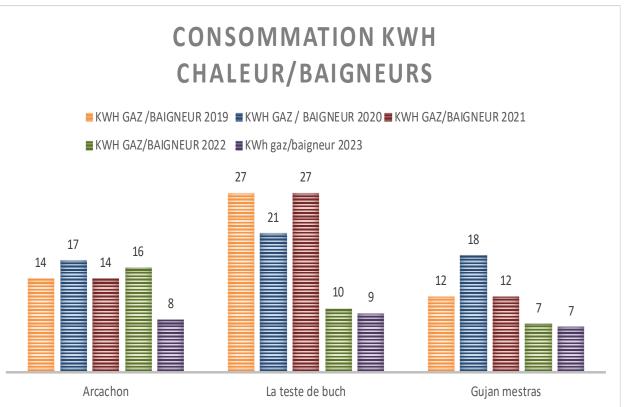




Optimisation de performance

Suivi du ratio ECS et Chaleur par baigneur

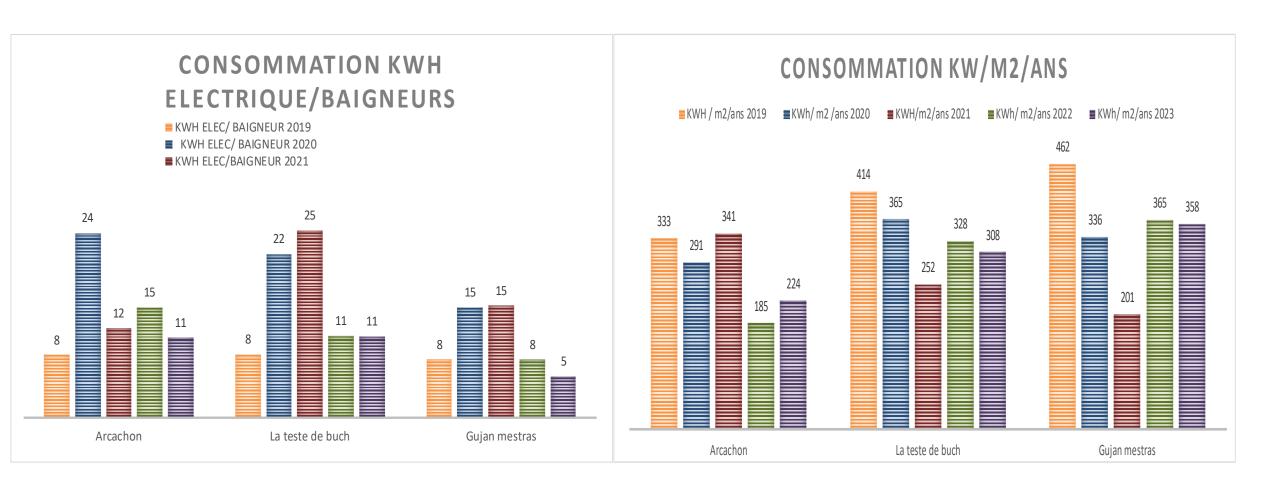






Optimisation de performance

Suivi du ratio électrique par baigneur et KW par m² par ans





Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240627-DEL-2024-06-057-DE
Accusé certifié exécutoire

Optimisation de performance

Données et commentaires Arcachon

Arcachon	2019	2020	2021	2022	2023	Commentaires
Nombre de baigneurs	66504	31026	43467	21049	50572	Evolution de la frequentation mais pas encore au niveau de 2019
Volume des bassins	948 m3	948 m3	948 m3	948 m3	948 m3	
Consommation électrique total	607 MWh	525 MWh	514 MWh	307 MWh	534 MWH	Consommation en diminution
Consommation ventilation	17 MWh	18 MWh	17 MWh	8 MWh	15 MWh	
Traitement d'eau des bassins	188 MWh	283 MWh	306 MWh	139 MWh	209 MWh	
renouvellement par baigneur	57 l/baigneur	108 l/baigneur	53 l/baigneur	109 l/baigneur	148l / baigneur	Nous avons eu un problème de fuite sur vanne bac tampon et sur le fonctonnement OZONEUR
ECS par baigneur	8 l/baigneur	10 l/baigneur	10 l/baigneur	11 l/baigneur	21 l / baigneur	Nous rappelons que les préconisations d'hygiène sont de 30l/baigneur
Consommation électrique par baigneur	9 kWh/baigneur	17 kWh/baigneur	12 kWh/baigneur	15 kWh/baigneur	11 kWh/baigneur	Comme pour la consommation d'eau, il y a un talon nécessaire au bon fonctionnement de la piscine. 9kWh/ baigneur est une cible sur laquelle travailler
Consommation de chaleur	604 MWh	516 MWh	619 MWh	336 MWh	406 MWh	
Consommation de chaleur par baigneur	9 kWh/baigneur	17 kWh/baigneur	14 kWh/baigneur	16 kWh/baigneur	8 kWh/baigneur	Comme pour la consommation d'eau, il y a un talon nécessaire au bon fonctionnement de la piscine.



Accusé certifié exécutoire

Optimisation de performance

Données et commentaires Gujan Mestras

Gujan-Mestras	2019	2020	2021	2022	2023	Commentaires
Gujan-iviestras						
Nombre de baigneurs	96936	36556	20050	96459	100018	Augementation de la frequentation
Volume des bassins	728 m3	728 m3	728 m3	728 m3	728 m3	
Consommation électrique total	740 MWh	530 MWh	497 MWh	739 MWh	546 MWh	Consommation en baisse malgré l augmentation de la frequentation
Consommation ventilation	31 MWh	25 MWh	14 MWh	21 MWh	22 MWh	
Traitement d'eau des bassins	413 MWh	267 MWh	136 MWh	347 MWh	282 MWh	les consommations d'eau ayant énormément la consommation électrique est aussi impactée.
renouvellement par baigneur	86 I/baigneur	155 l/baigneur	76 I/baigneur	84 l/baigneur	58 l/baigneur	Baisse des consommations d eau depuis la réparation des fuites sous bassin
ECS par baigneur	9 l/baigneur	9 l/baigneur	12 l/baigneur	11 l/baigneur	17 l/baigneur	Nous rappelons que les préconisations d'hygiène sont de 30l/baigneur, et que ce defaut d'hygiène se retrouve dans la production de chloramines
Consommation électrique par baigneur	8 kWh/baigneur	14 kWh/baigneur	25 kWh/baigneur	8 kWh/baigneur	5 kWh/baigneur	Comme pour la consommation d'eau, il y a un talon nécessaire au bon fonctionnement de la piscine. 9kWh/ baigneur est une cible sur laquelle travailler
Consommation de chaleur	799 MWh	659 MWh	389 MWh	707 MWh	546 MWh	
Consommation de chaleur par baigneur	8 kWh/baigneur	18 kWh/baigneur	19 kWh/baigneur	7 kWh/baigneur	7 kWh/baigneur	la consommation KWh par baigneur reste stable



Optimisation de performance

Données et commentaires LA TESTE

La Teste de Buch	2019	2020	2021	2022	2023	Commentaires
La Teste de Bucil						
Nombre de baigneurs	95579	37588	33265	73031	74529	Evolution de la frequentation mais pas encore au niveau de 2019
Volume des bassins	1 630 m3					
Consommation électrique total	848 MWh	757 MWh	496 MWh	790 MWh	801 MWh	Consommation en legère hausse par rapport à 2022
Consommation ventilation	51 MWh	56 MWh	31 MWh	35 MWh	38 MWh	
Traitement d'eau des bassins	536 MWh	506 MWh	257 MWh	504 MWh	433 MWh	
renouvellement par baigneur	143 l/baigneur	287 I/baigneur	102 l/baigneur	95 I/baigneur	75 l/baigneur	Baisse des consommations d eau depuis la réparation des fuites sous bassin
ECS par baigneur	9 l/baigneur	13 l/baigneur	8 l/baigneur	11 l/baigneur	11 l/baigneur	Nous rappelons que les préconisations d'hygiène sont de 30l/baigneur, et que ce defaut d'hygiène se retrouve dans la production de chloramines
Consommation électrique par baigneur	9 kWh/baigneur	20 kWh/baigneur	15 kWh/baigneur	11 kWh/baigneur	11 kWh/baigneur	Comme pour la consommation d'eau, il y a un talon nécessaire au bon fonctionnement de la piscine. 9kWh/ baigneur est une cible sur laquelle travailler
Consommation de chaleur	918 MWh	794 MWh	613 MWh	812 MWh	801 MWh	
Consommation de chaleur par baigneur	10 kWh/baigneur	21 kWh/baigneur	18 kWh/baigneur	11 kWh/baigneur	9 kWh/baigneur	la consommation KWh par baigneur reste stable



Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

033-243300563-20240627-DEL-2024-06-057-DE Accusé certifié exécutoire

Marie-House Sation de performance

Données climatiques 2023

DJU Degré jour unifié

	janv	fevr	mars	avr	mai	juin	juil	août	sept	oct	nov	déc	DJU Annuel	Moyenne DJU
2018	262,6	355,8	265,7	141	87,7	21,6	8,2	18,3	44,5	137,8	225,2	250,1	1818	152
2019	363	242	213	171,8	128,9	43	12,5	22,4	46,4	76,2	214,3	254,8	1789	149
2020	291	224	236	106,7	66,9	47,2	23	17	48,9	124,6	197,7	276,9	1660	138
2021	358	202	249,9	188,7	133,9	32	20,9	22,6	39,2	134,7	277,1	293,4	1953	163
2022	366,8	253,2	22,6	185,1	67,1	24,3	19,1	6,6	52,1	40,4	164,8	288,6	1690	141
2023	299	120	197	139	62,4	5,5	6	7,3	16	56	167,8	257,4	1333	111

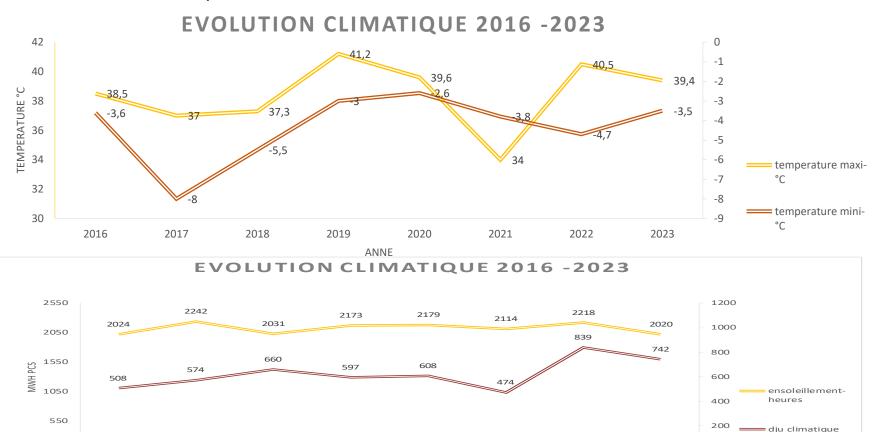
Precipitations moyenne en mm

	janv	fevr	mars	avr	mai	juin	juil	août	sept	oct	nov	déc	Moyene precipitation
2018	6,5	5,4	5,5	6,4	12,3	12,4	11,6	7	1,6	5,3	6,8	5,7	7,2
2019	6,1	11,9	4,8	8,9	3	7,6	7,6	9,8	7 <i>,</i> 5	4	10,5	10,9	7,9
2020	5,3	5,4	7,3	7,1	14,5	6,4	1,4	6,1	11,5	9,3	4,7	12	7,6
2021	7,7	7,8	2,8	5,4	8,1	10,4	8	7,1	7	3,4	6,1	10,2	6,8
2022	6	4,1	5,7	6,2	2,1	5,4	1,2	3,4	5,4	5,9	8	7,5	5,1
2023	9,5	17,8	4,9	5,8	5,8	11,6	4,6	5,3	6,8	14,2	11,9	5,7	8,7



Optimisation de performance

Évolution des données climatiques 2023



ANNEÉ



Accuse de reception - Ministere de l'Interieur
033-243300563-20240627-DEL-2024-06-057-DE
Accusé certifié exécutoire

Optimisation de performance

Synthèse du Bonus / Malus

PISCINES DE LA COBAS

TABLEAU DE SYNTHESE DES BONUS/PENALITES ANNEE 2023

	GUJAN	LA TESTE	ARCACHON	S/Total HT
Exploitation	1 328,71 €	2 826,86 €	1 102,67 €	5 258,24 €
Nettoyage des plages	0,00€	2 681,03 €	0,00 €	2 681,03 €
S/Total HT	1 328,71 €	5 507,89 €	1 102,67 €	7 939,27 €

Commentaires: Des problèmes de nettoyages sur la piscine de La Teste, et des problèmes de traitements d'eau et température bébés nageurs sur les 3 piscines. Points abordés et validés en réunion tripartite faisant l'objet de compte rendu trimestrielles



Publication par le prefer i 01/07/2024 Marie-HOPTIMISation de performance

Piscine ARCACHON

1	TABLEAG DE L'ENALISATION	• 00 D.	BONIFICATION POUR L'EXERCICE 202						
N° E	ingagements Performances Centres Aquatiques	Points de base	,	Mode pénalisation	Points retenus				
1 1	Respect du planning de maintenance et du plan prévisionnel de GER révisé chaque année	20		1 point par retard excédant les seuils et tolérances	О				
2	Rupture d'alimentation ou insuffisance d'alimentation	10			О				
2a	Electrique	10		1 point par événement	О				
2b	Thermique	10		1 point par événement	О				
3 [Délais de dépannage	20		1 point par retard excédant les seuils et tolérances	О				
4 1	Maintien des températures eau et air (T°C, Hygrométrie)	10		1 point par tranche de 5°C, ou de 10% HR excédant les seuils et tolérances	1				
52	Engagement sur la disponibilité partielle des bassins	10		1 point par retard excédant les seuils et tolérances	4				
5b	Engagement sur la disponibilité totale des passins	20		1 point par retard excédant les seuils et tolérances	О				
6a	Maintien de la qualité physico-chimique de l'eau des bassins	20		1 point par circuit non conforme	2				
6h	Consommation d'eau hygiénique de bassins (ratio par baigneur, hors vidanges)	20	1 point par tranche de 10L/baigneur	1 point par tranche de 10L/baigneur excédant les seuils et du RC	О				
7	Maintien du bon état des aménagements ntérieurs	20	Intrinsèque au marché fourniture de chaleur	1 point par tranche de 5 défauts excédant les seuils et tolérances	О				
8 F	Performances énergétique thermique	10	½ point par kg CO2 /MWh d'amélioration	Intrinsèque au marché fourniture de chaleur	О				
9 4	Appel aux énergies renouvelables - rejet de CO2	20		½ point par kg CO2 /MWh excédant les seuils et tolérances	О				
r	Nb points total	200			7				
	Coeff. Bonus / Malus à appliquer à la redevance R2b pour l'exercice 2021	% de pe	6 de pénalité: (193/200) = 3,5 % Soit une pénalité de (31504,88 € HT x3,5/100%) =						
		Cumul des points sur la durée du contrat de Janvier 2013 au 31/12/2023							



Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240627-DEL-2024-06-057-DE
Accusé certifié exécutoire

Publication par le prefet i 01/07/2024 Marie-HOPTIMISation de performance

Piscine ARCACHON

	Nettoayge des plages et lignes d'eau									
N°	Engagements Performances Centres Aquatiques	Points de base	Mode bonification	Mode pénalisation	Points retenus					
10	Respect des prestations journalières selon le programme défini en annexe 6 d	20		1 point par non réalisation	0					
10a	Respect des prestations hebdomadaires selon le programme défini en annexe 6 d	20		1 point par non réalisation	0					
10b	Respect des perstations bi-annuelles selon le programme défini en annexe 6 d	20		1 point par non réalisation	0					
10c	Contrôle hygiénique par laboratoire trimestriel le programme défini en annexe 6 d	20		1 point par non réalisation	0					
10d	Contrôle hygiénique par la COBAS	20		1 point par constat de non- conformité du Titulaire à ses engagements contractuels.	0					
	Nb points total	100			0					
	Coeff. Bonus / Malus à appliquer à la redevance R2c pour l'exercice 2021	% de ¡	oénalité: (100/100) = 0% Soit une _l	pénalité de (110 784,65€ HT x0%) =	0					
		Cumul de	s points sur la durée du contrat de	2 Janvier 2013 au 31/12/2023	22					



Optimisation de performance

Piscine GUJAN-MESTRAS

	TABLEAG DE FENALISATION	TOO DE	BONIFICATION POUR L'EXERCICE 202	Exploitation	
N°	Engagements Performances Centres Aquatiques	Points de base	Mode bonification	Mode pénalisation	Points retenus
1	Respect du planning de maintenance et du plan prévisionnel de GER révisé chaque année	20		1 point par retard excédant les seuils et tolérances	О
2	Rupture d'alimentation ou insuffisance d'alimentation	10			2
2a	Electrique	10		1 point par événement	O
2b	Thermique	10		1 point par événement	О
3	Délais de dépannage	20		1 point par retard excédant les seuils et tolérances	О
4	Maintien des températures eau et air (T°C, Hygrométrie)	10		1 point par tranche de 5°C, ou de 10% HR excédant les seuils et tolérances	0
5a	Engagement sur la disponibilité partielle des bassins	10		1 point par retard excédant les seuils et tolérances	5
5b	Engagement sur la disponibilité totale des bassins	20		1 point par retard excédant les seuils et tolérances	О
6a	Maintien de la qualité physico-chimique de l'eau des bassins	20		1 point par circuit non conforme	1
6b	Consommation d'eau hygiénique de bassins (ratio par baigneur, hors vidanges)	20	1 point par tranche de 10L/baigneur	1 point par tranche de 10L/baigneur excédant les seuils et du RC	0
7	Maintien du bon état des aménagements intérieurs	20	Intrinsèque au marché fourniture de chaleur	1 point par tranche de 5 défauts excédant les seuils et tolérances	0
8	Performances énergétique thermique	10	½ point par kg CO2 /MWh d'amélioration	Intrinsèque au marché fourniture de chaleur	О
9	Appel aux énergies renouvelables - rejet de CO2	20		½ point par kg CO2 /MWh excédant les seuils et tolérances	О
	Nb points total	200			8
	Coeff. Bonus / Malus à appliquer à la redevance R2b pour l'exercice 2021	% de	e pénalité: (192/200) = 4% Soit une pé	inalité de (33217,77€ HT x4%/100%) =	1 328,71 +
		Cumul	des points sur la durée du contrat de	Janvier 2013 au 31/12/2023	84



Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240627-DEL-2024-06-057-DE
Accusé certifié exécutoire

Optimisation de performance

Piscine GUJAN-MESTRAS

	Nettoayge des plages et lignes d'eau								
N°	Engagements Performances Centres Aquatiques	Points de base	Mode bonification	Mode pénalisation	Points retenus				
10	Respect des prestations journalières selon le programme défini en annexe 6 d	20		1 point par non réalisation	0				
10a	Respect des prestations hebdomadaires selon le programme défini en annexe 6 d	20		1 point par non réalisation	0				
10b	Respect des perstations bi-annuelles selon le programme défini en annexe 6 d	20		1 point par non réalisation	0				
10c	Contrôle hygiénique par laboratoire trimestriel le programme défini en annexe 6 d	20		1 point par non réalisation	0				
10d	Contrôle hygiénique par la COBAS	20		1 point par constat de non- conformité du Titulaire à ses engagements contractuels.	0				
	Nb points total	100			0				
	Coeff. Bonus / Malus à appliquer à la redevance R2c pour l'exercice 2021	% de pé	nalité: (100/100) =0% Soit une _l	pénalité de (110784,65 € HT x0%) =	0,00				
		Cumul des p	oints sur la durée du contrat de	Janvier 2013 au 31/12/2023	26				



Publication par le prefet i 01/07/2024 Marie-HOPTIMISation de performance

Piscine LA TESTE DE BUCH

	TABLEAU DE PENALISATION	OU DE	BONIFICATION POUR L'EXERCICE 202		
N°	Engagements Performances Centres Aquatiques	de	Mode bonification	Exploitation Mode pénalisation	Points retenus
1	Respect du planning de maintenance et du plan prévisionnel de GER révisé chaque année	base 20		1 point par retard excédant les seuils et tolérances	0
2	Rupture d'alimentation ou insuffisance d'alimentation	10			О
2a	Electrique	10		1 point par événement	1
2b	Thermique	10		1 point par événement	О
3	Délais de dépannage	20		1 point par retard excédant les seuils et tolérances	0
4	Maintien des températures eau et air (T°C, Hygrométrie)	10		1 point par tranche de 5°C, ou de 10% HR excédant les seuils et tolérances	7
5a	Engagement sur la disponibilité partielle des bassins	10		1 point par retard excédant les seuils et tolérances	2
5b	Engagement sur la disponibilité totale des bassins	20		1 point par retard excédant les seuils et tolérances	О
6a	Maintien de la qualité physico-chimique de l'eau des bassins	20		1 point par circuit non conforme	2
6b	Consommation d'eau hygiénique de bassins (ratio par baigneur, hors vidanges)	20	1 point par tranche de 10L/baigneur	1 point par tranche de 10L/baigneur excédant les seuils et du RC	О
7	Maintien du bon état des aménagements intérieurs	20	Intrinsèque au marché fourniture de chaleur	1 point par tranche de 5 défauts excédant les seuils et tolérances	О
8	Performances énergétique thermique	10	½ point par kg CO2 /MWh d'amélioration	Intrinsèque au marché fourniture de chaleur	О
9	Appel aux énergies renouvelables - rejet de CO2	20		½ point par kg CO2 /MWh excédant les seuils et tolérances	О
	Nb points total	200			12
	Coeff. Bonus / Malus à appliquer à la redevance R2b pour l'exercice 2021	% 0	de pénalité: (188/200) = 6 % Soit une p	pénalité de (47114,37 € HT x 6/100) =	2 826,86
	-	Cumul	des points sur la durée du contrat de	Janvier 2013 au 31/12/2023	193



Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240627-DEL-2024-06-057-DE
Accusé certifié exécutoire

Optimisation de performance

Piscine LA TESTE DE BUCH

			Nettoayge de	es plages et lignes d'eau	
N°	Engagements Performances Centres Aquatiques	Points de base	Mode bonification	Mode pénalisation	Points retenus
10	Respect des prestations journalières selon le programme défini en annexe 6 d	20		1 point par non réalisation	1
10a	Respect des prestations hebdomadaires selon le programme défini en annexe 6 d	20		1 point par non réalisation	0
10b	Respect des perstations bi-annuelles selon le programme défini en annexe 6 d	20		1 point par non réalisation	0
10c	Contrôle hygiénique par laboratoire trimestriel le programme défini en annexe 6 d	20		1 point par non réalisation	0
10d	Contrôle hygiénique par la COBAS	20		1 point par constat de non- conformité du Titulaire à ses engagements contractuels.	1
	Nb points total	100			2
	Coeff. Bonus / Malus à appliquer à la redevance R2c pour l'exercice 2021	% de pénd	alité: (98/100) =2% Soit une pér	nalité de (134051,62€ HT x2/100%) =	2 681,03 €
		Cumul des p	oints sur la durée du contrat de	Janvier 2013 au 31/12/ 2023	15



033-243300563-20240627-DEL-2024-06-057-DE

Réception par le préfet : 01/07/2024 Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS





Maintenance et Exploitation





Réception par le préfet : 01/07/2024

Maintenance et exploitation

Répartition des demandes d'intervention correctives et astreinte – Piscine ARCACHON

	201	8	2019	9	202	0	202	1	202	2	202	3	
ARCACHON	Volume en		Commentaires										
ARCACHON	Nombres	Part %	Commentaires										
	interventions		interventions		interventions		interventions		interventions		interventions		
Ascenseurs	0	0,00%	0	0,00%	1	1,03%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	
Bâtiment	16	6,81%	1	1,08%	1	1,03%	2	1,83%	4	3,92%	6	4,32%	
Chauffage	23	9,79%	10	10,75%	6	6,19%	8	7,34%	18	17,65%	27	19,42%	
Divers Services	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	1	0,72%	
ECS	13	5,53%	4	4,30%	2	2,06%	4	3,67%	1	0,98%	0	0,00%	
Electricité	13	5,53%	17	18,28%	7	7,22%	4	3,67%	8	7,84%	10	7,19%	
Equipements	9	3,83%	6	6,45%	2	2,06%	3	2,75%	7	6,86%	8	5,76%	
Froid / Clim	2	0,85%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	1	0,72%	
Piscine Trait.Eau	117	49,79%	46	49,46%	76	78,35%	80	73,39%	53	51,96%	68	48,92%	
Plomb / Sanit	12	5,11%	4	4,30%	0	0,00%	4	3,67%	2	1,96%	4	2,88%	
Propreté	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	2	1,96%	2	1,44%	
Serrurerie	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	1	0,92%	1	0,98%	1	0,72%	
Serv. Elec/ Eclairag	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	1	0,92%	0	0,00%	1	0,72%	
Services	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	1	0,72%	
Sureté/Secu. Inc	5	2,13%	5	5,38%	2	2,06%	0	0,00%	4	3,92%	5	3,60%	
Télésurveillance	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	
VMC	25	10,64%	0	0,00%	0	0,00%	2	1,83%	2	1,96%	4	2,88%	

Total	235	100,00%	93	100,00%	97	100,00%	109	100,00%	102	100,00%	139	100,00%
		-	-	-	-	-	,	-		-		

Commentaires: 139 demandes de dépannages dont 66 alarmes TTS (21 TTS-Chaufferie, 44 TTS-Filtration et 1 TTS-TGBT) et 5 demandes en astreinte (dont 3 alarmes TTS-FILTRATION)



Réception par le préfet : 01/07/2024 Publication : 02/07/2024

Maintenance et exploitation

Répartition des demandes d'intervention correctives et astreinte – Piscine GUJAN-MESTRAS

	201	8	201	9	202	0	202	1	202	2	202	3	
GUJAN MESTRAS	Volume en Nombres interventions	Part %	Commentaires										
Accessoires	1	0,41%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	
Bâtiment	9	3,70%	8	7,02%	4	1,57%	3	4,11%	33	6,86%	0	0,00%	
Chauffage	38	15,64%	12	10,53%	65	25,59%	12	16,44%	117	24,32%	53	20,08%	47 demandes TTS
Divers Services	2	0,82%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	1	0,21%	0	0,00%	
ECS	6	2,47%	4	3,51%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	7	2,65%	
Electricité	24	9,88%	13	11,40%	18	7,09%	8	10,96%	30	6,24%	16	6,06%	
Equipements	29	11,93%	12	10,53%	6	2,36%	2	2,74%	11	2,29%	19	7,20%	
Froid / Clim	1	0,41%	0	0,00%	1	0,39%	4	5,48%	20	4,16%	12	4,55%	
Piscine Trait.Eau	105	43,21%	43	37,72%	149	58,66%	36	49,32%	185	38,46%	130	49,24%	37 demandes TTS
Plomb / Sanitaire	6	2,47%	3	2,63%	3	1,18%	1	1,37%	8	1,66%	2	0,76%	
Propreté	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,21%	0	0,00%	
Serrurerie	5	2,06%	1	0,88%	1	0,39%	0	0,00%	4	0,83%	3	1,14%	
Serv. Elec/ Eclairag	1	0,41%	2	1,75%	2	0,79%	1	1,37%	1	0,21%	0	0,00%	
Services/Extérieur	2	0,82%	2	1,75%	1	0,39%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	
Sureté/Secu. Inc	2	0,82%	2	1,75%	0	0,00%	0	0,00%	3	0,62%	7	2,65%	
Télésurveillance	6	2,47%	1	0,88%	1	0,39%	3	4,11%	46	9,56%	3	1,14%	
VMC	4	1,65%	11	9,65%	3	1,18%	3	4,11%	21	4,37%	12	4,55%	

Total 241 99,18% 114 100,00% 254 100,00% 73 100,00% 480 100,00% 264 100,00%

Commentaires: 264 demandes de dépannages dont 111 alarmes TTS (3 TTS, 15 TTS-Chaufferie, 59 TTS-Filtration et 34 TTS-TGBT) et 21 demandes en astreinte (dont 7 alarmes TTS)



Maintenance et exploitation

Répartition des demandes d'intervention corrective et astreinte – Piscine LA TESTE DE BUCH

	201	8	201	9	202	0	202	1	202	2	202	3	
LA TESTE	Volume en Nombres interventions	Part %	Commentaires										
Accessoires	0	0,00%	1	0,46%	0	0,00%	0	0,00%	4	1,19%	2	0,75%	
Bâtiment	4	1,04%	7	3,20%	14	6,28%	9	5,77%	13	3,88%	17	6,37%	
Chauffage	13	3,37%	53	24,20%	58	26,01%	87	55,77%	176	52,54%	98	36,70%	93 demandes TTS
Divers Services	93	24,09%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	13	4,87%	
ECS	0	0,00%	1	0,46%	3	1,35%	1	0,64%	11	3,28%	8	3,00%	
Electricité	11	2,85%	15	6,85%	28	12,56%	16	10,26%	8	2,39%	14	5,24%	
Equipements	34	8,81%	22	10,05%	16	7,17%	1	0,64%	13	3,88%	25	9,36%	
Froid / Clim	29	7,51%	1	0,46%	0	0,00%	1	0,64%	11	3,28%	0	0,00%	
Piscine Trait.Eau	173	44,82%	95	43,38%	88	39,46%	36	23,08%	61	18,21%	51	19,10%	
Plomb / Sanitaire	19	4,92%	19	8,68%	10	4,48%	1	0,64%	11	3,28%	20	7,49%	
Propreté	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	2	0,60%	0	0,00%	
Serrurerie	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	10	2,99%	2	0,75%	
Serv. Elec/ Eclairag	1	0,26%	1	0,46%	0	0,00%	0	0,00%	1	0,30%	0	0,00%	
Services/Extérieur	1	0,26%	0	0,00%	3	1,35%	1	0,64%	3	0,90%	3	1,12%	
Sureté/Secu. Inc	1	0,26%	2	0,91%	2	0,90%	0	0,00%	8	2,39%	3	1,12%	
Télésurveillance	1	0,26%	1	0,46%	1	0,45%	3	1,92%	1	0,30%	9	3,37%	Tél / Informatique
VMC	6	1,55%	1	0,46%	0	0,00%	0	0,00%	2	0,60%	2	0,75%	
Total	386	100,00%	219	100,00%	223	100,00%	156	100,00%	335	100,00%	267	100,00%	1

Commentaires: 267 demandes de dépannages dont 97 alarmes TTS (97 TTS-Chaufferie) et 24 demandes en astreinte (dont 8 alarmes TTS)

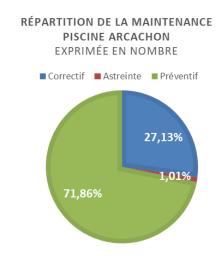


Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024 Publication : 02/07/2024

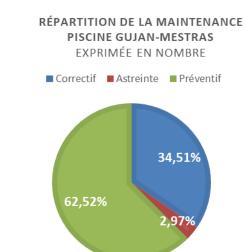
Waintenance et exploitation

Pilotage



2330263000-ARCACHON

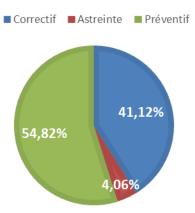
Analyse par domaine	Nombre d'interventio	ns réalisées
Correctif	134	27,13%
Astreinte	5	1,01%
Préventif	355	71,86%
Total général	494	100,00%



2330261000-GUJAN MESTRAS

Analyse par domaine	Nombres d'interve	entions réalisées
Correctif	244	34,51%
Astreinte	21	2,97%
Préventif	442	62,52%
Total général	707	100,00%





2330262000-LA TESTE DE BUCH

Analyse par domaine	Nombre d'interventio	ns réalisées
Correctif	243	41,12%
Astreinte	24	4,06%
Préventif	324	54,82%
Total général	591	100,00%

Commentaires : Baisse générale du correctif au profit du préventif



Accusé certifié exécutoire Réception par le préfet : 01/

Réception par le préfet : 01/07/2024 Publication : 02/07/2024

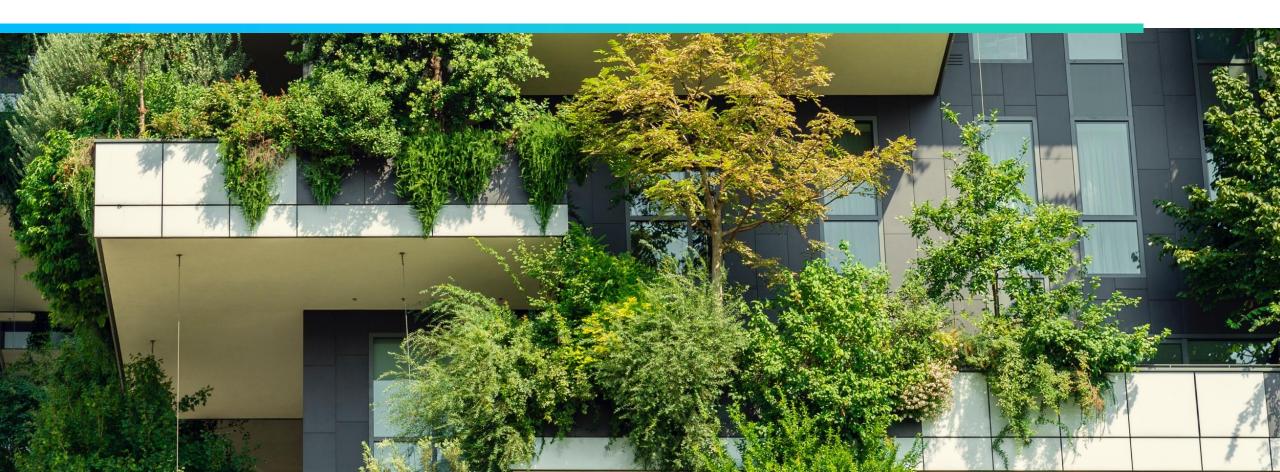
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS





Bilan des travaux P3

06



Piscine ARCACHON – Travaux GER 2023

- Provisoire du récapitulatif des travaux GER effectués en 2023
- Part d'activité PME 33,59 %
 - Dépense R3 2020: 177 589 €
 - Solde R3 : 347 966 €
 - Travaux de remise à neuf de l'ozoneur
 - Mise en service de réchauffage du bassin ludique par la thermodynamique de la CTA bassins
 - Remplacement des coffrets d'éclairages des subaquatiques
 - Remplacement des panneaux des vestiaires individuels



Bilan des travaux P3

Piscine ARCACHON – Récapitulatif des travaux GER réalisés en 2023



GARANTIE TOTALE TRANSPARENTE PISCINE AQUOBAS ARCACHON Aff: 2330263

PERIODE: 01/01/2023 AU 31/12/2023

Date	Référence	Travaux réalisés	Achats	Coût MO	TOTAL DÉPENSES
		remise en etat moteur extraction centrale ett piscine arcachon pour			
24/10/2022	3273204	stock	1278,45	149,46	1427,91
05/05/2023	3405642	remplacement 2 vannes pneumatiques de vidange bassins piscine arcachon	3288,87	448,38	3737,25
20/09/2023	3453073	remplacement poimpe thermodynamique sur centrale ett piscine arcachon	6337,82	672,57	7010,39
15/12/2023	3484911	fourniture de toutes les pièces d'usures, réfection de la ligne d'aspiration, main d'œuvre	22337,95	0,00	22337,95
27/06/2023	3520465	remplacement servomoteur remplissage eau bache tampon bassin sportif.	559,49	298,92	858,41
30/08/2023	3526864	remplacement v3v ecs en chaufferie sur piscine arcachon	1335,66	224,19	1559,85
27/06/2023	3536116	remplacement barre anti panique porte issue de secours sur piscine arcachon	714,42	224,19	938,61
27/06/2023	3539315	remplacement sêches cheveux vestiaires sur piscine arcachon	1898,64	373,65	2272,29
30/08/2023	3541632	remplacement variateur soufflage sur centrale ett piscine arcachon	1314,77	298,92	1613,69
27/06/2023	3545050	remplacement moteur volet d'air sur centrale ett piscine arcachon	588,06	523,11	1111,17
25/08/2023	3568285	remplacement vmc douches sur piscine arcachon	861,71	149,46	1011,17
15/06/2023	3568342	remplacement detecteur urinoir sanitaire sur piscine arcachon	279,40	373,65	653,05
15/06/2023	3568380	remplacement baes et disjoncteurs tgbt suite réserve apave sur piscine arcachon	727,52	1046,22	1773,74



Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240627-DEL-2024-06-057-DE
Accusé certifié exécutoire

Bilan des travaux P3

Piscine ARCACHON – Récapitulatif des travaux GER réalisés en 2023

Date	Référence	Travaux réalisés	Achats	Coût MO	TOTAL DÉPENSES
20/09/2022	2592042		924.04	202.02	1120.02
30/08/2023	3582043	remplacement éclairages subaquatiques bassins sur piscine arcachon	831,01	298,92	1129,93
08/12/2023	3585352	remplacement transformateur ht 5kva et variateur 3,7kw sur ozoneur piscine arcachon	12217,64	0,00	12217,64
		remplacement et stockage de 3 transformateurs 230v/24v circuit			
19/09/2023	3585385	commande sur piscine cobas	539,99	597,84	1137,83
		remplacement panneaux de façade cabine et 2 cabines de 4 casiers +			
27/07/2023	3604312	bancs droits vestiaires sur piscine arcachon	18778,10	747,30	19525,40
		remplacement coffrets eclairages subaquatiques bassins + sondes			
		niveau d'eau + raccords pompe doseuse + capteurs de debits sur			
19/09/2023	3604363	piscine arcachon	10948,66	1942,98	12891,64
		remplacement contacteurs compresseurs et résistances carter (stock)			
06/12/2023	3648516	centrale ett piscine arcachon	661,04	896,76	1557,80
		remplacement extincteurs réformés poudre abc 6kg et extincteur eau			
15/12/2023	3654212	pulverisée 9l avec additif sur piscine arcachon	668,39	0,00	668,39
		revision pompes filtrations p2 bassin ludique + pompe filtration bassin			
		sportif etb 80 250 754 9972372667/100 02 et pompe chauffage sportif			
28/11/2023	3598941	pour arret technique 2023 sur piscine arcachon	7823,33	298,92	8122,25
			OTAL DEPENS	SES 2023	103 556 33 €

TOTAL DEPENSES 2023 103 556,33 €

REDEVANCE 2023 177 589,10 €

SOLDE 2022 273 759,81 €

SOLDE et produit financier taux EONIA 0,05% - 2023 347 966,48 €



O33-243300563-20240627-DEL-2024-06-057-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024

Publication : 02/07/2024

Marie-Hagrie DESESAULX Présidente TRAVAUX P3

Piscine ARCACHON – Opérations sous-traitants PME

Date	Nom Fournisseur	ADRESSE		HORS PME	PME	CHIFFRE AFFAIRE SOCIETE	EFFECTIF DE LA PME	PME
03/01/23	ARKAD - 33410 STE-CROIX-DU-M -	Révision complète ozoneur Arcachon	16 048,28		16 048,28	300 K €	1 à 2	oui
03/04/23	APAVE EXPLOITATION FRANCE - 33370 ARTIGUES -	Mesure qualité de l'air - PISCINE ARCACHON - 2023	699,00	699,00				***************************************
04/12/23	OTIS - PORTIS - 33700 MERIGNAC -	Maintenance Ascenseurs 2024 Piscine Arcachon	950,00	950,00				
		La dépose et l'évacuation des éléments en place pour permettre la pose des						
11/09/23	CMB SARL - 64270 PUYOO -	éléments suivant devis D 49 04 2023	986,00		986,00	1,9 M €	10 à 19	oui
13/01/23	AZUR CONCEPT ENVIRONNEMENT SERVICES - 33110 LE B	23, Nettoyage + analyses - PISCINE ARCACHON - Jan/Fév 2023	4 574,00		4 574,00	1,3 M €	20 à 49	OUI
16/01/23	AKIDOOR AUTOMATISME - 33450 IZON -	Visites périodiques - PISCINE ARCACHON - 2023,	550,00		550,00	1,2 M €	6 à 9	OUI
18/01/23	LABO DEPARTEMENTAL DE LA GIRONDE - 33608 PESSAC (Analyses d'eau - PISCINE ARCACHON -	3 600,00	3 600,00				
20/06/23	SORREBA TECHNOLOGIE - 33700 MERIGNAC -	Reprise débordement Soreba	840,00		840,00	5 M €	20 à 40	oui
21/11/23	AKIDOOR AUTOMATISME - 33450 IZON -	Remplacement RADAR,	701,00		701,00	1,2 M €	6 à 9	OUI
22/02/23	AZUR CONCEPT ENVIRONNEMENT SERVICES - 33110 LE B	Entretien + analyses d'eau - PISCINE ARCACHON - 2023	22 870,00		22 870,00	1,3 M €	20 à 49	OUI
23/03/23	ETT - SITE CDE UNIQUE -	EPU38151 Variateur soufflage PAC ETT ETT		973,40				
24/02/23	LABORATOIRES DES PYRENEES - 64150 LAGOR -	PRELEVEMENTS LEGIONNELS 2023 PISCINE ARCACHON,		159,00				
24/08/23	ETT - SITE CDE UNIQUE -	EDV20056 RESISTANCE , EPU22160 DEPT MOT, EIP991112 CONTACT, ECC600302VCIRCUIT, ECC401302 BLOC	489,66	489,66				
26/07/23	ATEDIS - 64990 MOUGUERRE -	fourniture et pose AT 2023 piscine ARCACHON Fourniture de 15 coffrtes éclairage et accesoires	8 110,12					
27/02/23	INEO AQUITAINE SUD SNC - 33600 PESSAC -	Dépannage Piscine Arcachon FIC04-2022, Deplacement , Frais de gestion	378,00	378,00				
27/04/23	ARKAD - 33410 STE-CROIX-DU-M -	Remplacement Câble d'alimentation spécifique haute tension (20 kV), longueur unitaire : 30 m,	498,35		498,35	300 K €	1 à 2	oui
28/06/23	CMB SARL - 64270 PUYOO -	Remplacement panneaux façades vestiaires CMB	3 105,00		3 105,00	1,9 M €	10 à 19	oui
28/09/23	AQUI FEU - 33160 SAINT AUBIN	Remplacement extincteurs à poudre réformes , EXTINCTEURS EAU PULVERISE, DENATURATION EXTINCTEUR REFORME, VACATION	495,10	495,10				
30/06/23	ARKAD - 33410 STE-CROIX-DU-M -	Remplacement variateur et transformateur HT Fournitures, prestation technique, transport	9 050,10		9 050,10	300 K €	1 à 2	oui
30/10/23	AKIDOOR AUTOMATISME - 33450 IZON -	Réparation porte sas d'entrée PISCINE ARCACHON, Intervention dépannage BI 000850	432,00		432,00	1,2 M €	6 à 9	OUI

7 744,16 € 59 654,73 €

Redevance R3 177 589 € PAR PME 33,59%



Accuse de reception - Ministere de l'Interieur
033-243300563-20240627-DEL-2024-06-057-DE
Accusé certifié exécutoire

Bilan des travaux P3

Piscine ARCACHON – Évolution recettes dépenses P3

DECOMPTE PREVISIONNEL 2023

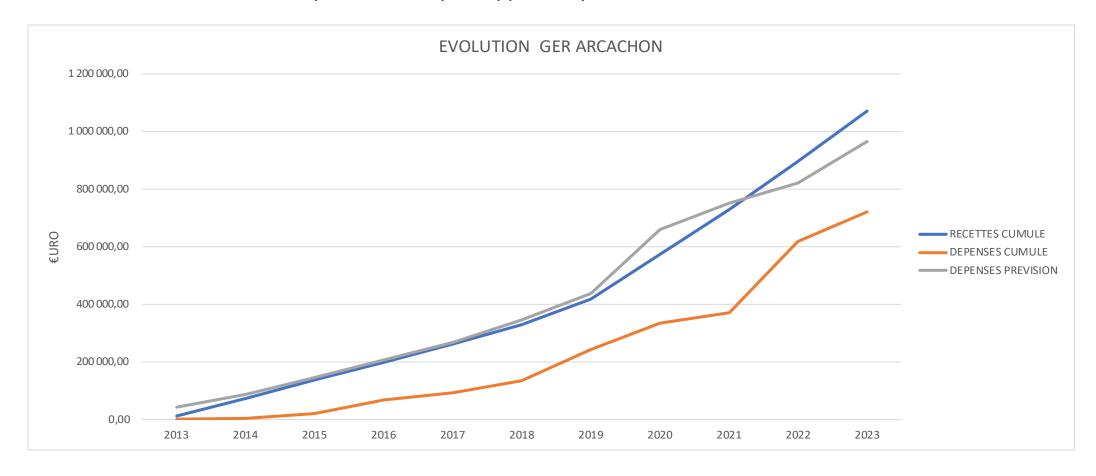
Contrat 23COBAS - ARCACHON

PERIODE	RECETTES	DEPENSES	RECETTES	DEPENSES	DEPENSES
PERIODE	EXERCICE	EXERCICE	CUMULE	CUMULE	PREVISION
2013	10 429,83	0,00	10 429,83	0,00	42 826,00
2014	62 617,22	3 027,21	73 047,05	3 027,21	85 651,97
2015	62 848,60	15 882,57	135 895,65	18 909,78	144 229,02
2016	63 227,34	47 035,15	199 122,99	65 944,93	207 529,72
2017	63 733,02	25 960,31	262 856,01	91 905,24	266 224,69
2018	64 876,49	40 576,38	327 732,50	132 481,61	345 876,45
2019	88 598,66	110 219,91	416 331,16	242 701,53	438 048,67
2020	155 781,19	91 857,30	572 112,35	334 558,83	659 331,45
2021	157 339,00	34 470,00	729 451,35	369 028,83	750 648,66
2022	165 482,71	248 762,26	894 934,06	617 791,09	820 465,75
2023	177 589,10	103 556,33	1 072 523,16	721 347,42	965 633,49



Bilan des travaux P3

Piscine ARCACHON – Evolution des dépenses GER par rapport au prévisionnel PPP





Piscine GUJAN-MESTRAS – travaux GER réalisés en 2023

- Récapitulatif des travaux GER effectués en 2023
- Part d'activité PME 52,90 %
 - Dépense R3 2022: 90 839 €
 - Solde R3 : 302 769 €

- > Remplacement des plaques de l'échangeur pataugeoire
- Remplacement ligne de refoulement des pompes en inox



Bilan des travaux P3

Piscine GUJAN MESTRAS – Récapitulatif des travaux GER réalisés en 2023



GARANTIE TOTALE TRANSPARENTE PISCINES AQUOBAS GUJAN-MESTRAS Aff: 2330261

PERIODE: 01/01/2023 AU 31/12/2023

Date	Référence	Travaux réalisés		Coût MO	TOTAL DÉPENSES
06/09/2022	3440062	révision pompes filtrations et chauffages arret technique 2022 sur piscine gujan	17070,01	589,60	17659,61
23/02/2023	3474694	remplacement douches handicapés sur piscine gujan	627,43	298,92	926,35
28/02/2023	3475650	réfection tuyauterie pvc en inox sur vidange bassins piscine gujan	3827,25	224,19	4051,44
21/02/2023	3483305	remplacement detendeur, pressostat hp et bp sur circuit c2, vanne 3 voies batterie chaude, résistance carter et détecteur de fumée sur pac ett piscine gujan mestras	2207,20	3063,93	5271,13
05/05/2023	3484916	fourniture module m7 (générateur d'ozone) complet pour gujan, (celui en place hs sera reconditonné et mis en stock	3719,94	373,65	4093,59
06/12/2022	3491838	remplacement sonde hygrometrie / température pac ett piscine gujan + 1 stock	826,29	448,38	1274,67
09/02/2023	3493601	remplacement mitigeur lavabo local ifirmerie sur piscine gujan	473,38	373,65	847,03
16/10/2023	3513724	remplacement paumelle porte exterieure pédiluve sur piscine gujan	359,10	149,46	508,56
09/06/2023	3515017	remplacement cylindre à vapeur, régulateur wellness, flexible vapeur sur piscine gujan mestras	947,98	224,19	1172,17
15/02/2023	3516102	remplacement compensateur sur chaudiere condenseco 10 atlantic guillot piscine gujan	246,59	298,92	545,51
16/02/2023	3516828	refection mosaique en particulier la niche d'introduction vapeur hammam avec suppoort wedi à reprendre sur piscine gujan	2187,00	298,92	2485,92
01/03/2023	3518823	remplacement pompe doseuse senteur hammam sur piscine gujan	245,97	224,19	470,16
05/05/2023	3526532	remplacement paumelles portes vitrées hammam sur piscine gujan	466,87	373,65	840,52



Réception par le préfet : 01/07/2024 Publication : 02/07/2024

Bilan des travaux P3

		·	TOTAL DEPEN	ISES 2022	90 839,68
09/10/2023	3659540	remplacement vase d'expansion chaufferie sur piscine gujan	511,00	373,65	884,65
21/11/2023	3653305	remplacement horloge numerique coté infirmerie piscine gujan	563,36	298,92	862,28
20/11/2023	3639577	remplacement pompe doseuse hammam sur piscine gujan	245,97	149,46	395,43
11/12/2023	3613922	remplacement plaques échangeur pataugeoire sur piscine gujan	1166,40	224,19	1390,59
23/11/2023	3648863	suite coupure edf remplacement sur porte pietonne n° 2022037.2 carte de commande avec le sandow + boitier de commande et tube de sertissage et sur porte piétonne n° 2022037.1 tube de sertissage sur piscine gujan	4980,96	298,92	5279,88
06/09/2023	3616990	remplacement moteur et garniture mécanique diam 38 pompe 2 filtration grand bassin piscine gujan	5398,81	448,38	5847,19
16/10/2023	3608180	remplacement moteur ventilateur + turbine pac ett sur piscine gujan	3733,86	747,30	4481,16
24/08/2023	3598807	remplacement enregistreur video 8 voies caméra sur piscine gujan	1564,87	373,65	1938,5
25/08/2023	3593109	remplacement v4vfiltre bassin pataugeoire sur piscine gujan	873,17	597,84	1471,0
13/06/2023	3582028	remplacement régulateur syclope par un alticeo sur piscine gujan	4899,99	149,46	5049,4
16/10/2023	3568322	remplacement extracteur d'air local technique spa sur piscine gujan	216,93	373,65	590,5
16/10/2023	3568302 remplacement kit verrou porte cabine vestiaires individuels sur piscine gujan mestras		922,32	523,11	1445,4
20/07/2023	3568247	remplacement blower détassage filtres a sable sur piscine gujan		224,19	4105,4
20/04/2023	3555432	remplacement onduleur caméra sur piscine gujan	1477,05	149,46	1626,5
24/04/2023	chaufferie sur piscine gujan		1076,41	298,92	1375,3
27/02/2023	3550877	remplacement 3 baes + stock sur piscine gujan	1140,62	149,46	1290,0
17/02/2023	3547624	mise en place d'un compensateur dn250 pn10 et deux collets brides et 2 supports tubes sur tuyauterie refoulement pompe grand bassin piscine gujan	3321,00	597,84	3918,8
16/10/2023	3545018	réfection gaines de ventilation en local traitement eau coté fenetre parking salle de spectacle sur piscine gujan	3152,25	1494,60	4646,8
16/10/2023	3538860	remplacement transmetteur de pression sur cta vestiaire piscine gujan	759,12	298,92	1058,0
13/03/2023	3531644	remplacement corps + servomoteur v3v sur batterie chaude cta vestiaires	271,62	224,19	495,8
16/10/2023	3527567	remplacement mitigeurs lavabo piscine gujan	972,04	373,65	1345,6
24/04/2023	3526961	remplacement v3v ecs en chaufferie sur piscine gujan	970,10	224,19	1194,2

REDEVANCE 2023 179 954,75
SOLDE 2022 213 503,16
SOLDE et produit financier taux EONIA 0,05% - 2023 302 769,54



Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

033-243300563-20240627-DEL-2024-06-057-DE

n des travaux P3

Piscine GUJAN-MESTRAS – Opérations sous-traitants PME

									CHIFFRE		
									AFFAIRE	EFFECTIF	
Commande 🔻	Code Affair	Nom Affaire	▼ Date	▼ Nom Fournisseur	ADRESSE	COMMANDE ST P2 P3	HORS PME	PME -	SOCIET -	DE LA PN 🔻	PME
					COMMANDE WD 2201 MCU8 BASE 40 120 B , Panneau de						
0013315615	2330261	GUJAN MESTRAS	11/09/23	AKIDOOR AUTOMATISME - 33450 IZON -	commande WD avec câble fin	3 689,60		3 689,60	1,2 M €	6 à 9	oui
											ł
12997560	2330261	GUJAN MESTRAS	16/01/23	AKIDOOR AUTOMATISME - 33450 IZON -	Visites périodiques - PISCINE GUJAN - 2023 550,00			550,00	1,2 M €	6 à 9	oui
40440004	0000004	OLLIANI MEGEDAG	00/04/00	ADAME EVEL OF ATION EDAMOS - 00070 ADTIONED	Manager availated their PIOOINE OLLIANI MEGTRAG. 0000	000.00	000.00				į
13118331	2330261	GUJAN MESTRAS	03/04/23	APAVE EXPLOITATION FRANCE - 33370 ARTIGUES -	Mesure qualité de l'air - PISCINE GUJAN-MESTRAS - 2023	699,00	699,00	-			
0013173297	2330261	GUJAN MESTRAS	22/05/23	AQUI FEU - 33160 SAINT AUBIN DE -	Remise à jour plan d'intervention piscine de GUJAN	940.00	940.00				į
013173297	2330201	GUJAN MESTRAS	22/03/23	AQUIFEU - 33100 SAINT AUBIN DE -	REPRISE DES MOSAIQUE DU HAMMAM ET EN PARTICULIER LA		940,00				
											į
				ARCACHON PLOMBERIE COUVERTURE - 33120	NICHE D'INTRODUCTION VAPEUR OU LE SUPPORT SERA EGELEMENT A REPRENDRE. MISE EN OEUVRE ET						į
040040040	0000004	GUJAN MESTRAS	47/00/00			1 362.00		4 000 00	00016	40 3 40	
0013048916	2330261	GUJAN MESTRAS	17/02/23	ARCACHON -	DEPLACEMENTS	1 362,00		1 362,00	980 k €	10 à 19	oui
040040007	0000004	GUJAN MESTRAS	47/00/00	ARCACHON PLOMBERIE COUVERTURE - 33120	D (6-1)	258.00		050.00	00016	40 1 40	
0013048687	2330261	GUJAN MESTRAS	17/02/23	ARCACHON -	Réfection sol mosaïque hammam	258,00		258,00	980 k €	10 à 19	oui
		0		ABILLE COLLEGE COLONIALIA	ann anuan authur trans ii au au au ii	1700101		47.004.04		4.3.6	į .
0013400913	2330261	GUJAN MESTRAS	08/11/23	ARKAD - 33410 STE-CROIX-DU-M -	CDD_ARKAD_GUJANM-METRAS_maitenance Générateur d'ozone	17 361,21		17 361,21	300 K €	1 à 2	oui
					Module M7 complet, Prestation technique Forfait 1/2 journée 1			l			į .
012977077	2330261	GUJAN MESTRAS	03/01/23	ARKAD - 33410 STE-CROIX-DU-M - 89167018400011 -	technicien.	2 755,51		2 755,51	300 K €	1 à 2	oui
				AZUR CONCEPT ENVIRONNEMENT SERVICES -							1
013057384	2330261	GUJAN MESTRAS	22/02/23	33110 LE BOUSCAT -	Entretien + analyses d'eau - PISCINE GUJAN-MESTRAS - 2023	33 710,00		33 710,00	1,3 M €	20 à 49	oui
				AZUR CONCEPT ENVIRONNEMENT SERVICES -							ŧ
012994352	2330261	GUJAN MESTRAS	13/01/23	33110 LE BOUSCAT -	Nettoyage + analyses - GUJAN MESTRAS - Jan/Fév 2023,	19 876,00		19 876,00	1,3 M €	21 à 49	oui
				BUREAU VERITAS EXPLOITATION SAS - 33600	PAC ETT - PISCINE GUJAN-MESTRAS - 2023, Vérification						į
13050990	2330261	GUJAN MESTRAS	20/02/23	PESSAC -	électrique -	1 550,00	1 550,00				
			ſ		Mise en place compensateur DN250 et supports CTIMSO						į
0013029636	2330261	GUJAN MESTRAS	06/02/23	CTIMSO - 33440 ST LOUIS DE MO -	Fournitures, MO + DEPLACEMENT	2 460,00		2 460,00	1,8M €	6 à 9	oui
			Γ	CTIMSO - 33440 ST LOUIS DE MO - 44786978500033							į
013008888	2330261	GUJAN MESTRAS	24/01/23	CTIMSO ST LOUIS DE M (1096766)	FOURNITURES, MAIN D OEUVRE	2 835,00		2 835,00	1,8M €	6 à 9	oui
			Γ		RESEAU DE SOUFFLAGE ISOLE EXT 25 MM DEPOSE						i
0013137046	2330261	GUJAN MESTRAS	18/04/23	ERVENT AQUITAINE - 33884 VILLENAVE -	EVACUATION ET POSE D'UNE NOUVELLE GAINE 650X600	2 335,00		2 335,00	7,2 M €	50 à 90	oui
											į
0013418614	2330261	GUJAN MESTRAS	20/11/23	GSC - 33530 BASSENS -	Remplacement plaques échangeur GSC	864.00		864.00	354 K €	10 à 19	oui
.0.0	LUUULU I	000/11/11/20/10/20	20/11/20	000 00000 27.002110	Dépannages Inéo 973862, 975075, 937948 et 940245 Piscine	55 1,55		00.,00		.0 0 .0	1
013322615	2330261	GUJAN MESTRAS	14/09/23	INEO AQUITAINE SUD SNC - 33600 PESSAC -	Gujan,	1 322,74	1 322.74				i
	2330261	GUJAN MESTRAS	03/05/23	INEO AQUITAINE SUD SNC - 33600 PESSAC -	Inter 957968 VIDEO HS 9 av Loisirs, 33470 Gujan Mestra	199,50	199,50				
13096780		GUJAN MESTRAS	20/03/23	INEO AQUITAINE SUD SNC - 33600 PESSAC -	REMPLACEMENT ONDULEUR VIDEO SURVEILLANCE	1 094,11	1 094,11				(
	2330261	GUJAN MESTRAS	27/02/23	INEO AQUITAINE SUD SNC - 33600 PESSAC -	953226 12/12/2022 Dépannage Piscine Gujan FIC01-2023	131,25	131,25				(
010002102	2000201	GCG/44 MEGTIVIC	27/02/20	1142071Q011711142 00D 0140 000001 20070	Maintenance CFA-CFO Piscine de Gujan Mestras , Maintenance	101,20	101,20				[
13423693	2220261	GUJAN MESTRAS	22/11/23	INEO AQUITAINE SUD SNC - 33600 PESSAC -	compteur temps dépannage Piscine de Gujan Mestras	1 094.00	1 094.00				į
13423093	2330201	GOSAN WESTINAS	22/11/25	INCO AGOTTAINE SOD SINC - 33000 T ESSAC -	Enregistreur vidéo caméra + Disque dur 2 to - Fournitures, MO +	1094,00	1 094,00	 			l
042202070	2220264	GUJAN MESTRAS	10/08/23	INEO AQUITAINE SUD SNC - 33600 PESSAC -	Déplacement	1 159,16	1 159,16				į
0013283870	2330261	GUJAN MESTRAS	10/06/23	INEO AQUITAINE SUD SNC - 33600 PESSAC -	Deplacement	1 159,16	1 159,16				!
040000440	0000004	OLLIANI MEGEDAG	05/00/00	KOD OAG OCCOS OSNINSVII LISDO	Described and the second secon	0.000.40		0.000.40	440.16.6	0.00	
0013296148	233U2b1	GUJAN MESTRAS	25/08/23	KSB SAS - 92635 GENNEVILLIERS -	Remplacement moteur pompe 2 filtration grand bassin KSB	3 999,12		3 999,12	110 K €	2,00	oui
40004655	0000004	OLLIANI MEGEDAG	40/04/06	LABO DEPARTEMENTAL DE LA GIRONDE - 33608	Analysis BIOONE OLLIAN MEOTRAG COCC	2 222 22	0.000.00				i
13001692		GUJAN MESTRAS	18/01/23	PESSAC CEDEX -	Analyses d'eau - PISCINE GUJAN-MESTRAS - 2023	3 600,00	3 600,00				ļ
13059850	2330261	GUJAN MESTRAS	24/02/23	LABORATOIRES DES PYRENEES - 64150 LAGOR -	PRELEVEMENTS LEGIONNELS 2023 PISCINE DE GUJAN,	159,00	159,00				
			10/01/05	ANDORFEDIE BUI OUR OUEOT COOKS LEEVIS	Remise en place paumelles porte pediluve + déplacement MSO,	000.00				>	į .
0013137582	2330261	GUJAN MESTRAS	18/04/23	MIROITERIE DU SUD OUEST - 33310 LORMONT -	Déplacement	266,00		266,00	6 M €	20 à 40	oui
	2330261	GUJAN MESTRAS	31/05/23	SUD OUEST AIR COMPRIME - 33150 CENON -	Soufflante à canal ASC	2 875.00		2 875,00	2,5 M€	9.00	oui

11 948,76 € 95 196,44 €

179 954 €

PAR PME 52,90%



Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur 033-243300563-20240627-DEL-2024-06-057-DE Accusé certifié exécutoire

Bilan des travaux P3

Piscine GUJAN-MESTRAS – Évolution recettes dépenses P3

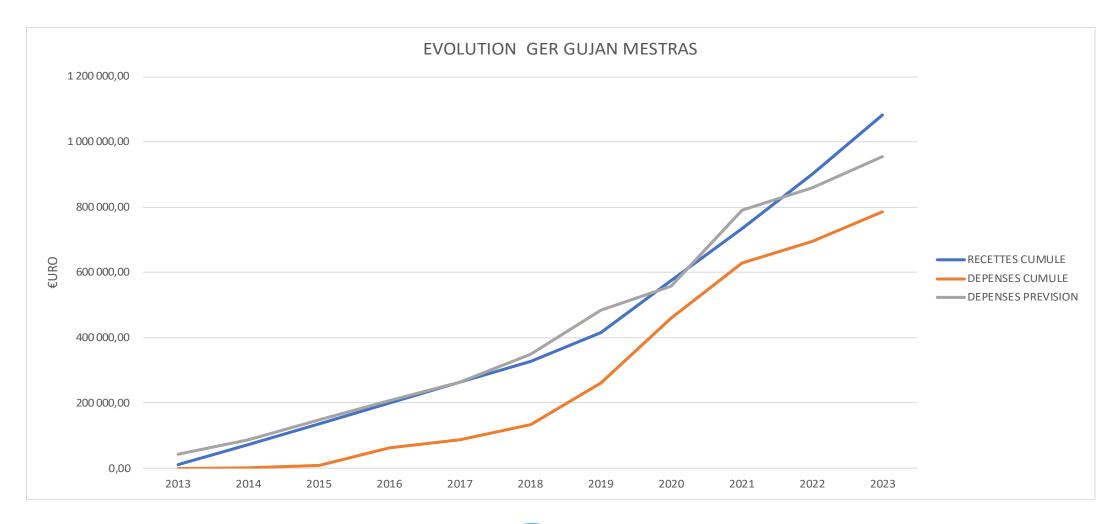
DECOMPTE 2023

Contrat 23COBAS - GUJAN 2330261

PERIODE	RECETTES	DEPENSES	RECETTES	DEPENSES	DEPENSES
PERIODE	EXERCICE	EXERCICE	CUMULE	CUMULE	PREVISION
2013	10 430,67	0,00	10 430,67	0,00	43 977,10
2014	62 622,25	827,32	73 052,92	827,32	87,706,18
2015	62 853,66	7 082,33	135 906,58	7 909,64	149 493,26
2016	63 232,40	55 880,87	199 138,98	63 790,51	207 340,60
2017	63 738,11	23 069,44	262 877,09	86 859,95	264 811,85
2018	64 881,73	47 136,13	327 758,82	133 996,07	349 542,87
2019	89 124,00	126 420,30	416 882,82	260 416,37	483 797,81
2020	157 856,36	199 334,57	574 739,18	459 750,94	557 134,81
2021	159 434,92	168 815,30	734 174,10	628 566,24	790 222,63
2022	167 687,17	65 953,44	901 861,27	694 519,68	858 283,18
2023	179 954,75	90 839,68	1 081 816,02	785 359,36	955 297,06



Piscine GUJAN-MESTRAS – Évolution des dépenses GER par rapport au prévisionnel PPP





Piscine LA TESTE DE BUCH -travaux GER effectués en 2023

- Part d'activité PME 51,86 %
 - Dépense R3 2023 : 134 556 k€
 - Solde R3 : 148 216 k€
 - > Travaux d'entretien chaudière biomasse
 - > Fabrication potence fosse à plongée
 - Remise en place de la régulation CTA vestiaire
 - > Remplacement des panneaux des vestiaires individuels et spa



Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240627-DEL-2024-06-057-DE
Accusé certifié exécutoire

Bilan des travaux P3

Piscine LA TESTE – Récapitulatif des travaux GER réalisés en 2023



GARANTIE TOTALE TRANSPARENTE
PISCINE AQUOBAS LA TESTE
Aff: 2330262

PERIODE: 01/01/2023 AU 31/12/2023

Date	Référence	Travaux réalisés	Achats	Coût MO	TOTAL DÉPENSES
03/03/2022	3317996	remise en état moteur extracteur d'air bache tampon bassin fosse piscine la teste	329,40	149,46	478,86
07/02/2023	3356211	remplacement portes déteriorées	18499,20	747,30	19246,50
16/12/2022	3370450	pièces détachées automate chaudière biomasse comte	5929,20	0,00	5929,20
09/12/2022	3433624	réparation portail coulissant locaux technique piscine la teste	1398,60	597,84	1996,44
02/10/2023	3433741	fabrication d'une potence pour fosse a plongée sur piscine la teste .	4995,00	224,19	5219,19
12/10/2022	3453098	reprise calorifuge suite fuite tuyauterie chauffage en chaufferie piscine la teste	783,00	224,19	1007,19
02/10/2023	3457894	plus value révision pompe filtration a.t 2022 piscine la teste	4050,00	298,92	4348,92
23/01/2023	3474689	remplacement moteur vanne 2 voies chaufage bassin ludique piscine la teste	392,89	224,19	617,08
01/03/2023	3483307	remplacement régulateur et automate carel avec nouvelle sonde hygrometrie sur pac ett piscine la teste	3128,42	597,84	3726,26
22/02/2023	3487544	remise en état et traitement epoxy des bancs gradins sur piscine la teste	5683,61	523,11	6206,72
19/12/2022	3502923	fourniture chaine convoyeur biomasse	19779,61	597,84	20377,45
01/03/2023	3504223	réparation paumelle porte aluminium acces pompier 4 eme étage fosse à plongée et remplacement crémone pompier à levier ral 9005 avec tringlerie sur porte acces piscine hall d'accueil	1931,72	298,92	2230,64
15/12/2023	3514674	remplacement pompe double plancher chauffant en chaufferie sur piscine la teste	2161,73	0,00	2161,73
11/09/2023	3514675	remplacement extincteurs poudre abc 6kg et co2 2kg réformés sur piscine la teste	1428,84	224,19	1653,03
25/10/2023	3514964	remplacement cylindre à vapeur, régulateur wellness, flexible vapeur sur piscine la teste	947,98	224,19	1172,17
12/05/2023	3526553	remplacement sonde temperature retour chaudière bois sur piscinela teste	438,75	149,46	588,21
25/10/2023	3531715	remplacement corps de v3v sur echangeur bassin fosse et pataugeoire piscine la teste	326,32	298,92	625,24
13/07/2023	3539119	remplacement ballon solaire tampon 1000l avec dépose et repose conduits fumées chaudière gaz pour manutention ballon en chaufferie sur piscine la teste	3416,59	3213,39	6629,98



Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur 033-243300563-20240627-DEL-2024-06-057-DE

Accusé certifié exécutoire Réception par le préfet : 01/07/2024 Publicat<u>ion</u> : <u>02/</u>07/2024

Bilan des travaux P3

					·
15/10/2023	3604327	remplacement régulateur indig"o" chlore bassin spa sur piscine la teste	1042,56	224,19	1266,75
27/07/2023	3598937	plongée + pompes chauffage sportif et fosse et blower spa pour arret technique 2023 sur piscine la teste	18449,98	523,11	18973,09
=5.117500		revision pompes filtrations p1 et p2 bassin sportif, pompe filtration p3 bassin ludique, pompe filtration fosse à	=30 1,1 0	,	
28/11/2023	3598829	remplacement disjoncteurs dx3 sur divers armoires électriques suite réserve apave 2023 sur piscine la teste	2594,78	373,65	2968,43
28/11/2023	3593181	reprise peinture porte exterieure silo bois sur piscine la teste	1971,00	0,00	1971,00
20/09/2023	3593179	reprise peinture murette exterieure rampe handicapée sur piscine la teste	5520,83	224,19	5745,02
15/12/2023	3593155	remplacement bride vanne de vidange bassin fosse à plongée sur piscine la teste	1059,75	0,00	1059,75
02/02/2021	3565560	complement chantier 2953336 cobas epoxy do la teste pour facture de solde sorreba cde 0012023235	2074,41	0,00	2074,41
23/10/2023	3580599	remplacement clapet anti retour et pressostat 3/8 4 sorties sur compresseurs d'air piscine cobas	518,56	373,65	892,21
01/03/2023	3556130	remplacement servomoteur volet d'air neuf sur pac ett piscine la teste	257,39	224,19	481,58
26/10/2023	3555659	remplacement de l'automate (hs) de la cta helios par un automate trend sur cta vestiares piscine la teste	8136,44	298,92	8435,36
12/05/2023	3545016	remplacement pompe bouclage ecs sur piscine la teste	1224,03	149,46	1373,49
16/10/2023	3545015	reprise étanchéité gaines de ventilation pac ett en toiture avec création de 3 trappes	1579,50	298,92	1878,42
26/10/2023	3541605	et remplacement boitier pompiers sur piscine la teste	2848,50	373,65	3222,15
		remplacement 2 radars sur porte automatique + approvisionnement et programmation de 4 télécommandes portail			

TOTAL DEPENSES 2023 134 556,47 €

REDEVANCE 2023 221 046,23 €

SOLDE 2022 61 652,83 €

SOLDE et produit financier taux EONIA 0,05% - 2023 148 216,67 €



033-243300563-20240627-DEL-2024-06-057-DE

Accusé certifié exécutoire

Bilan des travaux P3

Piscine LA TESTE – Opérations sous-traitante PME

									CHIFFRE		
							COMMANDE HORS	COMMANDE	AFFAIRE	EFFECTIF DE	
Commande	Code Affaire	Nom Affaire	Date de Création	Nom Fournisseur	Article	COMMANDE ST P2 P3	PME	PME	SOCIETE	LA PME	PME
13441040	2330626	PISCINE LA TESTE	04/12/23	OTIS - PORTIS - 33700 MERIGNAC -	Maintenance Ascenseurs 2024 HDV La Teste	3 300,00 €	3 300,00 €				1
					Maintenance CFA-CFO Piscine de La Teste de Buch , Maintenance						1
13423693	2330626	PISCINE LA TESTE	22/11/23	INEO AQUITAINE SUD SNC - 33600 PESSAC -	compteur temps dépannage Piscine de La Teste de Buch	1 102,13 €	1 102,13 €				
13422324	2330626	PISCINE LA TESTE	22/11/23	SITHER ENERGIE - 17130 MONTENDRE -	Remplacement tuyauterie DN 65 SITHER	1 128,95 €		1 128,95 €	450 K €	3 à 5	oui
13403186	2330626	PISCINE LA TESTE	09/11/23	OTIS - PORTIS - 33700 MERIGNAC -	Traitement anti rouille ascenseur Otis	2 410,00 €	2 410,00 €				
13402830	2330626	PISCINE LA TESTE	09/11/23	COMPTE R - SITE CDE UNIQUE -	Interrupteur de position Compte R, Interrupteur de position Compte R	378,66 €		378,66 €	4 M €	100	oui
13327216	2330626	PISCINE LA TESTE	19/09/23	CMB SARL - 64270 PUYOO -	Remplacement cloison douche Spa CMB	1 358,00 €		1 358,00 €	1,9 M €	10 à 19	OUI
13322615	2330626	PISCINE LA TESTE	14/09/23	INEO AQUITAINE SUD SNC - 33600 PESSAC -	Dépannages Inéo 914098, 968223, 967304 Piscine La Teste	1 322,74 €	1 322,74 €				
13286356	2330626	PISCINE LA TESTE	16/08/23	INEO AQUITAINE SUD SNC - 33600 PESSAC -	1014792, FRAIS DE GESTION	136,50 €	136,50 €				i
					Révision de vos groupes en atelier incluant pièces, main d'œuvre et						1
					usinage + Dépose / repose pompe arrêt technique 2023 Piscine La						ı
13285219	2330626	PISCINE LA TESTE	11/08/23	KSB SAS - 33152 CENON -	Teste, Forfait dépose	13 669,65 €	13 669,65 €				<u> </u>
					POMPAGE DE CENDRES DE BOIS PISCINE LA TESTE DE BUCH,						1
13234544	2330626	PISCINE LA TESTE	03/07/23	SARP GRANDS COMPTES - 94490 ORMESSON -	FRAIS ADMINISTRATIF	526,00 €	526,00 €				ı
13227022	2330626	PISCINE LA TESTE	28/06/23	CMB SARL - 64270 PUYOO -	Remplacement panneaux de façade espace détente CMB	258,60 €		258,60 €	1,9 M €	10 à 19	OUI
					TRAVAUX SUR PORTE EXTERIEURE EN BOIS, INCIDENCE POUR						1
13225852	2330626	PISCINE LA TESTE	27/06/23	MINOS SARL - 33260 LA TESTE -	TRAVAUX EN HAUTEUR	1 460,00 €		1 460,00 €	4,3 M €	20 à 40	OUI
					PEINTURE MURETTE EXTERIEURE - LAVAGE SOUS PRESSION,						1
					APPLICATION PEINTURE SILOXANE / 2 COUCHES, PROTECTION						ı
13225790	2330626	PISCINE LA TESTE	27/06/23	MINOS SARL - 33260 LA TESTE -	PAR BACHE POLYANE	4 089,50 €		4 089,50 €	4,3 M €	20 à 40	OUI
13225734	2330626	PISCINE LA TESTE	27/06/23	SITHER ENERGIE - 17130 MONTENDRE -	Remplacement bride DN 250 vanne de vidange fosse SITHER	785,00 €		785,00 €	450 K €	3 à 5	oui
13225125	2330626	PISCINE LA TESTE	27/06/23	A 2 CORDES - 33160 SAINT MEDARD -	Nettoyage fosse à plongée annuel 2023	4 340,00 €		4 340,00 €	300 K €	1 à 2	OUI
					INSTALLATION DE MATERIEL, FOURNITURE ET MISE EN PLACE DE						1
					BANDE RUGUEUSES , CHANGEMENT D UN CARREAU EN SORTIE D						l
					ASCENSEUR, TRAITEMENT DE SURFACE DES 8 CARREAUX 30X60						ł
					PAR SIKAGARD, CHANGEMENT CARREAU DE DEBORDEMENT						ı
					BASSIN LUDIQUE, REPRISE DES JOINTS ESPACE DETENTE ET						i
13215891	2330626	PISCINE LA TESTE	20/06/23	SORREBA TECHNOLOGIE - 33700 MERIGNAC -	DOUCHES	3 435,00 €		3 435,00 €	8,8 M €	20 à 49	oui
13193026	2330626	PISCINE LA TESTE	06/06/23	COMPAGNIE HPR GROUPE IGIENAIR -	Nettoyage terrasses - PISCINE DE LA TESTE - 2023	1 352,00 €		1 352,00 €	900 K €	10 à 20	OUI
				COMPAGNIE HPR GROUPE IGIENAIR - GROUPE	PISCINE LA TESTE DE BUCH NETTOYAGE ELECTROFILTRES 13						l
13189526	2330626	PISCINE LA TESTE	02/06/23	IGIENAIR -	PASSAGES SUPPLEMENTAIRES POUR 2023	4 004,00 €		4 004,00 €	900 K €	10 à 20	OUI
13167727	2330626	PISCINE LA TESTE	15/05/23	AQUI FEU - 33160 SAINT AUBIN DE -	REMPLACEMENT EXTINCTEURS	1 058,40 €	1 058,40 €				·
					ENSEMBLE DU MATERIEL: ECRAN AUTOMATE CORDON ET						1
					MATERIEL DE CABLAGE, MO ET DEPLACEMENT , OPTION 2						ı
13149583	2330626	PISCINE LA TESTE	27/04/23	COMPTE R - SITE CDE UNIQUE -	TELEMAINTENANCE DE L'INSTALLATION PAR GSM	18 183,64 €		18 183,64 €	4 M €	100	oui



Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-2024067-DEL-2024-06-057-DE

Bilan des travaux P3

Piscine LA TESTE – Opérations sous-traitante PME suite

									CHIFFRE		
							COMMANDE HORS	COMMANDE	AFFAIRE	EFFECTIF DE	(J
Commande	Code Affaire	Nom Affaire	Date de Création	Nom Fournisseur	Article	COMMANDE ST P2 P3	PME	PME	SOCIETE	LA PME	PME
				SBE STE BORDELAISE D'ETANCHEITE - 33140							,
13149382	2330626	PISCINE LA TESTE	27/04/23	VILLENAVE -	Sondage reprise étanchéité toiture SBE	250,00 €					, ,
					Réfection étanchéRESEAUX DE SOUFFLAGE / REPRISE - CREATION						,
13136289	2330626	PISCINE LA TESTE	17/04/23	ERVENT AQUITAINE - 33884 VILLENAVE -	DE 3 TRAPPES POUR ETANCHEITE PAR L'EXTERIEURE	1 170,00 €		1 170,00 €	7,2 M €	50 à 99	OUI
13118331	2330626	PISCINE LA TESTE	03/04/23	APAVE EXPLOITATION FRANCE - 33370	Mesure qualité de l'air - PISCINE DE LA TESTE - 2023,	2 097,00 €	2 097,00 €				ı
					XDT1 MONODIR RADAR + INFRARED SAFETY, HC TELECOMMANDE						, J
					CARDIN TRQ 449 2P0 30, HC DECLENCHEUR MANUEL POUR						_i ,
					EQUIPEMENT ALARME INCENDIE, MO, DEPLACEMENT, MO						į l
13103377	2330626	PISCINE LA TESTE	23/03/23	AKIDOOR AUTOMATISME - 33450 IZON -	INTERVENTION DU 27/02/23	2 110,00 €		2 110,00 €	1,2 M €	6 à 9	oui
13100853	2330626	PISCINE LA TESTE	22/03/23	OTIS - PORTIS - 33700 MERIGNAC -	Dépannage hors contrat ascenseur Otis	85,00 €	85,00 €				<u>, </u>
13098009	2330626	PISCINE LA TESTE	21/03/23	I.I.S.B 33160 ST MEDARD -	Remplacement automate existant HS par automate trend	4 214,99 €		4 214,99 €	1,2 M €	6 à 9	oui
13098008	2330626	PISCINE LA TESTE	21/03/23	ECVA - 17270 MONTGUYON -	Remplacement automate CTA vestiaire	1 812,00 €		1 812,00 €	481 M €	3 à 5	OUI
					intervention 06/07/2022 COBAS PISCINE DE LA TESTE - ENGIE						, J
					COFELY CLAVIER HS IMPOSSIBLE DE METTRE, 11/07/2022 COBAS						į l
					PISCINE DE LA TESTE - ENGIE COFELY Intervention sur problème						į l
13063708	2330626	PISCINE LA TESTE	27/02/23	INEO AQUITAINE SUD SNC - 33600 PESSAC -	internet , frais	262,50 €	262,50 €				<u>, </u>
13059850	2330626	PISCINE LA TESTE	24/02/23	LABORATOIRES DES PYRENEES - 64150	PRELEVEMENTS LEGIONNELS 2023 VILLE DE LA TESTE,	159,00 €	159,00 €				, 1
				AZUR CONCEPT ENVIRONNEMENT SERVICES -							, 1
13057386	2330626	PISCINE LA TESTE	22/02/23	33110 LE BOUSCAT -	Entretien + analyses d'eau - PISCINE DE LA TESTE - 2023	42 800,00 €		42 800,00 €	1,3 M €	20 à 49	OUI
13056919	2330626	PISCINE LA TESTE	22/02/23	SARP GRANDS COMPTES - 94490 ORMESSON -	Régularisation aspirations cendres big bag chaudière bois	493,00 €	493,00€				<u>, </u>
13050990	2330626	PISCINE LA TESTE	20/02/23	BUREAU VERITAS EXPLOITATION SAS - 33600	- HDV LA TESTE - 2023, Vérification électriques -	3 100,00 €	3 100,00 €				
13040526	2330626	PISCINE LA TESTE	13/02/23	APAVE EXPLOITATION FRANCE - 33370	Mesures qualité d'air APAVE APAVE	947,00 €	947,00 €				
					D-23-IAQB1-05358 - Piscine de La Teste - Devis suite BT 968223						_i ,
					GIGAMEDIA - Switch non-manageable 24 ports Gigabit - Rackable - Réf :						, I
13020633	2330626	PISCINE LA TESTE	31/01/23	INEO AQUITAINE SUD SNC - 33600 PESSAC -	GS2400, MO + DEPLACEMENT	363,86 €	363,86 €				
	1				Réparation estrade pisicne Référentiel Métier - Prestation : CRR						į l
					Désignation des travaux : Ponçage et finition hydrofuge 60 PLANCHES						į l
					2000/150/40 FOURNITURES, consommables (papier, pinceau,						, 1
					rouleaux), Dépose des lames, Décapage poncage, Application résine 2						, ,
13007699	2330626	PISCINE LA TESTE	23/01/23	ARCACHON -	couches, Pose étanche avec joint, remise	4 210,08 €		4 210,08 €	980 k€	10 à 19	oui
				LABO DEPARTEMENTAL DE LA GIRONDE -							į l
13001692	2330626	PISCINE LA TESTE	18/01/23	33608 PESSAC CEDEX -	Analyses d'eau - PISCINE TESTE - 2023, Analyses d'eau -	3 600,00 €	3 600,00 €				<u></u>
12997560	2330626	PISCINE LA TESTE	16/01/23	AKIDOOR AUTOMATISME - 33450 IZON -	Visites périodiques - PISCINE TESTE - 2023	550,00 €		550,00 €	1,2 M €	6 à 9	oui
				AZUR CONCEPT ENVIRONNEMENT SERVICES -							, ,
12994502	2330626	PISCINE LA TESTE	13/01/23	33110 LE BOUSCAT -	Nettoyage bloc sanitaire collectifs dame après sinistre	180,00 €		180,00 €	1,3 M €	20 à 49	OUI
			ſ	AZUR CONCEPT ENVIRONNEMENT SERVICES -							, ,
12994352	2330626	PISCINE LA TESTE	13/01/23	33110 LE BOUSCAT -	Nettoyage + analyses - PSICINE TESTE - Jan/Fév 2023,	8 560,00 €		8 560,00 €	1,3 M €	20 à 49	OUI
	1		ſ		Reprise fixation plaques béton escalier entrée piscine DUPRAT,						, 1
12991004	2330626	PISCINE LA TESTE	12/01/23	ARCACHON -	Fournitures	265,00 €		265,00 €	980 k€	10 à 19	oui

34 632,78 € 106 645,42 €

Redevance R3 221 652 € PAR PME 48,11%



Accuse de reception - Ministere de l'Interieur
033-243300563-20240627-DEL-2024-06-057-DE
Accusé certifié exécutoire

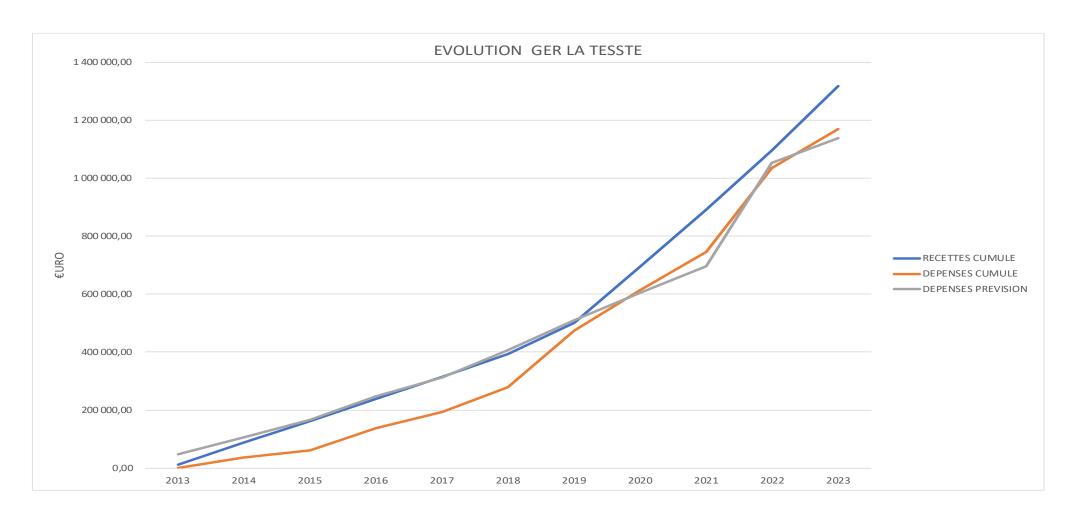
Bilan des travaux P3

Piscine LA TESTE DE BUCH – Evolution recettes dépenses P3

PERIODE	RECETTES	DEPENSES	RECETTES	DEPENSES	DEPENSES
PERIODE	EXERCICE	EXERCICE	CUMULE	CUMULE	PREVISION
2013	12 488,29	0,00	12 488,29	0,00	47 610,03
2014	74 975,54	35 684,33	87 463,83	35 684,33	104 887,47
2015	75 252,54	24 574,37	162 716,37	60 258,70	167 389,50
2016	75 706,04	76 784,28	238 422,41	137 042,98	246 318,07
2017	76 311,52	56 844,61	314 733,93	193 887,59	311 528,85
2018	77 680,69	85 567,77	392 414,62	279 455,36	406 785,51
2019	107 937,82	194 622,41	500 352,44	474 077,77	509 046,48
2020	193 901,79	138 915,96	694 254,23	612 993,74	604 989,51
2021	196 476,65	132 468,20	890 730,88	745 461,94	696 144,39
2022	205 977,41	289 798,33	1096 708,29	1035 260,27	1 054 651,52
2023	221 046,23	134 556,47	1 317 754,52	1 169 816,74	1 138 190,70



Piscine LA TESTE DE BUCH – Evolution des dépenses GER par rapport au prévisionnel PPP





Piscines ARCACHON – GUJAN-MESTRAS - LA TESTE DE BUCH – Evolution du programme GER prévu sur l'ensemble des trois piscines PPP

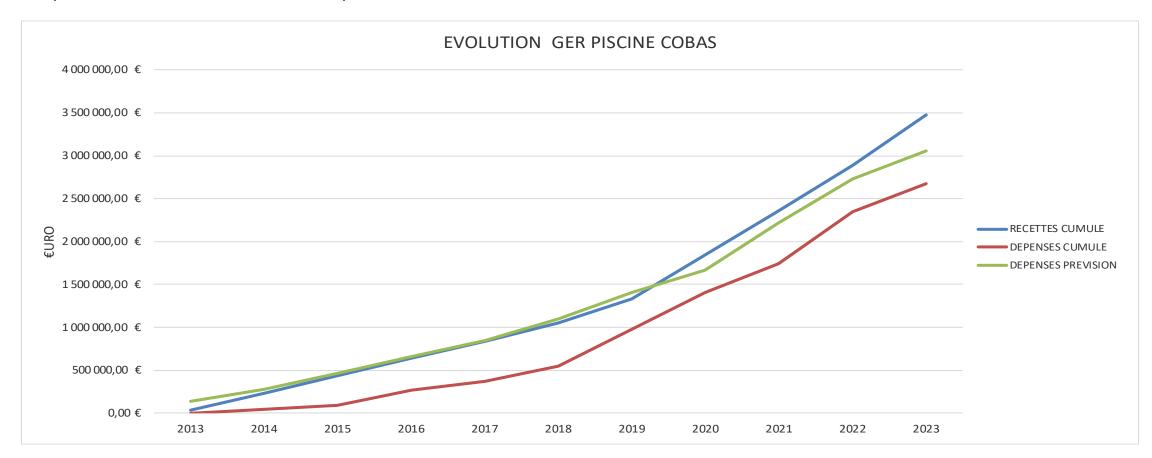
DECOMPTE 2023

Contrat 23COBAS

PERIODE	RECETTES	DEPENSES	RECETTES	DEPENSES	DEPENSES
PERIODE	EXERCICE	EXERCICE	CUMULE	CUMULE	PREVISION
2013	33 348,79 €	0,00€	33 348,79 €	0,00€	134 413,13 €
2014	200 215,01 €	39 538,86 €	233 563,80 €	39 538,86 €	278 245,62 €
2015	200 954,80 €	47 539,26 €	434 518,60 €	87 078,13 €	461 111,79 €
2016	202 165,78 €	179 700,30 €	636 684,38 €	266 778,42 €	661 188,39 €
2017	203 782,65 €	105 874,35 €	840 467,03 €	372 652,78 €	842 565,39 €
2018	207 438,91 €	173 280,27 €	1 047 905,94 €	545 933,05 €	1 102 204,84 €
2019	285 660,48 €	431 262,62 €	1 333 566,42 €	977 195,67 €	1 409 175,45 €
2020	507 539,34 €	430 107,84 €	1 841 105,76 €	1 407 303,51 €	1 670 627,70 €
2021	513 250,58 €	335 753,50 €	2 354 356,34 €	1 743 057,01 €	2 216 153,18 €
2022	539 147,29 €	604 514,03 €	2 893 503,63 €	2 347 571,04 €	2 734 038,08 €
2023	578 590,08 €	328 952,48 €	3 472 093,71 €	2 676 523,52 €	3 059 121,25 €



Piscines ARCACHON – GUJAN-MESTRAS - LA TESTE DE BUCH – Evolution du programme GER prévu sur l'ensemble des trois piscines PPP





Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur 033-243300563-20240627-DEL-2024-06-057-DE Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024 Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS





P3 prévisionnel 2024





Réception par le préfet : 01/07/2024 Publicat<u>ion</u> : <u>02</u>/07/<u>202</u>4

3 Prévisionnel 2024

Piscine ARCACHON

PREVISIONNEL ARCACHON

	ANNEE	2024	
	Etablissement	Arcachon	
1.	Coût d engagement P3	126 139	
1.1	GROS ŒUVRE	61 501	
1.1.1	Terrassement et remblais	0	
1.1.2	Fondation - Infrastructure	0	
1.1.3	Superstructure		
		11 500	
1.1.4	Façades		Traitement des partis metaliques et points de rouilles bati
		0	
1.1.5	Charpente	2.000	
		8 000	Danfarana anti-dan Barran da via anni taitura
1.1.6	Couverture	12.001	Renforement des lignes de vis accé toiture
		42 001	Denvise de Laborate (ité de la Laboratoria DVC tellous viselas
	Etanchéité Menuiseries extérieures		Reprise de l etanchéité de la l enveloppe PVC toiture piscine
1.1.8	SECOND ŒUVRE	0 5 482	
		0	
	Menuiseries intérieures		
	a Menuiseries intérieures Aluminium	0	
	b Menuiseries intérieures Bois	0	
	Serrurerie - Métallerie – Miroiterie	1 802	
	Cloisons légères - doublages Plafonds suspendus	0	Approvisionnement et remplacements de plaque faux plafond
	Peinture – Signalétique	1 200 1 500	Entretient et remplacement signaletique plus visible
	Carrelage – Faïence	0	
	Revêtements de sol	0	
1.3	FLUIDES - RESEAUX	34 993	
	Plomberie – Sanitaires	4 500	Remplacement robinetteries lavabos douche toilette, mitigeurs, roulement pour maintien operationnel
		8 500	
1.3.2	Chauffage – Ventilation		Remplacement pompe chauffage et recuperation PAC
1.3.3	Electricité Courants Forts	0	
1.3.4	Electricité Courants Faibles	0	
1.3.5	Traitement d'eau - ECS	15 000	Mise en place d un contre lavage charbon Ozoneur
1.3.6	Ascenseur - monte-charge	0	
1.4	VRD	14 164	
	VRD et canalisations enterrées	0	
	Clôtures	0	
	Aménagements paysagers	3 500	
1.5	EQUIPEMENTS	10 000	
	Structure petit bassin	2 500	Reprise des joints carrelage déterioré par utilisateurs
	Structure bassin sportif	3 500	Reprise des joints carrelage déterioré par utilisateurs
	Structure pataugeoire	1 500	Reprise des joints carrelage déterioré par utilisateurs
1.5.4	PLAGE	2 500	Reprise des joints carrelage déterioré par utilisateurs
		0	
1.6	ELEMENTS ENVIRONNEMENT	0	



Publication: 02/07/2024 Marie-Helm 3 Prevision in 10/07/2024 Marie-Helm 3 Prevision in 10/07/2024

Piscine GUJAN-MESTRAS

PREVISIONNEL GUJAN MESTRAS

	En € constants HT	2024	
	Investissements	Gujan Mestras	
1.	Coût de Construction et d'Equipements	91 800 €	
1.1	GROS ŒUVRE	31 700 €	
1.1.1	Terrassement et remblais	0	
1.1.2	Fondation - Infrastructure	0	
1.1.3	Superstructure		
	Façades	8 500	Remise en etat et refixation des latte bois sur facade Nord , travaux avec nacelle
	Charpente	0	·
		8 000	
1.1.6	Couverture		Securisation des lignes de vis
		9 800	-
1.1.7	Etanchéité		Reprise et renforcement des relevés étancheités toiture
1.1.8	Menuiseries extérieures	5 400	Réglage et reparation des portes terrasse exterieur
1.2		3 700 €	
	Menuiseries intérieures		
1.2.1.	a Menuiseries intérieures Aluminium	0	
	b Menuiseries intérieures Bois	0	
1.2.2	Serrurerie - Métallerie – Miroiterie	1 200	remplacement poignées et serures déteriorés
	Cloisons légères - doublages	0	
	Plafonds suspendus	1 000	Approvisionnement et remplacements de plaque faux plafond
1.2.5	Peinture – Signalétique	1 500	Entretient et remplacement signaletique plus visible
	Carrelage – Faïence	0	
	Revêtements de sol	0	
1.3	FLUIDES - RESEAUX	27 400 €	
1.3.1	Plomberie – Sanitaires	6 400	Remplacement robinetteries lavabos douche toilette, mitigeurs, roulement pour maintien operationnel
		4 500	
	Chauffage – Ventilation		Remplacement pompes chauffages
	Electricité Courants Forts	0	
	Electricité Courants Faibles	1 500	
	Traitement d'eau - ECS	15 000	Mise en place d un contre lavage charbon Ozoneur
	Ascenseur - monte-charge	0	
1.4	VRD	1 500 €	
	VRD et canalisations enterrées	0	
	Clôtures	1 500	entretien et remise en etat
	Aménagements paysagers	0	
1.5	EQUIPEMENTS	7 500 €	
	Structure petit bassin	1 500	Reprise des joints carrelage déterioré par utilisateurs
	Structure bassin sportif	3 000	Reprise des joints carrelage déterioré par utilisateurs
	Structure pataugeoire	1 500	Reprise des joints carrelage déterioré par utilisateurs
1.5.4	PLAGE	1 500	Reprise des joints carrelage déterioré par utilisateurs
		0	
1.6	ELEMENTS ENVIRONNEMENT	20 000 €	



Publication: 02/07/2024 Marie-Han 3 Previous Tonnel 2024

Piscine LA TESTE DE BUCH

PREVISIONNEL LA TESTE

Stablissement 10		ANNEE	2024	
1.1.1 GROS ŒLVINE 0.00 0.00 0.00 0.00 0.00 0.00 0.00 0.		Etablissement	LaTeste de Buch	
1.1.1 Terrassement et remblais 0 0	1.	Coût d engagement P3	105 789 €	
1.1.3 Superstructure 1.1.4 Façades 1.1.5 Cauverture 1.1.6 Couverture 1.1.7 Stanchéité 1.1.8 Menuiseries extérieures 1.1.9 Securisation des lignes de vis 1.1.1 Menuiseries intérieures 1.1.2 SECOND CEUVRE 1.2.1 Menuiseries intérieures Aluminium 1.2.1.2 Menuiseries intérieures Aluminium 1.2.1.3 Loisons légères - doublages 1.2.3 Cloisons légères - doublages 1.2.4 Placinds suspendus 1.2.5 Cloisons légères - doublages 1.2.6 Carrelage - Falence 1.2.7 Revétements des sol 1.3 FLUIDES - RESEAUX 1.4 STONE - 1089 C 1.5 Ascenseur - monte-charge 1.5 Ascenseur - monte-charge 1.6 Courrence - Main and the store of the sto	1.1	GROS ŒUVRE	43 000 €	
1.1.4 Superstructure 1.1.5 Charpente 1.1.6 Couverture 1.1.7 Ctanchète 1.1.8 Menuiseries extérieures 1.1.9 Sec OND ŒUVRE 1.2 Sec OND ŒUVRE 1.3 Sec OND ŒUVRE 1.4 Face Substitute 1	1.1.1	Terrassement et remblais	0	
1.1. Fagades 18 000 8 000 18	1.1.2	Fondation - Infrastructure	0	
1.1.5 Charpente 8 8000	1.1.3	Superstructure		
1.1.6 Couverture 1.1.7 Etanchéité 1.1.8 Menuiseries extérieures 1.2 SECOND ŒUNE 1.2 SECOND ŒUNE 1.2 SECOND ŒUNE 1.2 SECOND ŒUNE 1.2 Menuiseries intérieures Aluminium 1.2.1.b Menuiseries intérieures Aluminium 1.2.1.b Menuiseries intérieures Aluminium 1.2.1.b Menuiseries intérieures Aluminium 1.2.1.b Menuiseries intérieures Bois 1.2.2 Serrureire - Métalleire - Mirotterie 1.2.3 Coloson lègères - doublages 1.2.4 Plafonds suspendus 1.2.5 Pentrure - Signalètique 1.2.5 Pentrure - Signalètique 1.2.6 Plafonds suspendus 1.2.7 Revêternent de sol 1.2.8 Plafonds suspendus 1.2.9 Plafonds suspendus 1.20 Contretient et remplacement signaletique plus visible 1.21 Plomberie - Sanitaires 1.22 Charfage - Ventilation 1.23 FluibBs - RESEAUX 1.3 FluibBs - RESEAUX 1.3 Plomberie - Sanitaires 1.3 Electricité Courants Forts 1.3 Fourfage - Ventilation 1.3 FluibBs - RESEAUX 1.4 VRD et canalisations enterrées 1.5 FQUIPEMENTS 1.5 F	1.1.4	Façades	18 000	Remise en etat et refixation des latte bois sur facade sud , travaux avec nacelle
1.1.6 Couverture 1.1.7 Etanchéité 1.1.8 Menuiseries extérieures 1.2 SCOND ŒUYRE 6 70 € 1.2.1 Menuiseries intérieures 1.2.1 Menuiseries intérieures Numinium 1.2.1.1 Menuiseries intérieures Numinium 1.2.1.2 Menuiseries intérieures Numinium 1.2.1.3 Menuiseries intérieures Numinium 1.2.1.4 Menuiseries intérieures Bois 1.2.2 Servierie - Métal'erie - Miroterie 1.2.3 Cloisons légères - doublages 1.2.4 Plandas suspendus 1.2.5 Peinture - Signalétique 1.2.6 Carelage - Falence 1.2.7 Revêtements de sol 1.2.8 Feinture - Signalétique 1.2.9 Nevêtements de sol 1.3 FUIDES - RESEAUX 32.000 Emplacement carelages cassés 1.2.1 Plomberie - Sanitaires 1.3.2 Chauffage - Verliation 1.3.3 Floures - Sanitaires 1.3.4 Electricité Courants Forts 0 0 Remplacement robinetteries lavabos douche toilette, mitigeurs , roulement pour maintien operationnel 1.3.3 Fultoment d'eau - ECS 1.3.4 VRD 1.3.5 Traitement d'eau - ECS 1.3.6 Accenseur - monte-charge 1.4 VRD 1.4 VRD 1.5 FOUNDEMINTS 1.5 FOUNDEMINTS 1.5 STructure petit bassin 1.5 GOUPEMINTS 1.5 SUrcture petit bassin 1.5 SURCture petit bassin 1.5 SURCture petit bassin 1.5 SURCture petit bassin 1.5 SOUR Reprise des joints carrelage déterioré par utilisateurs 1.5 Speinture - Sapine des joints carrelage déterioré par utilisateurs 1.5 Speinture et sol palier fosse	1.1.5	Charpente	0	
1.1.7 Etanchéité 1.1.8 Menuiseries extérieures 1.2 SECOND GUNCE 1.2.1 Menuiseries intérieures 1.2.1 Menuiseries intérieures Aluminum 1.2.1.1 Menuiseries intérieures Aluminum 1.2.1.1 Menuiseries intérieures Aluminum 1.2.1.2 Serrurerie - Métallierie - Miroiterie 1.2.3 Ciolosni légères - doublages 1.2.4 Ciolosni légères - doublages 1.2.5 Peinture - Signalétique 1.2.6 Carrelage - Faïence 1.2.7 Revêtements de sol 1.3 FLUIDES - RESEAUX 1.3 FLUIDES - RESEAUX 1.3.1 Plomberie - Sanitaires 1.3.2 Chardiage - Venitation 1.3.3 Electricité Courants Fotis 1.3.4 Electricité Courants Fotis 1.3.5 Traitement d'eau - ECS 1.4.1 Ciolosues 1.5 FOUIPEMENTS 1.6 Accenseur - monte-charge 1.7 Sevine - Managements paysages 1.8 FLUIDES - RESEAUX 1.9 Servine - Miroiterie 1.0 Servine - Miroiterie 1.0 Servine - Miroiterie 1.0 Servine - Miroiterie 1.0 Servine - Miroit			8 000	
1.1.7 Etanchéité 1.1.8 Menuiseries extérieures 1.2 SECOND GUNCE 1.2.1 Menuiseries intérieures 1.2.1 Menuiseries intérieures Aluminum 1.2.1.1 Menuiseries intérieures Aluminum 1.2.1.1 Menuiseries intérieures Aluminum 1.2.1.2 Serrurerie - Métallierie - Miroiterie 1.2.3 Ciolosni légères - doublages 1.2.4 Ciolosni légères - doublages 1.2.5 Peinture - Signalétique 1.2.6 Carrelage - Faïence 1.2.7 Revêtements de sol 1.3 FLUIDES - RESEAUX 1.3 FLUIDES - RESEAUX 1.3.1 Plomberie - Sanitaires 1.3.2 Chardiage - Venitation 1.3.3 Electricité Courants Fotis 1.3.4 Electricité Courants Fotis 1.3.5 Traitement d'eau - ECS 1.4.1 Ciolosues 1.5 FOUIPEMENTS 1.6 Accenseur - monte-charge 1.7 Sevine - Managements paysages 1.8 FLUIDES - RESEAUX 1.9 Servine - Miroiterie 1.0 Servine - Miroiterie 1.0 Servine - Miroiterie 1.0 Servine - Miroiterie 1.0 Servine - Miroit				
1.17 Etanchéité 1.18 Menuiseries extérieures 5 000 1.2 SECOND EUVRE 5 6 700 € 1.2.1 Menuiseries intérieures 1.2.1 Menuiseries intérieures Aluminium 1.2.1.b Menuiseries intérieures Bois 1.2.1 Zervarier - Métalleire - Miroiterie 1.2.3 Cloisons légères - doublages 1.2.4 Plafonds suspendus 1.2.5 Peinture - Signalétique 1.2.6 Carrelage - Faience 1.2.7 Revêtements des sol 1.2.7 Revêtements des sol 1.2.8 Peinture - Signalétique 1.2.9 Peinture - Signalétique 1.2.0 Carrelage - Faience 1.2.1 Servarier - Métalleire - Miroiterie 1.2.2 Carrelage - Paience 1.2.3 Loisons légères - doublages 1.2.4 Plafonds suspendus 1.2.5 Peinture - Signalétique 1.2.6 Carrelage - Faience 1.2.7 Revêtements des sol 1.2.8 Peinture - Signalétique 1.2.9 Peinture - Signalétique 1.2.9 Peinture - Signalétique 1.2.0 Carrelage - Paience 1.2.1 Servarier - Métalleire - Miroiterie 1.2.2 Carrelage - Paience 1.2.3 Loisons légères - doublages 1.2.4 Plafonds suspendus 1.2.5 Peinture - Signalétique 1.2.6 Carrelage - Paience 1.2.7 Revêtements des sol 1.2.8 Peinture - Signalétique 1.2.9 Peinture - Signalétique 1.2.9 Peinture - Signalétique 1.2.0 Carrelage - Paience 1.2.1 Servarier - Métalleire - Miroiterie 1.2.2 Cloures 1.2.3 Loisons légères - doublages 1.2.4 Plafo 1.2.5 Peinture - Signalétique 1.2.6 Carrelage - Paience 1.2.7 Revêtements des sol 1.2.8 Peinture - Signalétique 1.2.9 Peinture - Signalétique 1.2.9 Peinture - Signalétique 1.2.0 Pein	1.1.6	Couverture		Securisation des lignes de vis
1.18 Menuiseries extérieures 1.2 SCOND ŒUNRE 1.2.1. Menuiseries intérieures 1.2.1. Menuiseries intérieures Aluminium 1.2.1.b Menuiseries intérieures Aluminium 1.2.1.b Menuiseries intérieures Bois 1.2.1. Menuiseries intérieures Bois 1.2.2 Serrurerie - Métalierie - Miroiterie 1.2.3 Cloisons légères - doublages 1.2.4 Plafonds suspendus 1.2.5 Peinture - Signalétique 1.500 Approvisionnement et remplacements de plaque faux plafond 1.1. Provisionnement et remplacement signaletique plus visible 1.1. Provisionnement et			12 000	
1.2. SECOND ŒUNE 1.2.1 Menuiseries intérieures 1.2.1 Menuiseries intérieures Aluminium 1.2.1.b Menuiseries intérieures Bois 1.2.1 Menuiseries intérieures Bois 1.2.2 Cerruerie - Métallerie - Miroiterie 1.2.3 Cloisons légères - doublages 1.2.4 Plafonds suspendus 1.2.5 Peinture - Signalétique 1.2.6 Carelage - Faience 1.2.7 Revêtements de sol 1.2.8 Carelage - Faience 1.2.9 Revêtements de sol 1.2.1 Province de sol 1.2.1 Province de sol 1.2.2 Cloures Signalétique 1.2.3 Cloisons légères - doublages 1.2.4 Plafonds suspendus 1.2.5 Peinture - Signalétique 1.2.6 Carelage - Faience 1.2.7 Revêtements de sol 1.2.8 Carelage - Faience 1.2.9 Revêtements de sol 1.2.1 Province - Signalétique 1.2.1 Province - Signalétique 1.2.2 Cloures Signalétique 1.2.3 Cloure - Signalétique 1.2.4 Plafonde Suspendus 1.2.5 Traitement d'eau - ECS 1.2.6 Carelage - Paience 1.2.7 Revêtements de sol 1.2.8 Carelage - Paience 1.2.9 Sol 1.3.5 Traitement d'eau - ECS 1.3.6 Ascenseur - monte-charge 1.4 VRD 1.5 Sol Scenseur - monte-charge 1.5 EQUIPEMENTS 1.5 Sol Structure bassin sportif 2.5 Solo Reprise des joints carrelage déterioré par utilisateurs 1.5 Solo Reprise des joints carrelage déterioré par utilisateurs 1.5 Peinture et sol palier fosse	1.1.7	Etanchéité		
1.2.1 Menuiseries intérieures 1.2.1.a Menuiseries intérieures Aluminium 1.2.1.b Menuiseries intérieures Bois 1.2.2 Serrurerie - Métallerie - Miroiterie 1.2.3 Cloisons légères - doublages 1.2.4 Plafonds suspendus 1.2.5 Perinture - Signalètique 1.50 Entretient et remplacement poignées et serures déteriorés 1.50 Entretient et remplacement signalètique plus visible 1.50 Entretient et remplacement signalètique plus visible 1.50 Remplacement carrelages cassés 1.2.7 Revêtements de sol 1.3.1 PLUIDES - RESEAUX 3.2 000 € 1.3.3 FLUIDES - RESEAUX 3.2 000 € 1.3.4 Electricité Courants Forts 1.3.5 Traitement d'eau - ECS 1.3.6 Ascenseur - monte-charge 1.4 VRD 1.5 EQUIPEMENTS 1.5 EQUIPEMENTS 2.5 ON Reprise des joints carrelage déterioré par utilisateurs 1.5.2 Fututure passin sportif 1.50 Reprise des joints carrelage déterioré par utilisateurs 1.5.3 Fututure patsuageoire 1.50 Reprise des joints carrelage déterioré par utilisateurs 1.5.4 PLAGE 1.5.5 Fosse à plonger 1.5 Reprise peinture et sol palier fosse	1.1.8	Menuiseries extérieures	5 000	Réglage et reparation des portes terrasse exterieur
1.2.1.a Menuiseries intérieures Aluminium 1.2.1.b Menuiseries intérieures Bois 1.2.2 Serureire - Métallerie - Miroiterie 1.2.3 Cloisons légères - doublages 1.2.4 Plafonds suspendus 1.2.5 Peinture - Signalétique 1.2.6 Carrelage - Faience 1.500 Entretient et remplacement signaletique plus visible 1.2.7 Revêtements de sol 1.3 FUIDES - RESEAUX 1.3 Plomberie - Sanitaires 1.3.1 Plomberie - Sanitaires 1.3.2 Chauffage - Ventilation 1.3.3 Electricité Courants Forts 1.3.4 Electricité Courants Forts 1.3.5 Traitement d'eau - ECS 1.3.6 Ascenseur - monte-charge 1.3.7 Traitement d'eau - ECS 1.3.8 Aménagements paysagers 1.3.9 EQUIPEMENTS 1.3.1 Plot et canalisations enterrées 1.3.2 Chauffage - Ventilation 1.3.3 Fixuture petit bàssin 1.3.4 Reprise des joints carrelage déterioré par utillisateurs 1.5.5 Structure pastin sportif 1.5.5 PlaGE 1.5.5 PlaGE 1.5.6 Reprise des joints carrelage déterioré par utillisateurs 1.5.5 PlaGE 1.5.5 PlaGE 1.5.6 Reprise des joints carrelage déterioré par utillisateurs 1.5.5 Reprise des joints carrelage déterioré par utillisateurs 1.5.5 Reprise des joints carrelage déterioré par utillisateurs 1.5.5 PlaGE 1.5.6 Reprise des joints carrelage déterioré par utillisateurs 1.5.5 PlaGE 1.5.6 Reprise des joints carrelage déterioré par utillisateurs 1.5.6 Reprise des joints carrelage déterioré par utillisateurs 1.5.7 Reprise des joints carrelage déterioré par utillisateurs 1.5.6 Reprise des joints carrelage déterioré par utillisateurs 1.5.7 Reprise peinture et sol palier fosse	1.2	SECOND ŒUVRE	6 700 €	
1.2.1.b Menuiseries intérieures Bois 1.2.1 b Menuiseries intérieures Bois 1.2.2 Serrurerie - Métallerie - Miroiterie 1.2.3 Cloisons légères - doublages 1.2.4 Plafonds suspendus 1.2.5 Peinture - Signalétique 1.2.6 Carrelage - Faïence 1.2.6 Carrelage - Faïence 1.2.7 Revêtements de sol 1.3 FLUIDES - RESEAUX 1.3 Plomberie - Sanitaires 1.3.2 Chauffage - Ventilation 1.3.3 Electricité Courants Forts 1.3.4 Electricité Courants Forts 1.3.5 Traitement d'eau - ECS 1.3.6 Ascenseur - monte-charge 1.4 VRD 1.4 VRD 1.4 VRD 1.5 Carrelage - Faïence 1.5 EQUIPEMENTS 1.5 Structure patsins portif 1.5 PLAGE 1.5 PLA	1.2.1	Menuiseries intérieures	0	
1.2.1.b Menuiseries intérieures Bois 1.2.2 Serrurerie - Métallerie — Miroiterie 1.2.3 Cloisons légères - doublages 1.2.4 Plafonds suspendus 1.2.5 Peinture - Signalétique 1.2.6 Carrelage — Faïence 1.2.7 Revêtements de sol 1.2.8 Fulides — Faïence 1.2.9 Revêtements de sol 1.3 FUIDES - RESEAUX 1.3 FUIDES - RESEAUX 1.3.1 Plomberie - Sanitaires 1.3.2 Chauffage — Ventilation 1.3.3 Electricité Courants Forts 1.3.4 Electricité Courants Forts 1.3.5 Traitement d'eau - ECS 1.3.6 Ascenseur — monte-charge 1.4 VRD 1.4 VRD 1.4 VRD et canalisations enterrées 1.5 EQUIPEMENTS 1.5 Structure petit bassin 1.5.2 Structure pastin spanner 1.5.3 Structure pataugeoire 1.5.4 PLAGE 1.5.5 Fosse à plonger 1.5.6 Nicolards — Miroiterie 1.5.7 Structure de sol 1.5 Equipement poignées et serures déteriorés 1.6 Approvisionnement et remplacement spanue feur plaque faux plafond 1.6 Approvisionnement et remplacement signaletique plus visible 1.6 Approvisionnement et remplacement si	121:	Menuiseries intérieures Aluminium	0	
1.2.1.5 Menuiseries intérieures Bois 1.2.2 Serrureire - Micriterie 1.2.3 Cloisons légères - doublages 1.2.4 Pláonds suspendus 1.2.5 Peinture - Signalétique 1.2.6 Carrelage - Faience 1.2.6 Carrelage - Faience 1.2.7 Revêtements de sol 1.2.8 Plomberie - Sanitaires 1.3.1 Plomberie - Sanitaires 1.3.2 Chaufrage - Ventilation 1.3.3 Electricité Courants Forts 1.3.4 Electricité Courants Forts 1.3.5 Traitement d'eau - ECS 1.3.6 Ascenseur - monte-charge 1.4 VRD 1.4 VRD 1.5 Clotures 1.5 EQUIPFEMENTS 1.5 Structure petit bassin 1.5 Structure petit bassin 1.5 Structure petit bassin 1.5 Structure petit bassin 1.5 Surveture patageoire 1.5 Peinture - Signalétique 1.5 Surveture patageoire 1.5 Surveture patageoire 1.5 Surveture patageoire 1.6 Approvisionnement et remplacement signaletique plus visible Entretient et remplacement pour parageoire Mise en tat isolation CTA Mise en place dun contre lavage charbon Ozoneur /remplacement pour parageoire parageoire parageoire parageoire p	1.2.1.0	a Werlaiseries meericares Alammam	0	
1.2.3 Cloisons légères - doublages 1.2.4 Plafonds suspendus 1.2.6 Peinture - Signalétique 1.2.6 Peinture - Signalétique 1.2.6 Carrelage - Faience 1.2.7 Revêtements de sol 1.2.8 PuiDES - RESEAUX 1.3.1 Plomberie - Sanitaires 1.3.2 Chauffage - Ventilation 1.3.3 Electricité Courants Forts 1.3.4 Electricité Courants Forts 1.3.5 Traitement d'eau - ECS 1.3.6 Ascenseur - monte-charge 1.4 VRD 1.4.1 VRD et canalisations enterrées 1.4.2 Clôtures 1.5.3 Aménagements paysagers 1.5.4 Structure petit bassin 1.5.5 Structure petit bassin 1.5.5 Structure pataugeoire 1.5.6 PLAGE 1.5.6 PLAGE 1.5.6 Sepaid and subject of the subject of				
1.2.4 Plafonds suspendus 1.2.5 Peinture – Signalétique 1.2.6 Carrelage – Faïence 1.2.7 Revêtements des oil 1.2.8 Peur est			2 500	remplacement poignées et serures déteriorés
1.2.5 Peinture – Signalétique 1.2.6 Carrelage – Faïence 1.2.6 Carrelage – Faïence 1.2.7 Revêtements de sol 1.2.7 Revêtements de sol 1.3.1 FLUIDES – RESEAUX 7 32 000 € 1.3.2 Chauffage – Ventilation 1.3.3 Electricité Courants Forts 1.3.4 Electricité Courants Faibles 1.3.5 Traitement d'eau - ECS 1.3.6 Ascenseur – monte-charge 1.4.1 VRD et canalisations enterrées 1.4.2 Clôtures 1.5.3 EquipeMBNTS 1.5.4 Structure petit bassin 1.5.5 Structure petit bassin 1.5.5 Structure pataugeoire 1.5.6 Structure pataugeoire 1.5.7 Sex à plonger 1.5.8 PLAGE 1.5.9 Sex à plonger 1.5.9 Servictie e faïence 1.5.0 Remplacement signaletique plus visible Remplacement carrelages cassés Remplacement carr				
1.2.6 Carrelage – Faïence 1.2.7 Revètements de sol 1.2.7 Revètements de sol 1.3.1 Plomberie – Sanitaires 1.3.2 Chauffage – Ventilation 1.3.3 Electricité Courants Forts 1.3.4 Electricité Courants Forts 1.3.5 Traitement d'eau - ECS 1.3.6 Ascenseur - monte-charge 1.4 VRD 1.4 VRD 1.4.1 VRD et canalisations enterrées 1.4.2 Clôtures 1.5.3 Structure petit bassin 1.5.5 Structure petit bassin 1.5.6 Structure pataugeoire 1.5.7 Sosse à plonger 1.5.8 PLAGE 1.5.9 Sera è plonger 1.5 Sera è plonge				
1.2.7 Revêtements de sol 1.3 FLUIDES - RESEAUX 1.3.1 Plomberie - Sanitaires 1.3.2 Chauffage - Ventilation 1.3.2 Chauffage - Ventilation 1.3.3 Electricité Courants Forts 1.3.4 Electricité Courants Faibles 1.3.5 Traitement d'eau - ECS 1.3.6 Ascenseur - monte-charge 1.4 VRD 1.4 VRD 1.4.1 VRD et canalisations enterrées 1.4.2 Clôtures 1.5.4 EQUIPEMENTS 1.5.5 Structure petit bassin 1.5.0 Reprise des joints carrelage déterioré par utilisateurs 1.5.3 Structure pataugeoire 1.5.4 PLAGE 1.5.5 Fosse à plonger 1.6 Sono Remplacement robinetteries lavabos douche toilette, mitigeurs , roulement pour maintien operationnel Remise en etat isolation CTA 1.6 Ascenseur - monte-charge 0 1.7 Ascenseur - monte-charge 0 1.8 Ono 1.9 Equipements payage charbon Ozoneur /remplacement pompe solaire 0 1.9 Equipements payagers 0 1.1.1 VRD et canalisations enterrées 1.1.2 Structure petit bassin 1.5 EQUIPEMENTS 1.5 Structure passin sportif 2 000 Reprise des joints carrelage déterioré par utilisateurs 1.5 Structure pataugeoire 1.5 Fosse à plonger 1.5 Fosse à plonger 1.5 Posse à plonger				· - · · · ·
1.3 FLUIDES - RESEAUX 1.3.1 Plomberie - Sanitaires 1.3.2 Chauffage - Ventilation 2 500 1.3.3 Electricité Courants Forts 1.3.4 Electricité Courants Falbles 0 1.3.5 Traitement d'eau - ECS 1.3.6 Ascenseur - monte-charge 1.4 VRD 1.4 VRD 1.5 EQUIPEMENTS 1.5 EQUIPEMENTS 1.5 Structure patsis sportif 1.5.2 Structure patsis sportif 1.5.3 Structure pataugeoire 1.5.4 PLAGE 1.5.5 Fosse à plonger 1.6 Structure pataugeoire 1.7 Structure pataugeoire 1.8 Structure et sol palier fosse 1 Remplacement robinetteries lavabos douche toilette,mitigeurs , roulement pour maintien operationnel Remise en etat isolation CTA Mise en place d un contre lavage charbon Ozoneur /remplacement pompe solaire 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0				Remplacement carrelages casses
1.3.1 Plomberie - Sanitaires 1.3.2 Chauffage - Ventilation 2 500 1.3.3 Electricité Courants Forts 0 1.3.4 Electricité Courants Faibles 0 1.3.5 Traitement d'eau - ECS 1.3.6 Ascenseur - monte-charge 1.4 VRD 1.4.1 VRD et canalisations enterrées 1.4.2 Clôtures 1.4.3 Aménagements paysagers 1.5 EQUIPEMENTS 1.5 Structure patis bassin 1.5 Structure patis bassin sportif 1.5.2 Structure patis passin sportif 1.5.3 Structure patigned and the sporting of			<u> </u>	
1.3.2 Chauffage – Ventilation 1.3.3 Electricité Courants Forts 0 1.3.4 Electricité Courants Faibles 0 1.3.5 Traitement d'eau - ECS 1.3.6 Ascenseur - monte-charge 1.4 VRD 1.4.1 VRD et canalisations enterrées 1.4.2 Clôtures 1.4.3 Aménagements paysagers 1.5 EQUIPEMENTS 1.5 Structure petit bassin 1.5.2 Structure pataignoise potrif 1.5.3 Structure pataignoise 1.5.4 PLAGE 1.5.5 Fosse à plonger Remise en etat isolation CTA Mise en place d un contre lavage charbon Ozoneur /remplacement pompe solaire Mise en place d un contre lavage charbon Ozoneur /remplacement pompe solaire entretien et remise en etat Remise en etat isolation CTA Reprise en etat isolation CTA Remise en etat isolation CTA Reprise en etat isolation CTA Remise en etat isolation CTA Reprise en etat isolation CTA Reprise en etat isolation CTA Reprise en etat isolation CTA Remise en etat isolation CTA Remise en etat isolation CTA Remise en etat isolation CTA Reprise en etat isolation CTA Reprise en etat isolation CTA Reprise en etat isolation CTA	_			
1.3.3 Electricité Courants Forts 1.3.4 Electricité Courants Faibles 0 1.3.5 Traitement d'eau - ECS 1.3.6 Ascenseur - monte-charge 1.4 VRD 1.4 VRD 1.4 VRD et canalisations enterrées 1.4.2 Clôtures 1.4.3 Aménagements paysagers 1.5 EQUIPEMENTS 1.5.1 Structure petit bassin 1.5.2 Structure bassin sportif 1.5.3 Structure passin sportif 1.5.4 Structure pataugeoire 1.5.5 Fosse à plonger 1.5.6 Posse à plonger Nise en place d un contre lavage charbon Ozoneur /remplacement pompe solaire entretien et remise en etat entretien et remise en etat Exprise des joints carrelage déterioré par utilisateurs Reprise des joints carrelage déterioré par utilisateurs				, g ,
1.3.4 Electricité Courants Faibles 1.3.5 Traitement d'eau - ECS 1.3.6 Ascenseur - monte-charge 1.4 VRD 1.4.1 VRD t canalisations enterrées 1.4.2 Clötures 1.4.3 Aménagements paysagers 1.5 EQUIPEMENTS 1.5.1 Structure petit bassin 1.5.2 Structure passin sportif 1.5.3 Structure passin sportif 1.5.4 Structure pataugeoire 1.5.5 Fosse à plonger 1.5.6 Posse à plonger 1.5.7 Mise en place d un contre lavage charbon Ozoneur /remplacement pompe solaire 1.6 un contre lavage charbon Ozoneur /remplacement pompe solaire 1.6 un contre lavage charbon Ozoneur /remplacement pompe solaire 1.6 un contre lavage charbon Ozoneur /remplacement pompe solaire 1.6 un contre lavage charbon Ozoneur /remplacement pompe solaire 1.6 un contre lavage charbon Ozoneur /remplacement pompe solaire 1.6 un contre lavage charbon Ozoneur /remplacement pompe solaire 1.6 un contre lavage charbon Ozoneur /remplacement pompe solaire 1.6 un contre lavage charbon Ozoneur /remplacement pompe solaire 1.6 un contre lavage charbon Ozoneur /remplacement pompe solaire 1.6 un contre lavage charbon Ozoneur /remplacement pompe solaire 1.6 un contre lavage charbon Ozoneur /remplacement pompe solaire 1.6 un contre lavage charbon Ozoneur /remplacement pompe solaire 1.6 un contre lavage charbon Ozoneur /remplacement pompe solaire 1.6 un contre lavage charbon Ozoneur /remplacement pompe solaire 1.6 un contre lavage charbon Ozoneur /remplacement pompe solaire 1.6 un contre lavage charbon Ozoneur /remplacement pompe solaire 1.6 un contre lavage charbon Ozoneur /remplacement pompe solaire 1.6 un contre lavage charbon Ozoneur /remplacement pompe solaire 1.6 un contre lavage charbon Ozoneur /remplacement pompe solaire 1.6 un contre lavage charbon Ozoneur /remplacement pompe solaire 1.6 un contre lavage charbon Ozoneur /remplacement pompe solaire 1.6 un contre lavage charbon Ozoneur /remplacement pompe solaire 1.7 un contre lavage charbon Ozoneur /remplacement pompe solaire 1.7 un contre lavage charbon Ozoneur /remplacement pompe solaire 1.7 un contr				Remise en état isolation CTA
1.3.5 Traitement d'eau - ECS 1.3.6 Ascenseur - monte-charge 1.4 VRD 1.5 Clôtures 1.5 EQUIPEMENTS 1.5 Structure petit bassin 1.5 Structure pataugeoire 1.5 Fosse à plonger 1.5 Fosse à plonger 1.6 Ascenseur - monte-charge 0 1.7 Mise en place d un contre lavage charbon Ozoneur /remplacement pompe solaire 0 0 1.89 € 1.89 entretien et remise en etat 1.89 Reprise des joints carrelage déterioré par utilisateurs				
1.3.5 Traitement d'eau - ECS 1.3.6 Ascenseur - monte-charge 1.4 VRD 1.4.1 VRD et canalisations enterrées 1.4.2 Clôtures 1.4.3 Aménagements paysagers 1.5 EQUIPEMENTS 1.5.1 Structure petit bassin 1.5.2 Structure bassin sportif 1.5.3 Structure pataugeoire 1.5.4 PLAGE 1.5.5 Fosse à plonger Mise en place d un contre lavage charbon Ozoneur /remplacement pompe solaire 1.00 1.089 € 1.089 • entretien et remise en etat Reprise des joints carrelage déterioré par utilisateurs	1.3.4	Electricite Courants Faibles		
1.3.6 Ascenseur - monte-charge 1.4 VRD 1.4.1 VRD et canalisations enterrées 1.4.2 Clôtures 1.4.3 Aménagements paysagers 1.5 EQUIPEMENTS 1.5.1 Structure petit bassin 1.5.2 Structure bassin sportif 1.5.3 Structure pataugeoire 1.5.4 PLAGE 1.5.5 Fosse à plonger 1.5.6 Ascenseur - monte-charge 0 1.089 entretien et remise en etat entretien et remise en etat Reprise des joints carrelage déterioré par utilisateurs Reprise peinture et sol palier fosse	1 2 5	Traitament d'agu. ECS	25 000	Mice on place due centre lavage charben Ozopour (remplacement acres calaire
1.4 VRD 1.4.1 VRD et canalisations enterrées 1.4.2 Clôtures 1.4.3 Aménagements paysagers 1.5 EQUIPEMENTS 1.5.1 Structure petit bassin 1.5.2 Structure bassin sportif 1.5.3 Structure pataugeoire 1.5.3 Structure pataugeoire 1.5.4 PLAGE 1.5.5 Fosse à plonger 1.6.6 PLAGE 1.7 De la 1089 entretien et remise en etat 1.7 De la 23 000 € Reprise des joints carrelage déterioré par utilisateurs Reprise peinture et sol palier fosse			0	mise en place d'un contre lavage charbon Ozoneur /remplacement pompe solaire
1.4.1 VRD et canalisations enterrées 1.4.2 Clôtures 1.4.3 Aménagements paysagers 1.5 EQUIPEMENTS 23 000 € 1.5.1 Structure petit bassin 1.5.2 Structure bassin sportif 1.5.3 Structure pataugeoire 1.5.4 PLAGE 1.5.5 Fosse à plonger 1.5.6 PLAGE 1.5.7 Structure det canalisations enterrées 1 1089 entretien et remise en etat Reprise des joints carrelage déterioré par utilisateurs Reprise peinture et sol palier fosse				
1.4.2 Clôtures 1.4.3 Aménagements paysagers 1.5 EQUIPEMENTS 23 000 € 1.5.1 Structure petit bassin 1.5.2 Structure bassin sportif 1.5.3 Structure pataugeoire 1.5.4 PLAGE 1.5.5 Fosse à plonger 1 1089 entretien et remise en etat 2 3 000 € Reprise des joints carrelage déterioré par utilisateurs				
1.4.3 Aménagements paysagers 1.5 EQUIPEMENTS 1.5.1 Structure petit bassin 1.5.2 Structure bassin sportif 1.5.3 Structure pataugeoire 1.5.4 PLAGE 1.5.5 Fosse à plonger 2 3 000 € 1 500 Reprise des joints carrelage déterioré par utilisateurs				entration at remise on atat
1.5 EQUIPEMENTS 1.5.1 Structure petit bassin 1.5.2 Structure bassin sportif 1.5.3 Structure pataugeoire 1.5.4 PLAGE 1.5.5 Fosse à plonger 23 000 € 1 500 Reprise des joints carrelage déterioré par utilisateurs			1 089	entretien et remise en etat
1.5.1 Structure petit bassin 1.5.2 Structure bassin sportif 2 000 Reprise des joints carrelage déterioré par utilisateurs			33,000 €	
1.5.2 Structure bassin sportif 2 000 Reprise des joints carrelage déterioré par utilisateurs 1.5.3 Structure pataugeoire 1.5.4 PLAGE 1.5.5 Fosse à plonger Reprise des joints carrelage déterioré par utilisateurs Reprise peinture et sol palier fosse				
1.5.3Structure pataugeoire1500Reprise des joints carrelage déterioré par utilisateurs1.5.4PLAGE01.5.5Fosse à plonger18 000Reprise peinture et sol palier fosse				
1.5.4 PLAGE 1.5.5 Fosse à plonger 1.5.0 Reprise peinture et sol palier fosse				
1.5.5 Fosse à plonger Reprise peinture et sol palier fosse				Reprise des joints carrelage deteriore par utilisateurs
				Denvise painture et est palieu faces
1.6 ELEMENTS ENVIRONNEMENT U €				Reprise periliture et soi palier rosse
	1.6	ELEMENTS ENVIRONNEMENT	U€	I



Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur 033-243300563-20240627-DEL-2024-06-057-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024 Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS





Faits marquants

08



Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 01/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Hefen Control Salum Préfet : 01/07/2024

Piscine ARCACHON

- ➤ Abaissement de la température d'1°C bassins et vestiaires, pour la sobriété énergétique.
- ➤ Mise en place de récupération d'énergie gratuite par la récupération de chaleur de la CTA puis arrêt à la demande d'Equalia car ça dégradait l'hygrométrie des bassins
- Détérioration des vitres de oscillo battants.



Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024

Publication : 02/07/2024

Marie-Hernald SAUM Président d'UANTS

Piscine GUJAN-MESTRAS

Arrêt pataugeoire pour casse de la vanne 6 voies et après casse de plaques échangeur



Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 01/07/2024
Publication : 02/07/2024
Marie-Haren STANA Préside quant de la Capacita de la

Piscine LA TESTE DE BUCH

- > Travaux de reprise d'étanchéité de la pataugeoire.
- Problématique récurrente de montée en température pendant les bébés nageurs, problème de transfert de charge entre la biomasse et la chaudière gaz



033-243300563-20240627-DEL-2024-06-057-DE

Accusé certifié exécutoire Réception par le préfet : 01/07/2024 Publication : 02/07/2024





Bilan réglementaire





Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur 033-243300563-20240627-DEL-2024-06-057-DE

Accusé certifile executione Réception par le préfet : 01/07/2024 Publication : 02/07/2024 Marie-Herritaire Marie-Her

Récapitulatif des visites contractuelles 2023

2023	L	égionelles	Dis	SCONNACTALL	entre	Attestation retien annuel udière gaz & bois	Etai	ınchéité gaz		ontrôle de ombustion	R	Ramonage	ins éle	érification stallation ectrique et eclairage		Analyse air biant bassin		uipements nique/fluide		aintenance scenseurs	étan	ttestation chéité circuit igorifique	annı	érification uelle sonde ozone	1	érification annuelle ozoneur		laintenance tes & portails	ir	Centrale de détection incendie et ésemfumage
INSTALLATION	Nbre prévu	Date de réalisation	Nbre prévu	Date de réalisation	Nbre prévu	Date de réalisation	Nbre prévu	Date de réalisation	Nbre prévu	Date de réalisation	Nbre prévu	Date de réalisation	Nbre prévu	Date de réalisation	Nbre prévu	Date de réalisation	Nbre prévu	Date de réalisation	Nbre prévu	Date de réalisation	Nbre prévu	Date de réalisation	Nbre prévu	Date de réalisation	Nbre prévu	Date de réalisation	Nbre prévu	Date de réalisation	Nbre prévu	Date de réalisation
Piscine Arcachon	1	24/07/2023	2	31/01/2023	2	16/05/2023	2	16/05/2023	3	10/01/2023	2	16/05/2023	1	25/01/2023	1	24/04/2023	1	25/01/2023	10	05/05/2023 14/06/2023 18/07/2023	2	01/08/2023	1	06/07/2023	1	06/07/2023	2	23/05/2023	2	23/10/2023
Piscine Arcachon		24/01/2023	_	31/01/2023	_	10/03/2023		10/03/2023		20/09/2023		10/05/2025		25/01/2025	·	07/06/2023	·	23/01/2023		20/09/2023 14/11/2023 27/12/2023	_	02/11/2023		00/01/2023		00/01/2023		23/03/2023		23/10/2023
										15/02/2023						24/04/2023						19/04/2023								26/06/2023
Piscine Gujan Mestras	1	24/07/2023	2	31/01/2023	2	15/02/2023	2	15/02/2023	3	20/12/2023	2	15/02/2023	1	12/05/2023	1	07/06/2023	1	12/05/2023		NC	2	21/06/2023	1	13/02/2023	1	13/02/2023	2	23/05/2023	2	23/10/2023
										06/11/2023	\Box									21/04/2023 07/06/2023										
Piscine La Teste de Buch	1	24/07/2023	2	31/01/2023	1	12/07/2023	1	06/11/2023	3	01712/2020	2	06/06/2023 08/06/2023	1	12/05/2023	1	24/04/2023 07/06/2023	1	12/07/2023	10	14/11/2023	2	02/08/2023	1	12/07/2023	1	12/07/2023	2	23/05/2023	2	05/07/2023
		/		/					L	15/02/2023			<u></u> '							27/12/2023								/		



Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur 033-243300563-20240627-DEL-2024-06-057-DE

Accusé certifié exécutoire Réception par le préfet : 01/07/2024 Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS





Satisfaction client

10



VOTRE SATISFACTION AU CŒUR DE NOS PRÉOCCUPATIONS

Chaque année nous interrogeons un panel national de plus de 2 000 Clients.

Plus qu'un questionnaire, ces enquêtes sont de véritables pistes d'amélioration, elles nous permettent de nous adapter à vos besoins en constante évolution.

Faites-nous part de vos attentes et remarques qu'elles soient négatives ou positives !

Vous êtes donc susceptible d'être contacté(e) par téléphone pour répondre à notre enquête de confiance et de satisfaction.

Nous vous remercions chaleureusement de contribuer à notre démarche d'amélioration continue !

- EVALUEZ LA QUALITE DE NOTRE COLLABORATION
- Lors de cette enquête, nous mesurons votre niveau de satisfaction :

Très Satisfait / Satisfait / Ni Satisfait - Ni Insatisfait / Insatisfait / Très Insatisfait

- Votre niveau de confiance sera également mesuré à travers la question :
- Recommanderiez-vous ENGIE Solutions à votre entourage ?

Par cette réponse, vous évaluez, à travers une échelle de 0 à 10, la qualité de notre collaboration





Publication: 02/07/2024 Marie-Helback Staction Client

UNE INSATISFACTION, UNE QUESTION ? EXPRIMEZ-VOUS!

TRAITEMENT DE VOS RÉCLAMATIONS

Dans le cadre de notre politique d'amélioration continue de la satisfaction de nos clients, nous mettons à votre disposition, un dispositif dédié au recueil de vos insatisfactions.



Des canaux réservés aux réclamations

Pour toute demande d'intervention, veuillez-vous référer au numéro de dépannage qui vous a été communiqué*.



Direction Régionale Garonne

mail, courrier, interlocuteur dédié



N°Azur 0 810 001 107

Concernant votre facturation, contacter le référent indiqué sur votre facture



Client

rubrique « Réclamation »



Site internet engie-solutions.com

Nous contacter / Service Client



Toutes nos équipes sont à votre écoute et s'engagent à prendre en charge vos demandes rapidement, et à vous apporter la solution adaptée à vos besoins

* Disposible sur demande, voir avec votre interlocuteur contrat pour plus d'informations



033-243300563-20240627-DEL-2024-06-057-DE Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024 Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS







engie-solutions.com









L'énergie est notre avenir, économisons-la!

033-243300563-20240627-DEL-2024-06-057-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024 Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

NAUTIBAS



Chapitre 2

VOLET FINANCIER



033-243300563-20240627-DEL-2024-06-057-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024 Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

NAUTIBAS



1 - Comptes sociaux exercice 2023

033-243300563-20240627-DEL-2024-06-057-DE

1.1 Bilan

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024

Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



NAUTIBAS

Le bilan actif fait apparaître un total de 30 560 K€ constitué :

- du montant de l'immobilisation diminué de son amortissement annuel pour 22 578 K€;
- de créances Clients pour 1 702 K€ (notamment les redevances du 4T2023)
- de créances diverses à hauteur de 249 K€;
- du solde créditeur en banque de 365 K€;
- d'une écriture de bilan à l'avancement au 31/12/2023 : Encours de production de services à hauteur de 5 667 K€.

Le bilan passif fait apparaître un total de 30 560 K€ constitué :

- d'une situation nette de 862.4 K€ composée de 234.4 K€ de capital, de 355.4 K€ de réserves, de 148.8 K€ de report à nouveau et 123.8 K€ de résultat net 2023 ;
- de 1 155 K€ de subvention d'investissement versée par la Cobas diminuée de son amortissement annuel ;
- de provisions pour risques à hauteur de 88.5 K€
- d'un montant d'emprunts et dettes de 26 792 k€;
- de dettes fournisseurs et assimilés à hauteur de 1 257 K€ (notamment les redevances R2/R3/R5)
- de dettes fiscales à hauteur de 290 K€;
- d'autres dettes s'élevant à 21 K€, liées aux pénalités 2023 et au solde IS 2023 €
- d'un montant de produits constatés d'avance de 94 K€

033-243300563-20240627-DEL-2024-06-057-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024

Reception partie prefet : 01/07/2 Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

NAUTIBAS



1.2 Compte de résultat

Les produits d'exploitation de 4 923 476 € sont constitués :

- des redevances facturées à la Cobas : 4 260 K€ ;
- des transferts de charges : 299 K€ dont
 - ⇒ refacturation à l'euro l'euro à la Cobas au titre des assurances pour 61.4 K€
 - ⇒ refacturation d'IS et CVAE pour 110.3 K€
 - ⇒ indemnisations et refacturations liées aux désordres sur les piscines pour 127.2 K€;
- de la variation des produits en-cours: 364 K€.

Les charges d'exploitation de 3 715 200 € sont constituées :

- des redevances facturées par ENGIE Cofely : 2 160.7 K€;
- des frais divers de gestion de la société et autres charges : 147 K€;
- des impôts et taxes (CET, ...) : 51.8 K€;
- des assurances : 61.4 K€;
- des frais liés aux désordres sur les piscines : 151.2 K€
- de l'amortissement annuel des frais de construction selon la méthode d'amortissement linéaire (sur 359 mois) : 1 143.1 K€.

Le résultat financier de -1 081 549 € est constitué essentiellement :

- des intérêts sur emprunts : -902.2K€ ;
- des intérêts sur fonds propres des associés : -179.3 K€.

Le résultat exceptionnel correspond à la reprise d'amortissement annuel sur la subvention d'investissement versée par la Cobas selon la méthode d'amortissement linéaire sur 359 mois. : 58K€

Après application de l'IS à hauteur de 61 457 €, le résultat de la structure est de 123 763 €.

033-243300563-20240627-DEL-2024-06-057-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024

Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

NAUTIBAS



PROJET

ETATS FINANCIERS AU 31/12/2023

Société : NAUTIBAS

Forme juridique : Société par actions simplifiée

Siège social : 1 Place Samuel de Champlain, Faubourg de l'Arche, 92930 Paris La Défense Cedex

033-243300563-20240627-DEL-2024-06-057-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024 Publication : 02/07/2024

NAUTIBAS



Bilan Actif

DII 411 40715		31/12/2023		31/12/2022
BILAN-ACTIF	Brut	Amortissements	Net	Net
Capital souscrit non appelé (I)				
Frais d'établissement				
Frais de développement				
Concessions,brevets et droits similaires				
Fonds commercial				
Autres immobilisations incorporelies				
Avances sur immos incorporelles				
TOTAL immobilisations incorporelles				
Terrains				
Constructions	34 199 463	11 621 381	22 578 082	23 721 196
Installations techniques, matériel				
Autres immobilisations corporelles				
Immobilisations en cours				
Avances et acomptes				
TOTAL immobilisations corporelles	34 199 463	11 621 381	22 578 082	23 721 196
Participations seion la méthode de meq				
Autres participations				
Créances rattachées à des participations				
Autres titres immobilisés				
Prêts				
Autres immobilisations financières				
TOTAL immobilisations financières				
Total Actif Immobilisé (4)	34 199 463	11 621 381	22 578 082	23 721 196
Matières premières, approvisionnements				
En cours de production de biens				
En cours de production de services	5 666 529		5 666 529	5 302 207
Produits intermédiaires et finis				
Marchandises				
TOTAL Stock	5 666 529		5 666 529	5 302 207
Avances et acomptes versés sur commandes				
Clients et comptes rattachés	1 701 665		1 701 665	452 073
Autres créances	249 081		249 081	124 821
Capital souscrit et appelé, non versé				
TOTAL Créances	1 950 745		1 950 745	576 894
Valeurs mobilières de placement				
(dont actions propres:)				
Disponibilités	364 620		364 620	387 905
TOTAL Disponibilités	364 620		364 620	387 905
Charges constatées d'avance				
TOTAL Actif circulant (III)	7 981 894		7 981 894	6 267 006
Frais d'émission d'emprunt à étaier (IV)				
Primes de remboursement des obligations (V)				
Écarts de conversion actif (V)				
Total Général (na vi)	42 181 356	11 621 381	30 559 975	29 988 201

033-243300563-20240627-DEL-2024-06-057-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024 Publication : 02/07/2024

NAUTIBAS



Bilan passif

BILAN-PASSIF	31/12/2023	31/12/2022
Capital social ou individuel (dont versé : 234 400)	234 400	234 400
Primes d'émission, de fusion, d'apport,		
Ecarts de réévaluation (dont écart d'équivalence :)		
Réserve légale	23 440	23 440
Réserves statutaires ou contractuelles		
Réserves réglementées (dont réserve des prov. fluctuation des cours :)		
Autres réserves (dont réserve achat d'œuvres originales d'artistes :)	331 913	331 913
TOTAL Réserves	355 353	355 353
Report à nouveau	148 834	-
RÉSULTAT DE L'EXERCICE (bénéfice ou perte)	123 763	148 835
Subventions d'investissement	1 155 320	1 213 814
Provisions réglementées		
TOTAL CAPITAUX PROPRES (I)	2 017 670	1 952 401
Produit des émissions de titres participatifs		
Avances conditionnées		
TOTAL AUTRES FONDS PROPRES (II)	-	-
Provisions pour risques		
Provisions pour charges	88 554	88 554
TOTAL PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES (III)	88 554	88 554
Emprunts obligataires convertibles		
Autres emprunts obligataires		
Emprunts et dettes auprès des établissements de crédit	24 638 012	25 010 328
Emprunts et dettes financières divers (dont emprunts participatifs :)	2 154 429	2 109 600
TOTAL Dettes financières	26 792 441	27 119 928
Avances et acomptes reçus sur commandes en cours		
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	1 256 971	593 654
Dettes fiscales et sociales	289 561	121 452
Dettes sur immobilisations et comptes rattachés		
Autres dettes	20 974	18 408
TOTAL Dettes d'exploitation	1 567 505	733 514
Produits constatés d'avance	93 805	93 805
TOTAL DETTES (IV)	28 453 751	27 947 247
Ecarts de conversion passif (V)		
TOTAL GENERAL - PASSIF (I à V)	30 559 975	29 988 201

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024 Publication : 02/07/2024

NAUTIBAS



Compte de résultat

Compte de récultat		31/12/2023 France Exportation				31/12/2022
		Total				
Ventes de marchandise	lentes de marchandises					
Production vendue bien	5	948 366			948 366	967 974
Production vendue serv	fces	3	311 925		3 311 925	3 192 806
Chiffres d'affaires net	ts	41	260 291		4 260 291	4 160 780
Production stockée					364 322	410 057
Production immobilisée						
Subventions d'exploitati	on					
Reprises sur amortisse	ments et provisions, transf	erts de charges			298 861	724 464
Autres produits					2	2
			Total des	produits d'exploitation (I)	4 923 476	5 295 303
Achats de marchandise	s (y compris droits de dou	ane)				
Variation de stock (man	chandises)					
Achats de matières pre-	mières et autres approvision	onnements (y compr	ris droits de	douane)		
Variation de stock (mati	ières premières et approvis	sionnements)				
Autres achats et charge	es externes				2 520 278	2 827 329
Impôts, taxes et versem	nents assimilės				48 808	52 344
Salaires et traitements						
Charges sociales		_				
		- 0	- Dotations aux amortissements		1 143 114	1 143 114
Dotations	sur immobilisations	- D	Ootations au	x provisions		
d'exploitation	Sur actif circulant : dotatio	ns aux provisions				
	Pour risques et charges :	dotations aux provisi	ions			
Autres charges					3 000	3 002
			Total des	charges d'exploitation (II)	3 715 200	4 025 789
RÉSULTAT D'EXPLOI	TATION				1 208 276	1 289 614
Bénéfice attribué ou per	rte transférée			(III)		
Perte supportée ou bén	éfice transféré			(IV)		
Produits financiers de p	articipations					
Produits des autres vale	eurs mobilières et créance	s de l'actif immobilis	zê.			
Autres intérêts et produ	its assimilės					-
Reprises sur provisions	et transferts de charges					
Différences positives de	e change					
Produits nets sur cession	ons de valeurs mobilières d					
Dotations financières au	ux amortissements et provi					
Intérêts et charges assimilées					1 081 549	1 108 177
Différences négatives de change						
	sions de valeurs mobilières					
onarges neces sur ces	and the state of a model of the	1 081 549	1 108 177			
Total des charges financières (VI) RÉSULTAT FINANCIER (V - VI)					- 1 081 649	- 1 108 177
RÉSULTAT COURANT AVANT IMPÔTS (LIH-IILIV+V-VI)					128 727	181 337
RESULTAT COURANT	AVANT IMPOTS (HHIII	.20727	101001			

033-243300563-20240627-DEL-2024-06-057-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024 Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

NAUTIBAS



Compte de résultat (suite)

Compte de résulta	at (suite)	31/12/2023	31/12/2022
Produits exceptionnels sur opérations de gestion			
Produits exceptionnels sur opérations en capital		58 494	58 494
Reprises sur provisions et transferts de charges			
	Total des produits exceptionnels (VII)	58 494	58 494
Charges exceptionnelles sur opérations de gestion			
Charges exceptionnelles sur opérations en capital			
Dotations exceptionnelles aux amortissements et provisions			
	Total des charges exceptionnelles (VIII)	-	-
RÉSULTAT EXCEPTIONNEL (VII -VIII)		58 494	58 494
Participation des salariés aux résultats de l'entreprise	(IX)		
Impôts sur les bénéfices	(X)	61 457	70 996
	TOTAL DES PRODUITS (I + III + V + VII)	4 981 969	5 353 797
тот	4 858 206	5 204 962	
BÉNÉFICE OU PERTE (total des produits - total des cha	123 763	148 835	

033-243300563-20240627-DEL-2024-06-057-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024

Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

NAUTIBAS



2 - Méthodes comptables

Les Comptes annuels de l'exercice clos le 31 décembre 2023 sont présentés conformément aux règles applicables en la matière et suivant les prescriptions du Plan Comptable Général et du Plan Comptable Professionnel pour les industries du Bâtiment et des Travaux Publics.

La méthode de base retenue pour l'évaluation des éléments inscrits en comptabilité est la méthode des coûts historiques.

La méthode de prise en compte du résultat est la méthode du Contrat Global, conformément au Modèle financier. Cette méthode préconise la comptabilisation globale des prestations de la Société de Projet à l'avancement pendant la phase d'exploitation. Selon cette approche, les charges sont rattachées aux produits en respectant la linéarité du chiffre d'affaires.

033-243300563-20240627-DEL-2024-06-057-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024

Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

NAUTIBAS



3 - Etat du patrimoine dans les comptes au 31/12/2023

033-243300563-20240627-DEL-2024-06-057-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024

Publication: 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

NAUTIBAS



3.1 Méthodes comptables

Les amortissements sont calculés de manière linéaire sur la durée de l'entretien-maintenance, soit 359 mois à compter de la date de Mise à Disposition des piscines.

3.2 Actif Immobilisé Net au 31/12/2023

NAUTIBAS	31/12/2016	Augmentation	Diminution	31/12/2017	Augmentation	Diminution	31/12/2018
Immobilisations corporelles	34 199 463			34 199 463			34 199 463
Amortissements	-3 619 584	-1 143 114		-4 762 697	-1 143 114		-5 905 811
	30 579 879	-1 143 114		29 436 765	-1 143 114		28 293 651

NAUTIBAS	Augmentation	Diminution	31/12/2019	Augmentation	Diminution	31/12/2020	Augmentation
Immobilisations corporelles			34 199 463			34 199 463	
Amortissements	-1 143 114		-7 048 925	-1 143 114		- 8 192 039	-1 143 114
	-1 143 114		27 150 537	-1 143 114		26 007 423	-1 143 114

NAUTIBAS	Diminution	31/12/2021	Augmentation	Diminution	31/12/2022	Augmentation	Diminution
Immobilisations corporelles		34 199 463			34 199 463		
Amortissements		-9 335 153	-1 143 114		-10 478 267	-1 143 114	
		24 864 310	-1 143 114		23 721 196	-1 143 114	

NAUTIBAS	31/12/2023
Immobilisations corporelles	34 199 463
Amortissements	-11 621 381
	22 578 082

033-243300563-20240627-DEL-2024-06-057-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024 Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

NAUTIBAS



3.3 Evolution du montant d'immobilisation sur l'exercice 2023

Néant

033-243300563-20240627-DEL-2024-06-057-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024

Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

NAUTIBAS



4 - Etat des financements engagés et des valeurs résiduelles financières

Réception par le préfet : 01/07/2024

Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

NAUTIBAS



4.1 Le tableau suivant détaille l'avancement des prêts souscrits pour le Contrat de Partenariat au 31/12/2023 :

NAUTIBAS	Montant initial remboursé e 2017		Solde restant au 31/12/2017	Montant remboursé en 2018	Solde restant au 31/12/2018
Dette Dailly	28 791 815	452 267	27 108 633	358 447	26 750 186
Dette Projet	1 357 618	74 138	1 072 790	77 693	995 097
Dette TVA	335 326				
	30 484 759	526 405	28 181 423	436 140	27 745 284

NAUTIBAS	Montant remboursé en 2019	Solde restant au 31/12/2019	Montant remboursé en 2020	Solde restant au 31/12/2020	
Dette Dailly	500 119	26 250 068	536 352	25 713 716	
Dette Projet	81 907	913 190	85 969	827 221	
Dette TVA					
	582 026	27 163 258	622 321	26 540 937	

NAUTIBAS	Montant remboursé en 2021	Solde restant au 31/12/2021	Montant remboursé en 2022	Solde restant au 31/12/2022
Dette Dailly	722 737	24 990 979	622 535	24 368 444
Dette Projet	90 387	736 834	94 951	641 884
Dette TVA				
	813 123	25 727 814	717 486	25 010 328

NAUTIBAS	Montant remboursé en 2023	Solde restant au 31/12/2023
Dette Dailly	490 596	23 877 848
Dette Projet	99 611	542 272
Dette TVA		
	590 207	24 420 120

Le capital de l'emprunt Dailly dû au 31/12/2023 a été remboursé début janvier 2024, suite au retard de paiement de la COBAS, pour un montant de 170 369.78 € ;

Les intérêts de l'emprunt Dailly dus au 31/12/2023 ont été remboursés début janvier 2024, suite au retard de paiement de la COBAS, pour un montant de 217 892.00€

033-243300563-20240627-DEL-2024-06-057-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024

Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

NAUTIBAS



4.2 Le tableau suivant présente la répartition entre intérêts et amortissements par outil de financement - Exercice 2023

NAUTIBAS	Amortissements	Intérêts	Total
Crédit Projet Tranche 1	30 227	6 610	36 837
Crédit Dailly Tranche 1	153 211	206 944	360 155
Total Tranche 1	183 437	213 554	396 992
Crédit Projet Tranche 2	36 671	7 921	44 592
Crédit Dailly Tranche 2	173 916	234 912	408 828
Total Tranche 2	210 588	242 832	453 420
Crédit Projet Tranche 3	32 713	7 154	39 867
Crédit Dailly Tranche 3	163 469	220 801	384 270
Total Tranche 3	196 182	227 955	424 137
Consolidé Emprunts	590 207	684 341	1 274 549

NAUTIBAS	Amortissements	Intérêts	Total
Crédit Projet	99 611	21 684,42	121 296
Crédit Dailly	490 596,05	662 656,75	1 153 253
Total Tranche	590 207	684 341	1 274 549

033-243300563-20240627-DEL-2024-06-057-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024

Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

NAUTIBAS



5 – Ratios annuels de rentabilité économique et de rentabilité interne du projet et répartition entre le coût des Fonds Propres et le coût de la dette afférents au financement des Ouvrages 033-243300563-20240627-DEL-2024-06-057-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024

Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

NAUTIBAS



5.1 Ratio Fonds Propres / Dettes au 31/12/2023

NAUTIBAS							
Ratio Fonds Propres / Dettes							
Dette	24 638 012						
Fonds Propres	2 344 000						
Ratio Fonds Propres / Dettes	9,51%						

5.2 Ratio Résultat Net / Chiffre d'Affaires

NAUTIBAS							
Ratio Résultat Net / Chiffre d'Affaires							
Chiffre d'Affaires 2023	4 260 291						
Résultat Net 2023	123 763						
Ratio RN / CA	2,91%						

5.3 Taux de rendement interne

Le calcul du taux de rendement interne (TRI) ne se calcule que sur la durée totale d'exploitation. Le résultat de NAUTIBAS de l'année 2023 étant conforme au Modèle Financier, nous confirmons le TRI cible du Modèle Financier de 12 % à fin d'exploitation.

5.4 Répartition entre le coût des Fonds Propres et le coût de la dette afférents au financement des Ouvrages

NAUTIBAS					
REPARTITION COUT DETTE/FONDS PROPRES					
Intérêts sur Fonds Propres	179 316				
Intérêts sur Emprunts	902 233				
Total	1 081 549				

033-243300563-20240627-DEL-2024-06-057-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024

Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

NAUTIBAS



6 - Redevances versées sur l'année 2023 et les éventuelles pénalités imputées

033-243300563-20240627-DEL-2024-06-057-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024

Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

NAUTIBAS



6.1 Redevances facturées à la COBAS au titre de l'année 2023

En contrepartie des travaux et des prestations d'exploitation/maintenance des 3 centres aquatiques :

- GUJAN MESTRAS
- LA TESTE DE BUCH
- ARCACHON

la COBAS verse un loyer à la société de projet NAUTIBAS. Ce loyer est constitué de plusieurs composantes :

Terme R1 Redevance de financement

Terme R2 Redevance d'Exploitation Maintenance

Terme R3 Redevance de Gros Entretien Renouvellement

Terme R4 Redevance frais de gestion SPV

■ Terme R5 Redevance Energie

Les tableaux ci-après reprennent les montants de chaque redevance trimestrielle indexée :

033-243300563-20240627-DEL-2024-06-057-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024 Publication : 02/07/2024

Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



NAUTIBAS

NAUTIBAS	LOYE	R R1 LOYE		LOYER R2 LOYER R3		R R3	LOYER R4		LOYER R5		
GUJAN MESTRAS	нт	ттс	нт	ттс	нт	TTC	нт	TTC	нт	TTC	TRIM TTC
01/01/2023 - 31/03/2023	150 164	180 197	49 012	58 814	44 731	53 677	12 535	15 042	83 782	100 539	408 269
01/04/2023 - 30/06/2023	150 164	180 197	49 012	58 814	44 731	53 677	12 839	15 406	74 865	89 838	397 932
01/07/2023 - 30/09/2023	150 164	180 197	49 012	58 814	44 731	53 677	12 963	15 556	85 054	102 065	410 308
01/10/2023 - 31/12/2023	151 666	181 999	50 139	60 167	45 762	54 915	13 039	15 647	77 552	93 063	405 791
	602 158	722 589	197 174	236 609	179 955	215 946	51 377	61 652	321 254	385 504	1 622 301

NAUTIBAS	LOYE	R R1	LOYE	R R2	LOYE	R R3	LOYE	R R4	LOY	ER R5	
LA TESTE DE BUCH	нт	TTC	HT	ттс	нт	TTC	нт	TTC	нт	ттс	TRIM TTC
01/01/2023 - 31/03/2023	170 841	205 010	63 841	76 609	54 945	65 934	15 660	18 792	71 479	85 774	452 118
01/04/2023 - 30/06/2023	170 841	205 010	63 841	76 609	54 945	65 934	16 050	19 259	68 783	82 540	449 352
01/07/2023 - 30/09/2023	170 841	205 010	63 841	76 609	54 945	65 934	16 209	19 451	71 713	86 056	453 060
01/10/2023 - 31/12/2023	172 550	207 060	65 310	78 371	56 212	67 454	16 307	19 568	72 692	87 230	459 684
<u> </u>											
	685 074	822 089	256 833	308 200	221 046	265 255	64 225	77 070	284 667	341 600	1 814 214

NAUTIBAS	LOYE	R R1	LOYER R2		LOYER R3		LOYER R4		LOYER R5		
ARCACHON	нт	ттс	нт	ттс	нт	ттс	нт	ттс	НТ	ттс	TRIM TTC
01/01/2023 - 31/03/2023	160 224	192 269	46 651	55 982	44 143	52 971	13 235	15 883	83 024	99 629	416 733
01/04/2023 - 30/06/2023	160 224	192 269	46 651	55 982	44 143	52 971	13 558	16 270	75 315	90 378	407 870
01/07/2023 - 30/09/2023	160 224	192 269	46 651	55 982	44 143	52 971	13 691	16 429	92 628	111 154	428 804
01/10/2023 - 31/12/2023	161 826	194 192	47 724	57 269	45 161	54 193	13 772	16 526	80 584	96 700	418 880
	642 499	770 999	187 678	225 214	177 589	213 107	54 256	65 107	331 551	397 862	1 672 288

1 929 730 2 315 676 641 686 770 023 578 590 694 308 169 858 203 829 937 472 1 124 966 5 108 803

Les montants des redevances R2 n'intègrent pas les avoirs établis en novembre 2023 correspondant aux pénalités appliquées au titre de 2022. Les redevances R5 du 4T2023 ont été facturées en janvier 2024.

033-243300563-20240627-DEL-2024-06-057-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024 Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



NAUTIBAS

Composante F de la rémunération : refacturation à l'euro-l'euro des assurances, impôts et taxes

NAUTIBAS	LOYER Fa		LOYER Fb		
REFACTURATION	нт	ттс	нт	ттс	TRIM TTC
01/01/2023 - 31/03/2023	61 385,61	73 662,73	14 985,00	17 982,00	91 644,73
01/04/2023 - 30/06/2023		-	34 581,00	41 497,20	41 497,20
01/07/2023 - 30/09/2023		-	63 515,00	76 218,00	76 218,00
01/10/2023 - 31/12/2023		-	18 633,0	22 359,6	22 359,60
	61 385,61	73 662,73	131 714,00	158 056,80	231 719,53

033-243300563-20240627-DEL-2024-06-057-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024 Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



NAUTIBAS

Détail de la composante F

0	v	C	D	Fa
	11	E	n	

1er T 2023

Assurances RC + Dommage 2023

Factures AQ 23 02 004 + AQ 23 03 001

LOYER Fb

1er T 2023

1er acompte IS 2023 : 14 985,00 €

Facture AQ 23 02 002

2ème T 2023

2ème acompte IS 2023 + 1er acompte CVAE 2023 + solde IS 2022 + solde CVAE 2022

20 513,00 + 2 004,00 +11 056,00 + 1008,00

Factures AQ 23 06 001 + AQ 23 05 013 + AQ 23 05 014

3ème T 2023

TF 2023

3ème acompte IS 2023 + 2ème acompte CVAE 2023

43 762,00 + 17 749,00 + 2 004,00

Factures AQ 23 09 001 + AQ 23 09 005

4ème T 2023

4ème acompte IS 2023 + CFE 2023

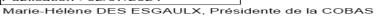
17 749,00 + 884,00

Facture AQ 23 12 001

033-243300563-20240627-DEL-2024-06-057-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024 Publication : 02/07/2024





NAUTIBAS

Pénalité 2022 - Avoirs établis en novembre 2023

NAUTIBAS	Gujan-	-Mestras	La Teste	de Buch	Arca	chon
Pénalités 2022	HT	TTC	HT	TTC	HT	TTC
01/01/2023 - 31/03/2023		0,00		0,00		0,00
01/04/2023 - 30/06/2023		0,00		0,00		0,00
01/07/2023 - 30/09/2023		0,00		0,00		0,00
01/10/2023 - 31/12/2023	8 825,78	10590,94	5 927,39	7 112,87	587,20	704,64
·	8 825,78	10 590,94	5 927,39	7 112,87	587,20	704,64

Avoirs AQ 23 11 010, AQ 23 11 011 et 64 AQ 23 11 012

033-243300563-20240627-DEL-2024-06-057-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024

Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

NAUTIBAS



7 - Le calcul des formules de révision : rappel des indices d'origine et indices de facturation de l'année écoulée

Réception par le préfet : 01/07/2024

Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

NAUTIBAS



Les indices de révision contractuels appliqués en 2023 sont les suivants :

7.1 Indices d'origine

♣ Pour les loyers R2 - R3 - R5 : Indices de base (connus au 09/10/13)

- BT40 = 1021.20
- FSD2 = 127.30
- ICHT-IME (1565183) = 112.00
- EBT (1570283) = 127.85
- IT (ACT-RA) = 224.33
- A38CC (1652775 remplace 1559279) = 102.30
- G = 42.87
- O = 2.519

♣ Pour les loyers R4 : Indices connus à la date de remise de l'offre finale

- Insee services financiers Série n° 639256 arrêtée = 116.25 – Série correspondante n° 1763413 = 93.7
- Syntec = 234.5

7.2 Révisions réalisées en 2023

♣ R2/R3

Effets de révision annuels à la date anniversaire

- \Rightarrow 09/10/2022 pour les 1^{er} 2^{ème} et 3^{ème} trimestres 2023
 - $R2 = R20 \times [0.5 \times (ICHT-IME/ICHT-IME0) + 0.25 \times (FSD2/FSD20) + 0.25 \times (BT40/BT400)]$

	Valeur Io		Valeur I	
INDEX	Date valeur d'origine	Valeur d'origine	Date de révision	Dernière valeur publiée
ICHT-IME	09/10/13	112,0	07/10/2022	131.50
FSD2	01/10/13	127,3	30/09/2022	177.40
BT40	29/09/13	1021,2	15/09/2022	1196.26

Réception par le préfet : 01/07/2024

Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

NAUTIBAS



• R3 = R3o $\times [0,55 \times (ICHT-IME/ICHT-IMEo) + 0,25 \times (FSD2/FSD2o) + 0,20 \times (BT40/BT40o)]$

		Valeur Io	Valeur I	
INDEX	Date valeur d'origine	Valeur d'origine	Date de révision	Dernière valeur publiée
ICHT-IME	09/10/13	112,0	07/10/2022	131.50
FSD2	01/10/13	127,3	30/09/2022	177.40
BT40	29/09/13	1021,2	15/09/2022	1196.26

⇒ 09/10/2023 pour le 4^{ème} trimestre 2023

• $R2 = R20 \times [0.5 \times (ICHT-IME/ICHT-IME0) + 0.25 \times (FSD2/FSD20) + 0.25 \times (BT40/BT400)]$

		Valeur Io	Valeur I	
INDEX	Date valeur d'origine	Valeur d'origine	Date de révision	Dernière valeur publiée
ICHT-IME	09/10/13	112,0	06/10/2023	136.00
FSD2	01/10/13	127,3	29/09/2023	170.40
BT40	29/09/13	1021,2	09/10/2023	1235.60

• R3 = R3o $x[0,55 \times (ICHT-IME/ICHT-IMEO) + 0,25 \times (FSD2/FSD2o) + 0,20 \times (BT40/BT40o)]$

	Valeur Io		Valeur I	
INDEX	Date valeur d'origine	Valeur d'origine	Date de révision	Dernière valeur publiée
ICHT-IME	09/10/13	112,0	06/10/2023	136.00
FSD2	01/10/13	127,3	29/09/2023	170.40
BT40	29/09/13	1021,2	09/10/2023	1235.60

Réception par le préfet : 01/07/2024

Publication: 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

NAUTIBAS





<u>♣ R4</u>

Effets de révision trimestrielle à la date de facturation soit 45 jours avant la fin du trimestre civil

- 15/02/2023 15/05/2023 15/08/2023 15/11/2023
 - R4a = R4a0*(syntec/ syntec0)
 - R4b = R4b0* (Insee Services financiers/Insee Services financiers0)

1er trimestre 2023

	Valeur Io		Valeur I	
INDEX	Date valeur d'origine	Valeur d'origine	Date de révision	Dernière valeur publiée
Syntec	Avril 2011	234,5	Janvier 2023	286.67
Insee Services financiers	Mai 2011	93.7	Décembre 2022	111.25

2ème trimestre 2023

	Valeur Io		Valeur I	
INDEX	Date valeur d'origine	Valeur d'origine	Date de révision	Dernière valeur publiée
Syntec	Avril 2011	234,5	Avril 2023	294.61
Insee Services financiers	Avril 2011	93.7	Mars 2023	111.05

3ème trimestre 2023

	Valeur Io		Valeur I		
INDEX	Date valeur d'origine	Valeur d'origine	Date de révision	Dernière valeur publiée	
Syntec	Avril 2011	234,5	Juin 2023	297.04	
Insee Services financiers	Avril 2011	93.7	Juin 2023	111.03	

033-243300563-20240627-DEL-2024-06-057-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024

Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

NAUTIBAS



4ème trimestre 2023

		Valeur Io	Valeur I		
INDEX	Date valeur d'origine	Valeur d'origine	Date de révision	Dernière valeur publiée	
Syntec	Avril 2011	234,5	Octobre 2023	299.80	
Insee Services financiers	Avril 2011	93.7	Octobre 2023	111.09	

R5 (voir documents joints)

Effets de révision trimestrielle à la date de facturation soit le dernier jour du trimestre civil $\Rightarrow 31/03/2023 - 30/06/2023 - 30/09/2023 - 31/12/2023$

Selon les modalités suivantes :

- EBT et ICHT-IME : dernier indice connu à la date de facturation
- ACTRA et A38CC : 3 derniers indices mensuels connus à la date de facturation
- O : prix moyen résultant de la somme de la dernière facture connue des 3 piscines à la date de facturation rapportée à la consommation totale des 3 piscines
- G : prix moyen des 3 mois précédant la date de facturation trimestrielle

7.3 Périodes de facturation :

♣ Redevances R2 & R3

Facturation par trimestre civil.

La période de facturation est décomposée en 5 échéances :

- 1. 01/01 au 31/03
- 2. 01/04 au 30/06
- 3. 01/07 au 30/09
- 4. 01/10 au 08/10
- 5. 09/10 au 31/12 (actualisée R2&R3)

Redevances R4 & R5

Facturation par trimestre civil:

- 1. 01/01 au 31/03
- 2. 01/04 au 30/06
- 3. 01/07 au 30/09
- 4. 01/10 au 31/12

033-243300563-20240627-DEL-2024-06-057-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024

Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

NAUTIBAS



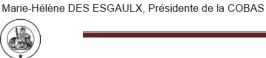
7.4 Périodes de facturation :

Les tableaux récapitulatifs des calculs des redevances indexées versées au titre de l'exercice 2023 sont en annexe du présent volet financier.

Réception par le préfet : 01/07/2024

Publication: 02/07/2024

NAUTIBAS



8 – Tableau récapitulatif des pénalités demandées par la COBAS - celles acquittées

8.1 Exercice 2014

o.i Exercise 2011	GUJAN-MESTRAS
LOYER R 2 b 2014	27 042,60 €
LOYER R 2 c 2014	90 189,79 €
POINTS MALUS/R 2 b	6/200
PENALITES	811,28 €
POINTS MALUS/ R 2 c	1/100
PENALITES	901,90 €
TOTAL PENALITES	1 713,18 €
	LA TESTE DE BUCH
LOYER R 2 b 2014	38 355,82 €
LOYER R 2 c 2014	109 131,45 €
POINTS MALUS/R 2 b	26/200
PENALITES	4 986,26 €
POINTS MALUS/ R 2 c	2/100
PENALITES	2 182,63 €
TOTAL PENALITES	7 168,89 €
	ARCACHON
LOYER R 2 b 2014	25 648,13 €
LOYER R 2 c 2014	90 189,79 €
POINTS MALUS/R 2 b	2/200
PENALITES	256,48 €
POINTS MALUS/ R 2 c	1/100
PENALITES	901,90 €
TOTAL PENALITES	1 158,38 €

Réception par le préfet : 01/07/2024 Publication : 02/07/2024

NAUTIBAS



8.2 Exercice 2015

8.2 Exercice 2015	
	GUJAN-MESTRAS
LOYER R 2 b 2015	27 244,97 €
LOYER R 2 c 2015	90 864,74 €
POINTS MALUS/R 2 b	9,50%
PENALITES	2 588,27
POINTS MALUS/ R 2 c	1,00%
PENALITES	908,65 €
TOTAL PENALITES	3 497 €
	LA TESTE DE BUCH
LOYER R 2 b 2015	38 642,86 €
LOYER R 2 c 2015	109 948,14 €
POINTS MALUS/R 2 b	2,00%
PENALITES	772,86 €
POINTS MALUS/ R 2 c	4,00%
PENALITES	4 397,93 €
TOTAL PENALITES	5 171 €
	ARCACHON
LOYER R 2 b 2015	25 840,07 €
LOYER R 2 c 2015	90 864,74 €
POINTS MALUS/R 2 b	2,00%
PENALITES	516,80 €
POINTS MALUS/ R 2 c	4,00%
PENALITES	3 634,59 €
TOTAL PENALITES	4 151 €

Réception par le préfet : 01/07/2024 Publication : 02/07/2024

NAUTIBAS



8.3 Exercice 2016

8.3 Exercice 2016	
	GUJAN-MESTRAS
LOYER R 2 b 2016	27 362,50 €
LOYER R 2 c 2016	91 256,71 €
POINTS MALUS/R 2 b	2,50%
PENALITES	684,06
POINTS MALUS/ R 2 c	1,00%
PENALITES	912,57 €
TOTAL PENALITES	1 597 €
	LA TESTE DE BUCH
LOYER R 2 b 2016	38 809,55 €
LOYER R 2 c 2016	110 422,43 €
POINTS MALUS/R 2 b	5,50%
PENALITES	2 134,53 €
POINTS MALUS/ R 2 c	3,00%
PENALITES	3 312,67 €
TOTAL PENALITES	5 447 €
	ARCACHON
LOYER R 2 b 2016	25 951,54 €
LOYER R 2 c 2016	91 256,71 €
POINTS MALUS/R 2 b	2,00%
PENALITES	519,03€
POINTS MALUS/ R 2 c	4,00%
PENALITES	3 650,27 €
TOTAL PENALITES	4 169 €

Réception par le préfet : 01/07/2024 Publication : 02/07/2024

NAUTIBAS



8.4 Exercice 2017

8.4 Exercice 2017	
	GUJAN-MESTRAS
LOYER R 2 b 2017	27 362,50 €
LOYER R 2 c 2017	91 256,71 €
POINTS MALUS/R 2 b	4,00%
PENALITES	1 094,50
POINTS MALUS/ R 2 c	1,00%
PENALITES	912,57€
TOTAL PENALITES	2 007,07 €
	LA TESTE DE BUCH
LOYER R 2 b 2017	38 809,55 €
LOYER R 2 c 2017	110 422,43 €
POINTS MALUS/R 2 b	13,00%
PENALITES	5 045,24 €
POINTS MALUS/ R 2 c	0,00%
PENALITES	0,00€
TOTAL PENALITES	5 045,24 €
	ARCACHON
LOYER R 2 b 2017	25 951,54 €
LOYER R 2 c 2017	91 256,71 €
POINTS MALUS/R 2 b	3,00%
PENALITES	778,55 €
POINTS MALUS/ R 2 c	1,00%
PENALITES	912,57€
TOTAL PENALITES	1 691,11 €

Réception par le préfet : 01/07/2024 Publication : 02/07/2024

NAUTIBAS



8.5 Exercice 2018

8.5 Exercice 2018	GUJAN-MESTRAS
LOYER R 2 b 2018	
LOYER R 2 B 2018	27 962,50 €
LOVER R 2 - 2010	02.257.02.6
LOYER R 2 c 2018	93 257,82 €
DOINTS MALLIS /D 3 h	2.00%
POINTS MALUS/R 2 b	2,00%
DENIALITES	550.25
PENALITES	559,25
DOINTS MALLIS / D.2.	0.000/
POINTS MALUS/ R 2 c	8,00%
DENIALITES	7.450.53.5
PENALITES	7 460,63 €
TOTAL DENIALITES	0.040.00.0
TOTAL PENALITES	8 019,88 €
LOVED D 2 L 2042	LA TESTE DE BUCH
LOYER R 2 b 2018	39 660,58 €
LOVED D 2 - 2010	442.042.04.0
LOYER R 2 c 2018	112 843,81 €
DOINTS AAALUS (D.S.).	4.4.000/
POINTS MALUS/R 2 b	14,00%
PENALITES	5 552,48 €
DOINTS AAALUS / D. 2	2.000
POINTS MALUS/ R 2 c	2,00%
DENIALITES	2.250.00.0
PENALITES	2 256,88 €
TOTAL DENALITES	7 900 26 6
TOTAL PENALITES	7 809,36 €
LOVED D 2 h 2019	ARCACHON
LOYER R 2 b 2018	26 520,61 €
LOYER R 2 c 2018	02.257.02.0
LOTER R 2 C 2018	93 257,82 €
DOINTS MALLIS /D 2 h	2.000/
POINTS MALUS/R 2 b	2,00%
PENALITES	F20 44 6
PENALITES	530,41 €
DOINTS MALLIS / D.2.	C 000/
POINTS MALUS/ R 2 c	6,00%
DENIALITES	F F0F 47 C
PENALITES	5 595,47 €
TOTAL DENIALITES	6.135.00.6
TOTAL PENALITES	6 125,88 €

Réception par le préfet : 01/07/2024 Publication : 02/07/2024

NAUTIBAS



8.6 Exercice 2019

	GUJAN-MESTRAS
LOYER R 2 b 2019	28 628,35 €
LOYER R 2 c 2019	95 478,46 €
POINTS MALUS/R 2 b	6,00%
PENALITES	1 717,70
POINTS MALUS/ R 2 c	5,00%
PENALITES	4 773,92 €
TOTAL PENALITES	6 491,62 €
	LA TESTE DE BUCH
LOYER R 2 b 2019	40 604,98 €
LOYER R 2 c 2019	115 530,84 €
POINTS MALUS/R 2 b	12,50%
PENALITES	5 075,62 €
POINTS MALUS/ R 2 c	1,00%
PENALITES	1 155,31 €
TOTAL PENALITES	6 230,93 €
	ARCACHON
LOYER R 2 b 2019	27 152,11 €
LOYER R 2 c 2019	95 478,46 €
POINTS MALUS/R 2 b	2,50%
PENALITES	678,80 €
POINTS MALUS/ R 2 c	1,00%
PENALITES	954,78 €
TOTAL PENALITES	1 633,59 €

Réception par le préfet : 01/07/2024 Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

NAUTIBAS



8.7 Exercice 2020

	GUJAN-MESTRAS
LOYER R 2 b 2020	29 058,10 €
LOYER R 2 c 2020	96 911,70 €
POINTS MALUS/R 2 b	4,50%
PENALITES	1 307,61 €
POINTS MALUS/ R 2 c	2,00%
PENALITES	1 938,23 €
TOTAL PENALITES	3 245,84 €
	LA TESTE DE BUCH
LOYER R 2 b 2020	41 214,51 €
LOYER R 2 c 2020	117 265,09 €
POINTS MALUS/R 2 b	10,50%
PENALITES	4 327,52 €
POINTS MALUS/ R 2 c	0,00%
PENALITES	0,00€
TOTAL PENALITES	4 327,52 €
	ARCACHON
LOYER R 2 b 2020	27 559,71 €
LOYER R 2 c 2020	96 911,70 €
POINTS MALUS/R 2 b	0,50%
PENALITES	137,80 €
POINTS MALUS/ R 2 c	1,00%
PENALITES	969,12 €
TOTAL PENALITES	1 106,92 €

Réception par le préfet : 01/07/2024 Publication : 02/07/2024

NAUTIBAS



8.8 Exercice 2021

	GUJAN-MESTRAS
LOYER R 2 b 2021	29 464,87 €
LOYER R 2 c 2021	98 268,31 €
POINTS MALUS/R 2 b	1.00 %
PENALITES	294.65 €
POINTS MALUS/ R 2 c	1.00 %
PENALITES	982.68 €
TOTAL PENALITES	1 277.32 €
	LA TESTE DE BUCH
LOYER R 2 b 2021	41 791,44 €
LOYER R 2 c 2021	118 906,61 €
POINTS MALUS/R 2 b	2.00 %
PENALITES	835.83 €
POINTS MALUS/ R 2 c	0.00 %
PENALITES	0.00 €
TOTAL PENALITES	835.83 €
	ARCACHON
LOYER R 2 b 2021	27 945,50 €
LOYER R 2 c 2021	98 268,31 €
POINTS MALUS/R 2 b	2.00 %
PENALITES	558.91 €
POINTS MALUS/ R 2 c	0.00 %
PENALITES	0.00€
TOTAL PENALITES	558.91 €

Réception par le préfet : 01/07/2024 Publication : 02/07/2024

NAUTIBAS

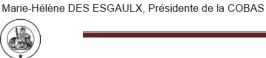


8.9 Exercice 2022

8.9 Exercice 2022	GUJAN-MESTRAS
LOYER R 2 b	30 956,13 €
LOYER R 2 c	103 241,86 €
POINTS MALUS/R 2 b	8,50%
PENALITES	2 631,27
POINTS MALUS/ R 2 c	6,00%
PENALITES	6 194,51 €
TOTAL PENALITES	8 825,78 €
	LA TESTE DE BUCH
LOYER R 2 b	43 906,59 €
LOYER R 2 c	124 924,71 €
POINTS MALUS/R 2 b	13,50%
PENALITES	5 927,39 €
POINTS MALUS/ R 2 c	0,00%
PENALITES	0,00 €
TOTAL PENALITES	5 927,39 €
	ARCACHON
LOYER R 2 b	29 359,87 €
LOYER R 2 c	103 241,86 €
POINTS MALUS/R 2 b	2,00%
PENALITES	587,20€
POINTS MALUS/ R 2 c	0,00%
PENALITES	0,00€
TOTAL PENALITES	587,20 €

Réception par le préfet : 01/07/2024 Publication : 02/07/2024

NAUTIBAS



8.10 Exercice 2023

8.10 Exercice 2023	CHIAN MESTDAS
LOYER R 2 b	GUJAN-MESTRAS 33 217,77 €
LOTER R 2 B	33 217,77 €
LOYER R 2 c	110 784,65 €
POINTS MALUS/R 2 b	4,00%
PENALITES	1 328,71
	·
POINTS MALUS/ R 2 c	0,00%
DENIALITES	
PENALITES	- €
TOTAL PENALITES	1 328,71 €
	LA TESTE DE BUCH
LOYER R 2 b	47 114,37 €
LOYER R 2 c	134 051,62 €
POINTS MALUS/R 2 b	6,00%
	·
PENALITES	2 826,86 €
POINTS MALUS/ R 2 c	2,00%
POINTS WALOS/ N 2 C	2,00/8
PENALITES	2 681,03 €
TOTAL PENALITES	5 507,89 €
	ARCACHON
LOYER R 2 b	31 504,88 €
LOYER R 2 c	110 784,65 €
LOTER N Z C	110 /64,65 €
POINTS MALUS/R 2 b	3,50%
·	· I
PENALITES	1 102,67 €
DOINTS MALLIS / D. 2	2 222
POINTS MALUS/ R 2 c	0,00%
PENALITES	0,00 €
	9,55
TOTAL PENALITES	1 102,67 €

Réception par le préfet : 01/07/2024

Publication : 02/07/2024

NAUTIBAS



9 - Compte d'exploitation 2023 et Prévisionnel 2024

9.1 Compte d'exploitation de NAUTIBAS

k€ PRODUITS D'EXPLOITATION			2024
R1 - Redevance financière	1911	1930	1949
R2 - Redevance Maintenance	580	634	650
R3- Redevance GER	539	579	590
R4 - Redevance Gestion	163	170	173
R5 -Redevance Fluides	968	948	956
F - Refacturation à l'euro/l'euro	724	299	182
Assurance Exploitation	56	61	65
Organic et CVAE	8	5	9
Travaux supplémentaires non financés	О		
Autres impôts et taxes	44	44	44
IS	71	62	64
Autres facturations / Rmbt assurances	545	127	О
Amortissements Subventions d'investissement versées par la Cobas (voir poste "Produits exceptionnels")	0	0	O
Variation production stockée*	410	364	326
TOTAL DES PRODUITS	5 295	4 924	4 826
CHARGES D'EXPLOITATION			
R2- Redevance Maintenance COFELY	580	634	650
R3 - Redevance GER COFELY	539	579	590
R5 - Redevance Fluides COFELY	968	948	956
Frais divers	795	411	291
Assurances Exploitation	56	61	65
Organic et CVAE	8,074	5	9
Travaux supplémentaires non financés	О		
Autres impôts et taxes	47	44	44
Frais de gestion	139	174	173
Frais sinistres assurance ou autres frais	545	127	C
Amortissements des coûts de construction	1 143	1143	1143
TOTAL DES CHARGES	4 026	3 715	3 630
RESULTAT D'EXPLOITATION	1 270	1 209	1 196
Charges financières	1 108	1082	1063
TOTAL RESULTAT COURANT AVANT IMPOSITION	161	127	
Produits exceptionnels	58	58	
Charges exceptionnels	О	0	C
IMPOTS SUR LES SOCIETES et contribution 3%	71	62	64
RESULTAT NET	149	124	128

033-243300563-20240627-DEL-2024-06-057-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024 Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

NAUTIBAS



PENALITES				
	2022	2023		
Gujan-Mestras	8 825,78	1 328,71		
La Teste de Buch	5 927,39	5 507,89		
Arcachon	587,20	1 102,67		
TOTAL	15 340,37	7 939,27		

033-243300563-20240627-DEL-2024-06-057-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024 Publication : 02/07/2024

NAUTIBAS



9.2 Compte de résultat - Extraction du modèle financier

Modèle Financier					
COBAS					
09/10/2013	02/01/2020	01/01/2021	01/01/2022	01/01/2023	01/01/202
	02/12/2020	01/12/2021	01/12/2022	01/12/2023	01/12/202
	2020	2021	2022	2023	202
Période d'exploitation					
COMPTE DE RESULTAT					
Redevances HT	3 620,66	3 639,39	3 658,30	3 677,41	3 696,71
Refacturation coûts en construction	-	-	-	-	
Idem réajusté	3 620,66	3 639,39	3 658,30	3 677,41	3 696,71
Reprise sur subventions d'investissement	58,50	58,50	58,50	58,50	58,50
Reprise sur Redevances R1 reçues en phase de construction	-			,	
Variation stockée	501,69	456,59	412,50	366,61	321,36
	,			,	,
Charges d'exploitation	- 1747,68	- 1747,68	- 1747,68	- 1747,68	- 1747,68
Coûts en construction placés en charge	-			0	,
Coûts d'exploitation	- 1747,68	- 1747,68	- 1747,68	-	- 1747,68
Idem réajusté		- 1 747,68			- 1 747,68
identifedjuste	1 1 11,00	1 1 11,00	1 1 11,00	1111,00	1 7 17,00
EBITDA	2 433,16	2 406,80	2 381,62	2 354,84	2 328,89
				•	
Amortissement des coûts de construction	- 1 092,11	- 1 092,11	- 1 092,11	- 1 092,11	- 1092,11
Amortissement des frais financiers	- 50,66	- 50,66	- 50,66	- 50,66	- 50,66
Total Amortissements	- 1142,78	- 1 142,78			- 1142,78
	, -	, -	, -	, -	, -
EBIT	1 290,38	1 264,02	1 238,84	1 212,06	1 186,11
Produits financiers (incl. Comptes de réserve)	-	-	-	-	-
Charges financières	- 1162,22	- 1 135,86	- 1 108,18	- 1 081,55	- 1062,81
Sous-total Sous-total	- 1162,22	- 1 135,86	- 1 108,18	- 1 081,55	- 1062,81
Idem réajusté	- 1 162,22	- 1 135,86	- 1 110,68	- 1 083,90	- 1 057,95
RESULTAT FINANCIER	- 1 162,22	- 1 135,86	- 1 110,68	- 1 083,90	- 1 057,95
Frais refacturables (y compris les taxes)	- 42,15	- 42,08	- 42,01	- 41,93	- 41,86
Refacturation à l'€l'€ (y compris les taxes et l'IS)	110,98	110,91	110,84	110,76	110,68
RESULTAT COURANT AVANT IMPÔTS	196,98	196,98	196,98	196,98	196,98
IS	- 68,83	- 68,83	- 68,83	- 68,83	- 68,83
RESULTAT NET	128,16	128,16	128,16	128,16	128,16

033-243300563-20240627-DEL-2024-06-057-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024 Publication : 02/07/2024

NAUTIBAS



9.3 Compte d'exploitation 2023 - Commentaires

k€	Compte d'exploitation Réalisé au 31/12/2023	Factures émises au titre de l'exercice 2023 § 6.1	Commentaires
R - Redevances			
R1 - Redevance financière	1930	1 930	
R2 - Redevance Maintenance	634	642	Provision pour pénalités 2023 = 7,93928k€
R3 - Redevance GER	579	579	
R4 - Redevance Gestion	170	170	
R5 - Redevance Fluides	948	706,644	Facture à émettre pour le 4T2023 provisionnée = 249,395k€ Extourne positive des redevances R5 du 4T2022 = 7,673k€
TOTAL REDEVANCES	4260	4 027	
F - Refacturations à l'euro/l'euro			
Assurance Exploitation	61	61	
Organic et CVAE	4,162	5	Le solde CVAE 2022 a été provisionné en 2022 (1,008k€) mais refacturé à la COBAS en mai 2023 (1,008k€) Le solde CVAE 2023 fait l'objet d'une FAE comptabilisée sur 2023 mais sera refacturé en 2024 (0,154k€)
Travaux supplémentaires non financés	0	0	
Autres impôts et taxes	45	45	
IS	61,457	82	Le solde IS 2022 a été provisionné et comptabilisé sur 2022 (11,056k€) mais refacturé à la COBAS en mai 2023 (11,056k€) Le solde IS 2023 fait l'objet d'un AAE comptabilisé sur 2023 mais sera refacturé en 2024 (-9,539k€)
TOTAL REFACTURATIONS	172	193	

033-243300563-20240627-DEL-2024-06-057-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024

Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

NAUTIBAS



9.4 Modalités et détail du calcul de l'IS 2023

Montant de l'impôt sur les société – exercice 2023

L'impôt sur les bénéfices 2023 s'élève à 61 457 €.

Ce poste se décompose de la manière suivante :

- Impôt sur les Sociétés 2023 = 61 457 €
- Contribution des 3% sur les dividendes = 0 €.

Modalités de calcul

L'impôt sur les Sociétés pour l'exercice 2023 est calculé de la manière suivante :

25% de la somme des 3 postes suivants :

- résultat courant avant impôt (126 727 €)
- produits exceptionnels (58 494 € reprise sur subvention d'investissement idem tous les ans)
- intégration des intérêts des dettes subordonnées BEIP et COFELY (60 609 €)

9.5 Décomposition détaillée du poste « autres facturations/remboursements »

Refacturations et remboursements dans le cadre des désordres sur les piscines.

033-243300563-20240627-DEL-2024-06-057-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024 Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

NAUTIBAS



10 - Evolution du périmètre du Contrat de Partenariat

NEANT

033-243300563-20240627-DEL-2024-06-057-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024 Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

NAUTIBAS



Annexes

033-243300563-20240627-DEL-2024-06-057-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024 Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



ANNEXE COMPLÉMENTAIRE

Quelques faits marquants pour l'année 2023 :

Piscine d'Arcachon:

- Abaissement de la température d'1°C pour les bassins et les vestiaires dans le cadre de la sobriété énergétique ;
- Mise en place de récupération d'énergie gratuite par la récupération de chaleur de la centrale de traitement d'air (CTA) puis arrêt à la demande d'Equalia car cela dégradait l'hygrométrie des bassins ;
- Détérioration des vitres oscillo-battants.

Piscine et Spa de Gujan-Mestras :

- Arrêt de la pataugeoire à la suite de la casse d'une vanne 6 voies et après la casse de plaques échangeurs.

Stade Nautique de La Teste de Buch :

- Travaux de reprise d'étanchéité de la pataugeoire ;
- Problématique récurrente de la montée en température pendant les cours des bébés nageurs, problème de transfert de charge entre la biomasse et la chaudière gaz.

I - Volet opérationnel pour l'année 2023 :

Veuillez trouver l'annexe relative aux consommations et à la maintenance en complément du rapport annuel de NAUTIBAS, jointe à la présente.



033-243300563-20240627-DEL-2024-06-057-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024

Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



II - Volet financier pour l'année 2023 :

Analyse synthétique du compte de résultat :

(Montants en € et TTC)

COMPTE DE RÉSULTAT	ANNÉE 2022 (pour mémoire)	ANNÉE 2023
RÉSULTAT D'EXPLOITATION	1 269 514	1 208 278
RÉSULTAT FINANCIER	- 1 108 177	-1 081 649
IMPÔTS SUR LES BÉNÉFICES	70 996	61 457
RÉSULTAT ANNUEL	148 835	123 763

À la lecture de ces chiffres, l'année 2023 s'inscrit dans la continuité des précédents exercices en termes de volume financier.

• Analyse synthétique du bilan :

Au niveau de l'actif, le bilan fait apparaître au 31 décembre 2023 un total brut de 42 181 356 € composé essentiellement d'immobilisations corporelles (constructions) pour un montant brut de 34 199 463 € et d'actif circulant (créances, stocks et disponibilités) à hauteur de 7 981 894 €.

Le passif du bilan est, pour sa part, composé essentiellement des emprunts ayant permis la réalisation des équipements nautiques pour un montant de 26 792 441 €, ainsi que les dettes d'exploitation (fournisseurs, fiscales et sociales) pour un montant de 1 567 505 €.

Le ratio de rentabilité interne et économique s'établit à 2,90 % qui correspond au résultat comptable dégagé sur l'exercice (123 763 €) divisé par le chiffre d'affaires (4 260 291 €).

033-243300563-20240627-DEL2024-06-072-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024

Publication: 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS







N° DEL-2024-06-058

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DE LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU BASSIN D'ARCACHON SUD

SÉANCE DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU 26 juin 2024 à 15h00

L'AN DEUX MILLE VINGT-QUATRE, le 26 JUIN 2024 à 15h00, le Conseil de la COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU BASSIN D'ARCACHON SUD, s'est réuni en séance ordinaire à la Maison des Associations, sise Route des Bénévoles à GUJAN-MESTRAS, sous la présidence de Marie-Hélène DES ESGAULX.

Nombre de Conseillers Communautaires en exercice : 44

Date de la convocation : 20 juin 2024

PRÉSENTS:

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

Sylvie BANSARD, Pascal BERILLON, Eric BERNARD, Patrice BEUNARD, Geneviève BORDEDEBAT, Jean-François BOUDIGUE, Philippe BUSSE, Alain CHAUTEAU, Valérie COLLADO, Bernard COLLINET, Chantal DABE, Patrick DAVET, Philippe DE LAS HERAS, Nathalie DELFAUD, Karine DESMOULIN, Evelyne DONZEAUD, Bruno DUMONTEIL, Anne ELISSALDE, Yves FOULON, Brigitte GRONDONA, Yves HERSZFELD, Christelle JECKEL, Thierry MAISONNAVE, André MOUSTIE, Marc MURET, Xavier PARIS, Bruno PASTOUREAU, Marielle PHILIP, Elisabeth REZER-SANDILLON, Magdalena RUIZ, Gérard SAGNES, Paul SCAPPAZZONI

ABSENT(S) REPRÉSENTÉ(S), conformément à l'article L.2121-20 du Code Général des Collectivités Territoriales :

May ANTOUN à Geneviève BORDEDEBAT, Christine DELMAS à Thierry MAISONNAVE, François DELUGA à Karine DESMOULIN, Danielle DESMOLLES à Eric BERNARD, Isabelle DEVARIEUX à Gérard SAGNES, Jean-Jacques GERMANEAU à Bernard COLLINET, Dominique POULAIN à Brigitte GRONDONA, Cyril SOCOLOVERT à Valérie COLLADO

ABSENT(S) EXCUSÉ(S):

Jacques CHAUVET, Sophie DEVILLIERS, Tony LOURENCO

ÉGALEMENT PRÉSENTS:

Marie-Pierre CHASSAING DEGUINE, Directrice Générale des Services Nicolas SCHIRR-BONNANS, Directeur de Cabinet

SECRÉTAIRE DE SÉANCE, conformément à l'article L.2121-15 du Code Général des Collectivités Territoriales:

Elisabeth REZER-SANDILLON est désignée comme Secrétaire de séance

33 présents

8 procurations

3 absents

RAPPORTEUR: Patrice BEUNARD

N° DEL-2024-06-058

DÉMOLITION ET RECONSTRUCTION DU BÂTIMENT D'ACCUEIL DE L'AÉROCLUB DU BASSIN D'ARCACHON (ACBA) DE L'AÉRODROME : APPROBATION DU PROGRAMME DE L'OPÉRATION

Mes Chers Collègues,

Dans le cadre de ses compétences, la COBAS souhaite procéder à la démolition puis à la reconstruction du bâtiment d'accueil utilisé par l'Aéroclub du Bassin d'Arcachon (ACBA), basé sur le site de l'aérodrome. L'ACBA est titulaire d'une Autorisation d'Occupation Temporaire (AOT) ayant pris effet le 1^{er} janvier 2024 pour une durée de 5 ans.

Par délibération n° DEL-2024-04-026 en date du 10 avril 2024, le Conseil Communautaire a approuvé le projet de démolition et reconstruction sur la base du programme élaboré par PILATE PROGRAMMATION.

La COBAS propose de réaliser cette opération de reconstruction comme suit :

- Démolition du bâtiment existant.
- Construction du nouveau bâtiment d'une surface utile d'environ 230m² composé :
 - o De locaux pour accueillir le public (accueil et espace club house),
 - D'espaces de formation et de briefing adaptés et dédiés à la formation de nouveaux pilotes,
 - De locaux de services et d'accompagnement (bureaux, archives, sanitaires, entretien).

Sur la base de ces éléments, le coût toutes dépenses confondues de cette opération est estimé à 1 250 000€ TDC.

Une procédure de concours de maîtrise d'œuvre sur esquisse est actuellement en cours. Le lauréat devrait être désigné sur le dernier trimestre 2024.

L'ACBA pourra occuper d'autres locaux sur le site de l'aérodrome pendant les travaux qui devraient intervenir en 2025. Il n'y a donc pas de phasage ou d'installations provisoires (relogement) à prévoir dans le cadre de ce projet.

VU le Code Général des Collectivités Territoriales.

VU le Code de la commande publique,

VU la délibération n° DEL-2024-04-026 en date du 10 avril 2024 approuvant le projet,

VU le programme de l'opération élaboré par PILATE PROGRAMMATION et joint à la présente délibération,

VU l'avis favorable du Bureau du 17 juin 2024,

Je vous propose, mes Chers Collègues, de bien vouloir :

- **APPROUVER** le programme de l'opération de démolition et reconstruction du bâtiment d'accueil de l'ACBA de l'aérodrome de la COBAS,
- **INSCRIRE et IMPUTER** les dépenses nécessaires à cette opération au budget annexe de l'aérodrome de la COBAS sur les exercices concernés.

La Présidente met aux voix les propositions ci-dessus

Décision du Conseil Communautaire : ADOPTE à L'UNANIMITÉ

POUR: 41 CONTRE: 0 ()

ABSTENTIONS: 0()

NE PRENANT PAS PART AU VOTE: 0 ()

Et ont signé les membres présents Pour extrait certifié conforme Arcachon, le 27 juin 2024

Elisabeth REZER-SANDILLON SECRÉTAIRE DE SÉANCE

> COBAS Bassin d'Arcano Sud Communauté d'Agglamération

Publié le 0 2 JUIL, 2024

Marie-Hélène DES ESGAULX PRÉSIDENTE de la COBAS

033-243300563-20240627-DEL-2024-06-058-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024

Publication: 02/07/2024

Réception par le préfet : 01/07/2024

Accusé certifié exécutoire

Publication: 02/07/2024

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

033-243300563-20240627-DEL2024-06-072-DE

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBASMarie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS







MISSION DE PROGRAMMATION ET D'ASSISTANCE À MAÎTRISE D'OUVRAGE POUR LA RÉHABILITATION ET L'EXTENSION DU BÂTIMENT D'ACCUEIL DE L'ACBA DE L'AÉRODROME DE VILLEMARIE À LA TESTE DE BUCH

TRANCHE FERME - Programme Fonctionnel et Technique

N°00259-2c 23 Février 2024



MANDATAIRE: Pilate Programmation Résidence Altaïr 40660 MOLIETS et MAA Tél 09.81.65.12.99 Fax 09.81.65.13.99



1010 Avenue de l'Europe 33260 La Teste de Buch Tel 06.74.99.88.07 Jc.dalomis@cabinet-ec.fr



033-243300563-20240627-DEL-2024-06-058-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024 Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



PILATE Programmation COBAS : Locaux ACBA Aérodrome Villemarie - Programme 23 Février 2024

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024 Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



SOMMAIRE

A.	PRÉSENTATION DU CONTEXTE	3
	1. LE CONTEXTE DE L'OPÉRATION 2. L'ÉTUDE DE PROGRAMMATION	4 5
В.	LE SITE	7
	1. LOCALISATION / SITUATION 2. CADASTRE, OCCUPATION ET CARACTERISTIQUES 3. PLU APPLICABLE AU TERRAIN 4. LES LOCAUX EXISTANTS	8 9 11 12
C.	LES BESOINS EXPRIMES	13
	1. LES GRANDS PRINCIPES DU PROGRAMME 2. LE SCENARIO DU MAITRE D'OUVRAGE 3. LES DISPOSITIONS TECHNIQUES	14 17 18
D.	LES UNITES FONCTIONNELLES	25
	1. ACCUEIL / ACCOMPAGNEMENT 2. ESPACES FORMATIONS 3. LOCAUX TECHNIQUES	27 45 55
E.	SYNTHESE	59
	1. TABLEAU THEORIQUE DES SURFACES 2. SCHEMA GENERAL DE FONCTIONNEMENT	60 61

23 Février 2024 PILATE Programmation

033-243300563-20240627-DEL-2024-06-058-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024 Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



23 Février 2024 2 PILATE Programmation COBAS : Locaux ACBA Aérodrome Villemarie - Programme

033-243300563-20240627-DEL-2024-06-058-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024

Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



A. PRESENTATION DU CONTEXTE

PILATE Programmation 23 Février 2024

033-243300563-20240627-DEL-2024-06-058-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024

Publication: 02/07/2024

Marie-Hélène D**É**S ESG**MEX, GOINITE XITE BDE L'OPÉRATION**



1.1 LE CADRE DE L'OPÉRATION

L'ACBA (AéroClub du bassin d'Arcachon) est situé à l'aérodrome de Villemarie à La Teste de Buch. C'est une association représentant 400 membres, 15 instructeurs et 3 salariés à temps plein.

L'ACBA dispose d'un bâtiment datant de 1987 d'une surface de 750 m² dont 150 m² sont occupés par le club house et l'administration, le reste étant réservé à la maintenance et au stationnement des appareils.

Le Club house, objet de l'étude, assure les fonctions principales d'accueil et lieu de convivialité, d'administration : secrétariat, bureau, et de formation /briefing.

Les locaux sont aujourd'hui vétustes et insuffisants. La COBAS, maître d'ouvrage souhaite donc étudier la réhabilitation et l'extension de ce bâtiment d'accueil.

1.2 LA DÉMARCHE DE LA COBAS

Une étude de programmation a été confiée au groupement constitué par «Pilate Programmation» associé au cabinet CEC économiste de la construction.

La mission confiée au groupement doit permettre de vérifier la faisabilité de l'opération, préciser les besoins des utilisateurs, vérifier la faisabilité fonctionnelle et économique du projet avant de développer le programme qui donnera lieu à une consultation de concepteurs.

PILATE Programmation 23 Février 2024

033-243300563-20240627-DEL-2024-06-058-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024

Publication: 02/07/2024

Marie-Hélène D2 ESGLIETUDE DE PROGRAMMATION



L'OBJET DU DOCUMENT : Programme Fonctionnel et Technique Détaillé

Le Programme est développé sous la forme d'un programme Technique Détaillé. Il reprend tous les éléments du pré-programme et de la faisabilité.

Il présente les prescriptions techniques générales ainsi que les réglementations de base.

Il identifie les unités fonctionnelles (locaux d'une même famille) : accueil, direction, locaux pédagogiques....et pour chacune d'elles, il définit :

- les fonctions à assurer : typologie et liste des activités concernées...,
- les principes de base : gestion de l'activité et fonctionnement général (accueil, organisation interne,...), articulation des locaux entre eux : contiguïté, proximité...,
- les caractéristiques des locaux et espaces : nombre, surface, hauteur, localisation, nombre d'usagers desservis....
- le schéma de fonctionnement : rapports de proximité/contiquïté à privilégier...

Il développe, pour chaque local, ou ensemble de locaux, le niveau de performances à atteindre selon les rubriques suivantes :

- Fonctionnement : objet et déroulement de l'activité, usagers, fréquence et durée d'usage, définition du local et des espaces...,
- Caractéristiques architecturales : surface, hauteur, volume, traitement et ambiance, position préférentielle dans le bâtiment, liaisons internes...,
- Caractéristiques techniques : murs, sol, plafonds, acoustique, éclairage, génie climatique, fluides et réseaux...,
- Équipement et matériel : une liste indicative d'équipements relevant du programme.

PILATE Programmation 23 Février 2024

033-243300563-20240627-DEL-2024-06-058-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024 Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



PILATE Programmation COBAS : Locaux ACBA Aérodrome Villemarie - Programme 23 Février 2024 6

033-243300563-20240627-DEL-2024-06-058-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024 Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



B. LE SITE

23 Février 2024 7 PILATE Programmation COBAS : Locaux ACBA Aérodrome Villemarie - Programme

033-243300563-20240627-DEL-2024-06-058-DE

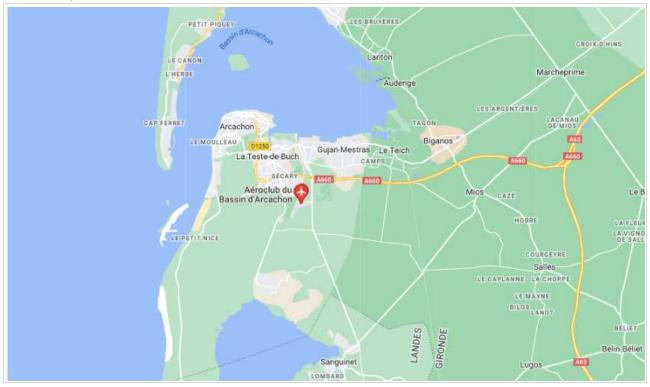
Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024

Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène D**Á**S ESG**SITUATION & LOCALISATION**







PILATE Programmation 23 Février 2024

033-243300563-20240627-DEL-2024-06-058-DE

Accusé certifié exécutoire

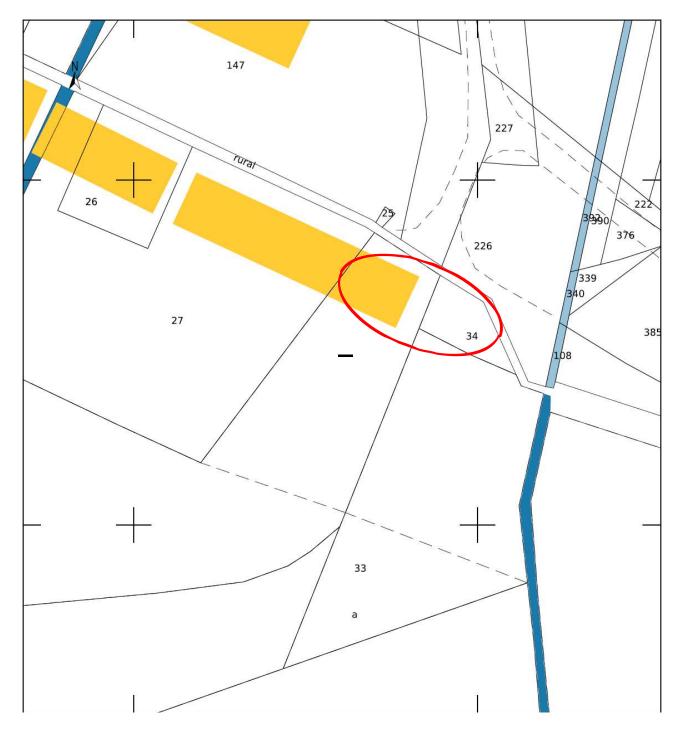
Réception par le préfet : 01/07/2024

Publication: 02/07/2024

Marie-Hélène D2S ESGCADASTRE DOCCUPATION ET CARACTERISTIQUES



L'Aéro Club du Bassin d'Arcachon (ACBA) se situe Avenue de l'Aérodrome, 33260 La Teste-de-Buch sur la parcelle AY 28 d'une contenance cadastrale de 8.920 m² Le projet pourrait bénéficier de la parcelle AY 34 d'une contenance de 384 m²



PILATE Programmation 23 Février 2024

033-243300563-20240627-DEL-2024-06-058-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024 Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène D**Le terrain res**ita**plat à une** altitude de 15 m.





Façade Nord depuis le parking

Façade Sud depuis la piste



Façade Est



PILATE Programmation COBAS : Locaux ACBA Aérodrome Villemarie - Programme 23 Février 2024

033-243300563-20240627-DEL-2024-06-058-DE

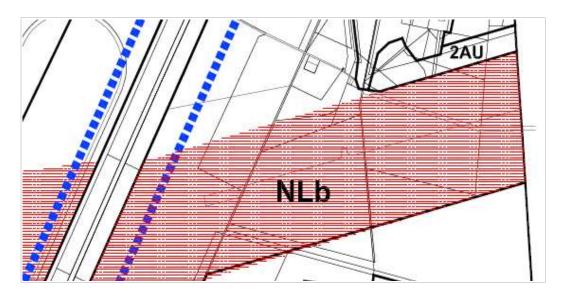
Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024

Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DBS ERGLIN ARRENGICABLE AU TERRAIN





L'opération se situe en zone NLb :

Zone naturelle de sports, de loisirs et d'équipements où l'accueil du public nécessite des équipements dans laquelle 4 secteurs sont identifiés :

- le secteur NLb correspondant à un secteur spécialisé dans l'aéronautique, autour de l'aérodrome Villemarie.

ARTICLE 2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES.

En zone NL, NLa et NLb sont autorisées sous conditions particulières les occupations et utilisations du sol suivantes :

 L'aménagement et l'extension des constructions existantes à condition qu'elles n'excèdent pas en une seule et unique fois 50 % de la surface de plancher de l'existant sans pour cela dépasser une surface de plancher totale par unité foncière de 200 m² et sous réserve de l'application des articles de cette zone.

De plus, en secteur NIa, NLb et NLg sont autorisées sous conditions particulières les occupations et utilisations du sol suivantes :

- Les constructions à usage de bureaux à condition qu'elles soient liées aux besoins de l'activité aéroportuaire.

ARTICLE 7 – IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

Toute construction devra être implantée à une distance égale à la moitié de la hauteur du bâtiment, sans que cette distance ne puisse être inférieure à 4 m.

ARTICLE 9 - EMPRISE AU SOL DES CONSTRUCTIONS

Pour les constructions liées à l'activité de l'aérodrome ou de télécommunication : Sans prescriptions.

L'intégralité du PLU est consultable sur le site de la commune de la Teste-de-Buch :

https://www.latestedebuch.fr/viepratique/habitat-urbanisme/plan-local-durbanisme/

PILATE Programmation 23 Février 2024

033-243300563-20240627-DEL-2024-06-058-DE

Accusé certifié exécutoire

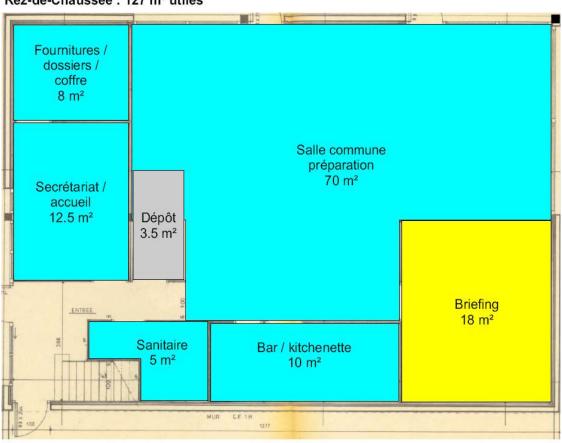
Réception par le préfet : 01/07/2024

Publication : 02/07/2024

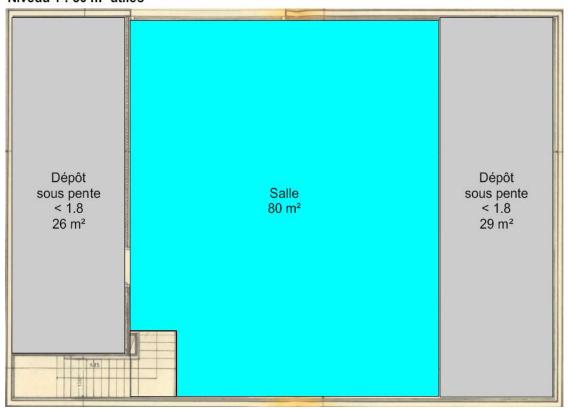
Marie-Hélène DA ESGNESPLOGAUX EXISTANTS



Rez-de-Chaussée: 127 m² utiles



Niveau 1: 80 m² utiles



PILATE Programmation

033-243300563-20240627-DEL-2024-06-058-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024 Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



C. LES BESOINS EXPRIMES

PILATE Programmation COBAS : Locaux ACBA Aérodrome Villemarie - Programme 23 Février 2024

033-243300563-20240627-DEL-2024-06-058-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024

Publication: 02/07/2024

1.1

LES COMPOSANTES DU PROGRAMME



Un accueil de public

L'Aéro-Club du Bassin d'Arcachon est une association regroupant près de 400 membres et consacrée à la pratique de l'aviation privée de loisir.

L'activité de l'ACBA concerne la formation de nouveaux pilotes.

La formation est assurée par de nombreux instructeurs bénévoles.

L'ACBA propose également des vols découvertes pour le public.

L'ACBA organise enfin chaque année des rendez-vous aéronautiques.

Au delà de son activité aéronautique, le club est un endroit convivial où les pilotes se retrouvent même quand ils ne volent pas.

Tout cela nécessite d'organiser et de fournir un service adapté :

- un accueil / secrétariat avec 2 personnes, associé à un dépôt fournitures / dossiers / coffre
- un espace d'attente ou d'observation pour une vingtaine de personnes (club house et plate-forme extérieure en partie abritée avec vue sur la piste).

Des espaces de formation et de briefing

L'activité principale reste la formation de nouveaux pilotes :

L'ACBA fait passer le B.I.A (Brevet d'Initiation à l'aéronautique), le LAPL (Light Aircraft Pilot Licence), la Private Pilot Licence, la formation IRCB.

Cela nécessite des locaux dédiés et adaptés :

- une salle de formation / préparation / réunion pour 8 à 10 personnes,
- un bureau pour le Chef pilote,
- 3 salles de briefing / debriefing,
- 1 vestiaire pour les instructeurs avec 15/20 casiers individuels.

Des locaux de service et d'accompagnement

En complément, le siège de l'ACBA devra disposer de locaux administratifs :

- 1 bureau pour le Président de l'association et qui permettra la tenue de petites réunions 3 à 4 personnes,
- des archives pour conserver les documents administratifs et ceux liés à la formation suivant les délais légaux de conservation,
- des sanitaires accessibles aux PMR avec séparation Hommes/Femmes,
- un local pour l'entretien des locaux.

Type et classement ERP

		Seuil d'assujettissement 5è catégorie				
Activité	Type ERP	Sous-sol	Etage	Ens Niveaux		
Autres établissements d'enseignement	R	100	100	200		
Administrations, banques, bureaux	W	100	100	200		
Salle réservée aux associations	L	100		200		

PILATE Programmation 23 Février 2024

033-243300563-20240627-DEL-2024-06-058-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024

Publication: 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAUL RINGIRES DES FONCTIONS



LOCALLY DIACCUEIL ET DIACCOMPACNITATAIT					
AUX D'ACCUEIL ET D'ACCOMPAGNEMENT					
1 bureau secrétariat / d'accueil avec 2 postes de travail, un espace					
reprographie et un espace d'attente de 2 à 3 places.					
1 bureau permettant de recevoir 3 à 4 personnes et d'organiser le					
travail des équipes.					
18 m²					
1 salle de détente pour les membres de l'ACBA et pour le public.					
Elle offre une capacité d'une trentaine de personnes. Surface utile de 2					
m² par personne. Elle intègre un comptoir/bar avec évier. La radio					
d'écoute des communications en vol est implantée dans cette salle hors					
de portée du public.					
Pour une vingtaine de personnes debout. Surface utile de 1,5 m² par					
personne.					
Conforme aux exigence d'un ERP : 2 x 4,5 m²					
Avec1 point d'eau et permettant le stockage du matériel et des produits					
(chariot de ménage).					
ESPACES FORMATIONS					
1 bureau permettant de récevoir 2 personnes et d'organiser le travail					
des équipes.					
1 salle modulable type classe avec tableau et vidéoprojecteur pour une					
dizaine de personnes et un intervenant / instructeur.					
Surface utile de 2,5 m² par personne soit 25 m² y compris 1,5 m² de					
rangement intégré pour le matériel et les documents (3ml x 0,5ml).					
3 salles comportant chacune 1 table et 2 chaises 3 x 6 m².					
Salle avec un vingtaine de casiers individuels (0,5m x 0,25) et un					
linéaire de bancs et patères pour un total de 12 m².					

1.3 LE PÉRIMÈTRE D'INTERVENTION

► Voirie, parking et cheminement

L'opération porte sur la réalisation :

- du traitement en espace public par rapport aux limites séparatives. Ce traitement assurera la continuité de l'espace public existant.
- d'un lieu d'attente piétons sécurisé.

Raccordement aux réseaux

- Tous les réseaux sont en limite de parcelle.

23 Février 2024

033-243300563-20240627-DEL-2024-06-058-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024

Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DÉS 4 SGLES, ORIENTATIONS GÉNÉRALES



Composition générale

Concevoir un équipement fonctionnel et attractif.

L'établissement est composé de plusieurs unités fonctionnelles qui présentent des spécificités et qui doivent participer à la cohérence du fonctionnement général de l'équipement. Réaliser un équipement qui soit en adéquation avec l'image du secteur.

Accessibilité des locaux aux personnes handicapées

Les locaux devront répondre à la réglementation en vigueur et être adaptés aux personnes handicapées au sens de la loi de février 2005.

Les accès et les espaces extérieurs des bâtiments devront également permettre une circulation facile des personnes handicapées (fonctions physiques, sensorielles, mentales, cognitives ou psychiques).

Concernant les PMR, Il faudra prévoir un ascenseur (1 PMR + 1 accompagnant) si l'équipement est réalisée sur plusieurs niveaux. Par ailleurs, les abords des bâtiments et les espaces extérieurs doivent comporter un cheminement autorisant la circulation des fauteuils roulants.

Garantir une bonne maîtrise des coûts d'investissement et de fonctionnement Les solutions architecturales et techniques retenues devront être durables et ne pas dépendre de matériaux ou de dispositifs éphémères ou d'entretien coûteux. La forme des locaux, les revêtements de sols et de parois, l'accessibilité des surfaces devront être conçus dans l'objectif d'un entretien aisé.

Evolutivité des locaux

Les constructions devront intégrer dans leur conception des possibilités de modification interne, notamment en prévoyant des cloisonnements indépendants de la structure de l'immeuble et offrant des possibilités de fractionnement diversifiées. Toute déformation géométrique d'un local par rapport à des formes de base (carrée ou rectangle) peut réduire la capacité réelle d'aménagement. Les concepteurs devront en tenir compte.

Développement durable •

La COBAS souhaite que cet équipement soit sain et confortable pour ses utilisateurs et qu'il soit économique en énergie et en entretien.

Le Maître d'Ouvrage rappelle l'importance qu'il attache aux problématiques du développement durable et des économies d'énergie, en particulier :

- Chantier propre : le chantier se développera dans un quartier résidentiel nécessitant des dispositions pour en réduire les nuisances « déchet, bruit, poussière... »,
- Utilisation de matériaux éco-responsables et non émetteurs de Composés Organiques Volatils (COV),
- Pérennité et facilité d'entretien et de maintenance.
- Le concepteur devra étudier la possibilité et la pertinence d'utiliser les eaux de pluie pour remplir les réservoirs des sanitaires.

PILATE Programmation

033-243300563-20240627-DEL-2024-06-058-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024

Publication: 02/07/2024

Marie-Hélène DE ESGLEX SCENARIO DU MAITRE D'OUVRAGE



DEMOLITION / RECONSTRUCTION

L'étude de faisabilité est donnée à titre informatif. Les concepteurs sont libres de proposer d'autres solutions et orientations dès lors qu'ils respectent les besoins, les objectifs fonctionnels et l'enveloppe financière du maître d'ouvrage.



L'ACBA pourra occuper d'autre locaux sur le site de l'aérodrome durant la phase de travaux. Il n'y a donc pas de phasage ou d'installations provisoires à prévoir dans le cadre de ce projet.

Mise en garde:

Le club house actuel sert de support à la porte coulissante à galandage du hangar à avions.

Le fonctionnalité de la porte du hangar doit être conservée durant la phase de travaux (démolition / reconstruction)

PILATE Programmation 23 Février 2024

033-243300563-20240627-DEL-2024-06-058-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024

Publication: 02/07/2024

Marie-Hélène DB ESGMESPAISROSEDIONS TECHNIQUES



Cette partie décrit les attentes du Maître d'Ouvrage en matière de prestations à fournir par le Maître d'œuvre. Les options visent à préciser une partie des performances à atteindre. On ne préjuge pas ici des solutions techniques à mettre en œuvre.

3.1 LES DISPOSITIONS TECHNIQUES GÉNÉRALES

Réglementation administrative et technique (liste indicative non exhaustive)

La réglementation générale des constructions est bien évidemment applicable :

- Règlements de sécurité contre les risques d'incendie dans les Établissements Recevant du Public,
- Code du travail,
- Réglementation handicapés,
- Règlement Sanitaire Départemental,
- Code de l'Urbanisme et P.L.U. et les différents Plan de Protection au Risque.
- Le guide technique des eaux pluviales du bassin d'Arcachon (SIBA)
- Code de la Construction et de l'Habitation,
- Cahier des clauses techniques générales,
- RE2020
- Cahier des clauses spécifiques des documents techniques unifiés (D.T.U., règles de calcul DTU qui permettent de dimensionner les ouvrages en fonction des conditions d'exploitation),
- Règles BAEL (béton armé), NV65, CB71,
- Règles parasismiques en vigueur, etc...

Remarque : pour tous ces documents, le concepteur tiendra compte des éventuelles évolutions réglementaires édictées depuis leur parution. En cas de contradiction entre ces documents, il retiendra le niveau de performance le plus fort, ou justifiera auprès du Maître d'Ouvrage la solution retenue. La liste ci-dessus est fournie à titre indicatif et n'est pas exhaustive. La réglementation applicable est celle qui sera en vigueur lors de la fin des travaux.

Notion de coût global

Le respect de l'enveloppe financière du maître d'ouvrage devra être un objectif constant. Cependant, le choix de matériaux devra tenir compte d'un objectif de pérennité, tel que leur remplacement soit retardé au maximum afin de limiter dans le temps, les coûts d'exploitation.

Le taux d'utilisation des locaux étant relativement important, il conviendra d'en tenir compte tant sur le plan de la résistance des matériaux utilisés, que du confort d'utilisation de certains équipements (sanitaires,...).

La maîtrise complète du coût final doit inclure toutes les dépenses nécessaires pour aboutir à un ouvrage exploitable.

Le choix des prestations et des divers matériels ou appareils devra présenter les meilleurs rapports "qualité/prix" et "entretien/amortissement".

On veillera à l'accessibilité de toutes les parties et organes du bâtiment devant être maintenus ou remplacés périodiquement.

De même, les appareils et réseaux seront calibrés de manière à conserver une marge raisonnable de puissance (30%) et permettre des évolutions ultérieures.

PILATE Programmation 23 Février 2024

033-243300563-20240627-DEL-2024-06-058-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024 Publication: 02/07/2024

Marie-Hélène De l'aitement des tespaces s



La conception devra assurer :

- le confort thermique (stable et homogène), température contrôlée à 28° en période chaude, dans toutes les locaux.
- le confort acoustique,
- un traitement de l'air conforme aux exigences réglementaire,
- une surveillance facile par le personnel.

L'ensemble du site doit présenter une facilité d'accès aux secours et aux livraisons.

Protection des personnes

Les techniques et dispositions mises en œuvre doivent être conçues de manière à éviter les préjudices corporels aux utilisateurs.

On veillera en particulier :

- à éviter les angles vifs et parties saillantes dans le gros œuvre des circulations et les aires de travail sur une hauteur minimale de 2 m, ainsi que pour les équipements et aménagements (serrures, accessoires de manœuvre, etc.),
- à limiter les risques de chutes (nez-de-marche antidérapants dans les escaliers...),
- à assurer une protection contre les chutes d'objets et les bris de verre,
- à rendre inaccessibles aux personnes non autorisées les organes de sécurité des réseaux d'eau, d'électricité, de gaz et autres locaux techniques.

Le bâtiment est destiné à recevoir du public, le projet devra répondre à l'ensemble des règles et normes ERP en vigueur.

Toutes les demandes du contrôleur technique de l'opération devront être prises en compte.

Une attention particulière sera portée par le concepteur sur :

- les dégagements et accès aux bâtiments pour les usagers,
- l'accès des moyens de secours aux bâtiments,
- le classement au feu des matériaux,
- le classement en catégorie de tout ou partie des bâtiments.

Sécurité incendie

Les extincteurs, plans d'évacuation et plan d'intervention seront prévus aux marchés de travaux.

Signalétique

L'ensemble du bâtiment disposera d'une signalétique adaptée :

- une signalétique d'identification,
- une signalétique d'orientation dans les espaces extérieurs, à l'entrée et à chaque fois que cela est nécessaire et pour chaque local,
- une signalétique d'information,
- une signalétique de sécurité dans les circulations.

23 Février 2024

033-243300563-20240627-DEL-2024-06-058-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024

Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DESESGIMES, DISPINSTIONS TECHNIQUES SPECIFIQUES



▶ V.R.D

Dans le cadre de l'enveloppe financière affectée aux travaux, le concepteur sera chargé de raccorder l'extension aux réseaux les plus proches : eaux pluviales, eaux usées, eaux potables, électricité, courant faible, voiries. Toutes les mesures devront être prises pour assurer la bonne distribution en fluides (eau, électricité,...) à l'ensemble des bâtiments.

Gros œuvre

Structure

La structure et les toitures seront calculées suivant les hypothèses extrêmes de la zone climatique.

Une attention particulière sera portée aux problèmes de remontées d'humidité dans les sols et les murs.

La surface utile indiquée en programme ne doit pas être obérée par des poteaux.

Les hauteurs utiles et les charges d'exploitation spécifiées par local sont des minima à obtenir.

Dans un souci d'économie, ces valeurs pourront être unifiées à leur valeur maximale au niveau d'un même ensemble structurel.

Facades

Les revêtements de façades seront choisis en matériaux durables, évitant un ravalement dans un délai inférieur à 10 ans.

Les façades seront équipées de pare-soleil adaptés à l'orientation

Prévoir la mise en œuvre adaptée de larmiers, gouttes d'eau, au droit des acrotères, appuis de baies, ...etc, évitant les coulures sur les façades

Prévoir des films ou des vitrages de confidentialité sur les vitrage des sanitaires donnant sur les espaces extérieurs et sur touts les vitrages donnant sur l'espace public. Pour des raisons de résistance aux chocs, aucune fenêtre de plain-pied ne sera admise dans le cadre du projet. Tous les vitrages en RdC et R+1 faciles d'accès seront antieffraction. En cas de portes vitrées, la partie vitrée sera prévue en verre « SECURIT »

Métallerie

Tous les ouvrages seront traités anticorrosion par métallisation ou galvanisation, ou inoxydables, y compris toutes découpes, percements, fixations, calages, parties vues ou cachées, et ne nécessitant aucun entretien pendant une période d'au moins 5 ans (garantie particulière à établir distinctement).

Cloisonnement

Toutes les solutions techniques sont admises. On évitera toutefois l'utilisation de voiles en béton armé (sauf impératif particulier).

Dans tous les cas, le cloisonnement satisfera aux exigences :

- d'isolation phonique,
- de résistance mécanique adaptée au niveau de protection souhaité du local,
- de fixation du matériel.

Les cloisons seront insensibles à l'humidité en partie basse, en particulier dans les locaux pourvus de points d'eau ou susceptibles d'être lavés à grande eau.

PILATE Programmation 23 Février 2024 COBAS: Locaux ACBA Aérodrome Villemarie - Programme

033-243300563-20240627-DEL-2024-06-058-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024 Publication: 02/07/2024

Marie-Hélène DES MEAULS PLIAS nte de la COBAS



Extérieures

Les ouvrants seront d'un principe de fonctionnement simple et robuste.

L'encombrement des locaux à l'ouverture sera limité. On privilégiera les ouvrants oscillo-battants pour les fenêtres. On veillera à la qualité des gonds de toutes menuiseries. Les menuiseries répondront aux exigences de la RE en matière d'étanchéité à l'air du bâtiment et d'isolation thermique.

Les portes vitrées seront en acier et non pas en aluminium.

Intérieures

Il conviendra d'adopter des portes à âme pleine répondant aux exigences acoustiques.

Serrurerie quincaillerie

Le niveau de qualité des serrures (résistance à la casse, à l'arrachage, au perçage) doit s'accompagner d'une qualité équivalente des cloisons, de la porte et de leur mise en

Un organigramme de clefs avec passes hiérarchisés sera établi par les maîtres d'œuvre en liaison avec les utilisateurs. Il sera de type « Mul-T-Lock » de manière à être cohérent avec les autres installations COBAS.

L'organigramme tiendra compte des unités fonctionnelles définies au programme.

Revêtements intérieurs

Les revêtements de tous les dégagements et zones à fort passage seront robustes et

Les allèges des circulations seront traitées avec une protection adaptée jusqu'à 1,00 mètre de haut, et avantageusement séparées par une lisse à cette hauteur du revêtement supérieur.

Une attention particulière sera apportée pour la mise en œuvre de plaques de plâtres à leur robustesse et leur tenue aux chocs ou appuis dans les locaux très sollicités.

Les revêtements « gouttelette » seront obligatoirement peints. Tout revêtement sera au moins lavable et pouvant être aseptisé. Les flocages non protégés seront proscrits en traitement apparent. Les revêtements en faïence seront traités «toute hauteur» dans les locaux où l'hygiène doit être particulièrement assurée, ainsi que dans les locaux de douches ou sanitaires fortement exposés aux projections, ainsi que pour tous revêtements muraux techniquement équivalents à traiter selon la même homogénéité. Le choix des revêtements devra être compatible avec un entretien respectueux de l'environnement.

Revêtements de sols

Les circulations, dégagements, seront carrelés, ou dallés, ou techniquement équivalents.

Les revêtements plastiques seront livrés prêts à meubler, y compris tous traitements de protection et de premier entretien compris ou auto-protégés à titre permanent.

Les revêtements homogènes seront préférés aux revêtements pelliculaires, au regard de la durabilité prévisionnelle de la couche exposée. Ne pas prévoir de carrelages glissants en zone humide, ou pouvant être humides à proximité des accès (intérieurs et extérieurs). Eviter les différences de glissance entre types de revêtements sur les zones de passage selon les calepinages adoptés (extérieurs et intérieurs). Les plinthes ou relevés seront adaptés à un entretien aisé. Le choix des revêtements sur un même niveau devra être relativement homogène en évitant des contraintes d'entretien différenciées.

Le choix des revêtements devra être compatible avec un entretien respectueux de l'environnement.

PILATE Programmation 23 Février 2024 COBAS: Locaux ACBA Aérodrome Villemarie - Programme

033-243300563-20240627-DEL-2024-06-058-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024 Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES **Sanitaires**idente de la COBAS



Tous les appareils ainsi que les cloisonnements seront particulièrement robustes, tant dans leur conception que pour leur mise en œuvre.

Les choix d'équipement seront proposés au regard des économies d'eau potentielles. ainsi que de récupérations ou traitements adaptés des sources potentielles (eaux pluviales, eaux recyclées, retenues et stockages adaptés, etc.)

Un local entretien est implanté avec un équipement adapté (un rangement pour stocker les fournitures, 1 chariot avec seau, 1 balai, 1 point d'eau avec vidage de seau).

L'ECS (eau chaude sanitaire) est à prévoir uniquement dans les locaux répertoriés dans les fiches de détail.

La production d'ECS correspondante sera adaptée à l'estimation de l'usage afin d'éviter un réseau centralisé inadapté. Le réglage thermostatique de l'ECS sera adapté aux dispositions anti-légionelle, au plus près des points d'usage, et non accessible aux publics.

Les locaux douches et sanitaires sont traités sur étanchéité avec un relevé conséquent en périphérie. Prévoir la protection des réserves / dépôts par étanchéité lorsque ces locaux sont situés sous locaux humides (sanitaires, cuisines...).

Miroirs, tablettes, porte-papier (compatibles matériel COBAS) sont à prévoir dans les toilettes. Les portillons ou rideaux de douches (robustes, efficaces) seront prévus avec l'équipement immobilier. Une attention particulière sera apportée à l'orientation des douches pour éviter toute inondation intempestive. Siphons de sol à répartir.

Protection des productions et distributions d'eau chaude sanitaire contre les risques de développement de la Légionelle, et permettant des bonnes pratiques d'entretien.

Important: l'ensemble des réseaux (AEP, chauffage, aéraulique, ...) sera équipé d'un maximum de vannes ou d'organes d'isolation permettant de détacher facilement l'ensemble des matériels et équipements qui seront repérés en mur et plafond.

Le concepteur devra étudier la possibilité d'utiliser les eaux de pluie pour remplir les réservoirs des sanitaires.

Ventilation

Le concepteur devra s'assurer que la réglementation sur la ventilation soit respectée dans l'ensemble des locaux, soit par moyens naturels, soit par moyens mécaniques.

Espaces extérieurs

Prévoir des essences d'arbres économes en besoin d'eau, accompagnées d'une garantie d'une durée de 12 mois pour l'ensemble des végétaux qui débutera à la date de réception des travaux de plantation. Les végétaux manquants, morts ou dépérissant seront à remplacer. Pour ces derniers, le délai de garantie de reprise sera également de 12 mois à compter de la date de remplacement. L'entrepreneur aura à sa charge l'entretien et la conservation des végétaux pendant la période de prolongation du délai de garantie.explicite de reprise après plantation ainsi que de la prise en charge de l'arrosage durant cette garantie à charge de l'entreprise.

Les cheminements extérieurs bénéficient d'un éclairage artificiel réglementaire. 2 prises de courant forts pour brancher du matériel d'animation et 1 robinet d'eau seront implantés au niveau de la plateforme d'observation.

PILATE Programmation

033-243300563-20240627-DEL-2024-06-058-DE

Réception par le préfet : 01/07/2024 Publication: 02/07/2024

Marie-Hélène DES **ESPAITAGE**sidente de la COBAS



L'éclairage naturel est impératif dans tous les locaux (y compris circulations), sauf indication contraire (Cf..: fiches détaillées).

La protection solaire doit être impérativement généralisée à l'ensemble des locaux et doit être adaptée à l'orientation de l'éclairement.

L'éclairage artificiel sera conçu pour obtenir les niveaux d'éclairement indiqués dans les fiches espaces. L'éclairage sera déclenché par des détecteurs de luminosité automatique. Dans les salles, ceux-ci seront déverrouillables par les animateurs et contrôlables par un variateur.

La gamme des lampes sera limitée et choisie dans une gamme basse consommation (LED).

Les circulations ont un niveau d'éclairage moyen par rapport aux locaux adjacents.

Des détecteurs de présence seront prévus dans celles-ci.

Sécurité incendie

Les extincteurs et plans d'évacuation, les plans d'intervention et la signalétique réglementaire seront prévus aux marchés de travaux.

Sécurité des locaux

Cet établissement doit s'équiper d'un système d'alerte adapté prenant en compte les alertes PPMS (Incendie, Intrusion, Confinement).

Protection contre l'intrusion

Le bâtiment sera protégé contre l'intrusion par des systèmes de protection passive simples et d'entretien facile de type volet roulant.

Une alarme intrusion avec report extérieur est à prévoir.

Alarme incendie

Les détecteurs incendie auront pour effet de déclencher l'alarme, les dispositifs de désenfumage et la fermeture de recoupement des circulations.

Le déclenchement de l'alarme doit pouvoir être provoqué par un dispositif à commande manuelle (boutons poussoirs sous protection).

Alarme technique

Tous les appareils du dispositif organique feront l'objet d'un report de détection de défaut de fonctionnement.

Confort thermique des locaux

Les efforts du concepteur devront porter en particulier sur les éléments suivants :

- confort d'été / hiver.
- protection solaire en fonction de l'exposition des salles aux rayonnements solaires.

Les principes d'intermittence devront être utilisés pour tous les locaux à occupation courte ou très courte (vestiaires, douches)

Les températures d'usage sont indiquées dans le programme et ne devront pas excéder 28°C dans les locaux, en période chaude.

Acoustique

Le traitement acoustique des locaux devra garantir dans tous les locaux d'activités 34 dB de niveau résiduel de bruit par rapport aux locaux voisins, aux équipements techniques et aux bruits extérieurs de la piste.

PILATE Programmation 23 Février 2024

033-243300563-20240627-DEL-2024-06-058-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024

Publication: 02/07/2024

Marie-Hélène DES E**CQUIANTS LOCTS et faibles**



Dessertes électriques

Il appartient au concepteur de définir le bilan des puissances installées et de prévoir une puissance d'environ 30 % supérieure à celle nécessaire au fonctionnement normal de l'établissement. Le principe de distribution et de répartition des installations permettra un entretien et une évolution simple. Tous les appareillages situés à l'extérieur, même en zone abritée devront être traités en qualité étanche à l'eau.

Prévoir des réservations, des cheminements identifiés, ainsi qu'une marge d'espace de 30 %, sur la taille des gaines et des goulottes, et accessible pour permettre les distributions ultérieures complémentaires de câblage, tant en courant fort que courant faible, ainsi que dans les armoires.

Prévoir des prises électriques extérieures pour d'éventuelles manifestations qui seront commandées depuis un local technique.

La construction existante intègre la commande d'éclairage de piste (balisage de nuit) ainsi que le transfo du balisage de nuit qu'il faudra restituer dans la construction neuve.

Ce système et la radio devront rester opérationnels pendant les travaux. Il s'agira d'un déplacement vers le hangar qui est accolé au bâtiment actuel.

Réseau Voix, Données, Images (VDI)

L'ensemble du bâtiment sera câblé. Le réseau courant faible sera séparé du réseau courant fort. On prévoira les locaux de communication nécessaires (sousrépartiteurs). Les locaux techniques (locaux de brassage) en fonction de la conception architecturale et des normes de câblage.

On prévoit dans chaque local le nombre de connexions au réseau et de prises électriques nécessaires en fonction de son usage (Cf., fiche espaces).

Réseau DECT

Il sera prévu la mise en place, en faux-plafond de PC et RJ45 pour installation d'antennes DECT. La fourniture et la pose des antennes DECT est hors programme.

WIFI

Installation de bornes WIFI assurant la couverture de l'ensemble des bâtiments.

Une étude de couverture sera réalisée par le concepteur pour déterminer le nombre et l'emplacement des bornes WIFI.

Il faut sectoriser la portée des antennes wifi pour qu'un maximum de 3 ou 4 salles soient couvertes par chaque antenne.

Un interrupteur par zone, permettra au personnel de mettre en service ou d'éteindre la borne WIFI. Ces interrupteurs seront actionnés par le personnel administratif et le responsable formation.

033-243300563-20240627-DEL-2024-06-058-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024

Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



D. LES UNITES FONCTIONNELLES

- 1. ACCUEIL / ACCOMPAGNEMENT
- 2. ESPACES FORMATIONS
- 3. LOCAUX TECHNIQUES

PILATE Programmation 23 Février 2024

033-243300563-20240627-DEL-2024-06-058-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024 Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



PILATE Programmation COBAS : Locaux ACBA Aérodrome Villemarie - Programme 23 Février 2024 26

033-243300563-20240627-DEL-2024-06-058-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024 Publication: 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



ACCUEIL / ACCOMPAGNEMENT

1

FONCTIONS

- Accueillir, échanger, renseigner, informer.
- Travail administratif du personnel et du Président
- Espace d'attente, de détente et d'observation de la piste.
- Locaux d'accompagnement (entretien des locaux, sanitaires)

PRINCIPES DE BASE

- Les locaux sont facilement repérables et accessibles depuis l'espace public.
- Une banque d'accueil sert d'interface entre l'entrée et l'espace administratif avec 2 postes de travail L'espace administratif permet d'accéder à un back-office avec les archives anciennes et un dépôt où sont stockés les fournitures, les dossiers vivants et le coffre-fort.
- Le bureau du Président de l'ACBA est accessible depuis les circulations et après identification auprès du personnel administratif de la banque d'accueil. Il offre un bureau administratif avec retour informatique et un espace petites réunions pour 3 à 4 personnes.
- Le club house est à la fois un espace de déambulation, d'information, d'attente et de détente et vente de boissons et de produits dérivés. Il possède de larges vues sur la piste et permet d'accéder à une terrasse d'observation en partie abritée. Un dépôt est contigu à la salle commune et permet de stocker le mobilier inutilisé au quotidien. Les sanitaires femmes et hommes sont également accessibles depuis la salle. Un espace bar est aménagé dans la salle commune. Il permet la distribution de boissons froides et chaudes et le réchauffage pas micro-ondes de produits de snacking.
- La salle commune donne accès à l'Unité Fonctionnelle 2 « espaces formations »

CARACTÉRISTIQUES DES LOCAUX

N°	Locaux et Espaces nécessaires	Position dans Le bâtiment	Haute ur Utile	Eclairage Naturel	Nombre Usagers	Nombre Espaces	s² Unitaire	s² totale
1.01	ACCUEIL	Rez-de-chaussée	2,5					
1.011	Déambulation / attente			oui		1	9	9
1.012	Espace administratif 2 postes / reprographie			oui		1	18	18
1.013	Fournitures / coffre / dossiers vivants			non		1	6	6
1.014	Archiv es			non		1	18	18
1.015	Bureau du Président			oui		1	18	18
1.02	ESPACE CLUB HOUSE	Rez-de-chaussée	2,5					0
1.021	Salle commune / bar			oui		1	60	60
1.022	Plateforme d'observation abritée en partie				15 à 20	2	15+15	0
1.023	Sanitaires du public			non	2	2	5	10
1.024	Entretien des locaux			non		1	3	3
TOTAL DES SURFACES UTILES CREES						142		
TOTAL DES SURFACES EXTERIEURES					15			
TOTAL DES SURFACES ABRITEES				15				

PILATE Programmation 23 Février 2024

033-243300563-20240627-DEL-2024-06-058-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024 Publication: 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



Déambulation / attente Espace administratif 2 postes / reprographie

1.011 1.012

FONCTIONNEMENT

Objet et déroulement activité Entrée du bâtiment

Attente / information Travail administratif

Usagers Visiteur et Personnel

Définition du local / espace 1 entrée / déambulation / attente donnant sur 1 banque d'accueil servant

d'interface avec l'espace bureau administratif.

Espace administratif avec banque d'accueil en interface, 2 poste de

travail avec informatique, 1 photocopieur et des rangements

Accessibilité Chariot

CARACTERISTIQUES ARCHITECTURALES

Surface 9 m² d'entrée et 18 m² d'espace administratif

2,5 m. Hauteur utile

Traitement et ambiance Bureau clair, calme et agréable

Liaisons internes Liaison directe entre l'espace administratif et les locaux 1.013 fournitures

et 1.014 archives. Proximité du bureau du Président 1.015

Liaison vers le club-house

Liaisons externes Contrôle d'accès au bâtiment par digicode

Eclairage naturel Protection solaire selon orientation

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

Murs

Caractéristique Lavables

Aménagements particuliers 1 placard de rangement toute hauteur avec étagères

Aménagements particuliers Affichage possible

Banque d'accueil donnant sur l'entrée

Menuiseries intérieures

Dimensions Porte largeur 0,90 m Serrurerie Porte fermant à clef

Menuiseries extérieures

Aménagements particuliers Protections anti-effraction

Charge d'exploitation 2,5 kN/m²

Revêtement Sol plastique ou assimilé

Classement UPEC U3, P3, E2, C1

Plafond

Caractéristiques Traitement acoustique

PILATE Programmation COBAS: Locaux ACBA Aérodrome Villemarie - Programme

033-243300563-20240627-DEL-2024-06-058-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024

Publication: 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



Eclairage artificiel

Basse consommation Type de lampes

Eclairement 400 lux général

Chauffage / Climatisation

Température de chauffage 20 °C

Traitement de l'air

Ventilation naturelle ou VMC suivant étude Type de ventilation

Réseaux courants forts

Prises classiques 4 par poste de travail

2 à usage général

Alimentation photocopieur

Localisation Commande d'éclairage général à l'entrée

Réseaux courants faibles

Prises Nombre de prises RJ 45 : 3 par poste de travail + 1 photocopieur

Alarmes Détection incendie, Détection intrusion, Capteurs GTB

EQUIPEMENT ET MATERIEL

Programme Signalétique

1 banque d'accueil avec 2 postes de travail administratif

1 panneau d'affichage (0,90 x 0,60)

1 placard (1,5 ml) toute hauteur avec étagères.

Mobilier de bureau Hors programme

Fauteuils pour accueil visiteurs

23 Février 2024 COBAS: Locaux ACBA Aérodrome Villemarie - Programme

033-243300563-20240627-DEL-2024-06-058-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024 Publication: 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



Fournitures / coffre / dossiers vivants

1.013

FONCTIONNEMENT

Objet et déroulement activité Archives vivantes / stock de fournitures administratives / coffre

Personnel **Usagers**

Définition du local / espace 1 local fonctionnel de logistique avec 1 coffre et des rangements

périphériques

Accessibilité Chariot

CARACTERISTIQUES ARCHITECTURALES

6 m² **Surface**

Traitement et ambiance Locaux fonctionnels

Liaisons internes Accessible depuis l'espace administratif 1.012

Position dans le bâtiment rez-de-chaussée

Eclairage naturel Sans objet

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

Murs

Caractéristiques Traitement acoustique

Lavables

Aménagements particuliers Ancrage du coffre

Menuiseries intérieures

Dimensions Porte largeur 0,90 m

Aménagements particuliers **Butoirs**

Sol

Charge d'exploitation 3,5 kN/m² (zone de dépôt d'un bâtiment de bureau)

Classement UPEC U3, P3, E2, C3

Caractéristiques Absorbant aux bruits d'impact

Ancrage du coffre

Plafond

Caractéristiques Traitement acoustique

Eclairage artificiel

Type de lampes Basse consommation

300 lux **Eclairement**

23 Février 2024 COBAS: Locaux ACBA Aérodrome Villemarie - Programme

033-243300563-20240627-DEL-2024-06-058-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024

Publication: 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



Acoustique

Isolement aux bruits aériens 50 dB par rapport aux locaux voisins

Chauffage / Rafraîchissement

19 °C Température de chauffage

Traitement de l'air

Type de ventilation **VMC**

Débit minimal d'air neuf 25 m3 / heure par occupant potentiel

Réseaux courants forts

Prises classiques 2 à usage général

Localisation Commande d'éclairage général à l'entrée

Réseaux courants faibles

Prises Nombre de prises RJ 45 : 1

Alarmes Détection incendie, Détection intrusion, Capteurs GTB

EQUIPEMENT ET MATERIEL

Programme Signalétique

Hors programme Mobilier de rangement

Coffre existant à réimplanter

23 Février 2024 COBAS: Locaux ACBA Aérodrome Villemarie - Programme

PILATE Programmation

033-243300563-20240627-DEL-2024-06-058-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024

Publication: 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



Archives

1.014

FONCTIONNEMENT

Objet et déroulement activité Archives administratives

Usagers Personnel

Définition du local / espace 1 local fonctionnel de logistique

Accessibilité Chariot

CARACTERISTIQUES ARCHITECTURALES

Surface 18 m²

Traitement et ambiance Locaux fonctionnels

Liaisons internes Accessible depuis l'espace administratif 1.012

Position dans le bâtiment rez-de-chaussée

Eclairage naturel Sans objet

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

Murs

Caractéristiques Traitement acoustique

Lavables

Aménagements particuliers Affichage possible

Menuiseries intérieures

Dimensions Porte largeur 0,90 m

Aménagements particuliers **Butoirs**

Sol

Charge d'exploitation 3,5 kN/m² (zone de dépôt d'un bâtiment de bureau)

Classement UPEC U3, P3, E2, C3

Caractéristiques Absorbant aux bruits d'impact

Plafond

Caractéristiques Traitement acoustique

Eclairage artificiel

Type de lampes Basse consommation

300 lux **Eclairement**

033-243300563-20240627-DEL-2024-06-058-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024

Publication: 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



Acoustique

Isolement aux bruits aériens 50 dB par rapport aux locaux voisins

Chauffage / Rafraîchissement

19 °C Température de chauffage

Traitement de l'air

Type de ventilation **VMC**

Débit minimal d'air neuf 25 m3 / heure par occupant potentiel

Réseaux courants forts

Prises classiques 2 à usage général

Localisation Commande d'éclairage général à l'entrée

Réseaux courants faibles

Prises Nombre de prises RJ 45 : 1

Alarmes Détection incendie, Détection intrusion, Capteurs GTB

EQUIPEMENT ET MATERIEL

Programme Signalétique

Hors programme Mobilier de rangement

Photocopieur

033-243300563-20240627-DEL-2024-06-058-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024

Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS-



Bureau du Président

1.015

FONCTIONNEMENT

Objet et déroulement activité Administration de l'ACBA

Réception des visiteurs et partenaires

Usagers Président de l'association

Définition du local Bureau comprenant 1 poste de travail avec retour informatique et coin

réunion et des rangements périphériques

Accessibilité Personnes handicapées

CARACTERISTIQUES ARCHITECTURALES

Surface 18 m²

Hauteur utile 2,5 m.

Traitement et ambiance Bureau clair, calme et agréable

Liaisons internes Proximité de l'entrée et de l'espace administratif 1.012

Proximité du bureau du responsable formation 2.01

Eclairage naturel Protection solaire selon orientation

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

Murs

Caractéristique Lavables

Aménagements particuliers 2 placards de rangement toute hauteur avec étagères

Aménagements particuliers Affichage possible

Cloison semi-vitrée avec store donnant sur la circulation

Menuiseries intérieures

Dimensions Porte largeur 0,90 m
Serrurerie Porte fermant à clef

Menuiseries extérieures

Aménagements particuliers Protections anti-effraction

Sol

Charge d'exploitation 2,5 kN/m²

Revêtement Sol plastique ou assimilé

Classement UPEC U3, P3, E2, C1

Plafond

Caractéristiques Traitement acoustique

PILATE Programmation 23 Février 2024

COBAS : Locaux ACBA Aérodrome Villemarie - Programme

033-243300563-20240627-DEL-2024-06-058-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024

Publication: 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



Eclairage artificiel

Basse consommation Type de lampes

Eclairement 400 lux général

Chauffage / Climatisation

Température de chauffage 20 °C

Traitement de l'air

Ventilation naturelle ou VMC suivant étude Type de ventilation

Réseaux courants forts

Prises classiques 4 par poste de travail

2 à usage général

Localisation Commande d'éclairage général à l'entrée

Réseaux courants faibles

Prises Nombre de prises RJ 45 : 4 par poste de travail

Central SSI dans 1 des bureaux Aménagements particuliers

Alarmes Détection incendie, Détection intrusion, Capteurs GTB

EQUIPEMENT ET MATERIEL

Programme Signalétique

1 panneau d'affichage (0,90 x 0,60)

1 placard (1,5 ml) toute hauteur avec étagères

Mobilier de bureau Hors programme

Fauteuils pour accueil visiteurs

033-243300563-20240627-DEL-2024-06-058-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024

Publication: 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



Salle commune

1.021

FONCTIONNEMENT

Objet et déroulement activité Espace de convivialité: échanges, rencontres, lieu d'animation (canapés,

tables, livres)

Grandes réunions

Usagers Public

Définition du local / espace Grande salle située entre l'entrée du bâtiment et la plateforme

d'observation

La salle intègre un espace bar (cf. fiche suivante)

Accessibilité Personnes handicapées

CARACTERISTIQUES ARCHITECTURALES

60 m² dont 6 à 10 m² de bar **Surface**

Hauteur utile 3 m.

Traitement et ambiance Clair, calme et agréable

Revêtements et équipements robustes

Liaisons internes Large accès rapide à la plateforme d'observation en partie abritée

Accès depuis l'entrée du bâtiment et vers les espaces formations

Liaison directe avec : - le bar / buvette

- les sanitaires (espace 1.023)

- le dépôt général / mobilier (espace 3.01)

Protection solaire **Eclairage naturel**

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

Murs

Lessivables en partie basse Caractéristiques

Traitement acoustique en partie haute

Sol

Charge d'exploitation 6,0 kN/m²

Revêtement Sol industriel antipoussière ou carrelages

Caractéristiques Non-glissant

Lessivable

033-243300563-20240627-DEL-2024-06-058-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024

Publication: 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



Plafond

Revêtement Faux plafond

Caractéristiques Traitement acoustique

Fixation de la sonorisation d'ambiance Aménagements particuliers

Accrochages possibles (lumières, décorations)

Eclairage artificiel

Type de lampes Basse consommation **Eclairement** Modulable de 0 à 300 lux

Aménagements particuliers Éclairage modulable et par sous surface

Acoustique

Isolement aux bruits aériens 45 dB(A) minimum par rapport aux locaux voisins calmes

Durée de réverbération Tr < ou égal à 1,2 s

Chauffage / Climatisation

Température de chauffage 20 °C

Aménagements particuliers Rafraîchissement

Traitement de l'air

Débit minimal d'air neuf Conforme au règlement sanitaire départemental.

Réseaux courants forts

Prises classiques 4 réparties pour l'entretien + 2 à usage général

Arrivées électriques Pour panneaux d'informations

Pour sonorisation d'ambiance

Commande d'éclairage non accessibles au public pour le balisage de la Commandes d'éclairage

piste

Réseaux courants faibles

Alarmes Détection incendie, Détection intrusion, Capteurs GTB

Aménagements particuliers Sonorisation pour ambiance et diffusion de la radio de la tour de contrôle

EQUIPEMENT ET MATERIEL

Programme Signalétique claire d'accès aux zones par le public Hors programme Mobilier

PILATE Programmation 23 Février 2024

COBAS: Locaux ACBA Aérodrome Villemarie - Programme

033-243300563-20240627-DEL-2024-06-058-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024

Publication: 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



Bar

1.021

FONCTIONNEMENT

Objet et déroulement activité Espace de convivialité et de pause pour les personnels

Usagers Personnel

Public, y compris les handicapés, aux comptoirs

Définition du local / espace Dans la salle commune, une buvette équipée de fluides

Le bar comprend un comptoir ouvert sur la salle et à l'arrière une

paillasse sur rangement réfrigérée avec évier.

Le comptoir est accessible aux personnes handicapées.

Accessibilité Handicapés aux comptoirs

CARACTERISTIQUES ARCHITECTURALES

Surface Intégrée dans la salle commune

Hauteur utile Idem salle commune Traitement et ambiance Idem salle commune

Liaisons internes Comptoirs ouverts sur la salle commune

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

Murs

Caractéristiques Lessivables

Sol

Charge d'exploitation 4,0 kN/m² Revêtement Carrelage Classement UPEC U4, P4, E3, C2

Caractéristiques Lessivable

Non-glissant

Comptoir donnant sur la salle Ancrages

Plinthes De même nature que le revêtement de sol

Plafond

Peinture Revêtement Caractéristiques Lessivable

Eclairage artificiel

Type de lampes Basse consommation **Eclairement** 400 lux sur comptoir

033-243300563-20240627-DEL-2024-06-058-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024

Publication: 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



Chauffage / Climatisation

Température de chauffage Intégré à la déambulation

Traitement de l'air

Type de ventilation VMC spécifique

Réseaux courants forts

Prises de courant 10 au niveau de la paillasse arrière Alimentation Rangements réfrigérés sous paillasse

Localisation Commandes d'éclairage non accessibles au public

Réseaux courants faibles

Prises Nombre de prises RJ 45 : 2

Alarmes Détection incendie, Détection intrusion, Capteurs GTB

Réseaux d'eaux

Alimentation EC / EF Sur éviers Evacuation Eaux usées

EQUIPEMENT ET MATERIEL

Programme Signalétique

Meuble comptoir de 3 ml et paillasse arrière avec évier et avec

rangements sous comptoir.

Hors programme Equipement de buvette

Micro-ondes, Machine à café...

PILATE Programmation 23 Février 2024 COBAS: Locaux ACBA Aérodrome Villemarie - Programme

033-243300563-20240627-DEL-2024-06-058-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024

Publication: 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



Sanitaires du public

1.023

FONCTIONNEMENT

Objet et déroulement activité 2 sanitaires du public (distinction H/F)

Usagers Tout public, y compris personnes handicapées

Définition du local / espace

Les sanitaires seront scindés en 2 blocs pour permettre une séparation

femmes / hommes.

Les blocs comprennent au moins : - 1 sanitaire PMR + 1 lavabo - 1 sanitaire PMR + 1 lavabo

Equipements prévus pour limiter les dégradations (matériaux robuste et

alimentations encastrées)

Accessibilité Handicapés

CARACTERISTIQUES ARCHITECTURALES

Surface $2 \times 5 \text{ m}^2 = 10 \text{ m}^2$

Hauteur utile 2,5 m.

Traitement et ambiance Hygiène rigoureuse

Liaisons internes Accessible depuis la salle commune 1.021

Position évitant les nuisances sonores dans les locaux voisins

Position dans le bâtiment Les sanitaires sont positionnés de façon à éviter toute forme de

désagrément phonique.

Eclairage naturel Local aveugle

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

Murs

Caractéristiques Faïence sur support étanche

Lessivables toute hauteur

Accrochage mural des WC et lavabos (éviter la fixation des équipements

au sol)

Réservoirs d'eau encastrés Accrochage des miroirs

033-243300563-20240627-DEL-2024-06-058-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024

Publication: 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

Menuiseries intérieures

Dimensions Porte largeur 0,70 m pour sanitaires non accessibles aux handicapés

Serrurerie Fermeture par verrou avec indicateur de présence

Portes d'accès aux différents blocs pouvant être maintenues ouvertes Aménagements particuliers

pour un meilleur contrôle de l'intérieur

Sol

Charge d'exploitation 2,5 kN/m²

Classement UPEC U3, P2, E3, C2

Caractéristiques Etanche

Plinthes De même nature que le revêtement de sol

Plafond

Peinture Revêtement Caractéristiques Lessivable

Eclairage artificiel

Type de lampes Basse consommation

Eclairement 250 lux

Acoustique

Isolement aux bruits aériens 52 dB(A) par rapport à tous locaux voisins calmes

Position des sanitaires et des réseaux évitant toute forme de Aménagements particuliers

désagrément sonore

Chauffage / Climatisation

16 °C Température de chauffage

Traitement de l'air

VMC Type de ventilation

Débit minimal d'air neuf 30 m3 / heure + 15 m3 / heure x nombre d'équipements

Réseaux courants forts

Prises classiques 1 par bloc, situés dans niches condamnables

Commandes d'éclairage non accessibles au public Localisation

Réseaux d'eaux

Alimentation eau mitigée Sur lavabo

Alimentation Pour WC suspendus

Robinetterie Bouton poussoir sur lavabo Evacuation Eaux vannes et eaux usées

EQUIPEMENT ET MATERIEL

Programme Signalétique

Supports miroirs, distributeurs de papier hygiénique, distributeurs de

savon

Poubelles encastrées

PILATE Programmation 23 Février 2024 COBAS: Locaux ACBA Aérodrome Villemarie - Programme

033-243300563-20240627-DEL-2024-06-058-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024 Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



Entretien des locaux

1.024

FONCTIONNEMENT

Objet et déroulement activité Stockage des produits et du matériel d'entretien des locaux

Usagers Personnel

Définition du local Local de stockage comprenant

- un point d'eau

- un rayonnage adapté au stockage des produits et du matériel

Accessibilité Chariots pour produits d'entretien

CARACTERISTIQUES ARCHITECTURALES

Surface 3 m² Hauteur utile 2,5 m.

Traitement et ambiance Locaux fonctionnels matériaux d'entretien facile et durables

Très aéré et protégé des rongeurs

Liaisons internes Accès direct depuis la salle commune 1.021

Eclairage naturel Local aveugle

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

Murs

Caractéristiques Résistants aux chocs

Lessivables et étanches

Lisses

Aménagements particuliers Protection des angles saillants toute hauteur

Menuiseries intérieures

Dimensions Permettant le passage d'un chariot

Sol

Charge d'exploitation 6,0 kN/m²

Classement UPEC U4, P4, E3, C2

Caractéristiques Lessivable et étanche

Plinthes A gorge, de même nature que le revêtement de sol

Aménagements particuliers En pente douce vers le système d'évacuation : siphon de sol

Plafond

Caractéristiques Lessivable

Aménagements particuliers Résistant à l'humidité et aux fortes températures

Eclairage artificiel

Type de lampes Basse consommation étanche

Eclairement 150 lux en ambiance

PILATE Programmation 23 Février 2024

033-243300563-20240627-DEL-2024-06-058-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024

Publication: 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



Chauffage / Climatisation

Température de chauffage 16 °C

Traitement de l'air

Débit minimal d'air neuf VMC

Réseaux courants forts

Prises de courant 2 à usage général

Socles des prises munis d'obturateurs

Réseaux d'eaux

Alimentation EC / EF Sur point d'eau

Evacuation Eaux usées

EQUIPEMENT ET MATERIEL

Programme Signalétique

Hors programme Rangements standardisés (disposition selon dimensions du local)

PILATE Programmation 23 Février 2024

COBAS : Locaux ACBA Aérodrome Villemarie - Programme

033-243300563-20240627-DEL-2024-06-058-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024 Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



PILATE Programmation COBAS : Locaux ACBA Aérodrome Villemarie - Programme 23 Février 2024 44

033-243300563-20240627-DEL-2024-06-058-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024

Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



ESPACES FORMATIONS

2

FONCTIONS

- Travail administratif et suivi par le responsable de formation.
- Casiers de rangement des effets personnels des instructeurs et douche.
- Réunion et cours théoriques en groupe.
- Préparation d'avant vol et debriefing d'après vol entre le stagiaire et l'instructeur.

PRINCIPES DE BASE

- Les locaux sont accessibles depuis l'espace club-house via une circulation contrôlée par une porte.
- Le bureau du responsable formation offre un bureau administratif avec retour informatique, 2 places visiteurs et des armoires de classement.
- La salle de formation est modulable. Elle permet l'accueil d'un quinzaine de stagiaires. Elle intègre 2 postes informatiques indispensables à la préparation des vols (formalités, météo,...). Elle bénéficie d'une vue sur la piste.
- Les salles de briefing sont aménagées d'une table et de 2 chaises.

CARACTÉRISTIQUES DES LOCAUX

N°	Locaux et Espaces nécessaires	Position dans Le bâtiment	Haute ur Utile	Eclairage Naturel	Nombre Usagers	Nombre Espaces	s² Unitaire	s² totale
2.01	BUREAU DU RESPONSABLE FORMATION	Rez-de-chaussée	2,5			1	12	12
2.02	VESTIAIRES DES INSTRUCTEURS	Rez-de-chaussée	2,5	oui		1	12	12
2.03	SALLES			oui				0
2.031	Formation / réunion / préparation			Occultable		1	24	24
2.032	Briefing			non		3	6	18
TOTAL DES SURFACES UTILES CREES								66
TOTAL DES SURFACES EXTERIEURES							0	
TOTAL DES SURFACES ABRITEES							0	

PILATE Programmation 23 Février 2024

COBAS: Locaux ACBA Aérodrome Villemarie - Programme

033-243300563-20240627-DEL-2024-06-058-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024 Publication: 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



BUREAU DU RESPONSABLE FORMATION

2.01

FONCTIONNEMENT

Objet et déroulement activité Gestion des formations

Planification de l'activité

Réception des instructeurs et des stagiaires

Usagers Président de l'association

Définition du local Bureaux comprenant 1 poste de travail avec retour informatique et coin

réunion et des rangements périphériques

Accessibilité Personnes handicapées

CARACTERISTIQUES ARCHITECTURALES

Surface 12 m² Hauteur utile 2,5 m.

Traitement et ambiance Bureau clair, calme et agréable

Liaisons internes Proximité de la salle de formation 2.031 et des salles de briefing 2.032

Eclairage naturel Protection solaire selon orientation

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

Murs

Caractéristique

Aménagements particuliers 2 placards de rangement toute hauteur avec étagères

Aménagements particuliers Affichage possible

Cloison semi-vitrée avec store donnant sur la circulation

Menuiseries intérieures

Dimensions Porte largeur 0,90 m Serrurerie Porte fermant à clef

Menuiseries extérieures

Protections anti-effraction Aménagements particuliers

Sol

Charge d'exploitation 2.5 kN/m²

Revêtement Sol plastique ou assimilé

Classement UPEC U3, P3, E2, C1

Plafond

Caractéristiques Traitement acoustique

PILATE Programmation 23 Février 2024 COBAS: Locaux ACBA Aérodrome Villemarie - Programme

033-243300563-20240627-DEL-2024-06-058-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024

Publication: 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



Eclairage artificiel

Basse consommation Type de lampes

Eclairement 400 lux général

Chauffage / Climatisation

Température de chauffage 20 °C

Traitement de l'air

Ventilation naturelle ou VMC suivant étude Type de ventilation

Réseaux courants forts

Prises classiques 4 par poste de travail

2 à usage général

Localisation Prises et interrupteurs à 1,30 m du sol

Commande d'éclairage général à l'entrée

Réseaux courants faibles

Prises Nombre de prises RJ 45 : 4 par poste de travail

Alarmes Détection incendie, Détection intrusion, Capteurs GTB

EQUIPEMENT ET MATERIEL

Programme Signalétique

1 panneau d'affichage (0,90 x 0,60)

1 placard (1,5 ml) toute hauteur avec étagères

Mobilier de bureau Hors programme

Fauteuils pour accueil visiteurs

033-243300563-20240627-DEL-2024-06-058-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024

Publication: 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



VESTIAIRE DES INSTRUCTEURS

2.02

FONCTIONNEMENT

Dépôt des effets personnels de la dizaine d'instructeurs Objet et déroulement activité

Affichage du planning de l'activité

Sas et douche relais pour les instructeurs

Usagers Instructeurs

Vestiaire avec banc, patère et casiers individuels, associé à une pièce Définition du local

humide (douche, lavabo sas d'essuyage).

Accessibilité Personnes handicapées

CARACTERISTIQUES ARCHITECTURALES

Surface 12 m² dont 5 m² de pièce humide PMR

Hauteur utile 2,5 m.

Traitement et ambiance Hygiène rigoureuse

Espace confortable

Matériaux d'entretien facile et durables

Liaisons internes Proximité de la salle de formation 2.031 et des salles de briefing 2.032

Sans objet **Eclairage naturel**

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

Murs

Revêtement Carrelage sur toute la hauteur dans zone humide

Peinture dans la zone sèche

Etanches dans zone humide, Lessivables Caractéristiques

Aménagements particuliers Accrochage des miroirs, patères et étagères à l'abri des douches

Accrochage mural du lavabo (éviter la fixation des équipements au sol

pour un entretien facile) dans zone humide

Fixation des porte-savon, sèche-mains

Fixation cabines de douche

Menuiseries intérieures

Dimensions Porte largeur 0,90 m

Serrurerie Fermeture par verrou avec indicateur de présence des cabines

Sol

Charge d'exploitation 2.5 kN/m²

Revêtement Carrelage dans vestiaire

Classement UPEC U3. P2. E3. C2

Caractéristiques Lessivable. Etanchéité renforcée dans bloc douche, imperméable

Non-abrasif . Non-glissant

Plinthes A gorge, de même nature que le revêtement de sol

Aménagements particuliers Siphon de sol et forme de pente vers le système d'évacuation

033-243300563-20240627-DEL-2024-06-058-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024

Publication: 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



Plafond

Résistant à l'humidité dans zone humide Caractéristiques

Lavable

Traitement acoustique dans zone déshabillage

Eclairage artificiel

Type de lampes Adapté à l'ambiance humide

Eclairement 300 lux en ambiance dans le bureau

Acoustique

Isolement aux bruits aériens 50 dBA par rapport au locaux voisins

Chauffage / Climatisation

Température de chauffage 19 °C minimum dans zone bureau et zone sèche

22 °C minimum dans zone humide

Traitement de l'air

Type de ventilation VMC dans zone humide

Débit minimal d'air neuf 30 m3 / heure + 15 m3 / heure x nombre d'équipements dans zone

humide

Réseaux courants forts

Prises classiques 1 au-dessus du lavabo, à l'écart des projections d'eau

1 par mur à usage général

Localisation Commande d'éclairage général à l'entrée

Réseaux courants faibles

Alarmes Détection incendie, Détection intrusion, Capteurs GTB

Réseaux d'eaux

Alimentation eau mitigée Sur douches et lavabos

Alimentation Pour WC

Robinetterie Bouton poussoir sur douches et lavabos

Evacuation Eaux usées

Particularités Toutes les canalisations sont encastrées et visitables

EQUIPEMENT ET MATERIEL

Programme Signalétique

Patère et étagère

Miroirs avec tablettes, porte-savon, porte-serviettes, distributeurs de

papier hygiénique

Un point de puisage avec siphon de sol

avec système de purge Equipements sanitaires automatique antilégionelle : douches commandées par bouton poussoir, pommes de

douches économiques à usage intensif, lavabos

Casiers fermant à clef Hors programme

Mobilier et matériel de bureau

033-243300563-20240627-DEL-2024-06-058-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024 Publication: 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



SALLES BANALISEES

6.01

FONCTIONNEMENT

Objet et déroulement activité Enseignement théorique en groupe

Les cours se déroulent dans une salle dite "banalisée".

Utilisation de nombreux supports techniques : images, matériel

audiovisuel

Usagers Stagiaires sous la responsabilité d'un instructeur ou du responsable

formation

Fréquence - Durée Utilisation journalière de ces salles selon un planning pré-établi

Définition du local La salle est conçue pour permettre la plus grande habitabilité possible

(forme compacte) et une organisation interne modulable; l'organisation

habituelle restant frontale, face à un tableau.

3 postes informatiques sur tablette murale en fond de salle.

Accessibilité Personnes handicapées

CARACTERISTIQUES ARCHITECTURALES

Surface 24 m²

Hauteur utile 2.5

Traitement et ambiance Confort visuel:

- les locaux doivent bénéficier d'un bon éclairement, dont au moins une

source latérale d'éclairage naturel,

- chaque stagiaire doit pouvoir bénéficier d'un angle de vision correct

vers le tableau.

Confort acoustique : le traitement phonique est un élément déterminant

pour la qualité de l'espace

Possibilité d'affichage dans la salle

Liaison interne A proximité des salles de briefing et du bureau responsable formation

Eclairage naturel Vue sur la piste avec protection solaire.

Occultable

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

Murs

Revêtement Peinture Caractéristiques Lessivables

Couleur Claire

Aménagements particuliers Un mur réservé aux tableaux (tableau blanc), avec fixation de l'éclairage

spécifique, en position centrale

Menuiseries intérieures

Dimensions Porte largeur 0,90 m

033-243300563-20240627-DEL-2024-06-058-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024

Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



Sol

Charge d'exploitation 2,5 kN/m²

Revêtement Sol plastique ou assimilé

Classement UPEC U4, P3, E2, C0

Caractéristiques Lavable

Plafond

Caractéristiques Traitement acoustique

Ancrage Fixation pour dispositif tableau informatique / vidéo-projection

Eclairage artificiel

Type de lampes Basse consommation
Eclairement 300 lux en ambiance

Eclairage spécifique Tableau

Acoustique

Isolement aux bruits aériens 43 dB par rapport aux locaux voisins

Durée de réverbération 0,4 s < Tr < ou égal à 0,8 s

Chauffage / Climatisation

Température de chauffage 19 °C

Traitement de l'air

Type de ventilation Ventilation naturelle

Débit minimal d'air neuf 18 m3 / heure par occupant

Réseaux courants forts

Prises classiques 15 réparties périphérie, sur goulotte

Alimentation 2 par poste informatique en fond de salle.

Localisation Commande d'éclairage général à l'entrée

Commandes d'éclairage à côté du tableau

Réseaux courants faibles

Prises Nombre de prises RJ 45 : 2 prises, en position frontale + 3 en fond de

salle pour postes informatiques

Particularités Borne WIFI

Alarmes Détection incendie, Détection intrusion, Capteurs GTB

EQUIPEMENT ET MATERIEL

Programme Signalétique

1 tableau simple blanc

Tablette murale en fond de salle.

Hors programme Mobilier standard de salle de cours

PILATE Programmation 23 Février 2024

COBAS: Locaux ACBA Aérodrome Villemarie - Programme

033-243300563-20240627-DEL-2024-06-058-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024

Publication: 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



Briefing 2.032

FONCTIONNEMENT

Objet et déroulement activité Locaux qui permettent des réunions de briefing et debriefing d'après vol

Usagers Stagiaires et instructeurs

Définition du local / espace Locaux servant d'espaces d'entretiens (2 à 3 personnes par bureau)

Accessibilité Personnes handicapées

CARACTERISTIQUES ARCHITECTURALES

Surface 3 x 6 m². Hauteur utile 2.5 m

Traitement et ambiance Local calme, agréable et confortable

Liaisons internes A proximité de la salle de formation et du bureau responsable formation

Position dans le bâtiment RdC

Eclairage naturel Protection solaire selon orientation

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

Murs

Caractéristiques Traitement acoustique

Lavables

Aménagements particuliers Affichage possible

Menuiseries intérieures

Dimensions Porte largeur 0,90 m

Aménagements particuliers **Butoirs**

Menuiseries extérieures

Protections anti-effraction Aménagements particuliers

Sol

Charge d'exploitation 2,5 kN/m²

Classement UPEC U3, P3, E1, C0

Caractéristiques Absorbant aux bruits d'impact

Plafond

Caractéristiques Traitement acoustique

Eclairage artificiel

Type de lampes Basse consommation

Eclairement 300 lux

PILATE Programmation

033-243300563-20240627-DEL-2024-06-058-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024

Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



Acoustique

Isolement aux bruits aériens 50 dB par rapport aux locaux voisins

Chauffage / Climatisation

Température de chauffage 19 °C

Traitement de l'air

Type de ventilation VMC

25 m3 / heure par occupant

Réseaux courants forts

Prises classiques 2 prises électriques

Localisation Commande d'éclairage général à l'entrée

Réseaux courants faibles

Prises Nombre de prises type R J45 : 1 (informatique)

Alarmes Détection incendie, Détection intrusion, Capteurs GTB

EQUIPEMENT ET MATERIEL

 Programme
 Signalétique

 Hors programme
 Mobilier

PILATE Programmation 23 Février 2024

COBAS: Locaux ACBA Aérodrome Villemarie - Programme

033-243300563-20240627-DEL-2024-06-058-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024 Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



PILATE Programmation COBAS : Locaux ACBA Aérodrome Villemarie - Programme 23 Février 2024

033-243300563-20240627-DEL-2024-06-058-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024

Publication: 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



LOCAUX TECHNIQUES

3

FONCTIONS

- Stockage de mobilier
- Locaux techniques:
 - Energie y compris le transfo pour le balisage nocturne de la piste
 - CTA, chauffage...
 - ECS
 - Courant faible (VDI, radio de la tour,...)

PRINCIPES DE BASE

- Le dépôt général est accessible depuis la salle commune.
- Les locaux et organes techniques sont dimensionnés par les bureaux d'études concepteurs pour répondre aux besoins du bâtiment.

CARACTÉRISTIQUES DES LOCAUX

N°	Locaux et Espaces nécessaires	Position dans Le bâtiment	Haute ur Utile	Eclairage Naturel	Nombre Usagers	Nombre Espaces	s² Unitaire	s² totale
3.01	DEPOT GENERAL / MOBILIER	Rez-de-chaussée	2,5	non		1	18	18
3.02	VDI (pm)	Rez-de-chaussée	2,5	non				0
3.03	ENERGIE (pm)	Rez-de-chaussée	2,5	non				0
3.04	AUTRES (pm) : chauffage, CTA,	Rez-de-chaussée						0
TOTAL	TOTAL DES SURFACES UTILES CREES							18
TOTAL DES SURFACES EXTERIEURES							0	
TOTAL DES SURFACES ABRITEES							0	

PILATE Programmation 23 Février 2024

033-243300563-20240627-DEL-2024-06-058-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024 Publication: 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



DEPOT GENERAL / MOBILIER

3.01

FONCTIONNEMENT

Objet et déroulement activité Stockage du nouveau matériel en attente de mise en service

Stockage des chaises et du mobilier non utilisés au quotidien

Personnel **Usagers**

Définition du local Local de forme simple permettant un grand linéaire de stockage

Accessibilité Chariot

CARACTERISTIQUES ARCHITECTURALES

Surface 18 m²

Hauteur utile 2,5 m.

Traitement et ambiance Local agréable, bien éclairé et bien ventilé **Liaisons internes** En liaison directe avec la salle commune

Eclairage naturel Sans objet

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

Murs

Caractéristiques Lessivables

Résistants aux chocs

Lisses

Aménagements particuliers Fixation de rangements sur le plus grand linéaire possible

Protection des angles saillants toute hauteur

Menuiseries intérieures

Dimensions Porte a double vantaux 1,40 m

Aménagements particuliers **Butoirs**

Sol

Charge d'exploitation 6,0 kN/m²

Classement UPEC U4, P4, E3, C2

Caractéristiques Lessivable et étanche

Plinthes A gorge, de même nature que le revêtement de sol

Aménagements particuliers En pente douce vers le système d'évacuation : siphon de sol

Plafond

Caractéristiques Lavable

Eclairage artificiel

Type de lampes Basse consommation **Eclairement** 200 lux en ambiance

23 Février 2024 COBAS: Locaux ACBA Aérodrome Villemarie - Programme

PILATE Programmation

033-243300563-20240627-DEL-2024-06-058-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024

Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



Chauffage / Climatisation

Température de chauffage Hors gel

Traitement de l'air

Débit minimal d'air neuf VMC

Réseaux courants forts

Prises classiques 1 par mur à usage général

Socles des prises munis d'obturateurs

Localisation Commande d'éclairage général à l'entrée

Réseaux courants faibles

Alarmes Détection incendie, Détection intrusion, Capteurs GTB

EQUIPEMENT ET MATERIEL

 Programme
 Signalétique

 Hors programme
 Mobilier

PILATE Programmation 23 Février 2024

COBAS: Locaux ACBA Aérodrome Villemarie - Programme

033-243300563-20240627-DEL-2024-06-058-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024 Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



PILATE Programmation COBAS : Locaux ACBA Aérodrome Villemarie - Programme 23 Février 2024 58

033-243300563-20240627-DEL-2024-06-058-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024 Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



E. SYNTHESE

PILATE Programmation COBAS : Locaux ACBA Aérodrome Villemarie - Programme 23 Février 2024

033-243300563-20240627-DEL-2024-06-058-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024 Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DAS ESGATABLEAU THEORIQUE DES SURFACES



	UNITES FONCTIONNELLES	Nbre	S² Unit	S ² UTILES	S² ABRIT	S ² EXTER.
1 ACCUEIL / ACCOMPAGNEMENT						
1.01	ACCUEIL					
1.011	Déambulation / attente	1	9	9		
1.012	Espace administratif 2 postes / reprographie	1	18	18		
1.013	Fournitures / coffre / dossiers vivants	1	6	6		
1.014	Archiv es Archiv es	1	18	18		
1.015	Bureau du Président	1	18	18		
1.02	ESPACE CLUB HOUSE			0		
1.021	Salle commune / bar	1	60	60		
1.022	Plateforme d'observation	1	30	0	15	15
1.023	Sanitaires du public	2	5	10		
1.024	Entretien des locaux	1	3	3		
SOUS-T	SOUS-TOTAL			142	15	15
2 ESPACE	S FORMATIONS					
2.01	BUREAU DU RESPONSABLE FORMATION	1	12	12		
2.02	VESTIAIRES DES INSTRUCTEURS	1	12	12		
2.03	SALLES			0		
2.031	Formation / réunion / préparation	1	24	24		
2.032	Briefing	3	6	18		
SOUS-TOTAL				66	0	0
3 LOCAL	3 LOCAL TECHNIQUE (PM)					
3.01	DEPOT GENERAL / MOBILIER	1	18	18		
3.02	VDI			0		
3.03	ENERGIE			0		
3.04	AUTRES: chauffage, rafraichissement, CTA,			0		
SOUS-TOTAL				18	0	0
TOTAL GENERAL SURFACES UTILE				226	15	15
ESTIMATION DE LA SURFACE DE PLANCHER (s² Utile x 1,2)				271,2		

PILATE Programmation 60

COBAS : Locaux ACBA Aérodrome Villemarie - Programme

033-243300563-20240627-DEL-2024-06-058-DE

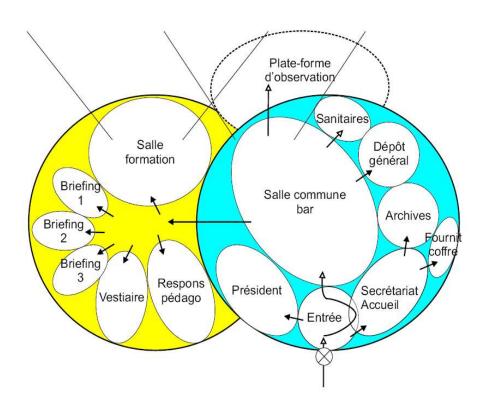
Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024

Publication: 02/07/2024

Marie-Hélène DE ESGASCHEMAGENERAL DE FONCTIONNEMENT







PILATE Programmation 23 Février 2024 61

033-243300563-20240627-DEL-2024-06-059-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024

Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS





Bassin d'Arcachon Sud



N° DEL-2024-06-059

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DE LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU BASSIN D'ARCACHON SUD

SÉANCE DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU 26 juin 2024 à 15h00

L'AN DEUX MILLE VINGT-QUATRE, le 26 JUIN 2024 à 15h00, le Conseil de la COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU BASSIN D'ARCACHON SUD, s'est réuni en séance ordinaire à la Maison des Associations, sise Route des Bénévoles à GUJAN-MESTRAS, sous la présidence de Marie-Hélène DES ESGAULX.

Nombre de Conseillers Communautaires en exercice : 44

Date de la convocation : 20 juin 2024

PRÉSENTS:

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

Sylvie BANSARD, Pascal BERILLON, Eric BERNARD, Patrice BEUNARD, Geneviève BORDEDEBAT, Jean-François BOUDIGUE, Philippe BUSSE, Alain CHAUTEAU, Valérie COLLADO, Bernard COLLINET, Chantal DABE, Patrick DAVET, Philippe DE LAS HERAS, Nathalie DELFAUD, Karine DESMOULIN, Evelyne DONZEAUD, Bruno DUMONTEIL, Anne ELISSALDE, Yves FOULON, Brigitte GRONDONA, Yves HERSZFELD, Christelle JECKEL, Thierry MAISONNAVE, André MOUSTIE, Marc MURET, Xavier PARIS, Bruno PASTOUREAU, Marielle PHILIP, Elisabeth REZER-SANDILLON, Magdalena RUIZ, Gérard SAGNES, Paul SCAPPAZZONI

ABSENT(S) REPRÉSENTÉ(S), conformément à l'article L.2121-20 du Code Général des Collectivités Territoriales :

May ANTOUN à Geneviève BORDEDEBAT, Christine DELMAS à Thierry MAISONNAVE, François DELUGA à Karine DESMOULIN, Danielle DESMOLLES à Eric BERNARD, Isabelle DEVARIEUX à Gérard SAGNES, Jean-Jacques GERMANEAU à Bernard COLLINET, Dominique POULAIN à Brigitte GRONDONA, Cyril SOCOLOVERT à Valérie COLLADO

ABSENT(S) EXCUSÉ(S):

Jacques CHAUVET, Sophie DEVILLIERS, Tony LOURENCO

ÉGALEMENT PRÉSENTS:

Marie-Pierre CHASSAING DEGUINE, Directrice Générale des Services Nicolas SCHIRR-BONNANS, Directeur de Cabinet

SECRÉTAIRE DE SÉANCE, conformément à l'article L.2121-15 du Code Général des Collectivités Territoriales :

Elisabeth REZER-SANDILLON est désignée comme Secrétaire de séance

33 présents

8 procurations

3 absents

033-243300563-20240627-DEL-2024-06-059-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024

Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



Conseil Communautaire de la COBAS du 26 juin 2024

RAPPORTEUR: Gérard SAGNES

N° DEL-2024-06-059

BASSIN FORMATION – TRAVAUX D'AMÉLIORATION ÉNERGÉTIQUE PAR LA MISE EN PLACE D'UN SYSTÈME DE CHAUFFAGE/RAFRAICHISSEMENT : ATTRIBUTION DU MARCHE PUBLIC DE TRAVAUX

Mes Chers Collègues,

Dans le cadre de la directive européenne sur l'efficacité énergétique, un audit énergétique a été réalisé sur l'établissement de Bassin Formation à La Teste-de-Buch, construit en 2001 et propriété de la COBAS. Le bâti est conforme à la règlementation thermique RT 2000 et ne nécessite pas de réhabilitation.

Afin de préserver son patrimoine, et dans l'objectif de réduire ses consommations d'énergie, la COBAS va réaliser des travaux d'amélioration énergétique par la mise en place d'un système de chauffage/rafraichissement dans les bâtiments de Bassin Formation sur la période estivale 2024.

A cet effet, il a été lancé une consultation de travaux d'amélioration énergétique par la mise en place d'un système de chauffage/rafraichissement.

L'estimation des travaux d'amélioration énergétique s'élève à 306 000 € HT soit 367 200 € TTC.

Comme vous le savez, le développement durable et l'efficacité énergétique comptent parmi les enjeux de la transition énergétique. Ce programme de travaux s'inscrit donc dans une politique environnementale durable concourant aussi au confort des formateurs et des apprentis.

La COBAS a donc publié une consultation sur la base d'un marché public de travaux en procédure adaptée ouverte en application des articles L. 2123-1 et R.2123-1 1° du Code de la Commande Publique.

La date limite de remise des offres a été fixée au 17 mai 2024. Des négociations sont intervenues et le candidat classé n°1 est K2ENERGIES. Le dossier a été soumis à la CAO du 24 juin 2024, pour avis.

VU le Code Général des Collectivités Territoriales,

VU le Code de la Commande Publique et notamment les articles L. 2123-1 et R.2123-1 1°,

VU l'avis favorable du Bureau du 17 juin 2024,

VU l'avis de la Commission d'Appel d'Offres du 24 juin 2024,

033-243300563-20240627-DEL-2024-06-059-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024

Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



Je vous propose, mes Chers Collègues, de bien vouloir :

- APPROUVER les travaux d'amélioration énergétique par la mise en place d'un système de chauffage/rafraichissement à Bassin Formation sur la commune de La Teste-de-Buch ;
- AUTORISER la Présidente à signer et notifier le marché public de travaux attribué à K2ENERGIES et tout document s'y rapportant, après avis de la Commission d'Appel d'Offres, et prendre toute décision relative à l'exécution et au règlement de ce marché public ;
- **HABILITER** la Présidente à signer et notifier, le cas échéant, les avenants éventuels entraînant une augmentation inférieure ou égale à 5% du montant initial du marché public de travaux après avis de la Commission d'Appel d'Offres ;
- SOLLICITER les subventions les plus élevées possibles auprès des partenaires ou autorités publiques compétentes en lien avec cette opération de travaux d'amélioration énergétique;
- HABILITER la Présidente à effectuer toutes démarches nécessaires à cet effet :
- **INSCRIRE et IMPUTER** les crédits correspondants au budget annexe Bassin Formation sur les exercices concernés.

La Présidente met aux voix les propositions ci-dessus

Décision du Conseil Communautaire : ADOPTE à L'UNANIMITÉ

POUR: 41 CONTRE: 0() ABSTENTIONS: 0()

NE PRENANT PAS PART AU VOTE: 0 ()

Et ont signé les membres présents Pour extrait certifié conforme Arcachon, le 27 juin 2024

Elisabeth REZER-SANDILLON SECRÉTAIRE DE SÉANCE

Marie-Hélène DES ESGAULX PRÉSIDENTE de la COBAS



ZNAV

033-243300563-20240627-DEL-2024-06-060-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024

Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS







N° DEL-2024-06-060

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DE LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU BASSIN D'ARCACHON SUD

SÉANCE DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU 26 juin 2024 à 15h00

L'AN DEUX MILLE VINGT-QUATRE, le 26 JUIN 2024 à 15h00, le Conseil de la COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU BASSIN D'ARCACHON SUD, s'est réuni en séance ordinaire à la Maison des Associations, sise Route des Bénévoles à GUJAN-MESTRAS, sous la présidence de Marie-Hélène DES ESGAULX.

Nombre de Conseillers Communautaires en exercice : 44

Date de la convocation : 20 juin 2024

PRÉSENTS:

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

Sylvie BANSARD, Pascal BERILLON, Eric BERNARD, Patrice BEUNARD, Geneviève BORDEDEBAT, Jean-François BOUDIGUE, Philippe BUSSE, Alain CHAUTEAU, Valérie COLLADO, Bernard COLLINET, Chantal DABE, Patrick DAVET, Philippe DE LAS HERAS, Nathalie DELFAUD, Karine DESMOULIN, Evelyne DONZEAUD, Bruno DUMONTEIL, Anne ELISSALDE, Yves FOULON, Brigitte GRONDONA, Yves HERSZFELD, Christelle JECKEL, Thierry MAISONNAVE, André MOUSTIE, Marc MURET, Xavier PARIS, Bruno PASTOUREAU, Marielle PHILIP, Elisabeth REZER-SANDILLON, Magdalena RUIZ, Gérard SAGNES, Paul SCAPPAZZONI

ABSENT(S) REPRÉSENTÉ(S), conformément à l'article L.2121-20 du Code Général des Collectivités Territoriales :

May ANTOUN à Geneviève BORDEDEBAT, Christine DELMAS à Thierry MAISONNAVE, François DELUGA à Karine DESMOULIN, Danielle DESMOLLES à Eric BERNARD, Isabelle DEVARIEUX à Gérard SAGNES, Jean-Jacques GERMANEAU à Bernard COLLINET, Dominique POULAIN à Brigitte GRONDONA, Cyril SOCOLOVERT à Valérie COLLADO

ABSENT(S) EXCUSÉ(S):

Jacques CHAUVET, Sophie DEVILLIERS, Tony LOURENCO

ÉGALEMENT PRÉSENTS:

Marie-Pierre CHASSAING DEGUINE, Directrice Générale des Services Nicolas SCHIRR-BONNANS, Directeur de Cabinet

SECRÉTAIRE DE SÉANCE, conformément à l'article L.2121-15 du Code Général des Collectivités Territoriales :

Elisabeth REZER-SANDILLON est désignée comme Secrétaire de séance

33 présents

8 procurations

3 absents

033-243300563-20240627-DEL-2024-06-060-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024

Publication: 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



Conseil Communautaire de la COBAS du 26 juin 2024

RAPPORTEUR : Bernard COLLINET

N° DEL-2024-06-060

RECONSTRUCTION DES ÉCOLES MATERNELLE ET ÉLÉMENTAIRE SAMUEL PATY A LA TESTE-DE-BUCH - AVENANTS AUX MARCHÉS PUBLICS DE TRAVAUX

Mes Chers Collègues,

Conformément à la délibération n° 19-242 du Conseil Communautaire du 4 novembre 2019, la COBAS a décidé la reconstruction du groupe scolaire des Miquelots sur la commune de La Teste-de-Buch et le recours à une maîtrise d'ouvrage déléguée (MOD), marché public notifié le 18 mars 2020 à la société SODEREC. Par délibération n° DEL-2023-02-004 en date du 23 février 2023, le Conseil Communautaire a autorisé la SODEREC à signer les marchés publics de travaux de cette opération pour un montant de 10 648 637,15 € HT soit 12 778 364,58 € TTC.

L'évolution des besoins du maître d'ouvrage et les contraintes de réalisation de l'opération nécessitent de modifier et d'adapter les travaux prévus initialement. Ainsi, dans le cadre de l'exécution des marchés publics de travaux, il est nécessaire d'approuver les avenants cités dans la note annexée à la présente délibération et détaillant les prestations supplémentaires réalisées. Ces avenants concernent sept lots (1-2-5-10-14-15-16).

Le montant total des marchés publics de travaux après avenants s'élève à 10 721 421 € HT soit 12 865 705,20 € TTC.

VU le Code Général des Collectivités Territoriales.

VU le Code de la commande publique, et notamment les articles L.2194-1 et R.2194-1 à R.2194-4.

VU la délibération n° 19-242 du Conseil Communautaire du 4 novembre 2019,

VU la délibération n° DEL-2023-02-004 du Conseil Communautaire du 23 février 2023.

VU la note détaillée présentant les projets d'avenant annexée à la présente délibération.

VU les projets d'avenant annexés à la présente délibération,

VU l'avis favorable de la Commission d'Appel d'Offres du 4 juin 2024,

VU l'avis favorable du Bureau du 17 juin 2024,

Je vous propose, mes Chers Collègues, de bien vouloir :

- APPROUVER les avenants annexés à la présente délibération et le nouveau montant total des marchés publics de travaux fixé à 10 721 421 € HT soit 12 865 705,20 € TTC.;
- AUTORISER la SODEREC, mandataire de la COBAS, à signer et à notifier les avenants aux marchés publics de travaux dans la présente délibération;
- INSCRIRE et IMPUTER les crédits correspondants au budget principal sur les exercices concernés.

033-243300563-20240627-DEL-2024-06-060-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024

Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



La Présidente met aux voix les propositions ci-dessus

Décision du Conseil Communautaire : ADOPTE à L'UNANIMITÉ

POUR: 41 CONTRE: 0()

ABSTENTIONS: 0()

NE PRENANT PAS PART AU VOTE: 0 ()

Et ont signé les membres présents Pour extrait certifié conforme Arcachon, le 27 juin 2024

Elisabeth REZER-SANDILLON SECRÉTAIRE DE SÉANCE Marie-Hélène DES ESGAULX PRÉSIDENTE de la COBAS



31168

Publié le 0 2 JUIL. 2024

033-243300563-20240627-DEL-2024-06-060-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024

Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



ANNEXE - DETAIL DES AVENANTS

Lot 01 – FAYAT BATIMENT : il est proposé un avenant n°1 de 28 435,54 € HT relatif :

au remplacement des fondations superficielles par des fondations profondes

au thermolaquage des poteaux support des casquettes périphériques

à l'adaptation des formes de pente des seuils pour assurer l'étanchéité à l'eau des accès à l'extension du gardiennage du site

à la mise en œuvre d'un flocage en remplacement de la laine en sous face des locaux chauffés

Cet avenant porte à 3 076 945,54 € HT soit 3 692 334,65 € TTC le montant du marché public de travaux de la société FAYAT BATIMENT ce qui constitue une augmentation du montant initial du marché public de 0,92 %.

Lot 02 – MCE PERCHALEC (mandataire) / **SECB**: il est proposé un avenant n°1 de - 23 116,76 € HT relatif à l'adaptation des façades suite à la mise au point du prototype. Cet avenant porte à 1 573 864,73 € HT soit 1 888 637,68 € TTC le montant du marché public de travaux du groupement MCE PERCHALEC (mandataire) / SECB ce qui constitue une diminution du montant initial du marché publicde 1,45 %.

Lot 05 – GF3M: il est proposé un avenant n°1 de 6 380,24 € HT relatif à la fourniture et pose de 35 bavettes pour protection des seuils de portes dans MOB et de l'isolant en soubassement. Cet avenant porte à 586 359,24 € HT soit 703 631,09 € TTC le montant du marché public de travaux de la société GF3M ce qui constitue une augmentation du montant initial du marché public de 1,10 %.

Lot 10 - BOBION ET JOANIN: il est proposé un avenant n°1 de - 16 775,87 € HT relatif:

au remplacement des tubes acier par des tubes PE et suppression du tronçon commun pour s'affranchir des raccords pour les réseaux enterrés

à la modification des alimentations radiateurs (par le sol plutôt que par le plafond)

Cet avenant porte à 1 178 224,13 € HT soit 1 413 868,96 € TTC le montant du marché public de travaux de la société BOBION ET JOANIN ce qui constitue une diminution du montant initial du marché public de 1,40%.

Lot 14 – EIFFAGE ROUTE SUD-OUEST: il est proposé un avenant n°1 de 45 362,70 € HT relatif à la fourniture, la pose et le raccordement d'une station de relevage visant à pallier l'impossibilité d'évacuation gravitaire des eaux usées. Cet avenant porte à 860 746,76 € HT soit 1 032 896,11 € TTC le montant du marché public de travaux de la société EIFFAGE ROUTE SUD-OUEST ce qui constitue une augmentation du montant initial du marché public de 5,56 %.

Lot 15 – PINSON PAYSAGE: il est proposé un avenant n°1 de 6 904,00 € HT relatif:

- à l'élagage et le nettoyage des branches mortes des chênes
- à la modification des clôtures du terrain de la maison de quartier
- à l'abattage du chêne mort et élagage supplémentaire du chêne en fond de la parcelle Cet avenant porte à 72 833,50 € HT soit 87 400,20 € TTC le montant du marché public de travaux de la société PINSON PAYSAGE ce qui constitue une augmentation du montant initial du marché public de 10,47%.

Lot 16 – GEOTEC ENERGIE : il est proposé un avenant n°1 de 25 594,00 € HT relatif à l'ouverture et la fermeture des tranchées de raccordement entre les sondes et les collecteurs de gestion des arrivées d'eau dans les tranchées. Cet avenant porte à 314 781,40 € HT soit 377 737,68 € TTC le montant de la tranche ferme du marché public de travaux de la société GEOTEC ENERGIE ce qui constitue une augmentation du montant initial de la tranche ferme du marché public de 8,85 %.



033-243300563-20240627-DEL-2024-06-060-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024

Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS





Maitre d'ouvrage



Mandataire, agissant au nom et pour le compte du maître d'ouvrage

Reconstruction du groupe scolaire des Miquelots

Marchés de travaux Lot N°1 – Gros œuvre



Réception par le préfe**PBAS7Maîtr**e d'ouvrage Publication : 02/07/<u>262</u> Soderec, mandataire

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

Entre

D'UNE PART,

La Soderec mandataire agissant au nom et pour le compte de la COBAS, maitre d'ouvrage

Siège: Agence de Bordeaux:

6, avenue Gourgaud 31 rue d'Armagnac

75017 Paris 33088 Bordeaux Cedex

ET D'AUTRE PART,

FAYAT BATIMENT - Agence Cari Aquitaine

Immatriculé 780 109 856

Ayant son siège 208 boulevard du Mercantour – La Space B – CS 61011 – 06204 Nice Cedex 3

Représenté par Monsieur Guillaume Dupuy, responsable d'agence

ETANT EXPOSE CE QUI SUIT

Les contraintes de réalisation de l'opération ont nécessité de modifier les prestations prévues au marché de travaux du lot 1.

IL A ETE CONVENU ET ARRETE CE QUI SUIT :

Article 1 - Objet de l'avenant n°1

Le présent avenant a pour objet :

- d'intégrer au marché les modifications de travaux ;
- d'évaluer les incidences financières de ces modifications ;
- de prendre en compte l'incidence de ces modifications sur le délai de réalisation des travaux.

Article 2 – Modifications des prestations prévues au marché

Les modifications de prestations portent sur :

- le remplacement des fondations superficielles par des fondations profondes (OSM n°1 notifié le 15/06/2023);
- le thermolaquage des poteaux support des casquettes périphériques (OSM n°2 notifié le 20/10/2023);
- l'adaptation des formes de pente des seuils pour assurer l'étanchéité à l'eau des accès (OSM n°3 notifié le 09/04/2024);
- l'extension du gardiennage du site (OSM n°4 notifié le 02/04/2024);
- la mise en œuvre d'un flocage en remplacement de la laine en sous face des locaux chauffés (OSM n°5 notifié le 09/04/2024).

Article 3 – Incidence financière du présent avenant

Le montant du présent avenant est de 28 435,54 € HT réparti comme suit :

Modification	Montant HT

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfe<mark>OBAS₇Mୁଲ୍ଲୀଏ</mark>e d'ouvrage Publication : 02/07/<u>269</u>Soderec, mandataire

Reconstruction du groupe scolaire des Miquelots Marchés de travaux – Lot 1

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



Ordre de service modificatif n°1 : remplacement des fondations	0,00 €
Ordre de service modificatif n°2 : thermolaquage des poteaux	18 288,54 €
Ordre de service modificatif n°3 : adaptation des formes de pente	2 679,00 €
Ordre de service modificatif n°4 : extension du gardiennage	9 968,00 €
Ordre de service modificatif n°5 : flocage	- 2 500,00 €

L'avenant n°1 entraîne une augmentation de 0,93 % du montant initial du marché.

Le prix global forfaitaire du marché est porté à 3 076 945,54 € HT.

Article 4 – Incidence calendaire du présent avenant

Les modifications prévues à l'article 2 n'ont pas d'incidence calendaire sur le délai global d'exécution des travaux.

Article 5 - Modalités de règlement des comptes

Le règlement des sommes dues au titulaire fera l'objet d'acomptes dans les conditions prévues à l'article 3.5 du CCAP du marché de travaux.

Article 6 - Renonciation à recours

Le titulaire renonce à toute demande supplémentaire ou recours relatifs à l'objet du présent avenant, ou dont le fait générateur serait antérieur à la date de sa notification.

Article 7 - Application du présent avenant

Les stipulations du présent avenant entrent en vigueur dès sa notification au titulaire.

En cas de contradiction entre le présent avenant et les autres pièces contractuelles, les clauses de l'avenant prévalent.

Bordeaux

Le président du directoire

Ou le Directeur général

Ou le Directeur général adjoint

Pour le titulaire

033-243300563-20240627-DEL-2024-06-060-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024

Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS





Maitre d'ouvrage



Mandataire, agissant au nom et pour le compte du maître d'ouvrage

Reconstruction du groupe scolaire des Miquelots

Marchés de travaux Lot N°2 – Charpente bois / Façade MOB / Couverture / Bardage



Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfe**PFA ର Maîtr**e d'ouvrage Publication : 02/07/<u>262</u> Soderec, mandataire

Reconstruction du groupe scolaire des Miquelots Marchés de travaux – Lot 2

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

Entre

D'UNE PART,

La Soderec mandataire agissant au nom et pour le compte de la COBAS, maitre d'ouvrage

Siège: Agence de Bordeaux:

6, avenue Gourgaud 31 rue d'Armagnac

75017 Paris 33088 Bordeaux Cedex

ET D'AUTRE PART,

Le groupement

MCE PERCHALEC SAS mandataire

Immatriculé 410 895 080

Ayant son siège 11 rue Jean François de la Pérouse - 33290 Blanquefort

Représenté par Monsieur Thierry Retière, président

SECB SAS

Immatriculé 319 405 478

Ayant son siège 17 route de Pauillac – 33290 Ludon Médoc

Représenté par Monsieur Emmanuel Keller, président

ETANT EXPOSE CE QUI SUIT

Les contraintes de réalisation de l'opération ont nécessité de modifier les prestations prévues au marché de travaux du lot 2.

IL A ETE CONVENU ET ARRETE CE QUI SUIT :

Article 1 – Objet de l'avenant n°1

Le présent avenant a pour objet :

- d'intégrer au marché les modifications de travaux ;
- d'évaluer les incidences financières de ces modifications ;
- de prendre en compte l'incidence de ces modifications sur le délai de réalisation des travaux.

Article 2 – Modifications des prestations prévues au marché

Les modifications de prestations portent sur l'adaptation des façades suite à la mise au point du prototype (OSM $n^{\circ}1$ notifié le 09/04/2024):

- réalisation d'un vernis d'étanchéité en partie basse des cadres bois des 170 appuis de fenêtres.
- modification des essences de bois prévues en Frêne par de l'Iroko en lamellé collé pour une meilleure durabilité dans le temps.
- réalisation de rainures latérales dans les cadres bois pour mise en place des relevés des bavettes d'appui des menuiseries conformément à la demande du contrôleur technique.
- mise en œuvre d'un complément d'isolation en tête des voiles aux angles des bâtiments

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfe<mark>P BAS₇Mୁaĵu</mark>je d'ouvrage Publication : 02/07/<u>262</u>Soderec, mandataire

Reconstruction du groupe scolaire des Miquelots Marchés de travaux – Lot 2

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



Article 3 - Incidence financière du présent avenant

Le montant du présent avenant est de - 23 116,76 € HT réparti comme suit :

Modification	Montant HT
Ordre de service modificatif n°1 : adaptation façade	- 23 116,76 €

L'avenant n°1 entraîne une diminution de 1,45 % du montant initial du marché.

Le prix global forfaitaire du marché est porté à 1 573 864,73 € HT.

Article 4 – Incidence calendaire du présent avenant

Les modifications prévues à l'article 2 n'ont pas d'incidence calendaire sur le délai global d'exécution des travaux.

Article 5 - Modalités de règlement des comptes

Le règlement des sommes dues au titulaire fera l'objet d'acomptes dans les conditions prévues à l'article 3.5 du CCAP du marché de travaux.

Article 6 - Renonciation à recours

Le titulaire renonce à toute demande supplémentaire ou recours relatifs à l'objet du présent avenant, ou dont le fait générateur serait antérieur à la date de sa notification.

Article 7 - Application du présent avenant

Les stipulations du présent avenant entrent en vigueur dès sa notification au titulaire.

En cas de contradiction entre le présent avenant et les autres pièces contractuelles, les clauses de l'avenant prévalent.

Bordeaux

Le président du directoire

Ou le Directeur général

Ou le Directeur général adjoint

Pour le titulaire ;

Co-traitant N°1 Mandataire

Co-traitant N°2

033-243300563-20240627-DEL-2024-06-060-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024

Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS





Maitre d'ouvrage



Mandataire, agissant au nom et pour le compte du maître d'ouvrage

Reconstruction du groupe scolaire des Miquelots

Marchés de travaux Lot N°5 – Menuiseries extérieures



Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



D'UNE PART,

La Soderec mandataire agissant au nom et pour le compte de la COBAS, maitre d'ouvrage

Siège : Agence de Bordeaux :

6, avenue Gourgaud 31 rue d'Armagnac

75017 Paris 33088 Bordeaux Cedex

ET D'AUTRE PART,

GF3M SAS

Immatriculé 330 839 259

Ayant son siège 104 RN113 – 33490 Caudrot

Représenté par Monsieur Benoit Khouane, président

ETANT EXPOSE CE QUI SUIT

Les contraintes de réalisation de l'opération ont nécessité de modifier les prestations prévues au marché de travaux du lot 5.

IL A ETE CONVENU ET ARRETE CE QUI SUIT :

Article 1 – Objet de l'avenant n°1

Le présent avenant a pour objet :

- d'intégrer au marché les modifications de travaux ;
- d'évaluer les incidences financières de ces modifications ;
- de prendre en compte l'incidence de ces modifications sur le délai de réalisation des travaux.

Article 2 – Modifications des prestations prévues au marché

Les modifications de prestations portent sur la fourniture et pose de 35 bavettes pour protection des seuils de portes dans MOB et de l'isolant en soubassement (OSM n°1 notifié le 09/04/2024).

Article 3 – Incidence financière du présent avenant

Le montant du présent avenant est de 6 380,24 € HT réparti comme suit :

Modification	Montant HT
Ordre de service modificatif n°1 : bavettes de protection	6 380,24 €

L'avenant n°1 entraîne une augmentation de 1,10 % du montant initial du marché.

Le prix global forfaitaire du marché est porté à 586 359,24 € HT.

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



Article 4 – Incidence calendaire du présent avenant

Les modifications prévues à l'article 2 n'ont pas d'incidence calendaire sur le délai global d'exécution des travaux.

Article 5 – Modalités de règlement des comptes

Le règlement des sommes dues au titulaire fera l'objet d'acomptes dans les conditions prévues à l'article 3.5 du CCAP du marché de travaux.

Article 6 - Renonciation à recours

Le titulaire renonce à toute demande supplémentaire ou recours relatifs à l'objet du présent avenant, ou dont le fait générateur serait antérieur à la date de sa notification.

Article 7 - Application du présent avenant

Les stipulations du présent avenant entrent en vigueur dès sa notification au titulaire.

En cas de contradiction entre le présent avenant et les autres pièces contractuelles, les clauses de l'avenant prévalent.

Bordeaux

Le président du directoire

Ou le Directeur général

Ou le Directeur général adjoint

Pour le titulaire

033-243300563-20240627-DEL-2024-06-060-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024

Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS





Maitre d'ouvrage



Mandataire, agissant au nom et pour le compte du maître d'ouvrage

Reconstruction du groupe scolaire des Miquelots

Marchés de travaux Lot N°10 – Plomberie / Chauffage / Ventilation



Réception par le préfe**PBAS Maju**e d'ouvrage Publication : 02/07/<u>269</u> Soderec, mandataire

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

Entre

D'UNE PART,

La Soderec mandataire agissant au nom et pour le compte de la COBAS, maitre d'ouvrage

Siège : Agence de Bordeaux :

6, avenue Gourgaud 31 rue d'Armagnac

75017 Paris 33088 Bordeaux Cedex

ET D'AUTRE PART,

Bobion et Joanin Bordeaux

Immatriculé 820 720 712

Ayant son siège 4 rue Ampère – 33370 Tresses

Représenté par Monsieur Jean-Marie Bily, président

ETANT EXPOSE CE QUI SUIT

Les contraintes de réalisation de l'opération ont nécessité de modifier les prestations prévues au marché de travaux du lot 10.

IL A ETE CONVENU ET ARRETE CE QUI SUIT :

Article 1 - Objet de l'avenant n°1

Le présent avenant a pour objet :

- d'intégrer au marché les modifications de travaux ;
- d'évaluer les incidences financières de ces modifications ;
- de prendre en compte l'incidence de ces modifications sur le délai de réalisation des travaux.

Article 2 – Modifications des prestations prévues au marché

Les modifications de prestations portent sur :

- le remplacement des tubes acier par des tubes PE et suppression du tronçon commun pour s'affranchir des raccords pour les réseaux enterrés (OSM n°1 notifié le 08/09/2023);
- la modification des alimentations radiateurs (par le sol plutôt que par le plafond) (OSM n°2 notifié le 08/09/2023).

Article 3 - Incidence financière du présent avenant

Le montant du présent avenant est de - 16 775,87 € HT réparti comme suit :

Modification	Montant HT
Ordre de service modificatif n°1 : remplacement tubes	- 16 591,63 €
Ordre de service modificatif n°2 : modification alimentations radiateurs	- 184,24 €

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfe<mark>P BAS₇Mୁaĵu</mark>je d'ouvrage Publication : 02/07/<u>262</u>Soderec, mandataire

Reconstruction du groupe scolaire des Miquelots Marchés de travaux – Lot 10

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



L'avenant n°1 entraîne une diminution de 1,40 % du montant initial du marché.

Le prix global forfaitaire du marché est porté à 1 178 224,13 € HT.

Article 4 - Incidence calendaire du présent avenant

Les modifications prévues à l'article 2 n'ont pas d'incidence calendaire sur le délai global d'exécution des travaux.

Article 5 – Modalités de règlement des comptes

Le règlement des sommes dues au titulaire fera l'objet d'acomptes dans les conditions prévues à l'article 3.5 du CCAP du marché de travaux.

Article 6 – Renonciation à recours

Le titulaire renonce à toute demande supplémentaire ou recours relatifs à l'objet du présent avenant, ou dont le fait générateur serait antérieur à la date de sa notification.

Article 7 – Application du présent avenant

Les stipulations du présent avenant entrent en viqueur dès sa notification au titulaire.

En cas de contradiction entre le présent avenant et les autres pièces contractuelles, les clauses de l'avenant prévalent.

Bordeaux

Le président du directoire

Ou le Directeur général

Ou le Directeur général adjoint

Pour le titulaire

033-243300563-20240627-DEL-2024-06-060-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024

Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS





Maitre d'ouvrage



Mandataire, agissant au nom et pour le compte du maître d'ouvrage

Reconstruction du groupe scolaire des Miquelots

Marchés de travaux Lot N°14 – VRD



Réception par le préfe**PBAS₇Maĵu**e d'ouvrage Publication : 02/07/<u>262</u>\$oderec, mandataire

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

Entre

D'UNE PART,

La Soderec mandataire agissant au nom et pour le compte de la COBAS, maitre d'ouvrage

Siège : Agence de Bordeaux :

6, avenue Gourgaud 31 rue d'Armagnac

75017 Paris 33088 Bordeaux Cedex

ET D'AUTRE PART,

SAS Eiffage Route Sud-Ouest

Immatriculé 399 307 370

Ayant son siège 21 avenue de Canteranne – 33608 Pessac Cedex

Représenté par Monsieur Rudy Dambon, directeur

ETANT EXPOSE CE QUI SUIT

Les contraintes de réalisation de l'opération ont nécessité de modifier les prestations prévues au marché de travaux du lot 14.

IL A ETE CONVENU ET ARRETE CE QUI SUIT :

Article 1 - Objet de l'avenant n°1

Le présent avenant a pour objet :

- d'intégrer au marché les modifications de travaux ;
- d'évaluer les incidences financières de ces modifications ;
- de prendre en compte l'incidence de ces modifications sur le délai de réalisation des travaux.

Article 2 – Modifications des prestations prévues au marché

Les modifications de prestations portent sur la fourniture, la pose et le raccordement d'une station de relevage visant à pallier l'impossibilité d'évacuation gravitaire des eaux usées (OSM n°1 notifié le 15/03/2024).

Article 3 – Incidence financière du présent avenant

Le montant du présent avenant est de 45 362,70 € HT réparti comme suit :

Modification	Montant HT
Ordre de service modificatif n°1 : station de relevage	45 362,70 €

L'avenant n°1 entraîne une augmentation de 5,56 % du montant initial du marché.

Le prix global forfaitaire du marché est porté à 860 746,76 € HT.

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfe<mark>P BAS₇Mୁaĵu</mark>e d'ouvrage Publication : 02/07/<u>262</u>Soderec, mandataire

Reconstruction du groupe scolaire des Miquelots Marchés de travaux – Lot 14

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



Article 4 – Incidence calendaire du présent avenant

Les modifications prévues à l'article 2 n'ont pas d'incidence calendaire sur le délai global d'exécution des travaux.

Article 5 – Modalités de règlement des comptes

Le règlement des sommes dues au titulaire fera l'objet d'acomptes dans les conditions prévues à l'article 3.5 du CCAP du marché de travaux.

Article 6 - Renonciation à recours

Le titulaire renonce à toute demande supplémentaire ou recours relatifs à l'objet du présent avenant, ou dont le fait générateur serait antérieur à la date de sa notification.

Article 7 - Application du présent avenant

Les stipulations du présent avenant entrent en vigueur dès sa notification au titulaire.

En cas de contradiction entre le présent avenant et les autres pièces contractuelles, les clauses de l'avenant prévalent.

Bordeaux

Le président du directoire

Ou le Directeur général

Ou le Directeur général adjoint

Pour le titulaire

033-243300563-20240627-DEL-2024-06-060-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024

Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS





Maitre d'ouvrage



Mandataire, agissant au nom et pour le compte du maître d'ouvrage

Reconstruction du groupe scolaire des Miquelots

Marchés de travaux Lot N°15 – Aménagements paysages



Réception par le préfe**PBAS Maju**e d'ouvrage Publication : 02/07/<u>269</u> Soderec, mandataire

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

Entre

D'UNE PART,

La Soderec mandataire agissant au nom et pour le compte de la COBAS, maitre d'ouvrage

Siège : Agence de Bordeaux :

6, avenue Gourgaud 31 rue d'Armagnac

75017 Paris 33088 Bordeaux Cedex

ET D'AUTRE PART,

Pinson paysage Midi-Pyrénées

Immatriculé 353 063 860

Ayant son siège 57 allée des Lettres Persanes – 33650 La Brède

Représenté par Monsieur Jean-Christophe Hingant

ETANT EXPOSE CE QUI SUIT

Les contraintes de réalisation de l'opération ont nécessité de modifier les prestations prévues au marché de travaux du lot 15.

IL A ETE CONVENU ET ARRETE CE QUI SUIT :

Article 1 - Objet de l'avenant n°1

Le présent avenant a pour objet :

- d'intégrer au marché les modifications de travaux ;
- d'évaluer les incidences financières de ces modifications ;
- de prendre en compte l'incidence de ces modifications sur le délai de réalisation des travaux.

Article 2 – Modifications des prestations prévues au marché

Les modifications de prestations portent sur :

- l'élagage et le nettoyage des branches mortes des chênes (OSM n°1 notifié le 10/07/2023);
- la modification des clôtures du terrain de la maison de quartier (OSM n°2 notifié le 18/07/2023);
- l'abattage du chêne mort et élagage supplémentaire du chêne en fond de la parcelle (OSM n°3 notifié le 18/07/2023);

Article 3 – Incidence financière du présent avenant

Le montant du présent avenant est de 6 904,00 € HT réparti comme suit :

Modification	Montant HT
Ordre de service modificatif n°1 : élagage	1 346,00 €
Ordre de service modificatif n°2 : clôtures	4 885,00 €
Ordre de service modificatif n°3 : abattage	673,00 €

Réception par le préfe<mark>P BAS₇Mୁaĵu</mark>je d'ouvrage Publication : 02/07/<u>262</u>Soderec, mandataire

Reconstruction du groupe scolaire des Miquelots Marchés de travaux – Lot 15

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



L'avenant n°1 entraîne une augmentation de 10,47 % du montant initial du marché.

Le prix global forfaitaire du marché est porté à 72 833,50 € HT.

Article 4 – Incidence calendaire du présent avenant

Les modifications prévues à l'article 2 n'ont pas d'incidence calendaire sur le délai global d'exécution des travaux.

Article 5 – Modalités de règlement des comptes

Le règlement des sommes dues au titulaire fera l'objet d'acomptes dans les conditions prévues à l'article 3.5 du CCAP du marché de travaux.

Article 6 – Renonciation à recours

Le titulaire renonce à toute demande supplémentaire ou recours relatifs à l'objet du présent avenant, ou dont le fait générateur serait antérieur à la date de sa notification.

Article 7 – Application du présent avenant

Les stipulations du présent avenant entrent en vigueur dès sa notification au titulaire.

En cas de contradiction entre le présent avenant et les autres pièces contractuelles, les clauses de l'avenant prévalent.

Bordeaux

Le président du directoire

Ou le Directeur général

Ou le Directeur général adjoint

Pour le titulaire

033-243300563-20240627-DEL-2024-06-060-DE

Accuse certifie executoire

Réception par le préfet : 01/07/2024

Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS





Maitre d'ouvrage



Mandataire, agissant au nom et pour le compte du maître d'ouvrage

Reconstruction du groupe scolaire des Miquelots

Marchés de travaux Lot N°16 – Géothermie



Réception par le préfe**PBAS Maju**e d'ouvrage Publication : 02/07/<u>269</u> Soderec, mandataire

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

Entre

D'UNE PART,

La Soderec mandataire agissant au nom et pour le compte de la COBAS, maitre d'ouvrage

Siège : Agence de Bordeaux :

6, avenue Gourgaud 31 rue d'Armagnac

75017 Paris 33088 Bordeaux Cedex

ET D'AUTRE PART,

Géotec Energie

Immatriculé 478 522 477

Ayant son siège 50 rue Pierre Curie – 78370 Plaisir

Représenté par Monsieur Frédéric Barnoud

ETANT EXPOSE CE QUI SUIT

Les contraintes de réalisation de l'opération ont nécessité de modifier les prestations prévues au marché de travaux du lot 16.

IL A ETE CONVENU ET ARRETE CE QUI SUIT :

Article 1 - Objet de l'avenant n°1

Le présent avenant a pour objet :

- d'intégrer au marché les modifications de travaux ;
- d'évaluer les incidences financières de ces modifications ;
- de prendre en compte l'incidence de ces modifications sur le délai de réalisation des travaux.

Article 2 – Modifications des prestations prévues au marché

Les modifications de prestations portent sur l'ouverture et la fermeture des tranchées de raccordement entre les sondes et les collecteurs de gestion des arrivées d'eau dans les tranchées (OSM n°1 notifié le 09/11/2023).

Article 3 – Incidence financière du présent avenant

Le montant du présent avenant est de 25 594,00 € HT réparti comme suit :

Modification	Montant HT
Ordre de service modificatif n°1 : tranchées	25 594.00 €

L'avenant n°1 entraîne une augmentation de 8,85 % du montant initial de la tranche ferme du marché. Le prix global forfaitaire de la tranche ferme du marché est porté à **314 781,40 € HT**.

Réception par le préfe<mark>P BAS₇Mୁaĵu</mark>e d'ouvrage Publication : 02/07/<u>262</u>Soderec, mandataire

Reconstruction du groupe scolaire des Miquelots Marchés de travaux – Lot 16

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



Article 4 – Incidence calendaire du présent avenant

Les modifications prévues à l'article 2 n'ont pas d'incidence calendaire sur le délai global d'exécution des travaux.

Article 5 – Modalités de règlement des comptes

Le règlement des sommes dues au titulaire fera l'objet d'acomptes dans les conditions prévues à l'article 3.5 du CCAP du marché de travaux.

Article 6 - Renonciation à recours

Le titulaire renonce à toute demande supplémentaire ou recours relatifs à l'objet du présent avenant, ou dont le fait générateur serait antérieur à la date de sa notification.

Article 7 - Application du présent avenant

Les stipulations du présent avenant entrent en vigueur dès sa notification au titulaire.

En cas de contradiction entre le présent avenant et les autres pièces contractuelles, les clauses de l'avenant prévalent.

Bordeaux

Le président du directoire

Ou le Directeur général

Ou le Directeur général adjoint

Pour le titulaire

033-243300563-20240627-DEL-2024-06-061-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024

Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS







N° DEL-2024-06-061

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DE LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU BASSIN D'ARCACHON SUD

SÉANCE DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU 26 juin 2024 à 15h00

L'AN DEUX MILLE VINGT-QUATRE, le 26 JUIN 2024 à 15h00, le Conseil de la COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU BASSIN D'ARCACHON SUD, s'est réuni en séance ordinaire à la Maison des Associations, sise Route des Bénévoles à GUJAN-MESTRAS, sous la présidence de Marie-Hélène DES ESGAULX.

Nombre de Conseillers Communautaires en exercice : 44

Date de la convocation : 20 juin 2024

PRÉSENTS:

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

Sylvie BANSARD, Pascal BERILLON, Eric BERNARD, Patrice BEUNARD, Geneviève BORDEDEBAT, Jean-François BOUDIGUE, Philippe BUSSE, Alain CHAUTEAU, Valérie COLLADO, Bernard COLLINET, Chantal DABE, Patrick DAVET, Philippe DE LAS HERAS, Nathalie DELFAUD, Karine DESMOULIN, Evelyne DONZEAUD, Bruno DUMONTEIL, Anne ELISSALDE, Yves FOULON, Brigitte GRONDONA, Yves HERSZFELD, Christelle JECKEL, Thierry MAISONNAVE, André MOUSTIE, Marc MURET, Xavier PARIS, Bruno PASTOUREAU, Marielle PHILIP, Elisabeth REZER-SANDILLON, Magdalena RUIZ, Gérard SAGNES, Paul SCAPPAZZONI

ABSENT(S) REPRÉSENTÉ(S), conformément à l'article L.2121-20 du Code Général des Collectivités Territoriales :

May ANTOUN à Geneviève BORDEDEBAT, Christine DELMAS à Thierry MAISONNAVE, François DELUGA à Karine DESMOULIN, Danielle DESMOLLES à Eric BERNARD, Isabelle DEVARIEUX à Gérard SAGNES, Jean-Jacques GERMANEAU à Bernard COLLINET, Dominique POULAIN à Brigitte GRONDONA, Cyril SOCOLOVERT à Valérie COLLADO

ABSENT(S) EXCUSÉ(S):

Jacques CHAUVET, Sophie DEVILLIERS, Tony LOURENCO

ÉGALEMENT PRÉSENTS:

Marie-Pierre CHASSAING DEGUINE, Directrice Générale des Services Nicolas SCHIRR-BONNANS, Directeur de Cabinet

SECRÉTAIRE DE SÉANCE, conformément à l'article L.2121-15 du Code Général des Collectivités Territoriales :

Elisabeth REZER-SANDILLON est désignée comme Secrétaire de séance

33 présents

8 procurations

3 absents

033-243300563-20240627-DEL-2024-06-061-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024

Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



Conseil Communautaire de la COBAS du 26 juin 2024

RAPPORTEUR: Philippe DE LAS HERAS

N° DEL-2024-06-061

TRAVAUX D'AMENAGEMENT DE L'AVENUE DE L'EUROPE A LA TESTE-DE-BUCH - AVENANTS AU MARCHE PUBLIC DE TRAVAUX LOT 2 RESEAUX SECS

Mes Chers Collègues,

Dans le cadre de l'exercice de sa compétence dans le domaine de la voirie communautaire rattachée aux Zones d'Activités Economiques (Z.A.E.), la COBAS assure la réhabilitation des voiries communautaires.

Par délibération n° DEL-2021-04-034 du 8 avril 2021, le programme de travaux concernant la réhabilitation de l'avenue de l'Europe sur la commune de La Teste-de-Buch a été approuvé.

Par délibération n° DEL-2023-09-115 du 28 septembre 2023, et après avis favorable de la Commission d'Appel d'Offres, dans sa séance du 14 septembre 2023, le marché public de travaux relatif au lot 2 « réseaux secs » a été attribué à la société NGE ENERGIES SOLUTIONS pour un montant global et forfaitaire de 293 360 € HT soit 352 032 € TTC.

A ce stade du chantier, les contraintes de réalisation de cette opération nécessitent de modifier et d'adapter les travaux prévus initialement par :

- La prise en compte du nouveau système de gestion d'éclairage public instauré par la commune de La Teste-de-Buch ;
- Les demandes spécifiques de la société TERREGA au regard de la proximité de sa conduite de gaz avec le réseau d'éclairage public.

Ces travaux induisent des impacts techniques et financiers, il est donc nécessaire de prévoir un avenant n° 1 au marché public de travaux n°2023-23-84. Le montant du présent avenant n° 1 est de 31 742,50 € HT.

Le montant du marché public de travaux lot 2 « réseaux secs » après avenant n° 1 s'élève à 325 102,50 € HT soit 390 123 € TTC. L'augmentation du marché public de travaux étant supérieure à 5%, le marché a nécessité l'avis de la CAO qui a rendu un avis favorable le 4 juin dernier.

VU le Code Général des Collectivités Territoriales.

VU le Code de la commande publique,

VU la délibération n° DEL-2021-04-034 du Conseil Communautaire du 8 avril 2021,

VU la délibération n° DEL-2023-09-115 du Conseil Communautaire du 28 septembre 2023,

VU le projet d'avenant annexé à la présente délibération,

VU l'avis favorable de la Commission d'Appel d'Offres du 4 juin 2024,

033-243300563-20240627-DEL-2024-06-061-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024

Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



VU l'avis favorable du Bureau du 17 juin 2024,

Je vous propose, mes Chers Collègues, de bien vouloir :

- APPROUVER l'avenant n° 1 objet de la présente délibération et le nouveau montant du marché public de travaux Lot 2 « réseaux secs » qui s'élève à 325 102,50 € HT soit 390 123 € TTC ;
- **AUTORISER** la Présidente à signer et à notifier l'avenant n° 1 au marché public de travaux objet de la présente délibération ;
- INSCRIRE et IMPUTER les crédits correspondants au budget principal sur les exercices concernés.

La Présidente met aux voix les propositions ci-dessus

Décision du Conseil Communautaire : ADOPTE à L'UNANIMITÉ

POUR: 41 CONTRE: 0 ()

ABSTENTIONS: 0()

NE PRENANT PAS PART AU VOTE: 0 ()

Et ont signé les membres présents Pour extrait certifié conforme Arcachon, le 27 juin 2024

Elisabeth REZER-SANDILLON SECRÉTAIRE DE SÉANCE

BAS SIN NO SIN N

Marie-Hélène DES ESGAULX PRÉSIDENTE de la COBAS

OEBUCH GUINNE

Publié le 0 2 JUIL. 2024

033-243300563-20240627-DEL-2024-06-061-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024

Publication: 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS





MINISTERE DE L'ECONOMIE ET DES FINANCES **Direction des Affaires Juridiques**

MARCHÉS PUBLICS

EXE₁₀

AVENANT N° 1

A - Identification du pouvoir adjudicateur ou de l'entité adjudicatrice

COBAS - COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU BASSIN D'ARCACHON SUD

2 Allée D'Espagne 33120 ARCACHON 05-56-22-33-44

B - Identification du titulaire du marché public

NGE ENERGIES SOLUTIONS

160 Avenue de la Roudet 33500 LIBOURNE

C - Objet du marché public

Objet du marché public :

Travaux d'aménagement de l'avenue de l'Europe à La Teste de Buch

- Type de marché : Marché public n°2023-23-84
- Montant du marché public : 293 360.00 € HT
- Récapitulatif des décisions :

Sans objet

D - Objet de l'avenant

Modifications introduites par le présent avenant :

Conformément au Code de la commande publique, le présent avenant a pour objet une plus-value financière dont le détail est annexé au présent avenant.

Incidence financière de l'avenant :

L'avenant a une incidence financière sur le montant du marché public : (Cocher la case correspondante.)

> \times OUI

Montant initial du marché public : 293 360.00 € HT soit 352 032.00 € TTC

Plus-value Avenant n°1: 31 742.50 € HT

Pourcentage d'augmentation Avenant 1: +10.82%

Montant total après avenant 1 : 325 102.50 € HT soit 390 123.00 € TTC

EXE10 - Avenant n°1 2023-23-84 Page:



033-243300563-20240627-DEL-2024-06-061-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le Signature du titulaire du marché public

Publication: 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

Nom, prénom et qualité du signataire (*)	Lieu et date de signature	Signature

^(*) Le signataire doit avoir le pouvoir d'engager la personne qu'il représente.

F - Signature du pouvoir adjudicateur ou de l'entité adjudicatrice

Pour l'Etat et ses établissements :

(Visa ou avis de l'autorité chargée du contrôle financier.)

A : le

Signature (représentant du pouvoir adjudicateur ou de l'entité adjudicatrice)

EXE10 - Avenant n°1 2023-23-84 Page: 2 /

de réception - Ministère de l'Intéri	
3300563-20240627-DEL-2024-06-	061-DE
certifié exécutoire	avenant au titulaire du marché public
tion : 02/07/2024	avollant da titulano da marono pasno
Hélène DES ESGAULX, Président En cas de remise	e de la COBAS A CONTra ràcénissé :
\	
Le titulaire signera la f	ormule ci-dessous :
	« Reçue à titre de notification copie du présent avenant »
	A, le
	Signatura du titulaira
	Signature du titulaire,
	n lettre recommandé avec accusé de réception : vis de réception postal, daté et signé par le titulaire du marché public ou de l'accord-cadre.)
(Coller dans ce cadre l'a	
(Coller dans ce cadre l'au	vis de réception postal, daté et signé par le titulaire du marché public ou de l'accord-cadre.)

Date de mise à jour : 20/01/2022.

EXE10 – Avenant n°1 2023-23-84 Page: 3 / 3

033-243300563-20240701-DEL2024-06-062A-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024

Publication: 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS





Communauté d'Agglomération

Bassin d'Arcachon Sud





EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DE LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU BASSIN D'ARCACHON SUD

SÉANCE DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU 26 juin 2024 à 15h00

L'AN DEUX MILLE VINGT-QUATRE, le 26 JUIN 2024 à 15h00, le Conseil de la COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU BASSIN D'ARCACHON SUD, s'est réuni en séance ordinaire à la Maison des Associations, sise Route des Bénévoles à GUJAN-MESTRAS, sous la présidence de Marie-Hélène DES ESGAULX.

Nombre de Conseillers Communautaires en exercice : 44

Date de la convocation : 20 juin 2024

PRÉSENTS:

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

Sylvie BANSARD, Pascal BERILLON, Eric BERNARD, Patrice BEUNARD, Geneviève BORDEDEBAT, Jean-François BOUDIGUE, Philippe BUSSE, Alain CHAUTEAU, Valérie COLLADO, Bernard COLLINET, Chantal DABE, Patrick DAVET, Philippe DE LAS HERAS, Nathalie DELFAUD, Karine DESMOULIN, Evelyne DONZEAUD, Bruno DUMONTEIL, Anne ELISSALDE, Yves FOULON, Brigitte GRONDONA, Yves HERSZFELD, Christelle JECKEL, Thierry MAISONNAVE, André MOUSTIE, Marc MURET, Xavier PARIS, Bruno PASTOUREAU, Marielle PHILIP, Elisabeth REZER-SANDILLON, Magdalena RUIZ, Gérard SAGNES, Paul SCAPPAZZONI

ABSENT(S) REPRÉSENTÉ(S), conformément à l'article L.2121-20 du Code Général des Collectivités Territoriales :

May ANTOUN à Geneviève BORDEDEBAT, Christine DELMAS à Thierry MAISONNAVE, François DELUGA à Karine DESMOULIN, Danielle DESMOLLES à Eric BERNARD, Isabelle DEVARIEUX à Gérard SAGNES, Jean-Jacques GERMANEAU à Bernard COLLINET, Dominique POULAIN à Brigitte GRONDONA, Cyril SOCOLOVERT à Valérie COLLADO

ABSENT(S) EXCUSÉ(S):

Jacques CHAUVET, Sophie DEVILLIERS, Tony LOURENCO

ÉGALEMENT PRÉSENTS:

Marie-Pierre CHASSAING DEGUINE, Directrice Générale des Services Nicolas SCHIRR-BONNANS, Directeur de Cabinet

SECRÉTAIRE DE SÉANCE, conformément à l'article L.2121-15 du Code Général des Collectivités Territoriales :

Elisabeth REZER-SANDILLON est désignée comme Secrétaire de séance

33 présents

8 procurations

3 absents

033-243300563-20240701-DEL2024-06-062A-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024

Publication: 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



Conseil Communautaire de la COBAS du 26 juin 2024

RAPPORTEUR: Eric BERNARD

N° DEL-2024-06-062

APPROBATION DEFINITIVE DU PLAN DE MOBILITÉ DE LA COBAS

Mes Chers Collègues,

Le Plan de mobilité (PDM) « détermine les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité. Il est élaboré par cette dernière en tenant compte de la diversité des composantes du territoire ainsi que des besoins de la population, en lien avec les collectivités territoriales limitrophes. Le plan de mobilité vise à contribuer à la diminution des émissions de gaz à effet de serre liées au secteur des transports, selon une trajectoire cohérente avec les engagements de la France en matière de lutte contre le changement climatique, à la lutte contre la pollution de l'air et la pollution sonore ainsi qu'à la préservation de la biodiversité. » (Articles L.1214-1 à 37 et R.1214-1 à 11 du Code des Transports).

Le PDM permet de définir les grandes orientations de la politique des mobilités à l'échelle du territoire intercommunal pour les dix prochaines années. L'échelle opérationnelle du PDM est le périmètre de la COBAS.

La COBAS s'est inscrite volontairement dans cette démarche d'élaboration du Plan de déplacement urbain (PDU). Elle a souhaité poursuivre cette démarche et assurer sa transformation en PDM par une délibération de lancement, prise en Conseil Communautaire en date du 11 avril 2019.

Le Plan de mobilité constitue un outil de planification et d'amélioration, sur une période de dix ans, de l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité.

Dans ce cadre, il fait naître un rapport de compatibilité à l'égard :

- des actes pris au titre du pouvoir de la police du stationnement ainsi que des actes relatifs à la gestion du domaine public routier des autorités compétentes sur le ressort territorial de la COBAS (soit la COBAS elle-même pour les voies relevant de l'intérêt communautaire ; et les communes membres pour les voies non classées d'intérêt communautaire) ;
- des décisions prises par les autorités chargées de la voirie et de la police de la circulation (Maires des communes) ayant des effets sur les déplacements dans le ressort territorial de la COBAS.

Ces actes doivent être compatibles avec les objectifs et orientations contenus dans le PDM.

033-243300563-20240701-DEL2024-06-062A-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024

Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



I) <u>Historique de la démarche d'élaboration</u>

L'élaboration du projet de PDM a fait l'objet des procédures suivantes :

- Dès 2020, la COBAS a élaboré un diagnostic territorial en vue de définir les enjeux et les objectifs à mettre en œuvre sur le territoire de la COBAS pour répondre aux 11 axes stratégiques de planification visés à l'article L. 1214-2 du code des transports;
- Puis, de 2020 à 2022, la COBAS a organisé une concertation avec les communes, les partenaires institutionnels, locaux, ainsi qu'avec les représentants du monde économique en vue de structurer les enjeux du PDM;
- Enfin, les Elus ont validé les enjeux du PDM.

La stratégie du PDM a donc été traduite en plan d'action précis. Ainsi, 9 axes d'intervention (A à I) ont été retenus, le 10e axe « *Préserver l'environnement et réduire les nuisances générées par les déplacements* » étant considéré de façon transversale sur l'ensemble des fiches actions et faisant l'objet d'une annexe spécifique « *Évaluation environnementale* ». Les 26 actions du PDM sont synthétisées dans le tableau suivant. Elles répondent aux enjeux et orientations identifiés lors du diagnostic.

Chaque fiche action est contextualisée et détaillée dans le document annexé.

Le programme d'action :

A -	Mieux articuler l'interface entre urbanisme et mobilités.			
1	Anticiper l'aménagement du territoire en visant une mobilité plus durable			
2	Organiser et coordonner les interventions entre les acteurs dans le cadre de projets			
D [d'aménagement urbain			
B - 1	B - Rendre plus attractifs les réseaux de transport collectifs et favoriser l'intermodalité.			
3	Renforcer les connexions avec l'extérieur			
4	Hiérarchiser et renforcer le réseau de bus			
5	Faciliter l'accès aux sites touristiques tous modes			
6	Etudier plusieurs aménagements/équipements en faveur de l'amélioration de la vitesse des bus			
7	Renforcer et améliorer l'intermodalité et la multimodalité			
C - I	C - Poursuivre et valoriser le développement des modes actifs (marche à pied, vélos)			
8	Densifier, sécuriser et hiérarchiser le réseau cyclable			
9	Développer fortement le stationnement vélo			
10	Mettre en place des services vélo			
44	Faire de la rue, un espace agréable pour les piétons, incluant les engins de déplacements			
11	personnels			
D - (Coordonner et faciliter la mise en accessibilité			
12	Assurer une mise en œuvre coordonnée des différents documents stratégiques			

033-243300563-20240701-DEL2024-06-062A-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024

Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



13	Poursuivre la mise en accessibilité de la voirie et des transports, notamment en améliorant l'accès à l'information		
E-N	laîtriser et sécuriser la circulation routière et favoriser la multimodalité.		
14	Aménager la voirie en fonction de la hiérarchisation des voies pour un usage multimodal		
15	Apaiser les vitesses de circulation en faveur des modes alternatifs à la voiture		
F-C	F - Développer les pratiques d'écomobilité		
16	Poursuivre le renouvellement des véhicules par des modes moins polluants		
17	Améliorer et développer les mobilités alternatives		
18	Inciter au développement des mobilités durables dans les entreprises et administrations, notamment par la réalisation de Plan de mobilité employeur		
G - I	nciter au transport de marchandises durable		
19	Mettre en place une instance de coordination acteurs publics/privés		
20	Etudier un schéma directeur logistique, pour proposer des évolutions de réglementation et engager des réflexions sur un fret alternatif		
21	Développer les services de proximité et étudier l'implantation de nouveaux espaces logistiques		
H - A	Agir sur le stationnement pour favoriser les alternatives à la voiture		
22	Harmoniser les réglementations		
23	Améliorer la rotation des véhicules en centre-ville		
24	Agir contre le stationnement illicite		
I-P	oursuivre une mise en œuvre collective et efficiente avec les acteurs du territoire		
25	Assurer le suivi des actions du Plan de mobilité		
26	Mener des actions de communication et de sensibilisation auprès des usagers		

Le plan d'action, présenté ci-dessus, s'accompagne des outils de suivi et d'évaluation nécessaires à la mise en œuvre opérationnelle.

II) <u>Consultation des personnes publiques associées</u>

Conformément aux conditions d'élaboration fixées par voie règlementaire, le projet de PDM a été adressé pour avis aux personnes publiques associées (PPA). Les documents sont répertoriés sur le recueil des avis des personnes publiques et associées figurant en annexe du dossier d'enquête publique.

L'ensemble des personnes publiques associées a émis **un avis favorable** au projet de plan de mobilité.

Les remarques suivantes ont néanmoins été formulées et portent sur les sujets suivants :

 L'amélioration de l'intermodalité vélo/train, sur une meilleure attractivité du réseau de transport collectif en période estivale (remarque d'une commune) et sur une prise en compte des emplacements des parkings relais, facilitateur à l'accès de sites touristiques;

033-243300563-20240701-DEL2024-06-062A-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024

Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



- La mise en place de bornes de recharge de vélos sur le territoire (remarque d'une commune);
- La compatibilité avec le SCOT, la prise en compte de voies dédiées en cas de doublement de la RN 250 et RD1250, la prise en compte du développement des infrastructures de recharge ouvertes au public, une meilleure accessibilité des arrêts de transport collectif, un suivi des accidents corporels (remarque de la DDTM);
- L'existence du Plan Climat-Air-Énergie Territorial (PCAET) et de sa compatibilité, la création de nouvelles liaisons maritimes permanentes depuis Arcachon et Gujan-Mestras, l'implantation de parkings-relais en amont des sites touristiques, encourager les plans de mobilité employeurs, administrations et établissements scolaires (remarque du SYBARVAL);
- L'optimisation des transports collectifs, de l'intermodalité bus/train et la création de liaisons maritimes, l'intégration d'une voie dédiée en cas de doublement de la RN 250 et développer les infrastructures de recharge pour véhicules électriques (Conseil de développement).

La Mission régionale d'autorité environnementale de la région Nouvelle-Aquitaine (MRAe) a également rendu un avis favorable, en tenant compte non de l'opportunité du Plan, mais de sa qualité environnementale.

Ses recommandations sont les suivantes :

- La révision du Plan de mobilité de la Communauté d'Agglomération du Bassin d'Arcachon Sud repose sur une démarche volontariste de la collectivité, initiative soulignée par la MRAe. Toutefois, à défaut de disposer d'un niveau de connaissance suffisant, le projet de plan ne comporte pas suffisamment de mesures opérationnelles et renvoie trop fréquemment à des études complémentaires ;
- Le plan d'action est adossé à un diagnostic insuffisant qui ne fait pas ressortir certains enjeux majeurs (localisation préférentielle du développement urbain en lien avec la mobilité, périodes touristiques, qualité des eaux) ;
- La MRAe encourage la collectivité à élargir sa réflexion à une échelle plus large, pour appréhender notamment les liens de son territoire avec ceux de la métropole bordelaise;
- La réalisation d'un état des lieux actualisé portant sur les déplacements, ainsi que des bilans quantitatif et qualitatif du PDU actuel, sont nécessaires pour donner une vision claire de l'ensemble des problématiques du territoire en matière de mobilité ;
- La démarche d'évaluation environnementale s'avère non aboutie. Le diagnostic doit être complété pour justifier le choix des mesures et des priorités retenues dans le plan d'action ;
- Le PDM est susceptible d'avoir des incidences sur certains secteurs ponctuels de projet qui n'ont pas fait l'objet d'un état initial de l'environnement suffisant alors qu'ils présentent des enjeux en matière de biodiversité, de continuités écologiques et de zones humides. La démarche d'évitement et de réduction des incidences du PDM sur l'environnement doit être menée à son terme, notamment au sein des réservoirs de biodiversité et des sites Natura 2000.

033-243300563-20240701-DEL2024-06-062A-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024

Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



Ainsi, il a été pris en compte l'ensemble des remarques de la MRAe. Les compléments d'informations ont été transmis et figurent dans le rapport d'enquête publique, joint en annexe.

Les modifications apportées au projet de PDM permettent de compléter utilement le document sans remettre en cause ni les fondements qui ont présidé à son élaboration, ni l'économie générale du projet arrêté. Les modifications portent principalement sur l'étoffement du diagnostic (actualisation des constats avec des données plus récentes, et d'un bilan du précédent PDU), sur la précision des incidences environnementales concernant le scénario PDM retenu, sur l'ajout de nouvelles solutions d'évitement de pollution, ainsi que sur la suppression de la mention d'élargissement de la piste 214 forestière.

III) Arrêt du projet de PDM

À l'issue de la procédure d'élaboration du PDM ayant associé les communes, les personnes publiques et les habitants, le projet de PDM a été arrêté par le Conseil Communautaire le 13 avril 2023 (délibération n° 2023-04-33).

IV) Enquête publique

Le projet de PDM assorti des avis des personnes publiques associées a été soumis à une enquête publique, prescrite par arrêté du 22 janvier 2024 de la Présidente de la COBAS pour une période allant du 12 février 2024 au 12 mars 2024, conformément à l'article L.1214-16 du Code des Transports.

Le projet de PDM présenté à l'enquête publique est celui qui a été arrêté en Conseil Communautaire le 13 avril 2023 (délibération n° 2023-04-33).

Le commissaire enquêteur, désigné par la Présidente du Tribunal Administratif de Bordeaux, a successivement examiné l'avis de la Mission régionale de l'Autorité Environnementale (MRAe), les avis des personnes publiques associées puis les contributions du public déclinées par thématique. Le commissaire enquêteur a ensuite sollicité la COBAS pour apporter dans son mémoire de réponse les précisions requises ou formuler des remarques sur différents points.

Après avoir pris connaissance du mémoire de réponse, le commissaire enquêteur a rendu son rapport et ses conclusions le 20 avril 2024 émettant un avis favorable sur le projet de Plan de Mobilité de la COBAS.

La portée et le nombre de remarques limitées sur le projet de PDM lors de l'enquête publique, n'ont pas nécessité de modifications du projet.

L'ensemble des contributions ainsi que le Rapport et les conclusions et avis du Commissaire enquêteur sont consultables sur le site de la COBAS https://www.agglocobas.fr/mobilites/plan-de-mobilite-cobas-enquete-publique-avis-de-concertation/.

033-243300563-20240701-DEL2024-06-062A-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024

Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



V) Documents constituant le PDM

Le PDM de la COBAS modifié tenant compte des résultats de l'enquête publique et des retours des Personnes Publiques Associées et de la Mission Régionale de l'Autorité Environnementale, est annexé à la présente délibération.

Le PDM de la COBAS se compose de quatre documents et deux annexes :

- Le rapport de diagnostic et les enjeux ;
- La présentation des ambitions et de la stratégie ;
- Le plan d'action qui comprend 26 actions ;
- La programmation des actions

Des annexes du PDM:

- L'évaluation environnementale;
- L'annexe d'accessibilité;

Ils sont soumis à approbation du Conseil Communautaire.

VU le code général des collectivités territoriales ;

VU le code des transports ;

VU le code de l'environnement ;

VU la loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées ;

VU la loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités.

VU la délibération du Conseil Communautaire en date du 11 avril 2019 prescrivant la révision du PDU sur l'intégralité du territoire de la COBAS ;

VU la délibération du Conseil Communautaire en date du 13 avril 2023 arrêtant le projet de PDM;

VU la décision n°E23000058/33 en date du 31 mai 2023 de Mme la Présidente du Tribunal Administratif de Bordeaux désignant le Commissaire Enquêteur ;

VU l'arrêté du 22 janvier 2024 fixant les modalités de l'organisation de l'enquête publique qui s'est déroulée du 12 février au 12 mars 2024 ;

VU le Plan de Mobilité de la COBAS comprenant le dossier de PDM, le rapport sur l'évaluation environnementale et l'annexe accessibilité joints en annexe à la présente délibération

VU les articles L.123-1 et suivants et R.123-1 et suivants du code de l'environnement relatifs à la procédure de l'enquête publique qui s'est déroulée du 12 février au 12 mars 2024 ;

VU le rapport du Commissaire enquêteur du 20 avril 2024 ;

VU les modifications apportées au projet de PDM pour tenir compte des résultats de l'enquête publique ;

VU l'avis favorable de la Commission Transport, Déplacements et Intermodalité du 5 juin 2024 ;

VU l'avis favorable du Bureau du 17 juin 2024;

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

033-243300563-20240701-DEL2024-06-062A-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/07/2024

Publication: 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



Je vous propose mes chers collègues de bien vouloir :

- ABROGER le Plan de déplacement urbain (PDU), actuellement en vigueur sur le périmètre de la COBAS ;
- APPROUVER le rapport d'enquête publique n°E23000058/33 remis par le commissaire enquêteur le 20 mai 2024 portant un avis favorable sur le projet de Plan de mobilité (PDM) tel que présenté en annexe ;
- APPROUVER le Plan de mobilité de la COBAS tel qu'annexé à la présente délibération comprenant le dossier de PDM, le rapport sur l'évaluation environnementale et l'annexe accessibilité :
- AUTORISER la Présidente à entamer toutes les démarches nécessaires et à signer tous les actes ou documents à intervenir en exécution de la présente délibération, signer tous les actes afférents et à engager toutes les démarches nécessaires à l'exécution de la présente délibération.

La Présidente met aux voix les propositions ci-dessus

Décision du Conseil Communautaire : ADOPTE à L'UNANIMITÉ

POUR: 41 CONTRE: 0()

ABSTENTIONS: 0()

NE PRENANT PAS PART AU VOTE: 0()

Et ont signé les membres présents Pour extrait certifié conforme Arcachon, le 27 juin 2024

Elisabeth REZER-SANDILLON SECRÉTAIRE DE SÉANCE

Marie-Hélène DES ESGAULX PRÉSIDENTE de la COBAS

Publié le 0 2 JUIL, 2024 033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE

Accusé certifié exécutore BAS
Réception par le préfet 02/07/2024
Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS





Préparé pour le compte de la : COBAS

Version finale





Accusé certifié exécutore BAS

Réception par le préfet 02/07/2024

Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



SOMMAIRE

ANNEXE ACCESSIBILITE	<u> 4</u>
CADRE LEGAL ET ENJEUX	<u> 6</u>
LES LOIS SUR L'ACCESSIBILITE	6
LES OUTILS DE PLANIFICATION DE L'ACCESSIBILITE	
LE SCHEMA DIRECTEUR D'ACCESSIBILITE – AGENDA D'ACCESSIBILITE PROGRAMMEE	
LES PLANS DE MISE EN ACCESSIBILITE DE LA VOIRIE ET DES ESPACES PUBLICS (PAVE)	
L'ANNEXE ACCESSIBILITE	
ETAT DES LIEUX DE L'ACCESSIBILITE	<u> 9</u>
LES TRANSPORTS COLLECTIFS	9
LA VOIRIE ET LES ESPACES PUBLICS	12
ETAT DES LIEUX DES PAVE	12
BILAN GLOBAL	14
STRATEGIE DE MISE EN ACCESSIBILITE DU TERRITOIRE	<u>. 15</u>
LES ENJEUX	15
LES ACTIONS DU PDM	15
ACTION 2 : ORGANISER ET COORDONNER LES INTERVENTIONS ENTRE LES ACTEURS DANS LE CADRE DE PROJETS	
D'AMENAGEMENT URBAIN	17
ACTION 5 : FACILITER L'ACCES AUX SITES TOURISTIQUES	18
ACTION 11: FAIRE DE LA RUE, UN ESPACE AGREABLE POUR LES PIETONS, INCLUANT LES ENGINS DE DEPLACEMENTS	
PERSONNELS	
ACTION 12: ASSURER UNE MISE EN ŒUVRE COORDONNEE DES DIFFERENTS DOCUMENTS STRATEGIQUES	
ACTION 13: POURSUIVRE LA MISE EN ACCESSIBILITE DE LA VOIRIE ET DES TRANSPORTS, NOTAMMENT EN AMELIORAL	
L'ACCES A L'INFORMATION	
ACTION 14: AMENAGER LA VOIRIE EN FONCTION DE LA HIERARCHISATION DES VOIES POUR UN USAGE MULTIMODAL	
ACTION 22: HARMONISER LES REGLEMENTATIONS	
ACTION 25 : ASSURER LE SUIVI DES ACTIONS DU PLAN DE MOBILITE	
LA PROGRAMMATION DES ACTIONS DU PDM	26
ANNEXE	<u>. 27</u>
LES PLANS D'ACCESSIBILITE DE LA VOIRIE ET DES ESPACES PUBLICS REALISES	
COMMUNE D'ARCACHON	
COMMUNE DE LA TESTE-DE-BUCH	
COMMUNE DE GUJAN-MESTRAS	
COMMUNE DU TEICH	27

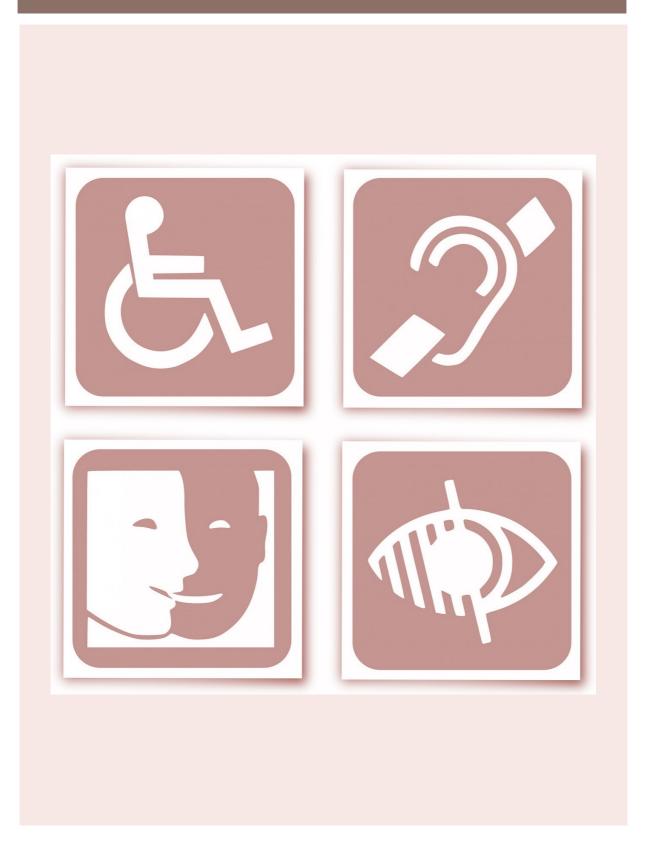
Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



ANNEXE ACCESSIBILITE



Révision du Plan de Mobilité COBAS - Annexe accessibilité



033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE Accusé certifié exécutore

Accusé certifié exécutoire Réception par le préfet 02/07/2024 Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



PREAMBULE

L'annexe accessibilité est un document annexe du Plan de Mobilité qui constitue une obligation légale depuis la Loi du 11 février 2005 pour « l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées ». Cette annexe vise à identifier l'état de l'accessibilité sur le territoire et à proposer une stratégie pour le rendre accessible à tous. Elle indique les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre afin d'améliorer l'accessibilité et la continuité de la chaîne du déplacement.

Ce volet accessibilité reprend autant que de besoin, les éléments figurant dans les schémas directeurs d'accessibilité des services de transports collectifs ou Agenda d'Accessibilité Programmée des transports collectifs (SD'AP). En outre, les Plans de Mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics (PAVE) doivent être intégrés s'ils existent.

La Loi du 11 février 2005 s'intéresse à une population plus large que la population dite « handicapée », au sens strict. C'est donc l'ensemble des personnes à mobilité réduite dont il faut tenir compte : les personnes âgées, les personnes accompagnant de jeunes enfants ou avec des poussettes, ou toute personne gênée temporairement dans sa mobilité.

Ainsi, en passant d'un contexte incitatif à un cadre prescriptif, la Loi du 11 février 2005 relative à l'égalité des droits et les chances introduit d'importantes évolutions :

- l'extension du champ d'application de la Loi à la voirie et aux espaces publics,
- la prise en compte de tous les types de handicap,
- l'introduction de la notion de chaîne de déplacement,
- la mise en place d'outils,
- l'institution d'une obligation de résultat : la loi impose des délais pour la mise en œuvre des différentes obligations,
- la mise en place d'une procédure de dépôt de plainte en matière d'obstacles à la libre circulation des personnes à mobilité réduite par les autorités organisatrices de la mobilité.

La présente annexe accessibilité se compose des parties suivantes :

- La présentation du cadre légal et des enjeux,
- Un état des lieux des actions préalablement menées pour améliorer l'accessibilité du territoire (voirie, espaces publics et transports en commun),
- La définition de la stratégie d'accessibilité du territoire de la COBAS sous forme d'actions,
- Les PAVE annexés des 4 communes de la COBAS

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE Accusé certifié exécutoire Réception par le préfet 02/07/2024 Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



CADRE LEGAL ET ENJEUX

Les lois sur l'accessibilité

La mise en accessibilité de la voirie, des établissements recevant du public et des réseaux de transports collectifs est un enjeu de solidarité nationale et de cohésion sociale. Agir pour l'accessibilité de tous, c'est également agir pour une mobilité inclusive, affirmée dans la Loi d'Orientation des Mobilités, et améliorer le confort de marche pour tous.

L'article L1214-2 du Code des Transports précise que « Le plan de mobilité vise à assurer :

- L'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part, (...)
- Le renforcement de la cohésion sociale et territoriale, notamment l'amélioration de l'accès aux réseaux de transports publics des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite (...);
- L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements, en opérant, pour chacune des catégories d'usagers, un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport et en effectuant le suivi des accidents impliquant au moins un piéton, un cycliste ou un utilisateur d'engin de déplacement personnel;
- L'organisation du stationnement (...), notamment en définissant les emplacements réservés aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite (...) ».

Plusieurs autres articles du Code des Transports traitent de l'accessibilité, avec en particulier :

- L'article L1111-1: « Le système des transports doit satisfaire les besoins des usagers et rendre effectif le droit qu'à toute personne, y compris celle dont la mobilité est réduite ou souffrant d'un handicap, de se déplacer et la liberté d'en choisir les moyens, y compris ceux faisant appel à la mobilité active, ainsi que la faculté qui lui est reconnue d'exécuter elle-même le transport de ses biens ou de le confier à l'organisme ou à l'entreprise de son choix. »
- L'article L1112-1: « (...) les services de transport collectif sont rendus accessibles aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite (...) ». « L'accessibilité du service de transport est assurée par l'aménagement des points d'arrêt prioritaires compte tenu de leur fréquentation, des modalités de leur exploitation, de l'organisation des réseaux de transport et des nécessités de desserte suffisante du territoire. »

L'obligation de mise en accessibilité, sauf impératif technique, est appréciée, selon le juge administratif, au cas par cas, pour chaque ouvrage ou équipement en fonction de ses caractéristiques propres, et ne saurait résulter que d'un obstacle de nature technique impossible à surmonter ou qui ne pourrait être surmonté qu'au prix d'aménagements spéciaux d'un coût manifestement hors de proportion avec le coût habituellement supporté pour rendre accessible le type d'ouvrage ou d'équipement considéré.

La Loi « Handicap » introduit deux notions essentielles :

- La notion de « personne à mobilité réduite » : Toutes les formes de handicap et toutes les situations de mobilité réduite doivent être considérées. Cette définition inclut l'ensemble des personnes qui éprouvent des difficultés à se déplacer, de manière provisoire ou permanente. Sont concernées les personnes ayant un handicap physique, sensoriel, mental, cognitif, psychique, ainsi que toutes les personnes ayant des difficultés pour utiliser les transports publics, y compris les personnes de petite taille, personnes âgées, femmes enceintes, personnes transportant des bagages lourds et personnes avec enfants.
- La notion de « chaîne de déplacement »: La continuité du déplacement doit être assurée dans son intégralité. La logique d'accessibilité concerne à la fois le cadre bâti (logements, établissements recevant du public), la voirie, l'aménagement des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité.



Principales prescriptions techniques issues du décret du 21 décembre 2006 et de l'arrêté du 15 janvier 2007, découlant de la Loi du 11 février 2005 et visant à améliorer la chaîne de déplacement :

- Une pente inférieure à 12% pour monter à bord d'un véhicule de transport collectif,
- Un revêtement de sol non meuble et non glissant,
- Une largeur minimum d'un trottoir égale à 1,4 mètres (hors mobilier ou obstacle) et 1,2 mètres (avec aucun mur ou obstacle de part et d'autre du cheminement), un dévers inférieur à 2%,
- Une pente de 5% maximum (si pente > 4%, un palier de repos est aménagé en haut et en bas de chaque plan incliné et tous les 10 mètres en cheminement continu),
- Des abaissées de trottoirs au droit des traversées piétonnes, avec des ressauts dont la hauteur ne peut être supérieure à 2 centimètres,
- Des bandes d'éveil de vigilance (normes NF P98-351),
- Des dimensions adaptées du mobilier urbain,
- Des contrastes visuels,
- Des caractéristiques géométriques nécessaires pour les places de stationnement et les arrêts de transport collectif,
- La pose de répétiteurs sonores sur les feux de signalisation...
- Au moins 2% d'emplacements de stationnement réservés aux titulaires de la Carte Mobilité Inclusion sur le domaine public, avec 3,3m minimum de largeur par emplacement, et un devers transversal inférieurs à 2%.

Figure 1: Extrait du guide technique mis à disposition par la COBAS, détaillant les prescriptions de la Loi à respecter et les recommandations pour la réalisation d'aménagements



033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet 02/07/2024
Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



Les outils de planification de l'accessibilité

La Loi « Handicap » a rendu obligatoire plusieurs outils de planification de l'accessibilité :

- Le Schéma Directeur d'Accessibilité des services de transports publics Agenda d'Accessibilité Programmée (SD'AP), qui est élaboré par chaque Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM)
- Le Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics (PAVE), qui est élaboré par les communes, et qui fixe les dispositions susceptibles de rendre accessible aux personnes handicapées et à mobilité réduite l'ensemble des circulations piétonnes.
- L'annexe « accessibilité » du Plan de Mobilité.

Le schéma directeur d'accessibilité - Agenda d'Accessibilité Programmée

La Loi du 11 février 2005 impose l'élaboration d'un Schéma Directeur d'Accessibilité - Agenda d'Accessibilité Programmée (SD'AP) par chaque autorité organisatrice de la mobilité. Ce SD'AP vise à planifier la politique d'accessibilité des services et des réseaux de transports collectifs dans un délai de 10 ans. Ce schéma, qui devait être déposé avant mars 2019, concerne :

- Le parc de matériel roulant,
- Les points d'arrêt,
- Les dispositifs liés au repérage et à l'information des voyageurs,
- Les services d'accompagnement.

Les plans de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE)

La Loi du 11 février 2005 prescrit dans chaque commune de plus de 1 000 habitants la rédaction d'un document de programmation, le Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics (PAVE). Ce plan fixe au minimum, les dispositions susceptibles de rendre accessible aux personnes handicapées et à mobilité réduite l'ensemble des circulations piétonnes (dans les rues, places, parcs et jardins) et des aires de stationnement présentes sur le territoire d'une commune (que ces circulations et aires relèvent de la voirie communale, intercommunale, départementale, nationale ou de voies privées ouvertes à la circulation publique). Par défaut, la compétence de l'élaboration du PAVE relève de la commune et le PAVE est élaboré à l'initiative du maire. Mais les EPCI compétents en matière de mobilité peuvent prendre cette initiative également. La loi prévoit que ce Plan de mise en accessibilité de la voirie er des aménagements des espaces publics, <u>fait partie intégrante du PDM lorsqu'il existe</u>.

L'annexe accessibilité

Elle fait partie intégrante du PDM et constitue une obligation légale pour toute prescription d'élaboration, de modification ou de révision d'un PDM. L'annexe accessibilité du PDM indique les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre afin d'améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics aux personnes handicapées et à mobilité réduite, et fixe le calendrier de réalisation correspondant. Elle se compose de :

- La présentation du cadre légal et des enjeux
- Un état des lieux des actions préalablement menées pour améliorer l'accessibilité du territoire
- La définition de la stratégie d'accessibilité du territoire de la COBAS sous forme d'actions
- Les PAVE annexés des 4 communes de la COBAS





ETAT DES LIEUX DE L'ACCESSIBILITE

Les transports collectifs

Sur le territoire de la COBAS, chaque Autorité Organisatrice de la Mobilité a réalisé son schéma directeur d'accessibilité des Transports collectifs :

- Le Schéma Directeur Régional d'Accessibilité des transports (SDRA) a été approuvé par le Conseil Régional Aquitaine en juillet 2009,
- Le Schéma Départemental d'Accessibilité du réseau TransGironde a été approuvé par le Conseil Général de la Gironde en octobre 2008,
- Le Schéma Directeur d'Accessibilité des Transports Collectifs a été approuvé en 2011 par la COBAS.

Depuis 2017 (Loi NOTRe - Loi Portant sur la Nouvelle Organisation Territoriale de la République), la Région a repris la compétence en matière d'organisation des transports collectifs de la Gironde et est donc également responsable de la mise en accessibilité du réseau TransGironde. En 2007, le schéma d'accessibilité du réseau Transgironde ne concernait aucune ligne régulière sur la COBAS, mais uniquement les circuits scolaires.

Le réseau ferroviaire

L'ensemble des gares de la COBAS sont inscrites au SDRA, qui prévoit 5 axes d'intervention principaux :

- Doter le réseau d'un parc de matériel roulant accessible
- Investir sur le réseau en fonction d'un maillage de sites prioritaires
- Inscrire l'accessibilité au cœur de la politique de modernisation du réseau
- Offrir un service d'accompagnement
- Poursuivre le développement de l'intermodalité et coordonner l'articulation entre les différents schémas.

Les gares d'Arcachon, de la Teste-de-Buch et de Gujan-Mestras bénéficient d'un investissement prioritaire pour leur transformation. Le matériel roulant des trains passant sur la COBAS est d'ores et déjà conforme à la spécification technique d'interopérabilité PMR de 2008 et disposant de systèmes d'information sonore et visuelle, totalement déployés en 2017. L'accessibilité globale des gares ferroviaires a été améliorée fortement grâce aux travaux de transformation en pôle d'échanges de 4 gares, celle de la Hume étant prévue à court terme. Tous les bâtiments voyageurs de la COBAS sont accessibles aux personnes à mobilité réduite ou ayant un handicap. L'accessibilité aux quais et la traversée des voies est partiellement aménagée sur la gare d'Arcachon, et des travaux restent encore à faire pour la gare de La Hume.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet 02072024

Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



Figure 2 : Synthèse de l'accessibilité du réseau ferroviaire, réalisée à la suite d'une visite terrain au cours de l'année 2021

Commune	Bâtiment voyageurs accessible	Quai accessible à court et moyen terme	Arrêt ferroviaire bénéficiant du service Accès +	Aménagements présents	Aménagements manquants
Arcachon	OUI	COURT TERME	OUI	Accessibilité aux quais facilitée	
La Teste	OUI	OUI	NON	Accessibilité aux quais facilitée et sécurisée, avec notamment présence d'une rampe vélo/ascenseur	Jalonnement discontinu des cheminements piétons
La Hume	OUI	NON	NON	Accessibilité aux quais facilitée et sécurisée, avec notamment présence d'une rampe vélo/ascenseur Cheminements piétons bien délimités	Absence marquage sol traversée des voies ferrées
Gujan- Mestras	OUI	OUI	NON	Accessibilité aux quais facilitée et sécurisée, avec notamment présence d'une rampe vélo/ascenseur Bonne accessibilité des piétons	
Le Teich	OUI	OUI	NON	Cheminements piétons bien délimités Accessibilité aux quais facilitée et traversée de voies aménagée	

Quelques aménagements récents de mise en accessibilité sur les gares de la COBAS







Ascenseur

Rampe d'accès

Marquage tactile et visuel

Le réseau de transport collectif urbain

Le Schéma Directeur d'Accessibilité de la COBAS approuvé en 2011, visait une mise en conformité, d'ici février 2015, des installations et services suivants :

- Mise en accessibilité de 76 arrêts à proximité de pôles générateurs de déplacements.
- Mise en place de services de substitution, pour les arrêts non accessibles.
- Equipement des véhicules de transports, avec du matériel adapté aux différentes formes de handicap:
 - Handicaps moteurs : rampes électriques ou hayons élévateurs,
 - Autres handicaps : systèmes d'information embarqués sonores et visuels.

Accusé certifié exécutoffe BAS

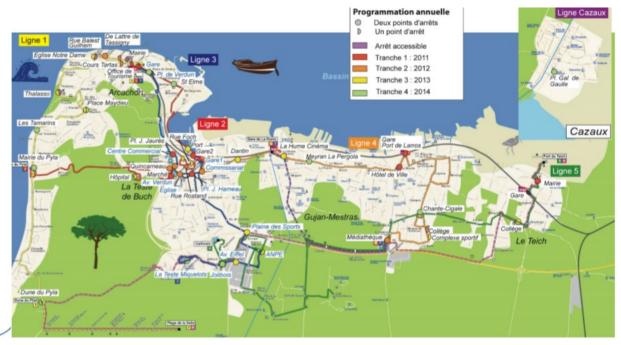
Réception par le préfe 02/01/2024

Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



Figure 3 : Programmation annuelle de mise en accessibilité des points d'arrêts du réseau Baïa entre 2011-2014



Source: Schéma Directeur d'Accessibilité - COBAS

Aujourd'hui, le bilan de l'avancement est le suivant :

La mise en accessibilité des arrêts est réalisée progressivement par les communes. Fin 2019, la part des arrêts mis en accessibilité varie selon les communes (source : COBAS) :

- 19% pour Arcachon,
- 45% pour la Teste-de-Buch,
- 9% pour le Teich, (d'ici 3 ans, l'ensemble des arrêts seront rendus accessibles source : entretien commune)
- 53% pour Gujan-Mestras.

La COBAS a mis en place un service de transport pour les personnes à mobilité réduite (TPMR). Il est réservé pour les personnes justifiant d'une invalidité supérieure ou égale à 80%, et après avis de la commission d'admission. Chaque utilisateur peut bénéficier d'un accompagnateur de son choix pour lequel le transport est gratuit. Il permet de se déplacer en « porte à porte » sur le territoire de la COBAS. L'ensemble des véhicules est équipé de hayons élévateurs et d'équipements sonores et visuels.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet 02/07/2024

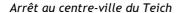
Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



Quelques aménagements récents de mise en accessibilité sur les arrêts de transport collectif routiers







Arrêt au lycée Grand Air à Arcachon

L'accessibilité à l'information

La COBAS dispose:

- D'une centrale de réservation unique, pour les services de transport à la demande, et le TPMR (Transport pour les Personnes à Mobilité Réduite), avec le même numéro de téléphone, facilitant l'accès au réseau Baïa.
- De boucles d'amplification magnétiques et de comptoirs adaptés aux usagers en fauteuil roulant, au sein de l'agence commerciale Boutik'Baïa.

Les sites internet Transgironde et TER Nouvelle-Aquitaine ont mis en place une accessibilité aisée pour les personnes à mobilité réduite (taille de caractère, formulaire en ligne), sans information sonore pour le site TransGironde. Aucune information sonore sur le site internet Baïa et l'application MyBus n'est pas disponible pour les non-voyants aujourd'hui.

La voirie et les espaces publics

Etat des lieux des PAVE

Chaque commune du territoire a réalisé son Plan d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics :

- Arcachon, en octobre 2015
- La Teste-de-Buch, en novembre 2016
- Gujan-Mestras, en janvier 2011
- Le Teich, en février 2014

Le bilan des actions mises en place par commune est le suivant :

Réception par le préfet Publication : 02/07/2024

Révision du Plan de Mobilité COBAS - Annexe accessibilité

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



Tableau 1 : Bilan des actions de mise en accessibilité par commune

Commune	Principaux problèmes	Actions prévues	Etat actuel du PAVE
Arcachon	Rues étroites Rues en pente	Mesures alternatives: Mise en place d'une circulation douce de type « zone de rencontre » avec priorité aux piétons pour les rues trop étroites Signalisation des rues en pente avec indication d'itinéraires alternatifs Campagne de communication et sensibilisation Sécuriser les traversées de voies Elargir les cheminements 5 niveaux d'accessibilité (impossibilité technique avérée, inaccessible, accessibilité partielle, qualité d'usage et accessible) permettant de prioriser les actions dans le temps (court terme, moyen terme, long terme).	PAVE en cours d'application
Gujan- Mestras	Absence de cheminement ou cheminements trop étroits Sol meuble impraticable en fauteuil roulant Présences d'obstacle (poteaux, potelets, arbres)	Amélioration des revêtements de trottoirs Reprise et création des abaissés de trottoirs Création ou élargissements de trottoirs Adaptation du mobilier urbain Création d'abaissé de trottoir à chaque traversée Présence de bandes d'éveil au niveau des traversées 3 niveaux d'accessibilité permettant de prioriser les actions dans le temps (court terme, moyen terme, long terme)	Mise aux normes des trottoirs lors de la création de nouveaux aménagements
La Teste- de-Buch	Trottoirs étroits nombreux	Travaux prévus en fonction de la priorité (3 niveaux de priorité) dans le centre de La Testede-Buch, la zone du Pilat et de Cazaux : entre 2016-2020 à court terme, entre 2021 et 2025 à moyen terme après 2026 à long terme.	Voiries rendues accessibles au fur-et-à mesure
Le Teich	Voirie à la fois récente et ancienne Largeur de cheminement insuffisante par moment Absence de cheminement Sol dégradé Rupture de cheminement Obstacles sur trottoirs Traversées de chaussée inexistantes	Suppression des obstacles ou obstacles à contraster si la suppression est impossible Mise en conformité des rues pentues Matérialisation au sol d'un cheminement usuel Mise en place d'une sensibilisation de la population aux enjeux liés à l'accessibilité Mise aux normes et création des traversées Création de places de stationnement conformes sur l'Avenue de la Côte d'Argent et rue Saint-André Amélioration de l'accessibilité aux bâtiments 3 niveaux d'accessibilité permettant de prioriser les actions dans le temps: Niveau 1 : programmation en 2018 Niveau 2 : programmation en 2019	Application du PAVE en cours 100% des bâtiments sont déjà accessibles Arrêts de transports collectifs mis en accessibilité à court terme

Source : PAVE des communes et entretiens avec les représentants des communes en 2021

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur 033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE

Accusé certifié exécutore

Réception par le préfet 02/01/2024

Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



Quelques illustrations des problèmes d'accessibilité







Absence de cheminement

Obstacle sur un cheminement

Trottoir étroit

Bilan global

Sur l'ensemble de la COBAS, le bilan en matière d'accessibilité se résume donc par les points suivants :

ATOUTS

- Des réseaux de transport collectif régionaux quasiment tous mis en accessibilité, avec une haute qualité d'aménagement des arrêts et du matériel roulant adapté, notamment au niveau des 4 gares récemment aménagées.
- Des centres-villes globalement bien aménagés, avec quelques problèmes ponctuels: mobilier, traversées avec ressaut...
- Des pôles générateurs de déplacements bien accessibles.
- Une information numérique et papier correcte sur les réseaux de transport.
- Une agence Baïa mise en accessibilité.

FAIBLESSES

- Une part de mise en accessibilité des arrêts du réseau de transport collectif Baïa par les communes, variant entre 9% et 53%.
- Une signalétique piétonne parfois peu visible ou absente.
- En dehors des centres-villes, une accessibilité plus limitée, avec :
 - De nombreuses rues étroites ne permettant pas la continuité des cheminements en toute sécurité.
 - Une absence de cheminements piétons, notamment pour se rendre aux arrêts de bus.
 - Une mixité d'usage vélos/piétons pouvant gêner les personnes à mobilité réduite et handicapées.
- Une absence d'information sonore sur les sites internet des réseaux de transport collectif Baïa et TransGironde.





STRATEGIE DE MISE EN ACCESSIBILITE DU TERRITOIRE

Les enjeux

Sur la base de l'état des lieux réalisé, les enjeux spécifiques relatifs à l'amélioration de l'accessibilité PMR ont été identifiés pour le Plan de Mobilité :

- Mettre en œuvre la programmation des PAVE.
- Assurer le suivi de la réalisation des PAVE.
- Améliorer l'accessibilité des cheminements piétons.
- Assurer le suivi de la mise en œuvre des SD'AP.
- Rendre accessible davantage d'arrêts de transports en commun sur le territoire de la COBAS.
- Développer et améliorer l'accès aux informations papiers et numériques pour les personnes en situation de handicap.

Les actions du PDM

Les enjeux du PDM et spécifiquement ceux liés à l'accessibilité ci-dessus ont ainsi permis d'établir un plan d'actions en ce sens. Les principales actions relatives à l'amélioration de l'accessibilité sont les actions 12 et 13 ; l'action 11 relative à l'amélioration de la marche y contribue également fortement. Dans une moindre mesure, d'autres actions du PDM y participent également s'agissant d'une préoccupation constante en matière de mobilité. Ainsi, la liste suivante, non exhaustive, récapitule les principales actions concernées.

Dans la thématique « Mieux articuler l'interface entre urbanisme et mobilités » :

 Action 2: Organiser et coordonner les interventions entre les acteurs dans le cadre de projets d'aménagement urbain

Dans la thématique « Rendre plus attractif les réseaux de transports collectifs et favoriser l'intermodalité » :

Action 5 : Faciliter l'accès aux sites touristiques tous modes

Dans la thématique « Poursuivre et valoriser le développement des modes actifs » :

 Action 11: Faire de la rue, un espace agréable pour les piétons, incluant les engins de déplacement personnel

Dans la thématique « Coordonner et faciliter la mise en accessibilité » :

- Action 12 : Assurer une mise en œuvre coordonnée des différents documents stratégiques
- Action 13: Poursuivre la mise en accessibilité de la voirie et des transports, notamment en améliorant l'accès à l'information

Dans la thématique « Maitriser et sécuriser la circulation routière et favoriser la multimodalité » :

Action 14: Aménager la voirie en fonction de la hiérarchisation des voies pour un usage multimodal

Dans la thématique « Agir sur le stationnement pour favoriser les alternatives à la voiture » :

Action 22 : Harmoniser les réglementations

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet 02/07/<mark>2</mark>024 Publication : 02/07/2024 Révision du Plan de Mobilité COBAS - Annexe accessibilité

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



Enfin, il s'agira principalement d'assurer le suivi et la mise en œuvre des PAVE et SD'AP en cohérence, grâce à l'outil de suivi du PDM et la mise en place d'actions de communication, respectivement dans les actions 25 et 26.

Le contenu détaillé de chaque action figure dans le plan d'actions dont une synthèse est présentée ci-après.





Action 2 : Organiser et coordonner les interventions entre les acteurs dans le cadre de projets d'aménagement urbain

Objectifs et enjeux

- Développer la coopération entre acteurs les locaux, à l'échelle de la COBAS, sur la question de l'interaction entre urbanisme et mobilités
- Améliorer et partager les connaissances en matière de mobilité sur le territoire

Description de l'action

L'action 2 prévoit d'assurer la coordination des projets urbains par des échanges entre les acteurs impliqués, en amont des réalisations. Ainsi, des réunions d'échanges pourront être organisées, pour assurer la mise en place d'actions coordonnées et cohérentes entre les différents acteurs (aménageurs, promoteurs immobiliers/bailleurs sociaux/COBAS/Communes).

Ces actions pourront concerner notamment l'aménagement des zones apaisées (zone 30, zone 20 et aires piétonnes), des cheminements piétons en tenant compte de l'accessibilité des personnes à mobilité réduite, et des cheminements cyclables, notamment sur les types d'aménagement à mettre en place en fonction du tissu urbain et du trafic routier en présence.

Les instances créées pour le suivi du Plan de Mobilité seront mobilisées pour échanger sur une bonne prise en compte des orientations du PDM dans les propositions réalisées. La Communauté d'agglomération du Bassin d'Arcachon Sud pourra participer également aux réunions relatives à l'élaboration des documents d'urbanisme des communes, pour veiller à la prise en compte des actions du Plan de Mobilité, notamment en phase de proposition (élaboration du Plan d'Aménagement de Développement Durable et Orientations d'Aménagement et de Programmation).

Maitre d'ouvrage	Principaux financeurs	Partenaires	Budget prévisionnel
COBAS	COBAS	CommunesBailleurs sociauxPromoteurs immobiliers	Fonctionnement : 5 k€/an





Action 5 : Faciliter l'accès aux sites touristiques

Objectifs et enjeux

- Développer les pratiques d'intermodalité à destination des sites touristiques
- Faciliter l'accès aux sites touristiques en transport collectif, en organisant le rabattement des voitures en amont

Description de l'action

L'action 5 prévoit le développement de **parking relais** pour faciliter l'accès aux sites touristiques en période estivale. Les parcs relais pourront se composer d'environ 30 à 70 places de stationnement, et contiendront des places de stationnement PMR à hauteur de 2% du nombre total de places.

Pour être efficace et attractif, les parcs relais respecteront les règles suivantes :

- Être facile d'accès. Les parcs relais devront être accessibles depuis le réseau routier principal (national ou départemental). Ils seront placés principalement en entrée de zone urbaine. L'accès sera jalonné par des panneaux routiers et des panneaux de jalonnement dynamique, indiquant le nombre de places restantes.
- Être desservis par une ligne structurante du réseau de transports collectifs ou une ligne desservant les pôles touristiques de la COBAS.
- Mettre en place une signalétique adaptée aux piétons et aux cycles pour accompagner les usagers vers les équipements et services proposés au sein de chaque parc relais et de leurs abords.
- Développer des aménagements et services confortables et multimodaux, notamment : la création de places dédiées au covoiturage, l'implantation de stationnement vélo abrité et/ou sécurisé, l'implantation de consignes automatiques, l'aménagement de cheminements piétons et vélos qualitatifs, accessibles et confortables et du mobilier urbain permettant de se reposer. Les cheminements et les traversées piétonnes devront respecter la réglementation concernant l'accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite, pour faciliter l'accès à tous.

Maitre d'ouvrag	e Principaux financeurs	Partenaires	Budget prévisionnel
COBAS	COBAS	 Département 	Investissement :
Communes	Communes	Région	2,5 M€
	Département		





Action 11 : Faire de la rue, un espace agréable pour les piétons, incluant les engins de déplacements personnels

Objectifs et enjeux

- Encourager la pratique de la marche et sécuriser les cheminements piétons
- Faire de la rue, un espace agréable, ludique et artistique
- Anticiper, accompagner et sécuriser le développement de l'usage des engins de déplacements individuels
- Approfondir les connaissances sur l'usage des nouvelles mobilités sur le territoire

Description de l'action

L'action 11 prévoit l'identification des lieux pour lesquels il est important de donner aux piétons confort et sécurité. Ces lieux concerneront en priorité les alentours des gares, des parcs relais, des pôles d'emplois, des pôles générateurs majeurs (établissements scolaires, établissement de santé, principaux établissements recevant du public), des pôles touristiques et au sein des centres-villes et zones apaisées (aire piétonne, zone 20 et zone 20).

Les aménagements en faveur des piétons pourront prendre les formes suivantes :

- Le développement d'un jalonnement piéton adapté et ludique, avec notamment des durées de parcours et/ou des distances kilométriques, principalement en centre-ville et à proximité de pôles importants.
- La réalisation d'aménagements plus qualitatifs et confortables, pour donner envie de se déplacer davantage à pied. Ces aménagements passeront par le développement de mobiliers urbains innovants et ludiques pour faire de la rue un espace de passage, mais également un espace de détente et de contemplation. Les mobiliers pourront être des passages piétons ludiques en zone apaisée, des espaces paysagers, du marquage artistique, ou un éclairage innovant. Une attention particulière sera portée à la conformité des aménagements vis-à-vis de l'accessibilité pour les Personnes à Mobilité Réduite.
- Le développement d'expérimentations et innovations tournées vers le numérique, l'environnement et le ludique, comme du mobilier urbain dédié à l'orientation des piétons, du revêtement de couleur pour baliser les itinéraires touristiques, des mobiliers connectés ou des démarches expérimentales de type nudges.

Des démarches pourront également être mises en place pour la poursuite de la mise en œuvre du plan piéton d'Arcachon, avec le développement de mobiliers urbains innovants et ludiques adaptés.

Maitre d'ouvrage	Principaux financeurs	Partenaires	Budget prévisionnel
Communes	COBASCommunes	COBAS	Investissement : 1 M€





Action 12 : Assurer une mise en œuvre coordonnée des différents documents stratégiques

Objectifs et enjeux

- Améliorer l'accessibilité de la voirie et des espaces publics pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR), et donc améliorer le confort de déplacement pour tous les usagers
- Assurer une mise en accessibilité coordonnée à l'échelle du territoire de la COBAS.

PAVE (Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et de l'Espace Public): Le plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics est prévu par l'article 45 de la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées. Il fixe les dispositions susceptibles de rendre accessible aux personnes handicapées ou à mobilité réduite l'ensemble des circulations piétonnes et des aires de stationnement présentes sur le territoire de la commune.

SDA TC ou AD'AP: Le Schéma Directeur d'accessibilité d'un Transport collectif, renommé Agenda d'accessibilité programmée (Ad'AP) est un outil de programmation de la mise en accessibilité d'un réseau de transport collectif.

Description de l'action

L'action 12 prévoit une mise en œuvre coordonnée des plans, schémas et programmes liés à l'accessibilité. Cette mise en œuvre sera assurée via la réalisation d'un programme de suivi de la mise en œuvre des actions. Ce suivi concernera les éléments suivants :

- Plan de Mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics (PAVE),
- Schéma d'Accessibilité des Transports Collectifs (SDA TC),
- Agenda d'Accessibilité programmée (Ad'AP).

Il s'agira de réaliser un document de suivi des actions de mises en accessibilité de la voirie et des transports en commun à l'échelle de la COBAS, en partenariat avec l'ensemble des acteurs concernés. Ce suivi permettra notamment de localiser les arrêts et cheminements accessibles sur une carte, en vue de la diffusion de l'information aux usagers ayant des difficultés de déplacements.

Maitre d'ouvrage	Principaux financeurs	Partenaires	Budget prévisionnel
COBAS	COBAS	CommunesRégionDépartement	Fonctionnement :5 k€/an

Révision du Plan de Mobilité COBAS - Annexe accessibilité



Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



Action 13 : Poursuivre la mise en accessibilité de la voirie et des transports, notamment en améliorant l'accès à l'information

Objectifs et enjeux

- Poursuivre la mise en accessibilité des arrêts de bus, gares, ports, parcs relais et parcs de covoiturage
- Améliorer l'accessibilité des cheminements piétons par des aménagements qualitatifs et conformes aux normes en vigueur
- Améliorer et développer l'information à destination des personnes en situation de handicap
- Faciliter les déplacements pour tous

Description de l'action

L'action 13 prévoit d'assurer la poursuite de la mise en accessibilité de l'ensemble des gares ferroviaires (notamment des quais), et à hauteur d'environ 50% des arrêts de transport collectif inscrits au SD'AP. L'action prévoit également d'améliorer l'accessibilité des bateaux effectuant les liaisons maritimes (bus de mer et les potentielles futures liaisons maritimes).

Les cheminements piétons pourront être également rendus accessibles aux abords des gares, des parcs relais, des aires de covoiturage, des jetées, ainsi qu'au sein des zones apaisées (aires piétonnes, zones 20 et zones 30). La mise en accessibilité concernera les traversées piétonnes et les trottoirs, pour un total d'environ 5 kilomètres de linéaire à aménager. Les aménagements réalisés seront adaptés et qualitatifs, avec : du revêtement podotactile sans obstacle et non-glissant, des largeurs de trottoirs conformes et adaptées à la fréquentation, des abaissés de trottoirs aux intersections, des interventions ludiques et artistiques.

Une **étude** pourra être menée à l'échelle du bassin d'Arcachon avec les territoires voisins, pour réfléchir à une **uniformisation des pontons d'embarquement**, et faciliter l'accessibilité pour tous.

La poursuite de la mise en accessibilité s'accompagnera du développement de l'information à destination des personnes en situation de handicap. Des **outils d'information** pourront être établis, notamment :

- Un système d'information audio à développer sur le site internet Baïa,
- Une carte à destination du grand public accessible par tous (via des supports numériques et physiques). La carte comportera des informations sur les arrêts de bus accessibles, ainsi que sur les cheminements accessibles et les itinéraires à privilégier pour les personnes à mobilité réduite. La carte sera mise à jour avec les outils de suivi cités à l'action 12. Cette action visera à informer les citoyens sur les cheminements et arrêts de transport conformes aux normes d'accessibilité.

Exemple de bande de guidage pour les mal-voyants PMR (Source : Cerema)



Accusé certifié exécutoire Réception par le préfet 02/07/2024 Publication : 02/07/2024

Révision du Plan de Mobilité COBAS - Annexe accessibilité

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



Exemple de traversée piétonne accessible (Source : Cerema)



Maitre d'ouvrage	Principaux financeurs	Partenaires	Budget prévisionnel
COBASCommunesRégionDépartement	COBASCommunesRégionDépartement	AssociationsCOBANSybarval	Investissement :2,5 M€

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet 02/01/2024
Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



Action 14: Aménager la voirie en fonction de la hiérarchisation des voies pour un usage multimodal

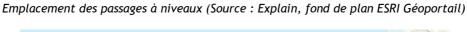
Objectifs et enjeux

- Sécuriser les conditions de déplacements sur le réseau routier et les franchissements des passages à niveau.
- Rééquilibrer le partage de la voirie, en accordant plus de place aux modes alternatifs à l'automobile sur les voies de liaison interquartiers et intercommunales

Description de l'action

L'action 14 prévoit l'amélioration des conditions de franchissement des passages à niveau, notamment pour les piétons, les cycles et les transports scolaires. Les passages à niveau pourront être aménagés avec de la signalisation, des barrières et/ou des feux indiquant le passage d'un train sur la ligne La Teste-de-Buch - Cazaux. Des espaces dédiées aux piétons pourront être créés à chaque passage à niveau pour séparer le flux piétons du flux voiture. Une priorité sera donnée aux passages à niveaux empruntés par les lignes de transports scolaires, ainsi que les passages à niveau disposant d'un flux piéton/vélo important.

L'aménagement du réseau de voirie en faveur des modes alternatifs devra prendre en compte l'amélioration de l'accessibilité pour tous, en particulier pour les personnes à mobilité réduite.





Passage à niveau Passage à niveau emprunté par les circuits scolaire

Maitre d'ouvrage	Principaux financeurs	Partenaires		Budget prévisionnel
COBAS	COBAS	Gestionnaires	de	Investissement : 25 M€
Communes	Communes	voirie		
Etat	Etat			
Région	Région			
 Département 	 Département 			
SNCF				

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet 02072024

Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



Action 22: Harmoniser les réglementations

Objectifs et enjeux

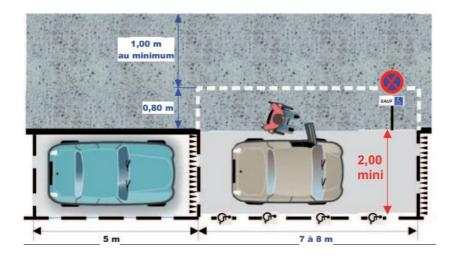
- Faire de la politique de stationnement, un levier du report modal, en assurant un bon équilibre entre stationnement public et stationnement privé
- Améliorer la lisibilité de la réglementation du stationnement

Description de l'action

L'action 22 vise d'une part à optimiser le nombre de places de stationnement publique et privée sur le territoire de la COBAS, en cohérence avec les usages souhaités ; et d'autre part à améliorer la lisibilité des règles du stationnement à durée limitée.

L'action prévoit de mettre aux normes et/ou de créer des places de stationnement à destination des Personnes à Mobilité Réduite, pour respecter les 2% de places de stationnement spécifiques réglementaires par commune, nécessitant d'effectuer un recensement au préalable.

Exemple de dimensionnement de place de stationnement longitudinal à destination des PMR (Source : Décrets n ° 2006-1657 et 2006-1658, arrêté du 15 janvier 2007 modifié le 18 septembre 2012)



ncipaux financeurs Parter	naires Budget prévisionnel
Communes COBAS	Investissement : 0,9 M€





Action 25 : Assurer le suivi des actions du Plan de Mobilité

Objectifs et enjeux

- Suivre l'avancée du PDM et ses effets
- S'assurer de la mise en œuvre coordonnée et cohérente des actions du PDM

Description de l'action

L'action 25 prévoit le suivi de l'avancement des actions, via un tableau de bord de suivi du PDM, récapitulant les actions, les acteurs, le degré d'avancement et les indicateurs de suivi et d'évaluation. L'outil de suivi sera rempli régulièrement afin d'établir un bilan à minima annuel de l'avancée du Plan de Mobilité. Le suivi des actions permettra de vérifier leur réalisation, leur efficacité par rapport aux objectifs fixés par le Plan de Mobilité, et apportera une aide à la décision, afin d'orienter la mise en œuvre du Plan de Mobilité, voire d'engager d'éventuelles mesures correctrices. Le suivi et l'évaluation se feront via le renseignement des indicateurs. Pour chaque indicateur, il pourra être précisé sa définition, son mode de calcul, l'état de référence, l'objectif visé, sa périodicité, son périmètre, et le ou le(s) fournisseur(s) de données.

Les instances mises en place pour l'élaboration du Plan de Mobilité pourront être sollicitées régulièrement. La fréquence des réunions de suivi du PDM sera déterminée lors de la première réunion. Elles seront animées par un référent technique et un référent politique de la COBAS, avec nécessairement la participation de chaque commune.

Maitre d'ouvrage	Principaux financeurs	Partenaires	Budget prévisionnel
COBAS	COBAS	 Communes Département Région Etat Exploitants de réseaux de transport collectif Atmo Nouvelle-Aquitaine 	Fonctionnement : 9 k€/an



La programmation des actions du PDM

La programmation dans le temps des actions liées à l'accessibilité PMR est synthétisée dans le tableau cidessous :

Figure 4: Echéancier prévisionnel

Action	Court terme	Moyen terme	Long terme
Action 2 : Organiser et coordonner les interventions entre			
les acteurs dans le cadre de projets d'aménagement			
urbain			
Action 5 : Faciliter l'accès aux sites touristiques tous			
modes			
Action 11 : Faire de la rue, un espace agréable pour les			
piétons, incluant les engins de déplacements personnels			
Action 12 : Assurer une mise en œuvre coordonnée des			
différents documents stratégiques			
Action 13 : Poursuivre la mise en accessibilité de la voirie			
et des transports, notamment en améliorant l'accès à			
l'information			
Action 14: Aménager la voirie en fonction de la			
hiérarchisation des voies pour un usage multimodal			
Action 22 : Harmoniser les réglementations			
Action 25 : Assurer le suivi des actions du Plan de Mobilité			





ANNEXE

Les Plans d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics réalisés

Commune d'Arcachon

Commune de La Teste-de-Buch

Commune de Gujan-Mestras

Commune du Teich

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 02/07/2024

Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS





REVISION DU PLAN DE MOBILITES Annexe environnementale

Version finale



Fonds Européen Agricole pour le Développement rural. L'Europe investit dans les zones rurales.







Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE Accusé certifié exécutoicobas Réception par le préfet 02/07/2024 Publication : 02/07/2024 d'Arcachon Sud

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



PDM COBAS – Annexe environnementale – version avant approbation





Sommaire

RESUME NON TECHNIQUE	8
1. PRESENTATION DU PLAN DE MOBILITE	8
2. SYNTHESE DE L'ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT	10
2.1. UN CONTEXTE GEOPHYSIQUE PEU CONTRAIGNANT ET UNE OCCUPATION DU SOL QUI S'ARTIFICIALISE	10 11 11 12 12
2.9. Plusieurs types de nuisances identifies sur le territoire	14 14 15
3. LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX	16
4. ARTICULATION AVEC LES DOCUMENTS-CADRES	16
5. JUSTIFICATION DES CHOIX : SOLUTIONS DE SUBSTITUTION RAISONNABLES ET MOTIFS DES CHOIX	17
5.1. SOLUTION DE SUBSTITUTION RAISONNABLES	
6. ANALYSE DES INCIDENCES DU PLAN D'ACTION	19
6.1. LES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PDM 6.2. LES MESURES D'EVITEMENT, DE REDUCTION ET DE COMPENSATION (ERC) 6.3. ZOOM SUR LES EMISSIONS DE GES. 6.4. ANALYSE DES SECTEURS SUSCEPTIBLES D'ETRE IMPACTES 6.5. ANALYSE DES INCIDENCES AU TITRE DE NATURA 2000	21 21 22
7. INDICATEURS ET MODALITE DE SUIVI	26
8. METHODOLOGIE	27
ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT	28
MILIEU PHYSIQUE ET OCCUPATION DU SOL	29
1. LE CLIMAT	29
1.1. TEMPERATURES	30 31 31
2. LA GEOLOGIE	33
3. LA TOPOGRAPHIE ET LE RELIEF	34
4. L'HYDROGRAPHIE	36

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE Accusé certifié exécutoicobas Réception par le préfet 02/07/2024 Publication : 02/07/2024 d'Arcachon Sud



5. OCCUPATION DU SOL	37
5.1. L'OCCUPATION DU SOL EN 2018	37
5.2. L'OCCUPATION DU SOL EN 2012	
5.3. ÉVOLUTION DE L'OCCUPATION DU SOL ENTRE 2012 ET 2018	40
6. ATOUTS, FAIBLESSES, PROBLEMATIQUES CLES ET ENJEUX	41
PAYSAGES ET PATRIMOINE	42
1. POSITIONNEMENT DE LA THEMATIQUE PAR RAPPORT AU PDU ET RAPPELS REGLEMENTAIRES	42
1.1. POSITIONNEMENT DE LA THEMATIQUE VIS-A-VIS DU PDU	42
1.2. RAPPELS REGLEMENTAIRES ET DOCUMENTS DE REFERENCE	
2. POINTS CLES ANALYTIQUES	42
2.1. Unites paysageres	42
2.2. LES SITES INSCRITS ET LES SITES CLASSES	
2.3. LES MONUMENTS HISTORIQUES	50
3. ATOUTS, FAIBLESSES, PROBLEMATIQUES CLES ET ENJEUX	52
MILIEUX NATURELS ET BIODIVERSITE	53
1. POSITIONNEMENT DE LA THEMATIQUE PAR RAPPORT AU PDU ET RAPPELS REGLEMENTAIRES	53
1.1. POSITIONNEMENT DE LA THEMATIQUE PAR RAPPORT AU PDU	
1.2. RAPPELS REGLEMENTAIRES ET DOCUMENTS DE REFERENCE	53
2. LES PRINCIPAUX MILIEUX NATURELS ET ESPECES ASSOCIEES	54
2.1. LES MILIEUX MARINS ET LITTORAUX	54
2.2. LES MILIEUX HUMIDES	55
2.3. LES SURFACES EN EAU ET LES COURS D'EAU	
2.4. LES MILIEUX FORESTIERS	
2.5. LES PELOUSES SECHES ET LANDES	
2.6. LES MILIEUX AGRICOLES	
2.7. LES ABORDS DES VOIRIES	
2.8. LES PRINCIPAUX FACTEURS D'EROSION DE LA BIODIVERSITE	
3. LES PERIMETRES D'INVENTAIRES ET DE PROTECTION	
3.1. LES ZONES NATURELLES D'INTERET ECOLOGIQUE FAUNISTIQUE ET FLORISTIQUE (ZNIEFF)	
3.2. LES ZONES IMPORTANTES POUR LA CONSERVATION DES OISEAUX (ZICO)	
3.3. LES ZONES D'INVENTAIRES DES ZONES HUMIDES	62
4. LES PERIMETRES DE PROTECTION	64
4.1. LES PROTECTIONS CONTRACTUELLES	64
4.2. LES PROTECTIONS REGLEMENTAIRES	66
4.3. LES FORETS RELEVANT DU REGIME FORESTIER	67
4.4. LES PROTECTIONS FONCIERES	
4.5. TERRITOIRES LABELLISES AU NIVEAU INTERNATIONAL (CONVENTION)	71
5. FONCTIONNALITES ECOLOGIQUES : VERS UNE TRAME VERTE ET BLEUE	72
5.1. DEFINITION DE LA TRAME VERTE ET BLEUE	
5.2. Contexte reglementaire	
5.3. INTEGRATION DES ELEMENTS DU SRCE AQUITAINE ET DU SCOT BASSIN D'ARCACHON VAL DE L'EYRE	
5.4. POINT SUR LA DENOMINATION DES ELEMENTS CONSTITUANT LA TVB	
5.5. ÉLEMENTS DE LA TRAME VERTE ET BLEUE A L'ECHELLE DU TERRITOIRE DE LA COBAS	
6. ATOUTS, FAIBLESSES, PROBLEMATIQUES CLES ET ENJEUX	85

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE Accusé certifié exécutoicobas Réception par le préfet 02/07/2024 Publication : 02/07/2024 d'Arcachon Sud



EAU	87
1. POSITIONNEMENT DE LA THEMATIQUE PAR RAPPORT AU PDU ET RAPPELS REGLEMENTAIRES	87
1.1. POSITIONNEMENT DE LA THEMATIQUE VIS-A-VIS DU PDU	
1.2. RAPPELS REGLEMENTAIRES ET DOCUMENTS DE REFERENCE	87
2. POINTS CLES ANALYTIQUES	88
2.1. RESEAU HYDROGRAPHIQUE	88
2.2. ALIMENTATION EN EAU POTABLE	
2.3. ASSAINISSEMENT	
2.4. LES EAUX PLUVIALES	
3. ATOUTS, FAIBLESSES, PROBLEMATIQUES CLES ET ENJEUX	
RESSOURCES MINERALES	97
1. POSITIONNEMENT DE LA THEMATIQUE PAR RAPPORT AU PDU ET RAPPELS REGLEMENTAIRES	97
1.1. POSITIONNEMENT DE LA THEMATIQUE VIS-A-VIS DU PDU	
1.2. RAPPELS REGLEMENTAIRES ET DOCUMENTS DE REFERENCE	97
2. POINTS CLES ANALYTIQUES	97
2.1. Ressource geologique	
2.2. CHIFFRES CLES DE 2015 SUR LE DEPARTEMENT DE LA GIRONDE	
2.3. CHIFFRES CLES DE 2015 SUR LE SCOT DU BASSIN D'ARCACHON ET DU VAL DE L'EYRE (SYBARVAL)	
2.4. LES CARRIERES SUR LE TERRITOIRE	
3. ATOUTS, FAIBLESSES, PROBLEMATIQUES CLES ET ENJEUX	
ENERGIE ET GAZ A EFFET DE SERRE	100
1. POSITIONNEMENT DE LA THEMATIQUE PAR RAPPORT AU PDU ET RAPPELS REGLEMENTAIRES	100
1.1. POSITIONNEMENT DE LA THEMATIQUE VIS-A-VIS DU PDU	100
1.1. POSITIONNEMENT DE LA THEMATIQUE VIS-A-VIS DU PDU	100
1.1. POSITIONNEMENT DE LA THEMATIQUE VIS-A-VIS DU PDU 1.2. RAPPELS REGLEMENTAIRES ET DOCUMENTS DE REFERENCE 1.3. OBJECTIFS DE REFERENCE	100 100 102
1.1. POSITIONNEMENT DE LA THEMATIQUE VIS-A-VIS DU PDU	100 100 102
1.1. POSITIONNEMENT DE LA THEMATIQUE VIS-A-VIS DU PDU 1.2. RAPPELS REGLEMENTAIRES ET DOCUMENTS DE REFERENCE 1.3. OBJECTIFS DE REFERENCE	100 100 102 103
1.1. POSITIONNEMENT DE LA THEMATIQUE VIS-A-VIS DU PDU 1.2. RAPPELS REGLEMENTAIRES ET DOCUMENTS DE REFERENCE. 1.3. OBJECTIFS DE REFERENCE. 2. DEFINITIONS. 2.1. DEFINITIONS RELATIVES A L'ENERGIE. 2.2. DEFINITIONS RELATIVES AUX GAZ A EFFET DE SERRE (GES).	100 100 102 103 103
1.1. POSITIONNEMENT DE LA THEMATIQUE VIS-A-VIS DU PDU 1.2. RAPPELS REGLEMENTAIRES ET DOCUMENTS DE REFERENCE. 1.3. OBJECTIFS DE REFERENCE. 2. DEFINITIONS. 2.1. DEFINITIONS RELATIVES A L'ENERGIE 2.2. DEFINITIONS RELATIVES AUX GAZ A EFFET DE SERRE (GES) 2.3. LES DIFFERENTS TYPES D'EMISSIONS DE GAZ A EFFET DE SERRE (GES).	100 102 103 103 104
1.1. POSITIONNEMENT DE LA THEMATIQUE VIS-A-VIS DU PDU 1.2. RAPPELS REGLEMENTAIRES ET DOCUMENTS DE REFERENCE. 1.3. OBJECTIFS DE REFERENCE. 2. DEFINITIONS. 2.1. DEFINITIONS RELATIVES A L'ENERGIE. 2.2. DEFINITIONS RELATIVES AUX GAZ A EFFET DE SERRE (GES).	100 102 103 103 104
1.1. POSITIONNEMENT DE LA THEMATIQUE VIS-A-VIS DU PDU 1.2. RAPPELS REGLEMENTAIRES ET DOCUMENTS DE REFERENCE. 1.3. OBJECTIFS DE REFERENCE. 2. DEFINITIONS. 2.1. DEFINITIONS RELATIVES A L'ENERGIE. 2.2. DEFINITIONS RELATIVES AUX GAZ A EFFET DE SERRE (GES). 2.3. LES DIFFERENTS TYPES D'EMISSIONS DE GAZ A EFFET DE SERRE (GES). 3. POINTS CLES ANALYTIQUES. 3.1. CONSOMMATIONS ENERGETIQUES.	100 102 103 103 104 105
1.1. POSITIONNEMENT DE LA THEMATIQUE VIS-A-VIS DU PDU 1.2. RAPPELS REGLEMENTAIRES ET DOCUMENTS DE REFERENCE 1.3. OBJECTIFS DE REFERENCE 2. DEFINITIONS 2.1. DEFINITIONS RELATIVES A L'ENERGIE. 2.2. DEFINITIONS RELATIVES AUX GAZ A EFFET DE SERRE (GES) 2.3. LES DIFFERENTS TYPES D'EMISSIONS DE GAZ A EFFET DE SERRE (GES) 3. POINTS CLES ANALYTIQUES 3.1. CONSOMMATIONS ENERGETIQUES 3.2. PRODUCTION ENERGETIQUE	100 102 103 103 103 104 105 105
1.1. POSITIONNEMENT DE LA THEMATIQUE VIS-A-VIS DU PDU 1.2. RAPPELS REGLEMENTAIRES ET DOCUMENTS DE REFERENCE 1.3. OBJECTIFS DE REFERENCE 2. DEFINITIONS 2.1. DEFINITIONS RELATIVES A L'ENERGIE. 2.2. DEFINITIONS RELATIVES AUX GAZ A EFFET DE SERRE (GES) 2.3. LES DIFFERENTS TYPES D'EMISSIONS DE GAZ A EFFET DE SERRE (GES) 3. POINTS CLES ANALYTIQUES 3.1. CONSOMMATIONS ENERGETIQUES 3.2. PRODUCTION ENERGETIQUE 3.3. ÉMISSIONS DE GAZ A EFFET DE SERRE	100 102 103 103 104 105 109
1.1. POSITIONNEMENT DE LA THEMATIQUE VIS-A-VIS DU PDU 1.2. RAPPELS REGLEMENTAIRES ET DOCUMENTS DE REFERENCE. 1.3. OBJECTIFS DE REFERENCE. 2. DEFINITIONS. 2.1. DEFINITIONS RELATIVES A L'ENERGIE. 2.2. DEFINITIONS RELATIVES AUX GAZ A EFFET DE SERRE (GES). 2.3. LES DIFFERENTS TYPES D'EMISSIONS DE GAZ A EFFET DE SERRE (GES). 3. POINTS CLES ANALYTIQUES. 3.1. CONSOMMATIONS ENERGETIQUES. 3.2. PRODUCTION ENERGETIQUE 3.3. ÉMISSIONS DE GAZ A EFFET DE SERRE. 4. ATOUTS, FAIBLESSES, PROBLEMATIQUES CLES ET ENJEUX.	100 102 103 103 104 105 109 114 117
1.1. POSITIONNEMENT DE LA THEMATIQUE VIS-A-VIS DU PDU 1.2. RAPPELS REGLEMENTAIRES ET DOCUMENTS DE REFERENCE 1.3. OBJECTIFS DE REFERENCE 2. DEFINITIONS 2.1. DEFINITIONS RELATIVES A L'ENERGIE. 2.2. DEFINITIONS RELATIVES AUX GAZ A EFFET DE SERRE (GES) 2.3. LES DIFFERENTS TYPES D'EMISSIONS DE GAZ A EFFET DE SERRE (GES) 3. POINTS CLES ANALYTIQUES 3.1. CONSOMMATIONS ENERGETIQUES 3.2. PRODUCTION ENERGETIQUE 3.3. ÉMISSIONS DE GAZ A EFFET DE SERRE	100 102 103 103 104 105 109 114 117
1.1. POSITIONNEMENT DE LA THEMATIQUE VIS-A-VIS DU PDU 1.2. RAPPELS REGLEMENTAIRES ET DOCUMENTS DE REFERENCE. 1.3. OBJECTIFS DE REFERENCE. 2. DEFINITIONS. 2.1. DEFINITIONS RELATIVES A L'ENERGIE. 2.2. DEFINITIONS RELATIVES AUX GAZ A EFFET DE SERRE (GES). 2.3. LES DIFFERENTS TYPES D'EMISSIONS DE GAZ A EFFET DE SERRE (GES). 3. POINTS CLES ANALYTIQUES. 3.1. CONSOMMATIONS ENERGETIQUES. 3.2. PRODUCTION ENERGETIQUE 3.3. ÉMISSIONS DE GAZ A EFFET DE SERRE. 4. ATOUTS, FAIBLESSES, PROBLEMATIQUES CLES ET ENJEUX.	100 103 103 103 104 105 109 114 117
1.1. POSITIONNEMENT DE LA THEMATIQUE VIS-A-VIS DU PDU 1.2. RAPPELS REGLEMENTAIRES ET DOCUMENTS DE REFERENCE	100 103 103 103 104 105 109 114 117 119
1.1. POSITIONNEMENT DE LA THEMATIQUE VIS-A-VIS DU PDU 1.2. RAPPELS REGLEMENTAIRES ET DOCUMENTS DE REFERENCE 1.3. OBJECTIFS DE REFERENCE 2. DEFINITIONS 2.1. DEFINITIONS RELATIVES A L'ENERGIE 2.2. DEFINITIONS RELATIVES AUX GAZ A EFFET DE SERRE (GES) 2.3. LES DIFFERENTS TYPES D'EMISSIONS DE GAZ A EFFET DE SERRE (GES) 3. POINTS CLES ANALYTIQUES 3.1. CONSOMMATIONS ENERGETIQUES 3.2. PRODUCTION ENERGETIQUE 3.3. ÉMISSIONS DE GAZ A EFFET DE SERRE 4. ATOUTS, FAIBLESSES, PROBLEMATIQUES CLES ET ENJEUX AIR 1. POSITIONNEMENT DE LA THEMATIQUE PAR RAPPORT AU PDU ET RAPPELS REGLEMENTAIRES 1.1. POSITIONNEMENT DE LA THEMATIQUE VIS-A-VIS DU PDU 1.2. RAPPELS REGLEMENTAIRES ET DOCUMENTS DE REFERENCE	100 103 103 103 105 105 119 119 119
1.1. POSITIONNEMENT DE LA THEMATIQUE VIS-A-VIS DU PDU 1.2. RAPPELS REGLEMENTAIRES ET DOCUMENTS DE REFERENCE. 1.3. OBJECTIFS DE REFERENCE. 2. DEFINITIONS. 2.1. DEFINITIONS RELATIVES A L'ENERGIE 2.2. DEFINITIONS RELATIVES AUX GAZ A EFFET DE SERRE (GES). 2.3. LES DIFFERENTS TYPES D'EMISSIONS DE GAZ A EFFET DE SERRE (GES). 3. POINTS CLES ANALYTIQUES. 3.1. CONSOMMATIONS ENERGETIQUES. 3.2. PRODUCTION ENERGETIQUE. 3.3. ÉMISSIONS DE GAZ A EFFET DE SERRE. 4. ATOUTS, FAIBLESSES, PROBLEMATIQUES CLES ET ENJEUX. AIR. 1. POSITIONNEMENT DE LA THEMATIQUE PAR RAPPORT AU PDU ET RAPPELS REGLEMENTAIRES. 1.1. POSITIONNEMENT DE LA THEMATIQUE VIS-A-VIS DU PDU. 1.2. RAPPELS REGLEMENTAIRES ET DOCUMENTS DE REFERENCE. 1.3. OBJECTIFS DE REFERENCE.	100 103 103 103 105 105 119 119 119
1.1. POSITIONNEMENT DE LA THEMATIQUE VIS-A-VIS DU PDU 1.2. RAPPELS REGLEMENTAIRES ET DOCUMENTS DE REFERENCE 1.3. OBJECTIFS DE REFERENCE 2. DEFINITIONS 2.1. DEFINITIONS RELATIVES A L'ENERGIE 2.2. DEFINITIONS RELATIVES AUX GAZ A EFFET DE SERRE (GES) 2.3. LES DIFFERENTS TYPES D'EMISSIONS DE GAZ A EFFET DE SERRE (GES) 3. POINTS CLES ANALYTIQUES 3.1. CONSOMMATIONS ENERGETIQUES 3.2. PRODUCTION ENERGETIQUE 3.3. ÉMISSIONS DE GAZ A EFFET DE SERRE 4. ATOUTS, FAIBLESSES, PROBLEMATIQUES CLES ET ENJEUX AIR 1. POSITIONNEMENT DE LA THEMATIQUE PAR RAPPORT AU PDU ET RAPPELS REGLEMENTAIRES 1.1. POSITIONNEMENT DE LA THEMATIQUE VIS-A-VIS DU PDU 1.2. RAPPELS REGLEMENTAIRES ET DOCUMENTS DE REFERENCE	100 103 103 103 105 105 119 119 119 119
1.1. POSITIONNEMENT DE LA THEMATIQUE VIS-A-VIS DU PDU 1.2. RAPPELS REGLEMENTAIRES ET DOCUMENTS DE REFERENCE. 1.3. OBJECTIFS DE REFERENCE. 2. DEFINITIONS. 2.1. DEFINITIONS RELATIVES A L'ENERGIE 2.2. DEFINITIONS RELATIVES AUX GAZ A EFFET DE SERRE (GES). 2.3. LES DIFFERENTS TYPES D'EMISSIONS DE GAZ A EFFET DE SERRE (GES). 3. POINTS CLES ANALYTIQUES. 3.1. CONSOMMATIONS ENERGETIQUES. 3.2. PRODUCTION ENERGETIQUE. 3.3. ÉMISSIONS DE GAZ A EFFET DE SERRE. 4. ATOUTS, FAIBLESSES, PROBLEMATIQUES CLES ET ENJEUX. AIR. 1. POSITIONNEMENT DE LA THEMATIQUE PAR RAPPORT AU PDU ET RAPPELS REGLEMENTAIRES. 1.1. POSITIONNEMENT DE LA THEMATIQUE VIS-A-VIS DU PDU. 1.2. RAPPELS REGLEMENTAIRES ET DOCUMENTS DE REFERENCE. 1.3. OBJECTIFS DE REFERENCE.	100 103 103 105 105 109 119 119 119 119 119 120





3. POINTS CLES ANALYTIQUES	124
3.1. RESEAU DE SURVEILLANCE	124
3.2. CONCENTRATIONS DE POLLUANTS ATMOSPHERIQUES EN GIRONDE	125
3.3. IMPACT DES DEPLACEMENTS	
3.4. ZOOM SUR LES MESURES EN AIR AMBIANT 2017-2018 MENEES SUR LE BASSIN D'ARCACHON	
3.5. ZOOM SUR L'ETUDE DE L'IMPACT DE LA RN250 SUR LA QUALITE DE L'AIR DANS LE SECTEUR DE LA TESTE-DE-BUCH	
3.6. ÉMISSIONS DES POLLUANTS A EFFET SANITAIRE	
4. ATOUTS, FAIBLESSES, PROBLEMATIQUES CLES ET ENJEUX	134
NUISANCES SONORES	137
1. POSITIONNEMENT DE LA THEMATIQUE PAR RAPPORT AU PDU ET RAPPELS REGLEMENTAIRES	137
1.1. POSITIONNEMENT DE LA THEMATIQUE VIS-A-VIS DU PDU	137
1.2. RAPPELS REGLEMENTAIRES ET DOCUMENTS DE REFERENCE	137
2. QUELQUES DEFINITIONS	137
3. ELEMENTS DE DIAGNOSTIC	141
3.1. LES ZONES CALMES	
3.2. LE CLASSEMENT SONORE	
3.3. LES PLANS DE PREVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT (PPBE)	
3.4. CARTES DE BRUIT STRATEGIQUES (CBS)	
3.5. Bruit Aerien	
4. ONDES ELECTROMAGNETIQUES	
5. POLLUTION LUMINEUSE	
6. NUISANCES OLFACTIVES	
7. ATOUTS, FAIBLESSES, PROBLEMATIQUES CLES ET ENJEUX	151
DECHETS	153
1. POSITIONNEMENT DE LA THEMATIQUE PAR RAPPORT AU PDU ET RAPPELS REGLEMENTAIRES	153
1.1. POSITIONNEMENT DE LA THEMATIQUE VIS-A-VIS DU PDU	
1.2. RAPPELS REGLEMENTAIRES ET DOCUMENTS DE REFERENCE	153
2. POINTS CLES ANALYTIQUES	154
2.1. GISEMENT DE DECHETS	154
2.2. COLLECTE	
2.3. Traitement et valorisation	
2.4. Transport des dechets	
2.5. BILAN	
3. ATOUTS, FAIBLESSES, PROBLEMATIQUES CLES ET ENJEUX	
SITES ET SOLS POLLUES	
1. POSITIONNEMENT DE LA THEMATIQUE PAR RAPPORT AU PDU ET RAPPELS REGLEMENTAIRES	
1.1. POSITIONNEMENT DE LA THEMATIQUE VIS-A-VIS DU PDU	
1.2. RAPPELS REGLEMENTAIRES ET DOCUMENTS DE REFERENCE	
2. POINTS CLES ANALYTIQUES	
2.1. LES DONNEES BASIAS (POLLUTION POTENTIELLE)	
2.2. LES DONNEES BASOL (POLLUTION AVEREE)	
2.3. Le registre français des emissions polluantes (IREP)	163



2.4. LES INSTALLATIONS CLASSEES POUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT (ICPE)	163
3. ATOUTS, FAIBLESSES, PROBLEMATIQUES CLES ET ENJEUX	164
RISQUES	165
1. POSITIONNEMENT DE LA THEMATIQUE PAR RAPPORT AU PDU ET RAPPELS REGLEMENTAIRES	165
1.1. POSITIONNEMENT DE LA THEMATIQUE VIS-A-VIS DU PDU	165
1.2. RAPPELS REGLEMENTAIRES ET DOCUMENTS DE REFERENCE	
1.3. Definitions	166
2. POINTS CLES ANALYTIQUES	167
2.1. LES RISQUES MAJEURS SUR LE TERRITOIRE	167
2.2. Informations preventives sur les risques majeurs	
2.3. LES ARRETES PORTANT RECONNAISSANCE DE L'ETAT DE CATASTROPHE NATURELLE	
2.4. RISQUES D'INONDATION	
2.5. RISQUES LIES AUX PHENOMENES METEOROLOGIQUES	
2.6. RISQUE MOUVEMENT DE TERRAIN	
2.7. RISQUE SISMIQUE	
2.8. RISQUE LIE AU RADON	
2.9. RISQUE FEU DE FORET	
2.11. RISQUE INDUSTRIEL	
3. ATOUTS, FAIBLESSES, PROBLEMATIQUES CLES ET ENJEUX	
PRESENTATION DU PROJET	
1. LA STRATEGIE TERRITORIALE DU PDM DE LA COBAS	188
2. LE PLAN D'ACTION	189
ARTICULATION	190
1. LE SENS JURIDIQUE DE L'ARTICULATION	190
2. PLANS ET PROGRAMMES AVEC LESQUELS LE PDM ENTRETIENT UN RAPPORT DE COMPATIBILITE O	
PRISE EN COMPTE	190
2.1. LES PLANS ET PROGRAMME ETUDIES ET L'ANALYSE DES DOCUMENTS RELATIFS	191
IUSTIFICATION DU PROJET	200
1. SOLUTIONS DE SUBSTITUTION RAISONNABLES ET MOTIFS DES CHOIX	200
1.1. SOLUTIONS DE SUBSTITUTION RAISONNABLES	200
2. MOTIFS DES CHOIX	209
2.1. LA CONTINUITE D'UNE DEMARCHE VOLONTARISTE	209
2.2. DES CHOIX D'ARBITRAGE ECONOMIQUE	210
2.3. UNE APPROCHE ENVIRONNEMENTALE INTEGREE AU PROJET	211
2.4. LES ELEMENTS ENVIRONNEMENTAUX AYANT STRUCTURE LES CHOIX DU PROJET	213
ANALYSE DES INCIDENCES	217
1. ANALYSE DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES	217
1.1. METHODE D'ANALYSE DES INCIDENCES DU PDM	217
1.2. ANALYSE GLOBALE DES INCIDENCES DES ACTIONS DU PDM	223
1.3. SECTEURS SUSCEPTIBLES D'ETRE IMPACTES A LA MISE EN ŒUVRE DU PDM	231
1.4. ZOOM SUR LES SECTEURS LES PLUS SENSIBLES	
1.5. ÉTUDE DES INCIDENCES AU TITRE DE NATURA 2000	241





2.1. LES MESURES INCLUES DANS LE PLAN D'ACTION	247
2.2. MESURES ERC COMPLEMENTAIRES	248
3. METHODOLOGIE UTILISEE POUR LA REALISATION DE L'EVALUATION	249
3.1. GENERALITES SUR LA DEMARCHE D'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE DU PDM DE LA COBAS	
3.2. LIMITES DE L'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE	249
DISPOSITIF DE SUIVI ENVIRONNEMENTAL	251
1. LES DIFFERENTS TYPES D'INDICATEURS DE SUIVI	251
2. PROPOSITIONS D'INDICATEURS	251
3. MODALITES DE SUIVI	253
ANNEXES	254
ANNEXE 1: REGLEMENTATION CONCERNANT LA QUALITE DE L'AIR (SOURCE: ATMO GRAND EST)	255
Annexe 2 : Classement sonore du reseau routier	258
Annexe 3 : Classement sonore du reseau ferroviaire	261
Annexe 3 : Classement sonore du reseau ferroviaire	261 262
Annexe 3 : Classement sonore du reseau ferroviaire	261 262 264
Annexe 3 : Classement sonore du reseau ferroviaire Annexe 4 : Zones bruyantes sur les routes departementales Annexe 5 : Liste des sites BASOL Annexe 6 : Liste des sites recenses par l'IREP en 2017	261 262 264 265
ANNEXE 3: CLASSEMENT SONORE DU RESEAU FERROVIAIRE ANNEXE 4: ZONES BRUYANTES SUR LES ROUTES DEPARTEMENTALES ANNEXE 5: LISTE DES SITES BASOL ANNEXE 6: LISTE DES SITES RECENSES PAR L'IREP EN 2017 ANNEXE 7: LISTE DES INSTALLATIONS CLASSEES POUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT (ICPE)	261 262 264 265
Annexe 3 : Classement sonore du reseau ferroviaire	261 262 264 265 267
ANNEXE 3 : CLASSEMENT SONORE DU RESEAU FERROVIAIRE ANNEXE 4 : ZONES BRUYANTES SUR LES ROUTES DEPARTEMENTALES ANNEXE 5 : LISTE DES SITES BASOL ANNEXE 6 : LISTE DES SITES RECENSES PAR L'IREP EN 2017 ANNEXE 7 : LISTE DES INSTALLATIONS CLASSEES POUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT (ICPE) ANNEXE 8 : LES ARRETES PORTANT RECONNAISSANCE DE L'ETAT DE CATASTROPHE NATURELLE ANNEXE 9 : TABLEAU DE SYNTHESE DES ENJEUX DU TRI DU BASSIN D'ARCACHON	261 262 264 265 267
ANNEXE 3 : CLASSEMENT SONORE DU RESEAU FERROVIAIRE ANNEXE 4 : ZONES BRUYANTES SUR LES ROUTES DEPARTEMENTALES ANNEXE 5 : LISTE DES SITES BASOL ANNEXE 6 : LISTE DES SITES RECENSES PAR L'IREP EN 2017 ANNEXE 7 : LISTE DES INSTALLATIONS CLASSEES POUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT (ICPE) ANNEXE 8 : LES ARRETES PORTANT RECONNAISSANCE DE L'ETAT DE CATASTROPHE NATURELLE ANNEXE 9 : TABLEAU DE SYNTHESE DES ENJEUX DU TRI DU BASSIN D'ARCACHON. ANNEXE 10 : LES PRINCIPAUX OUVRAGES DE PROTECTION EXISTANTS	261 262 264 265 267 268
ANNEXE 3 : CLASSEMENT SONORE DU RESEAU FERROVIAIRE ANNEXE 4 : ZONES BRUYANTES SUR LES ROUTES DEPARTEMENTALES ANNEXE 5 : LISTE DES SITES BASOL ANNEXE 6 : LISTE DES SITES RECENSES PAR L'IREP EN 2017 ANNEXE 7 : LISTE DES INSTALLATIONS CLASSEES POUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT (ICPE) ANNEXE 8 : LES ARRETES PORTANT RECONNAISSANCE DE L'ETAT DE CATASTROPHE NATURELLE ANNEXE 9 : TABLEAU DE SYNTHESE DES ENJEUX DU TRI DU BASSIN D'ARCACHON	261 262 264 265 267 268

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet 02/07/2024
Publication : 02/07/2024 d'Arcachon Sud

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS





1. Présentation du Plan de mobilité

Conformément à l'article R. 122-20 du Code de l'environnement, le rapport environnemental comprend :

 1° Une présentation générale indiquant, de manière résumée, les objectifs du plan, schéma, programme ou document de planification et son contenu, son articulation avec d'autres plans, schémas, programmes ou documents de planification et, le cas échéant, si ces derniers ont fait, feront ou pourront eux-mêmes faire l'objet d'une évaluation environnementale;

Le présent chapitre présente ainsi les grandes généralités du PDM de la COBAS.

Le Plan de mobilité (PDM) est un document de planification des déplacements et de la mobilité obligatoire pour la majorité des agglomérations de plus de 100 000 habitants (liste fixée à l'arrêté du 28 juin 2016). Il programme les décisions des autorités publiques et les actions à mener en matière de déplacements et d'urbanisation et détermine les principes régissant l'organisation du transport de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement.

Conformément au Code des Transports, le PDM définit au travers d'un plan d'action une stratégie globale de maîtrise du trafic automobile, de développement des transports en commun et des modes actifs, dans un projet de réduction des nuisances environnementales, d'amélioration de la santé et de la sécurité et de renforcement de la cohésion sociale et urbaine.

A partir du diagnostic multithématique, dix axes ont été définis pour répondre aux enjeux généraux de croissance démographique, économique, sociétale et environnemental du territoire :

- A : Mieux articuler l'interface entre urbanisme et mobilités
- B : Rendre plus attractif les réseaux de transport collectifs et favoriser l'intermodalité
- C : Poursuivre et valoriser le développement des modes actifs
- D : Coordonner et faciliter la mise en accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite
- E : Maîtriser la circulation routière et favoriser la multimodalité
- F : Améliorer la sécurité routière
- G : Développer les pratiques d'écomobilité
- H : Inciter au transport de marchandises durable
- I : Agir sur le stationnement pour favoriser les alternatives à la voiture
- Axe transversal : Préserver l'environnement et réduire les nuisances générées par les déplacements

Ils traduisent le choix politique d'organisation des mobilités du territoire, pour les 10 années à venir, à partir duquel s'est construite l'organisation des déplacements.

Les principales actions identifiées pour mettre en œuvre le scénario retenu sont représentées schématiquement sur l'illustration suivante.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE

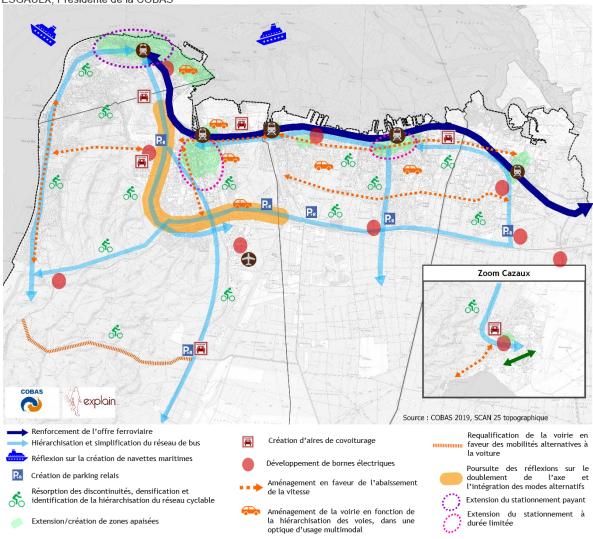
Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet 02/07/2024

Publication: 02/07/2024 d'Arcachon Sud

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS





Ce schéma a ensuite été décliné en un plan d'actions, illustré sous forme de fiches actions détaillées. Elles sont synthétisées dans le tableau suivant :

A -	Mieux articuler l'interface entre urbanisme et mobilités
1	Anticiper l'aménagement du territoire en visant une mobilité plus durable
2	Organiser et coordonner les interventions entre les acteurs dans le cadre de projets d'aménagement urbain
B - F	Rendre plus attractif les réseaux de transport collectifs et favoriser l'intermodalité
3	Renforcer les connexions avec l'extérieur
4	Hiérarchiser et renforcer le réseau de bus
5	Faciliter l'accès aux sites touristiques tous modes
6	Etudier plusieurs aménagements/équipements en faveur de l'amélioration de la vitesse des bus
7	Renforcer et améliorer l'intermodalité et la multimodalité
C - F	Poursuivre et valoriser le développement des modes actifs (marche à pied, vélos)
8	Densifier, sécuriser et hiérarchiser le réseau cyclable
9	Développer fortement le stationnement vélo
10	Mettre en place des services vélo
11	Faire de la rue, un espace agréable pour les piétons, incluant les engins de déplacements personnels
D - (Coordonner et faciliter la mise en accessibilité
12	Assurer une mise en œuvre coordonnée des différents documents stratégiques
13	Poursuivre la mise en accessibilité de la voirie et des transports, notamment en améliorant l'accès à l'information





E - N	Maîtriser et sécuriser la circulation routière et favoriser la multimodalité
14	Aménager la voirie en fonction de la hiérarchisation des voies pour un usage multimodal
15	Apaiser les vitesses de circulation en faveur des modes alternatifs à la voiture
F - D	Développer les pratiques d'écomobilité
16	Poursuivre le renouvellement des véhicules par des modes moins polluants
17	Améliorer et développer les mobilités alternatives
18	Inciter au développement des mobilités durables dans les entreprises et administrations, notamment par la réalisation de Plan de Mobilité Employeur
G - I	nciter au transport de marchandises durable
19	Mettre en place une instance de coordination acteurs publics/privés
20	Etudier un schéma directeur logistique, pour proposer des évolutions de réglementation et engager des réflexions sur un fret alternatif
21	Développer les services de proximité et étudier l'implantation de nouveaux espaces logistiques
H - /	Agir sur le stationnement pour favoriser les alternatives à la voiture
22	Harmoniser les réglementations
23	Améliorer la rotation des véhicules en centre-ville
24	Agir contre le stationnement illicite
1 - P	oursuivre une mise en œuvre collective et efficiente avec les acteurs du territoire
25	Assurer le suivi des actions du Plan de Mobilité
26	Mener des actions de communication et de sensibilisation auprès des usagers

2. Synthèse de l'état initial de l'environnement

Le scénario d'évolution de l'environnement en l'absence de projet de PDM, dit scénario référence ou scénario au fil de l'eau, est un outil capital pour mener à bien le travail d'évaluation environnementale, mais également d'accompagnement stratégique de la démarche de PDM. En décrivant l'évolution du territoire en l'absence de PDM, le scénario au fil de l'eau permet de caractériser les évolutions tendancielles qui donnent le cadre de l'évaluation des incidences du projet.

2.1. Un contexte géophysique peu contraignant et une occupation du sol qui s'artificialise

Excepté au niveau des de la dune du Pilat, le territoire de la COBAS est doté d'un relief peu marqué (de 0 à 108 m d'altitude), ce qui constitue un avantage pour l'aménagement urbain et la praticité des modes doux. Le climat est de type océanique, caractérisé par des hivers doux et des étés tempérés et marqué par des vents d'ouest dominants. Plusieurs cours d'eau jalonnent le territoire de la COBAS, dont les principaux sont les canaux de Nezer et des Landes. La Leyre forme également la limite à l'est du territoire.

D'après les données sont issues de la station Météo France de Bordeaux Mérignac, les températures moyennes ont augmenté d'environ 1,2°C depuis le début du siècle. Selon l'étude, les principaux effets du changement climatique sur le territoire sont : l'aggravation des épisodes caniculaires, de sécheresse et de fortes pluies (tempêtes).

En 2018, la COBAS est dominée par des milieux naturels ou des forêts (70 % de sa surface). Les territoires artificialisés en occupent presque 20 %. Entre 2012 et 2018, un peu plus de 69 ha ont changé d'occupation des sols dont 26 ha de milieux naturels qui ont été artificialisés.

En l'absence de PDM, les facteurs relatifs au transport à l'origine des évolutions climatiques perdureraient. L'artificialisation des milieux naturels continuerait de décroître par la mise en œuvre du SCoT du Bassin d'Arcachon et du Val de l'Eyre et des PLU qui encadrent l'artificialisation des milieux naturels.

2.2. Des paysages et des éléments patrimoniaux à intégrer au niveau des infrastructures de transport

Le territoire de la COBAS présente un patrimoine paysager riche mêlant plaines, dunes et boisements. Plusieurs unités paysagères peuvent être identifiées (les landes girondines, la bande littorale, la lagune du bassin

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

PDM COBAS – Annexe environnementale – version avant approbation

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE

Accusé certifié exécutoires Réception par le préfet <u>02/07/2</u>024 Publication : 02/07/202/4 d'Arcachon Sud

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



d'Arcachon, Arcachon et la dune du Pyla, le littoral ostréicole de la Teste-de-Buch au Teich et le littoral d'Andernos (couvrant une petite partie de Le Teich). De manière globale, le patrimoine naturel, bâti et historique est important et fait l'objet de nombreuses protections : 3 sites classés et 8 sites inscrits ainsi que 8 monuments historiques.

Cependant, des secteurs tels que les vallées habitées des landes girondines sont confrontés à une pression urbaine qui tend à dénaturer les paysages.

En l'absence de PDM, les infrastructures et les aménagements liés aux transports pourraient ne pas tenir compte suffisamment des éléments patrimoniaux et des paysages (centres villageois, entrées de villes notamment). D'autre part, le phénomène de noircissement des façades et monuments par les émissions polluantes se poursuivrait à l'identique.

2.3. Des milieux naturels, des espèces et des fonctionnalités écologiques à préserver

Le patrimoine de la COBAS et remarquable. Il est composé d'habitats naturels variés (milieux boisés, milieux prairiaux, landes, milieux ouverts thermophiles, milieux aquatiques et humides) et d'une grande diversité d'espèces, dont certaines d'intérêt communautaire. Le territoire compte en effet 12 ZNIEFF qui s'étendent sur un cinquième du territoire. Plusieurs secteurs à enjeux forts pour la biodiversité ont également été identifiés sur le territoire (notamment le Bassin d'Arcachon et delta de la Leyre, la réserve ornithologique de la Teich et la Dune du Pilat). Afin de préserver ce patrimoine, des protections ont été mises en place : 6 sites Natura 2000, 8 sites inscrits et 3 sites classés sont recensés.

Ces milieux naturels subissent toutefois une pression urbaine et une consommation d'espaces naturels et agricoles provoquant leur fragmentation et leur destruction. Actuellement, les obstacles majeurs au niveau des continuités sont constatés : l'autoroute A660, la nationale N250, la voie ferrée et les axes routiers départementaux. Les cours d'eau, principalement en zone urbaine ou à proximité de ces zones, perdent leur fonctionnalité (chenalisation, lit enterré, etc.).

Actuellement, le SRCE Aquitaine et la TVB du SCoT du Bassin d'Arcachon et du Val de l'Eyre sont les principaux outils permettant de préserver les continuités écologiques du territoire. En l'absence de PDM, les infrastructures et les aménagements liés aux transports pourraient ne pas prendre suffisamment en compte les continuités écologiques. Par exemple, des actions visant à améliorer la perméabilité vis-à-vis de la faune et de la flore n'existeraient pas.

2.4. Une ressource en eau sensible à protéger des pollutions d'origine routière

Le réseau hydrographique du territoire est marqué par vingt masses d'eau superficielles et souterraines. D'après l'état des lieux du SDAGE Adour Garonne, trois cours d'eau sont en bon état, et deux en état moyen du fait d'une forte altération de la morphologie (la Craste Douce) ou pour une raison inconnue dans le cas de la Leyre. L'étang de Cazaux-Sanguinet est en bon état écologique et chimique. Les masses d'eau côtières sont également en bon, voire très bon état dans le cas de la Côte Landaise. Les masses d'eaux souterraines sont, elles, toutes en bon état chimique et écologique.

La gestion de l'eau potable est échue à la COBAS, qui est chargée de la production, le transfert et la distribution. Elle délègue à une entreprise privée. La distribution d'eau potable est caractérisée par la présence de nombreux « gros consommateurs d'eau », souvent rattachés au secteur touristique : hôtels, campings, infrastructures de loisirs, etc. 12 ouvrages de prélèvements sont recensés en 2017, dont 11 forages profonds (66 % des eaux prélevées) et une prise d'eau dans le lac de Cazaux (34 % des prélèvements). Les captages présents sur le territoire font pour la plupart l'objet de périmètres de protection.

Pour ce qui est de l'assainissement, la compétence est du ressort du SIBA sur 10 communes. 1130 km de réseau séparatif et trois stations d'épuration desservent le territoire du SIBA, dont deux localisées sur la COBAS (STEP de La Teste-de-Buch et de Cazaux). Ces dernières sont globalement conformes en 2018. Aucun rejet, même traité, n'est réalisé dans le Bassin d'Arcachon ni aucun déversoir d'orage. Du fait d'une population touristique très importante, les quantités d'effluents à collecter et à traiter varient fortement. Depuis 2018, le SIBA est

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE Accusé certifié exécutoi<mark>cobas</mark> Réception par le préfet 02/07/2024

Publication: 02/07/2024 d'Arcachon Sud

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



compétent en matière de « gestion des eaux pluviales urbaines ». Des plans d'action pour la protection du Bassin d'Arcachon vis-à-vis des eaux pluviales et des actions et travaux ont été engagés et se poursuivent afin de limiter la saturation de certains secteurs et les inondations.

Concernant cette thématique, l'absence du PDM engendrerait peu d'effets, car il dispose de peu de leviers sur la préservation de la ressource en eau.

2.5. Une ressource minérale à importer, générant des déplacements sources d'impacts

Aucune carrière n'est en activité sur le territoire de la COBAS. Le territoire se trouve donc contraint d'importer la majorité des granulats avec des conséquences sur le trafic et le réseau routier (consommation d'énergie, usure des routes et émissions de polluants et de gaz à effet de serre).

L'absence de PDM aura peu d'effets négatifs significatifs sur les nuisances et pollutions générées par le transport de matériaux. En effet, le PDM a peu de leviers concernant le transit de matériaux (échelle départementale ou régionale). Il pourra cependant éventuellement identifier des actions dédiés au fret.

2.6. Des consommations d'énergie liées aux transports routiers qui restent trop importantes malgré une diminution par habitant entre 2010 et 2017

En 2017, 1 441 GWh d'énergie finale ont été consommés sur le territoire de la COBAS, soit 21,7 MWh/hab. Bien que la consommation énergétique ait augmenté depuis 2010, de 1 364 GWh à 1 441 GWh en 2017 (+6 %), elle diminue par habitant de 22,2 MWh/hab. à 21,7 MWh/hab. (-2 %). À titre de comparaison, les habitants de la COBAS consomment moins qu'à l'échelle régionale et départementale (respectivement 28,9 MWh/hab., 26,1 MWh/hab. en 2017). Cette même année, l'électricité (32 %) et les produits pétroliers (31 %) sont consommées à part égale.

En 2017, le secteur des transports est le deuxième secteur le plus énergivore du territoire avec 445 GWh consommés (6,7 MWh/hab.), soit près de 31 % des consommations d'énergie finale totale derrière le secteur résidentiel (46 % des consommations, soit 672 GWh). Entre 2010 et 2017, la consommation du secteur des transports a augmenté de 4 % alors que celle par habitant a diminué de 3 %. Toutefois, le ratio de consommation pour le secteur des transports reste plus faible que celui de la région et du département (respectivement 8,3 MWh/hab., 10,0 MWh/hab. en 2017). Les véhicules légers et 2 roues représentent 71 % des consommations du secteur, les déplacements des particuliers étant exacerbée en période estivale.

La part d'énergie renouvelable dans la production d'énergie primaire totale a augmenté de 14 % depuis 2010 atteignant 12 % de la consommation en 2017. Cependant, cette augmentation est insuffisante au regard des enjeux et des objectifs. La plus grande source d'énergie renouvelable est la biomasse (4 %), suivie par la géothermie (3 %), les pompes à chaleur (2 %) et les déchets (2 %). D'autres potentiels de productions d'énergies renouvelables existent sur le territoire (solaire, bois-énergie, éolien, énergie marine, etc.) et représentent 1% de la consommation.

En l'absence de PDM, le SCoT et les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) peuvent agir sur les consommations énergétiques via l'organisation du logement résidentiel, des services et des activités (densification et réduction des besoins de déplacements, et formes urbaines adaptées). D'autre part, l'évolution des comportements et les évolutions technologiques entraîneront une diminution des consommations d'énergie.

Néanmoins, sans PDM, la part des consommations énergétiques du secteur des transports n'évoluera qu'à la marge. Le secteur des transports deviendrait le premier secteur consommateur d'énergie. L'utilisation des véhicules personnels resterait similaire. L'usage des transports collectifs et des modes doux n'augmenterait pas suffisamment (faibles évolutions des parts modales). Les objectifs de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte et du SRADDET ne seraient pas atteints.





2.7. Des émissions de gaz à effet de serre principalement liées aux transports routiers

Les émissions directes totales de GES sur le territoire s'élèvent en 2017 à 218 244 tonnes équivalent CO₂ (teqCO₂), soit 3,3 teqCO₂/hab. Les émissions stagnent depuis 2010 malgré quelques fluctuations. A contrario, on constate une diminution progressive (-9 %) des émissions de GES par habitant. En comparaison, les habitants du territoire émettent moins de GES que ceux de la région et ceux de la Gironde (respectivement 10,4 teqCO₂/hab. et 4,6 teqCO₂/hab.). En effet, on assiste, en effet à une forte utilisation de la voiture associée à un taux de motorisation¹ relativement important de 90% en 2020 versus 84% à l'échelle nationale. De plus aux déplacements quotidiens, s'ajoutent des flux routiers estivaux importants liés aux visiteurs (2 millions de visiteurs/an se rendent à la Dune du Pilat) et aux saisonniers (4 000 emplois saisonniers).

En 2017, le secteur d'activité le plus émetteur est celui des transports avec près de la moitié des émissions totales (49 %, soit 107 298 teqCO₂), suivi par l'habitat (33 %) et le tertiaire (10 %).

Plus de la moitié des émissions de GES proviennent de la combustion des produits pétroliers. Les émissions de GES du secteur des transports suivent l'augmentation des consommations énergétiques entre 2010 et 2017 (+5 %). À l'inverse, elles diminuent sur la période par habitant atteignant 1,6 teqCO₂/hab. en 2017 (-3 %).

En l'absence de PDM, la déclinaison des objectifs de neutralité carbone ne serait pas traduite en actions concrètes au niveau territorial et ne permettrait pas d'atteindre les objectifs des documents cadres (SRADDET, PCAET, etc.).

2.8. Une qualité de l'air qui s'améliore, mais des émissions et des concentrations de polluants atmosphériques toujours trop élevées

Les émissions de polluants sont localisées principalement sur la commune d'Arcachon suivi par la commune de Gujan-Mestras. Globalement, les émissions par habitant sont inférieures aux émissions par habitant à l'échelle du département de la Gironde et à l'échelle de la région Nouvelle-Aquitaine

Le secteur des transports routiers est une source importante d'émission de polluants, et émet principalement des oxydes d'azote (NOx) et des particules en suspension (PM10). Les oxydes d'azote représentent 81 % des émissions du territoire de la COBAS liées au trafic routier, tandis que les particules PM10 (PM2,5) représentent 24 % (28 %) des émissions. 18 % des émissions de SO₂ sont également imputables au secteur des transports sur la COBAS.

Les concentrations mesurées en NO_2 à Arcachon sont légèrement supérieures à celles de la station rurale du Temple et inférieures à celles de la station de fond urbaine de Talence. Une légère augmentation des concentrations est observée le matin et le soir typique de l'influence du trafic routier (trajets domicile-travail). Les concentrations moyennes en PM10 sont globalement du même ordre que celles observées sur les stations de Bordeaux. Par ailleurs, aucun dépassement des seuils d'information/recommandations et d'alerte et des valeurs de référence annuelle pour le NO_2 , l'ozone et les PM10 n'a été relevé.

L'impact du trafic routier sur la RN250 est visible sur les concentrations en NO₂ et PM10 (trajets domicile-travail). Cependant, aucun dépassement des seuils d'information/recommandations et d'alerte pour le NO₂, l'ozone et les PM10 n'a été constaté.

En l'absence de PDM, la COBAS, en collaboration avec Atmo Nouvelle-Aquitaine, mènerait des actions dans l'optique d'améliorer globalement la qualité de l'air. Les données récoltées (stations de mesures et campagnes) et les simulations réalisées permettraient également de mettre en place des scénarios visant à prédire et réduire les impacts sur la qualité de l'air.

Toutefois, sans PDM, les émissions de polluants d'origine routière (oxydes d'azote et particules PM10) ne diminueraient pas assez, en raison d'un plus faible niveau d'ambition porté sur le secteur des transports.

¹ part des ménages disposant d'au moins une voiture

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE

Accusé certifié exécutoire Réception par le préfet 02/07/2024 Publication : 02/07/2024

PDM COBAS – Annexe environnementale – version avant approbation

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



Contrairement aux consommations d'énergie et aux émissions de GES, certains objectifs pourraient tout de même être atteints, mais d'autres persisteraient ou seraient plus difficilement atteignables.

2.9. Plusieurs types de nuisances identifiés sur le territoire

L'autoroute A660, la nationale N250 et la voie ferrée sont à l'origine de la majorité des nuisances sonores du territoire. Les PBBE identifient une Zone Affectée par le Bruit (ZBC) et deux Points Noirs du Bruit (PNB) au niveau de la RN250 sur la commune de la Teste-de-Buch et quatre zones bruyantes sur la D218 et la D650. On note aussi une forte augmentation du trafic en été engendrant des encombrements et une augmentation des nuisances sonores.

De plus, les deux aérodromes présents sur le territoire (Arcachon-La Teste et Cazaux) font l'objet de Plans d'Exposition au Bruit (PEB).

Des zones calmes sont toutefois présentes et sont localisées majoritairement au sud du territoire en dehors des espaces urbanisés et des infrastructures de transport. Par ailleurs, la présence de projets, de plans et de programmes participant à la diminution des nuisances sonores sont développés (SCoT, PCAET, PDM, etc.).

Concernant la pollution électromagnétique, 59 installations radioélectriques ont été recensées par l'AFNR (Agence Nationale des Fréquences). Plusieurs installations à proximité du territoire peuvent impacter les habitants.

Enfin, le territoire du SYBARVAL comprend environ 40 000 points lumineux. La pollution lumineuse se concentre majoritairement autour du Bassin, le sud plus rural reste relativement préservé. Des efforts sont déjà entrepris pour moderniser l'éclairage public et ainsi diminuer sa pollution. En ce sens, sur le territoire du PNR devant être élargi à l'ensemble du SYBARVAL, une Réserve internationale de ciel étoilé (Rice) doit voir le jour.

En l'absence de PDM, le nombre de véhicules individuels ne diminuerait pas ou peu et les conditions de circulation n'évolueraient pas (persistance des situations de congestions/embouteillages). Les véhicules motorisés auraient toujours accès à certaines zones sensibles vis-à-vis du bruit. Les modes de transports moins bruyants (modes actifs tels que le vélo et la marche) ne seraient pas assez encouragés. Globalement, les nuisances sonores persisteraient sur le territoire, malgré la possibilité de constitutions de zones calmes menées de manière concomitante par les PPBE (État, département de la Gironde), le SCoT et les PLU. Peu d'évolution sur la pollution lumineuse sont attendus de la mise en œuvre du PDM, hormis des ajustements sur l'éclairage des voiries.

2.10. Une bonne gestion des déchets malgré des résultats mitigés

La COBAS dispose de la compétence globale de collecte et de traitement des déchets ménagers et assimilés de l'agglomération.

La production d'ordures ménagères résiduelles (OMR) a légèrement augmenté entre 2017 et 2018 (+ 0,5 %). Cette hausse s'explique notamment par la croissance démographique positive du territoire et sa forte attractivité touristique. Entre 2009 et 2015, la production de déchets ménagers et assimilés (DMA) a augmenté de 6 %. Ramené à l'habitant, la COBAS produit plus de DMA que les habitants de la Gironde, de la région et la France. Entre 2017 et 2018, une diminution a toutefois été constatée. La performance de collecte des déchets recyclables est supérieure à la moyenne nationale et le taux de valorisation des déchets gérés par la COBAS est de 57 % avec la recherche de nouvelles filières de valorisation (déchets inertes notamment) et la mise en œuvre d'un Programme Local de Prévention de Déchets Ménagers et Assimilés (PLPDMA).

Le PDM comporte très peu d'interactions avec la thématique. Il pourrait néanmoins, de manière anecdotique, privilégier une optimisation des circuits de collecte et de transfert vers les installations de traitement et de revalorisation des déchets.





2.11. Plusieurs sites et sols pollués présents sur le territoire

Le territoire présente des sites pollués principalement concentrés sur la commune de La Teste-de-Buch et Arcachon : 223 sites BASIAS (sources de pollutions potentielles), 15 sites BASOL (sources de pollutions avérées, dont une grande partie est traitée ou libre de toute restriction). Par ailleurs, 8 sites sont répertoriés dans le registre des émissions polluantes (iREP) et le territoire compte 28 installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) potentiellement sources de pollution.

L'absence de PDM n'aura que très peu d'effet sur la problématique des sites et sols pollués.

2.12. Un territoire soumis à de nombreux risques naturels et technologiques sur lesquels le PDM peut agir

Le territoire de la COBAS est soumis à de nombreux risques tant naturels que technologiques qui ne sauraient être ignorés au niveau des infrastructures de transport.

Le territoire est touché de manière importante par les risques inondation : marée haute de vive eau (submersion marine), pluie intense (ruissellements), crue des cours d'eau, hausse du niveau de la nappe. De nombreux documents relatifs à la connaissance et à la gestion du risque sont présents sur le territoire : l'Atlas des Zones Inondables (AZI) du bassin de la Leyre, le Plan de Gestion du Risque Inondation (PGRI) Adour-Garonne, le Territoire à Risque important d'Inondation (TRI) du Bassin d'Arcachon et le Programme d'Action et de Prévention des Inondations (PAPI) du Bassin d'Arcachon. Par ailleurs, les communes de la COBAS font l'objet de Plans de prévention des risques de submersion marine (PPRSM). À noter toutefois que la disposition B.5.1 du SAGE « Leyre, cours d'eau côtiers et milieux associés » demande la réalisation d'un PPRI, en complément du PPRSM.

Le territoire est également soumis aux risques liés aux phénomènes météorologiques, notamment les tempêtes d'autant qu'il présente une façade maritime exposée aux perturbations venant de l'Atlantique.

Les mouvements de terrain sont également très présents au sein du territoire (érosion du trait de côte et avancée dunaire principalement, mais également des coulées de boues et des retraits et gonflement des argiles). Afin de prévenir ces risques, deux stratégies locales de gestion de la bande côtière ont été élaborées sur les communes de Lège-Cap-Ferret et de La Teste-de-Buch pour laquelle un volet Plan Plage existe. Les communes d'Arcachon et de La Teste-de-Buch font également l'objet de plans de prévention des risques pour les risques « avancée dunaire » et « recul du trait de côte ».

Toutes les communes de la COBAS sont concernées par le risque feu de forêt. En effet, 71 % du territoire de la communauté d'agglomération est couvert par des forêts et des bois et sont dotées d'un Plan de prévention des risques Feu de forêt.

Le territoire fait aussi face à un risque industriel avec le site Seveso Seuil Haut VERMILION REP S.A.S. (La Teste-de-Buch) et des 28 ICPE situés dans la même commune. De plus, un risque important lié au transport de matières dangereuses (TMD) a été identifié sur le territoire du fait des axes routiers et ferrés : A660, RN250, départementales, voie ferrée Bordeaux-run et des canalisations de gaz naturel et d'hydrocarbures.

Le PDM est particulièrement concerné par les risques d'inondation du fait de l'imperméabilisation des sols par les infrastructures de transports qui provoque localement des écoulements plus ou moins importants au niveau des voies, le risque lié aux transports de matières dangereuses (TMD), le risque industriel et le risque de mouvement de terrain.

En l'absence de PDM, les infrastructures de transport ne prendraient pas bien en compte les différents types d'inondations et pourraient donc participer potentiellement à leur aggravation (imperméabilisation des sols, augmentation des débits, non-évacuation des eaux par la mise en place de dispositifs adaptés).

Concernant les mouvements de terrain, l'absence du PDM impliquerait une mauvaise prise en compte de la nature des sols lors de l'aménagement d'infrastructures de transports (ex : zones soumises à l'aléa glissement de terrain, argiles, etc.).





En l'absence de PDM, la gestion de l'ensemble des risques technologiques resterait assurée par les réglementations propres à chaque installation (arrêtés d'autorisation, études d'impacts). Concernant les risques relatifs au transport de matières dangereuses, le PDM permet, via la hiérarchisation et la sécurisation des voies, d'anticiper les risques d'accident ou de pollution. Il peut également anticiper l'évacuation de certaines zones du territoire (notamment à proximité des installations à risques).

3. Les enjeux environnementaux

L'état initial de l'environnement a identifié treize enjeux environnementaux. Ceux-ci représentent les axes d'évaluation des incidences prévisibles du document évalué. Ils représentent également les enjeux des tendances évolutives du territoire présentées dans le scénario au fil de l'eau de l'environnement. Ils servent finalement de base à l'identification des critères d'évaluation. L'objectif est d'analyser comment le plan y répond ou les prend en compte.

	Réduire les émissions de polluants atmosphériques
Santé : pollution de l'air et	Réduire la population exposée à la pollution atmosphérique
nuisances sonores	Réduire les nuisances sonores d'origine routière
	Réduire la population exposée aux nuisances sonores
Francis et émissions de CES	Réduire les émissions de gaz à effet de serre
Energie et émissions de GES	Réduire les consommations d'énergie fossile liées au transport
Milieux naturels et biodiversité	Préserver les milieux naturels, la biodiversité et les fonctionnalités écologiques
Consommation d'espace	Limiter la consommation d'espaces naturels et agricoles
Risques majeurs	Réduire ou ne pas aggraver les risques actuels et les accidents
Paysages et patrimoine	Préserver les paysages et le patrimoine
Eau	Limiter les risques de pollution de l'eau et par voie de conséquence des sols
Ressources minérales	Favoriser les ressources locales et optimiser les transports de matériaux
Déchets	Mieux gérer les déchets issus du BTP

4. Articulation avec les documents-cadres

Le PDM s'articule avec les documents-cadres suivants :

- Le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) de la région Nouvelle aquitaine approuvé en mars 2020 ;
- Le Plan climat air énergie territorial du Bassin d'Arcachon et du Val de l'Eyre (SYBARVAL) approuvé en décembre 2018.

Le SCoT du SYBARVAL a été annulé et est en cours d'élaboration.

Globalement, le PDM respecte les règles du SRADDET concernant les transports et la mobilité : renforcement et amélioration de l'intermobilité et de la multimodalité, amélioration de l'accessibilité aux sites touristiques, développement de l'écomobilité et favorisation des modes de déplacements doux, rééquilibrage du partage de la voirie, mise en accessibilité des pôles d'échanges multimodaux, etc. Il contribuera dans sa sphère d'influence à plusieurs règles répondant aux objectifs de cohésion et solidarités sociales et territoriales, climat, air, énergie et biodiversité).

Les actions du PDM coïncident fortement avec celles du PCAET concernant le transport et la mobilité. Elles s'accordent aussi sur le volet économique (favorisation d'un tourisme éco-responsable) et sur le volet résilience face aux changements climatiques. En effet, par l'intermédiaire de plusieurs actions, le PDM à un rôle à jouer concernant la limitation du risque d'inondation grâce à la végétalisation de certains espaces et sur la limitation du risque de transport de matières dangereuses.





5. Justification des choix : solutions de substitution raisonnables et motifs des choix

5.1. Solution de substitution raisonnables

Trois scénarios d'organisation des mobilités ont été élaborés et présentés aux élus de la COBAS :

- Scénario 0, le tendanciel » intégrant les « coups partis » et la poursuite des évolutions actuelles, c'està-dire un scénario prenant en compte les projets actés par les maîtres d'ouvrage correspondants. Ce scénario est le socle de la comparaison des scénarios 1 et 2.
- Scénario 1 « optimisation et amélioration », résolvant les principales difficultés des réseaux de transports et amélioration du système global de déplacements.
- Scénario 2 « proximité et intermodalité », proposant des réseaux de transport davantage maillé et développant les lieux d'intermodalité.

Ces scénarios suivent un degré de volontarisme croissant. Une estimation des coûts financiers a montré l'importance des investissements pour mettre en œuvre le scénario 2 par rapport scénario tendanciel et au scénario 1. Le scénario 2 apporte la meilleure réponse aux enjeux du PDM, à l'évolution des parts modales et présente le meilleur bilan environnemental, mais son bilan financier est moins bon que le scénario 1. Le scénario 2 apporte la meilleure plus-value environnementale sur l'ensemble des enjeux avec des incidences négatives légèrement plus importantes sur les milieux naturels et la consommation foncière que le scénario 1 du fait des infrastructures à construire.

La solution finalement retenue, permettant de répondre au mieux aux enjeux environnementaux et financiers, a pris la forme d'un scénario constitué par un panachage des actions des scénarii 1 et 2.

5.2. Motifs des choix

La COBAS a poursuivi une démarche volontariste depuis de nombreuses années. En effet, un précédent Plan de Déplacements Urbains (PDU) avait été mis en place en 2006. Le PDU devait répondre à quatre objectifs :

- 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

Le tableau sur la page suivante, synthétise le bilan des actions menées sur la base du diagnostic.

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE Accusé certifié exécutoires

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



Réception par le préfet: 0<mark>2/0</mark>7/20 Publication : 02/07/202i4 d'Arcachon Sud

Bilan des actions du PDU 2006



Objectifs	Action	Bilan
Dévalar a la transación	1. Créer un véritable réseau de transports collectifs urbain d'agglomération	
Développer les transports collectifs sur l'ensemble	2. Procéder à l'intégration tarifaire de la ligne SNCF au réseau TCU	
du territoire dela COBAS	3. Aménager des pôles d'échange	
et les rendre attractifs	4. Réaliser des aménagements de voirie en faveur de la circulation des bus	
ce les remare activaction	5. Intégration de la liaison maritime Arcachon - Lège Cap Ferret au réseau TCU	
Maîtriser les flux	1. Mettre en œuvre les principes d'aménagement définis pour la voirie principale d'agglomération	
automobiles pour un	2. Réglementer les livraisons de marchandises et définir des itinéraires poids lourds	
meilleur fonctionnement	3. Organiser et réglementer le stationnement dans une logique d'agglomération multimodale	
de l'agglomération	4. Faire évoluer les plans de circulation des centres-villes	
	1. Poursuivre la mise en œuvre du réseau cyclable d'agglomération actualisé	
Développer l'usage des	2. Développer l'offre en stationnement pour les vélos et les deux roues en général	
modes doux, aussi bien	3. Faire connaître les aménagements cyclables : jalonner, informer, sensibiliser	
pour la promenade que	4. Aménager des zones 30 dans les lieux de centralié traversé par le réseau principal d'agglomération	
comme mode utilitaire	5. Permettre aux personnes à mobilité réduite de se déplacer confortablement et sûrement	
	6. Définir une charte d'aménagement des espaces publics	
Assurer un caractère	1. Inciter à la mise en œuvre de plans de mobilité durables des salariés	
durable au PDU	2. Campagnes de sensibilisation des acteurs et de promotions des transports collectifs	
durable au i bu	3. Associer la problématique des déplacements et celle du développement urbain	

Le cap et les ambitions fixés par le nouveau PDM ont été largement partagés et réinterrogés au regard du diagnostic du PDU de 2006. En effet, l'élaboration du PDM est le fruit d'un travail collaboratif mené tout au long de son élaboration (entretiens, ateliers de concertation), accompagné de relevés de terrain et de l'évaluation environnementale pour informer les comités techniques et de pilotage des conséquences environnementales des choix.

A ce titre, la réalisation de l'état initial de l'environnement a été initié très tôt permettant de partager un précadrage environnemental et d'identifier une stratégie-cadre environnementale. Des éléments d'analyse concret ont été portés à la connaissance des comités pour faciliter les décisions (trajectoire des émissions de GES des différents scénarii par rapport aux trajectoires réglementaires, bilan environnemental des scénarii).

La COBAS a défini sa stratégie de mobilité à partir des enjeux identifiés pour les dix années à venir. Elle a placé au cœur de ceux-ci quatorze enjeux qui traduisent des préoccupations environnementales et de santé publique au regard de la qualité de l'air et de l'exposition des personnes aux nuisances liées au trafic. Le PDM apportera ainsi une **plus-value sociale et environnementale**.

Les objectifs et l'ambition du PDM sont fixés à l'horizon 2035. les actions retenues couvrent un large spectre d'intervention (changements de comportement, structuration de l'action publique, mise en conformité du réseau de transport, travaux publics) pour agir à différents niveaux sur la place de la voiture individuelle thermique et de modes plus « propres ».

Le PDM de la COBAS prend fortement en compte les objectifs et règles du SRADDET Nouvelle-Aquitaine concernant la mobilité ainsi que les actions du PCAET.

La plus-value environnementale majeure de sa mise en œuvre (diminution des émissions sonores, diminution des émissions de polluants atmosphériques et de GES, diminution de la consommation énergétique liée aux transports...) découlera principalement d'un changement significatif du comportement de mobilité chez les usagers, avec notamment un report des parts modales vers les modes actifs et collectifs. L'horizon 2035 permettra à ces changements d'habitude de se mettre en place.

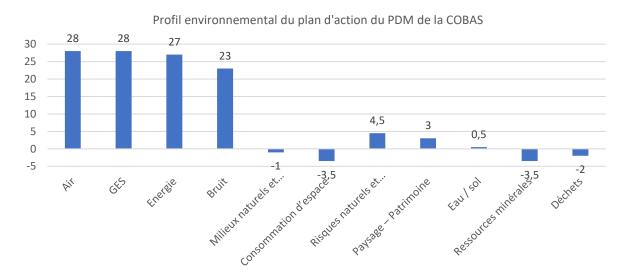




6. Analyse des incidences du plan d'action

6.1. Les incidences environnementales du PDM

Le plan d'action prend globalement bien en compte l'ensemble des enjeux identifiés par l'état initial de l'environnement, et apporte une plus-value significative concernant les pratiques de mobilité favorisant les transports collectifs tous modes et les modes actifs (piétons et cycles).

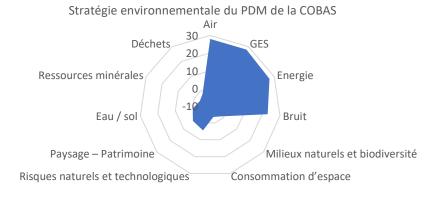


Les principaux effets attendus sur l'environnement sont :

- Une incidence globale positive du fait de l'optimisation de l'usage de la voiture, des reports de l'autosolisme vers les transports publics et les modes actifs ;
- Une nécessaire vigilance sur l'artificialisation et l'imperméabilisation d'espaces par les nouveaux aménagements (P+R, adaptation des voiries, parking de covoiturage), sur l'utilisation de ressources minérales et la gestion des déchets des travaux publics.

Sa stratégie environnementale est cohérente avec les attendus d'un PDM qui se doit de bien répondre aux quatre thématiques environnementales associées aux impacts des mobilités sur l'environnement :

- GES
- Énergie
- Santé Pollutions atmosphériques Qualité de l'air
- Nuisances sonores



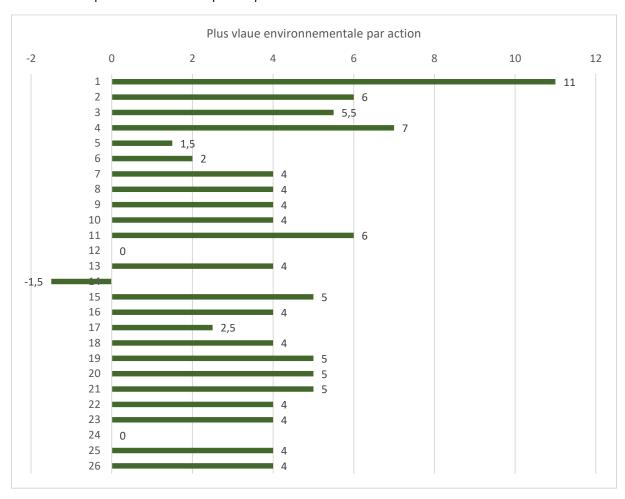
Le PDM s'inscrit dans la transition énergétique portée au niveau national. Les principaux effets attendus sur les pratiques de mobilité sont :





- Une évolution des comportements par une meilleure information et la sensibilisation des habitants du territoire.
- Un renforcement de l'usage des transports publics par une meilleure couverture du territoire, une meilleure adéquation avec les besoins des usagers et une amélioration des temps de parcours
- Une amélioration de la fluidité du trafic par certains aménagements,
- Le développement d'espaces et d'aménagement pour favoriser les usages piétons et cyclistes,
- Une diminution et une rationalisation du trafic automobile en centre-ville,
- Un développement d'offres et de services alternatifs à la voiture plus compétitifs,

Le graphique suivant présente les résultats de l'analyse des incidences cumulées pour chaque action. Les codes couleurs correspondent aux thématiques du plan d'action.



Les actions qui contribuent véritablement à la plus-value environnementale du PDM (par ordre décroissant) sont les suivantes :

- 1 : Anticiper l'aménagement du territoire en visant une mobilité plus durable
- 4 : Hiérarchiser et renforcer le réseau de bus
- 15 : Faire de la rue, un espace agréable pour les piétons, incluant les engins de déplacements personnels Deux actions présentent une plus-value environnementale nulle car elles d'actions stratégiques sans incidences directes qualifiables :
 - 12 : Assurer une mise en œuvre coordonnée des différents documents stratégiques
 - 24 : Agir contre le stationnement illicite

Seule une action ne contribue pas à la plus-value environnementale du PDM : « Aménager la voirie en fonction de la hiérarchisation des voies pour un usage multimodal » malgré la recherche d'un usage multimodal. En effet, il a été estimé que la requalification de la piste 214 forestière pouvait entraîner une augmentation du risque



Publication: 02/07/2024 d'Arcachon Sud

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



d'incendie, une augmentation de la fragmentation du milieu dans la zone protégée traversée ainsi que des nuisances (à la suite des incendies, l'élargissement de la piste n'est plus retenue).

Ces actions sont nécessaires à une organisation des mobilités plus favorable à l'intermodalité et aux modes alternatifs à la voiture individuelle.

6.2. Les mesures d'évitement, de réduction et de compensation (ERC)

Des mesures ERC ont été définies concernant six enjeux (consommation d'espace, milieux naturels et biodiversité, risques majeurs, ressource en eau, ressources minérales et déchets. Ces mesures seront à définir en amont des projets lors de l'établissement des cahiers des charges et lors de la réalisation des études d'impact associées aux projets. Elles devront être mises en œuvre dès l'ouverture des chantiers.

6.3. Zoom sur les émissions de GES

L'analyse a vérifié si les objectifs de part modale proposés par le PDU sont conformes à la poursuite d'objectifs de référence en matière de réduction d'émissions de gaz à effet de serre anthropiques et de pollution atmosphérique, notamment les objectifs Facteur 4.

Les actions entreprises par le PDM se traduisent en amélioration des taux de remplissage des véhicules particuliers (actions favorisant le covoiturage) et des bus (en relation avec l'augmentation de leurs parts modales). Ainsi, une approche simplifiée par facteurs d'émissions agrégés de CO₂ par type de transport (VP ou TC) permet d'évaluer les émissions des scénarios suivants :

	État initial	Scénario Fil de l'eau 2035	Scénario PDM 2035
Part modale VP (%)	82,0	82	69
Part modale TC (%)	8,0	8	11
Taux de remplissage VP	1,3	1,1	1,5
Taux de remplissage TC (Bus)	10,8	10,8	23
Population	66 420 (2017)	84 294	84 294

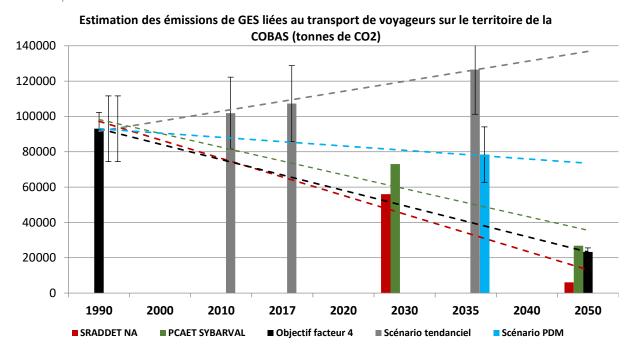
La mise en œuvre du scénario du PDM devrait apporter une véritable plus-value en termes de réduction des émissions de polluants atmosphériques et de GES par rapport au scénario au fil de l'eau, notamment pour le CO₂.

Émissions liées aux transports routiers de voyageurs	2035 Fil de l'eau	2035 PDM
CO2 (tonnes)	126 545	78 407

Le graphique suivant représente les tendances des émissions de CO₂ sur le territoire selon le scénario au fil de l'eau et celui du PDM par rapport aux trajectoires pour atteindre les objectifs du PCAET de SYBARVAL, du SRADDET Nouvelle-Aquitaine et du Facteur 4. Le scénario du PDM induit une nette amélioration quant aux émissions de CO₂ du secteur des transports de voyageurs vis-à-vis du scénario au fil de l'eau. On estime une baisse d'environ 38 % des émissions de CO₂ en 2035 à travers la mise en œuvre du PDM par rapport au fil de l'eau (marge d'erreur de +/-20%).







Cette baisse va dans le sens du Facteur 4 et des objectifs réglementaires et devra être renforcée par la suite pour les atteindre en 2050. Eu égard aux marges d'erreur, des marges de progrès seront à rechercher lors des futures révisions du PDM.

6.4. Analyse des secteurs susceptibles d'être impactés

Au-delà de ses actions et dispositions variées, le plan d'action porte et spatialise via ses cartes un certain nombre de projets structurants dont la localisation peut être connue :

- 21 tronçons de pistes cyclables
- 7 aires de covoiturage
- 5 parcs relais
- 3 projets portant sur des aménagements d'infrastructures routières : Giratoire A660, Route de Césarée, et RN 250

Ces projets sont donc potentiellement source d'incidences notables à une échelle plus « locale ».

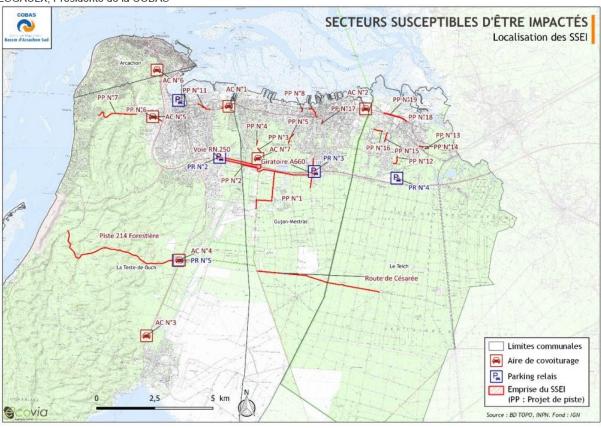
La carte page suivante localise l'ensemble des SSEI sur le territoire.

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoires
Réception par le préfet 02/07/2024

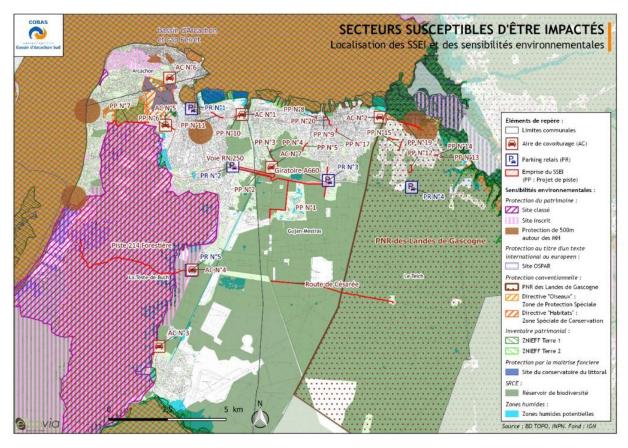
Publication: 02/07/2624d'Arcachon Sud

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS





Un recoupement entre la localisation de ces projets et les sensibilités environnementales permet de caractériser les incidences sur les secteurs à enjeux environnementaux.







Parmi ces 37 secteurs, 5 secteurs sont susceptibles de présenter des impacts :

- Aires de covoiturage N°3 et N°4, notamment au titre du site classé
- Parc relais N°1, notamment au titre des sites Natura 2000
- Pistes cyclables N°7 et N°19, également au titre des sites Natura 2000

L'analyse menée pour chacun montre qu'au regard de leur localisation par rapport à des infrastructures existantes, de leur nature et des mesures prises par le PDM pour réduire leurs incidences, celles-ci resteront localisées et devront être identifiés par les études de définition. Des mesures ERC ont été définies pour certains secteurs en complément des mesures déjà définies ou intégrées dans le PDM.

6.5. Analyse des incidences au titre de Natura 2000

La loi impose la réalisation d'une analyse des incidences sur les sites Natura 2000 pour les PDM qui sont soumis à évaluation environnementale. Cette évaluation est proportionnée à l'importance du document ou de l'opération et aux enjeux de conservation des habitats et des espèces en présence.

Le territoire de la COBAS est concerné par 5 zones spéciales de conservation (ZSC) et 1 zone de protection spéciale (ZPS). Celles-ci couvrent 9 133 ha, soit environ 28,4 % de la superficie du territoire.

La carte et le tableau suivants précisent le réseau Natura 2000 sur le territoire.

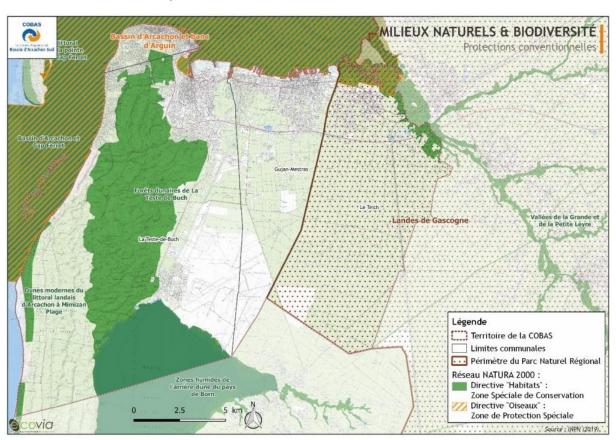


Tableau 1 : Sites Natura 2000 présents sur le territoire de la COBAS

Natura 2000	Code	Surface totale du site (ha)	Surface N2000 PDM (ha)	Part comprise dans la COBAS (%)	Part de la COBAS concernée (%)
Zone Spé	ciale de Conserv	ation (Direct	tive Habitats)		
Bassin d'Arcachon et Cap Ferret	FR7200679	22 638,75	520,49	2,30	1,62

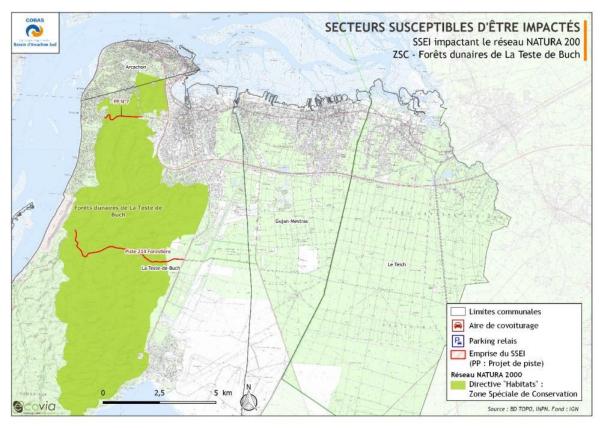




Dunes modernes du littoral landais d'Arcachon à Mimizan Plage	FR7200710	738,00	287,89	39,01	0,90
Forêts dunaires de La Teste-de-Buch	FR7200702	5333,78	5333,78	100	16,59
Vallées de la Grande et de la Petite Leyre	FR7200721	5597,23	209,81	3,75	065
Zones humides de l'arrière-dune du pays de Born	FR7200714	12 915,22	2260,19	17,50	7,03
Zone de Protection Spéciale (Directive Oiseaux)					
Bassin d'Arcachon et banc d'Arguin	FR7212018	22 639,14	520,49	2,30	1,62

Sur l'ensemble de ces périmètres NATURA 2000, des secteurs de projet sont prévus :

• La ZSC FR7200702 « Forêts dunaires de La Teste-de-Buch » située sur le territoire, 16,6% de la superficie de la COBAS est impactée par le projet de piste cyclable (piste N°7) et concerné par la piste forestière 214 (fermeture à la circulation motorisée).

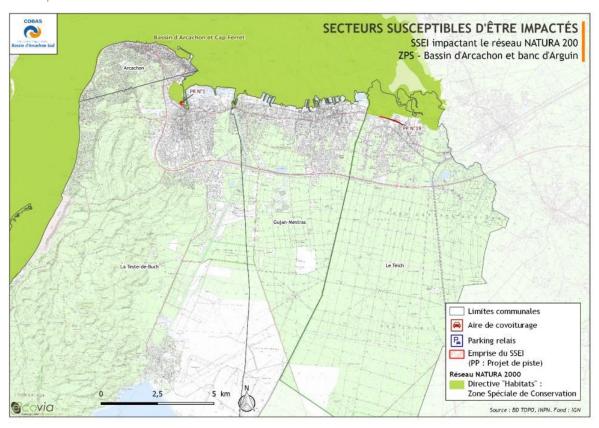


• La ZPS « Bassin d'Arcachon et banc d'Arguin », qui se superpose sur le domaine maritime avec la ZSC « Bassin d'Arcachon et cap Ferret », est concernée par le parc relais N°1 et le projet de piste N°19.

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet 02/07/2024
Publication : 02/07/2024 d'Arcachon Sud

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS





Trois secteurs de projets se situent dans deux sites du réseau Natura 2000 sur le territoire : « Forêts dunaires de La Teste-de-Buch » « Bassin d'Arcachon et banc d'Arguin ». Deux projets correspondent à la réalisation de pistes cyclables le long de voies routières existantes (piste n°7, piste n°9). Ces pistes cyclables ont pour objectif d'apaiser le trafic automobile, d'où une réduction potentielle du risque de mortalité par choc. Le PDM précise que « les aménagements cyclables réalisés limiteront autant que possible l'artificialisation des sols, en particulier dans le cas de la traversée d'espaces naturels et sensibles ». Au regard de l'emprise des pistes cyclables et de leur localisation, leurs incidences ne sont pas estimées de nature à remettre en cause l'état de conservation des habitats et espèces à l'origine de la désignation des deux sites.

Le parc relais n°1 est prévu en bordure sud-ouest du site « Bassin d'Arcachon et banc d'Arguin » sur un espace déjà dégradé, localisé en bordure de voirie, à l'opposé des espaces à enjeux de conservation des espèces d'intérêt communautaire du site. Au regard de ces informations, de la qualité des aménagements recherchés et en l'absence de localisation précise, la présente évaluation estime que les incidences sur le fonctionnement du site ne seront pas significatives.

Pour autant, des mesures ERC ont été définies. Les études de définition devront s'assurer à l'échelle de chacun de ces projets de retenir la meilleure solution et d'établir précisément les mesures ERC s'appliquant. La COBAS devra s'assurer de leur mise en œuvre effective à travers le suivi du PDM prévu en action 25.

Les sites Natura 2000 en limite du territoire ont également été analysés. Aucun projet n'est susceptible de les impacter.

7. Indicateurs et modalité de suivi

Le PDM intègre dans les fiches actions des indicateurs et des modalités de suivi qui permettront l'analyse des résultats de l'application du schéma. Ce dispositif a été complété d'indicateurs pour suivre ses effets sur l'environnement afin d'identifier éventuellement, à un stade précoce, les impacts négatifs imprévus et envisager, si nécessaire, les mesures appropriées.

Le PDM est obligatoirement suivi et évalué au bout de 5 ans.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE

Accusé certifié exécutoires Réception par le préfet 02/07/2024 Publication : 02/07/2024 d'Arcachon Sud

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



8. Méthodologie

L'évaluation environnementale du PDM est une démarche accompagnant l'élaboration du document de planification afin de réduire l'incidence du projet au regard de l'environnement.

PDM COBAS – Annexe environnementale – version avant approbation

Elle s'est déroulée de façon à placer l'environnement au cœur du processus de décision. Elle a été conduite en parallèle de l'élaboration du PDM, avec des phases d'échanges avec la collectivité (services techniques urbanisme, environnement, les élus en charge du dossier, etc.), les communes, le bureau d'étude en charge de la rédaction du projet de PDM et les services d'État.

Elle s'est appuyée sur plusieurs analyses des incidences environnementales (analyse multicritère des enjeux environnementaux pris en compte, analyse des secteurs susceptibles d'être impactés, analyse au titre de Natura 2000, analyse des émissions de GES).

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE

Accusé certifié exécutoires

Réception par le préfet 02/07/2024

Publication : 02/07/2024

d'Arcachon Sud

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



Etat initial de l'environnement

PDM COBAS - Annexe environnementale - version avant approbation

L'état initial de l'environnement de la Communauté d'Agglomération du Bassin d'Arcachon Sud aborde 11 thématiques, présentées ci-après





MILIEU PHYSIQUE ET OCCUPATION DU SOL

1. Le climat

Sources : climate-data.org, Etat initial de l'Environnement SCoT SYBARVAL (14/10/2019), Météo France

Le climat du territoire est de type océanique, caractérisé par des hivers doux et des étés tempérés et marqué par des vents d'ouest dominants. L'influence océanique se traduit notamment par une faible amplitude thermique et par une pluviométrie généralement plus élevée en hiver et en automne. La carte climatique de Köppen-Geiger² y classe le climat comme étant « Cfb » c'est-à-dire tempéré, humide avec des précipitations toute l'année et un été tempéré (dont la température moyenne du mois le plus chaud est inférieure à 22 °C, et les températures moyennes des 4 mois les plus chauds sont supérieures à 10 °C).

1.1. Températures

En moyenne, la température à Arcachon est de 13,0°C. 19,9°C font du mois d'aout le plus chaud de l'année. Janvier est le mois le plus froid de l'année. La température moyenne est de 6,4 °C à cette période.

La température de l'eau varie entre 11,6 et 21,5 °C de moyenne, et atteint son maximum en juillet-aout (21,6 °C) et son minimum en février mars (11,3).

Le nombre de jours de gel sur la période 1996-2008 est faible et se situe en moyenne à 26,6 jours par an, enregistrés notamment de décembre à février.

² La classification de Koppen classe les climats en fonction des précipitations et des températures. La première lettre indique le type de climat (tropical, tempéré, continental, etc.), la deuxième la pluviométrie (sec en été, ou en hiver, humide, mousson, etc.) et la troisième lettre indique les variations de température (été chaud dont les températures du mois le plus chaud excèdent 22 °C, été tempéré, hiver très froid, etc.).





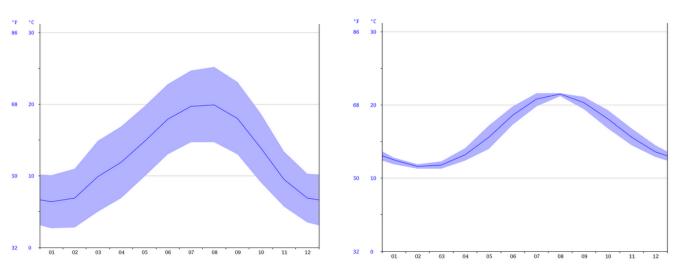


Figure 1 : Figure 1 : Courbe d'évolution des températures atmosphériques (à gauche) et de l'eau (à droite)

Des épisodes caniculaires touchent régulièrement le territoire, dont la canicule française de l'été 2003, celles de 2006, et 2018.

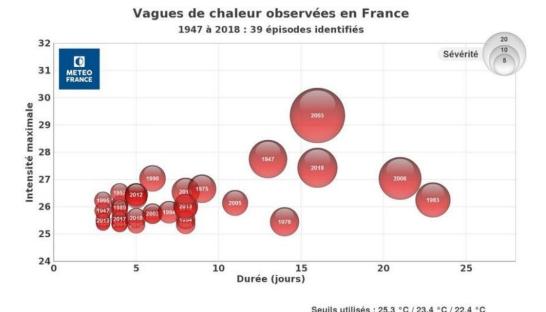


Figure 2 : Episodes caniculaires en France. Source : Météo France

1.2. Précipitations

Source: Etat initial de l'Environnement SCoT SYBARVAL

La hauteur moyenne annuelle des précipitations enregistrées à la station météorologique de La Teste-de-Buch est de l'ordre de 926 mm. La pluviométrie est plutôt élevée et relativement régulière tout au long de l'année. L'automne et l'hiver sont cependant plus arrosés, avec en moyenne plus de 80 mm par mois d'octobre à février. La pluviométrie mensuelle sur la période estivale se situe en deçà de la barre des 50 mm, le mois d'aout apparaissant comme le mois le plus sec. Les pluies d'été prennent souvent la forme d'orages localisés. Les précipitations annuelles sont plus importantes au fur et à mesure que l'on s'éloigne du Littoral ; elles atteignent 1 000 mm à l'extrémité est du territoire, alors qu'elles ne sont que de 800 mm environ sur la bande littorale. Ces données ne tiennent pas compte de l'effet des modifications climatiques.



En effet, d'après le rapport AcclimaTerra (2018), il apparaît qu'une légère baisse de la pluviométrie annuelle est observée entre les périodes 1959-1983 et 1990-2014. De plus, les scénarios d'évolution du climat régional prévoient une modification du régime pluviométrique avec une augmentation des pluies hivernales et une fréquence accrue des événements extrêmes (fortes pluies).

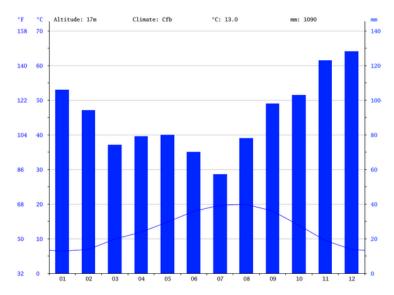


Figure 3 : Diagramme climatique

1.3. Ensoleillement

La station Météo France la plus proche est celle de Bordeaux. La durée d'ensoleillement y est de 2035,4 h par an en moyenne, pour un nombre de jours avec bon ensoleillement de 80,35 j.

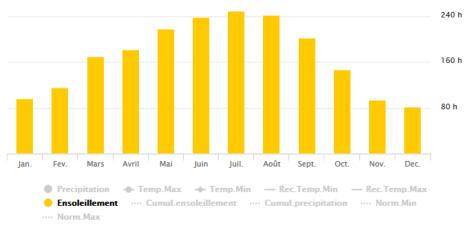


Figure 4 : Courbe d'évolution de la durée d'ensoleillement

1.4. Vents

Les vents dominants sont d'orientation ouest et peuvent parfois être violents. Sur les dix dernières années, le nombre de jours avec vent fort (supérieurs à 37 km/h) s'établit en moyenne à 68 par an et le nombre de jours avec vent violent (supérieurs à 57,6 km/h) à 6,1 par an.

PDM COBAS – Annexe environnementale – version avant approbation

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



Selon l'observatoire de la Côte Nouvelle-Aquitaine³, le bassin d'Arcachon a été impacté par plusieurs tempêtes majeures provoquant érosion et submersion, notamment les tempêtes Xynthia et Klaus en 2010, Fabien, Atiyah, Amélie et Sébastien en 2019, Xynthia, Ciara et Alex en 2020.

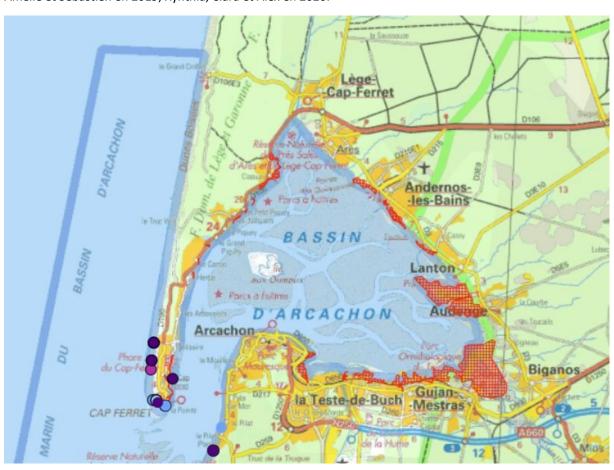


Figure 5 : impacts de tempêtes observées sur le territoire depuis 2010. Source : Observatoire de la côte NA.

1.5. Changements climatiques

Source : étude « Panorama des effets du changement climatique et de leurs conséquences en Gironde » (Artelia 2015),

Les données sont issues de la station Météo France de Bordeaux Mérignac, elles présentent les séries statistiques les plus longues (depuis 1946).

D'après ces données, les températures moyennes ont augmenté d'environ 1,2°C depuis le début du siècle.

Il s'agit d'une tendance moyenne, en dépit d'une forte variabilité interannuelle, d'une augmentation tendancielle forte de l'exposition aux canicules et d'une baisse tout aussi forte de l'exposition aux épisodes de froids.

L'évolution des cumuls de précipitations en moyenne annuelle révèle de son côté une certaine stabilité (920 mm par an). Aucune tendance à la baisse ou à la hausse significative ne se dessine.

Selon l'étude, les principaux effets du changement climatique sur le territoire sont :

- L'aggravation des épisodes caniculaires ;
- L'aggravation des épisodes de sécheresse ;
- L'aggravation des épisodes de fortes pluies (tempêtes).

³ http://www.observatoire-cote-aquitaine.fr/-Historique-des-tempetes





2. La géologie

Sources: Etat initial de l'Environnement SCoT SYBARVAL, BRGM

Trois types de roches affleurent sur ce territoire, dans l'ordre chronologique :

- Lors de la dernière glaciation, d'énormes quantités d'eau étaient figées et retenues au niveau des pôles. Sur le Littoral atlantique, le niveau des océans était cent vingt mètres au-dessous du niveau actuel, et le trait de côte se positionnait à une cinquantaine de kilomètres plus à l'ouest. Le plateau continental était recouvert d'une végétation basse et clairsemée n'offrant aucune barrière aux vents. Les vents dominants d'ouest ont alors balayé pendant des milliers d'années ces sables, en les poussant vers l'intérieur des terres sur des distances importantes. Le sable a progressivement recouvert une grande partie du plateau landais. C'est ainsi que se forma la plaine des Landes de Gascogne, essentiellement constituée du « sable des Landes ». C'est pourquoi la majorité du territoire du SCoT du Bassin d'Arcachon Val de l'Eyre est constituée de sables ;
- Des alluvions modernes datant de l'holocène se sont déposées en bordure du Bassin, allant d'Arcachon à Lanton. Les alluvions sont un dépôt de sédiments charriés par un cours d'eau (l'Eyre dans le cas présent);
- La façade océanique est constituée de sables fins de l'holocène (époque actuelle à -10 000 ans), jusqu'à 8 km dans les terres. Ces sables se sont déposés lors de la transgression flandrienne, durant laquelle le niveau de la mer est monté en raison du réchauffement du climat (fin de glaciation). L'océan va progresser puis redescendre à plusieurs reprises, laissant sur le Littoral de grandes quantités de sable sous forme de dunes.

Les roches affleurantes jouent un rôle important sur le contexte physique. La géologie est partiellement responsable de la topographie actuelle : le relief résultant notamment de la disposition des roches, elle-même due à l'évolution des couches internes et externes de la Terre.

De plus, les roches entrent en compte directement dans la formation des sols, de même que le climat et la végétation. Les sols résultant de la pédogenèse seront plus ou moins fertiles en fonction de critères physiques, chimiques et organiques (pH, profondeur, matière organique, capacité de rétention de l'eau...). Seuls des végétaux adaptés à ces sols pourront s'y implanter et se développer. On voit ainsi la forte influence des roches sur les phytocénoses d'un milieu naturel. La fertilité des sols joue aussi un rôle important dans l'implantation des zones agricoles et sylvicoles.

Les principales formations géologiques présentes sur le territoire sont représentées sur les cartes suivantes.

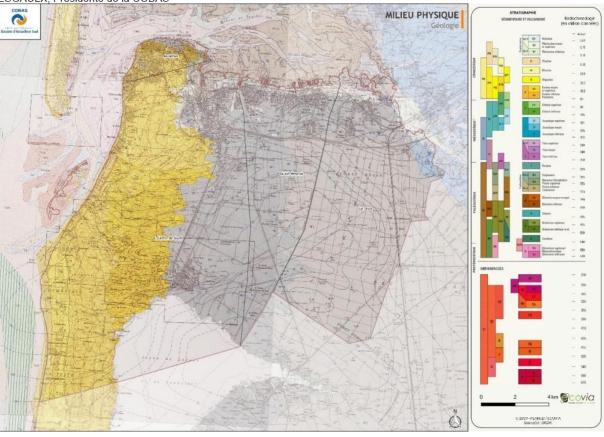
Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 02/07/2024

Publication : 02/07/2024 d'Arcachon Sud

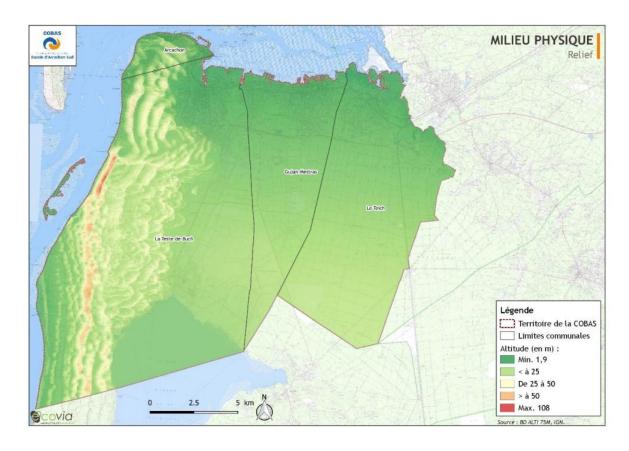
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS





3. La topographie et le relief

Source: Etat initial de l'Environnement SCoT SYBARVAL



033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet 02/07/2024
Publication : 02/07/2024 d'Arcachon Sud

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



Le relief s'échelonne entre 0 et 108 m d'altitude. Les reliefs les plus importants sont observés à l'ouest au niveau de la dune du Pilat. L'ouest du territoire est constitué de dunes anciennes, couvertes par la forêt usagère de la Teste

L'humidification du climat a permis le développement d'une végétation fixatrice du sable, induisant la formation des dunes « paraboliques », aussi appelées « anciennes » (-5000 ans) et l'immobilisation des cordons sableux. Par la suite, des dunes très mobiles appelées « barkhanes ou modernes » (-3000 ans) se sont mises en place. La forme de type barkhane est liée à une forte activité éolienne en climat aride, qui limite le développement des végétaux. Les dunes paraboliques se sont créées sous un climat plus tempéré, permettant l'installation de la végétation et freinant l'avancement du sable. Les dunes côtières sont donc formées par l'action conjointe du transport de sable par le vent et la fixation par la couverture végétale.

La dune du Pilat est un exemple unique de dune côtière. À la base de la falaise, du côté de la plage, se trouve le « sable des Landes », couronné par un sol podzolique épais à alios. Il est surmonté d'une dune « parabolique ou ancienne », elle-même coiffée d'un sol humifère. Au-dessus, le sable d'une dune « moderne » porte un sol humifère très mince. La partie haute de l'édifice est une dune d'accumulation récente, soumise à de constants remaniements.

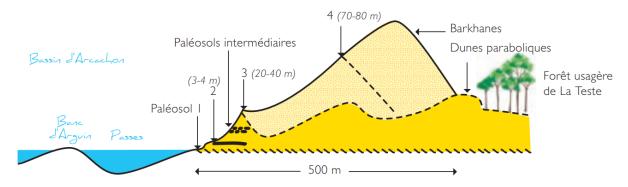


Figure 6 : Coupe transversale schématique de la dune du Pilat (source : SCOT, d'après le Syndicat mixte de la Grande Dune du Pilat)

Le sous-sol ne joue pas seulement un rôle sur les milieux naturels et sur le milieu physique. Il est aussi à l'origine de ressources qui sont exploitées par l'homme telles que les granulats et le pétrole, mais également au regard des activités agricoles et sylvicoles.

Le plateau landais ne présente aucun relief notable excepté les vallées des cours d'eau qui se jettent dans le Bassin. La plus marquée d'entre elles est indéniablement le val de l'Eyre, caractérisé par une altitude de 20 m au niveau du lit majeur et de 50 m sur le plateau à Belin-Beliet. Les petites vallées des affluents de l'Eyre définissent autant de dépressions dans le plateau, marquées à certains endroits par des pentes élevées.

Le pourtour du Bassin présente une nette dissymétrie est-ouest :

- À l'est d'une ligne Lège-Arcachon, le plateau landais s'enfonce sous le niveau de la mer sans relief notable. Les deltas de l'Eyre témoignent de ce relief plat où la mer affleure à marée haute.
- À l'ouest s'étendent de vastes formations dunaires dont le point culminant s'élève à 106,4 m au niveau de la dune du Pilat (relevé OCA).

Concernant le Bassin d'Arcachon, les relevés bathymétriques de 2004 et 2005 réalisés par la DDTM Gironde révèlent qu'il est constitué d'une vaste zone se découvrant à marée basse, dans laquelle circule un réseau filandreux de chenaux de taille et d'importance variables. Les suivis réalisés depuis les années 2000, mais également les données plus diffuses et anciennes confirment par ailleurs l'évolution constante des chenaux. La compréhension des tendances générales et phénomènes locaux est indispensable pour faire des choix d'aménagement raisonnés.

Accusé certifié exécutoires

Réception par le préfet 02/07/2024

Publication : 02/07/2024

Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



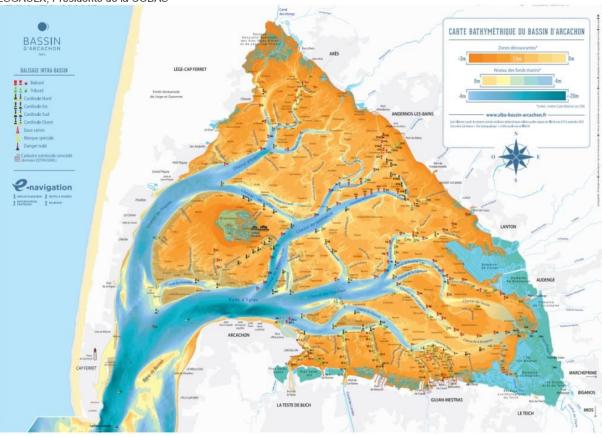


Figure 7 : Bathymétrie du Bassin d'Arcachon (source : Siba Bassin d'Arcachon)

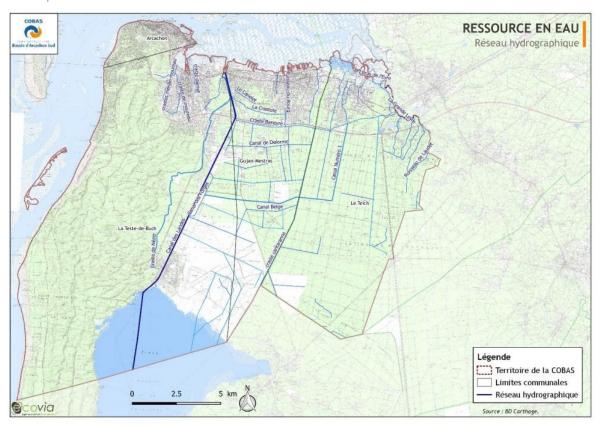
4. L'hydrographie

Source : Agence de l'eau Adour-Garonne

Plusieurs cours d'eau jalonnent le territoire de la COBAS, dont les principaux sont les canaux de Nezer et des Landes. La Leyre forme également la limite à l'est du territoire.







5. Occupation du sol

Les données présentées ci-dessous sont issues des données SIG de la base CORINE Land Cover pour les années 2012 et 2018.

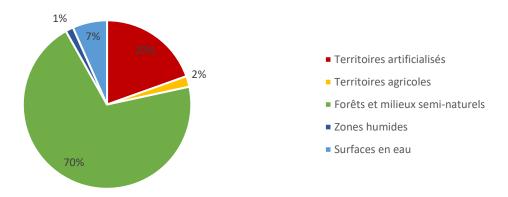
5.1. L'occupation du sol en 2018

En 2018, la COBAS est dominée par des milieux naturels ou des forêts (70 % de sa surface). Les territoires artificialisés en occupent presque 20 %.

Ossumation du cal au 2019	Code CORINE	COBAS		
Occupation du sol en 2018	Code CORINE	Surface (ha)	%	
Territoires artificialisés	1	6274,46	19,54 %	
Territoires agricoles	2	663,14	2,06 %	
Forêts et milieux semi-naturels	3	22 564,17	70,26 %	
Zones humides	4	481,23	1,50 %	
Surfaces en eau	5	2130,49	6,63 %	
TOTAL		32 113,49	100 %	







Répartition de l'occupation des sols en 2018 (Source : CORINE Land Cover – Niveau 1)

5.2. L'occupation du sol en 2012

En 2012, les proportions étaient similaires, les territoires artificialisés ont augmenté de 0,42 % (+26 ha), de même que les milieux naturels ont gagné près de 4 ha, tandis que les surfaces en eau ont été réduites de 1,4 % (-30 ha).

Occupation de salar 2012	0.1.0.1	COBAS		
Occupation du sol en 2012	Code Corine	Surface (ha)	%	
Territoires artificialisés	1	6248,18	19,46 %	
Territoires agricoles	2	663,14	2,06 %	
Forêts et milieux semi-naturels	3	22 560,19	70,25 %	
Zones humides	4	481,23	1,50 %	
Surfaces en eau	5	2160,75	6,73 %	
TOTAL		32 113,49	100 %	

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE Accusé certifié exécutoi

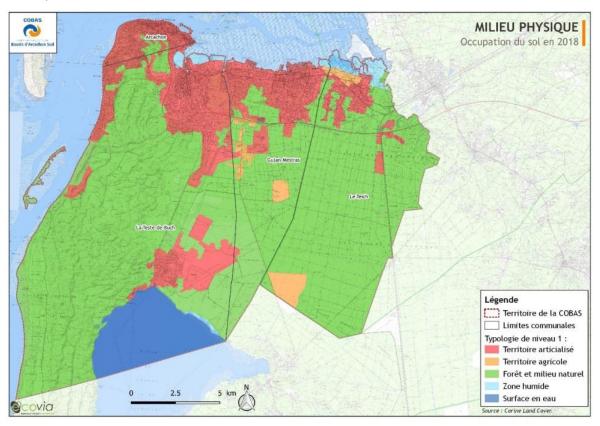
Accuse certifie executors

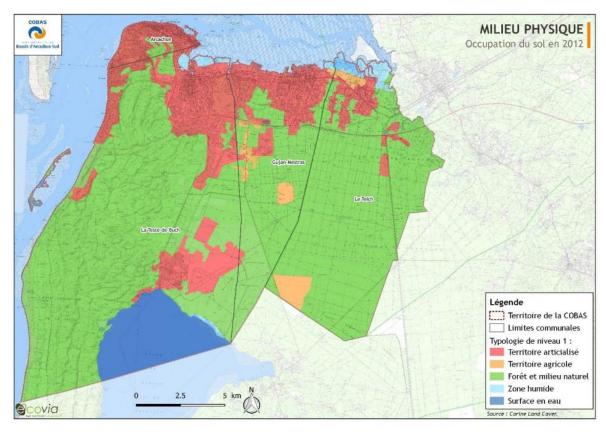
Réception par le préfet 02/07/2024

Publication : 02/07/2024 d'Arcachon Sud

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS







Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet 02/07/2024

Publication: 02/07/2624 d'Arcachon Sud

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



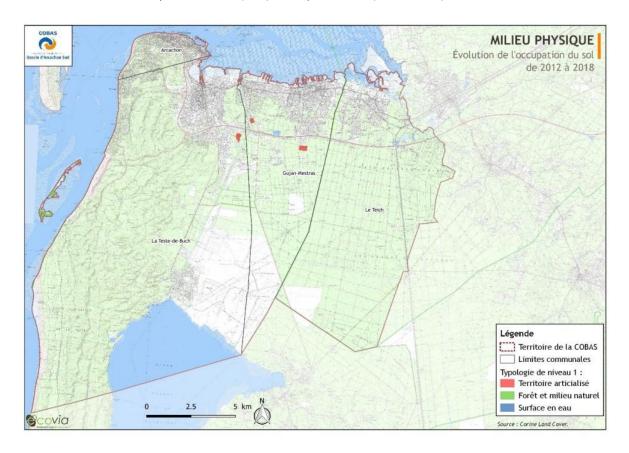
5.3. Évolution de l'occupation du sol entre 2012 et 2018

Ce sont un peu plus de 69 ha qui ont changé d'occupation des sols entre 2012 et 2018 :

- 26 ha de milieux naturels en 2012 ont été artificialisés ;
- 37 ha de surfaces en eau ont été reclassés en milieux naturels ;
- 6 ha de milieux naturels ont été requalifiés en surface en eau.

			2018			
			Ter	ritoires artificialisés (1)	Forêts et milieux semi-naturels (3)	Surfaces en eau (5)
			Tissu urbain discontinu (112)	Zones industrielles ou commerciales et installations publiques (121)	Plages, dunes et sable (331)	Mers et océans (523)
2012	Forêts	Forêts de conifères (312)	5,07 ha			
	et milieux semi- naturels	Forêt et végétation arbustive en mutation (324)		21,21 ha		
	(3)	Plages, dunes et sable (331)				6,45 ha
	Surfaces en eau (5)	Mers et océans (523)			36,71 ha	

La carte suivante montre les territoires qui ont été artificialisés entre 2012 et 2013 (en rouge), ceux qui ont retrouvé une vocation d'espaces naturels (vert) ou de plans d'eau (bleu marine).







6. Atouts, faiblesses, problématiques clés et enjeux

L'analyse des informations présentées met en évidence les points forts et les points faibles du territoire :

Points forts

- ✓ Un relief relativement peu marqué et une altitude basse constituant un avantage pour l'aménagement urbain et la praticité des modes doux
- ✓ Un territoire à dominante naturelle
- ✓ Un territoire à l'interface entre différents ensembles hydrographiques



Questionnement

Comment prendre en compte l'aspect consommation d'espaces dans les différents projets d'aménagement du territoire?

Points faibles

- L'artificialisation présente une menace pour les milieux naturels du territoire.
- Le réchauffement climatique va se poursuivre et s'accélérer et aura de nombreux impacts sur l'environnement, et étant donné le relief très bas, il sera le premier impacté par la montée des eaux.

De cette analyse découle les enjeux suivants :

Prendre en compte les effets des changements climatiques dans les décisions d'aménagement afin de s'y adapter
Prioriser les espaces disponibles dans les tâches urbaines pour l'accueil de nouvelles infrastructures
Anticiper la création de nouvelles zones urbaines afin de s'assurer leur desserte en transports en commun

Ces enjeux sont à mettre en regard des leviers d'action du PDU :

	Réponse du PDU	
Problématique	Effets attendus du PDU	Moyens d'action du PDU
 Consommation d'espaces 	Potentiellement	 Intégrer l'aspect consommation d'espaces dans
naturels ou agricoles	négatif	chaque projet d'aménagement du territoire

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet 02/07/2024

Publication : 02/07/2024 d'Arcachon Sud

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



PAYSAGES ET PATRIMOINE

1. Positionnement de la thématique par rapport au PDU et rappels règlementaires

1.1. Positionnement de la thématique vis-à-vis du PDU

Perceptible par tous et contribuant à la valeur patrimoniale et culturelle d'un territoire, le paysage est important à prendre en compte. Le PDU, en tant qu'outil de gestion et de planification des modalités de transport sur un territoire, doit veiller à réduire l'utilisation de la voiture et à intégrer les infrastructures dans le paysage.

1.2. Rappels règlementaires et documents de référence

N. B. L'articulation avec les documents-cadres sera développée dans une partie dédiée du rapport environnemental.

1.2.1. À l'échelle nationale

- La loi du 10 juillet 1976 relative à la **protection de la nature** reconnaît dans son article 1 que la protection des paysages est une mission d'intérêt général.
- Loi du 29 décembre 1979 relative à la **publicité**, aux enseignes et aux pré-enseignes, modifiée par la loi du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement et par la loi du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement. Elle définit le cadre réglementaire qui garantit à la fois la liberté d'expression et la protection de la qualité de vie.
- Loi du 9 janvier 1985 dite loi Montagne relative au développement et à la protection de la montagne.
- La loi du 3 janvier 1986 dite **loi Littoral** relative à l'aménagement, la protection et la mise en valeur du littoral concerne aussi les rivages lacustres.
- La loi sur la protection et la mise en valeur des paysages du 8 janvier 1993, dite **loi Paysage** (décret d'application no 94-283 datant du 11 avril 1994) vise à protéger et gérer les paysages naturels, urbains, ruraux, banals ou exceptionnels en matière d'aménagement et d'urbanisme.
- Loi no 2016-925 du 7 juillet 2016 relative à la liberté de création, à l'architecture et au patrimoine (loi LCAP) a réformé l'essentiel des dispositifs relatifs aux secteurs sauvegardés, aux aires de valorisation de l'architecture et du patrimoine (AVAP), aux zones de protection du patrimoine architectural urbain et paysager (ZPPAUP) et aux abords des monuments historiques. Les sites patrimoniaux remarquables (SPR) remplacent les secteurs sauvegardés, les ZPPAUP et les AVAP.

1.2.2. Aux niveaux régional, départemental et local

- Atlas des paysages de Gironde (2011);
- Charte du Parc Naturel Régional des Landes de Gascogne 2014-2026 ;
- Schéma de cohérence territoriale du Bassin d'Arcachon Val de l'Eyre en cours d'élaboration suite à l'annulation du précédent SCoT par arrêt de la Cour administrative d'appel de 2017. En juillet 2018, il y a eu prescription de l'élaboration du SCOT fixant les objectifs poursuivis et les modalités de la concertation. Son arrêt est projeté en 2022 et son approbation en 2023.

2. Points clés analytiques

2.1. Unités paysagères

Source : Atlas des paysages de Gironde

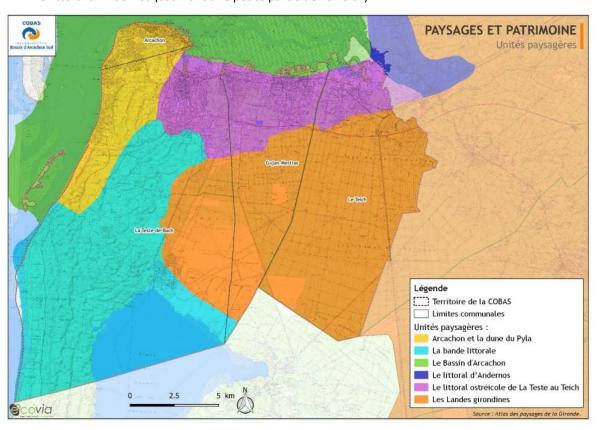
La COBAS est concernée par cinq unités paysagères :

- Les landes girondines ;
- La bande littorale ;
- La lagune du bassin d'Arcachon;
- Arcachon et la dune du Pyla ;
- Le littoral ostréicole de la Teste-de-Buch au Teich ;





- Le littoral d'Andernos (couvrant une petite partie de Le Teich).



2.1.1. Les landes girondines

Les Landes girondines occupent le nord de l'immense triangle de la forêt des Landes, qui court de Soulac à Nérac et à Hossegor et forme le plus grand massif forestier d'Europe (plus d'un million d'hectares). Elles sont délimitées par la Pointe de Grave au nord, les lacs et les dunes du littoral à l'ouest, et par le Médoc, l'agglomération bordelaise, les Graves et le Bazadais à l'est, le long de l'axe Gironde-Garonne. S'étendant sur environ 140 km du nord au sud et 90 km d'est en ouest, c'est la plus vaste unité paysagère du département. Couvrant le cœur du massif forestier — plus de 300 000 ha répartis sur les départements de la Gironde et des Landes —, le Parc Naturel Régional des Landes de Gascogne a été créé en 1970, permettant de valoriser et de protéger ces milieux naturels et ces paysages, méconnus et fragiles. Au sein de ce territoire quasi uniforme, quatre sous-entités ont été distinguées, pour affiner l'analyse de ce territoire plus riche qu'il n'y paraît :

- Les vallées habitées : au sud de l'unité, les rivières (la Leyre, le Ciron, le Gât Mort, le Saucats) sont accompagnées d'une urbanisation plus marquée et de boisements feuillus ;
- Les landes rases : les milieux naturels originels des landes ont été préservés sur de rares sites ;
- Les clairières de cultures : de vastes champs essentiellement du maïs forment des clairières d'échelle monumentale au cœur de la forêt ;
- Les lisières du massif : la forêt des Landes ne s'achève pas par des limites nettes, mais dessine des paysages de lisières particuliers en se mêlant aux unités voisines.

La COBAS appartient à la sous-unité des vallées habitées.

→ Sous-unité des vallées habitées

À proximité de la Leyre, du Ciron, du Gât Mort et du Saucats, le paysage se distingue du reste des Landes girondines, car la proximité de ces cours d'eau assure un drainage plus efficace des terres. Les sols plus secs accueillent des feuillus, qui forment autour des rivières de majestueuses forêts-galeries : chênes et aulnes dominent ces boisements qui peuvent atteindre plusieurs kilomètres de large. Au sein de la monoculture de pins maritimes, des milieux plus riches sont ainsi préservés, favorisant la biodiversité et le maintien d'espèces précieuses.

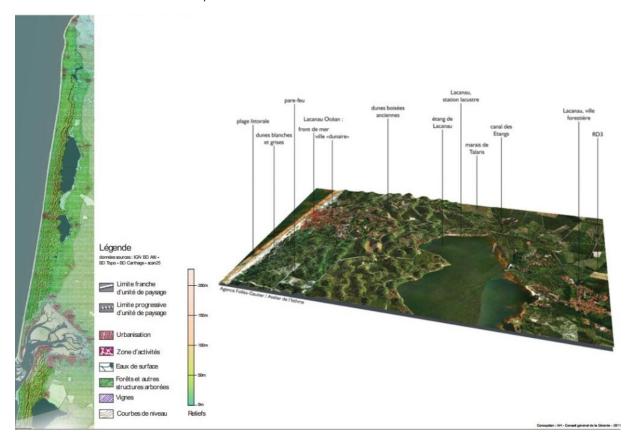




Ces conditions favorables expliquent également la présence d'unités urbaines en plus grand nombre dans ces vallées, implantés sur les terres saines à proximité des berges. Cette relative concentration urbaine s'est renforcée par une augmentation parfois très importante de la surface bâtie au cours des dernières années. Ainsi, la vallée de la Leyre voit aujourd'hui les villes de Belin-Béliet, Salles, Mios et Biganos s'étendre de façon marquée. Ces évolutions, encore largement consommatrices d'espace, font pression sur les paysages et milieux précieux offerts par ces vallées.

2.1.2. La bande littorale

La côte aquitaine s'étire en une immense plage de sable rectiligne sur plus de 200 km du nord au sud, de l'embouchure de la Gironde à celle de l'Adour. Sur le territoire départemental, ce sont environ 115 km qui font face aux vagues en rouleaux de l'océan Atlantique. En arrière du rivage, les dunes sableuses et boisées, les étangs et zones humides, puis le massif forestier se succèdent presque invariablement — le Bassin d'Arcachon constituant la seule et majestueuse exception. Ces séries se prolongent jusqu'à une douzaine de kilomètres environ à l'intérieur des terres, investies par les différentes stations bâties des cités balnéaires de Lacanau, Hourtin, ou encore Carcans. Très fréquentées par les touristes, notamment en période estivale, celles-ci sont desservies par de petites routes perpendiculaires à la côte, franchissant les dunes pour rejoindre une longue desserte nord-sud formée des RD3, RD101 et RD652.



2.1.3. La lagune du bassin d'Arcachon

Le Bassin d'Arcachon forme une perle unique, accrochée sur le linéaire des 230 km de côte sableuse girondine et landaise. La Leyre, seule rivière suffisamment puissante pour percer le cordon dunaire et atteindre l'océan, y a formé une lagune, sous la forme d'une baie presque close dans laquelle entre et sort l'océan deux fois par jour, à la faveur des passes. Riche de nombreux éléments identitaires, naturels ou humains, cette lagune constitue par elle-même la première des unités de paysage du Bassin autour desquelles gravitent les unités terriennes. Facilement accessible depuis Bordeaux, isolée, cette petite mer intérieure magnétise depuis 150 ans une foule toujours plus nombreuse, sur laquelle les usages de l'eau se sont multipliés, jusqu'à apparaître par endroits ou par moments contradictoires.

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE

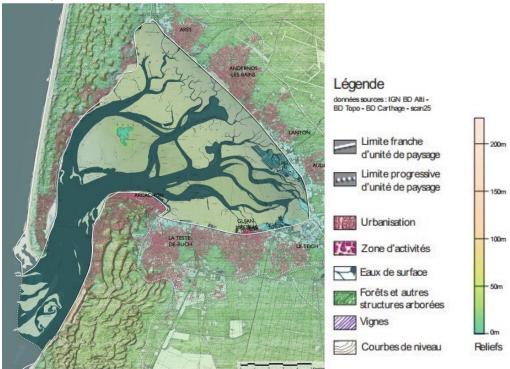
Accusé certifié exécutoires

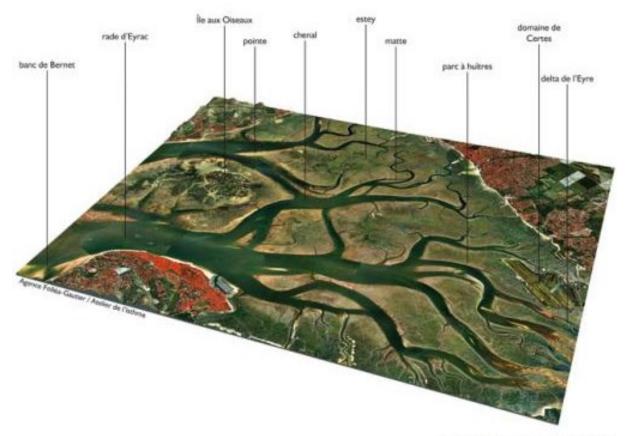
Réception par le préfet 02/07/2024

Publication : 02/07/2024 d'Arcachon sud

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS







Conception : AH - Conseil général de la Gironde - 2011

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE Accusé certifié exécutoires

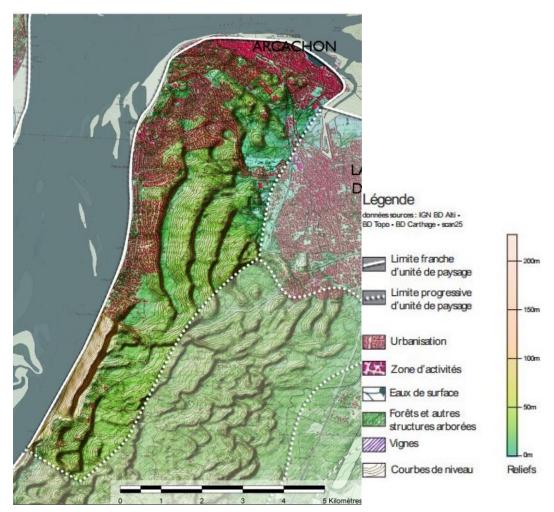
Accusé certifié exécutoire Réception par le préfet 102/07/2024 Publication : 02/07/2024 d'Arcachon Sud

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



2.1.4. Arcachon et la dune du Pyla

Arcachon est née du train. C'est en 1841 que l'on inaugure la ligne de chemin de fer reliant Bordeaux à La Teste. Et c'est en 1852 que la ligne est prolongée jusqu'au quartier d'Arcachon par les frères Péreire, le quartier devenant commune par décret impérial en 1857. Désormais, le Bassin est à une heure de la préfecture, au lieu de seize heures. Le développement de l'urbanisation va être rapide, d'abord pour un tourisme sanitaire puis balnéaire. La ville s'est agrandie en quartiers successifs, établis, hors centre-ville (ou ville d'Été), sur le modèle de la ville d'Hiver, avec les villas qui se glissent sous les pins existants : quartiers de l'Aiguillon-Saint-Ferdinand (ville d'Automne), quartier des Abatilles/Péreire (ville de Printemps), quartier du Moulleau et, sur la commune de La Teste, quartier de Pyla-sur-mer. Bien desservie par l'A660 et par le TER, Arcachon fonctionne de plus en plus avec Bordeaux, par des migrations quotidiennes domicile-travail.

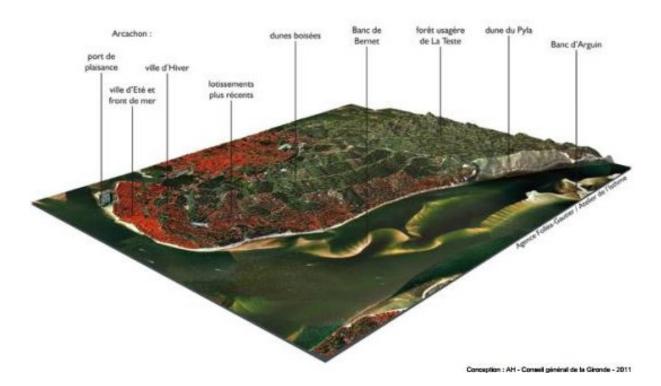


033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoires
Réception par le préfet 02/07/2024

Publication: 02/07/2624d'Arcachon Sud

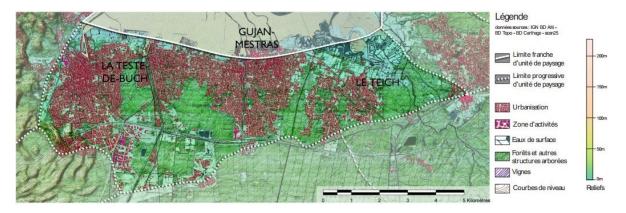
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS





2.1.5. Le littoral ostréicole de la Teste au Teich

Entre le delta de la Leyre et Arcachon, la côte sud du bassin d'Arcachon s'allonge sur treize kilomètres. Elle concerne trois communes : le Teich, Gujan-Mestras et La Teste-de-Buch, raccordées entre elles par la RD 650, qui a cristallisé l'urbanisation historique. On y accède aujourd'hui par l'A660, la RD 1250 (Marcheprime) ou par le train, TER reliant Bordeaux au Bassin, dont la ligne passe sur les communes non loin du littoral.

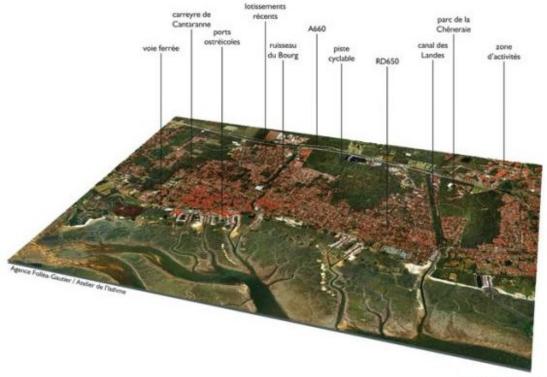


033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE

Accusé certifié exécutoire Réception par le préfet 02/07/2024 Publication : 02/07/2024 d'Arcachon sud

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS





Conception : AH - Conseil pénéral de la Gironde - 201

2.1.6. Le littoral d'Andernos

La côte qui se déroule de Biganos à Arès en passant par Audenge, Lanton et Andernos, s'allonge sur 20 kilomètres entre le delta de la Leyre et l'embouchure du canal des Étangs. Elle constitue le fond du Bassin d'Arcachon : les chenaux sont plus étroits et la slikke plus étendue, rendant plus difficile l'implantation des ports ostréicoles ou de plaisance rencontrés sur les autres côtes. La mer se retire loin à marée basse, déposant moins de sable, ce qui limite le linéaire des plages. Aussi l'ambiance y est-elle moins balnéaire qu'ailleurs, certains diront plus authentique. L'ambiance maritime est tempérée par une ambiance terrienne, que révèlent en particulier les chênes, mêlés ici aux pins. L'immense forêt du plateau landais vient toucher la mer, à la faveur des coupures d'urbanisation boisées qui ont été préservées. Desservi par une RD 3 saturée en période estivale, le littoral d'Andernos se raccorde vers l'intérieur des terres et l'agglomération bordelaise par la RD 106 (Lège-Cap-Ferret, Saint-Jean-d'Illac) et la RD 1250 (Biganos, Marcheprime...).

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE

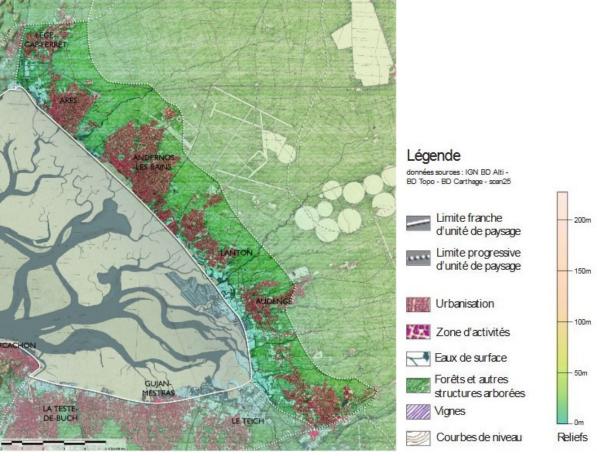
Accusé certifié exécutoires

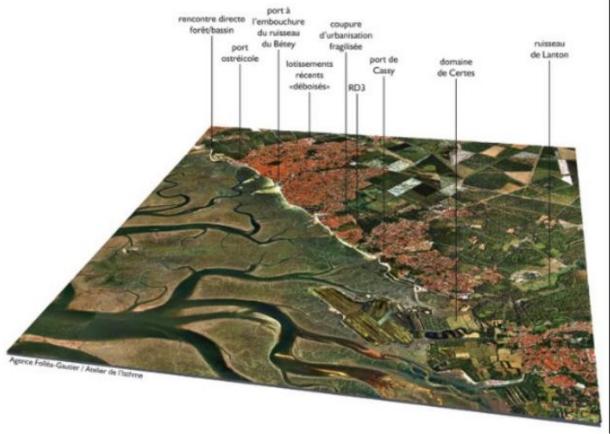
Réception par le préfet 02/07/2024

Publication : 02/07/2024 d'Arachon sud

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS











2.2. Les sites inscrits et les sites classés

Sources : DREAL Nouvelle-Aquitaine, Atlas des patrimoines — ministère de la Culture

La COBAS compte trois sites classés et huit sites inscrits sur son territoire.

Un **site classé (SC)** est un « site ou monument naturel dont la conservation ou la préservation présente au point de vue artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque, un intérêt général ». Le classement est une protection forte qui correspond à la volonté de strict maintien en l'état du site, ce qui n'exclut ni la gestion ni la valorisation.

Sites classés	Communes concernées	Date	Surface du site (ha)	Surface du site dans la COBAS (ha)
lle aux oiseaux	La Teste-de-Buch	2008	1643	12
Dune du Pyla et forêt usagère	La Teste-de-Buch	1943	6210	6145
Zone littorale du parc des Abatilles	Arcachon	1936	8	8

Un **site inscrit (SI)** est un espace naturel ou bâti de caractère artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque, dont l'intérêt paysager ne justifie pas un classement, mais qui nécessite tout de même d'être conservé.

Sites inscrits	Communes concernées	Date	Surface du site (ha)	Surface du site dans la COBAS (ha)
Château de Ruat, parc et dépendances	Le Teich	1943	16	16
Partie nord de la ville d'Hiver	Arcachon	1943	9	9
Littoral et site de la forêt usagère	La Teste-de-Buch	1979	5711	5672
Villa Rothschild au Pyla-sur-Mer	La Teste-de-Buch	1943	4	4
Forêt usagère de La Teste	La Teste-de-Buch	1978	3868	3868
Val de l'Eyre	Le Teich	1973	6817	170
Ville d'Hiver	Arcachon	1985	112	112
Parc Pereire	Arcachon	1943	59	59

2.3. Les monuments historiques

Source : Atlas des patrimoines — ministère de la Culture

« Les immeubles dont la construction présente du point de vue de l'histoire ou de l'art un intérêt public » sont protégés (en partie ou en totalité) par la loi du 31 décembre 1913. Cette protection inclut un périmètre de **500 mètres** autour, qui peut être étendu au-delà à titre exceptionnel (loi du 21 juillet 1962). La protection au titre des monuments historiques, en application de la loi du 31 décembre 1913, recouvre deux mesures juridiques :

- Le classement parmi les Monuments historiques qui fait l'objet d'un arrêté ministériel après avis de la commission supérieure ;
- L'inscription sur l'Inventaire supplémentaire des Monuments historiques qui fait l'objet d'un arrêté préfectoral après avis de la commission régionale du patrimoine et des sites (CRPS). Dans ce second cas, l'édifice n'est pas jugé suffisamment intéressant pour justifier le classement ou peut être susceptible d'être classé ultérieurement.

D'après l'Atlas des Patrimoines du ministère de la Culture, le territoire compte **huit monuments historiques inscrits** sur les 876 monuments du département.

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE

Accusé certifié exécutoires

Réception par le préfet 02/07/2024

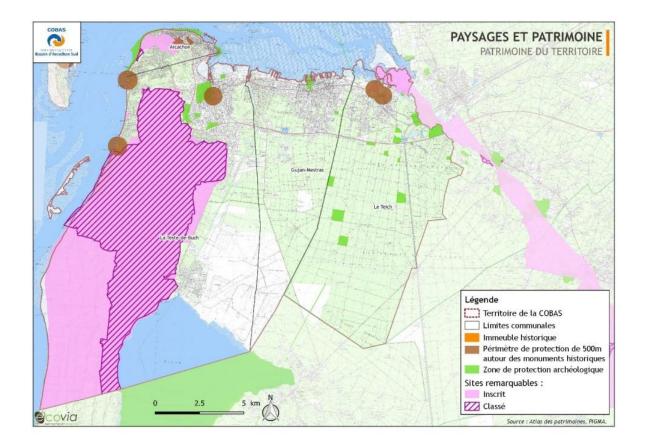
Publication : 02/07/2024

d'Arcachon Sud

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



Immeuble	Protection	Année	Partie protégée	Commune
Villa Thétys	Inscrit	2001	Villa et son jardin	La Teste-De- Buch
Villa Thérésa	Inscrit	1980	façades et toiture, vestibule et escalier	Arcachon
Villa Geneste	Inscrit	2011	totalité	La Teste
Synagogue	Inscrit	2004	totalité	Arcachon
Monuments aux Morts	Inscrit	2015	totalité avec son jardin et sa grille	Arcachon
Monument aux Morts	Inscrit	2015	totalité	Le Teich
Hôtel dit de Baleste	Inscrit	2004	totalité	La Teste-De- Buch
Château de Ruat	Partiellement Inscrit	1970	façades, toitures à l'exclusion de celles de la tour à mâchicoulis	Le Teich



Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE

Accusé certifié exécutoice Réception par le préfet : 02/07/2024 Publication : 02/07/2024 d'Arcachon Sud

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



3. Atouts, faiblesses, problématiques clés et enjeux

L'analyse des informations présentées met en évidence les points forts et les points faibles du territoire :



De cette analyse découle les enjeux suivants :

- ☐ Considérer l'espace comme une ressource qu'il convient de protéger et de mettre en valeur :
- ✓ Réutiliser l'existant afin d'éviter de nouvelles consommations d'espace consécutives à la création de nouvelles voies
- ✓ Développer les voies vertes intégrant les modes actifs et la végétation (alignements d'arbres, haie, espaces verts, jardins, etc.) qui permet de qualifier et hiérarchiser les voies
- ✓ Réduire l'utilisation de la voiture particulière et par voie de conséquence de ses émissions polluantes, associées à la dégradation des monuments
- ☐ Favoriser une intégration paysagère des infrastructures et équipements de transport aux différentes échelles du paysage

L'action du PDU sur cette thématique reste limitée.

Ces enjeux sont à mettre en regard des leviers d'action du PDU :

	Réponse du PDU			
Problématique	Effets attendus du PDU	Moyens d'action du PDU		
 Patrimoine bâti : Noircissement des bâtiments dû aux rejets de particules par le trafic au cœur des zones urbaines. Mosaïque paysagère : Diversité des paysages et des ensembles/entités paysagères du territoire 	Neutre	 Effets directs: traitement paysager des voiries, intégration paysagère, valorisation des entrées et centres-villes, modes de gestion des traitements paysagers, etc. diminution de la consommation d'espace en mobilisant l'existant Effet indirect: Réduction de l'utilisation de la voiture particulière et par voie de conséquence de ses émissions polluantes, associées à la dégradation des monuments. Action limitée du PDU: Recommandations éventuelles pour une intégration de certains équipements et infrastructures. 		





MILIEUX NATURELS ET BIODIVERSITE

1. Positionnement de la thématique par rapport au PDU et rappels règlementaires

1.1. Positionnement de la thématique par rapport au PDU

En tant qu'outil de gestion et de planification des modalités de transport sur un territoire, le PDU est amené à impacter les flux sur les voies de circulation existantes, et à proposer le cas échéant de nouvelles voies de déplacement. Ce faisant, il crée des incidences directes (création de voies, donc consommation d'espace et fragmentations des espaces, obstacles au déplacement des espèces, destruction des continuités écologiques) ou indirectes (augmentation du risque de collisions, pollutions de l'eau, dérangement sonore, etc.) sur les milieux naturels et les espèces qui y vivent. Il doit donc éviter autant que possible le développement d'infrastructures et équipements de transport sur les milieux naturels et, sur les autres secteurs de son territoire, bien prendre en compte les continuités écologiques.

1.2. Rappels règlementaires et documents de référence

N. B. L'articulation avec les documents cadres sera développée dans une partie dédiée du rapport environnemental.

1.2.1. Au niveau international et communautaire

- **Convention de l'UNESCO** du 16 novembre 1972 sur la protection du patrimoine mondial, culturel et naturel :
- Convention de Washington (mai 1973) : protection des espèces animales et végétales menacées dans le monde :
- Convention de Bonn du 23 juin 1973 pour la protection des espèces migratrices ;
- **Convention de Berne** du 19 septembre 1979 relative à la conservation de la vie sauvage et des milieux naturels en Europe ;
- **Directive Habitats, faune et flore** du 21 mai 1992 et **Directive Oiseaux** du 30 novembre 2009 et leur transposition dans le Code de l'environnement.

1.2.2. À l'échelle nationale

- Loi du 10 juillet 1976 sur la protection de la nature, prévoyant la conservation partielle ou totale d'espèces animales non domestiques, ou végétales non cultivées lorsqu'un intérêt particulier ou les nécessités de la préservation du patrimoine biologique national le justifient ;
- Le Programme national d'action pour la préservation de la faune et de la flore sauvages (1994);
- Natura 2000 : transposition en droit français par ordonnance du 11 avril 2001 ;
- **Loi sur la chasse du 26 juillet 2000** (modifiée le 30 juillet 2003) prévoyant l'établissement d'orientations régionales de gestion de la faune sauvage et de la qualité de ses habitats ;
- La Stratégie nationale de la biodiversité (février 2004);
- **La Loi Grenelle 1**, loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement promulguée le 3 août 2009 ;
- La Loi Grenelle 2 portant « engagement national pour l'environnement », promulguée le 12 juillet 2010, correspond à la mise en application d'une partie des engagements du Grenelle Environnement et notamment ceux concernant la restauration de la biodiversité à travers la mise en place d'une trame verte et bleue et de Schémas régionaux de cohérence écologique ;
- Loi pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages du 8 août 2016.

1.2.3. Aux niveaux régional, départemental et local

- Le Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE) d'Aquitaine adopté en 2015. Ce SRCE sera intégré dans le SRADDET Nouvelle-Aquitaine (approbation en 2020) ;
- Le Schéma de Cohérence Territoriale du Bassin d'Arcachon Val de l'Eyre (approbation en 2022);
- La Charte du Parc Naturel Régional des Landes de Gascogne (renouvelée en 2014).





2. Les principaux milieux naturels et espèces associées

SOURCE: SCOT DU BASSIN D'ARCACHON ET DU VAL DE L'EYRE (VERSION 1 – OCTOBRE 2019), ATLAS DES PAYSAGES DE LA GIRONDE, PROFIL ENVIRONNEMENTAL DE LA GIRONDE - MILIEUX NATURELS ET BIODIVERSITE — ATELIER BKM

2.1. Les milieux marins et littoraux

Du fait de sa façade atlantique, le territoire présente la particularité d'abriter des milieux d'interface entre écosystèmes continentaux et écosystèmes marins, particulièrement remarquables pour leur biodiversité comme le bassin d'Arcachon.

La qualité de la zone littorale (comprenant le milieu marin, le système dunaire [Dune du Pilat], le bassin d'Arcachon et les zones humides associées) constitue un enjeu écologique majeur d'intérêt international. L'endémisme végétal est un des plus élevés de la métropole.

Les milieux marins et littoraux regroupent de nombreux habitats d'intérêt écologique, présentant une riche diversité faunistique et floristique comme les dunes, les plages, les vasières, les prés salés, l'estran, les marais, etc

Parmi ces habitats, on retrouve des sites identitaires du territoire :

- Le bassin d'Arcachon: Ce bassin est une vaste lagune semi-fermée, à salinité variable, couvrant de grandes surfaces de vasières. Il possède le plus grand herbier à zostères d'Europe et une mosaïque de différents types d'habitats dont une grande superficie de prés salés. Le schorre est ainsi le deuxième de France après celui de la baie du Mont-Saint-Michel du point de vue de la richesse floristique spécifique. En effet, ce bassin abrite des poissons migrateurs pour une grande partie de leur cycle biologique, ainsi que des poissons benthiques. De plus, la Tortue caouanne et la Tortue de Kemp ont été régulièrement observées à l'intérieur du bassin. Il accueille également une grande diversité ornithologique et correspond à un site d'importance internationale pour la migration et l'hivernage de nombreuses espèces. Le bassin abrite 63 % de l'effectif régional moyen des anatidés et foulques macroules hivernants ou 56 % de l'effectif national hivernant de Bernache cravant.
- Le banc d'Arguin: Cet habitat correspond à un système de bancs de sable émergés et mobiles situés à l'entrée du Bassin d'Arcachon. Il s'agit d'un des plus importants reposoirs de limicoles du Bassin à marée haute (jusqu'à 40 000 bécasseaux variables ou 1 500 courlis cendrés par exemple). Le banc d'Arguin revêt un grand intérêt, au niveau européen, en tant que point de passage des oiseaux en période de migration. Il accueille également de nombreuses espèces d'oiseaux pour leur reproduction comme l'huitrier-pie, le gravelot à collier interrompu. Ce site est classé en réserve naturelle en raison notamment de la présence de la plus grosse colonie de sternes caugek de France (3 500 à 4 500 couples en 1999, 3 208 couples en 2007) et une des plus grosses d'Europe.
- La dune du Pilat : située en face du banc d'Arguin, à l'entrée du bassin d'Arcachon, cette dune est la plus haute d'Europe. Sur la dune, le chiendent des sables abonde, mais laisse aussi la place au panicaut aux feuilles épineuses et bleutées, au robuste oyat, au liseron des sables, ou encore à l'immortelle des sables, espèces protégées. Concernant la faune, on retrouve certaines espèces d'invertébrés (Puce de mer...) et d'oiseaux (Tournepierre à collier...) fréquentant cet habitat.



Bassin d'Arcachon — source : Alain Vacheron



Dune du Pilat et banc d'Arguin — source : Christophe Cuénoud

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet 02/07/2024

Publication: 02/07/2624 d'Arcachon Sud

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



2.2. Les milieux humides

Les zones humides arrière-dunaires se présentent comme un chapelet d'étangs et de marais qui jalonne le pied du massif dunaire. Le territoire est également concerné par plusieurs marais salants, boisements humides... Les marais du territoire correspondent à d'anciennes étendues d'eau aujourd'hui en partie comblées et peuplées d'une végétation caractéristique des zones humides : roselières, landes à Molinie, saulaies, aulnaies marécageuses...

La principale zone humide du territoire correspond à la **réserve ornithologique du Teich** (extrémité nord-est du territoire) qui est caractérisée par une présence d'eau recouvrant plus de 75 % du site. Cette réserve concerne 3 habitats humides, à savoir les lagunes, les marais et les boisements. Les lagunes sont peu profondes, très salées, et sont ponctuées d'une végétation rase et adaptée (salicornes). La majorité des marais correspond à des marais salants du fait de la proximité et de l'influence de l'océan. Quelques marais, mares ou plans d'eau douce ponctuent néanmoins le site et abritent une flore et une faune spécifiques. Concernant les boisements humides, ils sont dominés par le Chêne pédonculé et le Saule gris et évoluent naturellement favorisant ainsi la biodiversité. Cette mosaïque de milieux humides accueille une diversité floristique et faunistique très riche en lien avec les autres zones humides du territoire et des territoires voisins.







 $\it R\'eserve$ ornithologique du $\it Teich-source$: $\it Image Google$

Outre leur valeur patrimoniale, ces milieux humides remplissent des fonctions très importantes pour la préservation qualitative et quantitative de la ressource en eau du fait de leur fonction naturelle d'épuration et de leurs capacités de régulation des débits par stockage des eaux de crues et restitution en période d'étiage.

2.3. Les surfaces en eau et les cours d'eau

Le territoire est également représenté par des surfaces en eau et des cours d'eau. Leur intérêt écologique réside notamment dans l'accueil d'espèces protégées comme le vison d'Europe ou la loutre, ainsi que pour plusieurs espèces amphihalines comme les lamproies ou l'anguille. Parmi ces cours d'eau, la Leyre présente un intérêt élevé pour le territoire. Ce cours d'eau joue le rôle de frontière naturelle du territoire au nord-est. Débouchant en delta sur le Bassin (delta inscrit comme site RAMSAR), sa bonne qualité globale permet l'accueil de nombreuses espèces patrimoniales. Le canal des Landes traverse le territoire du nord au sud et est également d'importance majeure, notamment pour la migration des espèces amphihalines. Néanmoins, ses berges hautes et abruptes réduisent l'intérêt des milieux associés à ce cours d'eau.

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE

Accusé certifié exécutoi<mark>cobas</mark> Réception par le préfet :02/07/2024 Publication : 02/07/2024 d'Arcachon Sud

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



Les autres cours d'eau du territoire constituent également des zones d'intérêt écologique et patrimonial élevé. Ils sont accompagnés d'un réseau dense de crastes (fossé d'écoulement des eaux), favorables à la connectivité des milieux aquatiques et humides.





La Leyre — Source : Gironde Tourisme

Le canal des Landes — source : Image Google

2.4. Les milieux forestiers

La forêt landaise constitue le plus grand massif forestier d'Europe occidentale (environ 1 million d'hectares boisés). La totalité du territoire est incluse dans le périmètre des massifs forestiers des landes de Gascogne.

Les milieux forestiers du territoire sont essentiellement concentrés en façade littorale (Forêt dunaire) et sont dominés par des forêts de pins maritimes de production constitués au 19e siècle sur de vastes landes humides peu pourvues en arbres. Ces boisements sont peu fonctionnels d'un point de vue écologique et présentent une biodiversité moyenne. La gestion sylvicole limite l'intérêt écologique par la réduction du sous-bois où se développerait spontanément une végétation de feuillus à base de chêne pédonculé, Chêne tauzin, châtaignier, mais également de chênes verts et lièges. Localement, cette pinède est ponctuée de lagunes, plans d'eau de petite taille de forme circulaire, et d'origine naturelle, qui sont un des milieux les plus originaux et les plus riches de la forêt de pin des Landes.

Concernant la faune, la pinède en sylviculture intensive est pauvre, notamment sur le plan ornithologique. La richesse des peuplements de passereaux est en effet largement dépendante de la diversité de la végétation et de la complexité des strates en sous-bois. Peu d'espèces sont liées strictement au pin, mais citons la mésange huppée notamment. La présence de feuillus augmente de manière importante la richesse des peuplements. Parmi les rapaces, le Circaète Jean-le-Blanc, essentiellement prédateur de reptiles, est bien représenté, tandis que le busard cendré est plus localisé.

On retrouve aussi des forêts-galeries qui longent les cours d'eau (ripisylve), notamment la Leyre qui s'élargit considérablement à l'approche de l'embouchure dans le Bassin d'Arcachon pour former un delta. Ces forêts-galeries et boisements rivulaires sont constitués d'une végétation dense à base de feuillus : Chêne pédonculé, Aulne, Saule roux (aussi le Hêtre le long du Ciron), avec en sous-bois diverses plantes herbacées hygrophiles comme l'Iris des marais et l'Osmonde royale... et accueillent une biodiversité très riche (mammifères, oiseaux forestiers [dont de nombreux rapaces], insectes). Les cours d'eau et leurs forêts-galeries constituent des habitats pour le Vison d'Europe et la Loutre. Ils permettent le déplacement de ces mammifères au sein de la pinède et entre les diverses zones humides (fonction de corridors biologiques).

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE Accusé certifié exécutoir

Accusé certifié exécutoires Réception par le préfet 02/07/2024 Publication : 02/07/2024 d'Arcachon Sud

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS







Forêt des Landes — source : Image Google

2.5. Les pelouses sèches et landes

Autrefois caractérisé par ses étendues de landes marécageuses, le massif landais est né d'une volonté politique de reboisement au XIXe siècle. Cette politique a entraîné une forte réduction des pelouses et landes caractéristiques du territoire. Néanmoins, ces habitats sont encore bien représentés sur le territoire et de nombreux éléments des landes subsistent à tous les stades forestiers (après les coupes, pare-feux, bords de routes, marais...), mais sont moins bien représentés dans la pinède adulte.

L'habitat de landes est particulièrement intéressant, car il s'agit d'un habitat d'intérêt communautaire figurant en annexe 1 de la directive européenne « Habitats, faune, flore ». On peut considérer schématiquement que chaque lande correspond à un niveau de nappe et à un type de sol. Parfois sèches, parfois humides, ces landes hébergent une biodiversité remarquable :

- La lande humide, caractérisée par la Molinie bleue, des bruyères (*Erica ciliaris, Erica tetralix*), la pédiculaire des marais (*Pedicularis palustris*), la Gentiane pneumonanthe (*Gentiana pneumonanthe*) (code Natura 20 004 020) ;
- La lande mésophile, caractérisée par la Fougère aigle (Pteridium aquilinum);
- La lande sèche avec la bruyère cendrée (Erica cinerea), l'hélianthème (*Halimium alyssoides*) thermoatlantique (code Natura 2000, 4030-4).

Les pelouses sèches se composent d'une végétation spontanée herbeuse et rase, poussant sur des sols* perméables* et exposés à des conditions de sécheresse et de chaleur difficiles. Ces sols sont généralement peu épais et pauvres en éléments nutritifs pour les végétaux. Des conditions particulières qui permettent d'accueillir un cortège de petites plantes remarquables.

Les pelouses et les landes correspondent donc à des habitats ouverts à semi-ouverts. Elles participent aux continuités écologiques du territoire et accueillent une flore et une faune très diversifiées. Tous les espaces ouverts où peut apparaître une végétation de landes ou de pelouses sont des éléments écologiques très importants du plateau landais.

Ces milieux accueillent de nombreux insectes des milieux ouverts (papillons en particulier), des oiseaux des milieux landicoles, dont certains sont en régression en Europe (Engoulevent d'Europe, Alouette Iulu, Pie-grièche écorcheur), etc. Ces milieux sont un support au cycle de vie de plusieurs espèces d'intérêt patrimonial, comme la Fauvette pitchou (liée aux stades arbustifs des milieux landicoles) et le Fadet des laîches (lié aux stades herbacés, en conditions hygrophiles). Les invertébrés les plus emblématiques se rencontrent dans les landes humides : Fadet des laîches, Damier de la Succise, et divers orthoptères dont le criquet migrateur (Locusta migratoria) à répartition limitée dans l'ouest de la France. Le Grand Capricorne (protégé au niveau national et européen) est également présent.

N. B. À noter que le Parc Naturel Régional des Landes de Gascogne concerne essentiellement la forêt des Landes qui recouvre l'ancienne lande dont la végétation subsiste en son sous-bois et sur les coupes rases.

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE Accusé certifié exécutoires Réception par le préfet 02/07/2024 Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS







Landes — Source: PNR Landes de Gascogne — FLICKR

2.6. Les milieux agricoles

Les milieux agricoles sont variés au sein du territoire et présentent des enjeux écologiques différents.

- Les **prairies** comportent une strate herbacée haute dominée par plusieurs espèces de graminées annuelles très souvent utilisées pour leur qualité de bonnes fourragères à savoir l'Avoine (*Avena sativa*), le Fromental élevé (*Arrhenatherum elatius*), le Pâturin des prés (*Poa pratensis*), le Dactyle aggloméré (*Dactylis glomerata*) pouvant former par endroits des touradons. D'autres graminées sont souvent en mosaïque avec les espèces précédentes et souvent sur les bordures des champs. Les espèces accompagnatrices peuvent être nombreuses, avec notamment le Plantain lancéolé (*Plantago lanceolata*), la Fléole des prés (*Phleum pratense*), plusieurs espèces de trèfles (le Trèfle des prés *Trifolium pratense* le Trèfle porte-fraises *Trifolium fragiferum* —, etc.) parfois et pour certaines d'entre elles la Knautie des champs (*Knautia arvensis*), de la Luzerne cultivée (*Medicago sativa* ssp. *sativa*), le Salsifis des prés (*Tragopogon pratensis*), le Lotier corniculé (*Lotus corniculatus*), de la Carotte sauvage (*Daucus carota*), de la Grande Oseille (*Rumex acetosa*), de l'Achilée millefeuille (*Achillea millefolium*) pour les prairies moins nitrophiles ainsi que plusieurs espèces de gesses dont la Gesse à larges feuilles (*Lathyrus latifolius*) qui sont très souvent présentes au sein même des prairies de fauche. Certaines prairies du territoire présentent un caractère humide et sont donc concernées par des enjeux de conservation très forts.
- Des délaissés agricoles, notamment de prairies, sont également présents au sein du territoire et peuvent être regroupés sous l'appellation de friches. Les friches agricoles correspondent au premier stade de recolonisation végétale de substrats perturbés ou anciennement gérés dont la gestion s'est arrêtée. En effet, si les facteurs qui maintiennent le couvert végétal à ras (fauche, pâturage, etc.) disparaissent et qu'aucune gestion n'est effectuée dans les mois ou années qui suivent, certaines espèces de plantes « vivaces » vont commencer à coloniser le milieu et à se rajouter au cortège généralement composé d'annuelles pour finir par les remplacer. Dans la grande majorité des cas, les friches correspondent à d'anciennes parcelles de prairies temporaires, très souvent des prairies de fauche à végétation dense de hautes graminées et plantes fourragères, ayant été délaissées et qui subissent le processus naturel de fermeture du milieu. Ces friches présentent donc un cortège floristique similaire à celui des prairies temporaires de fauche.
- Les parcelles agricoles en jachère présentent généralement un sol labouré et nu qui n'est favorable qu'à très peu d'espèces. Elles ne présentent que peu d'intérêt au regard de la biodiversité qu'elles abritent et leur artificialisation, si tant est qu'elle ait lieu, n'entraînera pas d'impacts significatifs au regard de l'environnement.
- Les cultures maraîchères correspondent à des parcelles agricoles cultivées de légumes. Le terrain occupé par ces cultures est généralement riche en azote et convient très bien aux légumes. Ces parcelles sont délimitées par des haies agricoles qui ont originellement une vocation de brise-vent et sont donc dominées par du Cyprès commun, mais présentent un intérêt écologique certain du fait de la diversité de strates (arborées, arbustives, herbacées) et d'espèces qu'elles abritent avec notamment du Frêne à feuilles étroites (Fraxinus angustifolia), du Peuplier blanc (Populus alba), Arbre de Judée (Cercis siliquastrum), de l'Aubépine, des espèces de ronces.



- Les **vergers** correspondent à des cultures d'arbres fruitiers, comme des poiriers, des pommiers... Ces cultures sont composées d'une strate herbacée généralement entretenue, fauchée. On retrouve néanmoins quelques adventices en strate herbacée. Ces parcelles sont généralement bordées de haies. Elles ne présentent que peu d'intérêt au regard de la biodiversité.
- On retrouve également plusieurs parcelles de grandes cultures qui représentent de vastes parcelles agricoles monospécifiques de céréales. Ces parcelles sont généralement gérées de manière intensive avec une forte utilisation d'engrais et de pesticide et avec une importante mécanisation. Ces parcelles sont généralement dépourvues de haies et ne présentent que peu d'intérêt au regard de la biodiversité qu'elles abritent et leur artificialisation n'entraînera pas d'impacts significatifs au regard de l'environnement.

Les milieux agricoles, s'ils ne sont pas gérés intensivement, peuvent présenter un certain intérêt pour la conservation de la biodiversité. Ils accueillent une diversité floristique et faunistique généralement riche.

Les espaces agricoles extensifs constituent aussi des terrains de chasse pour de nombreuses espèces animales (oiseaux, chauves-souris...), voire des zones de reproduction. En effet, l'agriculture extensive permet souvent le maintien d'espaces ouverts favorables à des espèces végétales et animales.



Figure 8 : Prairie humide subhalophile de domaine endigué inondée lors des marées de vives-eaux et des crues de la Leyre (Le Teich, Grands près du Teich); Source : Programme Delta Biodiversité végétale du bassin d'Arcachon et du Val de l'Eyre ©CBNSA



Figure 9: Dépression pâturée et piétinée par les équins de l'Alopecuro bulbosi – Juncetum gerardii dominée par le Vulpin bulbeux à l'aspect bleuté (Domaine du Fleury, Le Teich); Source: Programme Delta Biodiversité végétale du bassin d'Arcachon et du Val de l'Eyre ©CBNSA

2.7. Les abords des voiries

De manière générique, la végétation en bord de route joue un rôle de filtration des polluants atmosphériques, d'écran paysager et de stabilisation des bordures par rapport à l'érosion. Du point de vue de la biodiversité, son rôle est limité du fait de sa localisation à proximité d'une infrastructure source de bruit, de mortalité par choc et de polluants.

Une gestion durable de ces espaces serait de s'assurer de maintenir leur rôle paysager et éco-filtrant sans pour autant en augmenter l'attractivité pour la faune locale. La COBAS mène déjà une politique d'action publique dans le cadre du suivi de ses aménagements.

2.8. Les principaux facteurs d'érosion de la biodiversité

La principale menace sur la biodiversité correspond à la fragmentation des habitats. Le développement de l'urbanisation et des transports implique une augmentation de l'imperméabilisation des sols et une rupture des continuités écologiques entre les différents milieux menaçant ainsi la survie de certaines espèces. Le Plan de Déplacement urbain de la COBAS implique donc des enjeux forts pour réduire la fragmentation des milieux et préserver les continuités écologiques.





Ensuite, les invasions biologiques sont considérées aujourd'hui comme la deuxième menace sur la biodiversité. La population d'une espèce est qualifiée d'invasive, quand, introduite par l'homme dans un nouveau domaine géographique, elle se comporte comme un agent de perturbation du fonctionnement de son écosystème d'accueil et nuit à la diversité biologique autochtone (INRA, 2004).

D'après l'INPN, 31 espèces considérées comme invasives sont présentes en Gironde, dont :

- 14 espèces végétales ;
- 5 espèces d'invertébrés ;
- 10 espèces de poissons ;
- 1 espèce d'amphibien ;
- 1 espèce de mammifère.

D'autres facteurs participent également à l'érosion de la biodiversité, comme les pollutions (eau, air, sols...), l'exploitation des espèces à un rythme supérieur à la vitesse de renouvellement de leurs populations, les changements climatiques, la diminution de certaines activités humaines, notamment agricoles, qui conduit parfois à la banalisation des paysages et de la biodiversité, etc.

3. Les périmètres d'inventaires et de protection

SOURCE: INVENTAIRE NATIONAL DU PATRIMOINE NATUREL (HTTPS://INPN.MNHN.FR/)

3.1. Les zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique (ZNIEFF)



L'inventaire des ZNIEFF, lancé en 1982, est un outil d'information et d'inventaire patrimonial à l'échelle nationale (France métropolitaine et DOM-TOM). Cet élément majeur de la politique de protection de la nature a ainsi pour but d'identifier et de décrire des secteurs en bon état de conservation dont le potentiel biologique s'avère important. Ils renvoient donc à des secteurs terrestre, fluvial et

marin particulièrement intéressants sur le plan écologique, notamment en raison de l'équilibre ou de la richesse des écosystèmes. Cet inventaire permet ainsi une meilleure gestion et protection des espaces identifiés par sa prise en compte dans le cadre de projets d'aménagement du territoire (documents d'urbanisme, élaboration de schémas départementaux de carrières, etc.) sans pour autant se substituer aux études d'impacts. Il faut noter que ces inventaires n'ont, en effet, pas de valeur juridique directe. Une fois réalisé, cet inventaire scientifique des richesses écologiques, floristiques et faunistiques est validé aux niveaux régional et national.

Ces ZNIEFF sont réparties en deux types :

- Les ZNIEFF de type I correspondant à des secteurs d'intérêt biologique ou écologique remarquables,
- Les **ZNIEFF de type II**, globalement plus vaste, renvoyant à de grands ensembles naturels riches et peu modifiés aux potentialités biologiques importantes.

La COBAS compte **7 ZNIEFF de type 1 et 5 ZNIEFF de type 2**. Celles-ci couvrent 9530 ha, soit **environ 29,6** % de la superficie du territoire.

Tableau 2 : ZNIEFF de type 1 présentes sur le territoire de la COBAS

Nom ZNIEFF	Code	Surface totale ZNIEFF (ha)	Surface ZNIEFF PDU (ha)	Part du site comprise dans la COBAS (%)	Part de la COBAS concernée par le site (%)
Prés-salés de la côte sud du bassin d'Arcachon	720 000 926	128,26	3,40	2,65	0,01
L'Ile aux Oiseaux	720 000 927	1660,45	11,83	0,71	0,04
Rives marécageuses de l'étang de Cazaux-Sanguinet	720 000 939	978,54	283,30	28,95	0,88

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur 033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE

Accusé certifié exécutoires Réception par le préfet 102/07/2024 Publication : 02/07/2024 d'Arcachon Sud

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



Nom ZNIEFF	Code	Surface totale ZNIEFF (ha)	Surface ZNIEFF PDU (ha)	Part du site comprise dans la COBAS (%)	Part de la COBAS concernée par le site (%)
Zone inondable de la basse vallée de l'Eyre	720 001 997	563,35	180,95	32,12	0,56
Domaines endigués du delta de la Leyre	720 002 370	621,55	275,86	44,38	0,86
Banc d'Arguin	720 008 239	373,17	27,17	7,28	0,08
Lette de la Craste de Nezer	720 014 148	228,88	228,88	100	0,71

Tableau 3 : ZNIEFF de type 2 présentes sur le territoire de la COBAS

Nom ZNIEFF	Code	Surface totale ZNIEFF (ha)	Surface ZNIEFF sur la COBAS (ha)	Part du site compris dans la COBAS (%)	Part de la COBAS concernée par le site (%)
Bassin d'Arcachon	720 001 949	20 151,98	637,01	3,16	1,98
Zones humides d'arrière- dune du pays de Born	720 001 978	12 820,37	2319,83	18,09	7,22
Vallées de l'Eyre, de la grande et de la Petite Leyre	720 001 994	6529,06	298,65	4,57	0,93
La forêt usagère de la Teste-de-Buch	720 001 998	4761,74	4761,74	100	14,81
Dunes littorales du banc de pineau à l'Adour	720 002 372	5101,64	502,25	9,84	1,56

3.2. Les zones importantes pour la conservation des oiseaux (ZICO)

Les **ZICO** sont les zones importantes pour la conservation des oiseaux. La directive européenne du 2 avril 1979 dite « **Directive Oiseaux** » visait à préserver, maintenir ou rétablir une diversité et une superficie d'habitat pour les espèces d'oiseaux vivant à l'état sauvage. En 1992, le ministère de l'Environnement a fait établir un inventaire des zones importantes pour la conservation des oiseaux (ZICO), qui concernent des sites d'intérêt majeur utilisés par les oiseaux pour la reproduction, l'hivernage ou les haltes migratoires et hébergent des effectifs d'oiseaux sauvages jugés d'importance européenne. L'inventaire des ZICO a constitué la référence pour toute nouvelle désignation des zones de protection spéciale (ZPS). À noter que cette Directive Oiseaux a été abrogée en 2009 pour être remplacée par la directive 2009/147/CEE.

Sur le territoire de la COBAS, une ZICO est présente : **ZICO AN-01 : Bassin d'Arcachon et Réserve naturelle du banc d'Arguin.**

Cette ZICO concerne les communes de : Andernos-les-Bains, Arcachon, Arès, Audenge, Biganos, Gujan-Mestras, Lanton, Lège-Cap-Ferret, Mios, Le Teich, La Teste-de-Buch.

Ce site est constitué de baies, vasières, prés salés, lagunes et plans d'eau saumâtres, marais, prairies humides, boisements de feuillus, bancs océaniques de sable et sablo vaseux, dunes littorales. Il accueille une riche diversité faunistique et notamment ornithologique.

C'est un site majeur d'hivernage pour un grand nombre d'oiseaux d'eau. Parmi ces oiseaux d'eau, la ZICO revêt une importance toute particulière pour :

- L'hivernage de la Bernache cravant nominale (*Branta bernicla bernicla*), Canard pilet (*Anas acuta*), Bécasseau variable (*Calidris alpina*), Goéland à bec cerclé (*Larus delawarensis*);
- La nidification de la Sterne caugek (Sterna sandvicensis).

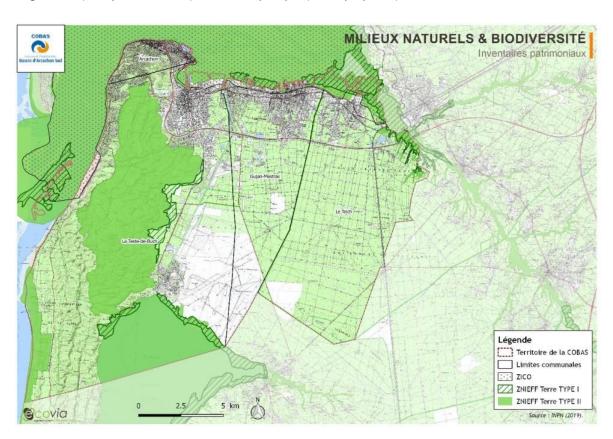
La ZPS Bassin d'Arcachon et banc d'Arguin (FR7212018) est associée à cette ZICO.

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet 02/07/2024
Publication : 02/07/2024 d'Arcachon Sud

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



À noter que lors de la proposition de mise à jour des ZICO en 2004, un autre territoire à fort enjeu ornithologique a été identifié sur le territoire et correspond aux zones humides d'arrière-dune du Born situées sur la commune de La Teste-de-Buch. Le site héberge une population de diverses espèces d'ardéidés nicheurs, y compris le Blongios nain (*Ixobrychus minutus*) et le héron pourpré (*Ardea purpurea*).



3.3. Les zones d'inventaires des zones humides

Source: Agence de l'eau Adour-Garonne, EPIDOR, SMIDDEST

Les zones humides se caractérisent par la présence, permanente ou temporaire, en surface ou à faible profondeur dans le sol, d'eau douce, saumâtre ou salée. À l'interface entre terre et eau, elles se distinguent par des sols plus ou moins gorgés d'eau et par une végétation dominante adaptée aux milieux aquatiques ou humides au moins pendant une partie de l'année.

Maillons indispensables dans le cycle de l'eau, les zones humides sont des réservoirs de biodiversité et assurent aussi de nombreuses fonctions écologiques : véritables filtres pour les eaux (autoépuration), zones naturelles tampons en bordure de la lagune, zone d'expansion des crues (régulation des régimes hydrologiques), production de ressources naturelles, espaces de loisirs et paysages de qualité, etc. Pour ces raisons croisant intérêts écologique, fonctionnel et économique, ces zones sont à préserver absolument, voire à restaurer pour une grande partie de celles ayant été détruites, car longtemps considérées comme insalubres.

Durant les dernières décennies, le nombre et la superficie des zones humides ont connu une très forte régression, en liaison avec la pression exercée par les différentes activités humaines (extension des zones urbaines et des zones d'activité, exploitations agricoles, extractions de matériaux, infrastructures, lutte contre les crues et les inondations, assainissement). Outre la réduction de leurs surfaces, les zones humides ont également été affectées dans leur fonctionnement par les pollutions d'origine anthropique et par la transformation des dynamiques naturelles indispensables à leur maintien.

Eu égard à leurs fonctions naturelles de réservoir pour la biodiversité et d'infrastructure naturelle pour l'épanchement des crues, la réglementation souligne la nécessité de les prendre en compte, de les protéger et





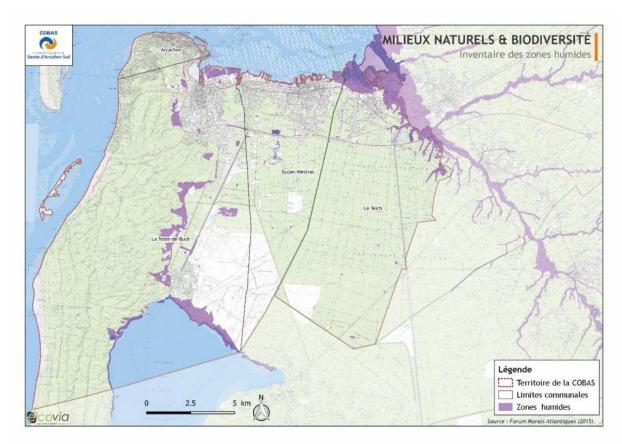
d'engager des mesures de restauration voire de reconstitution au même titre que pour les autres milieux aquatiques. Le SDAGE 2016-2021 du Bassin Adour-Garonne réaffirme ainsi la nécessité de préserver et de restaurer les milieux aquatiques et humides à travers 5 axes :

- Réduire l'impact des aménagements et des activités,
- Gérer, entretenir et restaurer les cours d'eau et le littoral,
- Préserver et permettre la libre circulation des espèces piscicoles et le transport naturel des sédiments,
- Préserver et restaurer les zones humides et la biodiversité liée à l'eau,
- Réduire la vulnérabilité et les aléas d'inondation.

Les documents d'urbanisme doivent définir des affectations des sols qui respectent l'objectif de non-dégradation des zones humides présentes sur leurs territoires.

Sur le territoire, les principales données à l'échelle locale concernent les zones humides identifiées par le Forum Marais Atlantiques (2015). Ces zones humides sont représentées sur la carte ci-dessous.

La principale zone humide du territoire correspond à la **réserve ornithologique du Teich** (extrémité nord-est du territoire). À noter que le bassin d'Arcachon – secteur du Delta de la Leyre correspond à un site Ramsar.



Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE

Accusé certifié exécutoicosas Réception par le préfet 02/07/2024 Publication : 02/07/202/4^dArcachon Sud

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



4. Les périmètres de protection

4.1. Les protections contractuelles

4.1.1. Le réseau Natura 2000

SOURCE: DREAL, INPN



Le réseau **Natura 2000** renvoie à un ensemble de sites naturels européens, terrestres et marins, identifiés pour la rareté ou la fragilité des espèces sauvages, animales ou végétales, ou de leurs habitats alors considérés d'intérêt communautaire.

Ce réseau correspond ainsi aux sites identifiés au titre de deux directives européennes, la Directive **Oiseaux** et la Directive **Habitats Faune Flore**, qui permettent leur protection et

leur conservation de manière règlementaire. Pour plus d'efficacité, ce réseau concilie préservation de la nature et de sa biodiversité intrinsèque et préoccupations socio-économiques locales. Il se compose de deux catégories : les zones de protection spéciale (ZPS) et les zones spéciales de conservation (ZSC) :

- les zones de protection spéciale (ZPS) renvoient, pour la plupart d'entre elles, aux zones classées en zone importante pour la conservation des oiseaux (ZICO). Les ZPS ont ainsi pour but la conservation des espèces d'oiseaux sauvages figurant à l'annexe I de la Directive « Oiseaux » ou de zones identifiées comme étant des aires de reproduction, de mue, d'hivernage ou encore de zones relais pour les oiseaux migrateurs. Elles sont désignées par arrêté ministériel sans consultation de la Commission européenne.
- les zones spéciales de conservation (ZSC) visent la conservation du patrimoine naturel exceptionnel qu'elles abritent, que ce soit des types d'habitats ou des espèces animales et végétales d'intérêt communautaire figurant aux annexes I et II de la Directive « Habitats ». Pour désigner une zone en ZSC, chaque État membre fait part de ses propositions à la Commission européenne, sous la forme de pSIC (proposition de site d'intérêt communautaire). Après approbation par la Commission, la pSIC est inscrite comme site d'intérêt communautaire (SIC) et est intégrée au réseau Natura 2000. Un arrêté ministériel désigne ensuite le site comme ZSC.

Le **document d'objectifs** (DOCOB) définit les orientations de gestion et de conservation d'un site Natura 2000, ainsi que les moyens à mettre en œuvre pour le maintien ou le rétablissement dans un état de conservation favorable des habitats ou des espèces ayant justifié la désignation du site. Les plans et programmes (comme le PDU) ainsi que les projets qui sont susceptibles de porter atteinte de manière significative à un ou plusieurs sites Natura 2000 sont soumis à une évaluation d'incidences Natura 2000.

Le territoire de la COBAS est concerné par 5 zones spéciales de conservation (ZSC) et 1 zone de protection spéciale (ZPS). Celles-ci couvrent 9133 ha, soit environ 28,4 % de la superficie du territoire.

Tableau 4 : Sites Natura 2000 présents sur le territoire de la COBAS

Nom Natura 2000	Code	Surface totale N2000 (ha)	Surface N2000 PDU (ha)	Part du site comprise dans la COBAS (%)	Part de la COBAS concernée par le site (%)
Zone S	péciale de Conserv	ation (Direc	tive Habitats)		
Bassin d'Arcachon et Cap Ferret	FR7200679	22 638,75	520,49	2,30	1,62
Dunes modernes du littoral landais d'Arcachon à Mimizan Plage	FR7200710	738,00	287,89	39,01	0,90
Forêts dunaires de La Teste-de-Buch	FR7200702	5333,78	5333,78	100	16,59
Vallées de la Grande et de la Petite Leyre	FR7200721	5597,23	209,81	3,75	065
Zones humides de l'arrière-dune du pays de Born	FR7200714	12 915,22	2260,19	17,50	7,03
Zone de Protection Spéciale (Directive Oiseaux)					
Bassin d'Arcachon et banc d'Arguin	FR7212018	22 639,14	520,49	2,30	1,62





4.1.2. Les Parcs Naturels Régionaux

SOURCES: INPN, CHARTE DU PNR

Un Parc Naturel régional (PNR) est un territoire rural habité, reconnu au niveau régional pour sa forte valeur patrimoniale et paysagère, mais également pour sa fragilité (menacé soit par la dévitalisation rurale, soit par une trop forte pression urbaine ou une surfréquentation touristique). Un Parc Naturel Régional s'organise autour d'un projet concerté de développement durable, fondé sur la protection et la valorisation de son patrimoine naturel et culturel et formalisé dans la charte en mettant en œuvre une politique innovante d'aménagement et de développement économique, social et culturel, respectueuse de l'environnement.

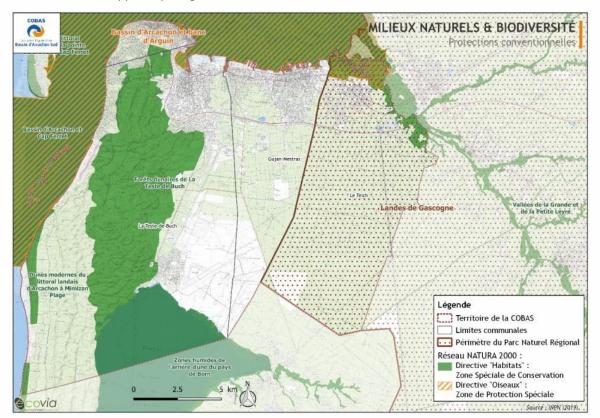
Le territoire d'un Parc Naturel Régional est classé par décret du Premier Ministre pris sur rapport du Ministre chargé de l'Environnement, pour une durée de douze ans, renouvelable. Il est géré par un syndicat mixte regroupant toutes les collectivités qui ont approuvé la Charte du Parc. La Loi du 8 janvier 1993 sur la protection et la mise en valeur des paysages précise le rôle des Parcs Naturels Régionaux et l'importance de leur charte.

Seule la commune de Le Teich fait partie intégrante du **PNR des Landes de Gascogne**. Ce dernier, créé en 1970, s'étend sur environ 336 052 ha et compte actuellement 51 communes. Ce territoire est caractérisé par 3 types de paysages :

- La forêt des Landes,
- La vallée de la Leyre
- Les paysages maritimes du bassin d'Arcachon.

La charte du parc, renouvelée en 2014 et issue d'une large concertation, définit ses missions et objectifs. Elle est opposable aux documents d'urbanisme. Six priorités politiques y sont intégrées :

- 1/ Conserver le caractère forestier du territoire
- 2/ Gérer de façon durable et solidaire la ressource en eau
- 3/ Les espaces naturels : une intégrité patrimoniale à préserver et à renforcer
- 4/ Pour un urbanisme et un habitat dans le respect des paysages et de l'identité
- 5/ Accompagner l'activité humaine pour un développement équilibré
- 6/ Développer et partager une conscience de territoire



033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE Accusé certifié exécutoires Réception par le préfet 02/07/2024 Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



4.2. Les protections règlementaires

4.2.1. Les réserves naturelles nationales

SOURCE: WWW.RESERVES-NATURELLES.ORG



Une réserve naturelle nationale est un outil de protection à long terme d'espaces, d'espèces et d'objets géologiques rares ou caractéristiques ainsi que de milieux naturels fonctionnels et représentatifs de la diversité biologique en France.

Les sites sont gérés par un organisme local en concertation avec les acteurs du territoire. Ils sont soustraits à toute intervention artificielle susceptible de les

dégrader, mais peuvent faire l'objet de mesures de réhabilitation écologique ou de gestion en fonction des objectifs de conservation.

Le territoire du PDU de la COBAS comporte une Réserve naturelle d'intérêt national sur son territoire : la réserve naturelle nationale du banc d'Arguin.

Créée en 1972, cette réserve se situe à l'entrée du bassin d'Arcachon, face à la dune du Pilat, et mesure environ 4360 ha. La végétation dunaire en fait un important lieu de nidification d'oiseaux protégés comme la sterne caugek, l'huitrier-pie ou le gravelot à collier interrompu. La réserve est également un site d'importance pour beaucoup d'espèces hivernantes et migratrices.



Figure 10 : RNN du banc d'Arguin — Source : réserves naturelles de France

4.2.2. Les Parcs Naturels marins (PNM)

Créé par la loi du 14 avril 2006, le parc naturel marin (PNM) est un outil récent de gestion du milieu marin. Adapté à de grandes étendues marines, il a pour objectif de contribuer à la protection et à la connaissance du patrimoine marin, ainsi que de promouvoir le développement durable des activités liées à la mer (pêche, tourisme, etc.). Il constitue l'un des 15 types d'aires marines protégées aujourd'hui reconnus par le Code de l'environnement. Sa gestion est co-assurée par l'Agence des aires marines protégées et les acteurs locaux.

• Le territoire est concerné par **le PNM du Bassin d'Arcachon**, couvrant 435 km² d'espace marin et 127 km de linéaires côtiers.

Le Parc naturel marin du Bassin d'Arcachon a été créé par décret le 5 juin 2014. Il présente un patrimoine naturel, paysager et culturel extraordinaire, support de nombreuses activités professionnelles ou de loisirs et facteur d'attractivité. Le parc assure la protection du Bassin tout en permettant le maintien ou le développement durable des activités économiques.

PDM COBAS – Annexe environnementale – version avant approbation



Accusé certifié exécutoico Réception par le préfet 22/07/2024 Publication : 02/07/2024 d'Arcachon Sud

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



4.2.3. Les sites inscrits et les sites classés

Les sites inscrits et les sites classés sont des protections fortes qui permettent également de protéger les formations naturelles remarquables (cf. Partie « Paysages et patrimoine »).

La COBAS compte **3 sites classés** et **8 sites inscrits** sur son territoire, occupant respectivement environ 19 % et 30 % du territoire.

Tableau 5 : Sites inscrits et classés de la COBAS

Sites	Communes PDU concernées	Surface totale (ha)	Surface dans PDU (ha)	Part du site compris dans la COBAS (%)	Part de la COBAS concernée par le site (%)	
	Sites o	classés				
Ile aux oiseaux	La Teste-de-Buch	1643	12	0,72	0,04	
Dune du Pyla et forêt usagère	La Teste-de-Buch	6210	6145	98,96	19,12	
Zone littorale du parc des Abatilles	Arcachon	8	8	100	0,03	
	Sites inscrits					
Château de Ruat, parc et dépendances	Le Teich	16	16	100	0,05	
Partie nord de la ville d'Hiver	Arcachon	9	9	100	0,03	
Littoral et site de la forêt usagère	La Teste-de-Buch	5711	5672	99,32	17,64	
Villa Rothschild au Pyla-sur- Mer	La Teste-de-Buch	4	4	100	0,01	
Forêt usagère de La Teste	La Teste-de-Buch	3868	3868	100	12,03	
Val de l'Eyre	Belin-Béliet, Biganos, Le Teich, Lugos, Mios, Salles	6817	170	2,49	0,53	
Ville d'Hiver	Arcachon	112	112	100	0,35	
Parc Pereire	Arcachon	59	59	100	0,18	

4.3. Les forêts relevant du régime forestier

Le régime forestier est un ensemble de règles s'appliquant aux forêts qui appartiennent à l'État, aux collectivités territoriales ou à des établissements publics et d'utilité publique. L'Office national des forêts (ONF), établissement public industriel et commercial (EPIC), créé par la loi du 23 décembre 1964 est le seul gestionnaire autorisé à mettre en œuvre le régime forestier, en partenariat avec le propriétaire public.

Au sein du territoire, on dénombre seulement 3 forêts domaniales qui occupent environ 2 477 ha soit environ 7,7 % du territoire.

Tableau 6 : Forêts relevant du régime forestier

Nom	Surface totale	Surface dans SCoT
Forêt domaniale de Lagnereau	1563,75 ha	496,67 ha (31,76 %)
Forêt domaniale de Biscarosse	6381,97 ha	1,21 ha (0,02 %)
Forêt domaniale de La Teste-de-Buch	2001,25 ha	1979,90 ha (98,93 %)

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE

Accusé certifié exécutoire

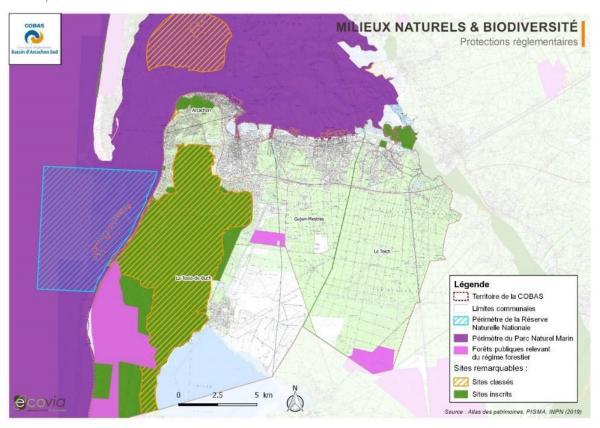
Réception par le préfet 02/07/2024

Publication : 02/07/2024

Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS





4.4. Les protections foncières

4.4.1. Les espaces naturels sensibles du département

Source: Conseil departemental de la Gironde

Les **espaces naturels sensibles** (ENS) constituent un outil de protection des espaces naturels soit par acquisition foncière soit à travers la signature de conventions avec les propriétaires privés ou publics. Cet outil a donc pour objectif de préserver la qualité des sites, des paysages, des milieux naturels et des champs d'expansion des crues tout en assurant la sauvegarde des habitats naturels. Il permet également l'aménagement des espaces ainsi identifiés afin de permettre leur ouverture au public, sauf exception justifiée par la fragilité du milieu naturel. Ils sont le résultat de la politique départementale de protection de gestion et d'ouverture au public d'espaces naturels.

Sur le territoire, 8 ENS ont été acquis par le département. Ils occupent environ 152,68 ha soit 0,47 % du territoire.

Tableau 7 : ENS présents sur le territoire de la COBAS

Nom ENS	Communes concernées	Surface du site sur le territoire (ha)
Canal des Landes	La Teste-de-Buch	30,12
Coulée verte de Cantaranne	Le Teich et Gujan-Mestras	11,77
Delta de la Leyre	Le Teich	31,18
Dune du Pilat	La Teste-de-Buch	33,89
L'Eden	La Teste-de-Buch	40,2
Prés-salés de Gujan	Gujan-Mestras	1,07
Relais nature du Pont de Lamothe	Le Teich	4,45
TOTAL	-	152,68

Le territoire est également concerné par des zones de préemption correspondant à une surface d'environ 1 120 hectares répartis à travers les sites suivants :





- Basse vallée de la Leyre
- Boucolle
- Canal des Landes
- Casino Sud
- Château de Ruat
- Coulée verte de Cantaranne
- Domaine de Bayonne
- Dune Camicas
- Dune du Pilat
- Fleury Les Quatre Paysans Les Grands Près du Teich
- Gaillouneys La Roquette
- lle aux Oiseaux lle de Malprat
- L'Eden Petit Nice
- Petit Nice Sud
- Prés-salés de Gujan
- Pujeaulet Les Plassots Lamothe (rive gauche)

4.4.2. Les sites des Conservatoires

En Nouvelle-Aquitaine, deux types de structures conservatoires interviennent pour préserver le patrimoine naturel et paysager : les conservatoires d'espaces naturels (CEN) et le Conservatoire du Littoral et des Rivages lacustres (CdL).

4.4.3. Les Sites du Conservatoire de l'Espace littoral et des Rivages lacustres



Le Conservatoire de l'Espace littoral et des Rivages lacustres ou Conservatoire du Littoral (CdL) est un établissement public national à caractère administratif créé en 1975. Il a été créé pour mener une politique foncière qui vise à protéger

de manière définitive des espaces naturels et des paysages présents sur les rivages maritimes et lacustres français. L'objectif principal du CdL est d'acquérir un tiers du littoral français afin qu'il ne soit pas artificialisé (« tiers naturel »), et ce à l'horizon 2050. Le Conservatoire a ainsi pour mission, au terme de l'article L. 143-1 du Code rural de « mener après avis des conseils municipaux intéressés, une politique foncière de sauvegarde de littoral, de respect des sites naturels et des équilibres écologiques. ». Il acquiert ainsi des terrains fragiles ou menacés à l'amiable, par préemption, ou exceptionnellement à la suite d'opérations d'expropriation. Des biens peuvent également lui être donnés ou légués. Les terrains ainsi acquis deviennent inaliénables. Après avoir fait les travaux de remise en état nécessaires, au titre de sa responsabilité de propriétaire, il confie la gestion des terrains aux communes, à d'autres collectivités locales, à des associations ou des établissements publics (ONF, ONCFS, AAMP, etc.) pour qu'ils en assurent la gestion dans le respect des orientations arrêtées en partenariat. Avec l'aide de spécialistes, il détermine la manière dont doivent être aménagés et gérés les sites qu'il a acquis pour en assurer le bon état écologique et la préservation des paysages et définit les utilisations, notamment agricoles et de loisir compatible avec les orientations de gestion.

L'objectif principal reste l'ouverture au public de ces espaces avec un libre accès à la mer (une fois les garanties de protection pour éviter les atteintes d'une surfréquentation en place), le maintien des activités agricoles, la réhabilitation et la protection rigoureuse des milieux naturels.

Le CdL a acquis pas moins de **5 sites** sur le territoire pour une superficie d'environ **531 hectares** (soit un peu plus de 1,65 % du territoire de la COBAS).

Tableau 8 : Liste des sites du CdL présents sur le territoire de la COBAS

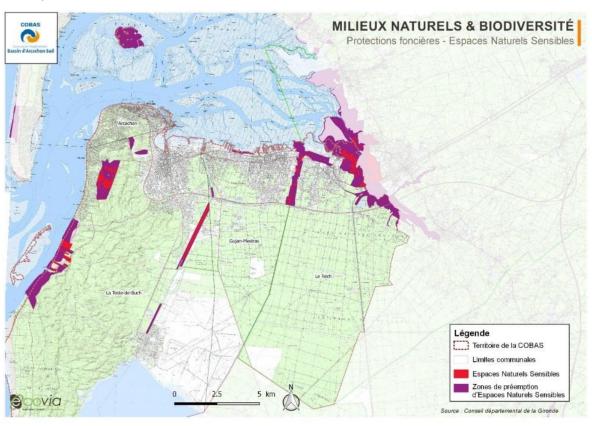
Site du CDL	Communes	Surface (ha)	Protégé depuis
Dune du Pilat	La Teste-de-Buch	284,53	1998
lle aux oiseaux	La Teste-de-Buch	218,62	2004
Camicas	La Teste-de-Buch	100,4	2009
Prés-salés Est de La Teste-de-Buch	La Teste-de-Buch	73,14	2013
Fleury — Delta de l'Eyre	Le Teich	39,64	1992

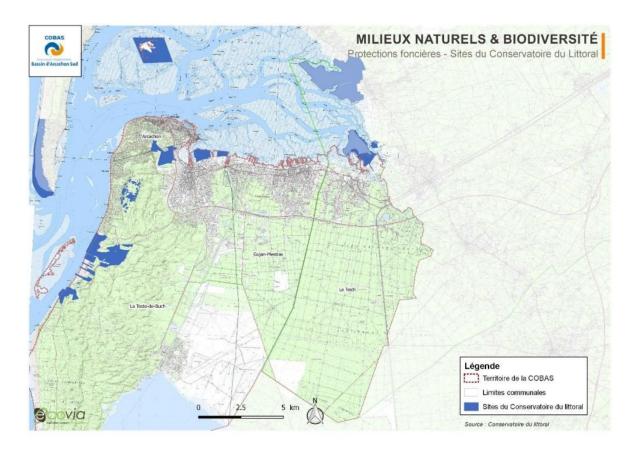
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE Accusé certifié exécutoi

Réception par le préfet 02707/2024 Publication : 02/07/2024 ^{d'Arcachon Sud}

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS











4.5. Territoires labellisés au niveau international (Convention)

4.5.1. Les zones RAMSAR

La Convention de Ramsar, relative aux zones humides d'importance internationale particulièrement en tant qu'habitats d'oiseaux d'eau, est un traité intergouvernemental ayant pour objectif général la conservation des zones humides.

En Nouvelle-Aquitaine, 3 zones humides labellisées Ramsar recouvrent près de 4 450 ha. Actuellement, trentedeux sites de France métropolitaine relèvent de cette convention.

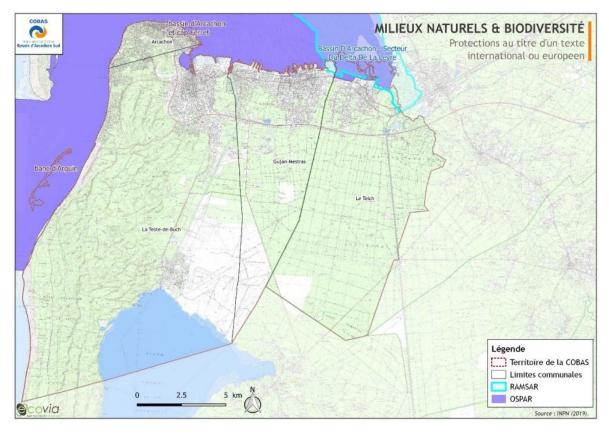
Sur le territoire, on retrouve le site Ramsar du Bassin d'Arcachon — Secteur du delta de la Leyre. Protégée depuis 2011 par la convention Ramsar, cette zone humide occupe une surface d'environ 5 259 ha.

4.5.2. Les zones OSPAR

La Convention pour la protection du milieu marin de l'Atlantique du Nord-Est ou Convention OSPAR (OSPAR pour « Oslo-Paris ») définit les modalités de la coopération internationale pour la protection du milieu marin de l'Atlantique du nord-est. Elle est entrée en vigueur le 25 mars 1998, et remplace les Conventions d'Oslo et de Paris.

Dans le cadre de la Convention OSPAR, quinze gouvernements et l'Union européenne coopèrent pour protéger l'environnement marin en Atlantique nord-est, y compris en haute mer (au-delà des juridictions nationales). En se basant sur une approche écosystémique du milieu marin, les Parties contractantes à OSPAR adoptent des mesures relatives à la protection de la biodiversité et des écosystèmes marins, parmi lesquelles figure la création d'Aires marines protégées (AMP) en haute mer.

Sur le territoire, on retrouve le site **Bassin d'Arcachon et cap Ferret.** Protégé depuis 2006 par la convention OSPAR, ce milieu marin occupe une surface d'environ 226 610 ha.



Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet 02/07/2024

Publication : 02/07/2024 d'Arcachon Sud

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



5. Fonctionnalités écologiques : vers une trame verte et bleue

5.1. Définition de la trame verte et bleue

Les continuités écologiques — ou réseau écologique — désignent un ensemble de milieux aquatiques ou terrestres qui relient entre eux différents habitats vitaux pour une espèce ou un groupe d'espèces. Ils sont constitués des **réservoirs de biodiversité** (espaces de biodiversité remarquable, dans lesquels les espèces trouvent les conditions favorables pour réaliser tout ou partie de leur cycle de vie) et des **corridors écologiques** (axes de communication biologiques entre les réservoirs de biodiversité).

Le respect de ces continuités permet de garantir les fonctions écologiques d'échange et de dispersion entre espèces animales et végétales, en s'assurant que les éléments dégradés des systèmes clés soient restaurés et protégés contre les dégradations potentielles.

Ainsi, la Trame verte et bleue est une mesure phare du Grenelle Environnement qui porte l'ambition d'enrayer le déclin de la biodiversité au travers de la préservation et de la restauration des continuités écologiques. Cet outil d'aménagement du territoire vise à (re)constituer un réseau écologique cohérent, à l'échelle du territoire national, qui permette aux espèces animales et végétales de circuler, de s'alimenter, de se reproduire, de se reposer... En d'autres termes, d'assurer leur survie, et permettre aux écosystèmes de continuer à rendre à l'homme leurs services.

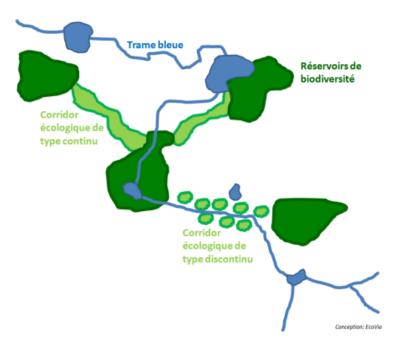


Figure 11 : exemple d'éléments de la trame verte et bleue : réservoirs de biodiversité et types de corridors terrestres (source : Écovia ; 2013)

5.2. Contexte règlementaire

La fragmentation des milieux naturels, sous toutes ses formes (artificialisation des espaces et pollutions diffuses, obstacles aux déplacements), représente actuellement la principale cause d'érosion de la biodiversité à l'échelle nationale.

Cette fragmentation nuit au déplacement des espèces qui est essentiel à l'accomplissement de leur cycle de vie et participe au maintien des populations par des échanges génétiques entre individus. Ces interactions sont également nécessaires à la viabilité des écosystèmes. Bien qu'il existe des réglementations actuelles qui préservent et gèrent les espaces à forte valeur écologique, il convient d'aller plus loin en préservant ou restaurant leur interconnectivité.

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet 02/07/2024
Publication : 02/07/2024 d'Arcachon Sud

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



Une des mesures phares du Grenelle de l'environnement a été de reconstituer un réseau écologique sur l'ensemble du territoire français, afin d'identifier par une approche multi-scalaire des espaces de continuités entre milieux naturels

L'article 121 de la loi portant engagement national pour l'environnement (ou Grenelle 2) complète le livre III du Code de l'environnement, par un titre VII « trame verte et trame bleue ».

La trame verte et bleue (TVB) régie par les articles L.371-1 suivants du Code de l'environnement constitue un nouvel outil au service de l'aménagement durable des territoires. La TVB vise à identifier ou à restaurer un réseau écologique, cohérent et fonctionnel sur le territoire, permettant aux espèces animales et végétales de communiquer, circuler, s'alimenter, se reproduire et se reposer, afin que leur survie soit garantie : des « réservoirs de biodiversité » seront reliés par des « corridors écologiques » intégrant des milieux terrestres (trame verte) et des milieux aquatiques (trame bleue). Sa cartographie est intégrée dans le Schéma régional de cohérence écologique (SRCE) élaboré conjointement par l'État et la Région et doit être prise en compte par le SCoT en application de l'article L371-3 du Code de l'environnement.

5.3. Intégration des éléments du SRCE Aquitaine et du SCoT Bassin d'Arcachon Val de l'Eyre

5.3.1. Schéma régional de cohérence écologique de l'ancienne région d'Aquitaine

Le Schéma régional de cohérence écologique d'Aquitaine (SRCE) a été annulé par le Tribunal administratif de Bordeaux (jugement du 13 juin 2017) pour manque d'autonomie fonctionnelle entre l'autorité chargée de l'évaluation environnementale du schéma et l'autorité qui l'a adopté.

Un état des lieux des continuités écologiques de l'ancienne région Aquitaine a néanmoins été élaboré en se basant sur les données du SRCE d'Aquitaine.

Contrairement au SRCE annulé, cet état des lieux n'a aucune portée juridique. Il comporte seulement des éléments de connaissance sur les continuités écologiques à l'échelle de l'Aquitaine, qui sont transmis, à titre informatif, aux porteurs de projets. En effet, l'État et la Région considèrent que les informations contenues dans ce document à l'échelle de l'Aquitaine sont de nature à faciliter l'identification des enjeux relatifs à la biodiversité sur un territoire. Sachant qu'il convient de rappeler que ces informations ne peuvent en aucun cas être opposables.

L'état des lieux des continuités écologiques régionales identifie 6 grandes unités paysagères fonctionnelles d'un point de vue environnemental :

- Le littoral, les vallées fluviales majeures, les étangs et les marais littoraux et estuariens (3 100 km²);
- Les massifs forestiers des landes de Gascogne, de la Double et du Landais (13 450 km²);
- Le Périgord blanc, le Nontronnais et le Sarladais (7 000 km²);
- Les coteaux et plateaux agricoles à dominante calcaire au nord de la Garonne (83 00 km²);
- Les collines et plateaux agricoles des Pays de l'Adour (7 300 km²);
- Le massif pyrénéen (2 600 km²).

À partir de ces différentes entités paysagères, l'état des lieux a identifié 8 sous-trames correspondant aux grands milieux naturels présents en Aquitaine :

- Boisements de conifères et milieux associés ;
- Boisements de feuillus et forêts mixtes ;
- Milieux ouverts et semi-ouverts ;
- Milieux côtiers ;
- Milieux rocheux d'altitude ;
- Milieux humides ;
- Milieux bocagers ;
- Cours d'eau.

Ce travail a mené également à l'identification d'enjeux régionaux et infra-régionaux dont certains concernent le territoire de la COBAS :

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet 02/07/2024
Publication : 02/07/2024 d'Arcachon Sud

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



- Préserver ou remettre en bon état le cas échéant, les zones humides et les continuités latérales des cours d'eau (micro-zones humides, ripisylves, bras mort sont des habitats de vie et corridors de déplacement préférentiels des espèces). Ces espaces sont essentiels pour la biodiversité, mais pas seulement : elles remplissent d'autres fonctions (hydrauliques, épuratoires...);
- Les continuités longitudinales des cours d'eau à préserver, il s'agit là de permettre la libre circulation des espèces notamment piscicoles d'amont en aval pour leur déplacement quotidien ou cyclique ;
- Améliorer la perméabilité des infrastructures de transport, en liaison avec l'urbanisation;
- Maintenir un maillage de milieux ouverts, nécessaire au fonctionnement des espèces et leurs déplacements. Ces milieux de prairies, pelouses sèches, ou encore de landes ouvertes et coteaux calcaires sont « écologiquement » très intéressants, mais tendent vers une réduction à l'échelle régionale ;
- Maintenir les formations boisées existantes ;
- Maintenir les éléments structurants du paysage (haies, arbres isolés...) encore en place ;
- Limiter la consommation d'espaces naturels et agricoles, etc.

5.3.2. SCoT du Bassin d'Arcachon Val de l'Eyre

N. B. Le SCoT du Bassin d'Arcachon Val de l'Eyre est en cours d'élaboration. Une première version de l'état initial de l'environnement incluant la trame verte et bleue est publiée en octobre 2019. Les éléments suivants sont issus de cette version.

Le SCoT considère les continuités à la fois comme habitats permettant aux espèces d'effectuer tout ou partie de leur cycle biologique ainsi que comme zones de dispersions et d'échanges. Par ailleurs, la méthode utilisée ne se concentre pas sur des espèces cibles, mais utilise une approche habitat-centrée. Elle permet de prendre en compte un nombre d'espèces important en utilisant la notion de fonction de support au cycle de vie des espèces des habitats naturels

Le SCoT identifie les différents éléments fragmentants et les zones à enjeux du territoire. Ces zones de diversité à enjeux correspondent aux :

- Forêts de feuillus et mixtes ;
- Matrice forestière ;
- Prairies ;
- Landes et broussailles ;
- Milieux aquatiques et humides.

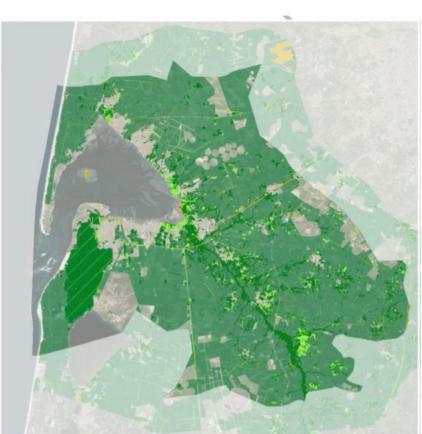
Les cartes suivantes sont extraites de la première version de l'état initial de l'environnement publiée en octobre 2019 du SCoT :

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024

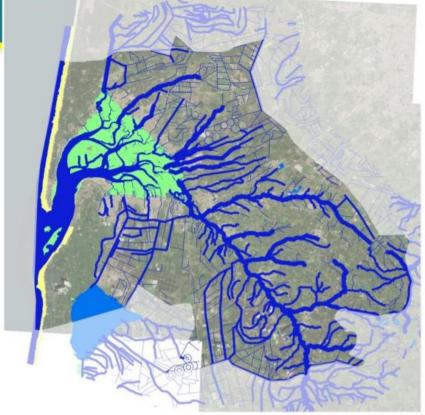
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS







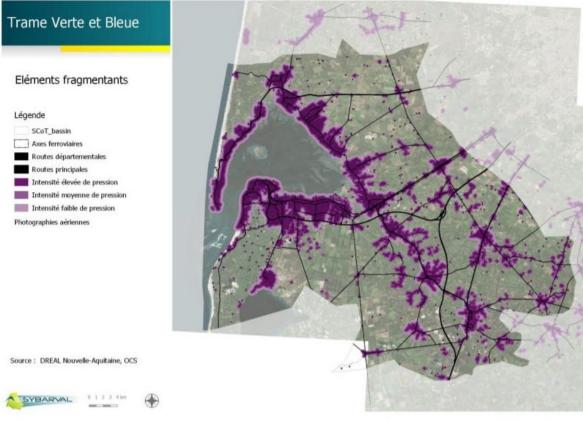


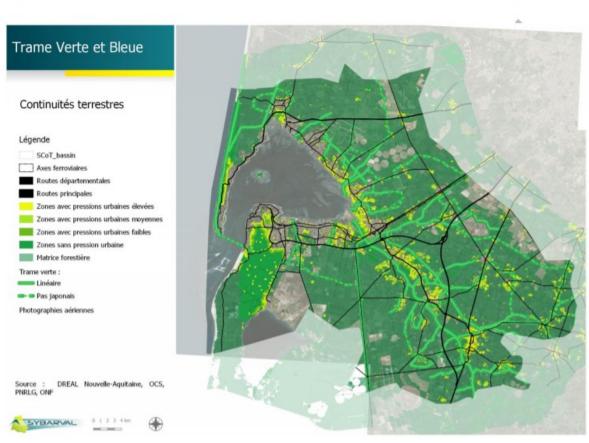


033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS







Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE

Accusé certifié exécutoire

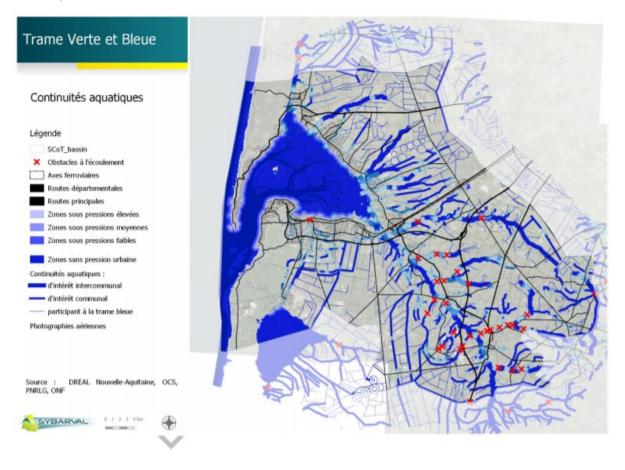
Réception par le préfet 02/07/2024

Publication : 02/07/2024

Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS





5.4. Point sur la dénomination des éléments constituant la TVB

La définition des composantes se base sur la définition écologique des « réservoirs de biodiversité » et des « corridors écologiques ». Ces derniers sont basés sur les documents référence à échelle nationale et sur les SRADDET qui permettent de mettre en exergue les composantes d'enjeux régionaux que le SCoT doit traduire localement.

Tableau 9 : Définitions des termes règlementaires

Terme règlementaire	Définition règlementaire
Réservoir de biodiversité	Les réservoirs de biodiversité comprennent tout ou partie des espaces protégés et les espaces naturels importants pour la préservation de la biodiversité (article L. 371-1 II et R. 371-19 II du Code de l'environnement).
Corridor écologique	Les corridors écologiques comprennent les espaces naturels ou semi-naturels ainsi que les formations végétales linéaires ou ponctuelles permettant de relier les réservoirs de biodiversité, et les couvertures végétales permanentes le long des cours d'eau mentionnés au I de l'article L. 211-14 du Code de l'environnement (article L. 371-1 II et R. 371-19 III du Code de l'environnement).

Au stade du diagnostic, la trame verte et bleue ne revêt aucun aspect règlementaire. Pour cette raison, nous parlerons de cœur de biodiversité et d'axe de déplacement. Leur délimitation se base sur la définition écologique de ces éléments alors que les termes de « réservoirs de biodiversité » et de « corridors écologiques » font référence à des périmètres de protection règlementaires au même titre que les réserves naturelles nationales et les cœurs de Parc Naturel Régional.





Tableau 10 : Définition des termes employés dans le diagnostic

Terme	Définition
Cœur de biodiversité	Espaces dans lesquels la biodiversité est la plus riche ou la mieux représentée, où les espèces peuvent effectuer tout ou partie de leur cycle de vie et où les habitats naturels peuvent assurer leur fonctionnement en ayant notamment une taille suffisante, qui abritent des noyaux de populations d'espèces à partir desquels les individus se dispersent ou qui sont susceptibles de permettre l'accueil de nouvelles populations d'espèces.
Axe de déplacement	Axes de liaison qui assurent des connexions entre des cœurs de biodiversité, offrant aux espèces des conditions favorables à leur déplacement et à l'accomplissement de leur cycle de vie.

5.5. Éléments de la trame verte et bleue à l'échelle du territoire de la COBAS

N.B. Le travail sur la trame verte et bleue (travail cartographique notamment) sera complété à la suite de vérités terrains qui seront réalisées ultérieurement.

En ce qui concerne la démarche utilisée pour réaliser la trame verte et bleue du PDU de la COBAS et afin de retranscrire à l'échelle du PDU les continuités écologiques régionales définies par l'état des lieux des continuités écologiques ainsi que par le SCoT, un travail de cartographie des continuités écologiques du territoire a été réalisé suivant les étapes suivantes :

- À partir d'une couche SIG d'occupation des sols concaténant l'ensemble des données existantes sur le territoire (BD TOPO, Registre parcellaire graphique, CORINE land cover 2018, cinq sous-trames identifiées et décrites par le SRCE sur le territoire du PDU) ont été cartographiées :
 - Sous-trame des milieux bocagers ;
 - Sous-trame des milieux ouverts et semi-ouverts ;
 - Sous-trame des milieux forestiers ;
 - Sous-trame des zones humides ;
 - Sous-trame des milieux aquatiques ;
 - o Sous-trame littorale.
- Travail spécifique autour des enjeux bocagers par analyse cartographique ayant permis de faire ressortir les différents niveaux de densité de haies, de prairies permanentes et de zones humides, indicatrices de la fonctionnalité du bocage ;
- Identification des réservoirs de biodiversité et des corridors écologiques en concertation avec les élus et les techniciens afin de confronter le projet de trame verte et bleue aux projets d'aménagement afin d'aboutir à une cartographie finale de trame verte et bleue.

5.5.1. Sous-trame humide

La sous-trame humide désigne les différentes typologies de milieux humides. Elle intègre de vastes étendues d'eau ainsi que des surfaces en eau plus réduites, de type zones humides (marais, ceinture des plans d'eau, mares temporaires, landes humides, tourbières, etc.) généralement associées à d'autres sous-trames (ouverte — mares temporaires —, boisée — ripisylves et forêts alluviales —, etc.). L'existence de ces milieux est étroitement liée à la proximité du réseau hydrographique, à l'humidité des sols, aux remontées de nappes phréatiques (affleurantes), aux bassins versants (le territoire est concerné en majorité par le bassin versant de la Dordogne et par le bassin des fleuves côtiers et iles sur son extrémité nord).

Les zones humides sont reconnues pour constituer des milieux à forte concentration de biodiversité, notamment en abritant une faune et une flore spécialisée. Ces milieux constituent des territoires de chasse, d'alimentation, de repos, de reproduction, de nidification pour de nombreuses espèces d'oiseaux, notamment les canards (Canard colvert, Fuligule milouin, Sarcelle d'hiver, etc.), les limicoles (Butor étoilé, Héron cendré, Lusciniole à moustaches, etc.), certains rapaces (Faucon hobereau, Busard des roseaux, etc.), des invertébrés (Damier de la Succise, Azuré des mouillères, Argyronète aquatique, etc.), les poissons comme le brochet, qui recherche des prairies inondables pour frayer. De façon générale, près de 50 % des oiseaux seraient dépendants des zones





humides en France. De nombreuses espèces animales de grande valeur patrimoniale exploitent les zones humides au cours de leur cycle biologique comme le Campagnol amphibie ou encore le Phragmite aquatique.

Concernant la flore, les zones humides concentrent également une grande diversité. Un tiers des espèces végétales indigènes sont liées aux zones humides comme des espèces de joncs (Juncus), de carex, de lotiers (Lotus), de renoncules (Ranunculus), de sphaignes (Sphagnum), etc.

Il faut savoir qu'à peu près 70 % des zones humides en France auraient disparu du territoire. Considérées autrefois comme des lieux insalubres, elles ont subi de nombreuses pressions, différentes selon leur localisation et les contextes dans lesquels elles s'inscrivent (extensions urbaines ou agricoles, etc.). Elles ont ainsi été largement comblées, asséchées, drainées, mises en culture ou encore polluées (rejets industriels, agricoles, urbains, etc.) entraînant ainsi leur importante raréfaction à l'échelle de la France.

Cependant, malgré une prise de conscience de leur importance vis-à-vis des nombreux services écosystémiques qu'elles procurent (alimentation en eau potable, épuration des eaux, libre circulation des organismes et sédiments, régulation du risque d'inondations, limitation des risques d'érosion, capacité de stockage, abri/refuge/zone d'alimentation/de nidification pour une faune et une flore très spécialisées, chasse, loisirs, caractère paysager, support pour le transport de marchandises —cours d'eau —, etc.), les pressions observées ces dernières décennies sont toujours à l'œuvre. Et ce malgré des actions de préservation et de restauration de plus en plus nombreuses (contre la menace des espèces exotiques envahissantes par exemple). D'une importante diversité (mares temporaires — sur sol acide ou calcaire —, prairies humides, bras morts, ripisylves, forêts alluviales, roselières, etc.), et abritant un grand nombre d'espèces faunistiques et floristiques, les zones humides forment des habitats incontournables et structurants pour la fonctionnalité écologique dans son ensemble.

Les zones humides représentent par ailleurs un enjeu primordial pour la gestion de l'eau et la préservation du patrimoine naturel et paysager. Leur intérêt réside donc à la fois dans les ressources qu'elles fournissent, les usages qu'il est possible d'en faire et les valeurs qui leur sont affectées.

Du fait de leur importance sur ces multiples plans, l'intégration des zones humides dans les documents de planification et au sein de la trame verte et bleue de façon à les préserver de l'urbanisation constitue une obligation règlementaire.

Concernant le territoire de la COBAS, le SAGE Dordogne Atlantique a identifié différents types de zones humides sur le territoire, à savoir :

- Des plans d'eau ;
- Des lagunes (exemple : Lagune de Grand Clément, du Jonc) ;
- Des landes humides (exemple : Landes humides du terrain militaire de Cazaux) ;
- Des prés-salés (exemple : Prés-salés Est de La Teste-de-Buch) ;
- Des vasières (exemple : Vasières et prés-salés au nord de Gujan-Mestras) ;
- Des zones humides littorales associées au bassin d'Arcachon;
- Des boisements artificiels-plantations ;
- Des prairies humides ;
- Des landes humides ;
- Des zones artificialisées ;
- Des mosaïques de milieux de moins de 1 ha.

Parmi les zones humides caractéristiques du territoire jouant le rôle de réservoir de biodiversité, on retrouve notamment le Delta de la Leyre du Bassin d'Arcachon (site Ramsar) associé à la réserve ornithologique du Teich.

5.5.2. Sous-trame aquatique

Les milieux aquatiques sont généralement riches en biodiversité et favorables à de nombreux taxons. Ils constituent des territoires de chasse, d'alimentation, de repos, de nidification (etc.) pour de nombreuses espèces de poissons (Ablette, Chevaine, Gardon, Rotengle, Sandre, Tanche, Vairon, Truite fario, etc.), d'oiseaux (le Petit Gravelot, le Martin pêcheur...), etc. Ils abritent également des espèces remarquables à intérêt patrimonial comme le Flûteau nageant (*Luronium natans*), l'Écrevisse à patte blanche, l'Agrion de mercure, le Brochet, etc.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE

Accusé certifié exécutoire

PDM COBAS – Annexe environnementale – version avant approbation

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



Réception par le préfet : <mark>02/0</mark>7/20 Publication : 02/07/202i4 ^{d'Arcachon Sud}

Les milieux aquatiques (cours d'eau et plan d'eau) sont des milieux fragiles et fortement menacés. Parmi les différentes menaces, certaines concernent la dégradation physique des lits et la perturbation des écoulements (modification des débits/des vitesses d'écoulement...). Certains travaux hydrauliques sont entrepris, impactant fortement le lit du cours d'eau ainsi que la berge (destruction de végétation, d'habitat), comme le nettoyage des berges, le fauchage, la chenalisation, etc. La suppression des talus et des haies ou encore la mise en cultures des versants jusqu'aux cours d'eau se traduisent par une augmentation de la charge en sédiments participant alors au colmatage des habitats, et sont préjudiciables pour la biodiversité, notamment la reproduction piscicole.

Certains aménagements menacent directement le bon fonctionnement hydraulique du cours d'eau comme des pompages réguliers, des dérivations destinées à alimenter des canaux, des déconnexions de bras secondaires par sédimentation ou défrichement, etc. Les principales causes de ces dégradations sont liées à la présence d'ouvrages pour la navigation, la régulation des débits, la gestion du niveau d'eau et la disparition des pratiques d'entretien des fonds de vallée. De plus, la mise en place d'ouvrages et d'obstacles à la circulation comme les barrages, les digues, etc. menace les continuités écologiques des cours d'eau et impacte le déplacement des espèces (notamment les espèces migratrices).

La pollution, généralement industrielle, urbaine ou agricole (matières organiques et pesticides) impacte également la qualité des eaux. Le cycle biologique de nombreuses espèces en est affecté.

Pour finir, l'expansion des espèces invasives comme les écrevisses américaines menace le développement de certaines espèces locales. Ces espèces invasives sont généralement très compétitives et la taille des populations des espèces locales est en diminution par rapport aux populations des espèces invasives.

Un des enjeux majeurs de cette trame aquatique concerne la libre circulation des populations piscicoles et la préservation des milieux qui leur sont favorables. De ce fait, l'ensemble des cours d'eau permanents de l'aire d'étude constitue la sous-trame des milieux aquatiques stricts et participe au bon fonctionnement écologique du réseau hydrographique.

Le territoire est concerné par un réseau hydrographique dense de plusieurs petits cours d'eau (ru, ruisseau, rivière, bras, etc.), réparti sur l'ensemble du territoire. Ce réseau hydrographique présente en majorité un bon état écologique comme le canal des Landes, le canal de Nezer, le Ruisseau de Laudet, etc.

5.5.3. Sous-trame bocagère

Le bocage est un écosystème qui regroupe des ensembles de prairies (permanentes, temporaires et pouvant être humides) séparées par des linéaires de haies arborées ou arbustives, fossés ou talus formant ainsi un véritable réseau de tailles et de formes diverses. L'utilité première de ces haies reste la délimitation des parcelles cultivées qui présentent des formes et des tailles inégales.

Le bocage constitue une interface entre le milieu forestier, les zones humides et l'espace agricole, d'où son importance en tant que trame verte, de lien et de structure entre les autres milieux. Il n'existe pas de faune ni de flore typique du milieu bocager. Les haies constituent ainsi à la fois des habitats de vie et des corridors écologiques permettant le maintien de connexions écologiques qui, selon leurs caractéristiques, peuvent favoriser le déplacement d'espèces forestières (Chevreuils, Hérisson d'Europe, etc.), d'espèces inféodées aux milieux humides (quelques espèces de tritons ou de salamandres) ou même ouverts (certaines espèces de chauves-souris par exemple). Elles constituent ainsi le principal élément structurant de cette sous-trame.

Ce milieu, par sa complexité, permet d'abriter une faune importante dont la richesse varie en fonction de la diversité des strates (herbacés, arbustives, arborées), des milieux et micro-habitats (prairies, bosquets, mares, talus, bandes enherbées, chemins agricoles, etc.) qui le composent ainsi que du stade de conservation. Ordinaire ou remarquable, cette faune regroupe l'ensemble des taxons, que ce soit les mammifères (Lapin de Garenne, Genette, Chauves-souris, etc.), l'avifaune (Perdrix, Chevêche d'Athéna, Effraie des clochers, etc.), les reptiles et amphibiens (Couleuvre verte et jaune ou à collier, Tritons, etc.) ou encore les insectes (Grand Capricorne, Lucane Cerf-Volant, odonates et libellules, etc.). Les haies servent ainsi d'abri (contre les conditions climatiques et les prédateurs) — potentiellement pour la reproduction —, de lieu de repos, d'alimentation voire d'hibernation

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE

Accusé certifié exécutoires Accusé certifié exécutoires Accusé certifié exécutoires Accusé Cartifié exécutoires Accusé certifié exécutoires Ac

PDM COBAS – Annexe environnementale – version avant approbation

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



selon les différentes espèces, et ce à tous les niveaux (sol, litière de feuilles, humus, feuillage, tige, tronc, branches hautes).

La flore n'en est pas moins importante avec comme espèces les plus courantes les chênes pédonculés et sessiles, le Troène commun, quelques Châtaigniers, le Cornouiller, le Hêtre, l'Orme, l'Aubépine, le Prunellier et l'Ajonc d'Europe (dans le cas de haies arbustives), etc.

La prairie type « bocagère » correspond, elle, aux prairies permanentes ou toujours en herbe ainsi qu'aux prairies temporaires. Ces prairies, selon leur proximité vis-à-vis du réseau hydrographique peuvent s'avérer humides et ainsi présenter un cortège floristique plus atypique (peuplements de joncs, voire de carex [laîches], et même, notamment aux abords des marais, des fossés à phragmites) et une faune qui y est inféodée (odonates, oiseaux d'eau, amphibiens, etc.).

En plus de l'intérêt purement écologique, le milieu bocager offre d'autres services écosystémiques tels que la régulation hydraulique (les racines des espèces arbustives et arborées réduisant le phénomène de ruissellement par exemple), la conservation des sols (aération par le réseau racinaire), la participation à la qualité sanitaire des cultures grâce à l'attraction des haies vis-à-vis des auxiliaires des cultures, à la pollinisation, etc.

Ce milieu bocager appartient à un ensemble paysager caractéristique et identitaire en France. Néanmoins, ce type de milieu tend à régresser à l'échelle nationale aujourd'hui du fait de plusieurs phénomènes dont le principal reste les remembrements du secteur agricole avec destruction des haies couplés à la modernisation des pratiques agricoles (mécanisation, intensification, simplification des cultures — monocultures —, utilisation massive d'intrants et de produits phytosanitaires, etc.).

D'autres facteurs participent également à la régression de ce milieu entièrement créé par l'homme : l'artificialisation des secteurs agricoles périurbains, mais aussi l'abandon de certains secteurs (déprise agricole) pour lesquels l'exploitation agricole devient difficile et non rentable économiquement générant une fermeture des milieux par abandon d'entretien.

À l'échelle du territoire, on retrouve quelques milieux structurants et attractifs pour la sous-trame bocagère répartis de manière éparse sur le territoire.

Néanmoins, la grande majorité du territoire correspond à des milieux peu fréquentés par les espèces de cette sous-trame. Les connexions entre les milieux bocagers du territoire sont faibles et les réservoirs de biodiversité sont dans l'ensemble petits à l'échelle du territoire. Les enjeux de préservation et de restauration de cette sous-trame sont donc très forts.

5.5.4. Sous-trame des milieux forestiers

Le réservoir de biodiversité principal du territoire correspond aux massifs forestiers des landes de Gascogne. Les milieux forestiers du territoire sont essentiellement concentrés en façade littorale et sont dominés par des forêts de pins maritimes de production. Ces boisements sont peu fonctionnels d'un point de vue écologique et présentent une biodiversité moyenne.

On retrouve aussi quelques forêts de feuillus ou mixtes qui abritent de nombreuses espèces comme certains coléoptères saproxyliques (Lucane Cerf-volant, Grand Capricorne), mammifères (Cerf, Chevreuil, etc.), reptiles (Couleuvre à collier, Orvet, etc.) et des oiseaux remarquables comme le Pic noir par exemple. Concernant les oiseaux, la forêt accueille à la fois des espèces strictement forestières et, au niveau des petits bosquets, des lisières ou des clairières, des espèces de milieux plus ouverts également rencontrées dans le bocage.

Les boisements de feuillus et mixtes s'avèrent particulièrement favorables à la présence de cavités arboricoles, notamment au sein des boisements matures. Ces cavités offrent des gîtes à plusieurs espèces de chauves-souris forestières comme la Noctule, le Murin de Bechstein, etc. Ces boisements de feuillus sont également favorables aux rapaces diurnes (Autour des palombes, Circaète-Jean-le-Blanc, Bondrée apivore, etc.).

On retrouve aussi des boisements alluviaux et des forêts-galeries qui longent les cours d'eau (ripisylve), notamment la Leyre qui s'élargit considérablement à l'approche de l'embouchure dans le Bassin d'Arcachon pour

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE

Accusé certifié exécutoire Réception par le préfet 02/07/2024
Publication : 02/07/2024d'Arcachon Sud

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



former un delta. Ces boisements abritent des espèces arborées comme les frênes, les aulnes, les peupliers ou encore les ormes champêtres qui sont les principales essences des forêts alluviales.

PDM COBAS – Annexe environnementale – version avant approbation

Malgré leur importance, ces forêts alluviales sont celles qui subissent le plus de pressions. Elles présentent parfois un mauvais état de conservation soit du fait de la présence d'espèces exotiques envahissantes, soit du fait de leur mauvaise gestion : populiculture (peupliers), gestion trop intensive avec retrait des arbres morts ou vieillissants... Qu'il s'agisse des ripisylves ou des forêts alluviales, la diversité de strates, d'espèces, d'âges de la végétation qui s'y retrouve, la proximité du réseau hydrographique offre ainsi des possibilités à bon nombre d'espèces qu'elles soient inféodées au milieu forestier ou par exemple au milieu humide d'y accomplir leur cycle de vie ou tout du moins une partie (reproduction, alimentation, repos).

Ces habitats peuvent servir aussi bien de réservoirs de biodiversité que de corridors écologiques. En mosaïque avec des paysages agricoles et des zones humides, les forêts alluviales sont également favorables à de nombreuses espèces de chiroptères comme le Grand et Petit Rhinolophe, le Rhinolophe euryale, la Barbastelle, le Minioptère de Schreibers, ou encore le Grand murin.

Cette sous-trame forestière est donc constituée par l'ensemble des massifs forestiers (feuillus, mixtes, conifères), mais pas seulement. Les ripisylves, bosquets ou landes en cours de boisements (et donc de fermeture) intègrent également cette sous-trame en offrant des possibilités à bon nombre d'espèces inféodées d'y accomplir leur cycle de vie ou tout du moins une partie (reproduction, alimentation, repos).

Enfin, les éléments bocagers (haies, alignements d'arbres ou encore prairies permanentes) peuvent y être intégrés en tant qu'éléments favorisant le déplacement. De ce fait, la mise en réseau de ces boisements avec les territoires bocagers apparaît comme déterminante pour permettre la bonne circulation et la dispersion des espèces.

5.5.5. Sous-trame des milieux ouverts et semi-ouverts

N. B. Il semble important de préciser que cette sous-trame se base sur une occupation du sol similaire à la sous-trame bocagère à savoir sur la présence de prairies, de préférence, permanentes et à la gestion extensive. La différence entre ces deux sous-trames tient au fait que la sous-trame bocagère est concernée par des haies ou des boisements denses participant à la fonctionnalité écologique des milieux. La sous-trame ouverte et semi-ouverte est concernée par une strate herbacée et arbustive.

Cette sous-trame concerne une mosaïque de milieux ouverts et semi-ouverts : les landes, les pelouses, etc. On classe également dans cette catégorie certains espaces agricoles comme les prairies et des surfaces de cultures interrompues par des espaces naturels importants et dont la gestion est relativement extensive. Les milieux ouverts et semi-ouverts dominants que l'on retrouve sur le territoire du PDU sont majoritairement des landes.

Les landes correspondent à des habitats naturels buissonnants sur lesquels la strate arbustive (arbrisseaux et sous-arbrisseaux essentiellement) se développe généralement sur des sols pauvres, oligotrophes. Elles forment cependant fréquemment des habitats complexes, en mosaïque avec des formations d'affleurement rocheux, de mares, de zones tourbeuses, etc. Ces milieux ouverts sont caractérisés par des fourrés denses constitués de plantes ligneuses basses ne dépassant généralement pas deux mètres de haut. Parmi les espèces végétales caractéristiques des landes, on trouve généralement des espèces de l'ordre des Ericaceae comme la Bruyère (Erica) ou encore l'Ajonc (Ulex). La quasi-totalité des habitats de landes est reconnue d'intérêt communautaire dans le cadre de la directive européenne « habitats, faune, flore » (landes sèches, landes humides, landes tourbeuses, etc.).

Ces milieux ouverts et semi-ouverts abritent une biodiversité remarquable avec de nombreuses espèces inféodées aux milieux ouverts ou les utilisant comme domaine vital. Les espèces qui les fréquentent régulièrement sont notamment des rapaces qui utilisent ces milieux comme territoire de chasse (visibilité accrue du fait de l'ouverture du milieu). On y trouve notamment le Busard cendré, le busard Saint-Martin, le Faucon crécerelle, la Chouette effraie, etc. On note également la présence de passereaux qui peuvent utiliser ces milieux comme zones de reproduction tels que le Courlis cendré, la Mésange huppée, la Fauvette pitchou, la Pie-grièche à tête rousse, l'Hypolaïs polyglotte, etc. De plus, d'autres taxons sont également présents au sein de ces milieux

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE

Accusé certifié exécutoire Réception par le préfet 02/07/2024 Publication: 02/07/2024 d'Arcachon Sud

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



comme des mammifères (Mulot, Renard roux, etc.), des reptiles (Lézard vivipare, Couleuvre à collier, Coronelle lisse, etc.), des invertébrés (Criquet des ajoncs, Damier de la Succise, etc.) ou encore certains chiroptères pour qui il s'agit d'un terrain de chasse (Murin à moustache, Noctule commune, Pipistrelle commune, etc.).

PDM COBAS – Annexe environnementale – version avant approbation

Les éléments écopaysagers de type haies, alignements d'arbres, petits bosquets, lisières, ou bords de parcelles agricoles ainsi que les friches apparaissent comme secteurs préférentiels pour la liaison de ces cœurs de nature.

À l'échelle nationale, la surface occupée par ces milieux ouverts ne cesse de diminuer depuis quelques décennies en raison de deux phénomènes dont la synergie accroît la vitesse de disparition de ces habitats naturels. Le premier facteur de disparition correspond à la pression périurbaine croissante entraînant l'artificialisation des secteurs naturels à proximité des villes et villages (même si statistiquement l'artificialisation des milieux agricoles est plus importante). La seconde cause de régression de prairies permanentes est la déprise agricole, c'est-à-dire l'abandon de certains secteurs pour lesquels l'exploitation pastorale ou agricole devient difficile et non rentable économiguement. Ces parcelles ainsi abandonnées vont suivre le cycle naturel de fermeture du milieu avec enfrichement des parcelles, puis installations de ligneux qui, en absence de gestion (entretien, défrichement, déboisement, etc.), formeront en quelques années un bosquet puis une forêt. Cette déprise agricole, en contribuant à créer une dynamique d'embroussaillement et donc de disparition des milieux ouverts, impacte la faune, et particulièrement l'avifaune qui s'en sert comme territoire d'alimentation ou de chasse, en entraînant la diminution des différentes populations d'invertébrés et des ressources alimentaires de certains des prédateurs.

À l'échelle du territoire, on retrouve plusieurs milieux structurants et attractifs pour la sous-trame ouverte et semi-ouverte, notamment au niveau du parc des Landes de Gascogne qui abrite de nombreuses landes en mosaïque avec des habitats agricoles et boisés.

5.5.6. Sous-trame littorale

La COBAS présente une frange littorale à l'ouest de son territoire. Deux entités différentes peuvent y être distinguées : la partie urbaine et touristique localisée au niveau du bassin d'Arcachon et la partie littorale qui est la plus préservée et la mieux valorisée (au niveau des massifs des landes de Gascogne et de la dune du Pilat).

Durant les dernières décennies et notamment durant les années 1960 (mission Racine), le littoral a été, quelles que soient les régions en France, fortement urbanisé du fait de son attractivité. Il correspond ainsi au milieu naturel où l'impact anthropique a été l'un des plus forts et des plus visibles. C'est le cas du bassin d'Arcachon qui, au cours du temps, a lui aussi subi de nombreuses transformations avec une urbanisation de plus en plus importante résultant de l'intérêt balnéaire. Cet attrait touristique, paysager et économique explique que le littoral a subi, et subit encore de nos jours, une pression tant en matière d'aménagement que d'usages.

Pour rappel, c'est la Loi Littoral qui détermine les conditions d'utilisation et de mise en valeur des espaces terrestres, maritimes et lacustres des communes riveraines d'océans, mers, étangs salés et plans d'eau naturels ou artificiels de plus de 1000 hectares. Cette loi permet ainsi d'encadrer l'aménagement de la côte pour éviter son urbanisation continue et ainsi favoriser le libre accès du public à l'ensemble des espaces côtiers littoraux.

Différents dispositifs de la loi participent à la protection du patrimoine naturel et paysager :

- Maîtrise de l'urbanisme :
 - Extension en continuité des bourgs ou en hameau nouveau intégrée à l'environnement, mais limitée dans les espaces proches du rivage et interdite dans la bande littorale des 100 mètres (calculée à compter de la limite haute du rivage);
 - Maintien de coupures d'urbanisation perpendiculaires à la côte.
- Protection stricte des espaces et des milieux sensibles les plus caractéristiques du patrimoine naturel et culturel du littoral;
- Protection des paysages emblématiques et des boisements significatifs.

Le Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres, établissement public de l'État créé en 1975, participe à la sauvegarde de l'espace littoral grâce à sa politique d'acquisition foncière.

Cette sous-trame littorale concerne de nombreux habitats comme :





- La plage :
- Les laisses de mer ;
- Les dunes (mobiles, fixées, boisées...);
- Les boisements dunaires ;
- Les bancs de sable émergés et mobiles ;
- Les lagunes, etc.

Parmi ces nombreux habitats (que l'on retrouve sur le territoire), certains sont d'intérêt communautaire ou protégés au titre de leur intérêt écologique (Natura 2000, ENS, Sites du conservatoire du littoral...).

L'ensemble de ces habitats révèle une forte patrimonialité que ce soit en matière d'habitats naturels ou d'espèces qu'ils hébergent. Ces habitats littoraux correspondent donc à des réservoirs de biodiversité identifiés pour la trame verte et bleue. Ces habitats sont fortement menacés, notamment par l'aménagement ou par l'urbanisation/artificialisation du littoral, ainsi que par la surfréquentation et le piétinement. La protection de ces habitats correspond donc à de forts enjeux de conservation et la prise en compte de ces milieux dans la trame verte et bleue est indispensable.

5.5.7. Les obstacles

Les éléments fragmentants contrarient le déplacement naturel des espèces au sein de leur aire normale de répartition ainsi que le brassage génétique des populations (dépression de consanguinité), au point de provoquer potentiellement leur régression voire leur disparition localement.

Plusieurs types d'obstacles sont présents sur le territoire :

- Les infrastructures de transport terrestre : autoroute, routes, etc. ;
- Les espaces urbanisés: ces espaces peu perméables sont des obstacles pour de nombreuses espèces et provoquent des ruptures pour la grande majorité des milieux. Cette fragmentation est particulièrement marquée. Par ailleurs, les pollutions lumineuses, très présentes dans ces espaces, sont également des obstacles pour les espèces nocturnes.
- Les cours d'eau naturels et artificiels : les cours d'eau naturels peuvent constituer des éléments de rupture pour certaines espèces, les cours d'eau dont la morphologie et la continuité ont été impactées ainsi que les canaux sont aussi source d'obstacles (berges abruptes, courants excessivement rapides).
- Les obstacles à l'écoulement des eaux : les obstacles présents dans les cours d'eau contraignent les déplacements des espèces aquatiques. Seuils, écluses, digues, et autres ouvrages hydrauliques sont ainsi autant d'éléments fragmentants.
- **Les lignes électriques :** les lignes électriques représentent des risques pour l'avifaune et les chiroptères (augmentation de la mortalité).





6. Atouts, faiblesses, problématiques clés et enjeux

L'analyse des informations présentées met en évidence les points forts et les points faibles du territoire :

Points forts

- Des secteurs à enjeux forts pour la biodiversité : Bassin d'Arcachon et delta de la Leyre, réserve ornithologique de la Teich, Dune du Pilat...
- Des périmètres d'inventaires et de protection : 12 ZNIEFF (19 % de la surface du territoire), 6 sites Natura 2000, 8 sites inscrits et 3 sites classés...
- Des habitats naturels variés (milieux boisés, milieux prairiaux, landes, milieux ouverts thermophiles, milieux aquatiques et humides) et une grande diversité d'espèces, dont certaines d'intérêt communautaire.



Questionnements

- Comment préserver les milieux naturels et la biodiversité à travers les actions du PDU ?
- Comment minimiser
 l'impact des
 éventuelles
 infrastructures
 nouvelles
 programmées au
 titre du PDU ?

Points faibles

- Pressions urbaines et consommation d'espaces naturels et agricoles, provoquant la destruction et la fragmentation des habitats naturels.
- Des obstacles majeurs rompant les continuités écologiques: Autoroute A660, nationale N250, voie ferrée et axes routiers départementaux.
- Perte/manque de connectivité des cours d'eau en zone urbaine (chenalisation, lit enterré...)
- Urbanisation à proximité des cours d'eau.

De cette analyse découle les enjeux suivants :

- ☐ Préserver les milieux naturels et préserver la faune et la flore sauvages, limiter la consommation d'espace :
 - Attirer l'attention des maîtres d'ouvrage sur les zones à enjeux patrimoniaux lors d'éventuels travaux de voiries pour ne pas détruire ce patrimoine
 - o Prévoir des espaces tampons entre les zones humides ou aquatiques et les infrastructures
 - Préserver également la biodiversité ordinaire sur le territoire, qui participe aux fonctionnalités écologiques globales
- ☐ Prendre en compte et préserver les continuités écologiques lors des projets d'infrastructures :
 - Prendre en compte et préserver les réservoirs de biodiversité et les corridors écologiques identifiés dans la TVB du territoire
 - Sur les autres secteurs, activer les leviers d'action se situant au niveau des diagnostics préalables, des études d'impact, de la conception et de la gestion des abords des nouvelles infrastructures de transport

Les actions à mettre en œuvre pour préserver les milieux naturels et la biodiversité sont assez limitées à l'échelle du PDU. Des mesures d'accompagnement seront cependant à prévoir en fonction des zones potentiellement impactées.

Ces enjeux sont à mettre en regard des leviers d'action du PDU :

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE Accusé certifié exécutoicobas Réception par le préfet 02/07/2024 Publication : 02/07/2024 d'Arcachon Sud

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



6 117 22	Réponse du PDU				
Problématique	Effets attendus du PDU	Moyens d'action du PDU			
Patrimoine naturel: riche, mais fragile, une pression anthropique s'exerce sur ces milieux. Consommation d'espaces naturels ou agricoles	Potentiellement négatif	 Action limitée à l'échelle du PDU; mesures d'accompagnement à prévoir Attirer l'attention des maîtres d'ouvrage sur les zones à enjeux patrimoniaux lors d'éventuels travaux de voiries; Prévoir des espaces tampons entre les zones humides ou aquatiques et les infrastructures; Optimiser les projets afin de réduire la consommation d'espace et préserver ainsi la nature « ordinaire » et les continuités écologiques; Intégrer les continuités écologiques identifiées et avérées; Identifier des mesures d'accompagnement en fonction des zones concernées potentiellement par des actions du PDU (prévoir notamment des mesures d'évitement/réduction pour les projets susceptibles d'impacter les corridors écologiques identifiés — mise en œuvre de la séquence « éviter/réduire/compenser » —, prévoir une gestion écologique durable des accotements ou abords des infrastructures de transport). 			

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet 02/07/2024

Publication : 02/07/2024 d'Arcachon Sud

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



EAU

1. Positionnement de la thématique par rapport au PDU et rappels règlementaires

1.1. Positionnement de la thématique vis-à-vis du PDU

En tant qu'outil de gestion et de planification des modalités de transport sur un territoire, le PDU a peu de leviers d'actions sur les ressources en eau, l'alimentation en eau potable et l'assainissement. Il doit toutefois s'articuler avec les demandes du SDAGE et des SAGE qui concernent ses bassins versants, et proposer un plan d'actions qui minimise les impacts des transports sur les ressources en eau. Il s'agit de notamment de limiter l'imperméabilisation et le ruissellement des eaux pluviales pouvant causer des pollutions par les hydrocarbures ou accidentelles et d'optimiser les conditions de franchissement des cours d'eau.

1.2. Rappels règlementaires et documents de référence

NB: L'articulation avec les documents-cadres sera développée dans une partie dédiée du rapport environnemental.

1.2.1. À l'échelle internationale et communautaire

→ La Directive cadre sur l'eau (DCE)

La Directive cadre sur l'eau (DCE) a été publiée au journal des communautés européennes le 22 décembre 2000. Elle est transposée en droit français par la loi du 21 avril 2004 et renforce les principes de gestion de l'eau en France définis par les lois de 1964 et de 1992. La gestion par bassin versant (unité hydrographique naturelle), la mise en place d'un document de planification (le Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux – SDAGE), le principe de gestion équilibrée pour satisfaire tous les usages, la prise en compte des milieux aquatiques, la participation des acteurs de l'eau à la gestion sont autant de principes développés par la Directive.

1.2.2. À l'échelle nationale

→ La Loi sur l'eau et les milieux aquatiques (LEMA)

La Loi sur l'eau et les milieux aquatiques (LEMA) du 30 décembre 2006 permet :

- De se donner les outils en vue d'atteindre en 2015 l'objectif de « bon état » des eaux fixé par la DCE ;
- D'améliorer le service public de l'eau et de l'assainissement : accès à l'eau pour tous avec une gestion plus transparente ;
- De moderniser l'organisation de la pêche en eau douce.

Enfin, la LEMA tente de prendre en compte l'adaptation au changement climatique dans la gestion des ressources en eau.

1.2.3. Au niveau régional, départemental et local

→ Le Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Adour Garonne

Les schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE), documents de planification pour l'eau et les milieux aquatiques à l'échelle de grand bassin hydrographique comme le bassin Adour-Garonne concernant directement le territoire.

Ces documents fixent pour une période de 6 ans les orientations fondamentales d'une gestion équilibrée de la ressource en eau et intègrent les obligations définies par la directive européenne sur l'eau, ainsi que les orientations du Grenelle de l'environnement pour un bon état des eaux en 2021.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoires

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



Réception par le préfet : 0<mark>2/0</mark>7/20 Publication : 02/07/202i4 d'Arcachon Sud

Les orientations fondamentales du SDAGE et leurs dispositions sont opposables aux décisions administratives dans le domaine de l'eau (règlementation locale, programme d'aides financières, etc.), aux SAGE et à certains documents tels que les plans locaux d'urbanisme (PLU), les schémas de cohérence territoriale (SCoT) ou les plans de déplacements urbains (PDU), les schémas départementaux de carrière, etc.

Le SDAGE Adour-Garonne 2016-2021 a été approuvé le 01/12/2015.

→ Le Schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE)

Le SAGE est d'un document de planification élaboré de manière collective, pour un périmètre hydrographique cohérent. Il fixe des objectifs généraux d'utilisation, de mise en valeur, de protection quantitative et qualitative de la ressource en eau.

Il doit être compatible avec le SDAGE. Le SAGE est établi par une commission locale de l'eau représentant les divers acteurs du territoire, soumis à enquête publique et est approuvé par le préfet. Il est doté d'une portée juridique : le règlement et ses documents cartographiques sont opposables aux tiers et les décisions dans le domaine de l'eau doivent être compatibles ou rendues compatibles avec le plan d'aménagement et de gestion durable de la ressource en eau. Les documents d'urbanisme (schéma de cohérence territoriale, plan local d'urbanisme et carte communale) doivent être compatibles avec les objectifs de protection définis par le SAGE.

La COBAS est concernée par trois SAGE :

- Le SAGE Étangs littoraux Born et Buch approuvé le 28/06/2016 ;
- Le **SAGE Leyre, cours d'eau côtiers et milieux associés** approuvé après la première révision le 13/02/2013 ;
- Le SAGE Nappes profondes de Gironde approuvé après la première révision le 13/06/2013 ;

2. Points clés analytiques

2.1. Réseau hydrographique

2.1.1. État des masses d'eau superficielles

Neuf masses d'eau sont évaluées par l'Agence de l'eau. Trois cours d'eau sont en bon état, et deux en état moyen du fait d'une forte altération de la morphologie (la Craste Douce) ou pour une raison inconnue dans le cas de la Leyre.

L'étang de Cazaux-Sanguinet est en bon état écologique et chimique. Les masses d'eau côtières sont également en bon, voire très bon état dans le cas de la Côte Landaise.

Type de masse d'eau	Code	Nom	État écologique	Objectif	État chimique	Objectif
Cours d'eau	FRFR286	La Leyre du confluent de la petite Leyre au confluent du Lacanau (océan)	Moyen	Bon état 2021	Bon	Bon état 2015
Cours d'eau	FRFR916	Canal des Landes	Bon	Bon potentiel 2015	Non Classé	Bon état 2015
Cours d'eau	FRFRC6_6	Canal de Nezer	Bon	Bon état 2015	Non Classé	Bon état 2015
Cours d'eau	FRFRC7_1	La Craste Douce	Moyen	Bon état 2021	Non Classé	Bon état 2015
Cours d'eau	FRFRR286_12	Ruisseau de Laudet	Bon	Bon état 2015	Bon	Bon état 2015
Plan d'eau	FRFL28	Étang de Cazaux- Sanguinet	Bon	Bon état 2015	Bon	Bon état 2015

Accusé certifié exécutoicobas

Réception par le préfet 02/07/2024

Publication : 02/07/2024 d'Arcachon Sud

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



Côtière	FRFC06	Arcachon amont	Bon	Bon état 2015	Bon	Bon état 2015
Côtière	FRFC07	Arcachon aval	Bon	Bon état 2015	Bon	Bon état 2015
Côtière	FRFC08	Côte Landaise	Très bon	Bon état 2015	Très bon	Bon état 2015

2.1.2. État des masses d'eau souterraines

Onze masses d'eau souterraines existent dans le périmètre. Elles sont toutes en bons états chimique et quantitatif.

Code	Nom	État quantitatif	Objectif	État chimique	Objectif
FRFG080	Calcaires du jurassique moyen et supérieur captif	Bon	Bon état 2015	Bon	Bon état 2015
FRFG083	Calcaires et sables de l'oligocène à l'ouest de la Garonne	Bon	Bon état 2015	Bon	Bon état 2015
FRFG084	Grés, calcaires et sables de l'Helvétien (miocène) captif	Bon	Bon état 2015	Bon	Bon état 2015
FRFG100	Calcaires du sommet du crétacé supérieur captif du littoral nord-aquitain	Bon	Bon état 2015	Bon	Bon état 2015
FRFG101	Sables, graviers, galets et calcaires de l'éocène captif du littoral nord-aquitain	Bon	Bon état 2015	Bon	Bon état 2015
FRFG102	Calcaires et sables de l'oligocène captif du littoral nord-aquitain	Bon	Bon état 2015	Bon	Bon état 2015
FRFG103	Calcaires et faluns de l'aquitanien- burdigalien (miocène) captif du littoral nord-aquitain	Bon	Bon état 2015	Bon	Bon état 2015
FRFG104	Grès calcaires et sables de l'Hévétien (miocène) captif du littoral nord aquitain	Bon	Bon état 2015	Bon	Bon état 2015
FRFG105	Sables et graviers du pliocène captif du littoral aquitain	Bon	Bon état 2015	Bon	Bon état 2015
FRFG045	Sables plioquaternaires des bassins côtiers région hydro s et terrasses anciennes de la Gironde	Bon	Bon état 2015	Bon	Bon état 2015
FRFG070	Calcaires et faluns de l'aquitanien- burdigalien (miocène) captif	Bon	Bon état 2015	Bon	Bon état 2015

2.2. Alimentation en eau potable

Sources: services.eaufrance.fr, RPQS 2018

La gestion de l'eau potable est échue à la COBAS, qui est chargée de la production, le transfert et la distribution. Elle délègue à une entreprise privée.

Les quatre communes étaient ainsi desservies en 2018, soit 66 816 habitants et 43 796 abonnés. Le service d'eau potable de la COBAS est caractérisé par la présence de nombreux « gros consommateurs d'eau », souvent rattachés au secteur du tourisme : hôtels, campings, infrastructures de loisirs, etc. On dénombre un seul usager dit « non domestique » sur le territoire de la COBAS : l'Esturgeonnière, au Teich.

2.2.1. Captages d'alimentation en eau potable

Les captages publics d'eau destinée à la consommation humaine font l'objet d'une autorisation de prélèvement (référence : Loi sur l'eau du 3 janvier 1992). Déterminés par déclaration d'utilité publique (DUP), des périmètres de protection sont instaurés autour des captages, après une procédure technique et administrative. La protection d'un captage se compose en fait de trois périmètres-gigognes, déterminés selon les risques de

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE

Accusé certifié exécutoires Réception par le préfet 02/07/2024 Publication : 02/07/2024 d'Arcachon Sud

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



pollution et la vulnérabilité du captage. Les interdictions, prescriptions et recommandations sont proposées en conséquence :

- Un périmètre de protection immédiate autour du point de prélèvement, dont les terrains sont à acquérir en pleine propriété ;
- Un périmètre de protection rapprochée à l'intérieur duquel peuvent être interdites ou réglementées toutes activités ou installations portant atteinte directement ou non à la qualité des eaux ;
- Si la situation le nécessite, un périmètre de protection éloignée, à l'intérieur duquel les activités et installations peuvent être réglementées.

12 ouvrages de prélèvements sont recensés par SISPEA en 2017, élément confirmé par le RPQS qui détaille ce chiffre : 11 forages profonds et une prise d'eau dans le lac de Cazaux.

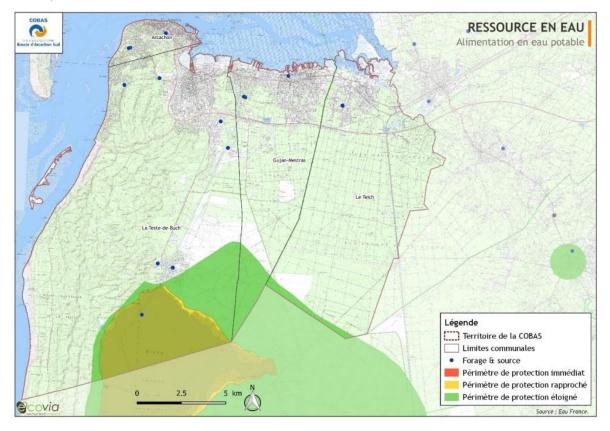
Nom ouvrage	Indice d'avancemen t de la protection de la ressource	Volumes prélevable s autorisés (m³/h)	Volumes prélevable s autorisés (m³/j)	Volumes prélevable s autorisés (m³/an)
DESBIEY	80 %	95	1900	693 500
Prélèvement d'eau CAZAUX 1	80 %	25	500	182 500
VILLE MARIE	80 %	150	3000	1 000 000
prélèvement d'eau de GUJAN - LA HUME 2	80 %	150	2500	912 500
prélèvement d'eau du TEICH - CAPLANDE 2	80 %	150	3000	1 095 000
prélèvement d'eau de CAZAUX 2	80 %	80	1400	250 000
prélèvement d'eau de GUJAN - LA HUME 1	80 %	170	4080	1 489 200
prélèvement d'eau de GUJAN - LA PASSERELLE	80 %	120	2880	876 000
prélèvement d'eau de LA TESTE - CABARET DES PINS A	80 %	220	5280	1 927 200
prélèvement d'eau de LA TESTE - LAC DE CAZAUX	80 %	1000	20 000	3 000 000
prélèvement d'eau de LA TESTE PISSENS	80 %	120	1500	550 000
prélèvement d'eau du TEICH - CAPLANDE 1	80 %	60	625	228 125

La capacité totale de stockage des 16 réservoirs de la collectivité s'élève à 21 420 m³.

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet 02/07/2024
Publication : 02/07/2024 d'Arcachon Sud

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS





2.2.2. Réseau et distribution

Le réseau mesure 662 km en 2018 et le rendement atteint 83,5 % et l'indice linéaire de perte 4,7 m³/km/j (seuil à 5)

5 780 964 m³ ont été consommés en 2018, soit environ 128 m³/abonnés ou 87 m³/hab. Après plusieurs années où la part d'eau superficielle dans le total des volumes prélevés pour la production d'eau potable n'a cessé de diminuer, l'année 2018 marque une inversion de cette tendance. Lors de cette année 2018, 66 % des eaux prélevées proviennent de ressources souterraines (11 forages en nappes profondes) et 34 % de la prise d'eau du lac de Cazaux.

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet 02/07/2024
Publication : 02/07/2024 d'Arrachon Sud

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



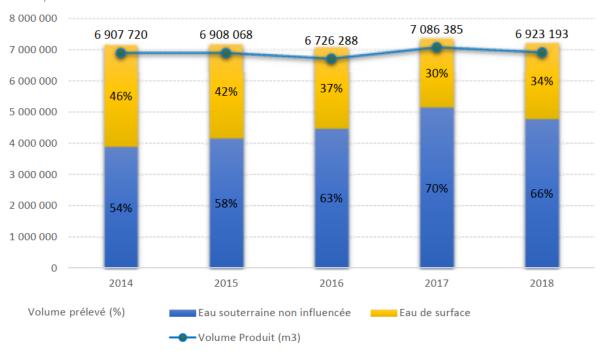


Figure 12 : Évolution des prélèvements et répartition selon le type (source : RPQS2018)

En l'absence de vente ou d'achat d'eau à d'autres services d'eau potable, le volume produit correspond, sur le territoire de la COBAS, au volume mis en distribution c'est-à-dire le volume d'eau introduit dans les réseaux afin d'assurer l'alimentation en eau potable des usagers du service.

La différence entre le volume prélevé dans la ressource et le volume produit est constituée :

- Du besoin des usines : en augmentation en raison de la mise en place d'une filière de charbon actif en poudre (C.A.P) induisant un nombre de lavages des filtres plus important ;
- Du volume vendu à la société Aqualand sous forme d'eaux brutes ;
- Des pertes en adduction estimées nulles lors de cette campagne 2018.

2.2.3. Les volumes mis en distribution et consommés

En 2018, 6 923 193 m³ d'eau ont été mis en distribution sur le territoire de la COBAS, soit une diminution de 2,3 % par rapport à 2017. Les volumes comptabilisés sur 365 jours augmentent quant à eux de plus de 1,1 % pour atteindre 5 722 378 m³ en 2018.

De plus, sont comptabilisés en 2018, 58 586 m³ consommés, mais non facturés qui correspondent notamment aux volumes sans comptage (essais de poteaux incendies, lavage des voiries...) et aux volumes de service (vidange des réservoirs, purges après travaux et pour maintien de la qualité de l'eau).

Les volumes totaux consommés lissés sur 365 jours atteignent donc 5 780 964 m³, soit une augmentation de près de 1 % par rapport à 2017.





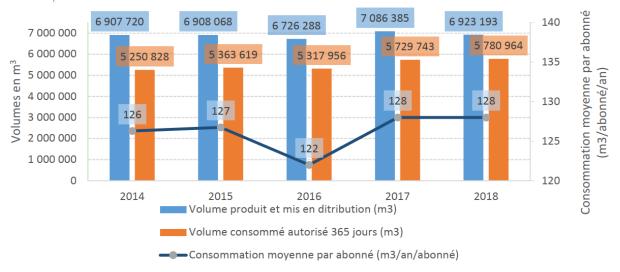


Figure 13 : Évolution des volumes produits, distribués et consommés (source : RPQS)

La consommation moyenne des abonnés du service, qui s'élève à 128 m³/an/abonné se stabilise et se maintient dans la fourchette basse de la moyenne nationale, comprise entre 120 et 150 m³/an/abonné.

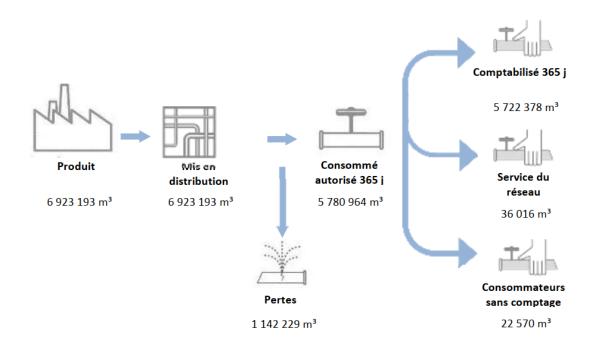


Figure 14 : Synthèse des flux en 2018

100 % des prélèvements réalisés en 2018 sont conformes sur le plan microbiologique, et 95,5 % sur le plan physico-chimique.





2.3. Assainissement

Sources: RPQS 2018, SISPEA2017

L'assainissement de la COBAS est géré par le SIBA, qui exerce la compétence sur les territoires de 10 communes. Le Syndicat est chargé de la collecte, du transport et de la dépollution des eaux usées et délègue à une entreprise privée, ELOA (groupe Veolia eau). Le service est également chargé de l'assainissement non collectif, géré en régie.

2.3.1. Assainissement collectif

Le service de l'assainissement collectif compte 76 874 abonnés en 2018 pour une population de 117 178 habitants permanents. Le territoire connaît également une population touristique très importante qui entraîne des variations sur les quantités d'effluents à collecter et traiter. 1130 km de réseau séparatif et trois stations d'épuration desservent le territoire du SIBA, dont deux localisées sur la COBAS.



Figure 15 : Assainissement du Bassin d'Arcachon

Nom de la STEP	Année de création	Capacité (EH)	Volume traité (m³/j)	Volumes traités en 2018 (m³)	Boues produites en 2018 (t MS)
STEP de La Teste- de-Buch	2007	150 000	17 124	6 218 256	2 013
STEP de Cazaux	1987	5000	717	261 370	48

Les stations d'épuration (STEP) sont globalement conformes en 2018.

Aucun rejet, même traité, n'est réalisé dans le Bassin d'Arcachon ni aucun déversoir d'orage. Le SIBA compte également sur 7 bassins de sécurité pour une capacité de stockage de 239 500 m³ et un nouveau bassin de 30 000 m³ est en projet.

En 2018, 3590 t de matière sèche de boues ont été valorisées en compostage et épandage.





2.3.2. Assainissement non collectif

Le SPANC assure le contrôle de plus de 1113 sites d'assainissement individuel. 3761 habitants sont desservis en 2018.

	2014	2015	2016	2017	2018
Nombre d'installations neuves ou à réhabiliter contrôlées conformes à la règlementation + nombre d'installations existantes qui ne présentent pas de danger pour la santé des personnes ou de risque avéré de pollution de l'environnement	702	666	816	836	905
Nombre total d'installations contrôlées depuis la mise en place du service	953	1002	1041	1063	1051
Taux de conformité (%)	74	66	78	79	86

2.4. Les eaux pluviales

Jusqu'au 31 décembre 2017, le SIBA était compétent dans le domaine des eaux pluviales uniquement lorsqu'elles étaient susceptibles de générer des dysfonctionnements du système d'assainissement des eaux usées ou de porter atteinte à la qualité du milieu naturel. À compter du 1er janvier 2018, le SIBA est compétent en matière de « gestion des eaux pluviales urbaines ». Depuis 1985, la protection du Bassin d'Arcachon a nécessité la mise en place des actions suivantes :

- Favoriser l'infiltration qui permet une meilleure gestion des eaux plutôt que le ruissellement ;
- Éviter l'évacuation rapide des eaux de pluie en différant leur écoulement (bassins à sec...);
- Adopter des techniques alternatives à l'assainissement pluvial traditionnel, qui conduisent à l'infiltration prioritaire des effluents sur le site ;
- Récupérer dans les « zones sensibles » les premières eaux de ruissellement provenant de la voirie et assurer leur traitement.

Lors de très fortes pluies, les réseaux d'assainissement des eaux usées sont parfois saturés dans certains secteurs; ces situations se sont produites en janvier et février 2014 et à nouveau en février 2016. Il est de la responsabilité de chaque abonné de respecter la règlementation en réalisant une stricte séparation des eaux usées et des eaux pluviales.

Ces dernières doivent être infiltrées sur la parcelle ou le cas échéant, rejetées dans le réseau pluvial conçu à cet effet.

Pour atténuer les situations préjudiciables rencontrées en janvier et février 2014, puis en février 2016, plusieurs actions ont été engagées et se poursuivent. Elles portent sur deux axes. D'une part, il s'agit d'intensifier les contrôles de raccordement au réseau d'eaux usées (plus de 22 000 contrôles ont ainsi été réalisés depuis 2013 par ELOA).

D'autre part, le SIBA travaille à limiter les zones d'inondation en réalisant de grands travaux sur les eaux pluviales, rappelant que les communes ont de leur côté la charge de l'entretien et du fonctionnement lié à la gestion des eaux pluviales (voir également partie risques).

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE

Accusé certifié exécutoir BAS Réception par le préfet 102/07/2024 Publication : 02/07/202/4^d Arcachon Sud

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



3. Atouts, faiblesses, problématiques clés et enjeux

L'analyse des informations présentées met en évidence les points forts et les points faibles du territoire :

Points forts

- Un territoire bien alimenté en eau potable
- Une eau potable de qualité
- Une gestion de l'assainissement collectif de qualité
- Un système d'assainissement collectif globalement conforme

Questionnement

Comment contribuer à la non-dégradation des eaux ?

Points faibles

- Une ressource en eau sensible et à protéger
- Un système hydrographique et une position géographique source de risques naturels liés à l'élément eau (inondations, submersions marines)

De cette analyse découle les enjeux suivants :

- ☐ Limiter l'imperméabilisation des sols lors de la construction des infrastructures de transport ou de stationnement pour prendre en compte les risques d'inondation et de pollution des eaux liés au ruissellement (voir partie risques)
 - Prévoir un réseau de collecte du pluvial et des eaux de pluie efficace : canalisations étanches, chaussées drainantes, fossés filtrants, bassins de rétention (avec filtre végétal à base de roseaux par exemple), débits limités lors du rejet dans le milieu;
 - Opter pour des revêtements perméables au niveau des voies permettant de ne pas contraindre l'écoulement naturel des eaux ;
 - Dans la mesure du possible, développer des réseaux de voirie éloignés des captages et de leurs périmètres de protection. Dans le cas contraire, proposer des mesures de réduction et de compensation des impacts.
- ☐ Intégrer la préservation des profils naturels des cours d'eau lors du franchissement de ceux-ci par de nouvelles infrastructures de transport.

Eau: leviers d'actions du PDU

		Réponse du PDU
Problématique	Effets attendus du PDU	Moyens d'action du PDU
Eau (protection de la ressource et de la qualité des eaux) : sensibilité aux pollutions d'origine routière véhiculées par les eaux pluviales/eaux de ruissellement	Neutre	Protection assurée par la Loi sur l'eau et les Dossiers Loi sur l'Eau mis en œuvre dans les projets d'infrastructures routières Développement de modes de déplacements et d'infrastructures routières moins consommatrices d'espaces afin de limiter l'imperméabilisation des sols (trouver un équilibre entre taille de la voirie et les modes doux)

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet 02/07/2024

Publication : 02/07/2024 d'Arcachon Sud

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



RESSOURCES MINERALES

1. Positionnement de la thématique par rapport au PDU et rappels règlementaires

1.1. Positionnement de la thématique vis-à-vis du PDU

Le PDU, en déterminant l'organisation du transport des personnes et des marchandises, la circulation et le stationnement, peut être amené à programmer la réalisation de nouvelles voies de circulation et/ou de nouveaux espaces de stationnements, ou d'autres types d'aménagements, et générer ainsi une certaine consommation de granulats.

En contrepartie, en tant que document de gestion des transports de marchandises, il peut mettre en place des actions permettant de réduire les nuisances liées aux transports de granulats, notamment les émissions de poussières et de gaz à effet de serre.

1.2. Rappels réglementaires et documents de référence

NB: L'articulation avec les documents cadres sera développée dans une partie dédiée du rapport environnemental.

1.2.1. Rappels réglementaires

- Loi du 4 janvier 1993, modifiant le Code minier : les carrières sont soumises à la législation des ICPE et doivent faire l'objet de schémas départementaux. L'objectif affiché est de réduire de 40 % en 10 ans les extractions de matériaux alluviaux.
- **Décret du 11 juillet 1994 relatif aux schémas départementaux des carrières**, visant à assurer une gestion optimale et rationnelle des ressources et une meilleure protection de l'environnement.

1.2.2. Documents de référence

- Le Schéma Départemental des Carrières (SDC) de Gironde révisé et approuvé le 31 mars 2003 ;
- Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Adour-Garonne 2016-2021 approuvé le 1er décembre 2015 ;
- Le Schéma Régional des Carrières (SRC) de Nouvelle-Aquitaine, en cours d'élaboration, approbation planifiée pour la fin de l'année 2023. Une fois en vigueur, le SRC se substitue aux actuels Schémas Départementaux des Carrières et définira les mesures pour assurer l'approvisionnement durable des territoires régionaux en ressources minérales.

2. Points clés analytiques

2.1. Ressource géologique

N. B. Cette partie fait référence à la partie relative à la géologie.

Sources : BRGM carte géologique 1/50 000, Contribution au Schéma Régional des Carrières de la Nouvelle-Aquitaine : Inventaire des ressources minérales primaires terrestres – BRGM

Trois types de roches affleurent sur ce territoire, dans l'ordre chronologique :

- Des sables qui forment la plaine des Landes de Gascogne (« Sable des Landes ») ;
- Des alluvions en bordure de bassin d'Arcachon jusqu'à Lanton ;
- Des sables fins sur la façade océanique (sables marins et cordon dunaire).

Les ressources minérales du territoire sont donc principalement de sables.





2.2. Chiffres clés de 2015 sur le département de la Gironde

Source: DREAL Nouvelle-Aquitaine - Service Patrimoine naturel

En 2015, la consommation de granulats en Gironde s'élève à **7 640 000 tonnes, soit 5,1 tonnes par habitant**, soit 20 % de la consommation totale de la région Nouvelle-Aquitaine.

Les principales consommations sont constituées de :

- Roches meubles : 4 195 000 tonnes (55 %) ;
- Roches calcaires : < 1 585 000 tonnes (21 %);
- Roches éruptives : 1 380 000 tonnes (18 %) ;
- Matériaux issus du recyclage : > 480 000 tonnes (6 %).

La production girondine est de 4 670 000 tonnes (11,5 % de la production totale de la région Nouvelle-Aquitaine).

Les principales productions sont constituées de :

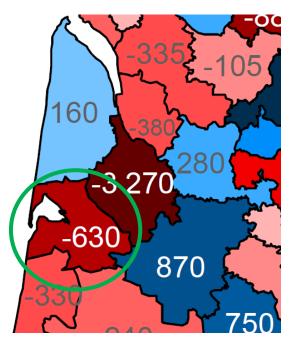
- Roches meubles: 3 945 000 tonnes (73 %);
- Roches calcaires : < 245 000 tonnes (23 %);
- Matériaux issus du recyclage (4 %).

Le département est donc déficitaire de **2 970 000 tonnes.** Ces besoins sont comblés principalement grâce aux importations (dont des quantités importantes de roches éruptives).

2.3. Chiffres clés de 2015 sur le SCoT du Bassin d'Arcachon et du Val de l'Eyre (SYBARVAL)

Source: DREAL Nouvelle-Aquitaine – Service Patrimoine naturel

En 2015, la consommation de granulats sur le territoire du SCoT s'élève à **695 000 tonnes** pour une production de **65 000 tonnes**. A l'instar du département, le territoire est en situation déficitaire avec un solde négatif de **-630 000 tonnes**.



Solde production- consommation à l'échelle des SCoT de la Gironde (Source : UNICEM 2015)

2.4. Les carrières sur le territoire

Source: InfoTerre, BRGM, consulté en décembre 2019

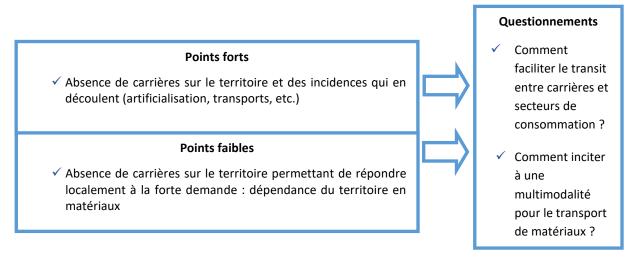




Aucune carrière en activité n'est présente sur le territoire d'après le BRGM. Aucune exploitation fermée n'a également été identifiée. Le territoire est donc dépendant des apports en granulats provenant de l'extérieur.

3. Atouts, faiblesses, problématiques clés et enjeux

L'analyse des informations présentées met en évidence les points forts et les points faibles du territoire :



De cette analyse découle les enjeux suivants :

Les enjeux pour les ressources minérales sont très faibles du fait de l'absence de carrière sur le territoire.

☐ Réguler le transit vers les sites de consommation de matériaux.

Ces enjeux sont à mettre en regard des leviers d'action du PDU :

		Réponse du PDU
Problématique	Effets attendus du PDU	Moyens d'actions du PDU
 Ressources minérales : permettre une accessibilité facilitée et maitrisée des granulats sur le territoire de la COBAS 	Neutre	 Privilégier l'utilisation des ressources situées le plus près possible des lieux de consommation et limiter au maximum le transport des granulats.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet 02/07/2024

Publication : 02/07/2024 d'Arcachon Sud

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



ENERGIE ET GAZ A EFFET DE SERRE

1. Positionnement de la thématique par rapport au PDU et rappels règlementaires

1.1. Positionnement de la thématique vis-à-vis du PDU

La question climat-air-énergie constitue un véritable enjeu visé par les lois « Grenelle » et la récente loi relative à la transition énergétique et à la croissance verte (loi TECV).

Par l'utilisation quasi systématique d'énergies fossiles pour alimenter les transports routiers, les ménages sont très dépendants des prix du pétrole dans leurs déplacements quotidiens et leur approvisionnement. Organiser des transports collectifs à prix fixes permet de libérer certains ménages d'une précarité énergétique par leur dépendance à la voiture individuelle. La facilitation du fret pour le transport de marchandises ou l'organisation d'alternatives aux camions de livraison en centre urbain permet également d'intégrer la transition énergétique.

1.2. Rappels règlementaires et documents de référence

N. B. L'articulation avec les documents cadres sera développée dans une partie dédiée du rapport environnemental.

1.2.1. Au niveau international

La gouvernance climatique mondiale s'appuie aujourd'hui sur deux traités fondateurs :

- La Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) signée à Rio en 1992 et ratifiée par 195 États et l'Union européenne ;
- Le **protocole de Kyoto** adopté le 11 décembre 1997 : diminution d'un facteur 4 des émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2050.

Pour faire le point sur l'application de ces traités et négocier de nouveaux engagements, des conférences intergouvernementales sont organisées par l'ONU à intervalles réguliers : les **sommets de la Terre** et les **Conférences des Parties (COP).**

1.2.2. Au niveau communautaire

- 1^{er} paquet énergie-climat dit « 3x20 » (décembre 2008) : la règle des « 3 x 20 » fixée par l'Union européenne vise d'ici 2020 les objectifs suivants : augmentation de 20 % de l'efficacité énergétique, diminution de 20 % des émissions de CO2 et couverture de 20 % des besoins en énergie par des énergies renouvelables (23 % pour la France) ;
- 2º paquet énergie-climat dit « 40-27-27 » (octobre 2014) : le nouveau paquet énergie-climat a été défini avec des objectifs rehaussés : réduction des émissions de carbone de 40 % par rapport à 1990, porter la part des énergies renouvelables à au moins 27 % dans le mix énergétique, améliorer l'efficacité énergétique d'au moins 27 % (porté à 30 % depuis le 30 novembre 2016) ;
- Directive 2009/28/CE du Parlement européen et du conseil du 23 avril 2009 relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables. Elle fixe pour la France à 23 % la part d'énergies renouvelables dans la consommation finale d'énergie en 2020.

1.2.3. Au niveau national

- Loi LAURE du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (n° 96-1236), intégrée au code de l'environnement (Articles L.221-1 à L.223-2 et R.221-1 à R.223-4), définit des mesures techniques nationales en vue de réduire les consommations énergétiques et limiter les émissions de polluants liées à ces consommations.
- Loi Grenelle 1 n° 2009-967 du 3 août 2009 définit les orientations en matière de maitrise de l'énergie, de développement des énergies renouvelables et de lutte contre les changements climatiques.

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet 02/07/2024
Publication : 02/07/2024 d'Arcachon Sud

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



- Loi Grenelle 2 n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement a rendu les Plans Climat-Energie territoriaux (PCET) obligatoires pour les collectivités de plus de 50 000 habitants (obligation avant le 31 décembre 2012).
- Loi n° 2015-992 relative à la Transition énergétique pour la croissance verte (LTECV) du 17/08/2015 a modernisé les PCET désormais « Plans Climat-Air-Energie territoriaux » (PCAET). Le PCAET est désormais porté uniquement par les intercommunalités de plus de 20 000 habitants et concerne tout le territoire de la collectivité (et non plus le champ de compétences de cette collectivité). Les objectifs nationaux inscrits dans la LTECV à l'horizon 2030 sont les suivants :
- Réduction de 4 % des émissions de GES par rapport à 1990 ;
- Réduction de 20 % de la consommation énergétique finale par rapport à 2012 ;
- 32 % d'énergie renouvelable dans la consommation finale d'énergie.
- Le nouveau Plan climat de la France, la Stratégie nationale bas-carbone (SNBC) et la Programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE).

Pour atteindre les objectifs fixés par la loi TECV, la France s'est dotée de 3 outils complémentaires de programmation nationale de son action : un nouveau Plan Climat (présenté en juillet 2017), une Programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) à court-moyen terme et une Stratégie nationale Bas Carbone (SNBC) à long terme. Cette dernière définit une trajectoire de baisse des émissions de gaz à effet de serre jusqu'en 2028.

- Loi n° 2019-1147 du 8 novembre 2019 relative à l'énergie et au climat fixant l'objectif de neutralité carbone en 2050, ce qui nécessite une division au moins par six des émissions de gaz à effet de serre d'ici cette échéance.

1.2.4. Au niveau régional, départemental et local

- Le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET)
 Nouvelle-Aquitaine adopté par le Conseil régional le 16 décembre 2019 et approuvé par la Préfète de région le 27 mars 2020 : Ce document intégrateur a pour vocation de regrouper plusieurs plans et schémas existants dont le SRCAE Aquitaine ;
- Le Schéma régional climat air énergie (SRCAE) Aquitaine approuvé le 15/11/2012;
- Le **Schéma régional éolien (SRE)** annexé au SRCAE, annulé le 12/02/2015 par décision du tribunal administratif de Bordeaux ;
- Le Schéma régional de raccordement au réseau des énergies renouvelables (S3REnR) Aquitaine approuvé le 15/04/2015 ;
- Le **Schéma de cohérence territoriale du Bassin d'Arcachon Val de l'Eyre (SYBARVAL)** en cours d'élaboration ;
- Le Plan climat énergie territorial (PCET) de la région Aquitaine lancé le 1^{er} octobre 2010 ;
- Le Plan climat énergie territorial (PCET) du conseil départemental de Gironde lancé le 1^{er} juillet 2010 ;
- Le Plan climat énergie territorial (PCET) de la COBAS lancé le 1^{er} mars 2012 ;
- Le Plan climat air énergie territorial (PCAET) du SYBARVAL lancé le 13 février 2017 et approuvé le 20 décembre 2018.

→ Le Schéma régional d'aménagement de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) Nouvelle-Aquitaine

Le SRADDET a été approuvé en décembre 2019. Dans son objectif stratégique 2.3 « Accélérer la transition énergétique et écologique pour un environnement sain », le SRADDET développe les objectifs suivants :

- Objectif 43 : Réduire les consommations d'énergie et les émissions de GES aux horizons 2021, 2026, 2030 et 2050 ;
- Objectif 44 : Améliorer la qualité de l'air aux horizons 2020 et 2030
- Objectif 45 : Développer les modes de déplacement alternatifs à la voiture solo
- Objectif 46 : Développer les infrastructures de diffusion et de production d'énergie pour les nouvelles motorisations
- Objectif 47 : Structurer la chaine logistique des marchandises, en favorisant le report modal vers le fer et le maritime et le développement des plateformes multimodales
- Objectif 48 : Réduire les trafics poids lourds en transit international par des itinéraires obligatoires, péages, autoroutes ferroviaires, autoroutes de la mer, etc.
- Objectif 49 : Réduire les consommations d'énergie dans les bâtiments

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet 02/07/2024

Publication : 02/07/2024

Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



- Objectif 50 : Faire de la Nouvelle-Aquitaine la première « région étoilée » de France, en stoppant la pollution lumineuse du ciel nocturne
- Objectif 51 : Valoriser toutes les ressources locales pour multiplier et diversifier les unités de production d'énergie renouvelable
- Objectif 52 : Développer la ressource et l'usage du bois énergie issu de forêts gérées durablement dans le respect de la hiérarchie des usages (bois d'œuvre et d'industrie)
- Objectif 53 : Développer les réseaux de chaleur, à toutes les échelles territoriales, en accompagnement de la densification urbaine
- Objectif 54 : Développer les pratiques agroécologiques et l'agriculture biologique
- Objectif 55 : Développer l'écoconstruction en visant l'amélioration de la qualité de l'air intérieur.
- → Le Plan climat air énergie territorial du Bassin d'Arcachon Val de l'Eyre (PCAET SYBARVAL)

Le PCAET est un projet territorial de développement durable à la fois stratégique et opérationnel. Il prend en compte la problématique climat-air-énergie autour de plusieurs axes d'actions :

- La réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES)
- L'adaptation au changement climatique
- La sobriété énergétique
- La qualité de l'air
- Le développement des énergies renouvelables.

Il est révisable tous les six ans. L'article 188 de la LTECV le rend obligatoire pour les collectivités locales de plus de 20 000 habitants.

Le Plan Climat Air Énergie Territorial du Bassin d'Arcachon Val de l'Eyre (PCAET du SYBARVAL) a été approuvé le 20 décembre 2018.

1.3. Objectifs de référence

1.3.1. Consommation et production d'énergie

Plan ou programme c	oncerné			
Code de l'énergie — A	Article L100-4			
	-20 % de la consommation énergétique finale en 2030 et -50 % en 2050 par rapport à 2012			
	-30 % de la consommation énergétique primaire d'énergies fossiles en 2030			
	32 % d'EnR dans la consommation finale brute d'énergie en 2030 (dont 40 % dans la production d'électricité,			
Objectifs	38 % dans la consommation finale de chaleur, 15 % dans la consommation finale de carburant et 10 % dans la consommation de gaz)			
	Multiplication par 5 de la quantité de chaleur et de froid renouvelable et de récupération livrée par les réseaux de chaleur et de froid à l'horizon 2030			
Le Schéma régional d'	aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) de la région Nouvelle-Aquitaine			
Prise en compte	Adopté par le 16 décembre 2019 et approuvé le 27 mars 2020			
Objectif 43:	Objectifs de réduction de la consommation d'énergie finale tous secteurs d'activité confondus par rapport à			
Réduire les	l'année de référence 2010 :			
consommations	-14 % en 2021 ; -23 % en 2026 ; -30 % en 2030 et -50 % en 2050			
d'énergie et les	Consommation d'énergie finale pour les déplacements de personnes et transport de marchandises par rapport à			
émissions de GES	l'année de référence 2010 :			
aux horizons 2021,	-8 % en 2021 ; -22 % en 2026 ; -34 % en 2030 et -61 % en 2050			
2026, 2030 et 2050				
	chéma régional climat air énergie (SRCAE) de la région Aquitaine			
Prise en compte	Approuvé le 15/11/2012			
	Réduction de 28,5 % des consommations énergétiques finales d'ici 2020 par rapport à celles de 2008			
Objectifs	Production des énergies renouvelables équivalente à 25,4 % de la consommation énergétique finale en 2020			
	Réduction de 20 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) d'ici 2020 par rapport à celles de 1990			
	nce territoriale du Bassin d'Arcachon Val de l'Eyre (SCoT SYBARVAL)			
Compatibilité	En cours d'élaboration			
Objectifs	<u> </u>			
	ergie Territorial du Bassin d'Arcachon Val de l'Eyre (PCAET SYBARVAL)			
Compatibilité	Approuvé le 20 décembre 2018			
Objectifs de	-20 % de consommations énergétiques finales en 2030 (par rapport à 2012)			
réduction des	-34 % de consommation d'énergie fossile en 2030 (par rapport à 2012)			
consommations -50 % de consommations énergétiques finales en 2050 (par rapport à 2012)				
d'énergies				
Objectifs de	Multiplication par 2 de la production d'EnR en 2030 par rapport à 2015, représentant 17 % de la consommation			
production	finale (hors SMURFIT)			





d'énergies	Multiplication par 3 de la production d'EnR en 2050 par rapport à 2015, représentant 50 % de la consommation
renouvelables	finale

1.3.2. Émissions de gaz à effet de serre (GES)

Plan ou programme c	oncerná			
Code de l'énergie — A				
Objectifs	-40 % d'émissions de GES entre 1990 et 2030			
Objectils	-75 % d'émissions de GES entre 1990 et 2050			
Le Schéma régional d'	aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) de la région Nouvelle-Aquitaine			
Prise en compte	Adopté par le 16 décembre 2019 et approuvé le 27 mars 2020			
Objectif 43:	Objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre tous secteurs d'activité confondus par rapport à l'appée de référence 2010 :			
Réduire les consommations	- 20 % en 2021 ; -34 % en 2026 ; -45 % en 2030 et -75 % en 2050 ;			
d'énergie et les	Objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre pour les déplacements de personnes et transport de			
émissions de GES	marchandises par rapport à l'année de référence 2010 :			
aux horizons 2021,	-13 % en 2021 ; -31 % en 2026 ; -45 % en 2030 et -94 % en 2050 ;			
2026, 2030 et 2050	13 % CH 2021, 31 % CH 2020, 43 % CH 2030 CL 34 % CH 2030,			
Le Schéma régional cl	imat air énergie (SRCAE) de la région Aquitaine			
Prise en compte	Approuvé le 15/11/2012			
Objectifs				
Le Schéma de cohérei	nce territoriale du Bassin d'Arcachon Val de l'Eyre (SCoT SYBARVAL)			
Compatibilité	En cours d'élaboration			
Objectifs	_			
Le Plan Climat Air Éne	Le Plan Climat Air Énergie Territorial du Bassin d'Arcachon Val de l'Eyre (PCAET SYBARVAL)			
Compatibilité	Approuvé le 20 décembre 2018			
Objectifs de	-32 % en 2030 par rapport à 2012 (-39,5 % par rapport à 1990)			
réduction des	-75 % à l'horizon 2050 par rapport à 2012			
émissions de GES	75 76 d THORIZON 2000 pai Tapport d 2012			

2. Définitions

2.1. Définitions relatives à l'énergie

Consommation énergétique finale : Il s'agit de la quantité d'énergie disponible pour l'utilisateur final. Elle exclut donc les pertes de distribution (ex. : pertes en lignes). La consommation finale sert à suivre l'évolution des diverses formes d'énergie dans les différents secteurs utilisateurs.

Consommation énergétique primaire : La consommation énergétique primaire est la consommation finale à laquelle on ajoute les pertes et la consommation des producteurs et transformateurs d'énergie.

La tonne d'équivalent pétrole (tep) : unité de mesure de l'énergie. Une tep correspond à l'énergie produite par la combustion d'une tonne de pétrole ce qui représente environ 11 600 kWh;

2.2. Définitions relatives aux gaz à effet de serre (GES)

Les gaz à effet de serre (GES) sont nécessaires à la vie sur terre. Ils empêchent en effet certains rayonnements solaires d'être renvoyés de la Terre vers l'espace, ce qui participe au maintien d'une température moyenne sur notre planète de l'ordre de 15 °C. Sans eux, la température moyenne ne serait que de -18 °C. Ces gaz, au centre desquels figure le dioxyde de carbone (CO₂), sont émis en grande quantité par les activités humaines. Les principaux gaz à effet de serre définis par le protocole de Kyoto sont :

- Le dioxyde de carbone (CO₂);
- Le méthane (CH₄);
- Le protoxyde d'azote (N2O);
- L'hexafluorure de soufre (SF₆);
- Les hydrofluorocarbures (HFC);
- Les hydrochlorofluorocarbures (HCFC);
- Le trifluorure d'azote (NF₃).

Le secteur des transports est le secteur d'activité le plus émetteur de GES en France et compte pour près de 38 % des émissions totales de GES, dont 95 % imputable aux transports routiers de voyageurs et de marchandises





(Source ministère de l'Environnement 2013). Il convient donc de prendre en compte l'impact anthropique sur l'effet de serre des émissions issues du transport.

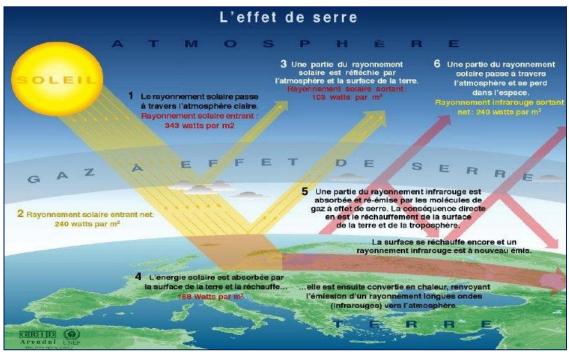


Schéma résumant le processus d'effet de serre (source : site internet agirr.org ; GIEC)

2.3. Les différents types d'émissions de gaz à effet de serre (GES)

Les émissions de gaz à effet de serre peuvent être différenciées entre :

- Les émissions directes et les émissions indirectes :
- Les émissions d'origine énergétiques et les émissions non énergétiques.

2.3.1. Émissions directes et indirectes

- **Périmètre 1 (dit aussi Scope 1) : les émissions directes** : il s'agit de rejets polluants qui sont directement émis par une activité. Par exemple, la circulation d'une voiture rejette des gaz polluants en sortie de pot d'échappement. Autre exemple, le chauffage ou la climatisation des locaux tertiaires de l'agglomération.
- Périmètre 2 : les émissions indirectes induites par l'achat d'électricité
- **Périmètre 3: toutes les autres émissions indirectes**: ce sont des rejets qui sont émis à l'issue d'un processus de transformation ou de production, on parle alors d'émissions « grises ». Par exemple, la production et le transport des combustibles fossiles jusqu'à leur lieu de consommation génèrent des émissions de gaz à effet de serre. Autre exemple, la consommation de produits alimentaires (légumes frais, gâteaux industriels, boîtes de conserve...) engendre indirectement des émissions de gaz à effet de serre liées notamment aux processus agricoles de production et aux énergies mises en œuvre pour transformer et transporter ces produits. Ce poste constitue souvent une part importante, voire majoritaire du bilan, c'est tout l'intérêt du bilan GES que de la mesurer.

2.3.2. Émissions d'origine énergétique ou non énergétique :

- Les émissions énergétiques : il s'agit de rejets atmosphériques issus de la combustion ou de l'utilisation de produits énergétiques. On retrouve par exemple la combustion de gaz naturel pour le chauffage des bâtiments, la consommation d'électricité pour l'éclairage, etc.
- Les émissions non énergétiques : ce sont des émissions de gaz à effet de serre qui ont pour origine des sources non énergétiques. Elles regroupent par exemple, les fuites de gaz frigorigènes dans les installations de climatisation, la mise en décharge des déchets émettant des gaz à effet de serre par la décomposition des matières qui sont enfouies, etc.





3. Points clés analytiques

3.1. Consommations énergétiques

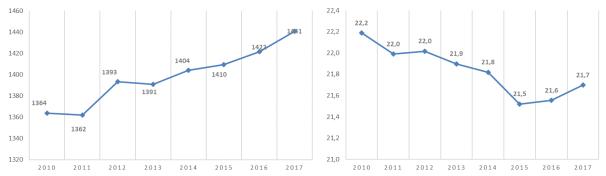
Source: ALEC

3.1.1. Consommation énergétique finale totale

→ Consommation énergétique finale totale et consommation finale par habitant

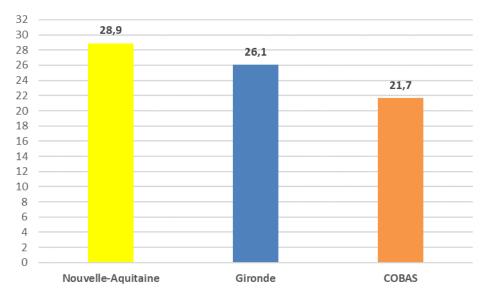
En 2017, **1 441 GWh** d'énergie finale ont été consommés sur le territoire de la COBAS, soit **21,7 MWh par habitant.**

Bien que la consommation énergétique ait augmenté depuis 2010, passant de 1 364 GWh à 1 441 GWh en 2017 (+6 %), la consommation énergétique par habitant est en diminution en passant de 22,2 MWh par habitant à 21,7 MWh par habitant (-2 %).



À gauche : Évolution de la consommation d'énergie finale de 2010 à 2017 (en GWh) ; à droite : Évolution de la consommation finale d'énergie par habitant de 2010 à 2017 (en MWh/hab.) (source : ALEC)

Les habitants de la communauté d'agglomération consomment moins d'énergie que les habitants à l'échelle de la région et du département (respectivement 28,9 MWh/hab., 26,1 MWh/hab. en 2017).



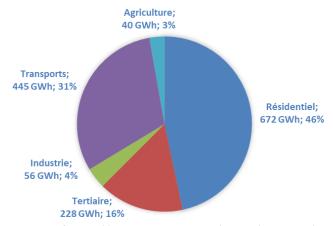
Comparaison de la consommation d'énergie par habitant en 2017 (en MWh/hab.) (Source : ALEC, AREC)





→ Consommation énergétique finale par secteur d'activité

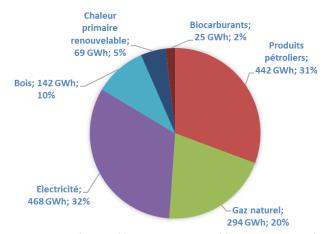
En 2017, le **secteur des transports** est le deuxième secteur le plus énergivore du territoire avec 445 GWh soit 31 % de l'énergie totale consommée. Le secteur résidentiel avec 46 % des consommations (672 GWh) est le secteur d'activité le plus consommateur d'énergie.



Consommation finale d'énergie par secteur d'activité en 2017 (Source : ALEC)

Consommation énergétique finale par type d'énergie

En 2017, le type d'énergie le plus consommé sur le territoire est l'électricité (32 %), suivie de près par les produits pétroliers (31 %). Le gaz naturel arrive en troisième position avec 20 % de l'énergie finale consommée. La part du bois s'élève à 10 %. La chaleur primaire renouvelable représente une part significative avec 5 % des consommations. Enfin, 2 % de l'énergie consommée est issue des biocarburants.



Consommation finale d'énergie par type d'énergie en 2017 (Source : ALEC)



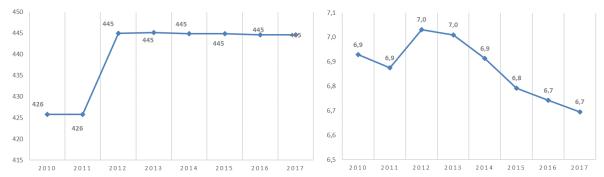


3.1.2. Consommation énergétique finale du secteur des transports

Consommation énergétique finale du secteur des transports par habitant

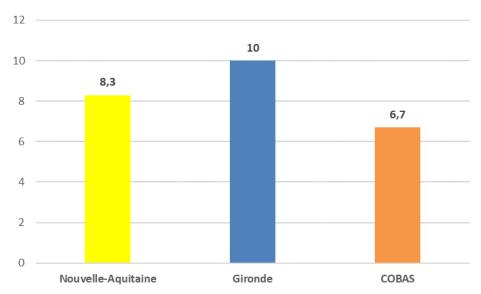
En 2017, **445 GWh** d'énergie finale ont été consommés par le secteur des transports sur le territoire de la COBAS, soit **6,7 MWh par habitant**

Entre 2010 et 2017, la consommation du secteur est passée de 426 GWh à 445 GWh soit une augmentation de 4 %. Alors que la consommation du secteur par habitant a diminué en passant de 6,9 MWh à 6,7 MWh (-3 %).



À gauche : Évolution de la consommation d'énergie finale du secteur des transports de 2010 à 2017 (en GWh) ; à droite : Évolution de la consommation finale d'énergie par habitant du secteur des transports de 2010 à 2017 (en MWh/hab.) (source : ALEC)

Le ratio de consommation pour le secteur des transports est plus faible que celui de la région et que celui du département (respectivement 8,3 MWh/hab., 10,0 MWh/hab. en 2017).



Comparaison de la consommation d'énergie par habitant pour le secteur des transports en 2017 (en MWh/hab.) (Source : ALEC, AREC)

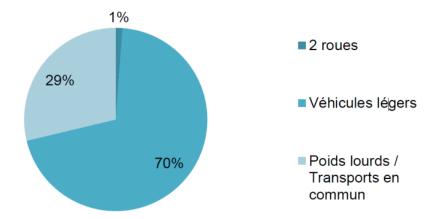




3.1.3. Zoom sur le transport routier

SOURCE: DIAGNOSTIC TERRITORIAL ET BILAN ENERGETIQUE ET ORIENTATIONS — PCAET SYBARVAL

Le transport routier représente presque l'intégralité des consommations du secteur des transports à l'échelle du SYBARVAL (environ 99 %). Celui-ci se répartit en 71 % pour les véhicules légers et 2 roues et 29 % pour les poids lourds.



Répartition des consommations de carburants par type de véhicule (Source : ORECCA – ALEC)

Les pôles générateurs sont diffus sur le territoire, engendrant des déplacements plus nombreux et ne favorisant pas l'utilisation des transports en commun. De mesures encouragent la densification urbaine au niveau des gares et des centres-villes existants. En 2020, 56% des déplacements domicile-travail se font au sein du territoire de la COBAS, principalement au sein de La Teste-de-Buch et de Gujan-Mestras. Pour les déplacements internes à la COBAS, la voiture est préférée, avec 81% de part modale (données Insee 2020).

Les déplacements entre une commune de la COBAS et l'extérieur représentent 44% des flux Domicile-Travail. La principale destination étant la métropole Bordelaise, avec 33% des échanges. La voiture représente 85% de part modale.

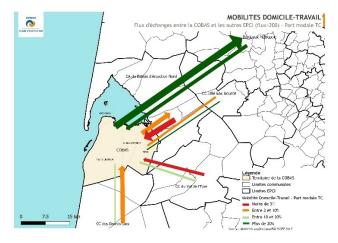


Figure 16 : Flux de déplacements domicile-travail extérieurs (INSEE 2019)

La forte utilisation de la voiture est associée à un taux de motorisation (part des ménages disposant d'au moins une voiture) relativement important de 90% en 2020 contre 84% à l'échelle nationale. Hormis les déplacements quotidiens, la COBAS accueille chaque été, un nombre important de visiteurs (près de 2 millions de visiteurs/an se rendent à la Dune du Pilat en période estivale) et de saisonniers (4 000 emplois saisonniers) (Source : Recueil de données touristiques – Bassin d'Arcachon 2017 – Syndicat Intercommunal du Bassin d'Arcachon).

PDM COBAS – Annexe environnementale – version avant approbation

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet 02/07/2024

Publication : 02/07/2024

Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



3.2. Production énergétique

Source: ALEC

3.2.1. Production d'énergie primaire par filière

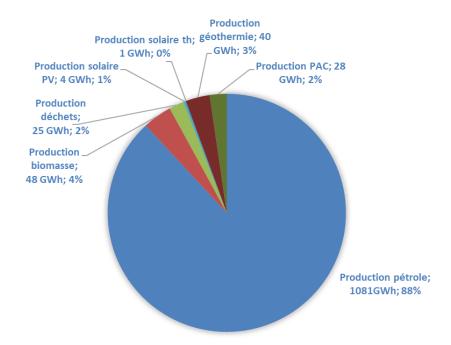
En 2017, 1 227 GWh d'énergie primaire ont été produits sur le territoire de la COBAS, soit environ 85 % de l'énergie consommée la même année.

Entre 2010 et 2017, la production d'énergie primaire a diminué passant de 1 395 GWh à 1 227 GWh (-12 %).



Évolution de la production d'énergie primaire de 2010 à 2017 en GWh (source : ALEC)

La plus grande source d'énergie est de loin le pétrole qui représente la majorité de l'énergie produite sur le territoire (88 %). La production pétrolière représente en proportion les trois quarts (75 %) de l'énergie consommée sur la COBAS. Cette production a lieu principalement sur la commune de La Teste-de-Buch (979 GWh en 2017) et sur la commune d'Arcachon (288 GWh en 2017).



Production d'énergie primaire en 2017 en GWh (source : ALEC)

La production d'énergie issue du pétrole est en diminution passant de 1 267 GWh en 2010 à 1 081 GWh en 2017 (-15 %).

Le tableau suivant liste les principales zones de production de pétrole sur le territoire de la COBAS :





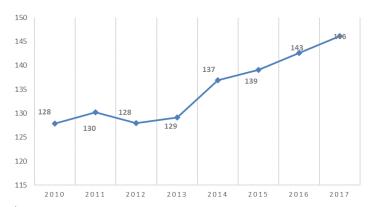
Zones de production de pétrole sur le territoire et quantités produites (source : Diagnostic du PCAET SYBARVAL ; bulletin d'information n° 101 du BEPH, décembre 2015)

Commune	Site de production	Tonnage produit en 2015
Arcachon	Les Pins	7 951
Gujan-Mestras	Tamaris	4 706
La Teste-de-Buch	Cazaux	90 058
	Les Arbousiers	2 312
	Les Mimosas	3 844

3.2.2. Production d'énergie primaire renouvelable

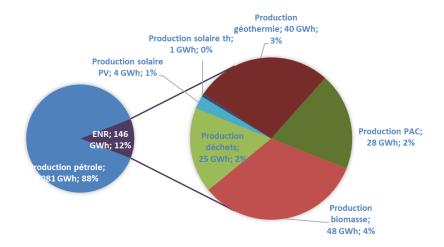
En 2017, 146 GWh d'énergie primaire ont été produits sur le territoire de la COBAS, soit environ 12 % de l'énergie produite et 10 % de l'énergie consommée la même année sur le territoire.

Entre 2010 et 2017, la production d'énergie primaire renouvelable a augmenté en passant de 128 GWh à 146 GWh (+14 %). Sa part dans la production d'énergie primaire totale est passée de 9 % en 2010 à 12 % en 2017.



Évolution de la production d'énergie primaire renouvelable de 2010 à 2017 en GWh (source : ALEC)

Le graphique ci-dessous détaille la part de la production d'énergie primaire renouvelable. La plus grande source d'énergie renouvelable est la biomasse (4 %), suivie par la géothermie (3 %), les pompes à chaleur (2 %) et les déchets (2 %). Enfin, la production d'énergie issue du solaire (majoritairement énergie solaire photovoltaïque) représente 1 % de l'énergie produite sur le territoire.



Production d'énergie primaire en 2017 en GWh avec le détail des énergies renouvelables (source : ALEC)

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE

Accusé certifié exécutoire

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



3.2.3. Potentiel et production d'énergie renouvelable détaillée par type

→ La biomasse

La biomasse est la première source d'énergie renouvelable sur le territoire intercommunal avec environ 48 GWh produits en 2017 (4 % de l'énergie produite sur le territoire). La production d'énergie issue de la biomasse est en diminution depuis 2010 (-6 %).

PDM COBAS – Annexe environnementale – version avant approbation

Historiquement, la forêt de la plaine des Landes est en quasi-totalité dédiée à la production de résineux (plantation systématique décidée au milieu du XIXe siècle, remplaçant rapidement les activités pastorales existantes). D'abord cultivée pour la résine (gemme), la valorisation principale est aujourd'hui celle de la production de bois : bois d'industrie, bois d'œuvre, mais également bois-énergie (source : SCoT SYBARVAL).

Le bois est une ressource importante du territoire. En effet, la COBAS est recouverte à 71 % par la forêt (Source : BD TOPO IGN).

→ La géothermie

La géothermie est la deuxième source d'énergie renouvelable sur le territoire intercommunal avec environ 40 GWh produits en 2017 (3 % de l'énergie produite sur le territoire). La production d'énergie issue de la géothermie est en augmentation depuis 2010 (+ 2 %).

Deux installations géothermiques sont présentes sur le territoire. La première sert à chauffer les eaux du parc de loisirs aquatiques Aqualand à Gujan-Mestras, la deuxième étant utilisée pour le chauffage des bassins d'une ferme piscicole au Teich (L'Esturgeonnière). La part renouvelable de la production totale de ces deux installations représente environ 40 GWh.

→ Les pompes à chaleur (PAC)

Le nombre de pompes à chaleur installées et en fonctionnement sur le territoire ne peut pas être connu avec précision. Une estimation est alors faite à partir du nombre de pompes à chaleur vendues en France et des productions nationales.

Sur le territoire de la COBAS, les pompes à chaleur (PAC) ont produit environ 28 GWh en 2017 (2 % de l'énergie produite sur le territoire). La production d'énergie (chaleur) issue des pompes à chaleur est en forte augmentation depuis 2010 (+ 111 %).

→ Les déchets

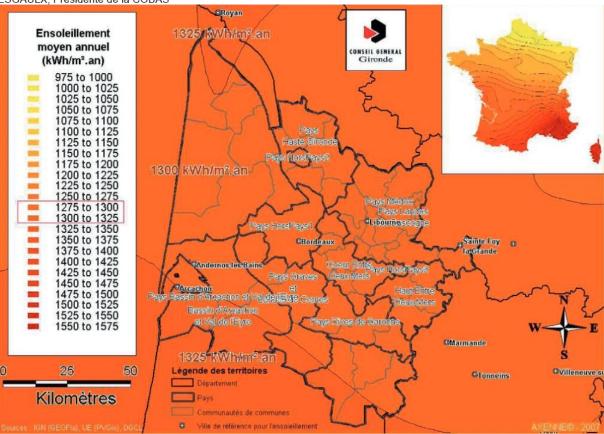
Les déchets ont permis de produire environ 25 GWh en 2017 sur le territoire (2 % de l'énergie produite sur le territoire). La production d'énergie issue des déchets est en augmentation depuis 2010 (+ 9 %).

Le pôle « Environnement & Gestion des Déchets » de la COBAS assure la compétence de collecte et de traitement des déchets. Les déchets ménagers peuvent être valorisés sous forme de combustible (incinération) ou de biogaz.

→ Le solaire

L'ensoleillement moyen en Gironde est compris entre 1275 et 1325 kWh/m²/an (cf. carte suivante). Ce qui en fait un territoire favorable aux énergies solaires.





L'ensoleillement moyen en Gironde (Source : Schéma départemental des énergies renouvelables 2010, Axenne 2007)

Solaire photovoltaïque

Le solaire photovoltaïque représente 1 % de l'énergie produite sur le territoire, soit environ 3,8 GWh produits en 2017. La production a plus que triplé depuis 2010 (0,8 GWh).

D'après les données statistiques du ministère, le territoire compte 627 installations solaires photovoltaïques pour une puissance installée s'élevant à 3,17 MW.

Solaire thermique

La production solaire thermique est quant à elle beaucoup plus faible avec 833 MWh (moins de 1 % de l'énergie produite sur le territoire en 2017). Cette production est en constante progression depuis 2010 (+93 %).

Il est difficile de connaître précisément le parc et les productions résultantes pour cette énergie, les installations étant très diffuses et souvent sans comptage des consommations réelles.

→ L'éolien et l'hydroélectricité

Le territoire ne possède pas d'éolienne ni d'installation hydroélectrique. Le territoire n'est cependant pas favorable à l'éolien d'après le Schéma régional éolien (SRE) annexé au SRCAE Aquitaine. À noter que le SRE a été annulé le 12/02/2015 par décision du tribunal administratif de Bordeaux.

→ Les réseaux de chaleur

Le territoire possède le potentiel de créer des réseaux de chaleur grâce notamment à des ressources abondantes en bois-énergie et en géothermie.

Une chaufferie biomasse a été notamment installée à La Teste-de-Buch.

Les énergies marines (EMR)

Source : Diagnostic du PCAET du SYBARVAL

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE

Accusé certifié exécutoires Réception par le préfet 02/07/2024 Publication : 02/07/2024 d'Arcachon Sud

PDM COBAS - Annexe environnementale - version avant approbation

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



En 2011 et 2012, le bureau d'études Artélia a réalisé une étude pour le GIP littoral aquitain concernant le potentiel en énergies marines renouvelables de la façade aquitaine. Sept énergies marines ont été recensées :

- Gisement houlomoteur;
- Gisement éolien ;
- Gisement hydrolien;
- Gisement de biomasse algale;
- Gisement marémoteur ;
- Gisement thermique;
- Gisement osmotique.

Les EMR représentent un potentiel important, mais la réalisation technique, la recherche technologique ou le conflit avec d'autres enjeux notamment paysagers et environnementaux excluent leur mobilisation.





3.3. Émissions de gaz à effet de serre

Source: ALEC

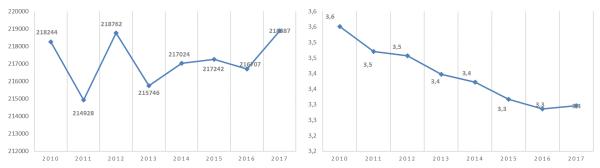
3.3.1. Émissions de gaz à effet de serre totales

→ Émissions de GES et émissions de GES par habitant

En 2017, **218 244 tonnes équivalent CO2** (teqCO2) ont été émises sur le territoire de la COBAS, soit **3,3 teqCO2** par habitant.

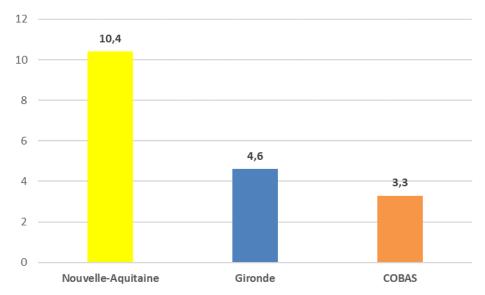
Les émissions de GES connaissent de fortes fluctuations d'une année à une autre entre 2010 et 2017. Malgré ces fluctuations annuelles, les émissions de 2017 restent toutefois très semblables à celles de 2010 (+0,3 %).

Concernant les émissions de GES par habitant, on constate à contrario une diminution progressive (-9 %).



À gauche : Évolution des émissions totales de GES de 2010 à 2017 (en teqCO2) ; à droite : Évolution des émissions de GES par habitant de 2010 à 2017 (en teqCO2/hab.) (Source : ALEC)

À titre de comparaison, les habitants du territoire émettent moins de GES que les habitants de la région Nouvelle-Aquitaine et ceux de la Gironde (respectivement 10,4 teqCO2/hab. et 4,6 teqCO2/hab.).

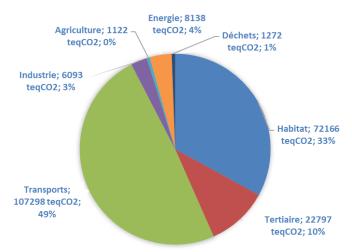


Comparaison des émissions de GES par habitant en 2017 (en MWh/hab.) (Source : ALEC, AREC)





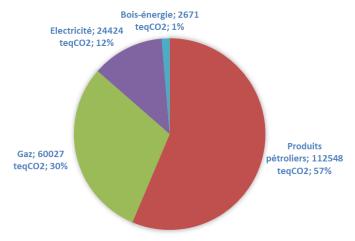
→ Émissions de GES par secteur d'activité



Émission de GES par secteur d'activité en 2017 (Source : ALEC)

Le secteur d'activité le plus émetteur est celui des transports avec **près de la moitié des émissions de GES totales** (49 %), suivi par l'habitat (33 %) et le tertiaire (10 %). L'énergie et l'industrie représentent respectivement 4 % et 3 % des émissions de GES totales. Le secteur des transports est celui qui émet le plus de GES, notamment en raison de la prépondérance des produits pétroliers dans ce secteur.

→ Émissions de GES énergétiques par type d'énergie



Émission de GES énergétiques par type d'énergie en 2017 (Source : ALEC)

Plus de la moitié des émissions de GES proviennent de la combustion des produits pétroliers (57 %). 30 % sont issues du gaz, 12 % de l'électricité et 1 % du bois énergie (1 %)





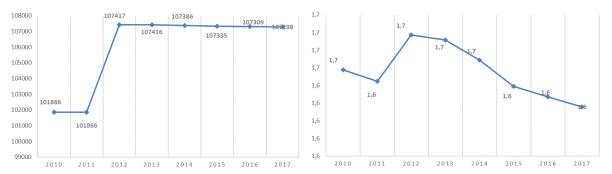
3.3.2. Émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports

Émissions de gaz à effet énergétiques du secteur des transports par habitant

En 2017, **107 298 tonnes équivalent CO₂ (teqCO2)** ont été émises par le secteur des transports sur le territoire de la COBAS, soit **1,6 teqCO₂ par habitant**.

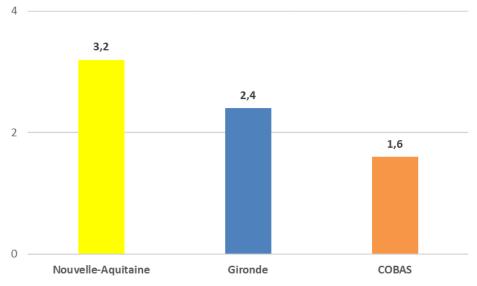
Tout comme pour les consommations énergétiques, les émissions de GES du secteur des transports ont augmenté en passant de 101 866 teqCO₂ en 2010 à 107 298 teqCO₂ en 2017 (+5 %).

À l'inverse, les émissions de GES des transports par habitant ont diminué en passant de 1,7 teq CO_2 /hab. à 1,6 teq CO_2 /hab. (-3 %).



À gauche : Évolution des émissions de GES du secteur des transports de 2010 à 2017 (en teq CO_2); à droite : Évolution des émissions de GES du secteur des transports par habitant de 2010 à 2017 (en teq CO_2 /hab.) (Source : ALEC)

Le ratio d'émission de GES pour le secteur des transports est plus faible que celui de la région et que celui du département (respectivement 3,2 teqCO₂/hab. et 2,4 teqCO₂/hab. en 2017).



Comparaison des émissions de GES par habitant pour le secteur des transports en 2017 (en MWh/hab.) (Source : ALEC, AREC)





4. Atouts, faiblesses, problématiques clés et enjeux

L'analyse des informations présentées met en évidence les points forts et les points faibles du territoire :

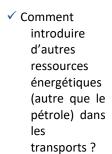
Points forts

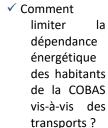
- ✓ Des consommations d'énergie finale habitant nar (21,7 MWh/hab.) plus faibles que les celles rencontrées aux échelles de la région et du département (respectivement 28,9 MWh/hab. et 26,1 MWh/hab.)
- ✓ Pour le secteur des transports, des consommations énergétiques par habitant (6,7 MWh/hab.) inférieures aux valeurs régionales et départementales (respectivement 8,3 MWh/hab.et 10,0 MWh/hab.)
- ✓ Des émissions directes de GES par habitant (3,3 tegCO2/hab.) globalement inférieures aux émissions par habitant de la région et du département (respectivement 10,4 teqCO2/hab. et 4,6 tegCO2/hab.)
- ✓ Pour le secteur des transports, des émissions de GES énergétiques par habitant (1,6 teqCO2/hab.) légèrement inférieures aux valeurs régionale et départementale (respectivement 3,2 teqCO2/hab. et 2,4 teqCO2/hab.)
- ✓ Des consommations d'énergie et des émissions de GES par habitant en diminution depuis 2010 (respectivement -2 % et -9 %)
- ✓ Une production d'énergie primaire basée principalement sur le pétrole extrait sur les communes de La Teste-du-Buch et d'Arcachon (88 % de l'énergie primaire produite) rendant le territoire faiblement dépendant énergétiquement
- ✓ Une production d'énergie renouvelable (12 % de l'énergie primaire produite sur le territoire) issue principalement de la biomasse (4 %), de la géothermie (3 %), des pompes à chaleur (2 %) et des déchets (2 %)
- ✓ Des potentiels de productions d'énergies renouvelables (solaire, bois-énergie, éolien, énergie marine, etc.)

Points faibles

- ✓ Les transports routiers constituent le premier secteur émetteur de GES (49 % des émissions de GES) et le deuxième secteur consommateur d'énergie (31 % des consommations d'énergie finale) sur le territoire
- ✓ Une forte consommation des produits pétroliers, notamment par les transports. Cette consommation est à l'origine de la majorité des rejets de GES sur le territoire.
- ✓ Augmentation de la demande en déplacements exacerbée en période estivale
- ✓ Une production d'énergie renouvelable en augmentation entre 2010 et 2017 (+14 %): Cette augmentation est insuffisante au regard des enjeux et des objectifs

Questionnements





Quel mode de transport privilégier pour réduire les émissions atmosphériq 1165

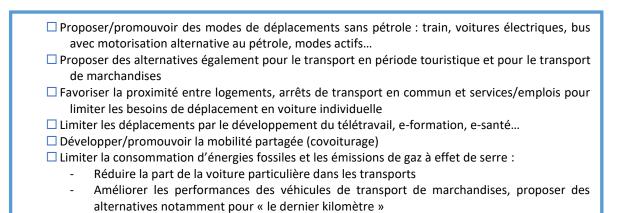








De cette analyse découle les enjeux suivants :



Ces enjeux sont à mettre en regard des leviers d'action du PDU :

		Réponse du PDU
Problématique	Effets attendus du PDU	Moyens d'action du PDU
Énergie : une grande part de la consommation énergétique (31 %) est due au secteur des transports, et notamment pour les véhicules particuliers pour les trajets de mobilité quotidienne.	Potentiellement négatif	 Diminuer la part modale des véhicules particuliers (VP) au profit des transports collectifs (TC) et surtout des modes actifs, notamment pour les trajets courts et intramuros. Travailler sur les transports en commun: équiper les véhicules existants (carburants ou traitement postcombustion); renouveler le parc roulant en privilégiant l'utilisation de véhicules dits « propres » (fonctionnement au GNV, véhicules électriques); Favoriser l'usage du vélo et de la marche, notamment pour les trajets courte distance
 GES: la majeure partie des émissions est liée au secteur des transports (49 %). 	Potentiellement négatif	- Diminution de la part modale des VP au profit des TC et modes actifs

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet 02/07/2024

Publication : 02/07/2024 d'Arcachon Sud

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



AIR

1. Positionnement de la thématique par rapport au PDU et rappels règlementaires

1.1. Positionnement de la thématique vis-à-vis du PDU

La pollution de l'atmosphère est un enjeu de santé publique majeur à l'échelle nationale, mais également un enjeu mondial en raison des transferts de polluants au-delà des frontières. Dans le monde, elle est responsable de plus de deux millions de décès anticipés par an. La pollution de l'air affecte l'ensemble de la population, dès les plus faibles niveaux de pollution. Ce ne sont donc pas les pics de pollutions qui entrainent les décès, mais bien l'exposition à long terme à un niveau de pollution modérée. La Commission européenne estime qu'en France, 42 000 décès prématurés annuels sont imputables à la pollution de l'air par les particules en suspension.

Le PDU possède de forts leviers d'actions sur la qualité de l'air, en agissant sur un des principaux facteurs de pollution de l'air, à savoir les rejets émis par les véhicules de transports. Il participe à la reconquête de la qualité de l'air sur le territoire de la COBAS, notamment en favorisant mobilité douce et transports collectifs.

1.2. Rappels règlementaires et documents de référence

N. B. L'articulation avec les documents cadres sera développée dans une partie dédiée du rapport environnemental.

1.2.1. Au niveau communautaire

- **Directive n° 2004/107/CE du 15 décembre 2004** concernant l'arsenic, le cadmium, le mercure, le nickel et les hydrocarbures aromatiques polycycliques dans l'air ambiant ;
- Directive n° 2008/50/CE du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe.

1.2.2. Au niveau national

- La Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE) intégrée au Code de l'environnement (Articles L.221-1 à L.223-2 et R.221-1 à R.223-4);
- Le Grenelle de l'environnement :
 - Loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement
 - Loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement
- Le **Plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques (PREPA) 2017-2021** défini par l'arrêté du 10 mai 2017 ;
- Le Plan national Santé Environnement (PNSE3) 2015-2019 et le futur PNSE4;
- Le **Plan particules (PP)** élaboré en 2010 et le **Plan d'urgence pour la qualité de l'air (PUQA)** élaboré en 2013 :
- Loi n° 2015-992 relative à la Transition énergétique pour la croissance verte (LTECV) du 17/08/2015 a modernisé les PCET désormais « Plans Climat-Air-Energie territoriaux » (PCAET). Le PCAET est désormais porté uniquement par les intercommunalités de plus de 20 000 habitants et concerne tout le territoire de la collectivité (et non plus le champ de compétences de cette collectivité).

1.2.3. Au niveau régional, départemental et local

- Le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) Nouvelle-Aquitaine adopté par le Conseil régional le 16 décembre 2019 et approuvé par la Préfète de région le 27 mars 2020 : Ce document intégrateur a pour vocation de regrouper plusieurs plans et schémas existants dont le SRCAE Aquitaine. Dans son objectif stratégique 2.3 « Accélérer la transition énergétique et écologique pour un environnement sain », le SRADDET prévoit plusieurs objectifs visant la qualité de l'air dont l'objectif 44 « Améliorer la qualité de l'air aux horizons 2020 et 2030 » ;





- Le Schéma régional climat air énergie (SRCAE) Aquitaine approuvé le 15/11/2012 ;
- Le Plan régional santé environnement (PRSE) 2017-2021 de la région Nouvelle-Aquitaine ;
- Le Programme régional de surveillance de la qualité de l'air dans la région Nouvelle-Aquitaine (PRSQA) 2017-2021 de la région Nouvelle-Aquitaine du 20 octobre 2017 ;
- Le Schéma de cohérence territoriale du Bassin d'Arcachon Val de l'Eyre (SYBARVAL) en cours d'élaboration;
- Les Plans Climat Énergie Territoriaux (PCET) et les Plans Climat Air, Climat, Énergie territoriaux (PCAET) dont le PCAET du SYBARVAL (cf. partie Énergie et gaz à effet de serre).

1.3. Objectifs de référence

Plan ou programme c	oncerné					
PREPA: Plan national	de réduction des émissions de polluants					
-27 % de PM2,5 en 2020 et -57 % en 2030 (base 2005)						
	-50 % de NOx en 2020 et -69 % en 2030 (base 2005)				
Objectifs	-55 % de SO2 en 2020 et -77 % en 2030 (base 2005)					
	-43 % de COVNM en 2020 et -52 % en 2030 (base 2	005)				
	-4 % de NH3 en 2020 et -13 % en 2030 (base 2005)	•				
Le Schéma régional d'	aménagement, de développement durable et d'égali	té des territoires (SRADDET) de	la région Nouvelle-Aquitaine			
Prise en compte	Adopté par le 16 décembre 2019 et approuvé le 27	mars 2020				
	Polluant et objectif par rapport à 2005	Objectif 2020	Objectif 2030			
Objectif 44:	Dioxyde de soufre (SO2)	-55 %	-77 %			
Améliorer la qualité	Oxydes d'azote (NOX)	-50 %	-69 %			
de l'air aux horizons	Composés organiques volatils (COVNM)	-43 %	-52 %			
2020 et 2030	Ammoniac (NH3)	-4 %	-13 %			
	Particules fines (PM2.5)	-27 %	-57 %			
Le Schéma régional cl	imat air énergie (SRCAE) de la région Aquitaine					
Prise en compte	Approuvé le 15/11/2012					
Objectifs	Réduction des émissions de polluants atmosphér suspension : pas d'objectifs chiffrés	riques, notamment les oxydes	d'azote et les particules en			
Le Programme région	nal de surveillance de la qualité de l'air dans la re	égion Nouvelle-Aquitaine (PRS	QA) 2017-2021 de la région			
Nouvelle-Aquitaine						
Information	Version du 20 octobre 2017					
Objectifs	_					
Le Schéma de cohérei	nce territoriale du Bassin d'Arcachon Val de l'Eyre (SCoT SYBARVAL)					
Compatibilité	En cours d'élaboration					
Objectifs						
Le Plan Climat Air Éne	Énergie Territorial du Bassin d'Arcachon Val de l'Eyre (PCAET SYBARVAL)					
Compatibilité	Approuvé le 20 décembre 2018					
Objectifs	Pas d'objectifs chiffrés.					

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet 02/07/2024
Publication : 02/07/2024 d'Arcachon Sud

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



2. Définitions

2.1. Définitions générales

Les polluants pris en compte dans cette partie de l'état initial de l'environnement sont les suivants : le dioxyde de soufre (SO₂), les oxydes d'azote (NOx), les particules fines (PM10, PM2,5), l'ammoniac (NH₃), les composés organiques volatils non méthaniques (COVNM) et l'ozone (O₃). Ces polluants sont issus de diverses sources et impactent aussi bien l'environnement (pluies acides, contribution indirecte au réchauffement climatique) que la santé (troubles respiratoires, cardio-vasculaires et effets cancérigènes). Pour chaque polluant atmosphérique, le Code de l'environnement fixe plusieurs niveaux de seuils (valeurs limites, seuils de recommandation et objectifs de qualité) qui sont gradués en fonction des impacts de leur dépassement sur la santé humaine et sur l'environnement. Lorsqu'elles sont dépassées, une procédure d'alerte peut être mise en place.

- La **valeur limite** concerne la protection de la santé ou de l'environnement. C'est un seuil qui peut être dépassé pendant une durée limitée ;
- La **valeur cible** est un niveau à ne pas dépasser, afin d'éviter à long terme des effets nocifs sur la santé humaine et sur l'environnement ;
- L'**objectif de qualité** est le niveau à atteindre afin que la qualité de l'air soit la meilleure possible et permette de préserver la santé publique.

L'évaluation de la qualité de l'air repose sur une comparaison des concentrations de polluants mesurés dans l'air ambiant avec des valeurs règlementaires de référence. Ces valeurs sont des indicateurs représentatifs soit d'une pollution dite de fond, soit de pointes de pollution :

- La **pollution chronique**: correspond à des niveaux de polluants dans l'air sur des périodes de temps relativement longues et s'exprime généralement par des concentrations moyennées sur une année (pour l'ozone on parle de niveaux moyens exprimés généralement par des moyennes sur 8 heures). Il s'agit des niveaux de pollution auxquels la population est exposée le plus longtemps et auxquels il est attribué l'impact sanitaire le plus important.
- La **pollution aigüe** : reflète des variations de concentrations de polluants sur des périodes de temps courtes et s'exprime généralement par des concentrations moyennées sur la journée ou l'heure,
- La **pollution de fond** : Les capteurs de fond sont placés de manière à recevoir à parts égales toutes les influences des sources de polluants.
- La **pollution de proximité** : traduit l'incidence d'une source d'émissions par implantation d'un capteur à proximité (exemple : à proximité du trafic ou à proximité d'industries).

Afin de mesurer la concentration des polluants dans l'air, plusieurs types de stations de mesures sont mises en place :

- Les **stations urbaines** représentent l'air respiré par la majorité des habitants au cœur de l'agglomération. Elles sont placées en ville, hors de l'influence immédiate et directe d'une voie de circulation ou d'une installation industrielle.
- Les **stations périurbaines** représentent l'exposition maximale à la pollution secondaire en zone habitée, sous l'influence directe d'une agglomération.
- Les **stations trafic** représentent l'exposition maximale sur les zones soumises à une forte circulation urbaine et routière.
- Les stations rurales représentent au niveau régional ou national la pollution des zones peu habitées.

Dans un scénario sans pollution atmosphérique où la qualité de l'air en France continentale serait identique à celle de ces communes les moins polluées (5 μ g/m³), plus de 48 000 décès seraient évités chaque année en France. Les personnes de 30 ans gagneraient alors en moyenne 9 mois d'espérance de vie.

2.2. Description des polluants à effet sanitaire

Cf. page suivante et annexe

Le tableau page suivante présente plusieurs polluants atmosphériques, leur description, leur origine, leur impact sur la santé et l'environnement ainsi que les valeurs limites, les objectifs de qualité et les seuils de recommandations de l'OMS associés.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 02/07/2024 Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



Polluants	Description	Origine	Effets sur la santé	Effets sur l'environnemen t	Valeur limite	Objectif de qualité	Valeurs recommandées (OMS)
Dioxyde d'azote (NO ₂)	Gaz brun-rouge, odeur âcre et piquante	Les émissions anthropiques de NO ₂ proviennent principalement de la combustion (chauffage, production d'électricité, moteurs des véhicules automobiles et des bateaux). Principal traceur de la pollution urbaine, en particulier automobile	À des concentrations dépassant 200 µg/m3, sur de courtes durées, c'est un gaz toxique entrainant une inflammation importante des voies respiratoires. Il perturbe également le transport de l'oxygène dans le sang et favorise les crises d'asthme.	Pluies acides (formation d'acide nitrique HNO3) Participe à la formation d'ozone troposphérique (O3)	Moyenne annuelle: 40 μg/m³ Moyenne horaire: 200 μg/m³ à ne pas dépasser plus de 18 heures par an (soit 0,2 % du temps).	Moyenne annuelle : 40 μg/m³	Moyenne annuelle : 40 μg/m³ Moyenne horaire : 200 μg/m³
Dioxyde de soufre (SO ₂)	Gaz incolore, d'odeur piquante, dense	Il est produit par la combustion des énergies fossiles (charbon et pétrole) et la fonte des minerais de fer contenant du soufre. La source anthropique principale de SO ₂ est la combustion des énergies fossiles contenant du soufre pour le chauffage domestique, la production d'électricité ou les véhicules à moteur. Principal traceur de la pollution industrielle	Le SO ₂ affecte le système respiratoire, le fonctionnement des poumons et il provoque des irritations oculaires. L'inflammation de l'appareil respiratoire entraine de la toux, une production de mucus, une exacerbation de l'asthme, des bronchites chroniques et une sensibilisation aux infections respiratoires.	Pluies acides (formation d'acide sulfurique H ₂ SO ₄)	Moyenne journalière: 125 μg/m³ à ne pas dépasser plus de 3 jours par an (soit 0,8 % du temps). Moyenne horaire: 350 μg/m³ à ne pas dépasser plus de 24 heures par an (soit 0,3 % du temps).	Moyenne annuelle : 50 μg/m³ Moyenne horaire : 350 μg/m³	Moyenne sur 24 heures: 20 μg/m³ Moyenne sur 10 minutes: 500 μg/m³
Matières particulaires (PM10 et PM2,5)	Mélange de substances organiques et minérales sous forme de particules solides portées par l'eau ou solides ou liquides portées par l'air Les PM10 sont les particules en suspension dont le diamètre est inférieur à 10 µm Les PM 2,5 ou très fines particules, ont un diamètre inférieur à 2,5 µm.	Les particules ont de nombreuses origines tant naturelles (éruptions volcaniques, incendies de forêt, soulèvements de poussières désertiques) qu'humaines (trafic routier, industries)	Affections respiratoires et troubles cardio-vasculaires Elles peuvent altérer la fonction respiratoire des personnes sensibles (enfants, personnes âgées, asthmatiques). Certaines particules ont des propriétés mutagènes et cancérigènes en véhiculant des composés toxiques.	Barrière physique et toxique pour les échanges respiratoires des végétaux. Salissures sur les bâtiments et monuments.	PM10 Moyenne annuelle: 40 μg/m³ Moyenne journalière: 50 μg/m³ à ne pas dépasser plus de 35 jours par an (soit 9,6 % du temps). PM2,5 Moyenne annuelle: 25 μg/m³	PM10 Moyenne annuelle : 30 μg/m³ PM2,5 Moyenne annuelle : 10 μg/m³	PM10 Moyenne annuelle: 20 μg/m³ Moyenne sur 24 heures: 50 μg/m³ PM2.5 Moyenne annuelle: 10 μg/m³ Moyenne sur 24 heures: 25 μg/m³



Accusé certifié exécutoire ^{COBAS} Réception par le acéfet : 02/07/2024 Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



Ozone (O₃)	Gaz incolore (bleu pâle à très forte concentration) Molécule instable, odeur d'eau de Javel	Il ne faut pas confondre l'ozone de la couche protectrice dans la haute atmosphère avec celui qui l'on retrouve au niveau du sol. Dans ce cas, l'ozone se forme sous l'effet de réactions photochimiques (c'est-à-dire en présence du rayonnement solaire) entre divers polluants, comme les oxydes d'azote (NOx) et les composés organiques volatils (COV). On observe des pics de concentration pendant les périodes de temps ensoleillé.	Irritations oculaires, des troubles respiratoires surtout chez les enfants et les asthmatiques.	L'ozone contribue à l'effet de serre et aux pluies acides. Il est néfaste sur la végétation et pour les cultures agricoles (baisse des rendements).	-	Seuil de protection de la santé Moyenne sur 8 heures: 120 µg/m³ Seuils de protection de la végétation Moyenne horaire: 6000 µg/m³.h en AOT 40 (calcul à partir des moyennes horaires de mai à juillet)	Moyenne sur 8 heures : 100 μg/m³
co	Gaz inodore, incolore	Combustion incomplète des carburants et combustibles. La source principale est le trafic automobile.	Déficit d'oxygène dans le sang conduisant à des céphalées, vertiges, nausées, confusion et entrainant la mort par asphyxie	Participe à la formation d'ozone troposphérique (O ₃)	En moyenne sur 8 heures : 10 000 μg/m³	-	100 000 μg/m³ sur 15 min 60 000 μg/m³ sur 30 min 30 000 μg/m³ sur 1 heure 10 000 μg/m³ sur 8 heures
Composés Organiques Volatils (COV)	Forme gazeuse composée de carbone, d'hydrogène et d'oxygène entrant dans la composition des carburants, mais aussi de nombreux produits courants : peintures, encres, colles, solvants. Les COVNM (COV non méthaniques) comprennent l'ensemble des COV excepté le méthane	Il est formé lors de la combustion de carburants ou par évaporation de solvants organiques, imbrûlés (peintures, encres, colles, etc.) Il est mis également par le milieu naturel (végétaux ou certaines fermentations) et certaines zones cultivées	Effets très variables selon la nature du COV Céphalées, nausées, allergies, irritations des yeux et des voies respiratoires Possibilité d'effets mutagènes et cancérigènes selon le COV	Participent à la formation d'ozone troposphérique (O ₃)	-	_	-
L'ammoniac (NH₃)	L'ammoniac ne doit pas être confondu avec sa forme liquide : l'ammoniaque	L'ammoniac (NH ₃) provient essentiellement de rejets organiques de l'élevage. Il peut également provenir de la transformation d'engrais azotés épandus sur les cultures. Sous forme gazeuse, il peut être émis dans l'industrie pour la fabrication d'engrais.	Irritation des muqueuses oculaires, de la trachée et des bronches à terme, des séquelles respiratoires et oculaires sont possibles	Responsable de l'acidification des eaux et favorise les pluies acides. Responsable de l'eutrophisation des milieux aquatiques.	-	_	-





3. Points clés analytiques

SOURCE: ATMO NOUVELLE-AQUITAINE

La qualité de l'air est déterminée par les quantités de polluants présents dans l'atmosphère respirable. Cette concentration varie en fonctions des émissions locales, des apports transrégionaux et des phénomènes de dispersion et de transformation.

Certains polluants sont en effet soumis à des réactions chimiques, entrainant leur transformation en polluants secondaires.

3.1. Réseau de surveillance



Le suivi des polluants sur le territoire est assuré par Atmo Nouvelle-Aquitaine. Elle est issue de la fusion des associations de surveillance de la qualité de l'air d'Aquitaine (AIRAQ), Limousin (Limair) et Poitou-Charentes (Atmo Poitou-Charentes). Cette fusion, effective depuis le 23 novembre 2016, fait suite à la réforme des régions introduite par la nouvelle organisation territoriale de la République (loi NOTRe).

Les stations de mesures en Gironde sont au nombre de 10 et réparties sur les communes du Temple, d'Ambès, de Saint-Sulpice, de Bassens, de Léognan, de Talence, de Mérignac et de Bordeaux qui compte 3 stations. Aucune station n'est présente sur le territoire, la plus proche est localisée sur la commune du Temple. Il s'agit d'une station rurale de fond. Ses principaux polluants mesurés sont le dioxyde d'azote (NO2) et l'ozone (O3).

La carte suivante identifie chaque station ainsi que le type de station.



Localisation des stations de mesures (Source : ATMO Nouvelle-Aquitaine)

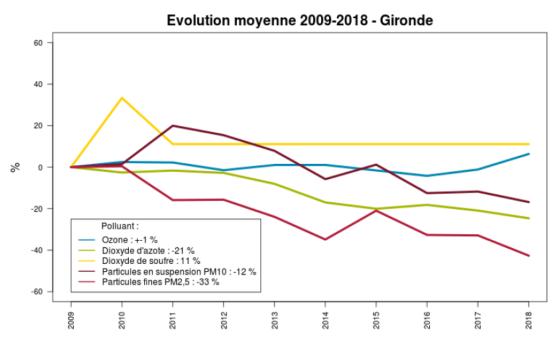
Plusieurs études et campagnes de mesures ont été menées par Atmo Nouvelle-Aquitaine sur le territoire :

- PCAET Sybarval (Gironde, 33) Diagnostic qualité de l'air : mesures et émissions ;
- Bassin d'Arcachon (33) Mesures en air ambiant 2017-2018 Rapport final;
- Bassin d'Arcachon Mesures en air ambiant 2017-2018 Rapport intermédiaire Période de mesure : du 3/08/2017 au 28/09/2017 ;
- Étude de l'impact de la RN250 sur la qualité de l'air dans le secteur de La Teste-de-Buch (33) du 6/02/2019 au 11/03/2019.



3.2. Concentrations de polluants atmosphériques en Gironde

SOURCE: BILAN 2018 DE LA QUALITE DE L'AIR EN NOUVELLE-AQUITAINE — EXTRAIT – DEPARTEMENT DE LA GIRONDE (33)



Évolution des concentrations moyennes en polluants règlementés en Gironde entre 2009 et 2018 (Source : ATMO Nouvelle-Aquitaine)

Les concentrations moyennes en polluants présentent des évolutions contrastées depuis une dizaine d'années :

- Les moyennes annuelles en ozone connaissent une relative stabilité (+1 % entre 2009 et 2018), assez stable au fil du temps, alors qu'une hausse est constatée au niveau régional (+10 % entre 2009 et 2018);
- Les teneurs en dioxyde d'azote présentent une tendance à la baisse (-21 % depuis 2009), légèrement moins marquée que celle constatée au niveau régional (-27 % depuis 2009) ;
- Une hausse des teneurs moyennes en dioxyde de soufre est enregistrée (+11 % depuis 2009), mais cette évolution doit être relativisée compte tenu de la faiblesse des niveaux mesurés, la quasi-totalité des mesures étant sous la limite de quantification des appareils;
- Les particules en suspension (PM10) ont connu une période de hausse entre 2009 et 2011 (non constatée au niveau régional), suivie d'une baisse significative de 2011 à 2018 (comparable à celle constatée au niveau régional). Globalement, la tendance sur 2009-2018 est toutefois à la baisse (-12 %), même si celleci est plus marquée à l'échelle régionale (-26 %). Ce constat ne doit pas occulter le fait que des situations de « pics » avec dépassements des seuils règlementaires sont enregistrées régulièrement;
- Enfin, les particules fines (PM2,5) ont connu une baisse significative (-33 % de 2009 à 2018). Cette évolution est comparable à celle constatée au niveau régional (-40 % depuis 2009).

3.3. Impact des déplacements

Source: Diagnostic qualite de l'air: Mesures et emissions PCAET SYBARVAL — ATMO Nouvelle-Aquitaine

Le trafic routier est une source majeure d'émissions pour deux polluants règlementés : le dioxyde d'azote et les particules en suspension PM10. Les oxydes d'azote représentent 81 % des émissions du territoire de la COBAS liées au trafic routier, tandis que les particules PM10 (PM2,5) représentent 24 % (28 %) des émissions.

Les oxydes d'azote sont très majoritairement liés au trafic routier, et souvent utilisés comme polluant traceur de l'impact du trafic. C'est donc en proximité des axes routiers que les concentrations vont être les plus élevées : en zones urbanisées, ces dernières viennent s'additionner aux autres sources de combustion, comme le chauffage résidentiel ou l'industrie. En conséquence, les concentrations de NO2 observées sur les sites de proximité trafic sont plus élevées qu'en sites de fond.



Publication: 02/07/2024 d'Arcachon Sud

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



Contrairement aux oxydes d'azote, les particules en suspension ne sont pas liées à une source majoritaire, mais à un ensemble de sources d'émissions : secteurs résidentiel, industriel, agricole, et transport routier essentiellement). Ce n'est donc pas seulement en proximité des axes routiers que la pollution se concentre. Cette pollution est diffuse. Une part des concentrations mesurées peut être liée au transport de particules par les masses d'air sur de grandes distances, impactant de ce fait des zones d'échelle suprarégionale.

3.3.1. Bilan des mesures de NO2 et de PM10

Deux campagnes ont été menées sur le territoire :

En 2012, une campagne de mesures s'est déroulée en période estivale sur la commune d'Arcachon visant à évaluer en continu la pollution aux oxydes d'azote (NOx), à l'ozone (O3) et aux particules en suspension PM10. La typologie du site est de fond, c'est-à-dire située hors de l'influence d'une source ponctuelle de pollution (axe routier important, industrie ou autre).

En 2017 (cf. Zoom partie 3.4 ci-après), les mesures ont été renouvelées à proximité du bassin d'Arcachon. L'objectif a été d'évaluer les niveaux de concentrations des mêmes polluants que la campagne menée en 2012 : oxydes d'azote (NOx), ozone (O3) et particules en suspension (PM10).

Ces concentrations ont été comparées aux concentrations mesurées dans d'autres stations (Bordeaux, Bordeaux-Talence, Bordeaux-Gambetta, Le temple). Les mesures de la station de Bordeaux sont le résultat de la moyenne des trois stations urbaines de Bordeaux : Talence, Grand-Parc et Bassens.

	Arca	chon	Bord	eaux	Bordeaux- Talence	Bordeaux- Gambetta	Le Tei	mple
Année	2012	2017	2012	2017	2017	2017	2012	2017
Concentration moyenne en NO2	5,0 μg/m³	3,6 μg/m³	_	12,8 μg/m³	10,4 μg/m³	30,7 μg/m³	1,7 μg/m³	1,0 μg/m³
Concentration moyenne en PM10	22,2 μg/m³	14,0 μg/m³	21,7 μg/m³	-	13,4 μg/m³	17,9 μg/m³	-	-

→ Concentrations en dioxyde d'azote (NO2)

Les niveaux mesurés moyens sur Arcachon sont intermédiaires : ils sont très inférieurs à ceux observés à Bordeaux-Gambetta (site urbain dense trafic) et à Bordeaux-Talence (fond urbain). Les moyennes observées à Arcachon sont logiquement supérieures à celles observées à la station de fond rural du Temple (site rural).

Entre les campagnes de 2012 et 2017, les indicateurs fournis témoignent de concentrations légèrement en baisse en 2017 pour le polluant NO2.

→ Concentrations en particules (PM10)

La concentration moyenne en particules en suspension (PM10) mesurée en 2017 est légèrement inférieure à celle observée au cours de la campagne 2012.





3.4. Zoom sur les mesures en air ambiant 2017-2018 menées sur le bassin d'Arcachon

Source: ATMO Nouvelle-Aquitaine

3.4.1. Présentation de l'étude

Les élus du SIBA (Syndicat Intercommunal du Bassin d'Arcachon) ont souhaité qu'Atmo Nouvelle-Aquitaine renouvelle ses mesures de qualité de l'air à proximité du bassin d'Arcachon. L'objectif de cette nouvelle campagne de mesures a donc été d'évaluer les niveaux de concentration des mêmes polluants que la campagne menée en 2012.

Deux campagnes de mesures de 2 mois ont été réalisées sur le bassin d'Arcachon pour les oxydes d'azote (NOx), l'ozone (O3), les particules fines inférieures à 10 μ m (PM10) et les hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) :

- Une campagne estivale réalisée du 3/08/17 au 28/09/17 (hors HAP);
- Une campagne hivernale réalisée du 18/01/18 au 8/03/18.

Un laboratoire mobile contenant un ensemble d'analyseurs automatiques a été installé dans l'enceinte du siège du SIBA (16 allée Corrigan) à Arcachon dans une zone périurbaine de fond.



Carte de situation du laboratoire mobile

Les données de l'étude ont été comparées à d'autres données issues de stations fixes d'ATMO Nouvelle-Aquitaine :

- Les stations urbaines : « Talence » à Talence, « La Rochelle centre » à La Rochelle et « Bayonne St-Crouts » à Bayonne ;
- La station périurbaine de « Biarritz hippodrome » à Biarritz ;
- La station trafic de « Bordeaux Gambetta » à Bordeaux ;
- La station rurale « le Temple » sur la commune du Temple.

3.4.2. Conclusions de l'étude

- Les seuils d'information/recommandations et d'alerte pour le NO2, l'O3 et les PM10 n'ont jamais été dépassés sur la période de mesure.
- À titre indicatif, les valeurs de référence définies à l'échelle annuelle pour le NO2, l'O3, les PM10 et le B(a)P ne sont jamais dépassées sur la période de mesure.
- L'évolution et les concentrations en O3 à Arcachon sont similaires aux évolutions et concentrations en O3 observées sur les stations fixes d'Atmo Nouvelle-Aquitaine situées sur la côte Atlantique (Biarritz et La Rochelle).
- Les concentrations en NO2 à Arcachon sont légèrement supérieures à celles de la station rurale du Temple et très largement inférieures à celles de la station de fond urbain de la Communauté urbaine de Bordeaux





(Talence). Une légère augmentation des concentrations est observée le matin et le soir typique de l'influence du trafic routier (trajets domicile-travail). Le NO2 est le principal traceur de l'impact du trafic routier sur la qualité de l'air, on peut donc en conclure que l'impact du trafic est faible au niveau du site du SIBA.

- Les concentrations moyennes en PM10 sont globalement du même ordre de grandeur que celles observées sur les stations de Bordeaux (fond urbain et trafic). Cependant, les profils journaliers sont différents (les augmentations de concentrations de PM10 du matin et du soir visible aux stations de Bordeaux sont très peu marquées à Arcachon).
- Pour la phase hivernale, les roses des vents et roses de pollution indiquent que les niveaux les plus élevés en PM10 et HAP sont observés en provenance du nord de la station de mesures, soit en direction des parties urbanisées de la commune d'Arcachon. En hiver, la source principale de PM10 et HAP est le secteur résidentiel et notamment le chauffage au bois.
- Il n'existe pas de valeurs règlementaires concernant les HAP dans les retombées atmosphériques. Les HAP mesurés dans les retombées à Arcachon lors de la phase hivernale de cette étude sont du même ordre de grandeur que les niveaux observés dans le cadre d'autres études françaises.

3.5. Zoom sur l'étude de l'impact de la RN250 sur la qualité de l'air dans le secteur de La Teste-de-Buch

3.5.1. Présentation de l'étude

SOURCE: ATMO NOUVELLE-AQUITAINE

Dans le cadre du projet d'aménagement routier sur la RN250 à l'entrée de La Teste-de-Buch, Atmo Nouvelle-Aquitaine a été sollicité par la DREAL pour réaliser des mesures de NO2 et particules PM10 à l'état initial (avant les travaux). Les mesures ont eu lieu du 6/02/19 au 11/03/19.

Deux types de mesures ont été réalisées : des mesures en continu de NO2 et PM10 avec des analyseurs automatiques sur un site de la plaine des sports de Bonneval, en bordure de la RN250 et des mesures passives de NO2 sur 8 sites autour de la RN250 à La Teste-de-Buch et Gujan-Mestras.

Les données de l'étude ont été comparées à d'autres données issues de stations fixes d'ATMO Nouvelle-Aquitaine :

- La station urbaine de Talence;
- La station rurale du Temple ;
- La station trafic de Gautier à Bordeaux.



Carte de situation des sites de mesures



3.5.2. Conclusions de l'étude



- La valeur limite pour le NO2 (qui est 200 μg/m3 en moyenne horaire) n'a jamais été dépassée pendant la période de mesure.
- La valeur limite pour les PM10 (qui est de 50 μg/m3 en moyenne journalière) n'a jamais été dépassée pendant la période de mesure.
- Les concentrations en NO2 sont du même ordre de grandeur que celles observées sur le site de Talence (fond urbain de Bordeaux). Elles sont inférieures aux concentrations observées sur le site de Gautier (site trafic de Bordeaux) et supérieures à celle du Temple (fond rural).
- Les concentrations en PM10 sont du même ordre de grandeur que celles observées sur les sites de Talence (fond urbain) et Gautier (trafic). À noter que les valeurs sont peu représentatives pour les PM10, en effet, à la suite d'un problème technique, le taux de fonctionnement de l'analyseur n'a été que de 37 % sur cette étude, soit 13 jours.
- Même si les concentrations en NO2 et PM10 sont peu élevées pour un site proche d'une voie de circulation, l'impact du trafic routier est visible sur ces deux polluants pendant la période de mesure. Notamment sur les profils journaliers où les trajets domicile-travail ont un impact visible sur les concentrations de polluants le matin et en fin d'après-midi.
- Les concentrations en PM10 sont également influencées en fin d'après-midi par le chauffage résidentiel.
- Enfin, la direction des vents forts a un impact non négligeable sur les concentrations en NO2 dans cette

3.6. Émissions des polluants à effet sanitaire

Source: ATMO Nouvelle-Aquitaine, Inventaire des emissions, annee 2016 Version 3.2.2 mise a jour 16/10/2019

Les émissions sont détaillées pages suivantes pour les polluants suivants : oxydes d'azote (NOx), particules fines en suspension inférieures à $10\mu m$ (PM10), Particules fines en suspension inférieures à $2,5\mu m$ (PM2,5), le Dioxyde de soufre (SO2), les Composés organiques volatils non méthaniques (COVNM) et l'Ammoniac (NH3).

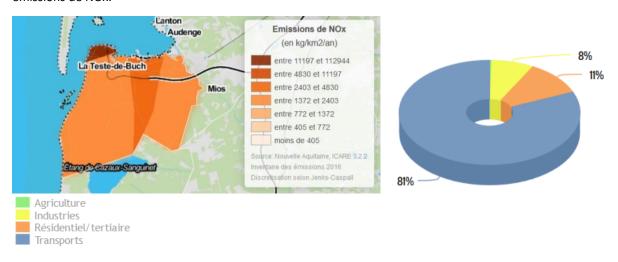
Globalement, les émissions de polluants par habitant sont inférieures aux émissions par habitant à l'échelle du département de la Gironde et à l'échelle de la région Nouvelle-Aquitaine.

Par ordre décroissant, les émissions de polluants sont les plus importantes sur les communes d'Arcachon, de Gujan-Mestras, de La Teste-de-Buch et du Teich.

3.6.1. Oxydes d'azote (NOx)

En 2016, le territoire a émis **682 t de NOx** soit environ **10,3 kg/an/hab**. Ce ratio est inférieur à la moyenne départementale de la Gironde (13,0 kg/an/hab.) et à la moyenne régionale (15,2 kg/an/hab.).

La grande majorité des NOx émis sur le territoire proviennent en grande partie des secteurs des transports (81 %). Les secteurs résidentiels et tertiaires et le secteur industriel représentent respectivement 11 % et 8 % des émissions de NOx.





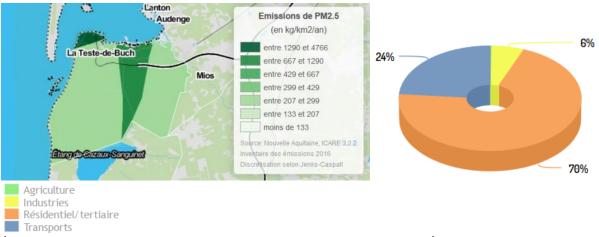


À gauche : Cartographie des émissions de NOx par commune ; à droite : Émissions de SOx par secteur d'activité en 2016 (source : Atmo Nouvelle-Aquitaine)

3.6.2. Particules fines en suspension PM2,5

En 2016, le territoire a émis **128 t de PM2,5** soit environ **1,9 kg/an/hab.** Ce ratio est légèrement inférieur à la moyenne départementale de la Gironde (2,0 kg/an/hab.) et nettement inférieur à la moyenne régionale (3,5 kg/an/hab.).

La grande majorité des PM2,5 émis sur le territoire proviennent essentiellement des secteurs résidentiels et tertiaires (70 %). Le reste des émissions de PM2,5 proviennent des transports (24 %) et des industries (6 %).

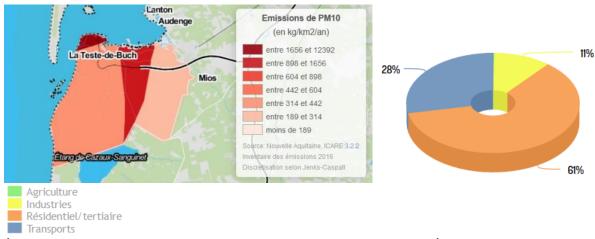


À gauche : Cartographie des émissions de PM2,5 par commune ; à droite : Émissions de PM2,5 par secteur d'activité en 2016 (source : Atmo Nouvelle-Aquitaine)

3.6.3. Particules fines en suspension PM10

En 2016, le territoire a émis **152 t de PM10** soit environ **2,3 kg/an/hab.** Ce ratio est légèrement inférieur à la moyenne départementale de la Gironde (2,6 kg/an/hab.), et est nettement inférieur à la moyenne régionale (5,7 kg/an/hab.).

La grande majorité des PM10 émis sur le territoire proviennent en grande partie du secteur résidentiel et tertiaire (61 %). Le reste des émissions de PM10 proviennent des transports (28 %) et des industries (11 %).

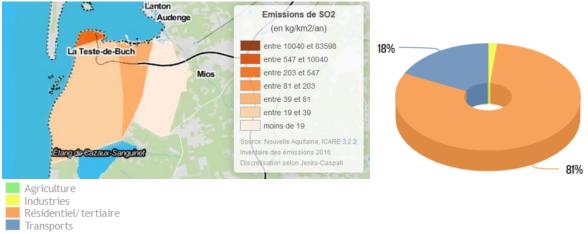


À gauche : Cartographie des émissions de PM10 par commune ; à droite : Émissions de PM10 par secteur d'activité en 2016 (source : Atmo Nouvelle-Aquitaine)

3.6.4. Dioxyde de soufre (SO₂)

En 2016, le territoire a émis **10 t de SO2** soit environ **0,2 kg/an/hab.** Ce ratio est nettement inférieur à la moyenne départementale de la Gironde (1,1 kg/an/hab.) et à la moyenne régionale (1,6 kg/an/hab.).

La grande majorité des SO2 émis sur le territoire provient presque en totalité des secteurs résidentiels et tertiaires (81 %). Le reste des émissions de SO2 proviennent des transports (18 %) et des industries (1 %).

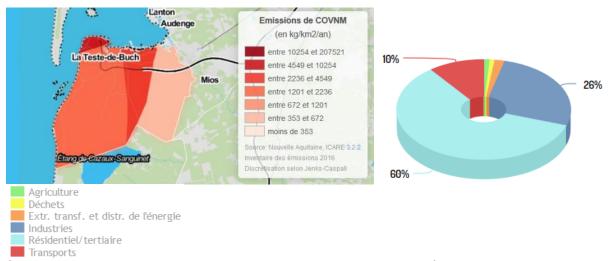


À gauche : Cartographie des émissions de SO2 par commune ; à droite : Émissions de SO2 par secteur d'activité en 2016 (source : Atmo Nouvelle-Aquitaine)

3.6.5. Composés organiques volatils non méthaniques (COVNM)

En 2016, le territoire a émis **508 t de COVNM** soit environ **7,7 kg/an/hab.** Ce ratio est inférieur à la moyenne départementale de la Gironde (9,7 kg/an/hab.) et à la moyenne régionale (12,4 kg/an/hab.).

La grande majorité des COVNM émis sur le territoire proviennent en grande partie des secteurs résidentiels et tertiaires (60 %). Le secteur industriel arrive en deuxième position avec 28 % des émissions et le secteur des transports en troisième position avec 10 % des émissions. Les autres secteurs d'activité sont peu émetteurs de COVNM : extraction, transformation et distribution d'énergie, déchets et agriculture.



À gauche : Cartographie des émissions de COVNM par commune ; à droite : Émissions de COVNM par secteur d'activité en 2016 (source : Atmo Nouvelle-Aquitaine)

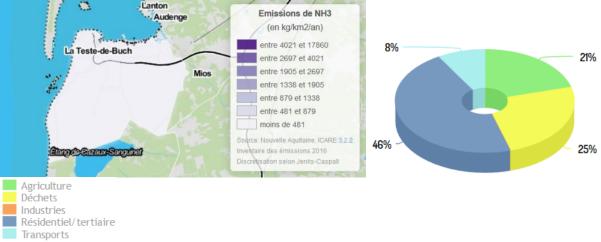
3.6.6. Ammoniac (NH₃)

En 2016, le territoire a émis 56 t de NH3 soit environ 0,9 kg/an/hab. Ce ratio est nettement inférieur à la moyenne départementale de la Gironde (3,2 kg/an/hab.) et à la moyenne régionale (18,0 kg/an/hab.).





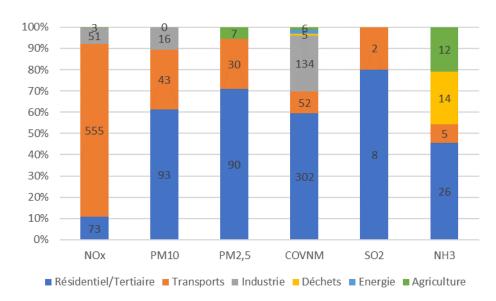
L'ammoniac émis sur le territoire provient de plusieurs secteurs d'activités : les secteurs résidentiel et tertiaire (46 %), le secteur des déchets (25 %), le secteur agricole (21 %) et le secteur des transports (8 %).



À gauche : Cartographie des émissions d'ammoniac par commune ; à droite : Émissions d'ammoniac par secteur d'activité en 2016 (source : Atmo Nouvelle-Aquitaine)

3.6.7. Synthèse des émissions de polluants à effet sanitaire sur le territoire de la COBAS

SOURCE: ATMO NOUVELLE-AQUITAINE, INVENTAIRE DES EMISSIONS, ANNEE 2016 VERSION 3.2.2 MISE A JOUR 16/10/2019



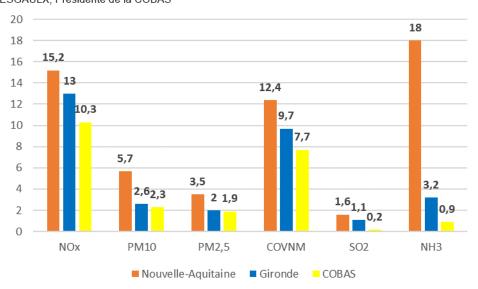
Émissions de polluants par secteur en tonnes en 2016 (source ATMO Nouvelle-Aquitaine)

	NOx	PM10	PM2,5	COVNM	SO2	NH3
Résidentiel/tertiaire	73	93	90	302	8	26
Transports	555	43	30	52	2	5
Industrie	51	16		134		
Déchets				5		14
Énergie				9		
Agriculture	3	0	7	6		12
TOTAL	682	152	128	508	10	56

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE Accusé certifié exécutoires Réception par le préfet 02/07/2024 Publication : 02/07/2024 d'Arcachon Sud

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS





Comparaison des émissions par territoire en kg/hab. (Source : Atmo Nouvelle-Aquitaine)

	NOx	PM10	PM2,5	COVNM	SO2	NH3
Nouvelle-Aquitaine	15,2	5,7	3,5	12,4	1,6	18
Gironde	13	2,6	2	9,7	1,1	3,2
COBAS	10.3	2.3	1.9	7.7	0.2	0.9

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE

Accusé certifié exécutoires
Réception par le préfet : 02/07/2024
Publication : 02/07/2024
d'Arcachon Sud

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



4. Atouts, faiblesses, problématiques clés et enjeux

L'analyse des informations présentées met en évidence les points forts et les points faibles du territoire :

Points forts

- ✓ Une bonne qualité de l'air globale sur le territoire
- ✓ Un suivi réalisé par ATMO Nouvelle-Aquitaine par plusieurs études et campagnes de mesures sur le territoire
- ✓ Un impact positif des vents océaniques sur les concentrations des polluants
- ✓ À l'échelle de la Gironde : diminution des concentrations en dioxyde d'azote (NO2) et en particules en suspension (PM10 et PM2,5)
- ✓ À l'échelle du bassin : aucun dépassement des seuils d'information/recommandations et d'alerte pour le NO2, l'O3 et les PM10
- ✓ À l'échelle du bassin : aucun dépassement des valeurs de référence définies à l'échelle annuelle pour le NO2, l'O3, les PM10
- ✓ À l'échelle du bassin : les concentrations en NO2 à Arcachon largement inférieures à celles de la station de fond urbaine de Talence
- ✓ Au niveau de la RN250 : aucun dépassement des valeurs limites pour le NO2 et les PM10
- ✓ Au niveau de la RN250 : les concentrations en NO2 et PM10 sont peu élevées pour un site proche d'une voie de circulation
- ✓ Globalement, les émissions de polluants par habitant sont inférieures aux émissions par habitant à l'échelle du département de la Gironde et à l'échelle de la région Nouvelle-Aquitaine

Points faibles

- ✓ À l'échelle de la Gironde : relative stabilité des concentrations en ozone (O3) et hausse des teneurs en dioxyde de soufre (SO2)
- √ À l'échelle du bassin : Les concentrations en NO2 à Arcachon sont légèrement supérieures à celles de la station rurale du Temple. Une légère augmentation des concentrations est observée le matin et le soir typique de l'influence du trafic routier (trajets domicile-travail).
- √ À l'échelle du bassin : les concentrations moyennes en PM10 sont globalement du même ordre de grandeur que celles observées sur les stations de Bordeaux.
- ✓ Au niveau de la RN250 : l'impact du trafic routier est visible sur les concentrations en NO2 et PM10 (trajets domicile-travail)
- ✓ À l'échelle du bassin et au niveau de la RN250 : les concentrations en PM10 sont influencées par le chauffage résidentiel en hiver
- ✓ 81 % des émissions de NOx sont dues au secteur des transports sur
- √ 28 % des émissions de PM10, 24 % des émissions de PM2,5 et 18 % des émissions de SO2 sont imputables au secteur des transports sur la COBAS
- ✓ Des émissions de polluants localisées principalement sur la commune d'Arcachon suivi par la commune de Gujan-Mestras
- ✓ Augmentation de la demande en déplacements exacerbée en période estivale

Questionnement

- ✓ Comment limiter les émissions polluantes en centre urbain et sur les grands axes ?
- ✓ Quel mode de transport privilégier pour réduire les émissions atmosphériq ues polluantes ?
- ✓ Comment réduire l'exposition de la population aux fortes concentratio ns de polluants ?





Accusé certifié exécutoires Réception par le préfet 02/07/2024 Publication : 02/07/2024 d'Arcachon sud

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



De cette analyse découle les enjeux suivants :

- ☐ Réduire les émissions atmosphériques polluantes liées aux transports :
- Améliorer et modifier les modes de transports et les déplacements en agissant à la fois sur le déplacement des personnes (domicile-travail ; flux touristiques) et le transport de marchandises
- Favoriser l'usage des modes actifs, des transports en commun et le covoiturage et contraindre l'usage de la voiture individuelle (jouer sur les parts modales)
- Fluidifier les trafics tous modes afin de réduire le temps des transports et les ralentissements (notamment au niveau des points de congestion identifiés)
- Jouer sur les vitesses de circulation,
- Travailler sur les transports en commun : équiper les véhicules existants (carburants ou traitement postcombustion) ; renouveler le parc roulant en privilégiant l'utilisation de véhicules dits « propres » (fonctionnement au GNV, véhicules électriques...),
- Mener une réflexion préalable avant toute réalisation d'infrastructure nouvelle en évaluant son impact et en favorisant les modes de transport les moins polluants (marche, vélo, train, Transports en Commun en Site Propre, covoiturage...)
- Mener des réflexions sur des lignes de transport en commun du réseau Baia et du réseau Transgironde
- Mener des réflexions sur le transport de transit notamment au niveau de l'A660 et la RN250 afin de réduire les émissions et les concentrations de polluants
- ☐ Réduire la taille de la population exposée à la pollution atmosphérique :
- Limiter le stationnement et la pénétration des voitures en ville où la population exposée est forte et où les polluants se dispersent mal du fait de la densité du bâti,
- Limiter la présence des véhicules de transport de marchandises (poids lourds) en ville ou à proximité des bourgs
- Éloigner les infrastructures de transport routier des zones densément peuplées
- Fluidifier les trafics routiers au niveau des points de congestion identifiés (zones de ralentissement, zone d'embouteillage et feux tricolores) pour réduire les temps de transport et l'exposition aux fortes concentrations de polluants,
- Éloigner au mieux les zones piétonnes et cyclables des tronçons routiers identifiés comme source de fortes concentrations de polluants pour réduire l'exposition des piétons et des cyclistes. Cela peut passer par la création de zones piétonnes/cyclables et la suppression/limitation de la circulation routière en ville/dans les zones densément peuplées (zones résidentielles principalement).



Ces enjeux sont à mettre en regard des leviers d'action du PDU :



		Réponse du PDU			
Problématique	Effets attendus du PDU	Moyens d'action du PDU			
 Pollution globale : une grande partie des émissions est liée au secteur des transports qui doit donc veiller au maintien d'une bonne qualité d'air en réduisant ses émissions. 	Potentiellement négatif	 Diminution de la part modale des VP au profit des TC ou usage collectif du VP (covoiturage) et surtout des modes doux, notamment pour les trajets courts Fluidifier les trafics afin de réduire le temps des transports et les ralentissements Limiter le nombre et la longueur des déplacements 			
 Oxydes d'azote (NOx): essentiellement issus de la combustion de combustible fossile (pétrole et charbon), principalement issus du transport. La réduction des NOx représente un enjeu fort notamment en limite de voirie. Particules: concentration à proximité des grands axes de déplacements et dans les centres urbains; la plus grande part imputable aux transports est issue des véhicules diesel. Ozone: réduction possible si réduction des NOx et COV. 	Potentiellement négatif	 Diminuer la part modale des véhicules particuliers au profit des transports collectifs et modes actifs, développer des alternatives à la voiture individuelle y compris en limite de zone agglomérée. Travailler sur les TC: équiper les véhicules existants (carburants ou traitement postcombustion); renouveler le parc roulant en privilégiant l'utilisation de véhicules dits « propres » (fonctionnement au GNV, véhicules électriques). Favoriser l'usage du vélo et de la marche, notamment pour les trajets courte distance Amélioration de l'apaisement des points de congestion identifiés Travailler sur le service de livraison ou de déplacement des entreprises (plans de déplacement des entreprises) 			

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet 02/07/2024

Publication : 02/07/2024 d'Arcachon Sud

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



NUISANCES SONORES

1. Positionnement de la thématique par rapport au PDU et rappels règlementaires

1.1. Positionnement de la thématique vis-à-vis du PDU

Le bruit est perçu comme la principale nuisance de leur environnement pour près de 40 % des Français. La sensibilité à cette pollution, qui apparait comme très subjective, peut provoquer des conséquences importantes sur la santé humaine (troubles du sommeil, stress...). Le PDU, en tant qu'outil de gestion et de planification des modalités de transport sur un territoire, doit améliorer les conditions de trafic en réduisant le nombre de véhicules en circulation.

1.2. Rappels réglementaires et documents de référence

NB: L'articulation avec les documents cadres sera développée dans une partie dédiée du rapport environnemental.

1.2.1. A l'échelle internationale et communautaire

 Directive 2002/49/CE du conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement

1.2.2. A l'échelle nationale

- Loi Bruit du 31 décembre 1992 et ses décrets d'application relatifs au classement sonore des voies ;
- Circulaires de 2001 et 2004 relatives aux observatoires du bruit
- Articles L.571-10 et L.572-1 à 11 du Code de l'environnement qui précisent les obligations en matière de recensement et de gestion du bruit dans l'environnement
- Le Grenelle de l'Environnement 1 du 3 août 2009, mis en application par le Grenelle 2 du 12 juillet 2010 prévoit également la lutte contre les points noirs de bruit et la mise en place d'observatoires de bruit dans les grandes agglomérations.

1.2.3. Au niveau régional, départemental et local

- Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de l'Etat en Gironde arrêté le 18 juillet 2019
- Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) du Département de la Gironde approuvé le 26/02/2016

NB: La COBAS n'est pas dotée de PPBE.

2. Quelques définitions

Un bruit est considéré comme une gêne lorsqu'il perturbe les activités habituelles comme la conversation, l'écoute de la radio ou la télévision, le sommeil.

Les **effets d'un environnement sonore sur la santé humaine** entrainent essentiellement des déficits auditifs et des troubles du sommeil pouvant engendrer des complications cardio-vasculaires et psycho-physiologiques. Cependant, selon un rapport de l'Agence Française de Sécurité Sanitaire Environnementale et au Travail (AFSSET), dans son dossier « Impacts sanitaires du bruit » diffusé en mai 2004, « il est aujourd'hui difficile de connaître la part des pertes auditives strictement liées au bruit ».

Si les niveaux sonores générés chez les riverains par le trafic routier est en général trop faible pour entrainer des pertes auditives, une exposition prolongée à ce type de bruit peut cependant provoquer fatigue, stress, anxiété, troubles de l'attention, troubles du sommeil, troubles cardiovasculaires, hypertension, etc.





L'AFSSET identifie différentes catégories de populations présentant une vulnérabilité particulière au bruit. Il s'agit des enfants en milieu scolaire en phase d'apprentissage, des travailleurs exposés simultanément à plusieurs nuisances, des personnes âgées et des personnes ayant une déficience auditive.

Les projets de création de nouvelles infrastructures et toutes modifications du schéma de circulation doit prévoir les hausses et baisses de trafic induites, de façon à mettre en œuvre des dispositifs de protection acoustique pour préserver la santé des populations voisines et surtout réduire le nombre de Points Noirs Bruit sans en créer de nouveaux. Il s'agit de dispositifs de protection à la source (choix des matériaux, limitation de vitesse, écran acoustique, butte de terre...) ou des habitations (double vitrage, amélioration des joints, isolation...).

2.1.1. Indice Lden

Le Lden représente le niveau d'exposition totale au bruit. Il tient compte :

- du niveau sonore moyen pendant chacune des trois périodes de la journée, c'est-à-dire le jour (6h 18h), la soirée (18h 22h) et la nuit (22h 6h),
- d'une pénalisation du niveau sonore selon cette période d'émission: le niveau sonore moyen de la soirée est pénalisé de 5 dB(A), ce qui signifie qu'un déplacement motorisé opéré en soirée est considéré comme équivalent à environ trois à cinq déplacements motorisés opérés de jour selon le mode de déplacement considéré,
- le niveau sonore moyen de la nuit est quant à lui pénalisé de 10 dB(A), ce qui signifie qu'un mouvement opéré de nuit est considéré comme équivalent à dix mouvements opérés de jour.

2.1.2. Indice Ln

Le Ln représente le niveau sonore moyen déterminé sur l'ensemble des périodes de nuit (de 22h à 6h) d'une année. L'indice Ln étant par définition un indice de bruit exclusif pour la période de nuit, aucune pondération fonction de la période de la journée n'est appliquée pour son calcul.

2.1.3. Classement sonore

Le classement sonore est un document opposable aux tiers et prospectif. Il s'agit en effet d'une démarche réglementaire prise en application de l'article L.571-10 du Code de l'Environnement. Elle conduit au classement par le préfet de département des infrastructures de transport terrestre en **5 catégories** selon leur niveau d'émission et à la définition de secteurs affectés par le bruit. Des règles portant sur l'isolement acoustique des bâtiments nouveaux sont fixées dans ces secteurs en fonction du classement. Les 5 catégories définies par arrêté du 30 mai 1996 sont les suivantes :

Catégorie de classement de l'infrastructure	Niveau sonore de référence Laeq (6h-22h) en dB(A)	Niveau sonore de référence Laeq (22h-6h) en dB(A)	Largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure	Isolement acoustique minimal en dB(A)
1	L > 81	L>76	d=300 m	45
<mark>2</mark>	76 < L < 81	71 < L < 76	d=250 m	42
3	70 < L < 76	65 < L < 71	d=100 m	38
<mark>4</mark>	65 < L < 70	60 < L < 65	d=30 m	35
<mark>5</mark>	60 < L < 65	55 < L < 60	d=10 m	30

Selon le décret 95-22 du 09/01/1995 doivent être classées toutes les routes dont le trafic est supérieur à 5000 véhicules par jour, toutes les voies de bus en site propre compte un trafic moyen de plus de 100 bus/jour qu'il s'agisse d'une route nationale, départementale ou communale, les lignes ferroviaires interurbaines de plus de 50 trains par jour et les lignes ferroviaires urbaines de plus de 100 trains par jours.

2.1.4. Carte de bruit stratégique

La carte de bruit stratégique (CBS) est un document informatif et actuel. Elle est constituée de documents graphiques, de tableaux et d'un résumé non technique destiné « [...] à permettre l'évaluation globale de





l'exposition au bruit dans l'environnement et à établir des prévisions générales de son évolution » (article L.572-3 du Code de l'Environnement). Elle sert d'outil d'aide à la décision pour l'établissement des PPBE.

Plusieurs types de cartes de bruits sont réalisées :

- Les cartes de type « A » : Elles représentent les zones exposées au bruit à l'aide de courbes isophoniques pour chaque indicateur (Lden et Ln) et pour chaque typer de source) ;
- Les cartes de type « B » : Elles correspondent aux secteurs affectés par le bruit conformément au classement sonore des infrastructures de transports terrestres ;
- Les cartes de type « C » : Elles représentent les zones pour lesquelles les valeurs limites de niveau sonores sont dépassées notamment pour les bâtiments d'habitation, d'enseignement et de santé.

La transposition dans le code de l'environnement de la Directive de 2002 fixe des valeurs limites d'émissions sonores par type de source. Ces valeurs limites sont détaillées dans le tableau ci-dessous :

Indicateur	Routes et/ou lignes à grande vitesse	Aérodrome	Voie ferrée conventionnelle	Activités industrielles (ICPE)
Lden (jour)	68	55	73	71
Ln (nuit)	62	-	65	60

Les cartes de bruit permettent d'identifier en détail les **Points Noirs de Bruit (PNB).** Ces PNB sont les bâtiments exposés à des dépassements des valeurs limite d'exposition au bruit (cf. ci-dessus).

2.1.5. Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE)

Un Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) est un document élaboré en vue du traitement du bruit dans l'environnement. Il prend en compte notamment le bruit des routes, des voies ferrées, des aéroports et des industries. L'objectif des PPBE consiste à prévenir les effets du bruit, à réduire, si nécessaire, les niveaux de bruit, ainsi qu'à préserver les zones dites « calmes » (article L.572-6 du Code de l'Environnement). Ils comportent une évaluation du nombre de personnes exposées à un niveau de bruit excessif et identifient les sources des bruits dont les niveaux devraient être réduits. Pour cela, ils s'appuient sur les cartes de bruit stratégique. Les PPBE se font sur plusieurs échéances et selon un cadrage précis indiquant notamment des seuils de trafics. Ainsi toutes les voies ne sont pas forcément concernées par la réalisation d'un PPBE.

- **Première échéance (2008)** : Établissement des cartes de bruit stratégiques et des plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) pour :
 - Les routes supportant un trafic annuel supérieur à 6 millions de véhicules soit 16 400 véhicules par jour;
 - Les voies ferrées supportant un trafic annuel supérieur à 60 000 passages de trains soit 164 trains par jour;
 - Les agglomérations de plus de 250 000 habitants.
- Deuxième échéance (2013) : Les cartes de bruit doivent être révisées et l'analyse élargie pour :
 - Les routes supportant un trafic annuel supérieur à 3 millions de véhicules soit 8 200 véhicules par jour;
 - Les voies ferrées supportant un trafic annuel supérieur à 30 000 passages de trains soit 82 trains par jour;
 - Les agglomérations de plus de 100 000 habitants.
- Troisième échéance (2018): Il s'agit d'une échéance de réexamen, et le cas échéant de révision des CBS et PPBE publiés au titre des première et deuxième échéances. Au titre de la troisième échéance, les CBS doivent être publiées pour le 30/06/2017 au plus tard. Les PPBE correspondants doivent être publiés pour le 18/07/2018 au plus tard.

L'obligation de réaliser un Plan de prévention du bruit dans l'environnement ou PPBE (art.L.572-1 à 11 du Code de l'environnement) concerne :

- o Les représentants de l'Etat pour les voies autoroutières et nationales,
- o Les gestionnaires des voies non concernées par les représentants de l'Etat,

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE

Accusé certifié exécutoires

Réception par le préfet 02/07/2024

Publication : 02/07/2024

Publication : 02/07/2024

PDM COBAS – Annexe environnementale – version avant approbation

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



 Les communes et structures intercommunales de plus de 100 000 habitants, l'élaboration du PPBE pouvant être autant menée par les communes que par l'établissement public de coopération intercommunale (EPCI).

2.1.6. Définitions des ondes électromagnétiques

Il existe principalement deux types d'ondes électromagnétiques (OEM) auxquelles nous pouvons être exposés. Chaque catégorie possède des propriétés, des usages et un mode d'interaction avec la matière qui lui sont spécifiques :

- Les radiofréquences (9 kHz à 3 000 GHz), c'est-à-dire les champs émis par les moyens de télécommunications (téléphonie mobile, télévision mobile personnelle, internet mobile, puces RFID, Wi-Fi, WiMax);
- Les champs électromagnétiques dits extrêmement basses fréquences (50 Hz à 9 kHz) : ce sont les champs émis par les appareils électriques domestiques (sèche-cheveux, rasoir électrique) et les lignes à haute tension

Les effets sanitaires observés à court terme dans le cas des radiofréquences sont des effets thermiques, c'est-àdire une augmentation de la température des tissus. Dans le cas des champs électromagnétiques dits extrêmement basse fréquence, les effets observés à court terme sont des courants induits dans le corps humain, c'est-à-dire une stimulation électrique du système nerveux. C'est pour prévenir ces effets avérés à court terme que des valeurs limites d'exposition ont été élaborées.

Concernant les effets sanitaires à long terme, aucun mécanisme biologique n'a été identifié prouvant leur existence. Néanmoins, certaines études épidémiologiques mettent en évidence des corrélations entre augmentation du nombre de cas de leucémie infantile et exposition à des champs basses fréquences et des interrogations subsistent sur les effets à long terme pour des utilisateurs intensifs de téléphones mobiles. C'est pour ces raisons que le Centre international de recherche sur le cancer (CIRC) a classé les champs électromagnétiques en catégorie 2B : cancérogènes possibles.

Des recherches continuent d'être menées sur les effets à long terme des champs électromagnétiques. Depuis 2011, l'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail (Anses) coordonne la recherche sur les effets sanitaires des radiofréquences.





3. Eléments de diagnostic

3.1. Les zones calmes

Les zones de calme, protégées du bruit, sont constituées par l'ensemble des espaces verts et piétonniers, ainsi qu'aux espaces naturels où l'essentiel des déplacements sont effectués à pied ou à vélo. La majorité des zones calmes du territoire sont donc localisées majoritairement au sud du territoire en dehors des espaces urbanisés et des infrastructures de transport.

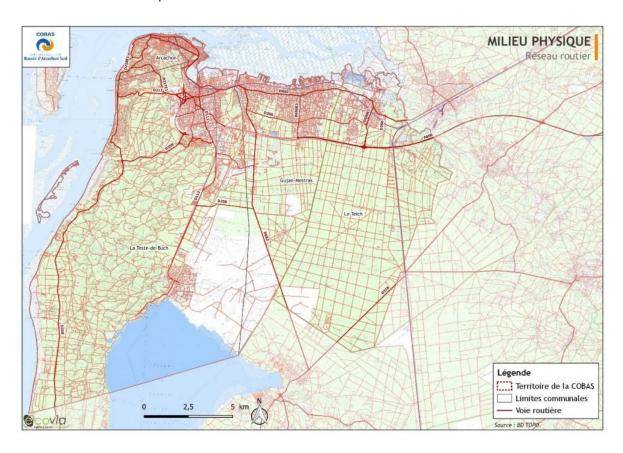
3.2. Le classement sonore

Le classement sonore du département de la Gironde a été approuvé le 2 juin 2016. Les 4 communes du territoire sont concernées par ce classement.

Les infrastructures de transports terrestres à l'origine de la majorité des nuisances sonores du territoire sont :

- L'autoroute A660 (catégorie 2);
- La nationale N250 (catégorie 2)⁴;
- La ligne ferroviaire n°655000 Bordeaux à Irun (catégorie 2)⁵.

Les infrastructures de transports terrestres sont listées en annexes.

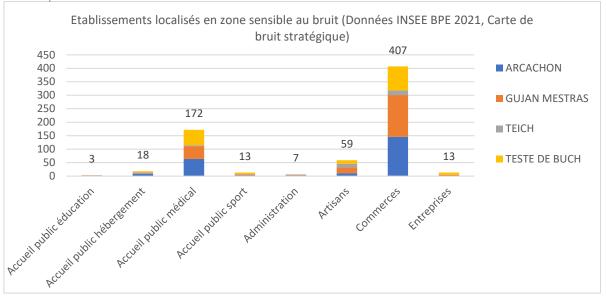


A partir de la base de données des équipements permanents de l'INSEE 2021, plusieurs bâtiments accueillant du public, notamment des enfants et des personnes sensibles au regard de leur santé ou de leur âge apparaissent localisés dans des secteurs sensibles.

⁴ La RN250 est le prolongement de l'A660.

⁵ Section comprise entre la gare de Bordeaux-Saint-Jean et la bifurcation de Lamothe sur la commune du Teich.





3.3. Les plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE)

N.B. Pour chaque PPBE seuls les éléments concernant le territoire seront présentés.

3.3.1. PPBE de l'Etat

Source : Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de l'Etat dans le département de la Gironde

Dans le département de la Gironde, le préfet a validé le PPBE troisième échéance qui fait suite aux cartes de bruit relatives aux grandes infrastructures approuvées par arrêté du 14 décembre 2018. Cet arrêté porte sur le réseau routier et autoroutier de Gironde dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules et les infrastructures ferroviaires de Gironde dont le trafic annuel est supérieur à 30 000 passages.

Sur le territoire de la communauté d'agglomération, **l'autoroute A660 et la nationale N250** sont les deux axes routiers concernés par ce PBBE. Ils appartiennent au réseau routier non concédé du département qui avait déjà été pris en compte dans le cadre du précédent PPBE.



Tronçons autoroutiers étudiés pour l'échéance 3 du PPBE de l'Etat en Gironde (Source : DDTM Gironde)

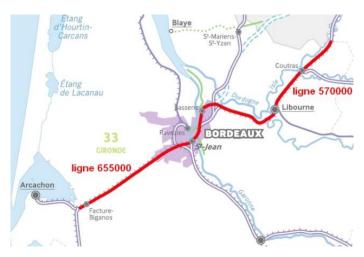


Publication: 02/07/2624 d'Arcachon Sud

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



Concernant le réseau ferroviaire, le réseau étudié pour le PPBE troisième échéance correspond aux sections de voies ferrées écoulant plus de 30 000 trains par an. La ligne ferroviaire n°665 000 reliant Bordeaux à Irun est concernée uniquement pour sa section comprise entre la gare de Bordeaux-Saint-Jean et la bifurcation avec la ligne ferroviaire n°657 000 (Lamothe-Arcachon) au lieu-dit Lamothe sur la commune du Teich. Les tronçons compris entre Lamothe-Arcachon et entre Lamothe-Biganos ne sont pas concernées par le PBBE et le classement sonore.



Tronçons ferrés étudiés pour l'échéance 3 du PPBE de l'Etat en Gironde (Source : DDTM Gironde, janvier 2011)

Le PBBE troisième échéance a identifié **1 Zone Affectée par le Bruit (ZBC) et 2 Points Noirs du Bruit (PNB) au niveau de la RN250** sur la commune de la Teste-de-Buch (cf. carte ci-dessous).

Dans le cadre du PPBE deuxième échéance, une étude concernant la ZBC a été présentée à la commune de la Teste-de-Buch en novembre 2012. Aucune action spécifique sur cette ZBC n'a été prévue par le PBBE troisième échéance au niveau de la RN250.

RN 250

ZBC 14 N250-La Teste de Buch-2

2 PNB

Les Points Noirs du Bruit sont intégrés dans la Zone de Bruit Critique. La ZBC est créée à l'intersection des zones bâties et des empreintes sonores (selon classement sonore) prenant en compte la règle des 200 mètres entre 2 bâtis consécutifs.



Zone Affectée par le Bruit et (ZBC) et Points Noirs du Bruit (PNB) sur la RN250 (Source : DDTM Gironde)

Concernant l'A660, aucun PNB n'a été identifié dans la ZBC n°11 située sur la commune du Teich. Une seule isolation de façade a été réalisée sur un bâtiment au titre de la mise à 2x2 voies.

Par ailleurs, une protection acoustique a été mise en place en 2007 sur une longueur de 675m sur la commune de Gujan-Mestras au lieu-dit Césarée.





3.3.2. PPBE du département de la Gironde

Source : Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de 2ème échéance du Département de la Gironde

Le PPBE de 2ème échéance du réseau routier départemental de la Gironde a été approuvé le 26/02/2016, il vient en complément du PBBE de première échéance déjà réalisé et arrêté par le Département le 26/06/2014.

Les axes départementaux étudiés par la PBBE et situés dans le territoire de la COBAS sont la **D112**, la **D218**, la **D650** et la **D1250**.

Le tableau ci-dessous identifie les zones bruyantes au niveau de ces axes. Pour chaque zone bruyante, des fiches de présentation ont été réalisées (cf. annexes).

N° Commune			Nombre de personnes exposées		Nombre de bâtiments exposés		Hiérarchisation	
	Lden	Ln	Lden	Ln	exposé	des enjeux		
ZB1-D218	Arcachon	5	-	2	-	-	Faible	
ZB1-D650	Arcachon	6	-	5	-	-	Faible	
ZB2-D650	Gujan-Mestras	22	-	4	-	-	Moyen	
ZB3-D650	Le Teich	6	-	2	-	-	Faible	

Plusieurs actions ont été mises en place afin de réduire le bruit sur les axes départementaux :

- Des actions relatives aux opérations d'aménagement : RD1250 (aménagement d'un giratoire avec la rue de l'Oustalet en 2009, aménagement du carrefour avec la RD1251 en giratoire en 2010) ;
- Des actions relatives à l'entretien de la voirie : RD650 en 2007 ; RD1250, RD218 et RD650 en 2009.

3.4. Cartes de Bruit Stratégiques (CBS)

Les cartes de bruit des infrastructures de l'État en Gironde de troisième échéance ont été approuvées le 14/12/2018 dans le cadre du PPBE troisième échéance de l'État en Gironde. Elles concernent les voies qui supportent un trafic supérieur à 3 millions de véhicules/an (environ 8200 véhicules/jour) ou 30 000 passages de trains/an (environ 82 trains/jour).

Sur le territoire de la COBAS, les infrastructures suivantes font l'objet de cartes de bruit : l'A660, la RN250, la D112, la D218, la D650, la D1250 et la ligne ferroviaire n°665 000.

Les cinq cartes présentées pages suivantes correspondent à plusieurs types :

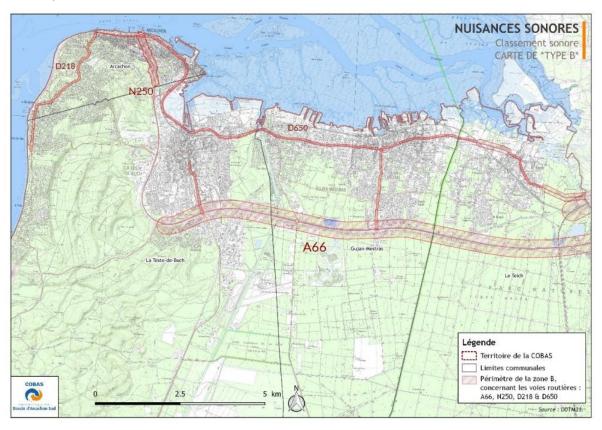
- Carte de type « A » indicateur Lden : Carte des zones exposées au bruit des grandes infrastructures de transport selon l'indicateur Lden (période de 24 heures), par palier de 5 en 5 dB(A) à partir de 55 dB(A) pour le Lden ;
- Carte de type « A » indicateur Ln : Carte des zones exposées au bruit des grandes infrastructures de transport selon l'indicateur Ln (période nocturne), par paliers de 5 en 5 dB(A) à partir de 50 dB(A) ;
- Carte de type « B » : Carte arrêtée par le préfet en application de l'article R.571- 32 du code de l'environnement – présentant les secteurs affectés par le bruit (issus du classement sonore des voies en vigueur);
- Carte de type « C » indicateur Lden : Carte des zones où les valeurs limites mentionnées à l'article L.572-6 du code de l'environnement sont dépassées, selon l'indicateur Lden (période de 24h) ;
- Carte de type « C » indicateur Ln : Carte des zones où les valeurs limites mentionnées à l'article L.572-6 du code de l'environnement sont dépassées, selon l'indicateur Ln (période nocturne).

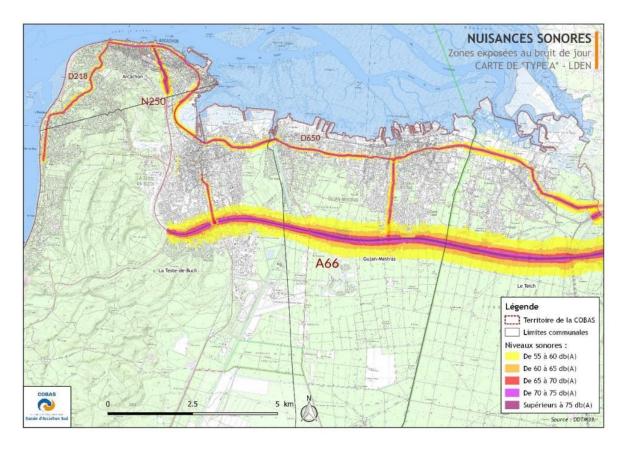
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE Accusé certifié exécutoi

Réception par le préfet 02/07/2024 Publication : 02/07/202/4^dArcachon Sud

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS







033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE

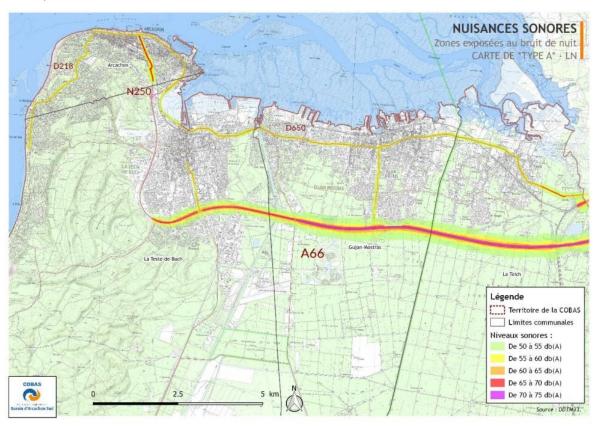
Accusé certifié exécutoires

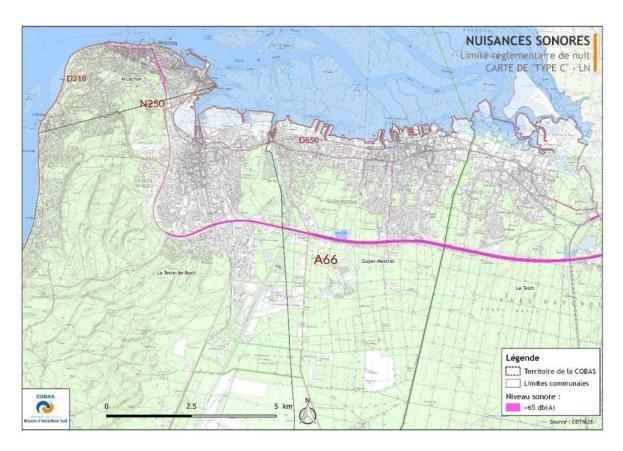
Réception par le préfet 02/07/2024

Publication : 02/07/2024 d'Arcachon sud

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS





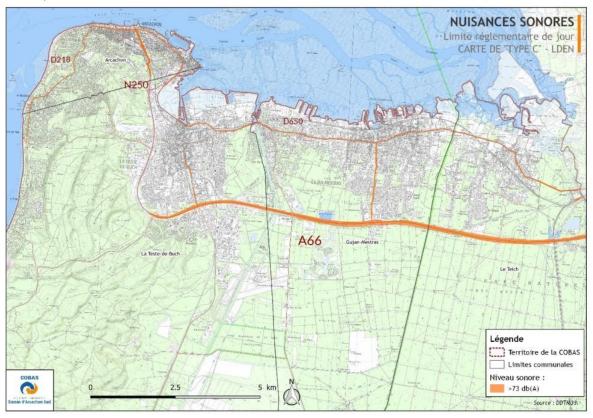


033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE

Accusé certifié exécutoire Réception par le préfet 02/07/2024 Publication : 02/07/2024 d'Arcachon sud

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS





3.5. Bruit aérien

 $Source: Direction\ g\'en\'erale\ de\ l'aviation\ civile\ (DGAC)\ ;\ http://cartelie.application.developpement-durable.gouv.fr$

Les couloirs de bruit formés par les avions en approche se trouvent dans l'axe des pistes d'atterrissage. Le bruit d'un avion se fait ressentir de manière distincte à une quinzaine de kilomètres du lieu d'atterrissage (variable en fonction de plusieurs facteurs : vent, taille de l'avion, bruit environnant existant...).

Le bruit aérien, lié aux aéroports, fait l'objet de plans de prévention propres, les Plans d'Exposition au Bruit (PEB).

Le PEB est décomposé de la manière suivante :

- Zone A: zone de bruit fort où Lden > 70;
- Zone B: zone de bruit fort où Lden < 70 et dont la limite extérieure est comprise entre Lden 65 et 62;
- Zone C : zone de bruit modéré comprise entre la limite extérieure de la zone B et une limite comprise entre Lden 57 et 55 ;
- Zone D : zone de bruit comprise entre la limite extérieure de la zone C et la limite correspondant à Lden 50.

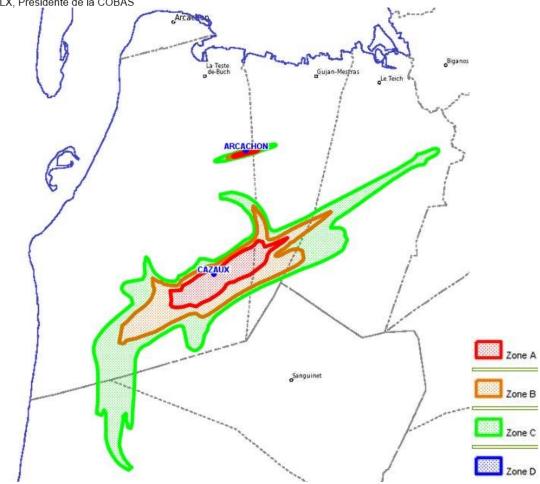
Deux PEB sont présents sur le territoire :

- Le PEB de l'aérodrome d'Arcachon- La Teste sur les communes de la Teste-de-Buch et de Gujan-Mestras ;
- Le PEB de l'aérodrome de Cazaux sur les communes de la Teste-de-Buch, Gujan-Mestras et du Teich.

Accusé certifié exécutoires Réception par le préfet 102/07/2024 Publication : 02/07/2024 d'Arcachon Sud

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS





Les Plans d'Exposition au Bruit (PEB) d'Arcachon et de Cazaux (Source : Direction générale de l'aviation civile (DGAC) ; http://cartelie.application.developpement-durable.gouv.fr)

4. Ondes électromagnétiques

Sources : ANFR (cartoradio.fr) consulté en décembre 2019

L'AFNR (Agence Nationale des Fréquences) identifie toutes les installations radioélectriques de plus de 5 watts (hormis celles de l'Aviation Civile et des ministères de la Défense et de l'Intérieur pour des raisons de sécurité) pouvant être sources d'ondes électromagnétiques.

59 installations radioélectriques ont été recensées par l'AFNR (Agence Nationale des Fréquences) sur le territoire.

Il existe également plusieurs installations en dehors du périmètre, pouvant impacter le territoire.

5. Pollution lumineuse

Source: Etat initial du PCAET du SYBARVAL

La pollution lumineuse est une forme de pollution historiquement assez peu évoquée car à priori peu néfaste pour la santé lorsqu'on la compare aux pollutions plus classiques.

En France, l'éclairage public consomme 1 % de l'électricité totale produite. Au niveau des communes, l'éclairage public représente environ 17 % de leurs dépenses en énergie. L'éclairage public nocturne provoque la disparition du ciel étoilé ainsi que des nuisances sur la santé et la biodiversité constituant donc un fort enjeu. Dans un contexte de changement climatique et de réduction des émissions de GES, ce secteur est donc propice aux économies d'énergie.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 02/07/2024 Publication : 02/07/2024 d'Arcachon Sud

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



Les principales mesures disponibles pour réaliser ces objectifs sont l'extinction de l'éclairage public en milieu de nuit, installer des capteurs de présence pour n'éclairer qu'une partie de la route, diriger le flux lumineux des lampadaires vers le sol pour diminuer la pollution lumineuse, ou encore remplacer les ampoules énergivores par des LEDs, plus économes en énergie. Mais, si ces LEDs sont plus efficaces en termes d'éclairage, ont une durée de vie plus longue (40 000h environ, cinq à quinze fois plus que des ampoules anciennes générations) et sont plus économes, leurs impacts sur la santé et l'environnement restent encore méconnus. De plus, le fait que ces LEDs soient plus économes a parfois conduit à l'installation de plus de points lumineux, augmentant ainsi la pollution lumineuse. L'étalement urbain renforce également cette pollution. Les nouvelles surfaces artificialisées sont desservies par des routes qu'il faut éclairer, augmentant la surface d'éclairage d'une commune.

PDM COBAS – Annexe environnementale – version avant approbation

La population doit être aussi sensibilisée à la question de l'éclairage public. Elle pourrait être réticente à l'extinction des lumières la nuit pensant que cette mesure augmenterait l'insécurité et les cambriolages. Mais il faut savoir que les cambriolages ont lieux principalement le jour, quand les occupants sont au travail. De plus, une rue éteinte permet de repérer immédiatement des individus utilisant leur propre lumière pour s'éclairer, alors que des espaces éclairés peuvent favoriser le rassemblement d'individus. Enfin, des rues éteintes augmenteraient l'attention des automobilistes et réduiraient ainsi leur vitesse.

La pollution a également des effets négatifs sur le vivant. Les espèces nocturnes représentent en effet la majorité des invertébrés (64 %) et une partie importante des vertébrés (28 %) (source : PCAET du SYBARVAL). Ces espèces voient ainsi leur territoire se réduire au fur et à mesure de l'extension urbaine et des activités anthropiques. **Une route éclairée peut ainsi constituer une barrière infranchissable pour certaines espèces nocturnes.**

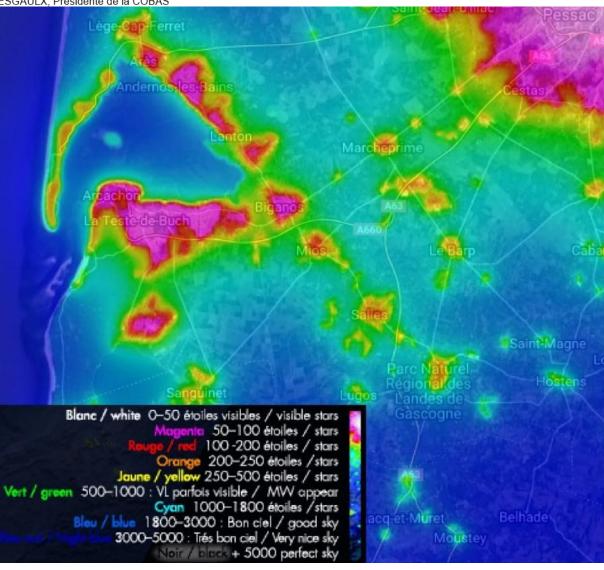
Le territoire du SYBARVAL comprend environ 40 000 points lumineux. Comme le montre la carte page suivante, la pollution lumineuse se concentre majoritairement autour du Bassin. A l'inverse, la qualité de la nuit est optimale au Sud, plus rural.

Des efforts ont déjà été entrepris pour moderniser l'éclairage public et ainsi diminuer sa pollution. En ce sens, sur le territoire du PNR et devant être élargi à l'ensemble du SYBARVAL, la création d'une Réserve internationale de ciel étoilé (Rice) doit voir le jour.

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet 02/07/2024
Publication : 02/07/2024 d'Arcachon Sud

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS





Carte de la pollution lumineuse (Source: PCAET SYBARVAL; Association AVEX et Google Map)

Au niveau de la COBAS, la prise en compte de l'objectif de réduction de la pollution lumineuse est systématique pour les projets portés par la collectivité au même titre que la réduction des nuisances sonores (création de murs antibruits) »

6. Nuisances olfactives

Source: Etat initial du SCoT du SYBARVAL (Octobre 2019)

Sur le territoire, les nuisances olfactives peuvent être générées par les véhicules motorisés, l'industrie, les déchets (ordures ménagères notamment), le traitement des eaux usées (STEP) et l'agriculture.

Dans les stations d'épuration, les odeurs sont liées à la durée de rétention prolongée des eaux usées qui dégagent alors d'importantes quantités de sulfure d'hydrogène, d'ammoniac, de sulfures organiques. Pour pallier ce problème, les stations d'épuration du SIBA sont équipées d'un système de désodorisation performant (équipements d'extraction, de ventilation et de traitement de l'air) : tous les ouvrages sont soit situés dans des bâtiments, soit couverts et maintenus en dépression ; l'air vicié est ensuite traité dans des tours de lavage. De plus, afin de lutter contre les odeurs et la corrosion des réseaux d'assainissement, le SIBA a mis en place un traitement au nitrate de calcium.





7. Atouts, faiblesses, problématiques clés et enjeux

L'analyse des informations présentées met en évidence les points forts et les points faibles du territoire :

Points forts

- Présence de zones calmes principalement localisées dans sud du territoire
- ✓ Développement de projets participant à la diminution des nuisances sonores et existence d'autres plans et programmes allant en ce sens (SCoT, PCAET, PDU, etc.)
- ✓ Présence de plusieurs PBBE (Etat, département de la Gironde) à l'origine d'actions visant à réduire les nuisances sonores et l'exposition des habitants à ces nuisances

Points faibles

- ✓ Plusieurs infrastructures de transport terrestre soumises au classement sonore sources de nuisances : l'A660, la RN250, la D112, la D218, la D650, la D1250, la ligne ferroviaire n°665 000, etc.
- ✓ 2 Points Noirs du Bruit (PNB) au niveau de la RN250 sur la commune de la Teste-de-Buch identifiés par le PBBE troisième échéance de l'Etat dans le département de la Gironde
- √ 4 zones bruyantes identifiées par le PBBE deuxième échéance du Département de la Gironde sur la D218 et la D650
- ✓ Présence de deux aérodromes (Arcachon- La Teste et Cazaux) faisant l'objet de Plans d'Exposition au Bruit (PEB)
- ✓ Une forte augmentation du trafic en été engendrant des encombrements et une augmentation des nuisances sonores
- √ 59 supports radioélectriques sources d'ondes électromagnétiques
- ✓ Fréquentation touristique en augmentation

Questionnement

- ✓ Comment réduire les nuisances sonores sur le territoire ?
- ✓ Comment supprimer les points noirs du bruit ?
- ✓ Comment
 anticiper la
 construction de
 nouvelles
 infrastructures de
 transport en
 termes
 d'exposition au
 bruit ?

De cette analyse découle les enjeux suivants :

Réduire les nuisances sonores liées aux déplacements :

- Veiller à la prise en compte du bruit très en amont dans les projets d'infrastructures
- Maîtriser les vitesses de circulations et inciter au partage de la voirie dans les centres-villes et centres-bourgs ainsi que sur les axes habités
- o Identifier les zones sensibles afin de préserver ces lieux d'une source bruyante supplémentaire
- o Identifier et préserver les zones calmes (espaces publics, espaces verts, etc.) en favorisant les modes de déplacements doux
- Résorber les Points Noirs du Bruit (PNB) et les zones de bruit existants et éviter d'en créer de nouveaux
- Pour les nouvelles infrastructures : utiliser des matériaux permettant de mieux limiter la propagation du bruit (ex : revêtement des routes)

☐ Réduire la population exposée aux nuisances sonores :

- Limiter le stationnement et la pénétration des voitures en ville où la population exposée est forte
- Éloigner les infrastructures de transport des zones densément peuplées
- o Identifier les zones sensibles (établissements scolaires, hôpitaux, etc.) afin de préserver ces lieux d'une source bruyante supplémentaire
- Identifier les zones nécessitant la mise en œuvre de protections acoustiques





Ces enjeux sont à mettre en regard des leviers d'action du PDU :

		Réponse du PDU
Problématique	Effets attendus du PDU	Moyens d'actions du PDU
Bruit : Zone Affectée par le Bruit, zones à enjeux prioritaires ; gêne sonore notamment en période estivale avec l'augmentation du trafic, zones calmes à préserver et risque d'atteintes sur la santé humaine	Potentiellement négatif	 Améliorer la connaissance des points noirs routiers par une étude de bruit par exemple Eviter de créer de nouveaux Points Noirs Bruit et résorber si possible ceux existants Améliorer les conditions de circulation en réduisant le nombre de véhicules en service Identifier les zones nécessitant la mise en œuvre de protections acoustiques Identifier les zones sensibles afin de préserver ces lieux d'une source bruyante supplémentaire Fluidifier les trafics afin de réduire le temps des transports et les ralentissements (émetteurs de bruits) Diminuer la part modale des véhicules particuliers au profit des transports collectifs et surtout des modes doux, notamment pour les trajets courts. Améliorer la fluidité sur les points de congestion (donc bruyants) identifiés Créer des zones à vitesses limitées, donc plus calmes





DECHETS

1. Positionnement de la thématique par rapport au PDU et rappels règlementaires

1.1. Positionnement de la thématique vis-à-vis du PDU

La thématique traitement et valorisation des déchets comporte très peu d'interactions avec le Plan de Déplacements Urbains. Néanmoins, l'état initial de l'environnement aborde cette thématique pour être conforme à la règlementation, et présente donc les grandes caractéristiques de la gestion des déchets sur le territoire de la COBAS. Le seul levier du PDU sur cette thématique serait l'optimisation et la rationalisation des circuits de collecte « en porte-à-porte » et de transfert vers les installations de traitement et de valorisation des déchets.

1.2. Rappels réglementaires et documents de référence

NB: L'articulation avec les documents cadres sera développée dans une partie dédiée du rapport environnemental.

1.2.1. Engagements nationaux

- Décret n°2000-404 du 11 mai 2000 relatif au rapport annuel sur le prix et la qualité du service public d'élimination des déchets (JO du 14/05/00)
- **Décret n°2016-288 du 10 mars 2016** portant diverses dispositions d'adaptation et simplification dans e domaine de la prévention et de la gestion des déchets

1.2.2. Grenelle de l'Environnement

Les lois Grenelle 1 du 03 août 2009 et Grenelle 2 du 12 juillet 2010 ont défini cinq engagements en matière de réduction des déchets afin d'en réduire les nuisances vis-à-vis de la santé et de l'environnement. Ces engagements sont présentés ci-dessous et accompagnés d'un premier bilan d'étape effectué à fin 2011, au plan national et régional :

- Réduire la production des déchets : l'objectif est de 7 % par an à l'horizon de 2013.
- Augmenter et faciliter le recyclage des déchets valorisables : les objectifs de recyclage ont été fixés à 35 % pour 2012 et 45 % pour 2015, et pour la catégorie des Déchets Industriels Banals (DIB) à 75 %.
- **Mieux valoriser les déchets organiques** : il s'agit de capter les gros gisements, dans le cadre d'une action portant sur les « bio-déchets » de 2012 à 2016. Il s'agit des déchets de l'agro-alimentaire, de la restauration et de la distribution.
- **Réformer les dispositifs de planification**: la prise en charge et les modalités de cette planification seront détaillées plus loin. L'élaboration des nouveaux plans, pour les déchets non dangereux, devra prendre en compte un objectif de baisse des tonnages incinérés et stockés (mis en décharge) de 15 % à fin 2012, avec une limitation globale de ces deux modes de traitement à 60 % sur le gisement produit.
- Mieux gérer les déchets « inertes » et ceux du BTP : un objectif ambitieux de valorisation a été fixé à 70 % d'ici 2020.

1.2.3. La Loi relative à la Transition Energétique pour la croissante verte

La loi n° 2015-992 relative à la Transition énergétique pour la croissance verte (LTECV) du 17 août 2015 introduit plusieurs objectifs concernant les déchets :

- Valoriser des déchets non dangereux non inertes : les objectifs de valorisation matière et organique ont été fixé à 55 % en 2020 et 65 % en 2025 ;
- Réduire la production des déchets non dangereux non inertes : l'objectif est de 10 % en 2020 par rapport à 2010 ;
- **Réduire le taux d'enfouissement des déchets non dangereux non inertes** : les objectifs sont de 30 % en 2020 par rapport à 2010 et de 50 % en 2025 par rapport à 2010.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE

Accusé certifié exécutoir Réception par le préfet : 02/07/2024 Publication : 02/07/2024^d/^{Accachon Sud}

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



Il peut être également fait référence du règlement communautaire de collecte des déchets ménagers et assimilés voté par le Conseil Communautaire le 7 mars 2016.

PDM COBAS – Annexe environnementale – version avant approbation

1.2.4. Loi contre le gaspillage alimentaire et économie circulaire

La loi du 10 février 2020 relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire entend accélérer le changement des modèles de production et de consommation afin de réduire les déchets et préserver les ressources naturelles, la biodiversité et le climat. Elle s'inscrit dans la mise en œuvre de la charte de l'environnement de 2004. La loi s'articule autour de plusieurs grandes orientations : réduire les déchets et sortir du plastique jetable, mieux informer le consommateur, agir contre le gaspillage, mieux produire et lutter contre les dépôts sauvages.

Parmi les dispositions prévues par ce texte concernant la gestion des déchets :

- Révision à la hausse les objectifs de prévention de la production de déchets avec un objectif global de réduction de tous déchets (hors bâtiment) de 15 % d'ici à 2030 par rapport à 2020 et un objectif de 5 % d'ici à 2030 des tonnages de déchets ménagers réemployés ou réutilisés;
- **Harmonisation du geste de tri** : le 31 décembre 2022 au plus tard, les consignes de tri et les poubelles de collecte sélectives seront les mêmes sur tout le territoire ;
- Consigne pour recyclage et réemploi des bouteilles plastiques. Cette mesure sera mise en place uniquement si les collectivités locales ne parviennent pas à améliorer d'ici fin 2022 la collecte et atteindre les objectifs européens de 77 % des bouteilles en plastique collectées en 2025 et de 90 % en 2029. Ce n'est qu'après l'évaluation réalisée en 2023 sur les pratiques de 2022 qu'une décision sera prise ;
- Nouvelle la filière REP relative au secteur du bâtiment instaurée en 2022 ;
- Pouvoirs renforcés des élus locaux en matière de lutte contre les décharges sauvages ;
- Fin des emballages plastiques à usage unique à l'horizon 2040 ;
- Extension de la responsabilité des industriels dans la gestion des déchets ;
- Utilisation des pneus rechapables ou rechapés ;
- Interdiction de distribution gratuite de bouteilles d'eau en plastique dans les établissements recevant du public.

2. Points clés analytiques

Source: RPQS 2018

La COBAS dispose de la compétence globale de collecte et de traitement des déchets ménagers et assimilés de l'agglomération.

La pré-collecte (gestion des bacs et des colonnes aériennes ou enterrées), la collecte des déchets ménagers, les déchèteries et le centre de transfert sont gérés en régie directe.

Le transport est assuré selon le flux concerné en régie directe ou par des prestataires privés.

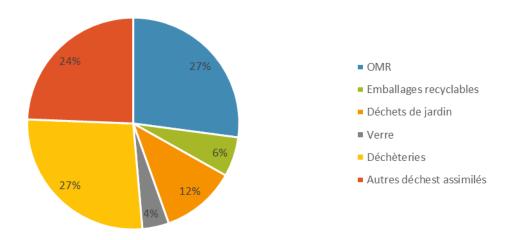
Le traitement est assuré selon le flux concerné en régie directe (centre de valorisation des déchets au Teich) ou par des prestataires privés, sous forme de marchés de prestations.

2.1. Gisement de déchets

2.1.1. Volumes produits, évolution et comparaison

En 2018, 89 791 t de déchets ont été produites, dont 67 902 t de déchets ménagers et 21 889 t d'autres déchets assimilés. Cela équivaut à 812,6 kg/hab. Le plus gros gisement est celui des OMR -Ordures Ménagères Résiduelles- (27 % du total) et celui apporté en déchèteries (27 %).





Répartition du gisement par type de déchet en 2018

2.1.2. Évolution et comparaison

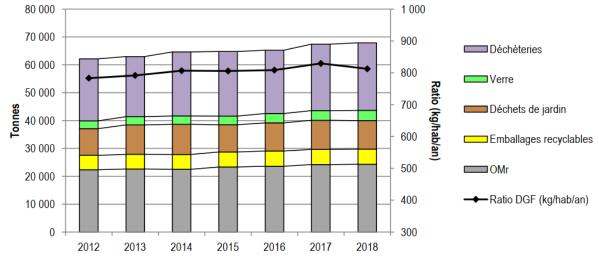
La production d'ordures ménagères résiduelles a légèrement augmenté entre 2017 et 2018 (+ 0,5 %). Cette hausse s'explique notamment par la croissance démographique positive du territoire et sa forte attractivité touristique. On observe en effet au cours de la saison estivale une augmentation de près de 50 % des tonnages d'OMR collectés. Néanmoins, la production OMR par habitant a diminué entre 2017 et 2018 (- 2,2 %), pour la 1re fois depuis 2014. En 5 ans, la production des OMR a augmenté de 7,4 %, représentant une hausse de près de 11 kg/hab.

La collecte des emballages et celle du verre ont également augmenté (respectivement +0,3 et +5,6 % entre 2017 et 2018), mais le ratio par habitant a diminué pour les emballages (-2,4 %).

Le tonnage des déchets collectés en déchèteries a augmenté de 1,6 % entre 2017 et 2018. Toutefois, la quantité de déchets des déchèteries collectés par habitant a diminué de 1,2 %. L'augmentation observée s'explique notamment sur les apports :

- des DNV (+ 648 t);
- des DEA (mobilier) (+ 407 t).

En cinq ans, la quantité des déchets collectés en déchèteries a augmenté de 6,7 %, représentant une hausse de 22,6 kg/hab.



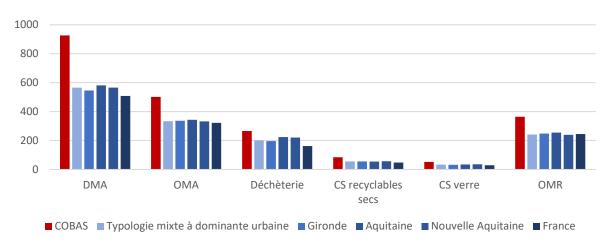
Évolution des tonnages de DMA collectés





Entre 2009 et 2015, la production d'ordures ménagères et assimilés (OMA) a augmenté de 6 % au total, mais diminué de 0,4 % lorsque rapportée au nombre d'habitants.

Par comparaison, lorsque l'on ramène la production de déchets au nombre d'habitants, la COBAS produit plus que les autres territoires que sont la Gironde, les ancienne et nouvelle régions et la France.



Comparaison du gisement 2017 (kg/hab.)

2.2. Collecte

Le service dessert 66 816 habitants en 2018. Au plus fort de la population estivale, le nombre atteint près de 250 000 habitants.

Les ordures ménagères (OMR) et les emballages recyclables sont collectés en porte-à-porte, mais il existe quelques colonnes enterrées. Le verre est collecté en points d'apport volontaire et les déchets de jardins sont ramassés en porte-à-porte.

Le territoire comprend les infrastructures de collecte et de transfert suivantes :

- Six déchèteries et un point vert pour les ménages ;
- Deux déchèteries professionnelles ;
- Un centre de transfert, par lequel transitent la majorité des déchets collectés par la COBAS, à La Testede-Buch ;

Flux collecté	Mode de collecte
Ordures ménagères résiduelles	Porte-à-porte, en bacs
Ordures menageres residuelles	Quelques colonnes enterrées
Déchets recyclables (hors verre)	Porte-à-porte, en bacs
Dechets recyclables (nors verre)	Quelques colonnes enterrées
Déchets de jardin	Porte-à-porte, en bacs
Verre	Apport volontaire, en colonnes aériennes ou enterrées.
Encombrants	Porte-à-porte, sur appel téléphonique.
Déchets des déchèteries	6 déchèteries et 1 point vert pour les ménages
Dechets des decheteries	2 déchèteries professionnelles

2.3. Traitement et valorisation

La COBAS dispose d'un centre de valorisation sur la commune du Teich constitué de quatre domaines d'activité :

- Une plateforme de compostage des déchets verts et des biodéchets (27 400 m²);





- Une plateforme de valorisation du bois (5 500 m²) : 3 catégories de bois sont traitées sur cette zone, le bois de classe A (palettes, bois non traité), le bois de classe B (bois peints, vernis, etc.) et les souches ;
- Une déchèterie professionnelle destinée à la collecte des déchets industriels banals (ferrailles, déchets de démolition, etc.) ;
- Une installation de stockage de déchets inertes d'une superficie de 56 000 m².

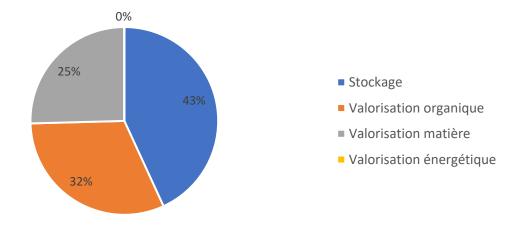
Les autres déchets sont traités par des installations en dehors de la COBAS :

- Un centre de tri (à Montardon) accueille la totalité des tonnages d'emballages recyclables, ainsi que les cartons et papiers collectés en déchèteries ;
- Deux installations de stockage des déchets non dangereux (ISDND) sont les sites d'enfouissement où sont stockés les déchets restants, à Lapouyade et à Aire-sur-l'Adour.

En 2018, 56,9 % des déchets produits sur le territoire ont été valorisés :

- 20 351 t ont suivi une filière de valorisation matière ;
- 25 137 t ont suivi une filière de valorisation biologique;
- 88 t ont suivi une filière de valorisation énergétique.

Le reste a été enfoui en installation de stockage de déchets non dangereux.



Répartition de la valorisation des déchets en 2018

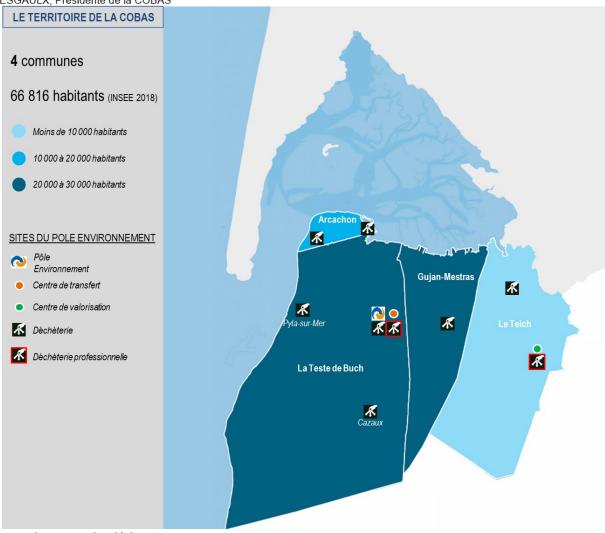
Accusé certifié exécutoires

Réception par le préfet 02/07/2024

Publication : 02/07/2024 d'Arrachon sud

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS





Sites de gestion des déchets

2.4. Transport des déchets

Le parc de véhicules est composé de 21 bennes de collecte, 3 mini-bennes, 12 polybennes et 2 camions-grues, 22 VUL et 33VL. Au total, ce sont plus de 378 561 km parcourus par les bennes de collecte en 2018 et plus de 307 000 km par les polybennes.

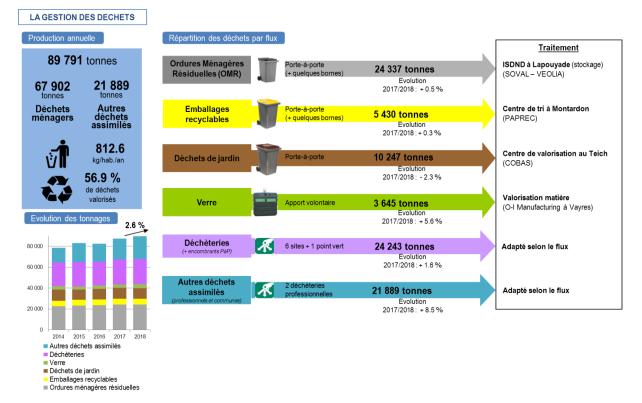
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE Accusé certifié exécutoi

Accusé certifié exécutoir Réception par le préfet 02/07/2024 Publication : 02/07/2024 d'Arcachon Sud

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



2.5. Bilan



PDM COBAS – Annexe environnementale – version avant approbation



Publication: 02/07/2624 d'Arcachon Sud

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



3. Atouts, faiblesses, problématiques clés et enjeux

L'analyse des informations présentées met en évidence les points forts et les points faibles du territoire :

Points forts

- ✓ Mise en œuvre d'un Programme local de prévention de déchets ménagers et assimilés (PLPDMA) sur le territoire de la COBAS
- ✓ Diminution de la quantité de déchets ménagers collectés entre 2017 et 2018 (exprimée en kg/hab.)
- ✓ Performance de collecte des déchets recyclables (exprimée en kg/hab.) supérieure à la moyenne nationale
- Taux de valorisation des déchets gérés par la COBAS d'environ 57 %, avec la recherche de nouvelles filières de valorisation (déchets inertes notamment)

Points faibles

- Quantité globale des déchets ménagers et assimilés en hausse entre 2017 et 2018, soulignant notamment l'évolution démographique du territoire
- ✓ Production des déchets ménagers et assimilés (exprimée en kg/hab.) supérieure à la moyenne régionale et nationale, traduisant l'attractivité du territoire lors de la période estivale
- ✓ Objectif de réduction des OMA entre 2009 et 2015 fixé par le Grenelle de l'environnement non atteint.



Questionnements

Comment participer à renforcer ces atouts et corriger ces faiblesses avec le PDU ?

De cette analyse découle les enjeux suivants :

L'action du PDU sur cette thématique est faible.

- ☐ Rationalisation des déplacements liés à la collecte des déchets ménagers :
 - Optimisation des circuits de collecte des déchets et/ou réduction des fréquences de collecte
 - Optimisation de la collecte en PAV avec la mise en place de sonde indiquant le taux de remplissage des bornes
 - o Développement de la collecte en PAV, en substitution de la collecte en porte-à-porte
- □ Réduction de l'impact environnemental du transport, en choisissant des énergies « propres » : biocarburant, GPL, électricité...

Ces enjeux sont à mettre en regard des leviers d'action du PDU :

Rép		Réponse du PDU
Problématique	Effets attendus du PDU	Moyens d'action du PDU
Déchets : collecte et transit de déchets	Neutre	 Action limitée du PDU: Recommandations éventuelles afin de rationaliser le transport de déchets vers les installations/équipements de collecte, de traitement et de revalorisation des déchets.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet 02/07/2024

Publication : 02/07/2024 d'Arcachon Sud

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



SITES ET SOLS POLLUES

1. Positionnement de la thématique par rapport au PDU et rappels règlementaires

1.1. Positionnement de la thématique vis-à-vis du PDU

L'étude des sols et des sous-sols, a pour but principal d'identifier les sources de pollution et de mettre en évidence un éventuel lien avec les activités de transport. L'ensemble des émissions atmosphériques issues du transport routier contribue à la formation de pluies acides qui dégradent la qualité des sols.

Les incidences de ces pollutions varient considérablement en fonction des conditions climatiques, pédologiques, géologiques et géomorphologiques de la zone considérée. Les espèces faunistiques et floristiques peuvent par exemple être vulnérables aux pollutions routières accumulées le long des voies. A l'image de la pollution des eaux, il est nécessaire d'appréhender ces mécanismes dans la définition des futures actions du PDU, bien que son échelle d'action ne soit pas adaptée à la gestion de ce type de pollution.

1.2. Rappels réglementaires et documents de référence

NB: L'articulation avec les documents cadres sera développée dans une partie dédiée du rapport environnemental.

1.2.1. A l'échelle internationale et communautaire

• Directive européenne 82/501/CEE, dite directive Seveso 1, remplacée par la directive 96/82/CE dite directive Seveso 2, elle-même remplacée récemment par la directive 2012/18/UE du 4 juillet 2012 dite directive Seveso 3. Cette dernière est entrée en vigueur le 1er juin 2015. Les directives Seveso imposent aux Etats membres de l'Union Européenne d'identifier les sites industriels présentant des risques d'accidents majeurs (sites SEVESO) et d'y maintenir un haut niveau de prévention. Deux types d'établissements sont distingués selon la quantité de matières dangereuses : les établissements Seveso seuil haut et les établissements Seveso seuil bas.

1.2.2. A l'échelle nationale

- Loi n° 76-663 du 19 juillet 1976 relative aux installations classées pour la protection de l'environnement (Livre V Prévention des pollutions, des risques et des nuisances Titre I Installations classées pour la protection de l'environnement art. L511-1 et suivants du code de l'environnement Partie législative). Cette loi soumet diverses installations, dont certaines installations de gestion des déchets, à autorisation ou à déclaration suivant la gravité des dangers ou des inconvénients que peut présenter leur exploitation pour l'environnement.
- **Décret n° 2015-1353 du 26 octobre 2015** relatif aux secteurs d'information sur les sols prévus par l'article L. 125-6 du code de l'environnement et portant diverses dispositions sur la pollution des sols et les risques miniers.

2. Points clés analytiques

2.1. Les données BASIAS (pollution potentielle)

BASIAS est une base de données qui recueille l'ensemble des informations liées aux sites pollués. Elle se base sur l'activité du site plus que sur la pollution réelle. Il s'agit d'un inventaire historique réalisé par le BRGM, qui représente les sites de **pollution potentielle**.

La COBAS compte **223 sites BASIAS** dont la majorité se trouvent sur la commune de la Teste-du-Buch (130 sites soit 58,3 %). Parmi ces sites :

- 11 sites sont en activité (0,5 %);
- 1 site est en activité et partiellement réaménagé (0,4 %);





- 1 site est partiellement réaménagé et partiellement en friche (0,4 %)
- 154 sites ont une activité terminée (69,1 %);
- 54 sites dont l'activité est inconnue (24,2 %);
- 1 site dont l'état d'activité n'est pas renseigné (0,4 %).

Les activités principales de ces sites sont :

- Extraction de pétrole brut (concession minière d'exploitation du pétrole et forage) (50,7 %);
- Dépôt de liquides inflammables (D.L.I.) (17,6 %);
- Commerce de détail de carburants en magasin spécialisé (9,5 %).

2.2. Les données BASOL (pollution avérée)

BASOL est une base de données qui recense les sites pollués connus, les sites potentiellement pollués nécessitant une analyse ou encore les sites anciennement pollués et traités. Cette base précise également les actions menées ou à mener dans le cadre de la réhabilitation de ces sols.

Il existe **15 sites BASOL** sur le territoire. La liste de ces sites et des polluants est présentée en annexe. La commune de la Teste-du-Buch est celle qui en recense le plus avec 8 sites pollués. Parmi ces sites :

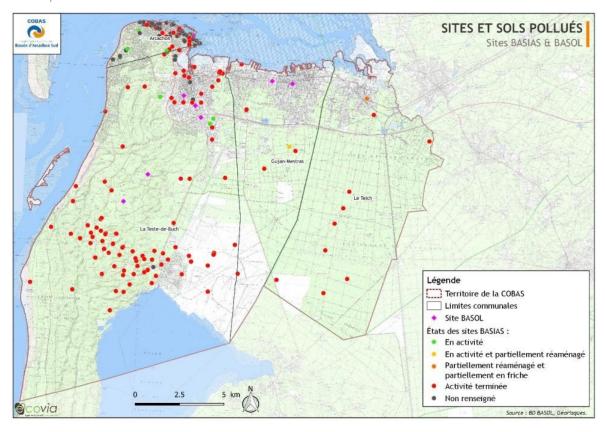
- 1 nécessite des investigations supplémentaires ;
- 2 sont mis à l'étude, leur diagnostic est prescrit par arrêté préfectoral;
- 3 sont traités avec restrictions d'usages, les travaux de dépollution sont réalisés, des restrictions d'usages ou des servitudes sont imposées ou en cours ;
- 4 sont traités avec surveillance, les travaux de dépollution sont réalisés, une surveillance leur est imposée par AP ou est en cours ;
- 1 est sous surveillance après diagnostic, pas de travaux complets de réhabilitation dans l'immédiat;
- 3 sont libres de toutes restrictions, travaux réalisés, aucune restriction, pas de surveillance nécessaire ;
- 1 est à connaissance sommaire et nécessite éventuellement un diagnostic.

Les sites BASOL sont listés en annexes.

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet 02/07/2024
Publication : 02/07/2024 d'Arcachon Sud

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS





2.3. Le registre français des émissions polluantes (iREP)

Le registre français des émissions polluantes (iREP) est un inventaire national des substances chimiques et/ou des polluants potentiellement dangereux rejetés dans l'air, l'eau et le sol et de la production et du traitement des déchets dangereux et non dangereux.

En 2017, le territoire compte 8 sites identifiés par l'iREP tous localisés sur la commune de la Teste-du-Buch.

La liste des sites identifiés par l'iREP est présentée en annexe.

2.4. Les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE)

Les ICPE sont des installations et/ou usines dont l'activité présente un risque ou un inconvénient pour l'environnement humain et naturel. On distingue plusieurs types d'ICPE :

- Installations soumises à déclaration (D) pour les activités les moins polluantes et les moins dangereuses,
- Installations soumises à déclaration avec contrôle périodique (DC),
- Installations soumises à enregistrement (E) pour les secteurs dont les mesures techniques pour prévenir les inconvénients sont bien connues,
- Installations soumises à autorisation (A), pour les installations présentant les risques ou pollutions les plus importants.
- Installations soumises à autorisation et servitudes d'utilité publique (AS), elles correspondent à peu de chose près aux installations « Seveso seuil haut » au sens de la directive européenne « Seveso III ».

Les établissements sont classés « Seveso » en fonction des quantités et des types de produits dangereux qu'ils accueillent. Il existe deux seuils classant les établissements : « Seveso seuil bas » et « Seveso seuil haut ». Ces installations présentent des risques technologiques et des servitudes d'utilité publique sont ajoutées dans le but d'empêcher les tiers de s'installer à proximité de ces activités à risque.

de



Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



D'après la base de données des installations classées, 28 ICPE ont été recensées sur le territoire (833 ICPE à l'échelle du département de la Gironde, soit 3,4 % des ICPE départementales), dont :

- 8 sont soumises au régime d'autorisation (A);
- 11 sont soumises au régime d'enregistrement (E) ;
- 9 ont un régime inconnu.

Un site SEVESO seuil haut est présent sur le territoire. Il s'agit du site VERMILION REP S.A.S. sur la commune de La Teste-de-Buch dont l'activité principale est l'extraction d'hydrocarbure. Le site est une priorité nationale Aucun Plan de Prévention des Risques Technologiques n'a été établie vis-à-vis de ce site.

La liste des ICPE sur le territoire de la COBAS est présentée en annexe.

3. Atouts, faiblesses, problématiques clés et enjeux

L'analyse des informations présentées met en évidence les points forts et les points faibles du territoire :

Points forts ✓ Une grande partie des sites BASOL est traitée ou libre de toute restriction **Points faibles** Questionnement Des sites et sols pollués principalement concentrés sur La Teste-de-Buch et Arcachon: Comment contribuer la correction ✓ 223 sites BASIAS (sources de pollutions potentielles) faiblesses avec le PDU? √ 15 sites BASOL (sources de pollutions avérées) 8 sites répertoriés dans le registre des émissions polluantes (iREP) ✓ 28 ICPE potentiellement sources de pollutions

De cette analyse découle les enjeux suivants :

 Préserver les sols de toute nouvelle source de pollutions Permettre la réhabilitation des anciens sites pollués 	
L'action du PDU sur cette thématique est quasi-inexistante.	

Ces enjeux sont à mettre en regard des leviers d'action du PDU :

	Réponse du PDU		
Problématique	Effets attendus du PDU	Moyens d'actions du PDU	
 Sols et sous-sols : Vulnérabilité des espèces de faune et de flore aux pollutions d'origine routière accumulées le long des voiries 	Neutre	• Action limitée du PDU : Protection assurée par la Loi sur l'eau et les Dossiers Loi sur l'Eau mis en œuvre dans les projets d'infrastructures routières.	

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet 02/07/2024

Publication : 02/07/2024 d'Arcachon Sud

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



RISQUES

1. Positionnement de la thématique par rapport au PDU et rappels règlementaires

1.1. Positionnement de la thématique vis-à-vis du PDU

Les risques naturels et technologiques directement concernés par le PDU sont les risques d'inondation, de transport de matériels dangereux (TMD), industriel et de mouvement de terrain.

Parmi les mécanismes à l'origine du risque inondation, le ruissellement urbain est celui qui revêt le lien le plus direct avec l'activité de transport. Cette dernière repose en effet sur des infrastructures qui augmentent l'imperméabilisation des sols et le ruissellement. Ceci occasionne la saturation et le refoulement du réseau d'assainissement des eaux pluviales. Il en résulte des écoulements plus ou moins importants et souvent rapides dans les rues (temps de montée des eaux parfois inférieur à une heure). Le développement du réseau de déplacements doit veiller à limiter l'imperméabilisation des sols et prévoir l'évacuation des eaux pluviales (haies, bandes enherbées, bassin de rétention, puits d'infiltration, chaussées, réservoirs...).

Outre les inondations par ruissellement, le PDU devra également prendre en compte l'ensemble des risques inondation (inondation par crue lente de cours d'eau, inondation par remontée de nappe, etc.).

D'autre part, il est important que le PDU prenne en compte le risque transport de matières dangereuses (TMD). Ce risque concerne les grands axes routiers et les accès aux parcs d'activités. Ce risque réel est difficile à calibrer, car les atteintes sur le territoire vont dépendre du produit transporté et des enjeux dans la zone d'accident.

Le mode transport routier est le plus exposé, car les causes d'accident sont multiples (état du véhicule [défaillance des freins, éclatement de pneumatiques, ruptures d'attelages...], faute de conduite du conducteur ou d'un tiers [fatigue, négligence, inattention, alcoolémie, vitesse...] conditions météorologiques). Le développement des infrastructures de transports, l'augmentation de la vitesse, de la capacité de transport et du trafic multiplient les risques d'accident.

1.2. Rappels règlementaires et documents de référence

N. B. L'articulation avec les documents cadres sera développée dans une partie dédiée du rapport environnemental.

1.2.1. À l'échelle internationale et communautaire

- **Directive européenne Inondation du 23 octobre 2007**: La directive européenne relative à l'évaluation et la gestion des risques d'inondation impose notamment la production de plan de gestion des risques d'inondations sur des bassins versants sélectionnés au regard de l'importance des enjeux exposés.
- La Directive européenne 82/501/CEE, dite directive Seveso 1, remplacée par la directive 96/82/CE dite directive Seveso 2, elle-même remplacée récemment par la directive 2012/18/UE du 4 juillet 2012 dite directive Seveso 3. Cette dernière est entrée en vigueur le 1er juin 2015. Les directives Seveso imposent aux États membres de l'Union européenne d'identifier les sites industriels présentant des risques d'accidents majeurs (sites SEVESO) et d'y maintenir un haut niveau de prévention. Deux types d'établissements sont distingués selon la quantité de matières dangereuses : les établissements Seveso seuil haut et les établissements Seveso seuil bas.

1.2.2. À l'échelle nationale

- La loi n° 82-600 du 13 juillet 1982 relative à l'indemnisation des victimes de catastrophes naturelles a pour but l'indemnisation des biens assurés à la suite d'une catastrophe naturelle par un mécanisme faisant appel à une solidarité nationale.
- La loi du 22 juillet 1987 relative à l'organisation de la sécurité civile, à la protection de la forêt contre l'incendie et à la prévention des risques majeurs : a donné une base légale à la planification des secours en France

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet 02/07/2024
Publication : 02/07/2024 d'Arcachon Sud

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



- La Loi sur l'eau du 3 janvier 1992 : rappelle le principe du libre écoulement des eaux et de la préservation du champ d'expansion des crues.
- La loi Barnier du 2 février 1995 : instaure le « Plan de prévention des risques » (PPR).
- La loi du 30 juillet 2003 relative à la prévention des risques technologiques et naturels et à la réparation des dommages : renforce les dispositions de concertation et d'information du public, de maîtrise de l'urbanisation, de prévention des risques à la source et d'indemnisation des victimes.
- La loi du 13 août 2004 relative à la sécurité civile : rend obligatoires les plans de secours communaux dans les communes dotées d'un PPR.
- La loi du 12 juillet 2010 d'Engagement national pour l'environnement :
 - o Le décret du 2 mars 2011 relatif à l'évaluation et à la gestion des risques d'inondation,
 - La circulaire du 12 mai 2011 relative à la labellisation et au suivi des projets PAPI 2011 et opérations de restauration des endiguements PSR,
 - La circulaire du 16 juillet 2012 relative à la mise en œuvre de la phase « cartographie » de la directive européenne relative à l'évaluation et à la gestion du risque inondation.
- La Stratégie nationale de gestion des risques d'inondation (SNGRI) arrêtée le 7 octobre 2014;
- La Loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (loi MAPTAM) du 27 janvier 2014, modifiée par la loi portant nouvelle Organisation territoriale de la République (loi NOTRe) du 7 août 2015, attribue la compétence de gestion des milieux aquatiques et de prévention des inondations (GEMAPI) au 1er janvier 2018 aux collectivités ou aux établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre (EPCI FP);
- Le décret n° 2015-526 du 12 mai 2015, dit « décret digues », définit les nouvelles règles applicables aux ouvrages construits ou aménagés en vue de prévenir les inondations et aux règles de sûreté des ouvrages hydrauliques

1.2.3. Au niveau régional, départemental et local

- Le Dossier départemental des risques majeurs (DDRM) de Gironde ;
- Le Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Adour-Garonne 2016-2021;
- L'évaluation préliminaire des risques d'inondation (EPRI) sur le bassin Adour-Garonne approuvée le 21 mars 2012 ;
- Le Plan de gestion du risque inondation (PGRI) Adour-Garonne 2016-2021;
- Le Schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) : SAGE Lacs médocains, SAGE Leyre, cours d'eau côtiers et milieux associés, SAGE Étangs littoraux du Born et Buch et le SAGE Nappes profondes ;
- Les Plans de prévention des risques (PPR) sur les communes d'Arcachon, Gujan-Mestras, La Teste-de-Buch et Le Teich ;
- Les schémas directeurs de gestion des eaux pluviales (SDGEP) sur les communes de la COBAS ;
- Règlement départemental de protection de la forêt contre les incendies du 26/04/2016.

1.3. Définitions

1.3.1. Risque majeur

Un risque majeur est la possibilité qu'un évènement d'origine naturelle ou lié à une activité humaine se produise, générant des effets pouvant mettre en jeu un grand nombre de personnes, occasionnant des dommages importants et dépassant les capacités de réaction de la société. Il est caractérisé par sa faible fréquence et sa forte gravité.

Un risque majeur est la corrélation :

- D'un aléa : il s'agit de l'évènement dangereux caractérisé par sa probabilité (occurrence) et son intensité ;
- Et d'**enjeux** : il s'agit des biens et des personnes susceptibles d'être touchés ou perdus. Les enjeux sont caractérisés par leur valeur et leur vulnérabilité.

Il existe deux grandes catégories de risques majeurs :

- Les **risques naturels** : inondations, mouvements de terrain, séismes, éruptions de volcans, avalanches, feux de forêt, cyclones et tempêtes ;
- Les **risques technologiques** : risque nucléaire, risque industriel, risque de transport de matières dangereuses et risque de rupture de barrage.

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoires
Réception par le préfet 02/07/2024

Publication: 02/07/2024 d'Arcachon Sud

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



1.3.2. Les Plans de prévention des risques (PPR)

Les Plans de prévention des risques (PPR) sont des instruments essentiels de l'État français en matière de prévention des risques. Ils réglementent l'occupation du sol des zones exposées à un risque particulier à l'échelle communale. Ils peuvent également faire l'objet de mesures de prescriptions ou de recommandations. Les plans de prévention des risques sont décidés par le préfet et réalisés par les services déconcentrés de l'État. Lorsqu'ils sont approuvés, ils valent servitude d'utilité publique et sont annexés au Plan local d'urbanisme (PLU) qui doit s'y conformer. L'aménagement des communes est ainsi directement influencé par ces plans. Par exemple, aucun permis de construire ne sera délivré sur une zone présentant des risques très forts, ou seulement sous certaines contraintes. Les PPR traitant des risques naturels sont appelés « Plans de prévention des risques naturels (PPRN) » : PPR inondation, mouvement de terrain, littoraux, feu de forêt, etc. Ceux traitant des risques technologiques sont appelés « Plans de prévention des risques technologiques (PPRT) » : PPR rupture de barrage, PPR transport de matières dangereuses, etc. Pour les risques miniers, on distingue les Plans de prévention des risques miniers.

2. Points clés analytiques

2.1. Les risques majeurs sur le territoire

D'après la base de données Gaspar (consultée le 03/12/2019), la COBAS est concernée par les risques naturels et technologiques suivants :

- Le risque « Inondation Par submersion marine » ;
- Le risque « Mouvement de terrain Avancée dunaire » ;
- Le risque « Feu de forêt ».

Toutes ces communes sont concernées par ces trois risques majeurs excepté les communes de Gujan-Mestras et Le Teich qui ne sont pas concernées par le risque « Mouvement de terrain — Avancée dunaire ».

Risques présents sur les communes du territoire (Source : base de données Gaspar consultée le 03/12/2019)

Commune	Inondation – Par submersion marine	Mouvement de terrain — Avancée dunaire	Feu de forêt	TOTAL
Arcachon	X	X	X	3
Gujan-Mestras	X		X	2
La Teste-de-Buch	Х	X	X	3
Le Teich	X		X	2
TOTAL	4	2	4	

2.2. Informations préventives sur les risques majeurs

2.2.1. Dossier départemental sur les risques majeurs (DDRM) de la Gironde

Le préfet établit un **Dossier départemental sur les risques majeurs (DDRM)** qui décrit les risques dans le département. En ce qui concerne le département de la Gironde, le DDRM a été approuvé en 2005.

2.2.2. Informations communales sur les risques majeurs

Des porters à connaissance sur les risques majeurs sont établis par l'État à l'échelle communale. Ils permettent aux maires de développer l'information préventive sur leur territoire. D'après la base de données Gaspar, aucune commune du territoire n'a fait l'objet d'un dossier de **transmissions d'informations au maire (TIM).**

2.2.3. Les Dossiers d'information communaux sur les risques majeurs (DICRIM)

Sur la base des éléments transmis par le préfet à chaque commune, les maires ont la responsabilité de réaliser un **Dossier d'information communal sur les risques majeurs (DICRIM)**. Le DICRIM caractérise le risque communal et sa localisation, renseigne sur les mesures de prévention et de protection, les dispositions des plans de prévention des risques et les modalités d'alerte et d'organisation des secours. Le DICRIM est obligatoire dès que la commune est soumise à un risque majeur.





D'après la base de données Gaspar (consultée le 03/12/2019), la commune de La Teste-de-Buch est dotée d'un DICRIM réalisé en 2014. Les communes de Gujan-Mestras et Arcachon ont également réalisé leur DICRIM respectivement en 2015 et 2017 (Source : Résumé du PAPI).

2.2.4. Les Plans communaux de sauvegarde (PCS)

Le Plan communal de sauvegarde (PCS) est un outil élaboré à l'échelle communale, sous la responsabilité du Maire. Son objectif est de planifier les actions des acteurs communaux en cas de risque majeur naturel, technologique ou sanitaire (organisation de la gestion de crise). La réalisation de ce document est obligatoire pour les communes concernées par un Plan de prévention des risques (PPR) approuvé ou un Plan particulier d'intervention (PPI) et fortement recommandée pour les autres communes soumises à un ou plusieurs risques majeurs. Il doit être révisé à minima tous les 5 ans.

Sur le territoire, trois communes ont réalisé leur PCS : Arcachon (2015), Le Teich (2018) et La Teste-de-Buch (2009) (Source : Base de données Gaspar consultée le 03/12/2019 ; Résumé du PAPI).

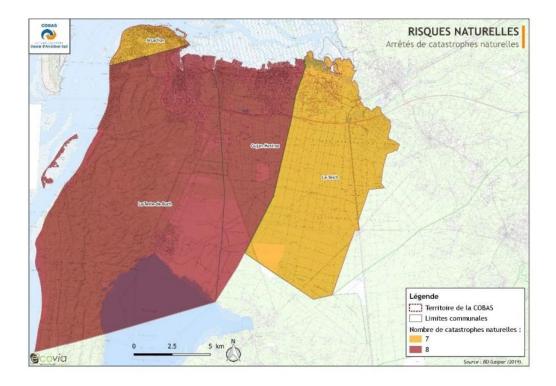
2.3. Les arrêtés portant reconnaissance de l'état de catastrophe naturelle

Source : Base de données Gaspar consultée le 03/12/2019

Le territoire de la COBAS fait l'objet de **30 arrêtés portant reconnaissance de l'état de catastrophe naturelle** entre 1982 et 2019. Parmi ces arrêtés :

- 13 concernent les « Inondations et coulées de boue » ;
- 4 concernent les « Inondations, coulées de boue, glissements et chocs mécaniques liés à l'action des vagues » ;
- 4 concernent les « Inondations et chocs mécaniques liés à l'action des vagues » ;
- 4 concernent l'évènement « Tempête » ;
- 3 concernant les « Chocs mécaniques liés à l'action des vagues » ;
- 1 concerne les « Mouvements de terrain différentiels consécutifs à la sécheresse et à la réhydratation des sols » :
- 1 concerne les « Mouvements de terrain ».

Au total, les communes de Gujan-Mestras et de La Teste-de-Buch ont fait l'objet de 8 arrêtés chacune et les communes d'Arcachon et du Teich 7 arrêtés chacune.







2.4. Risques d'inondation

Source: Profil environnemental de la Gironde (source: DDTM)

Le risque inondation est l'un des plus importants, en raison du nombre d'arrêtés de catastrophes naturelles recensés sur le département et des enjeux humains et matériels présents dans les principales zones à risque.

Dans le département, il existe différents types d'inondations :

- Les débordements des cours d'eau ;
- Les inondations par ruissellement;
- Les inondations par remontée de nappes ;
- Les submersions marines.

Certaines inondations peuvent être accompagnées par des écoulements de boues et de débris qui augmentent la gravité du phénomène. Outre les dégâts matériels plus ou moins importants, les inondations peuvent aussi causer des victimes. Des risques de pollution et d'accidents technologiques peuvent également subvenir lorsque les zones industrielles sont situées en zones inondables.

Sur le territoire de la COBAS, le Syndicat intercommunal du Bassin d'Arcachon (SIBA) exerce depuis le 1^{er} janvier 2018, la compétence **de gestion des milieux aquatiques et la prévention des inondations (GEMAPI)** en partenariat avec le Parc Naturel Régional des Landes de Gascogne et le Syndicat intercommunal d'aménagement des eaux du bassin versant et étangs du littoral girondin.

2.4.1. Les inondations sur le territoire

Le territoire peut potentiellement faire face à plusieurs phénomènes : marée haute de vive eau (submersion marine), pluie intense (ruissellements), crue des cours d'eau, hausse du niveau de la nappe. Ces phénomènes peuvent subvenir de manière concomitante et aggraver les impacts des inondations de manière significative.

D'après la base de données Gaspar (consultée le 03/12/2019), toutes les communes sont concernées par le risque « Inondation – Par submersion marine » (cf. tableau synthétique des risques).

L'analyse des arrêtés reconnaissant l'état de catastrophe naturelle montre que parmi les arrêtés existants :

- 13 concernent les « Inondations et coulées de boue » ;
- 4 concernent les « Inondations, coulées de boue, glissements et chocs mécaniques liés à l'action des vagues » ;
- 4 concernent les « Inondations et chocs mécaniques liés à l'action des vagues ».

2.4.2. Inondation par submersion marine

Source: Profil environnemental de la Gironde (source: DDTM), Stratégie locale de gestion des risques d'inondation (SLGRI) du bassin d'Arcachon

Une submersion marine peut se définir comme une inondation temporaire (quelques heures à quelques jours) des zones côtières par les eaux marines, dans des conditions météorologiques et marégraphiques sévères.

Sur le Bassin d'Arcachon, la submersion marine peut prendre **trois formes** :

- Le franchissement du rivage par paquets de mer (vagues);
- Le débordement (hausse du niveau de la mer au-dessus du rivage ou des protections) ;
- La rupture de digue (l'ouvrage de protection naturel ou artificiel cède progressivement ou brutalement).

La submersion marine peut être due à la conjugaison de plusieurs phénomènes entrainant une augmentation temporaire du niveau de la mer :

- Une arrivée dépressionnaire (tempête) entrainant une chute de pression atmosphérique et des conditions de vent inhabituelles. On parle alors de surcote atmosphérique (ou météorologique). La chute de la pression atmosphérique est à l'origine d'une surélévation du niveau du plan d'eau. À cela s'ajoute l'effet du vent qui est susceptible de provoquer des accumulations d'eau sur la bande littorale ;





- des conditions de vagues exceptionnelles (surcote liée aux vagues) : le déferlement des vagues provoque également la surélévation du niveau du plan d'eau et, en fonction des vents, entraine des franchissements de paquets de mer et des chocs mécaniques liés aux vagues.

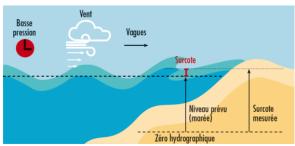
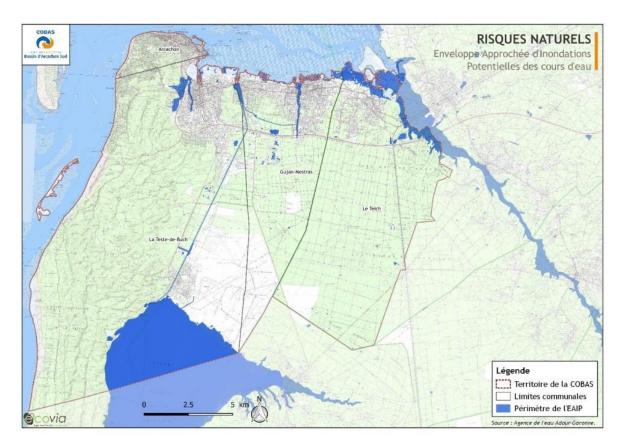


Schéma d'illustration du phénomène de submersion (Source : Stratégie locale de gestion des risques d'inondation [SLGRI] du bassin d'Arcachon)

2.4.3. Les inondations par débordement de cours d'eau

Le Bassin d'Arcachon est une lagune semi-fermée ouverte sur le Golfe de Gascogne par l'intermédiaire d'un ensemble de **chenaux étroits** (les « passes »). Il est le réceptacle final des eaux douces issues d'un **réseau hydrographique peu dense** dont le principal contributeur est **la Leyre** (plus de 80 % des apports en eau douce). Sur le territoire, les inondations par débordement de cours d'eau sont souvent provoquées par des pluies hivernales persistantes ou par des orages pluvieux intenses. Les cours d'eau ont alors du mal à évacuer le surplus d'eau du bassin versant, surtout si ces phénomènes sont conjugués à une marée haute.

Une carte représentant l'enveloppe approchée des inondations potentielles (EAIP) des cours d'eau a été élaborée pages suivantes. Elle représente l'emprise potentielle des débordements de tous les cours d'eau, y compris les petits et les intermittents. Sur le territoire de la COBAS, l'ensemble des secteurs concernés s'étend sur une superficie totale de 2 758 ha soit 8,6 %. Les secteurs les plus concernés sont situés au niveau de la Leyre et au niveau du lac de Cazaux-Sanguinet.







2.4.4. Les inondations par remontées de nappes

SOURCES: PROFIL ENVIRONNEMENTAL DE LA GIRONDE (SOURCE: DDTM), HTTP://www.georisques.gouv.fr

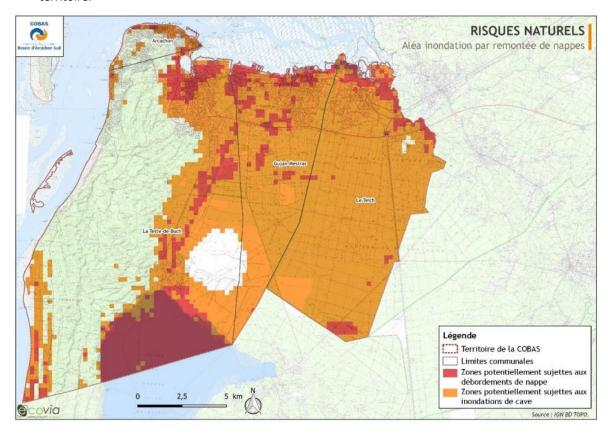
Ce risque apparaît lorsque la nappe phréatique dite aussi « nappe libre » remonte et atteint la surface du sol. Il se produit le plus souvent en période hivernale lorsque la nappe se recharge. C'est la période où les précipitations sont les plus importantes, les températures et l'évaporation sont faibles, et la végétation est peu active et ne prélève pratiquement pas d'eau dans le sol.

En Gironde, aucun phénomène d'inondation conséquent de ce type n'a été recensé.

Globalement, le bassin versant du Bassin d'Arcachon présente une faible pente topographique et se caractérise par un sol sableux permettant la circulation d'une nappe phréatique sub-affleurante dont le niveau varie notamment avec la pluviométrie.

Sur le territoire intercommunal, la cartographie de l'aléa distingue :

- Les zones potentiellement sujettes aux débordements de nappe (en rouge) sur 4 727 ha soit 14,7 % du territoire ;
- Les zones potentiellement sujettes aux inondations de cave (en orange) sur 17 090 ha soit 53,2 % du territoire.



2.4.5. Les inondations par ruissellements des eaux pluviales

Source : Profil environnemental de la Gironde (source : DDTM), Strategie locale de gestion des risques d'inondation (SLGRI) du bassin d'Arcachon — SIBA

Les inondations par ruissellement se produisent lors de pluies exceptionnelles, d'orages violents, quand la capacité d'infiltration ou d'évacuation des sols et des réseaux de drainage est insuffisante par rapport à l'intensité de l'orage, ou que les sols sont saturés par une nappe.

L'imperméabilisation du sol par les aménagements (bâtiments, voiries, parkings, etc.) et par les pratiques culturales (drainage, labours répétés, remembrement...) limite l'infiltration des eaux dans le sol et occasionne





des ruissellements en surface. Ces ruissellements d'eaux pluviales occasionnent régulièrement la saturation et le refoulement du réseau d'assainissement (cf. partie relative à l'eau). Il en résulte des écoulements plus ou moins violents et souvent rapides.

Sur le territoire, l'étude des effets de la concomitance des écoulements des eaux pluviales avec le phénomène de submersion marine a permis de localiser des secteurs sensibles (cf. tableau ci-dessous).

Commune	Secteurs
La Teste-de-Buch	Craste Douce (passages de la voie ferrée et de la RN : seuils fils d'eau à rabaisser afin de rétablir l'écoulement)
Gujan-Mestras	Exutoires des cours d'eau : Craste de Nezer, Canal des Landes, Ruisseau du Bourg, Port de la Mole
Le Teich	Concomitance crue Leyre/submersion : Rue du Pont Neuf

Plusieurs schémas directeurs de gestion des eaux pluviales (SDGEP) ont été mis en place sur le territoire. Ils permettent de fixer les orientations fondamentales en matière d'investissement et de fonctionnement, à moyen et à long terme, d'un système de gestion des eaux pluviales en vue de répondre au mieux aux objectifs de gestion de temps de pluie.

Commune	Date SDGEP
Le Teich	2017
La Teste-de-Buch — Bourg	2017
La Teste-de-Buch — Cazaux	Juin 2015
Gujan-Mestras	Juin 2015
Arcachon	Juin 2014
La Teste-de-Buch — Pyla-sur-Mer	2011

2.4.6. Atlas des Zones inondables (AZI)

Source: Profil environnemental de la Gironde — DDTM 33

Les **atlas des zones inondables (AZI)** sont construits dans la plupart des cas à partir d'études hydrogéomorphologiques ou à partir des plus hautes eaux connues (PHEC), voire à partir des inondations de période de retour centennale à l'échelle des bassins hydrographiques.

Le territoire de la COBAS est concerné par l'AZI du bassin de la Leyre. Toutes les communes sont concernées, exceptée la commune d'Arcachon.

2.4.7. Le Plan de gestion du risque inondation (PGRI) Adour-Garonne 2016-2021

Les **Plans de gestion des risques inondation (PGRI)** correspondent au volet « inondation » des Schémas d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE). Ils représentent l'application de la Directive inondation de 2007. Le territoire de la COBAS est concerné par le **PGRI Adour-Garonne 2016-2021 approuvé par arrêté préfectoral** le 1er décembre 2015 par le préfet coordonnateur de bassin, et publié au Journal officiel n° 0296 du 22 décembre 2015. Il fixe 6 objectifs définis pour le 1er cycle de mise en œuvre de la Directive Inondation sur le territoire de la stratégie locale du Bassin d'Arcachon :

- Objectif 1 : Développer des gouvernances, à l'échelle territoriale adaptée, structurées, pérennes, et aptes à porter des stratégies locales et programmes d'actions ;
- Objectif 2 : Améliorer la connaissance et la culture du risque inondation en mobilisant tous les acteurs concernés ;
- Objectif 3 : Améliorer la préparation et la gestion de crise et raccourcir le délai de retour à la normale des territoires sinistrés ;
- Objectif 4 : Aménager durablement les territoires, par une meilleure prise en compte des risques d'inondation, dans le but de réduire leur vulnérabilité ;
- Objectif 5 : Gérer les capacités d'écoulement et restaurer les zones d'expansion des crues pour ralentir les écoulements ;
- Objectif 6 : Améliorer la gestion des ouvrages de protection.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur 033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE

Accusé certifié exécutoires Réception par le préfet 02/07/2024 Publication : 02/07/202/4^dArcachon sud

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



2.4.8. Le territoire à risque important d'inondation (TRI) du Bassin d'Arcachon

Source : Strategie locale de gestion des risques d'inondation (SLGRI) du bassin d'Arcachon — SIBA

En application de la Directive inondation du 23/10/2007, et sur la base de l'évaluation préliminaire des risques d'inondation (EPRI) nationale et des EPRI de chaque district hydrographique, 122 territoires à risque d'inondation important (TRI) ont été désignés sur l'ensemble du territoire national (18 TRI à l'échelle du bassin Adour-Garonne dont 3 en Gironde).

Un territoire à risque important d'inondation est un secteur où se concentrent fortement des enjeux exposés aux inondations, qu'elles soient issues de submersions marines, de débordements de cours d'eau ou de toute autre origine. Ces territoires font l'objet d'un diagnostic approfondi du risque inondation à l'aide d'une cartographie détaillée afin de mieux connaître leur vulnérabilité. La base de connaissance des TRI permet aux pouvoirs publics locaux de mettre en place une gestion spécifique du risque sur leurs territoires.

Ainsi, le territoire de la COBAS est concerné par le **territoire à risque important d'inondation (TRI) du Bassin d'Arcachon** arrêté le 11 janvier 2013 pour l'aléa **« Inondation – Par submersion marine ».** Le TRI du Bassin d'Arcachon couvre 10 communes, dont les 4 communes de la COBAS et s'étend sur 786 km².

À l'échelle du TRI, en déclinaison du PGRI, une **Stratégie locale de gestion des risques d'inondation (SLGRI)** a été élaborée en concertation avec les acteurs de terrain du TRI, pour réduire les conséquences négatives des inondations. Cette stratégie a été approuvée par arrêté préfectoral du 5 avril 2018. Elle a servi de base pour le PAPI d'intention. À partir des éléments de diagnostic et des priorités fixées par la SNGRI et le PGRI, 6 objectifs principaux ont été définis pour le 1er cycle de mise en œuvre de la Directive Inondation (cf. page précédente)

La carte suivante a été produite dans le cadre du TRI et synthétise l'emprise des zones inondables sur les communes de la COBAS pour les 3 scénarii : **fréquent** (de forte probabilité correspondant à la tempête Xynthia du 28 février 2010), **moyen** (de moyenne probabilité correspondant à l'évènement centennal du PPRSM dont la période de retour est comprise entre 100 et 300 ans) et **rare** (de faible probabilité correspondant à un évènement intégrant le changement climatique du PPRSM dont la période de retour peut être assimilée à 1000 ans).

Pour l'évènement fréquent, ce sont essentiellement les ports et zones d'activités portuaires qui sont touchés (La Teste-de-Buch, Gujan-Mestras, Le Teich) et quelques quartiers résidentiels d'habitation. Un point de vigilance concerne la commune de Gujan-Mestras qui pourrait voir son activité économique fortement ralentie du fait de la submersion de l'ensemble des ponts ainsi que des problèmes de circulation liés à la submersion d'une partie de la voie ferrée.

Pour l'évènement moyen, l'impact d'une submersion concerne plusieurs enjeux : les établissements utiles à la gestion de crise (Arcachon), établissements difficiles à évacuer (établissements hospitaliers sur Arcachon, La Teste-de-Buch et Gujan-Mestras), les campings, les axes de communication majeurs (gares de La Teste-de-Buch et Gujan-Mestras ainsi que le réseau ferroviaire ; routes principales de La Teste-de-Buch et Arcachon), les installations d'eau potable (3 réparties sur La Teste-de-Buch et Gujan-Mestras).

Pour l'évènement rare, l'impact touche plus d'enjeux : les établissements utiles à la gestion de crise (Arcachon La Teste-de-Buch, Gujan-Mestras et Le Teich), les établissements difficiles à évacuer, toutes les surfaces d'activités économiques sont impactées et de nombreuses portions de route départementale ainsi que la voie ferrée pourraient être interrompues.

Les secteurs vulnérables face au risque inondation sont les suivants :

Commune	Évènement fréquent	Évènement moyen	Évènement rare
Arcachon	Pointe de l'Aiguillon	Pointe de l'Aiguillon Port	Pointe de l'Aiguillon Port Quartier de « la Chapelle »
La Teste-de-Buch	Port de La Teste	Port de La Teste Secteur du Canelot Lotissements en arrière des prés salés Est (risque de rupture d'ouvrage pouvant engendrer une situation à risque)	Port de La Teste Secteur du Canelot Lotissements en arrière des prés salés Est (risque de rupture d'ouvrage pouvant engendrer une situation à risque)

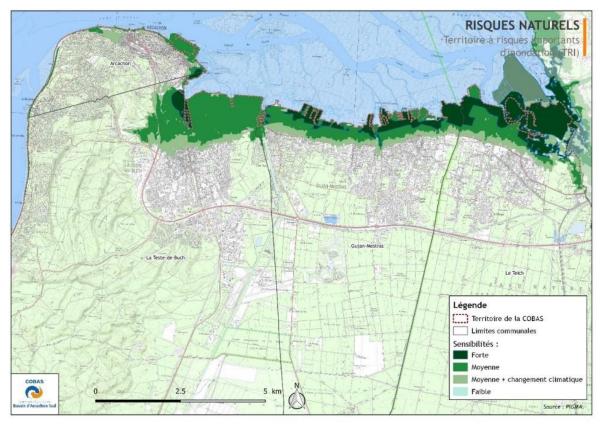
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet 02/07/2024
Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



Commune	Évènement fréquent	Évènement moyen	Évènement rare
Gujan-Mestras	Entre la côte et la voie ferrée (topographie basse avec de nombreuses entrées d'eau possibles au niveau des ports) Ports (La Hume, Meyran, Gujan, Larros, La Barbotière)	Entre la côte et la D650 Ports (La Hume, Meyran, Gujan, Larros, La Barbotière, port du Canal)	Entre la côte et la D650 Ports (La Hume, Meyran, Gujan, Larros, La Barbotière, port du Canal)
Le Teich	Port de plaisance	Port de plaisance	Port de plaisance

Sur le TRI du Bassin d'Arcachon, les enjeux ont été également recensés et cartographiés. Le tableau de synthèse des enjeux du TRI pour les 4 communes est présenté en annexe.



Sensibilité au risque inondation-submersion	Superficie (ha)	% territoire
Forte	400	1,2 %
Moyenne	1 099	3,4 %
Moyenne + changement climatique	1 454	4,5 %
Faible	1 454	4,5 %





2.4.9. Le Programme d'actions et de prévention des inondations (PAPI)

Source : Programme d'actions et de prevention des inondations (PAPI) du bassin d'Arcachon — SIBA

Les **PAPI (programmes d'actions de prévention des inondations)** sont des outils de stratégie de gestion du risque Inondation. Ils sont établis sur la base d'une réflexion politique et stratégique de prévention du risque sur un territoire pertinent. Ils définissent les objectifs à atteindre et le programme d'actions à mettre en œuvre.

Sur le territoire du Bassin d'Arcachon, le PAPI décline de manière opérationnelle la Stratégie locale de gestion des risques d'inondation (SLGRI). Il a été labellisé en début d'année 2019 par les Services de l'État. Le PAPI englobe 10 communes, dont les 4 communes de la COBAS et les 6 de la COBAN. Le SIBA assure le rôle d'animateur du programme.

Le PAPI se décline en 7 axes :

- Axe 0 : Animation
- Axe 1 : Amélioration de la connaissance et de la conscience du risque
- Axe 2 : Surveillance, prévision des crues et inondations
- Axe 3: Alerte et gestion de crise
- Axe 4: Prise en compte du risque inondation dans l'urbanisme
- Axe 5 : Diminution de la vulnérabilité
- Axe 6 : Ralentissement des écoulements
- Axe 7: Les ouvrages hydrauliques

2.4.10. Le Plan de prévention des risques Inondation (PPRI) ou de Submersion Marine (PPRSM)

Source: Base de données Gaspar — Georisques consultée le 03/12/2019

Comme leurs noms l'indiquent, les plans de prévention du risque d'inondation (PPRI) ou de submersion marine (PPRSM) visent à prévenir le risque en mettant en œuvre des mesures afin que, le jour où la submersion marine survient, les conséquences soient réduites au maximum. Le PPRSM a pour objet principal d'assurer la maîtrise de l'urbanisation en zone de risque et pour cela d'établir une cartographie des zones à risques et de réglementer ces zones.

Les communes de la COBAS font l'objet de **Plans de prévention des risques de submersion marine (PPRSM).** Ces plans concernent les 10 communes du Bassin d'Arcachon. Ils ont été **prescrits le 10/11/2010** et sont **approuvés depuis le 19 avril 2019.**

À noter toutefois que la disposition B.5.1 du SAGE « Leyre, cours d'eau côtiers et milieux associés » demande la réalisation d'un PPRI, en complément du PPRSM.

2.5. Risques liés aux phénomènes météorologiques

Source: Profil environnemental de la Gironde — DDTM 33

Les tempêtes sont de violentes perturbations atmosphériques (variations de pression atmosphérique et de vent) qui engendrent des risques de dommages allant de simples dégâts matériels mineurs jusqu'à des ravages catastrophiques impliquant des victimes. Ces phénomènes, qui se créent à des latitudes extra-tropicales, s'accompagnent de vents violents (Source : DDRM 33).

L'ensemble du département de la Gironde est concerné par les tempêtes d'autant qu'il présente une longue façade maritime proche des perturbations venant de l'Atlantique. Les tempêtes extratropicales surviennent généralement en automne-hiver. Elles peuvent néanmoins se produire en toute saison sous l'influence d'un cyclone ayant quitté les régions tropicales.

Sur le territoire, les vents les plus violents et généralement associés aux plus fortes vagues sont plus fréquemment de direction ouest-nord-ouest. L'intérieur du Bassin d'Arcachon est protégé de la houle venant du large qui est atténuée en grande partie sur les bancs de sable des Passes. Cependant, il arrive que des conditions d'agitation plus intense se propagent dans toute la zone d'embouchure.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE

Accusé certifié exécutoires
Réception par le préfet 02/07/2024
Publication : 02/07/2024d'Arcachon sud

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



Les tempêtes les plus récentes ayant engendré des impacts importants sont les tempêtes Martin et Lothar en décembre 1999, Klaus en 2009, Xynthia en 2010 et tempête Hercule et Christine durant l'hiver 2013/2014.

PDM COBAS – Annexe environnementale – version avant approbation

D'après la base de données Gaspar (consultée le 03/12/2019), en 1982, toutes les communes du territoire ont fait l'objet d'un arrêté de catastrophe naturelle « Tempête ».

2.6. Risque mouvement de terrain

Les mouvements de terrain sont des phénomènes naturels d'origines diverses, résultant de la déformation, de la rupture et du déplacement du sol. Leur apparition est conditionnée par les contextes géologiques, hydrogéologiques et topographiques, aggravés par les conditions météorologiques et l'action de l'homme.

Les mouvements de terrain comprennent : les chutes de blocs, les effondrements et affaissements de cavités souterraines, les glissements de terrain et les phénomènes de tassements différentiels appelés aussi retraitsgonflements, ces derniers ne représentant pas de danger direct pour l'Homme, mais endommageant les constructions.

D'après la base de données Gaspar (consultée le 03/12/2019), les communes d'Arcachon et le Teste-de-Buch sont concernées par le risque « Mouvement de terrain — Avancée dunaire ».

Aucun mouvement de terrain n'a été cependant recensé sur le territoire (Source : Base nationale des mouvements de terrain consultée le 03/12/2019).

2.6.1. Érosion du littoral et avancée dunaire

Source: Strategie locale de gestion des risques d'inondation (SLGRI) du bassin d'Arcachon; Profil environnemental de la Gironde — DDTM 33

L'ensemble du littoral est bordé de formations dunaires, et est exposé aux risques littoraux. Les phénomènes littoraux sont de deux ordres :

- L'érosion du littoral se traduisant par une pénurie en sable et un déplacement des terres vers l'intérieur (phénomène de recul du trait de côte). À l'inverse des submersions, qui concernent principalement l'intérieur du bassin, l'érosion touche davantage la partie du territoire située côté océan.
- L'avancée dunaire se caractérisant par la progression d'un front de dunes vers l'intérieur des terres sous l'effet des vents marins et de la mer charriant du sable.

Ces phénomènes littoraux sont d'origine naturelle, sous l'action des vagues, du vent, des courants, et des apports sédimentaires de cours d'eau, mais aussi anthropiques et liés à la surfréquentation des cordons dunaires, à la multiplication des ouvrages côtiers (digues, aménagements portuaires...), à la destruction de la végétation... Ils génèrent des impacts environnementaux (destruction de milieux naturels à fort intérêt...) et économiques importants (écroulement ou ensablement de bâtiments...).

Au niveau du Bassin d'Arcachon, la dynamique des passes est régie par l'interaction de la houle et des courants de marée, mais elle dépend également des troncons adjacents :

- La pointe du Cap-Ferret est marquée par une érosion de sa façade liée principalement au basculement de l'axe hydraulique des passes ;
- Les deux passes pourraient fusionner pour n'en former plus qu'une, s'accompagnant de la disparition du banc d'Arguin. Actuellement, le banc d'Arguin se décale de plus en plus vers le sud-est et se rapproche de la côte réduisant la largeur de la passe sud du bassin. Cette réduction de la largeur crée une augmentation du débit, causant un approfondissement de la passe ainsi qu'une érosion accrue ;
- Au sud du bassin, au niveau du Warf de la Salie, la plage s'engraisse en raison de la migration du banc d'Arguin vers le sud-est et d'un important apport de sédiments ;
- Le fond du bassin voit ses rives en extension notamment grâce aux phénomènes d'atterrissement et de décantation des matières en suspension apportées par les marées.

L'Observatoire de la côte aquitaine (OCA) estime le recul du trait de côte en Gironde d'environ 2,5 m par an, et de plus de 4 m pour les communes du Cap Ferret et de La Teste-de-Buch.





Les dunes littorales forment une protection contre l'érosion marine. Les exhaussements sableux des grandes dunes forment un barrage à l'avancée de la mer et des houles. Outre leur richesse biologique et patrimoniale importante, les dunes sont essentielles dans les secteurs où le risque d'érosion est fort. Leur préservation et leur entretien sont donc primordiaux dans les efforts de stabilisation du trait de côte.

Pour la dune du Pilat, les plans d'aménagement doivent également tenir compte du déplacement plus ou moins régulier de la dune vers l'est, et de l'ensevelissement prévisible des terrains et des routes sur le long terme (D218 reliant Arcachon à Biscarrosse notamment, située à moins de 250 m du pied de la dune au droit du camping des dunes). La relocalisation des activités (notamment les campings) est à adapter aux objectifs résultant du classement du site ainsi que de l'Opération Grand Site.

Actuellement, deux stratégies locales de gestion de la bande côtière ont été élaborées sur les communes de Lège-Cap-Ferret et de La Teste-de-Buch pour laquelle un volet Plan Plage existe.

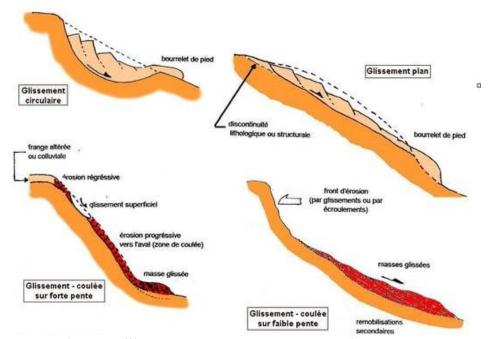
D'après la base de données Gaspar, les communes d'Arcachon et de La Teste-de-Buch font également l'objet chacune de plans de prévention des risques pour les risques « avancée dunaire » et « recul du trait de côte » prescrits le 31/03/2000 et approuvés le 31/12/2001.

2.6.2. Glissements de terrain et coulées de boues

Un glissement de terrain correspond au déplacement de terrains meubles ou rocheux le long d'une surface de rupture. Trois types de glissements sont distingués en fonction de la géométrie de la surface de rupture :

- Glissement plan ou translationnel, le long d'une surface plane ;
- Glissement circulaire ou rotationnel, le long d'une surface convexe ;
- Glissement quelconque ou composite lorsque la surface de rupture est un mélange des deux types.

Les coulées boueuses sont des phénomènes très rapides affectant des masses de matériaux remaniés, soumis à de fortes concentrations en eau, sur de faibles épaisseurs généralement (0-5 m). Ce type de phénomène est caractérisé par un fort remaniement des masses déplacées, une cinématique rapide et une propagation importante.



Quatre schémas de différents types de glissement de terrain en fonction de la typographie (Source: BRGM)

13 arrêtés reconnaissant l'état de catastrophe naturelle liés à des « Inondations et coulées de boues » et 4 arrêtés liés à des « Inondations, coulées de boues, glissements et chocs mécaniques liés à l'action des vagues » ont été publiés.

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE Accusé certifié exécutoires

Publication : 02/07/2024 d'Arcadon Sud

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

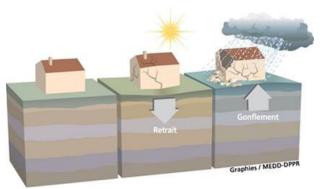
02/07/2024



Réception par le préfet

2.6.3. Retraits et gonflements des argiles

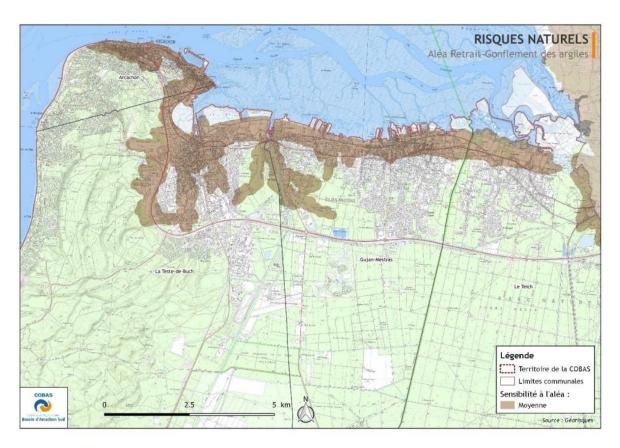
Le phénomène de retrait-gonflement des argiles est lié aux variations de teneur en eau des terrains argileux : ils gonflent avec l'humidité et se rétractent avec la sécheresse. Ces variations de volumes induisent des tassements plus ou moins uniformes et dont l'amplitude varie suivant la configuration et l'ampleur du phénomène. Le phénomène se manifeste par des tassements différentiels provoquant des dommages dans les constructions si les fondations et la structure ne sont pas assez rigides (fissures, décollements entre éléments jointifs, distorsions, dislocations, rupture de canalisations).



Retrait et gonflement des argiles (Source : MEDD DPPR)

1 arrêté concernant les « Mouvements de terrain différentiels consécutifs à la sécheresse et à la réhydratation des sols » a été mis en place sur la commune du Teich.

Le territoire est concerné par un **aléa moyen** au nord du territoire. Cette zone s'étend une superficie totale de 2 265 ha soit 7,0 % du territoire intercommunal.







2.6.4. Cavités souterraines

Source: Base nationale des cavites souterraines — Georisques — consultee le 03/12/2019

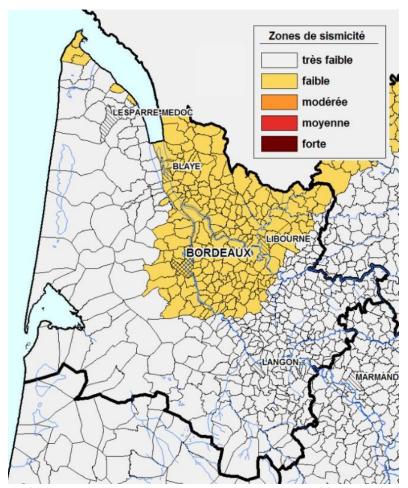
Aucune cavité souterraine n'a été recensée sur le territoire par la base nationale des cavités souterraines.

2.7. Risque sismique

Un séisme provient d'une rupture brutale des roches. Il se traduit en surface par une vibration du sol. La faille active est la zone où se génère la rupture. Cette rupture peut se propager jusqu'à la surface du sol, on parle alors de « rupture en surface ». Les séismes sont, avec le volcanisme, l'une des manifestations de la tectonique des plaques. En surface, un tremblement de terre peut dégrader ou détruire des bâtiments et produire des décalages de la surface du sol de part et d'autre des failles. Il peut aussi provoquer des glissements de terrain et des chutes de blocs. Depuis le 22 octobre 2010, la France dispose d'un nouveau zonage sismique divisant le territoire national en cinq zones de sismicité croissante :

- Zone 1 : Sismicité très faible ;
- Zone 2 : Sismicité faible ;
- Zone 3 : Sismicité modérée ;
- Zone 4 : Sismicité moyenne ;
- Zone 5 : Sismicité forte.

L'ensemble du territoire de la COBAS est situé en zone de sismicité 1 correspondant à une sismicité très faible.



Profil environnemental de la Gironde — Zones de sismicité (source : DDTM 33)

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet 02/07/2024
Publication : 02/07/2024 d'Arrachon Sud

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



2.8. Risque lié au radon

Le radon est un gaz radioactif issu de la désintégration de l'uranium et du radium présents naturellement dans le sol et les roches. En se désintégrant, il forme des descendants solides, eux-mêmes radioactifs. Ces descendants peuvent se fixer sur les aérosols de l'air et, une fois inhalés, se déposer le long des voies respiratoires en provoquant leur irradiation.

Le radon est présent en tout point du territoire national et sa concentration dans les bâtiments est très variable : de quelques becquerels par mètre cube (Bq.m-3) à plusieurs milliers de becquerels par mètre cube. La géologie et en particulier la teneur en uranium des terrains sous-jacents jouent sur les émissions de radon. Le radon accumulé dans certains logements ou autres locaux peut constituer une source significative d'exposition de la population aux rayonnements ionisants (risque de cancer des poumons principalement).

L'arrêté interministériel du 27 juin 2018 précise dans quelle zone est située chaque commune française au regard des trois zones à potentiel radon définies à l'article R. 1333-29 du Code de la santé publique. Les communes sont classées selon les 3 catégories suivantes :

- **Catégorie 1**: communes localisées sur des formations géologiques présentant des teneurs en uranium les plus faibles (formations calcaires, sableuses et argileuses et formations volcaniques basaltiques);
- Catégorie 2: communes localisées sur des formations géologiques présentant des teneurs en uranium faibles, mais sur lesquelles des facteurs géologiques particuliers peuvent faciliter le transfert de radon vers les bâtiments;
- Catégorie 3: communes qui présentent au moins sur une partie de leur superficie des formations géologiques dont les teneurs en uranium sont estimées plus élevées comparativement aux autres formations (formations granitiques, formations volcaniques, mais également certains grès et schistes noirs).

Les communes d'Arcachon et de La Teste-de-Buch appartiennent à la catégorie 2. Les communes de Gujan-Mestras et du Teich sont en catégorie 1.



Cartographie du potentiel du radon (Source : Institut de radioprotection et de sûreté nucléaire [IRSN])

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet 02/07/2024

Publication : 02/07/2024 d'Arcachon Sud

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



2.9. Risque feu de forêt

Source: DDTM 33

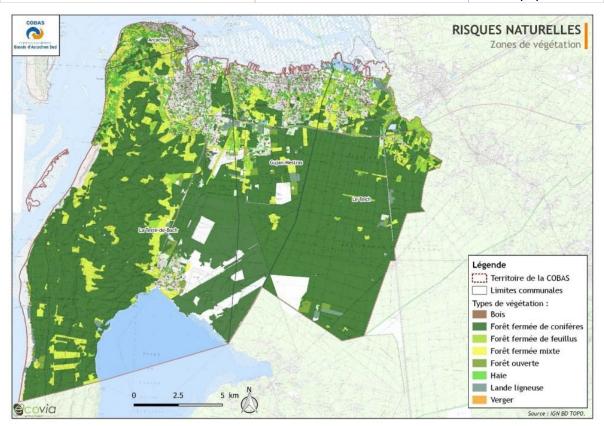
Par définition, un feu de forêt est un incendie qui a atteint une formation forestière ou subforestière dont la surface, d'un seul tenant, est supérieure à un hectare. Un feu de forêt peut être d'origine naturelle (action de la foudre, d'une éruption volcanique, etc.) ou humaine : soit de manière intentionnelle (conflit d'occupation du sol, pyromanie, etc.), ou bien résultant d'une imprudence (barbecue, mégot de cigarette, feu d'écobuage mal contrôlé, travaux, etc.). Il peut également être provoqué par des infrastructures (ligne de transport d'énergie, dépôt d'ordures, ligne de chemin de fer, etc.). Les 3 facteurs qui interviennent dans le déclenchement et la propagation des feux de forêt sont : l'existence d'une source de chaleur (flamme ou étincelle), l'existence d'un comburant (oxygène), et d'un combustible. 45 % de la superficie du département de la Gironde est couverte par des forêts. 159 communes du département sont concernées par ce risque.

D'après la base de données Gaspar et le profil environnemental de la Gironde, **toutes les communes de la COBAS sont concernées par le risque feu de forêt**. Environ **22 669 ha** soit **71** % du territoire de la communauté d'agglomération est couvert par des forêts et des bois (Source : BD TOPO IGN).

La Gironde est dotée d'un règlement départemental de protection de la forêt contre les incendies dont la dernière version date du 20 avril 2016. Ce nouveau règlement a été harmonisé avec les règlements des départements des Landes et de Lot-et-Garonne afin de mieux protéger le massif des Landes de Gascogne. Le nouveau règlement vise à mieux prévenir les incendies de forêt, à faciliter les interventions des services et à limiter les conséquences, que ce soit par le débroussaillement, la limitation de l'apport du feu ou la réglementation des activités en forêt sur les départements de la Gironde, des Landes et du Lot-et-Garonne.

Toutes les communes de la COBAS sont dotées d'un Plan de prévention des risques Feu de forêt.

Commune	Libellé	Date prescription
Arcachon	Plan de prévention risque feu de forêt	01/02/2007
Gujan-Mestras	PPR sur la commune de Gujan-Mestras	01/10/2004
La Teste-de-Buch	Plan de prévention feu de forêt	01/02/2007
Le Teich	PPR sur la commune du Teich	01/10/2004



Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet 02/07/2024

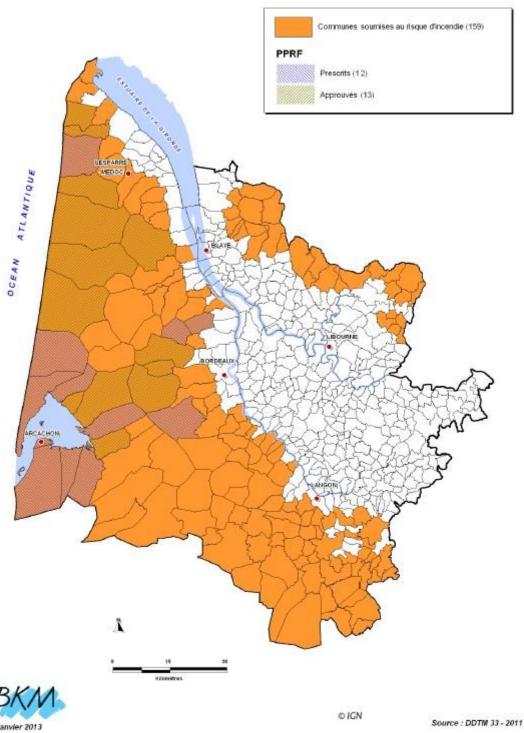
Publication : 02/07/2024

Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



PROFIL ENVIRONNEMENTAL DE LA GIRONDE RISQUE INCENDIE DE FORÉT



Profil environnemental de la Gironde — Risque Incendie de forêt (source : DDTM 33)

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE Accusé certifié exécutoires Réception par le préfet 02/07/2024

Publication: 02/07/2024 d'Arcachon Sud

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



2.10. Risque industriel

Source: Base des installations classees du ministère de la Transition ecologique et solidaire — http://www.installationsclassees.developpement-durable.gouv.fr — consultee le 04/12/2019

Le risque industriel majeur est un évènement accidentel se produisant sur un site industriel et entrainant des conséquences immédiates ou différées, graves pour le personnel, les populations avoisinantes, les biens et l'environnement. Sont donc concernées toutes les activités nécessitant des quantités d'énergie ou de produits dangereux suffisamment importantes pour qu'en cas de dysfonctionnement, la libération intempestive de ces énergies ou produits ait des conséquences au-delà de l'enceinte de l'usine.

Les activités ou activités utilisant des substances présentant des dangers pour l'environnement sont des activités soumises à une réglementation stricte. Ces activités sont classées ICPE (installation classée pour la protection de l'environnement) et sont soumises à différents régimes (Déclaration, enregistrement, autorisation) (cf. Partie sur les sites et sols pollués).

Plusieurs types d'ICPE sont distingués :

- Installations soumises à déclaration (D) pour les activités les moins polluantes et les moins dangereuses ;
- Installations soumises à déclaration avec contrôle périodique (DC) ;
- Installations soumises à enregistrement (E) pour les secteurs dont les mesures techniques pour prévenir les inconvénients sont bien connues ;
- Installations soumises à autorisation (A), pour les installations présentant les risques ou pollutions les plus importants ;
- Installations soumises à autorisation et servitudes d'utilité publique (AS), elles correspondent à peu de chose près aux installations « Seveso seuil haut » au sens de la directive européenne « Seveso III ».

Par ailleurs, les installations classées présentant les dangers les plus graves relèvent, en outre, de la directive européenne dite « SEVESO » du 9 décembre 1996 qui vise les établissements potentiellement dangereux au travers d'une liste d'activités et de substances associées à des seuils de classement. Elle définit deux catégories d'établissements en fonction de la quantité de substances dangereuses présentes : les établissements dits « SEVESO seuil haut ». Ces derniers sont soumis à servitude, nécessitent l'élaboration d'un Plan particulier d'intervention (PPI) et d'un Plan de prévention des risques technologiques (PPRT). La directive 2012/18/UE du 4 juillet 2012 (directive Seveso 3) a remplacé la directive Seveso 2.

D'après la base de données des installations classées, **28 ICPE** ont été recensées sur le territoire (833 ICPE à l'échelle du département de la Gironde, soit 3,4 % des ICPE départementales), dont :

- 8 sont soumises au régime d'autorisation (A) ;
- 11 sont soumises au régime d'enregistrement (E) ;
- 9 ont un régime inconnu.

Un site SEVESO seuil haut est présent sur le territoire. Il s'agit du site **VERMILION REP S.A.S**. sur la commune de La Teste-de-Buch (cf. carte ci-après) dont l'activité principale est l'extraction d'hydrocarbures. Le site est une priorité nationale. Aucun Plan de prévention des risques technologiques n'a été établit vis-à-vis de ce site.

Depuis la découverte du champ de Cazaux sur la commune de La Teste-de-Buch en 1959 par ESSO REP, 156 forages ont été réalisés sur l'ensemble des titres miniers détenus aujourd'hui par VERMILION REP situé sur le territoire du SCoT. Début 2013, ils exploitent 66 plates-formes pétrolières sur ces différents champs et 75 puits sont actuellement en activité. La nouvelle réglementation fixe en revanche une fin d'exploitation des hydrocarbures en 2040. Ce sont actuellement environ 250 000 tonnes de pétrole brut produit par an, soit moins de 0,25 % de la consommation moyenne annuelle française (Source : EIE SCoT).

La liste des ICPE sur le territoire de la COBAS est présentée en annexe.





2.11. Risque lié au transport de matières dangereuses (risque TMD)

Le risque de transport de matières dangereuses est consécutif à un accident se produisant lors du transport par voie routière, ferroviaire, aérienne, d'eau ou par canalisation de matières dangereuses. Il peut entrainer des conséquences graves pour la population, les biens ou l'environnement. L'évaluation du risque est notamment corrélée à la présence d'infrastructures de transport majeures.

Le territoire intercommunal est principalement concerné par le risque TMD routier et ferré, mais également par le risque TMD par canalisations. L'extraction et le transport d'hydrocarbure sur le territoire constituent un risque TMD notable.

2.11.1. Risque TMD routier et ferré

Le risque TMD routier et ferré concerne les voies routières suivantes (Autoroute, routes nationales et départementales, voie ferrée) :

Voies	Communes concernées
A660	Gujan-Mestras, Le Teich
N250	Gujan-Mestras, La Teste-de-Buch
D112	La Teste-de-Buch
D216	Le Teich
D217	La Teste-de-Buch
D218	La Teste-de-Buch
D259	La Teste-de-Buch
D260	Gujan-Mestras, Le Teich
D650	Arcachon, Gujan-Mestras, La Teste-de-Buch, Le Teich
D652	Gujan-Mestras
D1250	Arcachon, La Teste-de-Buch
D1251	La Teste-de-Buch
Ligne n° 655000 Bordeaux à Irun	Le Teich

En 2010, sur l'A660, le pourcentage de poids lourds est estimé à 7 % pour un TMJA de 1600 PL.

2.11.2. Risque TMD par canalisations

Une canalisation de matières dangereuses achemine du gaz naturel, des produits pétroliers ou chimiques à destination de réseaux de distribution, d'autres ouvrages de transport, d'entreprises industrielles ou commerciales de sites de stockage ou de chargement.

Des canalisations de transport de gaz naturels exploitées par Total infrastructure Gaz de France traversent le territoire. Celles-ci sont représentées sur la carte ci-après. Cette canalisation est directement assortie d'une servitude d'utilité publique s'échelonnant entre 2 et 5 m de part et d'autre de la canalisation. En cas de rupture franche de la canalisation, des effets irréversibles se feront ressentir de 10 m (canalisation de 80 mm de diamètre et 40 bars) à 705 m (canalisation de 1 100 mm de diamètre et 40 bars) autour de la canalisation (Source : EIE SCoT).

Le territoire est également traversé par des pipelines qui acheminent la production de pétrole brut des champs de pétrole landais et girondins vers le terminal pétrolier d'Ambès. La société Vermilion REP est responsable de la gestion de ces pipelines. La portion de pipeline Parentis-Ambès fait l'objet d'une servitude d'utilité publique de 5 m de largeur.

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE

Accusé certifié exécutoires

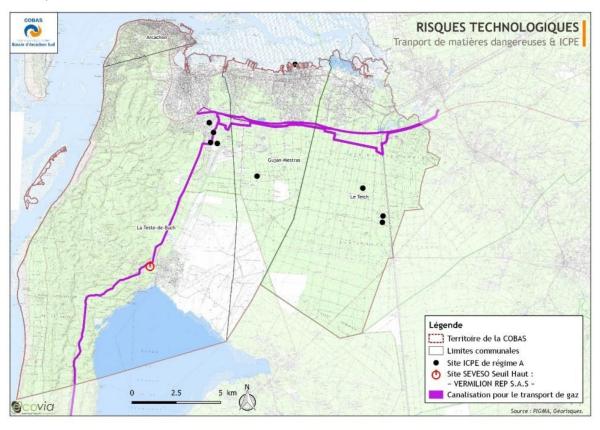
Réception par le préfet 02/07/2024

Publication : 02/07/2024

d'Arcachon Sud

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS





PDM COBAS - Annexe environnementale - version avant approbation

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE

Accusé certifié exécutoires Réception par le préfet 102/07/2024 Publication : 02/07/2024 d'Arcachon sud

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



3. Atouts, faiblesses, problématiques clés et enjeux

L'analyse des informations présentées met en évidence les points forts et les points faibles du territoire :

Points forts

- ✓ Plusieurs Plans de prévention des risques prescrits (PPR feu de forêt) ou approuvés (PPR submersion marine et PPR avancée dunaire et recul du trait de côte)
- ✓ De nombreux documents relatifs à la connaissance et à la gestion du risque inondation (Atlas des zones inondables, TRI du bassin d'Arcachon, SLGRI, PAPI, stratégie locale de gestion de la bande côtière)
- ✓ Présence de documents d'information communaux sur le risque majeur (DICRIM) et de plans communaux de sauvegarde (PCS)
- ✓ Un risque sismique très faible

Points faibles

- ✓ Des risques inondation très importants (Inondation par submersion marine notamment, mais également des inondations par débordement de cours d'eau, par remontée de nappe et par ruissellement urbain)
- ✓ Les scénarios du TRI identifient des risques de submersion de la voie ferrée et des gares, mais également des axes routiers principaux (évènements fréquents à rares)
- ✓ Un risque lié aux phénomènes météorologiques
- ✓ Des mouvements de terrain très présents (érosion du trait de côte et avancée dunaire principalement, mais également des coulées de boues et des retraits et gonflement des argiles)
- ✓ Un risque incendie feu de forêt important lié à la présence importante de forêt et à la fréquentation touristique
- ✓ Un site Seveso Seuil haut: VERMILION REP S.A.S. sur la commune de La Teste-de-Buch
- ✓ Un risque lié transport de matières dangereuses important (axes routiers et ferrés : A660, RN250, départementales, Ligne n° 655000 Bordeaux à Irun, canalisations de gaz naturel et d'hydrocarbures)



Questionnements

✓ Comment ne pas aggraver les risques naturels et technologiques présents sur le territoire? ✓ Comment prendre en compte le risque de transport de matières dangereuses dans le PDU ?





De cette analyse découle les enjeux suivants :



- □ Ne pas créer de nouveaux risques naturels et technologiques et ne pas aggraver les risques existants notamment les risques inondation et transport de matières dangereuses :
 - Des recommandations potentielles pour une bonne prise en compte des problématiques liées à l'évacuation des eaux (inondations par submersion marine, débordement des cours d'eau, remontées de nappes, ruissellement des eaux pluviales),
 - Veiller à limiter l'imperméabilisation des sols (stationnement notamment) et prévoir l'évacuation des eaux pluviales (bassin de rétention, puits d'infiltration, chaussées, réservoirs...) dans les aménagements et créations d'infrastructures,
 - Prendre en compte la nature du sol lors de l'aménagement d'infrastructures (érosion, zones soumises aux coulées de boues, argiles, etc.),
 - o Limiter de manière générale les aménagements sur les zones à risque,
- ☐ Réduire les risques existants :
 - Interdire le passage de poids lourds à proximité de certaines zones d'habitations ou zones à risques.

Ces enjeux sont à mettre en regard des leviers d'action du PDU :

Réponse du PDU		Réponse du PDU
Problématique	Effets attendus du PDU	Moyens d'action du PDU
Risques naturels et technologiques : submersion marine, débordement de cours d'eau remontées de nappes, ruissellements urbains, risques de mouvements de terrain (érosion du trait de côte, avancée dunaire, coulées de boue, retrait et gonflement des argiles), risque de rupture de digues, risque feu de forêt, risque industriel, risques liés aux transports de matières dangereuses	Neutre	 Mesures d'accompagnement à prévoir : recommandations potentielles pour une bonne prise en compte des problématiques liées à l'évacuation des eaux (submersion marine, débordement des cours d'eau, remontées de nappes, ruissellement des eaux pluviales) et une prise en compte de la nature des sols en amont de la définition de certaines actions sur des zones « sensibles » Création d'itinéraires bis : proposer des itinéraires spéciaux pour les poids lourds (spécial été, spécial heures de pointe, spécial TMD) Action de prévention : Identifier les zones à risque pour ne pas y implanter d'infrastructures vulnérables.





Présentation du projet

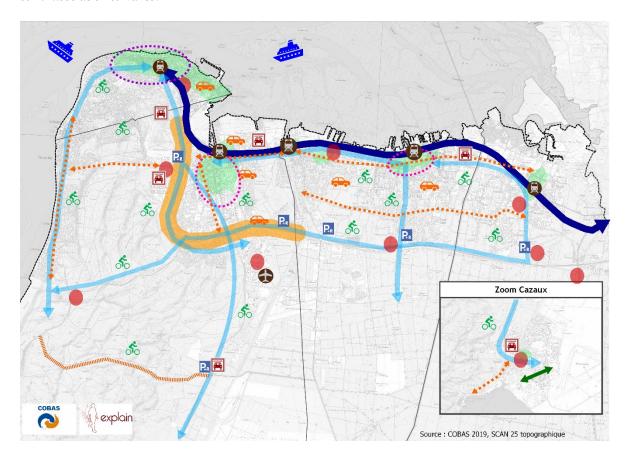
1. La stratégie territoriale du PDM de la COBAS

A partir du diagnostic multithématique, dix axes ont été définis pour répondre aux enjeux généraux de croissance démographique, économique, sociétale et environnemental du territoire :

- A : Mieux articuler l'interface entre urbanisme et mobilités
- B: Rendre plus attractif les réseaux de transport collectifs et favoriser l'intermodalité
- C : Poursuivre et valoriser le développement des modes actifs
- D : Coordonner et faciliter la mise en accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite
- E : Maîtriser la circulation routière et favoriser la multimodalité
- F: Améliorer la sécurité routière
- G : Développer les pratiques d'écomobilité
- H: Inciter au transport de marchandises durable
- I : Agir sur le stationnement pour favoriser les alternatives à la voiture
- Axe transversal : Préserver l'environnement et réduire les nuisances générées par les déplacements

Ils traduisent le choix politique d'organisation des mobilités du territoire, pour les 10 années à venir, à partir duquel s'est construite l'organisation des déplacements.

Les principales actions identifiées pour mettre en œuvre le scénario retenu sont représentées schématiquement sur l'illustration suivante.



Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur 033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE Accusé certifié exécutoire Réception par le préfet 02/07/2024 Publication : 02/07/2024 d'Arcachon Sud

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



Renforcement de l'offre ferroviaire Hiérarchisation et simplification du réseau de bus

Réflexion sur la création de navettes maritimes

Résorption des discontinuités, densification et identification de la hiérarchisation du réseau cyclable

Extension/création de zones apaisées

Création de parking relais

Création d'aires de covoiturage Développement de bornes électriques

Aménagement en faveur de l'abaissement de la vitesse

Aménagement de la voirie en fonction de la hiérarchisation des voies, dans une optique d'usage multimodal

Requalification de la voirie en munimum faveur des mobilités alternatives à Poursuite des réflexions sur le doublement de l'axe et l'intégration des modes alternatifs Extension du stationnement payant Extension du stationnement à durée limitée

Ce schéma a ensuite été décliné en un plan d'actions, illustré sous forme de fiches actions détaillées.

2. Le plan d'action

Les actions sont synthétisées dans le tableau suivant :

A Micros articular l'interface entre urbanism

A –	Mieux articuler l'interface entre urbanisme et mobilités
1	Anticiper l'aménagement du territoire en visant une mobilité plus durable
2	Organiser et coordonner les interventions entre les acteurs dans le cadre de projets d'aménagement
	urbain
B - I	Rendre plus attractif les réseaux de transport collectifs et favoriser l'intermodalité
3	Renforcer les connexions avec l'extérieur
4	Hiérarchiser et renforcer le réseau de bus
5	Faciliter l'accès aux sites touristiques tous modes
6	Etudier plusieurs aménagements/équipements en faveur de l'amélioration de la vitesse des bus
7	Renforcer et améliorer l'intermodalité et la multimodalité
C - I	Poursuivre et valoriser le développement des modes actifs (marche à pied, vélos)
8	Densifier, sécuriser et hiérarchiser le réseau cyclable
9	Développer fortement le stationnement vélo
10	Mettre en place des services vélo
11	Faire de la rue, un espace agréable pour les piétons, incluant les engins de déplacements personnels
D - (Coordonner et faciliter la mise en accessibilité
12	Assurer une mise en œuvre coordonnée des différents documents stratégiques
13	Poursuivre la mise en accessibilité de la voirie et des transports, notamment en améliorant l'accès à l'information
E - 1	Maîtriser et sécuriser la circulation routière et favoriser la multimodalité
14	Aménager la voirie en fonction de la hiérarchisation des voies pour un usage multimodal
15	Apaiser les vitesses de circulation en faveur des modes alternatifs à la voiture
F - 0	Développer les pratiques d'écomobilité
16	Poursuivre le renouvellement des véhicules par des modes moins polluants
17	Améliorer et développer les mobilités alternatives
18	Inciter au développement des mobilités durables dans les entreprises et administrations, notamment par la réalisation de Plan de Mobilité Employeur
G	nciter au transport de marchandises durable
19	Mettre en place une instance de coordination acteurs publics/privés
19	Etudier un schéma directeur logistique, pour proposer des évolutions de réglementation et engager des
20	réflexions sur un fret alternatif
21	Développer les services de proximité et étudier l'implantation de nouveaux espaces logistiques
	Agir sur le stationnement pour favoriser les alternatives à la voiture
22	Harmoniser les réglementations
23	Améliorer la rotation des véhicules en centre-ville
24	Agir contre le stationnement illicite
	oursuivre une mise en œuvre collective et efficiente avec les acteurs du territoire
25	Assurer le suivi des actions du Plan de Mobilité
26	Mener des actions de communication et de sensibilisation auprès des usagers
	manuscript and administration of the period walking and addition

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet 02/07/2024
Publication : 02/07/2024 d'Arcachon Sud

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



Articulation

Le rapport environnemental comprend :

1° Une présentation générale indiquant, de manière résumée, les objectifs du plan, schéma, programme ou document de planification et son contenu, son articulation avec d'autres plans, schémas, programmes ou documents de planification et, le cas échéant, si ces derniers ont fait, feront ou pourront eux-mêmes faire l'objet d'une évaluation environnementale;

Extraits de l'article du R 122-20 Code de l'environnement

1. Le sens juridique de l'articulation

- Le rapport entre les documents de planification ou plus largement entre les « normes » (au sens juridique) est cadré pour qu'ils n'entrent pas en conflit. Une notion de hiérarchie est introduite avec des normes dites supérieures et des normes dites inférieures, la première s'imposant à la seconde. Différents degrés sont établis :
- La **prise en compte** : c'est la notion la plus souple juridiquement. Elle implique que le document « inférieur » n'ignore pas le document « supérieur ».
- La **compatibilité** : cette notion traditionnelle que l'on retrouve en matière d'urbanisme signifie que le document « inférieur » « ne doit pas être en contrariété » avec le document « supérieur ».
- L'opposabilité à l'administration : documents qui s'imposent à l'administration (entendue au sens large, déconcentrée et décentralisée) : c'est l'administration de l'État qui les a validés en les approuvant.
- L'opposabilité aux tiers : elle permet à un requérant d'invoquer lors d'un contentieux la règle qui lui est opposable. Il peut invoquer l'illégalité d'une opération non conforme aux mesures prescrites par le règlement d'un document.
- La **conformité** : C'est un rapport d'identité. Le document « inférieur » doit être établi sans aucune marge d'appréciation par rapport à la règle, pour autant que celle-ci soit précise, concise et claire.

2. Plans et programmes avec lesquels le PDM entretient un rapport de compatibilité ou de prise en compte

D'après l'article L1214-7 du Code des transports :

« Le plan de mobilité est compatible avec la planification régionale de l'intermodalité, avec les orientations des schémas de cohérence territoriale prévus au titre IV du livre ler du code de l'urbanisme et avec les orientations des directives territoriales d'aménagement et des schémas de secteur prévus respectivement aux chapitres II et III du titre VII dudit code, avec les objectifs pour chaque polluant du plan de protection de l'atmosphère prévu à l'article L. 222-4 du code de l'environnement lorsqu'un tel plan couvre tout ou partie du ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité et avec le schéma d'aménagement régional défini à l'article L. 4433-7 du code général des collectivités territoriales.

Le plan de mobilité est compatible avec le plan climat-air-énergie territorial mentionné à l'article L. 229-26 du code de l'environnement lorsque le plan climat-air-énergie territorial recouvre un périmètre égal ou supérieur au ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité. Le plan de mobilité prend en compte le ou les plans climat-air-énergie territoriaux ne recouvrant qu'une partie du périmètre du ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité.

Pour les plans de mobilité approuvés avant l'adoption du plan climat-air-énergie territorial prévu à l'article L. 229-26 du code de l'environnement ou du schéma d'aménagement régional défini à l'article L. 4433-7 du code général des collectivités territoriales, l'obligation de compatibilité mentionnée au premier alinéa du présent article s'applique à compter de leur révision.





Le plan de mobilité prend en compte les objectifs du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires et est compatible avec les règles générales du fascicule de ce schéma, dans les conditions prévues par l'article L. 4251-3 du code général des collectivités territoriales. »

Le schéma ci-après résume les rapports de compatibilité et de prise en compte que le PDM entretient avec les différents plans et programmes.

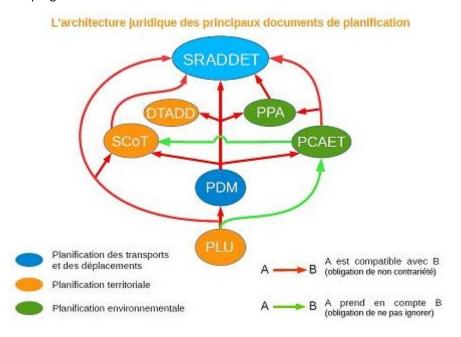


Figure 17 : Place du PDM dans la hiérarchie des normes

Le PDM de la COBAS doit ainsi être compatible avec :

- Le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) de la région Nouvelle Aquitaine ;
- Le Schéma de cohérence territoriale Du Bassin d'Arcachon et du Val de l'Eyre (SCoT SYBARVAL) ;
- Le Plan climat air énergie territorial du SYBARVAL (PCAET);

Le PDM de la COBAS n'est pas concerné par un Plan de protection de l'atmosphère (PPA) ainsi que par une Directive territorial d'aménagement (DTA).

2.1. Les plans et programme étudiés et l'analyse des documents relatifs

2.1.1. Le Schéma d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) de la région Nouvelle-Aquitaine

Le Schéma régional d'aménagement de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) est un document de planification stratégique, adopté par le conseil régional et approuvé par le préfet de région. Après son adoption par le Conseil régional le 16 décembre 2019, le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) de Nouvelle-Aquitaine a été approuvé par la Préfète de Région le 27 mars 2020. Les objectifs du SRADDET doivent être pris en compte, quant aux règles du SRADDET les documents de planification et d'urbanisme doivent leur être compatibles.

Dans le tableau ci-dessous, nous avons évalué le niveau de prise en compte des objectifs développés au sein du SRADDET Nouvelle-Aquitaine par le PDM de la COBAS sous la forme de différents niveaux. Un niveau de prise en compte faible est retranscrit en rouge, un niveau moyen en orange et un niveau fort, en vert.

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE Accusé certifié exécutoicobas Réception par le préfet 02/07/2024 Publication : 02/07/2024 d'Arcachon Sud

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



Objectifs stratégiques	Objectifs	Articulation avec le PDM	Niveau de prise en compte
	07 Développer des destinations touristiques durables avec les acteurs locaux	Le PDM n'a pas de leviers sur ce point. Néanmoins, il peut rendre attractifs certains secteurs grâce à leur desserte en transports en commun, fret ferroviaire, plans de déplacements, logistique, etc.,	
Créer des emplois et de	08 Favoriser un maillage de l'offre touristique sur l'ensemble du territoire et conforter les sites touristiques à forte fréquentation par un aménagement durable	Le PDM n'a pas de leviers sur ce point. Néanmoins, il peut rendre attractifs certains secteurs grâce à leur desserte en transports en commun, fret ferroviaire, plans de déplacements, logistique, etc. L'action 3 prévoit le développement de l'offre TC avec une prise en compte de la saisonnalité et de la desserte de site classé (dune du Pilat) - actions 3 et 5.	
'activité économique en valorisant le potentiel de chaque territoire dans le respect des ressources et richesses naturelles	10 Favoriser le tourisme d'itinérance par un maillage doux à l'échelle régionale	Le PDM a pour objectif de poursuivre et valoriser le développement des modes actifs (marche à pied, vélos) (actions 8 à 11). Il est aussi prévu de faciliter l'accès aux sites touristiques et de développer l'intermodalité vers ces sites (action 7).	
	18 Développer les innovations dans les transports et la mobilité : véhicules autonomes, drones, fluvial, logistique urbaine innovante, innovations organisationnelles	Les actions 11 et 21 ont comme objectif de mettre en place des innovations et des alternatives, aussi bien dans le mobilier que dans la mobilité, la logistique ou l'organisation (consignes automatiques, véhicules autonomes, drones, communication, etc.)	
	21 Développer les activités de la Silver économie pour répondre aux besoins des personnes avançant en âge, valoriser et créer des emplois non délocalisables	Le PDM n'a pas de leviers directs, mais l'action 1 peut permettre de favoriser le développement de la mixité habitat-emplois-services, pour augmenter les déplacements de proximité et réduire la distance entre les zones d'habitats et les zones d'activités.	
	22 Maintenir le réseau existant, moderniser l'offre ferroviaire sur tous les territoires, favoriser le transfert modal	Le PDM a pour objet de rendre plus attractif les réseaux de transport collectif et de favoriser l'intermodalité (actions 3 à 7) sur le territoire de la COBAS	
Accroître l'attractivité de la égion par une offre de cransport de voyageurs et de marchandises renforcée	23 Définir un réseau d'itinéraires routiers d'intérêt régional contribuant à un maillage équilibré des territoires	A son échelle, le PDM peut participer à cet objectif de différentes façons : permettre au territoire d'assurer aux populations urbaines et rurales des conditions de circulation améliorées (par exemple, actions 6, 14 et 21), de réduire la pollution, les accidents ainsi que la congestion de nos métropoles (par exemple, actions 14 et 15) et de renforcer son attractivité touristique (action 5). Citons également la création de 2x2 voies sur l'A660 et l'étude sur la RN250 jusqu'à Arcachon pour fluidifier le trafic routier.	
	24 Offrir aux territoires une desserte aérienne adaptée et optimisée, en visant à la réduction des nuisances et à l'innovation	Cette thématique n'est pas abordée dans le plan d'action du PDM. La base aérienne de Cazaux fait cependant l'objet de l'action 20 visant la réalisation d'une étude sur le potentiel de fret alternatif pour le transport de marchandises	
	25 Développer une stratégie portuaire coordonnée	Cette thématique n'est pas abordée dans le plan d'action du PDM. Toutefois, l'action 20 vise la	

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE Accusé certifié exécutoicobas Réception par le préfet 02/07/2024 Publication : 02/07/2024 d'Arcachon Sud

Marie-Hélène DES E



Objectifs stratégiques	Objectifs	Articulation avec le PDM	Niveau de compatibilité
Orientation n°2 : "Une Nouvelle Aquitaine audacieuse, des territoires innovants face aux défis démographiques et environnementaux"			
Ouvrir la région Nouvelle- Aquitaine sur ses voisines, l'Europe et le monde	28 Intégrer pleinement la région dans le Corridor Atlantique et dans le futur réseau central du Réseau Transeuropéen de Transport RTE-T	A son échelle, le PDM n'a pas de levier d'action sur cet objectif.	
	27 Résorber le nœud routier de la métropole bordelaise	A son échelle, le PDM peut participer à cet objectif de différentes façons : la mise en place de mesures et d'expérimentation en faveur des alternatives à l'autosolisme (par exemple, action 17), l'accompagnement en faveur des initiatives encourageant un report modal des marchandises sur des services ferroviaires ou fluviaux (action 20), l'amélioration de l'accessibilité aux zones d'activité (par exemple, action 1)	
To an industry, it is a single and in		réalisation d'une étude sur le potentiel de fret alternatif pour le transport de marchandises	
ESGAULX, Présidente de la	COBAS		

environnementaux"					
Objectifs stratégiques	Objectifs	Articulation avec le PDM	Niveau de compatibilité		
Allier économie d'espace,	31 Réduire de 50 % la consommation d'espace, par un modèle de développement économe en foncier	L'action 1 vise notamment le développement de la mixité habitat-emplois-services et la densification urbaine permettront de limiter les volumes de déplacements et réduire les distances moyennes de déplacement. Cela aura, entre autres, pour conséquence d'éviter et de limiter également la création d'infrastructures sources de consommation d'espaces naturels et agricoles. Aussi, la mise en place d'actions de coordination entre les différents acteurs (action 2) sera bénéfique en termes de consommation d'espace. Par contre, les actions 5, 6, 14 et 7 ne répondent pas à cet objectif. En effet, l'aménagement de nouvelles infrastructures (voiries, parcs relais, aires de covoiturages) entrainera une consommation de l'espace.			
mixité sociale et qualité de vie en matière d'urbanisme et d'habitat	32 Assurer la cohérence entre l'urbanisation, l'offre de transport et les réseaux et équipements existants (numériques, eau/assainissement, etc.)	Les actions 1 et 2 répondent à cet objectif concernant la mise en place d'une cohérence entre l'urbanisme et les mobilités.			
	34 Intégrer le vieillissement de la population dans les stratégies de développement urbain (mobilité, habitat, activité économique, loisirs, santé)	L'action 1 vise à favoriser le développement de la mixité habitat-emplois-services, pour augmenter les déplacements de proximité et réduire la distance entre les zones d'habitats et les zones d'activités. Aussi, l'action 21 vise notamment à développer des services de proximité, ce qui facilitera leur accès pour les personnes âgées.			
	35 Développer la Nature et l'agriculture en ville et en périphérie	Des espaces libérés par le biais d'autres actions (action 1), les parcs relais et cheminements (action 5), mobilier urbain (action 11) seront végétalisés via le PDM.			
	36 Requalifier les entrées de villes et les zones d'activités en assurant des aménagements paysagers de qualité	Le PDM ne fait pas mention des entrées de ville directement, mais les actions 5,11 et 17 visent à apporter une plus-value paysagère à certains espaces.			
	40 Préserver et restaurer les continuités écologiques (réservoirs de biodiversité et corridors écologiques)	Les actions 1 et 5 prévoient une végétalisation de certains espaces afin de favoriser la biodiversité. Aussi, la coordination de projets urbains par des échanges entre acteurs (action 2) sera bénéfique d'un point de vue environnemental			

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE Accusé certifié exécutoicobas Réception par le préfet 02/07/2024 Publication : 02/07/2024 d'Arcachon Sud

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

	$\overline{}$	_	
Γ,	14	~	\
1	18	اھ	N
18	100	Щ.	11
- 100	2.00	27	_/

ESGAULX, Présidente de la	a COBAS	i	
	41 Préserver et restaurer la biodiversité pour enrayer son déclin	Les actions 1 et 5 prévoient une végétalisation de certains espaces afin de favoriser la biodiversité. Aussi, la coordination de projets urbains par des échanges entre acteurs (action 2) sera bénéfique d'un point de vue environnemental	
	42 Préserver et restaurer la qualité des paysages et leur diversité	Le PDM participe à cet objectif par l'intermédiaire des actions 1, 5, 11 et 17 qui visent à apporter une plus-value paysagère et du cadre de vie (aménagements piétons, végétalisation, mobilier urbain)	
	43 Réduire les consommations d'énergie et les émissions de GES aux horizons 2021, 2026, 2030 et 2050	La majorité des actions du PDM permet de répondre à cet objectif. En effet, les scénarios proposés envisagent une baisse des GES allant de -25 à 47 %. De manière détaillée, l'action 1 vise à favoriser les déplacements de proximité, les actions 3, 4, 5, 6, 7, 8, 13, 14, 16, 17 et 18 visent à développer et à favoriser les modes de déplacements (vélos, bus, marche) et l'écomobilité (covoiturage, véhicules à faibles émissions de polluants) ainsi que l'aménagement de la voirie en leur faveur. Aussi, l'action 15 vise une diminution de la vitesse de circulation. Les actions 19, 20, 21 ont pour objectif d'inciter au transport de marchandise durable en étudiant des alternatives (frets alternatifs, proximité des services, coordinations d'acteurs publics/privés). La gestion du stationnement urbain, favorisera les alternatives à la voiture, plus polluantes (action 22). Les actions de communication et de sensibilisation, auprès des usagers, mentionnées dans l'action 26 permettront aussi de répondre à cet objectif.	
Accélérer la transition	44 Améliorer la qualité de l'air aux horizons 2020 et 2030	La majorité des actions du PDM permet de répondre à cet objectif. Voir ligne précédente.	
énergétique et écologique pour un environnement sain	45 Développer les modes de déplacement alternatifs à la voiture- solo	Le PDM a pour but de développement les usages alternatifs à l'autosolisme : développement du covoiturage, autopartage, modes doux, etc. En effet, les actions 3, 4, 5, 6, 7, 8, 13, 14, 16, 17 et 18 visent à développer et à favoriser les modes de déplacements doux (vélos, bus, marche) et l'écomobilité (covoiturage, véhicules à faibles émissions de polluants) ainsi que l'aménagement de la voirie en leur faveur.	
	46 Développer les infrastructures de diffusion et de production d'énergie pour les nouvelles motorisations	Le PDM reprend cet objectif (actions 16 et 17)	
	47 Structurer la chaine logistique des marchandises, en favorisant le report modal vers le ferré et le maritime et le développement des plateformes multimodales	Le PDM prévoit, par l'intermédiaire des actions 19 à 21, de répondre à cet objectif	
	48 Réduire les trafics poids lourds en transit international par des itinéraires obligatoires, péages, autoroutes ferroviaires, autoroutes de la mer, etc.	Une étude réglementaire sur le jalonnement des poids-lourds (itinéraires poids-lourds obligatoires) sera étudiée via l'action 20	
	51 Valoriser toutes les ressources locales pour multiplier et diversifier les unités de production d'énergie renouvelable	Le PDM n'a pas de levier d'action direct concernant la production d'énergies renouvelables. Il peut cependant participer au développement des pratiques d'écomobilités (actions 17, 17 et 18).	
	62 Définir et appliquer les stratégies locales d'adaptation par une anticipation des risques	Par l'intermédiaire des actions 1 et 5, le risque d'inondation peut être limité grâce à la végétalisation de certains espaces lors de nouveaux projets d'aménagement du territoire. Aussi, les actions 14, 15, 19, 20 et 21 permettront de limiter le risque de transport de matières dangereuses. La thématique du ruissèlement des eaux de pluie sur les	

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoicos
Réception par le préfet 02/07/2024
Publication : 02/07/2024d'Arcachon Sud

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



infrastructures construites n'est pas abordée par le PDM

Orientation n°3 : "Une Nouvelle	A accidation and infation .		.:	
i Orientation n.3.: Une Nouvelle	· Adultaine solidaire. I	line region et des territo	ures unis nour le bie	n-vivre de folis

	21		Niveau de
Objectifs stratégiques	Objectifs	Articulation avec le PDM	compatibilité
Renforcer les liens entre	64 Mettre le partenariat et la réciprocité au cœur des relations entre territoires : alimentation, énergie, mobilité, développement économique, équipements	A son échelle, le PDM n'a pas de levier d'action sur cet objectif si ce n'est la diffusion des informations concernant le territoire par le biais des actions 25 et 26. L'action 25 prévoir une instance de suivi du PDM, avec notamment les communes	
les villes, la métropole et le monde rural	66 Conforter les villes et les bourgs dans l'animation de leurs espaces de vie du quotidien	Les actions 3, 4, 7, 12 et 13 permettent de répondre partiellement à cet objectif, en améliorant les échanges en transport collectif avec les territoires voisins et à l'échelle de la COBAS, en renforçant le réseau de bus, l'intermodalité et la multimodalité ainsi qu'un poursuivant la mise en accessibilité de la voirie et des transports.	
	68 Reconquérir les centres-bourgs et les centres-villes, lieux essentiels au lien social et au dynamisme économique	Le PDM a un levier d'action sur l'amélioration de l'accessibilité des centres-villes par transports collectifs, modes actifs et automobiles (stationnement) (actions 3, 4, 7, 12, 13, 22, 23 et 24)	
Affirmer les centres- bourgs et centres-villes comme échelons incontournables d'un accès équitable aux services et équipements	69 Garantir l'équité dans l'accès aux droits et aux services publics sur l'ensemble de la région	Le PDM a un levier d'action sur le développement de services de proximité (action 21) ainsi que sur la coordination entre l'aménagement du territoire (et donc sur la proximité habitat-emplois-services) et la mobilité (action 1).	
	72 Assurer l'accès au sport dans tous les territoires	Le PDM, via les actions 8, 9, 10 et 11 permet de rendre le sport (marche ou vélo) plus accessible et attractif sur la voie publique. Il a également un levier sur l'amélioration de la qualité de l'air via la majorité de ses actions (cf. objectifs 43 et 44)	
	73 Consolider la gouvernance et la coopération pour offrir une mobilité « sans couture »	L'action 7 vise à renforcer et à améliorer l'intermodalité et la multimodalité : l'intégration tarifaire et le développement de l'information numérique favoriseront l'usage des transports collectifs ainsi que les modes alternatifs à la voiture individuelle.	
Optimiser les offres de mobilité, la multimodalité et l'intermodalité	74 Réinventer les gares et les pôles d'échange	Les projet urbains coordonnés via l'action 2 pourraient avoir comme thématique : la requalification des espaces urbains à proximité des pôles d'échange (gares, ports, parcs relais, parcs de covoiturage) ou de création/renouvellement de zones d'activités, pour en faire des lieux apaisés et conviviaux, en favorisant la mixité urbaine, en développant les services tous modes et en limitant les distances de déplacement et donc, répondre partiellement à cet objectif.	
	75 Mettre en œuvre un panel de solutions de mobilité sur l'ensemble du territoire régional et en particulier sur les territoires fragiles mal desservis	Le PDM permet, via l'ensemble de ses actions, de répondre à cet objectif sur le territoire de la COBAS	

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE

Accusé certifié exécutoires Réception par le préfet 02/07/2024 Publication : 02/07/2024 d'Arcachon Sud

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



Le PDM de la COBAS prend fortement en compte les objectifs du SRADDET Nouvelle-Aquitaine concernant la mobilité. En effet, par l'intermédiaire de ses différentes actions, il permet d'optimiser les offres de mobilité, la multimodalité et l'intermodalité. Le PDM prend également en compte certains objectifs relevant de la transition énergétique grâce au développement de l'écomobilité, à la favorisation des modes de déplacements doux et des déplacements de proximité ainsi qu'aux études concernant le transport de marchandises. De plus, le PDM facilitera l'accès aux sites touristiques en développant l'intermodalité vers ces derniers. Finalement, à son, échelle, le PDM participe à accroitre l'attractivité du territoire en assurant aux populations urbaines et rurales des conditions de circulation améliorées.

Au même titre que pour les objectifs, nous avons évalué le niveau de compatibilité des actions du PDM de la COBAS avec les règles développées au sein du SRADDET de Nouvelle-Aquitaine sous la forme de différents niveaux. Un niveau de compatibilité faible est retranscrit en rouge, un niveau moyen en orange et un niveau fort, en vert. Certaines de ces règles du SRADDET concernent directement les transports et les mobilités (règles 11 à 21).

Chapitres du SRADDET	Règles du SRADDET	Articulation avec le PDM	Compatibilité
I- Développement urbain durable et gestion économe de l'espace	RG4- Les territoires favorisent, au sein des enveloppes urbaines existantes, l'intensification du développement urbain à proximité des points d'arrêts desservis par une offre structurante en transport collectif.	Les actions 1 et 2 répondent à cet objectif concernant la mise en place d'une cohérence entre l'urbanisme et les mobilités.	
	RG7- Les documents de planification et d'urbanisme cherchent, par une approche intégrée, à conforter et/ou revitaliser les centres-villes et centres-bourgs.	Le PDM a un levier d'action sur l'amélioration de l'accessibilité des centres- villes par transports collectifs, modes actifs et automobiles (stationnement) (actions 3, 4, 7, 12, 13, 22, 23 et 24)	
II- Cohésion et solidarités sociales et territoriales	RG8- Les administrations, équipements et services au public structurants sont préférentiellement implantés et/ou maintenus dans les centres-villes et les centres-bourgs.	Le PDM a un levier d'action sur l'amélioration de l'accessibilité des centres- villes par transports collectifs, modes actifs et automobiles (stationnement) (actions 3, 4, 7, 12, 13, 22, 23 et 24)	
	RG9- L'adaptation du cadre de vie aux usages et besoins des personnes âgées est recherchée par les documents de planification et d'urbanisme.	L'action 1 vise à favoriser le développement de la mixité habitat-emplois-services, pour augmenter les déplacements de proximité et réduire la distance entre les zones d'habitats et les zones d'activités. Aussi, l'action 21 vise notamment à développer des services de proximité, ce qui facilitera leur accès pour les personnes âgées.	
	RG11- Le développement des pôles d'échanges multimodaux, existants ou en projet, s'accompagne d'une identification et d'une préservation des espaces dédiés et/ou à dédier à l'intermodalité.	Le PDM définit des espaces dédiées au développement de parkings relais ou d'aire de covoiturage, avec des services dédiés à la multimodalité et identifie des gares pour le développement de services tous modes	
III- Infrastructures de transport, intermodalité et développement des transports	RG12- Les autorités organisatrices de la mobilité recherchent la compatibilité de leurs outils billettiques et d'informations voyageurs avec ceux portés par le syndicat mixte intermodal régional.	L'action 7 vise à renforcer et à améliorer l'intermodalité et la multimodalité : outils billettiques plus faciles d'usage, tarifs plus lisibles et attractifs, tout en facilitant l'accès à l'information en temps réel	
	RG13- Les réseaux de transport publics locaux sont organisés en cohérence avec le réseau de transports collectifs structurant de la Région et dans la recherche d'une optimisation des connexions entre les lignes de transport.	Le PDM répond partiellement à cette règle. En effet, l'action 3 a pour objectif d'améliorer les échanges en transport collectif avec les territoires voisins mais il n'est pas mentionné d'organisation en cohérence avec le réseau de transport Régional.	

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE

Accusé certifié exécutoicobas

Réception par le préfet 02/07/2024

Publication : 02/07/2024 d'Arcachon Sud

Publication: 02/07/2024 d'Arcachon Sud		
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de	e la COBAS RG14- Dans le cas de PDU limitrophes, chacun des PDU veille à optimiser les interfaces transport entre les territoires.	Ce sujet n'est pas abordé par le PDM.
*	RG15- L'amélioration de l'accessibilité aux sites touristiques par les modes alternatifs à l'automobile est recherchée	Le PDM répond à cet objectif via l'action 5 de son plan d'action. En effet, cette action vise à développer les pratiques d'intermodalité à destination des sites touristiques et faciliter l'accès à ces sites. Aussi, un des axes de l'action3 est d'engager des réflexions entre la région et la SNCF sur le renfort d'offre TER pour certains évènements culturels ou touristiques de grande ampleur.
	RG16- Les stratégies locales de mobilité favorisent les pratiques durables en tenant compte de l'ensemble des services de mobilité, d'initiative publique ou privée.	Le PDM permet, via l'ensemble de ses actions, de répondre à cet objectif sur le territoire de la COBAS. En effet, il vise à développer les pratiques d'écomobilité, de favoriser les modes de déplacement doux et la multimodalité. Ceci concerne l'ensemble des services de mobilité.
	RG17- Dans les zones congestionnées, les aménagements d'infrastructures routières structurantes privilégient l'affectation de voies pour les lignes express de transports collectifs et, en expérimentation, pour le covoiturage.	Le PDM prévoit de rééquilibrer le partage de la voirie en accordant plus de place aux modes alternatifs à l'automobile. Il prévoit, entre autres, l'aménagement de de voies dédiées à la circulation de transports collectifs sur les voies les plus congestionnées. Il vise aussi de prioriser les bus au niveau des croisements (actions 6 et 14).
	RG18- Les documents d'urbanisme et de planification conçoivent et permettent la mise en œuvre d'un réseau cyclable en cohérence avec les schémas départementaux, régionaux, nationaux ou européens.	Le PDM permet, via l'action 8 de mettre en place un réseau cyclable continu, dense, lisible et sécurisé.
	RG19- Les stratégies locales de mobilité développent les zones de circulation apaisée pour faciliter l'accès aux pôles d'échanges multimodaux (PEM) et aux équipements publics par les modes actifs.	L'action 13 vise notamment à poursuivre la mise en accessibilité des arrêts de bus, gares, ports, parcs relais et parcs de covoiturage et à améliorer l'accessibilité des cheminements piétons qualitatifs et conformes aux normes en vigueur.
	RG20- Les espaces stratégiques pour le transport de marchandises (ports maritimes et fluviaux, chantiers de transport combiné, gares de triage, cours de marchandises, emprises ferrées,	Les notions de préservation des espaces stratégiques pour le transport de

de marchandises, emprises ferrées, portuaires, routières, zones de stockage et de distribution urbaine) et leurs accès ferroviaires et routiers sont à préserver. Les espaces nécessaires à leur développement doivent être identifiés et pris en compte, en priorisant les surfaces déjà artificialisées.

RG24- Les documents de planification et d'urbanisme intègrent la ressource en eau en qualité et en quantité en favorisant les économies d'eau, la réduction des ruissellements, la récupération des eaux pluviales, la réutilisation des eaux grises et la préservation des zones tampons.

La thématique du ruissellement des eaux de pluie sur les infrastructures construites n'est pas abordée par le PDM.

marchandises n'est pas mentionné dans le

PDM. Cependant, l'action 20 vise à recenser

les aires de livraison afin de connaitre l'offre

sur le territoire et de l'adapter aux besoins,

et de les rendre toutes conformes.

IV- Climat, Air et Énergie

RG32- L'implantation des infrastructures de production, distribution et fourniture en énergie renouvelable (biogaz, hydrogène, électricité) pour les véhicules de transport

Les actions 16 du PDM a pour objectif de poursuivre l'implantation de bornes de recharges pour les véhicules électriques ou hybrides rechargeables.

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet 02/07/2024
Publication : 02/07/2024 d'Arcachon Sud

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



ESGAULA, Flesidellie de la C		Ì	
	de marchandises et de passagers est		
	planifiée et organisée à l'échelle des		
	intercommunalités, en collaboration avec la		
	Région et l'Etat		
	RG34- Les projets d'aménagements ou		
	d'équipements susceptibles de dégrader la		
	qualité des milieux naturels sont à éviter,		
	sinon à réduire, au pire à compenser, dans		
	les réservoirs de biodiversité et les		
	corridors écologiques définis localement ou		
	à défaut dans ceux définis dans l'objectif 40	Ces règles ne concernent pas directement le	
	et cartographiés dans l'atlas régional au	PDM.	
V- Protection et restauration	1/150 000 (atlas de 64 planches : « Trame	Toutefois, les actions 1 et 5 prévoient une	
de la biodiversité	verte et bleue, cartographie des	végétalisation de certains espaces	
	composantes en Nouvelle-Aquitaine »)	notamment les pôles d'échange afin de	
	RG35- Les documents de planification et	favoriser la biodiversité.	
	d'urbanisme qui identifient des secteurs	La coordination de projets urbains par des	
	voués à l'urbanisation doivent y prévoir des	échanges entre acteurs pourrait permettre	
	principes d'aménagement visant à	d'aborder ces questions (action 2).	
	préserver et à restaurer la fonctionnalité		
	des écosystèmes, la biodiversité et le		
	paysage.		

Globalement, le PDM respecte les règles concernant les transports et la mobilité : renforcement et amélioration de l'intermodalité et de la multimodalité, amélioration de l'accessibilité aux sites touristiques, développement de l'écomobilité et favorisation des modes de déplacements doux, rééquilibrage du partage de la voirie, mise en accessibilité des pôles d'échanges multimodaux, etc. Il est difficile de se prononcer sur l'articulation du PDM avec les règles concernant le traitement des continuités écologiques étant donné la particularité du PDM par rapport aux documents de planification et d'urbanisme (SCoT, PLU(i)). Nous renvoyons à l'analyse des incidences des secteurs susceptibles d'être impactés. Le PDM contribuera dans sa sphère d'influence à plusieurs règles répondant aux objectifs de cohésion et solidarités sociales et territoriales, climat, air, énergie et biodiversité).

2.1.2. Le Schéma de cohérence territoriale (SCoT) du Bassin d'Arcachon et du Val de l'Eyre

Le SCoT SYBARVAL approuvé en 2013 a été annulation par le Tribunal Administratif de Bordeaux. Un nouveau SCoT SYBARVAL 2018 – 2022 est en cours d'élaboration. Pour le moment, le diagnostic socio-économique et l'état initial de l'environnement ont été publiés. L'analyse de l'articulation n'est donc pas réalisable.

2.1.3. Le PCAET du SYBARVAL

Le PCAET du SYBARVAL a été approuvé en décembre 2018.

Dans le tableau ci-dessous, nous avons évalué le niveau de compatibilité des actions du PDM de la COBAS avec celles du PCAET du SYBARVAL sous la forme de différents niveaux. Un niveau de compatibilité faible est retranscrit en rouge, un niveau moyen en orange et un niveau fort, en vert.

Objectifs	Actions	Articulation avec le PDM	Niveau de compatibilité
Accompagner le développement d'une économie sobre en carbone	Favoriser un tourisme éco- responsable	Le PDM peut rendre attractifs certains secteurs grâce à leur desserte en transports en commun, fret ferroviaire, plans de déplacements, logistique, etc. Le PDM a aussi pour objectif de poursuivre et valoriser le développement des modes actifs (marche à pied, vélos) (actions 8 à 11). Il est aussi prévu de faciliter l'accès aux sites touristiques et de développer l'intermodalité vers ces sites (action 7).	
Diversifier les modes de déplacement des habitants du territoire	Promouvoir l'utilisation de véhicules (dont vélos) à carburants alternatifs Poursuivre le développement de pôles d'échanges hors gares pour renforcer le maillage multimodal	Les actions 8 à 11 visent à poursuivre et de valoriser le développement des modes actifs (marche à pied, vélos), les actions 16, 17 et 18 ont pour objectif de développer les pratiques d'écomobilité (dont véhicules électriques) Le PDM a pour objectif de favoriser la multimodalité (actions 7). L'aménagement des	

Accusé certifié exécutoi Réception par le préfet : 02/07/2024 Publication : 02/07/2024 d'Arcachon Sud

PDM COBAS – Annexe environnementale – version avant approbation

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



LOGATOLA, I Tosidonio do id o	1	voiries visée par l'action 14 permettra aussi l'usage	
		multimodal des voies de circulation.	
	Développer la pratique du vélo	Les actions 8 à 11 visent à poursuivre et de	
	(dont électriques) par les	valoriser le développement des modes actifs	
		(marche à pied, vélos).	
	Trabitants et les touristes	Les actions 3, 4, 8, 9, 10 visent notamment à	
	Coordonner l'offre de mobilité sur	renforcer l'offre de mobilité sur le territoire (trains,	
		bus, vélos, stationnement. L'action 12 vise à pour	
	le territoire	objectif d'assurer une mise en accessibilité	
		coordonnée de la mobilité sur le territoire de la	
		COBAS.	
		L'action 18 vise à encourager les entreprises, les	
		établissements scolaires et collectivités publiques à	
		élaborer des Plans de Mobilité Employeur,	
	Inciter à l'émergence de plans de	Administration et Etablissements Scolaires ; en	
	mobilité publics et privés	particulier des Plans de Mobilité regroupant	
		plusieurs entreprises (Plan Interentreprises).	
		L'action 15 a pour objectif d'assurer le suivi des	
		actions du Plan de Mobilité.	
	Promouvoir des mobilités maritimes à moindre impact environnemental	Dans un objectif de renforcer les connexions du	
		territoire avec l'extérieur, un des axes de l'action 3	
		est d'approfondir les études de mises en place de	
		liaisons maritimes régulières sur le bassin	
		d'Arcachon. Un titre de transport unique, proposé	
		par l'action 7 facilitera l'intermodalité.	
		Dans une optique d'inciter au transport de	
	Organiser les livraisons et la	marchandises durable, l'action 19 à 21 visent à	
	logistique urbaine	coordonner, rationnaliser et organiser la logistique	
		urbaine	
		Le PDM peut avoir un levier sur cet objectif par	
		l'intermédiaire des actions 6, 8, 14 et 15 sur	
	Poursuivre l'apaisement de la	l'apaisement des centres-villes, en agissant sur la	
	traversée des communes	vitesse des véhicules ou en aménageant la voirie	
		afin de créer des espaces plus calmes.	
		Par l'intermédiaire des actions 1 et 5, le risque	
		d'inondation peut être limité grâce à la	
Construire un territoire	Agir pour la résilience du territoire	végétalisation de certains espaces lors de nouveaux	
résilient face aux	face aux risques naturels	projets d'aménagement du territoire. Aussi, les	
changements climatiques	Tace aux risques flatureis	actions 14, 15, 19, 20 et 21 permettront de limiter	
		le risque de transport de matières dangereuses.	
		ie naque de transport de matieres dangereuses.	

Les actions du PDM coïncident fortement avec celles du PCAET concernant le transport et la mobilité. Elles s'accordent aussi sur le volet économique (favorisation d'un tourisme éco-responsable) et sur le volet résilience face aux changements climatiques. En effet, par l'intermédiaire de plusieurs actions, le PDM à un rôle à jouer concernant la limitation du risque d'inondation grâce à la végétalisation de certains espaces et sur la limitation du risque de transport de matières dangereuses.

PDM COBAS – Annexe environnementale – version avant approbation



Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



Justification du projet

1. Solutions de substitution raisonnables et motifs des choix

Conformément à l'article R. 122-20 du Code de l'environnement, le rapport environnemental comprend :

- 3° Les solutions de substitution raisonnables permettant de répondre à l'objet du plan, schéma, programme ou document de planification dans son champ d'application territorial. Chaque hypothèse fait mention des avantages et inconvénients qu'elle présente, notamment au regard des 1° et 2°;
- 4° L'exposé des motifs pour lesquels le projet de plan, schéma, programme ou document de planification a été retenu notamment au regard des objectifs de protection de l'environnement ;

1.1. Solutions de substitution raisonnables

Le plan des mobilités définit les principes d'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement, dans le périmètre de transports urbains. Il vise à 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. Il a comme objectif un usage coordonné de tous les modes de déplacements, notamment par une affectation appropriée de la voirie, ainsi que par la promotion des modes de déplacements les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie.

Plusieurs solutions s'offrent ainsi aux collectivités pour atteindre ces objectifs.

1.1.1. Les scénarios envisagés

Trois scénarios d'organisation des mobilités ont été élaborés et présentés aux élus de la COBAS :

- Scénario 0, le tendanciel » intégrant les « coups partis » et la poursuite des évolutions actuelles, c'està-dire un scénario prenant en compte les projets actés par les maîtres d'ouvrage correspondants. Ce scénario est le socle de la comparaison des scénarios 1 et 2.
- Scénario 1 « optimisation et amélioration », résolvant les principales difficultés des réseaux de transports et amélioration du système global de déplacements.
- Scénario 2 « proximité et intermodalité », proposant des réseaux de transport davantage maillé et développant les lieux d'intermodalité.

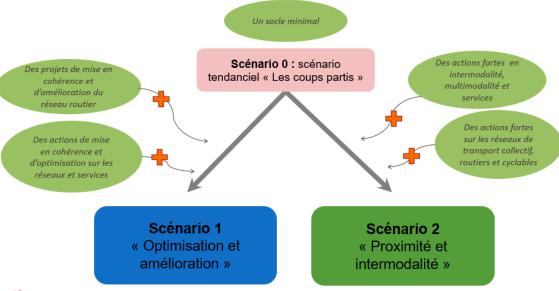
Ces scénarios suivent un degré de volontarisme croissant, avec des actions plus volontaristes dans le scénario 2.

Réception par le préfet : 02/07/2024 Publication : 02/07/2024 d'Arcachon Sud

PDM COBAS – Annexe environnementale – version avant approbation

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS





Les différences entre les deux scénarii envisagés dans le développement du projet de PDM, se traduit par les éléments suivants :

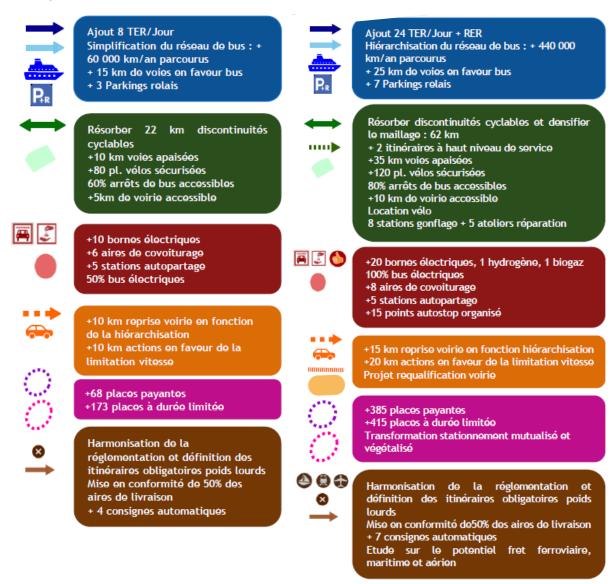
Scénario 1 Optimisation et amélioration Scénario 2 Proximité et intermodalité



Publication: 02/07/2624d'Arcachon Sud

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS





Les évolutions des parts modales sont telles que présentées dans le tableau :

	Part modale VP %	Part modale TC %	Taux de I	Remplissage
Etat actuel	82	8	1,1	10,8
Scénario tendanciel	82	8	1,1	10,8
Scénario 1 Optimisation et amélioration	74	10	1,3	22
Scenario 2 Proximité et intermodalité	66	12	1,7	26

Une estimation des coûts financiers de chaque scénario montre le poids important des investissements pour mettre en œuvre le scénario 2 par rapport aux tendances actuelles et au scénario 1. Les coûts sont multipliés par 4,6 entre les deux scénarii. Les actions mobilisant les investissements les plus importants concernent le réseau routier (x 9,5) et les modes actifs et accessibilités PMR (x 3).

PDM COBAS – Annexe environnementale – version avant approbation

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE

Accusé certifié exécutoire

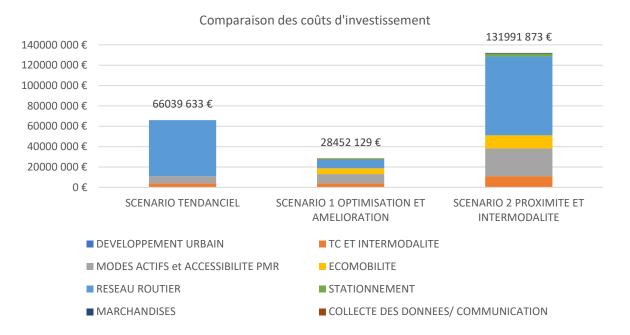
Réception par le préfet 02/07/2024

Publication : 02/07/2024

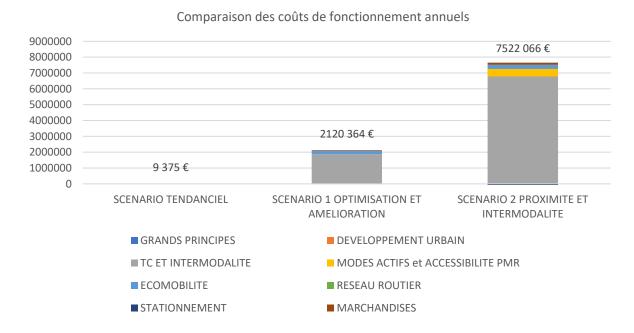
Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS





En ce qui concerne les coûts de fonctionnement, la mise en œuvre des scénarii portera fortement sur les finances de la collectivité quelque que soit le scénario envisagé. Le scénario 2 restant toutefois bien plus coûteux à mettre en œuvre.



Le fonctionnement des transports collectifs et de l'intermodalité présente les frais de fonctionnement les plus importants pour la collectivité.

Ces informations ont permis d'éclairer le choix des élus sur les conséquences financières des scénarii.

1.1.2. L'analyse multicritère des scénarii

Ces scénarii ont ensuite été comparés à l'aide de divers critères financiers, environnementaux, réponse aux neuf axes identifiés comme enjeux du PDM...

Les résultats de l'analyse multicritère sont présentés dans le tableau suivant :



Publication: 02/07/2624d'Arcachon Sud

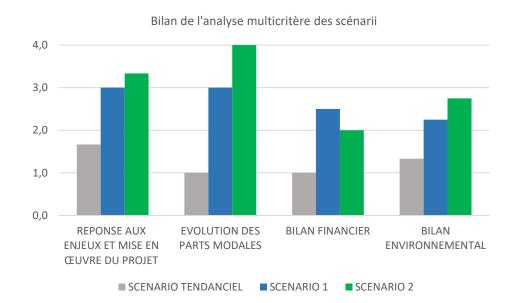
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



Réponse aux enjeux et mise en œuvre du projet 1,67 3,00 3,33 NIVEAU DE REPONSE AUX ENJEUX IDENTIFIES 1 3 4 MISE EN ŒUVRE DU PROJET PDM 3 3 3 4 ENJEUX SOCIETAUX ET RESILIENCE 1 3 4 Evolution des parts modales 1,00 3,00 4,00 IMPACT SUR LA REDUCTION DE LA PART MODALE DE LA VOITURE PARTICULIERE SUR LES FLUX DOMICILE - TRAVAIL IMPACT SUR LA MAITRISE DE LA MOBILITE ET LA DIMINUTION DES LONGUEURS DE DEPLACEMENTS 1,00 2,50 2,00 BILAN FINANCIER GLOBAL 2 2 1 REPARTITION FINANCIERE PAR THEMATIQUE 1 3 2 2 COUTS EXTERNES 1 2 3 2 EFFICACITE FINANCIERE SUR L'USAGE DES MODES ALTERNATIFS 0 3 2 2 BIJIAN environnemental 1,3 2,2 2,8 CLIMAT ET ENERGIE 1 2 3 3 SANTE PUBLIQUE 1 2 3 3 CADRE DE VIE ET ZONES NATURELLES 2 3 2 2 PERFORMANCE EN TERMES D'EMISSIONS DE GAZ A EFFET DE SERRE SYNTHESE 1,3 2,7 3,0		SCENARIO TENDANCIEL	SCENARIO 1	SCENARIO 2
MISE EN ŒUVRE DU PROJET PDM ENJEUX SOCIETAUX ET RESILIENCE EVOIUTION DES PART MODALE DE LA VOITURE PARTICULIERE SUR LES FLUX DOMICILE - TRAVAIL IMPACT SUR LA MAITRISE DE LA MOBILITE ET LA DIMINUTION DES LONGUEURS DE DEPLACEMENTS BIIAN FINANCIER GLOBAL REPARTITION FINANCIERE PAR THEMATIQUE COUTS EXTERNES EFFICACITE FINANCIERE SUR L'USAGE DES MODES ALTERNATIFS BIIAN EN RENEGIE SANTE PUBLIQUE CADRE DE VIE ET ZONES NATURELLES PERFORMANCE EN TERMES D'EMISSIONS DE GAZ A EFFET DE SERRE 1 3 4 4 6 6 6 7 7 7 7 7 7 7 7 7 7 7 7 7 7 7	Réponse aux enjeux et mise en œuvre du projet	1,67	3,00	3,33
ENJEUX SOCIETAUX ET RESILIENCE Evolution des parts modales I,00 IMPACT SUR LA REDUCTION DE LA PART MODALE DE LA VOITURE PARTICULIERE SUR LES FLUX DOMICILE - TRAVAIL IMPACT SUR LA MAITRISE DE LA MOBILITE ET LA DIMINUTION DES LONGUEURS DE DEPLACEMENTS Bilan financier I,00 2,50 2,00 BILAN FINANCIER GLOBAL REPARTITION FINANCIERE PAR THEMATIQUE COUTS EXTERNES I 2 3 EFFICACITE FINANCIERE SUR L'USAGE DES MODES ALTERNATIFS Bilan environnemental 1,3 2,2 2,8 CLIMAT ET ENERGIE SANTE PUBLIQUE CADRE DE VIE ET ZONES NATURELLES PERFORMANCE EN TERMES D'EMISSIONS DE GAZ A EFFET DE SERRE 1 3 4 4 0 4,00 3,00 4,00 3,00 4,00 3,00 4,00 4,00 1 3 4 ENVIRON SANON SAN	NIVEAU DE REPONSE AUX ENJEUX IDENTIFIES	1	3	4
Evolution des parts modales IMPACT SUR LA REDUCTION DE LA PART MODALE DE LA VOITURE PARTICULIERE SUR LES FLUX DOMICILE - TRAVAIL IMPACT SUR LA MAITRISE DE LA MOBILITE ET LA DIMINUTION DES LONGUEURS DE DEPLACEMENTS Bilan financier 1,00 2,50 2,00 BILAN FINANCIER GLOBAL REPARTITION FINANCIERE PAR THEMATIQUE COUTS EXTERNES 1 2 3 EFFICACITE FINANCIERE SUR L'USAGE DES MODES ALTERNATIFS Bilan environnemental 1,3 2,2 2,8 CLIMAT ET ENERGIE 1 2 3 CADRE DE VIE ET ZONES NATURELLES PERFORMANCE EN TERMES D'EMISSIONS DE GAZ A EFFET DE SERRE	MISE EN ŒUVRE DU PROJET PDM	3	3	2
IMPACT SUR LA REDUCTION DE LA PART MODALE DE LA VOITURE PARTICULIERE SUR LES FLUX DOMICILE - TRAVAIL IMPACT SUR LA MAITRISE DE LA MOBILITE ET LA DIMINUTION DES LONGUEURS DE DEPLACEMENTS BILAN FINANCIER GLOBAL REPARTITION FINANCIERE PAR THEMATIQUE COUTS EXTERNES EFFICACITE FINANCIERE SUR L'USAGE DES MODES ALTERNATIFS BILAN ENVIRONMENTALIERE CLIMAT ET ENERGIE SANTE PUBLIQUE CADRE DE VIE ET ZONES NATURELLES PERFORMANCE EN TERMES D'EMISSIONS DE GAZ A EFFET DE SERRE	ENJEUX SOCIETAUX ET RESILIENCE	1	3	4
PARTICULIERE SUR LES FLUX DOMICILE - TRAVAIL IMPACT SUR LA MAITRISE DE LA MOBILITE ET LA DIMINUTION DES LONGUEURS DE DEPLACEMENTS Bilan financier 1,00 2,50 2,00 BILAN FINANCIER GLOBAL REPARTITION FINANCIERE PAR THEMATIQUE 1 3 2 1 1 2 2 3 2 1 2 2 1 3 2 2 2 1 3 2 2 3 2 4 2 3 2 3 2 4 2 3 2 4 2 3 2 3	Evolution des parts modales	1,00	3,00	4,00
DES LONGUEURS DE DEPLACEMENTS Bilan financier 1,00 2,50 2,00 BILAN FINANCIER GLOBAL REPARTITION FINANCIERE PAR THEMATIQUE COUTS EXTERNES 1 2 3 EFFICACITE FINANCIERE SUR L'USAGE DES MODES ALTERNATIFS Bilan environnemental 1,3 2,2 2,8 CLIMAT ET ENERGIE 1 2 3 CADRE DE VIE ET ZONES NATURELLES PERFORMANCE EN TERMES D'EMISSIONS DE GAZ A EFFET DE SERRE 1,00 2,50 2,00 2,00 2,00 3 2 2 3 2 2 2 2 3 2 2 3 2 3 2 2 3 3 2 3		1	3	4
BILAN FINANCIER GLOBAL REPARTITION FINANCIERE PAR THEMATIQUE COUTS EXTERNES 1 2 3 EFFICACITE FINANCIERE SUR L'USAGE DES MODES ALTERNATIFS 0 3 2 Bilan environnemental 1,3 2,2 2,8 CLIMAT ET ENERGIE 1 2 3 SANTE PUBLIQUE 1 2 3 CADRE DE VIE ET ZONES NATURELLES PERFORMANCE EN TERMES D'EMISSIONS DE GAZ A EFFET DE SERRE 0 2 3		1	3	4
REPARTITION FINANCIERE PAR THEMATIQUE COUTS EXTERNES 1 2 3 EFFICACITE FINANCIERE SUR L'USAGE DES MODES ALTERNATIFS Bilan environnemental 1,3 2,2 2,8 CLIMAT ET ENERGIE 1 2 3 SANTE PUBLIQUE CADRE DE VIE ET ZONES NATURELLES PERFORMANCE EN TERMES D'EMISSIONS DE GAZ A EFFET DE SERRE 1 2 3 2 3 2	Bilan financier	1,00	2,50	2,00
COUTS EXTERNES EFFICACITE FINANCIERE SUR L'USAGE DES MODES ALTERNATIFS Bilan environnemental 1,3 2,2 2,8 CLIMAT ET ENERGIE 1 2 3 SANTE PUBLIQUE 1 2 3 CADRE DE VIE ET ZONES NATURELLES PERFORMANCE EN TERMES D'EMISSIONS DE GAZ A EFFET DE SERRE 0 2 3 2 3 2	BILAN FINANCIER GLOBAL	2	2	1
EFFICACITE FINANCIERE SUR L'USAGE DES MODES ALTERNATIFS Bilan environnemental 1,3 2,2 2,8 CLIMAT ET ENERGIE 1 2 3 SANTE PUBLIQUE 1 2 3 CADRE DE VIE ET ZONES NATURELLES PERFORMANCE EN TERMES D'EMISSIONS DE GAZ A EFFET DE SERRE 0 2 3 3 2	REPARTITION FINANCIERE PAR THEMATIQUE	1	3	2
Bilan environnemental 1,3 2,2 2,8 CLIMAT ET ENERGIE 1 2 3 SANTE PUBLIQUE 1 2 3 CADRE DE VIE ET ZONES NATURELLES 2 3 2 PERFORMANCE EN TERMES D'EMISSIONS DE GAZ A EFFET DE SERRE 0 2 3	COUTS EXTERNES	1	2	3
CLIMAT ET ENERGIE SANTE PUBLIQUE 1 2 3 CADRE DE VIE ET ZONES NATURELLES PERFORMANCE EN TERMES D'EMISSIONS DE GAZ A EFFET DE SERRE 0 2 3 2 3 2	EFFICACITE FINANCIERE SUR L'USAGE DES MODES ALTERNATIFS	0	3	2
SANTE PUBLIQUE CADRE DE VIE ET ZONES NATURELLES PERFORMANCE EN TERMES D'EMISSIONS DE GAZ A EFFET DE SERRE 1 2 3 2 Description of the publication of the publicati	Bilan environnemental	1,3	2,2	2,8
CADRE DE VIE ET ZONES NATURELLES PERFORMANCE EN TERMES D'EMISSIONS DE GAZ A EFFET DE SERRE 0 2 3 2 3 2 3 3	CLIMAT ET ENERGIE	1	2	3
PERFORMANCE EN TERMES D'EMISSIONS DE GAZ A EFFET DE SERRE 0 2 3	SANTE PUBLIQUE	1	2	3
SERRE 0 2 3	CADRE DE VIE ET ZONES NATURELLES	2	3	2
SYNTHESE 1,3 2,7 3,0		0	2	3
	SYNTHESE	1,3	2,7	3,0

Légende :





Cette analyse a été présentée aux services techniques et aux élus du territoire pour les aider dans leur choix. On remarque que le scénario 2 apporte la meilleure réponse aux enjeux du PDM, à l'évolution des parts modales et présente le meilleur bilan environnemental, mais son bilan financier est moins bon que le scénario 1 répond également très bien aux différents critères – en moindre mesure que le 2 – et offre un meilleur bilan financier.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet 02/07/2024

Publication : 02/07/2024

Publication : 02/07/2024

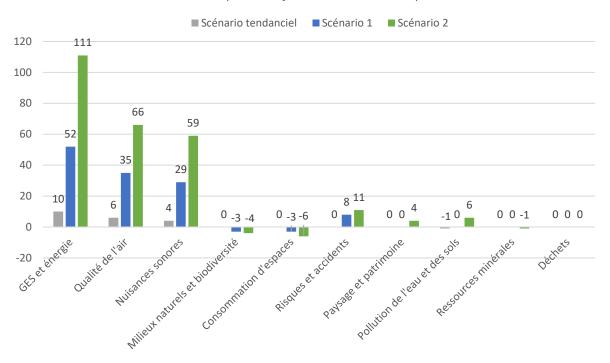
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



1.1.3. Incidences environnementales des scénarii

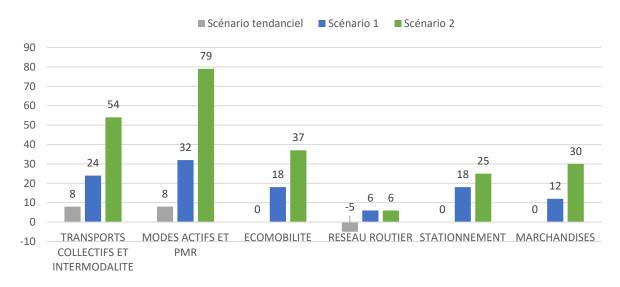
L'évaluation des incidences sur les enjeux environnementaux — selon la méthode de l'analyse multicritère décrite dans le chapitre méthode du volet « analyse des incidences » — montrent l'écart entre les différents scénarii par rapport au tendanciel. Le scénario 2 apporte la meilleure plus-value environnementale sur l'ensemble des enjeux avec des incidences négatives légèrement plus importantes sur les milieux naturels et la consommation foncière que le scénario 1 dues aux infrastructures projetées. Pour autant, il montre une plus-value sur les enjeux du climat, de l'air, de l'énergie et du bruit double de celle du scénario 1.





En regardant les thématiques investies par les scénarii, on remarque que les actions du scénario 2 présentent une plus-value environnementale quasiment double, hormis celles reliées aux actions sur le réseau routier. En effet, le scénario 2 complétait mêmes actions du scénario 1 par des travaux de requalification et le doublement de la RD150. La plus-value de ces actions s'avérait nulle : les incidences positives et négatives se compensant globalement.

Plus-value environnementale par thématique transport



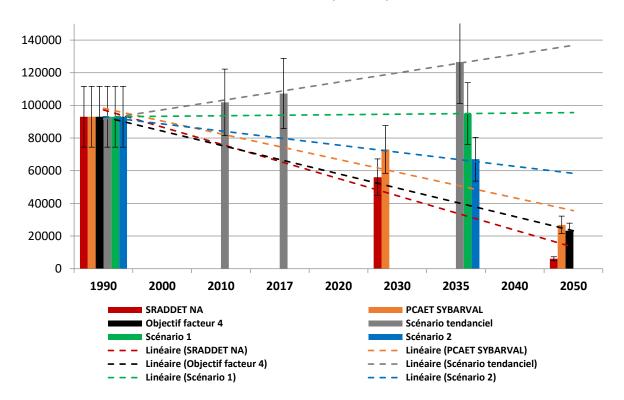




Notons également la meilleure performance environnementale du scénario 2 qui incluait 33 actions contre 37 pour le scénario 1 et obtenait de meilleurs scores sur les enjeux environnementaux.

Si l'on considère les émissions de GES évitées par les différents scénarii. Le tendanciel montre l'importance de mettre en œuvre un PDM ambitieux, les tendances resteraient à la hausse des émissions sur la période. Le scénario 1 ne permet des gains que marginaux qui engendrent une stabilité des émissions à l'échéance du PDM; Le scénario 2 permet de se rapprocher des trajectoires de réduction définies par les documents cadres. A noter que le développement de la flotte électrique publique n'a pas été modélisé. On pourrait considérer que celle-ci rapprocherait la trajectoire de celles du PCAET.

Evolution estimée des émissions de GES liées au transport de voyageurs sur le territoire de la COBAS (en tCO2e)



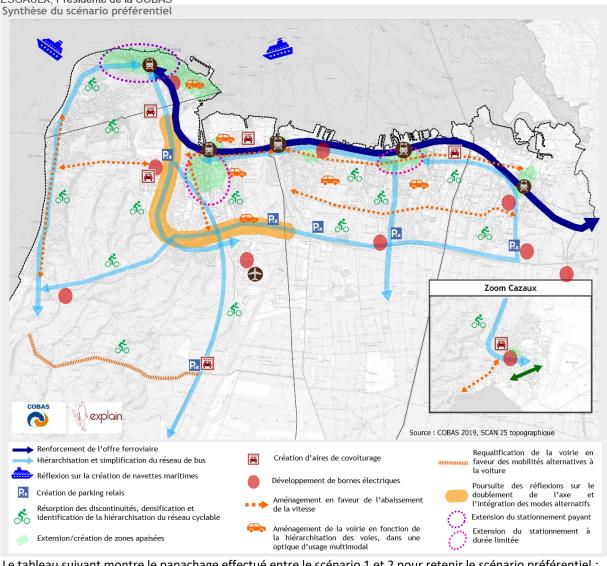
1.1.4. Le scénario final

Au regard des éléments d'analyse qui leur ont été présentés, les élus ont exprimé leur préférence pour le scénario 2, répondant globalement mieux aux enjeux environnementaux, à l'évolution des parts modales et aux enjeux du PDM. Toutefois, le coût élevé de certaines actions a conduit à retenir un scénario préférentiel constitué par un panachage des actions des deux scénarii proposés par le bureau d'études.

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE Accusé certifié exécutoire Réception par le préfet 02/07/2024 Publication: 02/07/2624d'Arcachon Sud

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS





Le tableau suivant montre le panachage effectué entre le scénario 1 et 2 pour retenir le scénario préférentiel :

Projets inscrits	scénario 1	scénario 2	scénario préférentiel retenu
Renforcement de l'offre ferroviaire – fréquence de passage	30 min (TER)	20 min (RER+TER)	30 min (RER+ TER)
Aménagements en faveur de la circulation des bus	Création de 15 km d'aménagements	Création de 25 km d'aménagements	Etude sur la création d'aménagements
Nouveaux parkings relais	3	3 7	
Résorber les discontinuités cyclables	Résorber les discontinuités cyclables + sécurisation des aménagements existants	Résorber les discontinuités cyclables + création d'itinéraire à haut niveau de service numéroté	Résorber les discontinuités cyclables + sécurisation des aménagements existants + développer le maillage cyclable + créer un réseau cyclable numéroté
Voies apaisées	Environ 10 km	Environ 35 km	Environ 28 km
Places vélos sécurisées	Environ 80	Environ 120	Environ 120
Arrêts de bus accessibles	rêts de bus accessibles 50%		50%

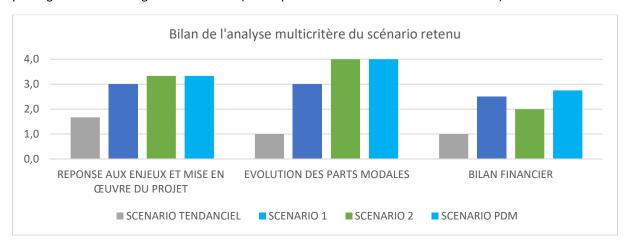




ESGAULX, Présidente de la COBAS					
Voirie accessible	5 km	10 km	5 km		
Location vélo	Aucun	Etude de la mise en place d'un système de location de vélo	Etude de la mise en place d'un système de location de vélo		
Aménagements piétons	Jalonnement piéton aux abords des pôles principaux	Jalonnement piéton aux abords des pôles principaux + développement de mobilier urbain innovant et sécurisé	Jalonnement piéton aux abords des pôles principaux + développement de mobilier urbain innovant et sécurisé		
Bornes électriques	Environ 10	Environ 20	Environ 20		
Bornes hydrogènes	Aucune	1	Réflexions sur la mise en place de bornes hydrogènes		
Aires de covoiturage	Environ 6	Environ 8	Environ 6		
Stations d'autopartage	5	5	Aucune		
Points autostop organisés	Aucun	15	Aucun		
Reprise voirie selon hiérarchisation	Environ 10 km	Environ 15 km	Environ 15 km		
Limitation vitesse	Environ 10 km	Environ 20 km	Environ 20 km		
Places payantes	Environ 40 - 80 places	Environ 200 - 400 places	Environ 40 - 80 places		
Places à durée limitée	Environ 100 – 200 places	Environ 300 - 400 places	Environ 100 – 200 places		
Mise en conformité aires de livraison	50%	50%	50%		
Elaborer un schéma directeur cyclable	0	1	1		

On remarque ainsi que la majorité des projets s'inspire du scénario 2. Concernant l'offre ferroviaire, le choix s'est porté sur le maintien d'une offre aux 30 minutes (scénario 1) qui englobe le TER et le RER (scénario 2). Aucun aménagement ne sera réalisé pour favoriser la circulation des bus, mettre en place des bornes hydrogènes, des stations d'autopartage contrairement aux solutions proposées initialement dans les scénarii initiaux. Comme le montre le tableau précédent, la réalisation d'études plus approfondies a été préférée à la mise en œuvre directe de travaux.

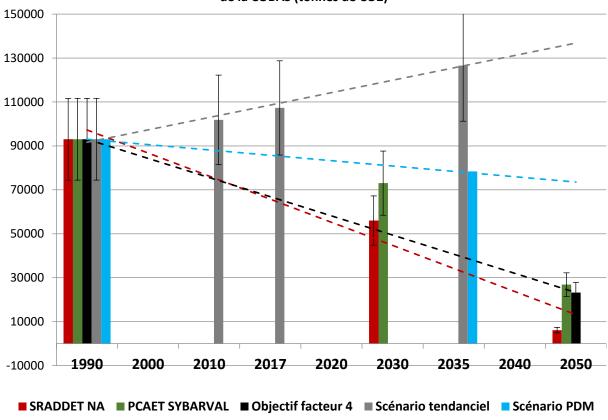
L'évolution du stationnement payant sera moins contraignante pour les usagers tandis que la construction de parking relais est envisagée sur 3 à 6 sites (6 sont positionnés sur la carte du scénario final).







Estimation des émissions de GES liées au transport de voyageurs sur le territoire de la COBAS (tonnes de CO2)



Le scénario retenu permet un gain notable en termes d'émissions de GES par rapport à la tendance actuelle sur le territoire, en évitant l'émission d'environ 48 ktCO2/an à l'horizon 2035.

2. Motifs des choix

Le présent chapitre présente la justification des choix ayant conduit à l'élaboration du PDM de la COBAS.

2.1. La continuité d'une démarche volontariste

La COBAS a poursuivi une démarche volontariste depuis de nombreuses années. En effet, un précédent Plan de Déplacements Urbains (PDU) avait été mis en place en 2006 autour de 4 objectifs, partiellement atteints à ce jour :

- Développer les transports collectifs sur l'ensemble du territoire de la COBAS et les rendre attractifs,
- Maîtriser les flux automobiles pour un meilleur fonctionnement de l'agglomération,
- Développer l'usage des modes doux (vélos et piétons), aussi bien pour la promenade que pour un usage quotidien,
- Assurer un caractère durable au PDM.

L'élaboration du PDM est le fruit d'un travail collaboratif mené tout au long de son élaboration afin de pouvoir intégrer les besoins des différents acteurs du territoire dans le présent document :

- Entretiens avec les acteurs locaux et les communes,
- Ateliers de concertation regroupant les acteurs locaux,
- Comités techniques et de pilotage.



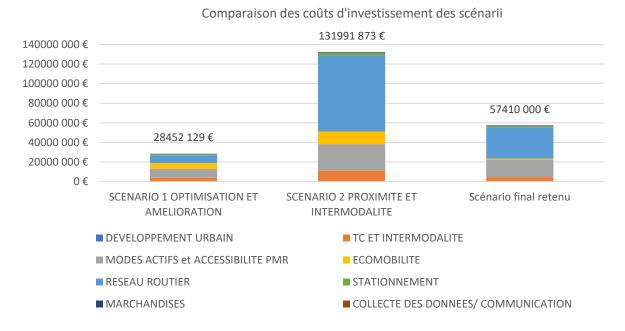


Cette démarche s'est accompagnée de relevés de terrain (en période estivale et hors période) pour compléter l'appréciation qualitative et de l'évaluation environnementale pour informer sur les conséquences environnementales des choix à réaliser.

2.2. Des choix d'arbitrage économique

La mise en œuvre d'un PDM repose sur des coûts d'investissement et de fonctionnement que la collectivité doit pouvoir assumer à court et moyen termes.

Le choix du scénario final a été conditionné par les capacités financières de la collectivité qui a cherché à privilégier les actions présentant les coûts-bénéfices optimums. Les graphiques suivants illustrent les choix effectués entre les deux scénarii de travail et le scénario final.



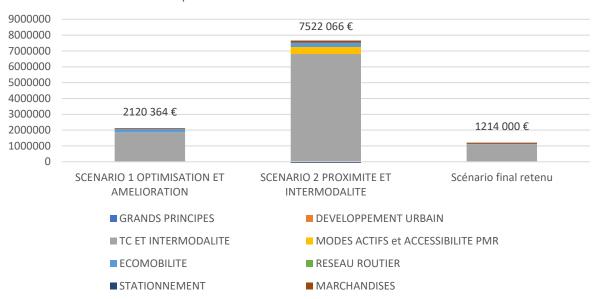
Le scénario final permet de réduire les coûts engendrés par les travaux relatifs au réseau routier, aux voies dédiées aux transports collectifs et aux emplacements pour l'éco-mobilité. Cela a permis de conserver des capacités d'investissement au profit des modes actifs et des accessibilités PMR.

Accusé certifié exécutoires Réception par le préfet 02/07/2024 Publication : 02/07/2024 d'Arrachon Sud

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



Comparaison des coûts de fonctionnement annuels

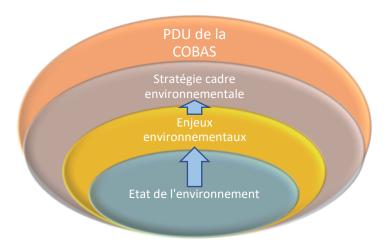


Le scénario final permet également de réduire les frais de fonctionnement par rapport aux deux scénarii initiaux. Tous les postes ont été drastiquement réduits, même si c'est celui des transports collectifs et de l'intermodalité qui montre la plus forte diminution. Cela pose question quant au niveau de service qui sera délivré et son impact sur la fréquentation des transports collectifs.

2.3. Une approche environnementale intégrée au projet

2.3.1. Appuyer le projet sur un pré-cadrage environnemental

La COBAS a fait le choix d'intégrer les enjeux environnementaux le plus en amont de l'écriture de son projet en initiant le plus tôt possible la réalisation de l'état initial de l'environnement. La collectivité a pu ensuite développer, sur la base d'un diagnostic détaillé de l'environnement de son territoire, une **stratégie-cadre environnementale** qui a guidé l'élaboration de son PDM et notamment de son Plan d'action.



2.3.2. Sensibiliser aux enjeux environnementaux grâce au partage de l'état initial de l'environnement

Ainsi, la synthèse du diagnostic environnemental – l'état initial de l'environnement - formalisée dès la fin de l'année 2019 a été mise à disposition de la COBAS et des partenaires du PDM. La COBAS s'est également appuyée sur l'étude de mobilité menée sur le territoire, afin d'identifier les nouveaux besoins en termes de mobilité et de réviser le PDU de 2006 en ce sens.

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE Accusé certifié exécutoires

Accuse certifie executors

Réception par le préfet 02/07/2024

Publication : 02/07/2024 d'Arcachon Sud

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



Par la suite, un travail collectif a permis de hiérarchiser et de spatialiser les enjeux environnementaux du PDM : ce travail a été obtenu par le croisement des problématiques environnementales propres au territoire, avec les leviers d'actions du PDM sur les différentes thématiques environnementales. Ces enjeux ont été définis sous la forme d'objectifs opérationnels pour le PDM.

Treize grands enjeux hiérarchisés constituent ainsi la base de la stratégie environnementale du PDM et de son évaluation environnementale : ils sont utilisés comme critères d'évaluation. Le tableau suivant les rappelle.

Importance de l'enjeu selon trois catégories	Enjeux
	Réduire les émissions de polluants atmosphériques
	Réduire la population exposée à la pollution atmosphérique
Prioritaires	Réduire les émissions de gaz à effet de serre
Prioritalies	Réduire les consommations d'énergie
	Réduire les nuisances sonores
	Réduire la population exposée aux nuisances sonores
	Préserver les milieux naturels, la biodiversité et les fonctionnalités
	écologiques
Importants	Limiter la consommation d'espaces naturels et agricoles
Importants	Réduire ou ne pas aggraver les risques et les accidents
	Préserver les paysages et le patrimoine
	Limiter les risques de pollution de l'eau et des sols
Forts	Ressources minérales
Forts	Déchets

Ainsi, la COBAS a élaboré son projet en tenant compte des enjeux environnementaux du territoire. Le travail d'évaluation, au regard des objectifs opérationnels environnementaux, a servi d'outil d'aide à la décision pour discriminer entre les différents scénarii proposés au cours de l'élaboration du PDM.

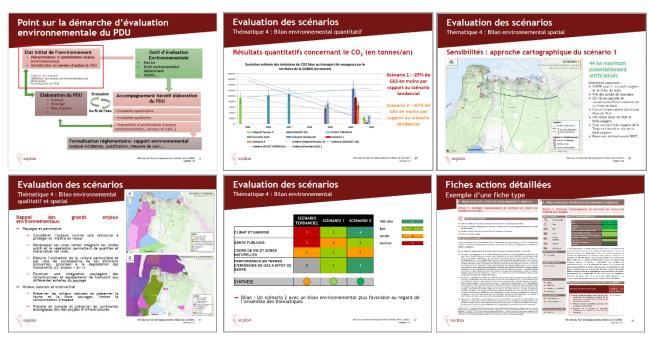
2.3.3. Aider aux décisions des élus par des éléments d'analyse concret

L'évaluation environnementale a été représentée aux COPIL sur la stratégie et sur le choix des actions en apportant des éléments concrets d'analyse environnementale permettant de faciliter les décisions des élus. Citons, l'analyse de la trajectoire des émissions de GES des différents scénarii par rapport aux trajectoires réglementaires ou encore le bilan environnemental des scénarii (voir chapitre 1).





L'analyse des incidences a été insérée dans chaque fiche action afin d'apporter de la lisibilité comme le montre les illustrations suivantes extraites de différentes présentations en COPIL.



2.4. Les éléments environnementaux ayant structuré les choix du projet

2.4.1. Le scénario retenu et sa plus-value sociale et environnementale

Sur la base du diagnostic multithématique réalisé, les enjeux qui guident l'élaboration du PDM ont été définis et validés par les élus de la COBAS, puis regroupés selon 10 axes. Ces enjeux ont posé le cadre des réflexions.

Thématiques	Enjeux
Environnement	 Réduire les émissions de polluants atmosphériques liées aux transports Réduire la population exposée à la pollution atmosphérique, principalement au niveau des grands axes routiers Réduire les émissions de gaz à effet de serre liées aux transports Limiter la consommation d'énergies (en particulier fossiles) liée aux transports Favoriser l'utilisation d'énergies alternatives : électricité, GNV, hydrogène, etc. Réduire les nuisances sonores liées aux déplacements, etc.
Interface urbanisme et mobilités	 Poursuivre l'urbanisation maîtrisée, les projets de mixité des fonctions urbaines S'assurer d'une accessibilité aisée par les modes alternatifs à l'automobile aux futurs projets Agir davantage en faveur de la mobilité solidaire et des mobilités spécifiques Suivre l'évolution de l'urbanisation et des mobilités, avec une veille sur les innovations
Réseaux de transport collectifs et intermodalité	 Renforcer l'attractivité du TER, avec la mise en œuvre du RER métropolitain Rendre le réseau de transport collectif Baïa plus attractif, en particulier pour les actifs, en ajustant les niveaux de services par rapport à la demande Améliorer la complémentarité entre les offres avec les territoires limitrophes Améliorer l'intermodalité
Modes actifs	 Poursuivre le maillage du réseau cyclable et hiérarchiser le réseau cyclable Mieux dessiner l'espace public pour faciliter les mobilités douces Remettre à niveau les aménagements et améliorer le confort de la marche et du vélo Améliorer et déployer des dispositifs de stationnement vélos adaptés Proposer des services vélos complémentaires aux offres existantes





LSOAULX, I Tesidente	Poursuivre l'aménagement des lieux d'intermodalité : jetées, gares, parcs relais
	Anticiper le développement des engins de déplacements individuels
Ecomobilité	Développer la sensibilisation à l'écomobilité auprès de tous les publics
LCOMODINE	
	Développer le covoiturage Développer le co
	Réaliser des actions de communication et sensibilisation
	Inciter à la marche à pied
	 Réaliser une programmation des équipements de bornes de recharge électrique et autres énergies
Accessibilité	 Mettre en œuvre la programmation et assurer le suivi des PAVE, SDA TC et Ad'AP
Personne à	Améliorer l'accessibilité des cheminements piétons
Mobilité	 Rendre accessible 100% des arrêts de transports en commun sur le territoire de la
Réduite	COBAS
	Développer et améliorer l'accès aux informations papiers et numériques
Circulation	Maîtriser la croissance des trafics routiers, en particulier sur les flux d'échange
routière	importants
	Réduire le trafic routier en développant les modes alternatifs
	Réfléchir à des solutions pour réduire les encombrements
	Aménager de façon cohérente la voirie et faire évoluer la réglementation en
	cohérence avec la hiérarchisation souhaitée
	Poursuivre les aménagements en faveur d'une réduction des vitesses
	Privilégier les projets en faveur de la réduction de la circulation automobile et de
	la multimodalité
Sécurité	Diminuer le nombre d'accidents
routière	Aménager les axes où des vitesses excessives sont observées
	Sensibiliser les usagers aux risques routiers
Stationnement	Harmoniser les réglementations du stationnement privé aux PLU
	Agir sur le stationnement public pour favoriser les alternatives à la voiture
	Développer les aires de covoiturage, les P+R en entrée de ville, des offres adaptées
	sur les zones touristiques
	Proposer des stationnements deux roues motorisés
	Aménager qualitativement et durablement les parkings existants et futurs et les
	stationnements sur voirie
	Améliorer la lisibilité des réglementations et leur respect
Transport de	Limiter les nuisances liées au trafic de poids lourds
marchandises	Développer les livraisons plus durables, voire innovantes
	 Harmoniser les réglementations de circulation et de stationnement poids lourds
	entre les communes
	 Coordonner les acteurs logistiques et mener des actions de sensibilisation au
	transport durable
	ι αποροπταμιαρία

La COBAS a défini sa stratégie de mobilité à partir de ces enjeux pour les dix années à venir. Elle a donc placé au cœur des enjeux du PDM les problématiques environnementales qui se retrouvent de manière transversale : ils ont été mis en vert dans le tableau précédent. Quatorze enjeux traduisent ainsi des préoccupations environnementales et de santé publique au regard de la qualité de l'air et de l'exposition des personnes aux nuisances liées au trafic. Le PDM apporte ainsi une **plus-value sociale et environnementale**.

Vingt-six actions sont ensuite proposées par le Plan pour répondre à ces enjeux :

THEMATIQUE A: MIEUX ARTICULER L'INTERFACE ENTRE URBANISME ET MOBILITES

ACTION 1: ANTICIPER L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE EN VISANT UNE MOBILITE PLUS DURABLE

THEMATIQUE B: RENDRE PLUS ATTRACTIF LES RESEAUX DE TRANSPORT COLLECTIFS ET FAVORISER L'INTERMODALITE

ACTION 3: RENFORCER LES CONNEXIONS AVEC L'EXTERIEUR



Réception par le préfet 02/07/2024 Publication : 02/07/2024 d'Arcachon Sud

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



ACTION 4: HIERARCHISER ET RENFORCER LE RESEAU DE BUS

ACTION 5: FACILITER L'ACCES AUX SITES TOURISTIQUES TOUS MODES

ACTION 6 : ETUDIER PLUSIEURS AMENAGEMENTS/EQUIPEMENTS EN FAVEUR DE L'AMELIORATION DE LA VITESSE DES BUS

ACTION 7: RENFORCER ET AMELIORER L'INTERMODALITE ET LA MULTIMODALITE

THEMATIQUE C : POURSUIVRE ET VALORISER LE DEVELOPPEMENT DES MODES ACTIFS (VELOS, MARCHE A PIED)

ACTION 8: DENSIFIER, SECURISER ET HIERARCHISER LE RESEAU CYCLABLE

ACTION 9: DEVELOPPER FORTEMENT LE STATIONNEMENT VELO

ACTION 10: METTRE EN PLACE DES SERVICES VELOS

THEMATIQUE D: COORDONNER ET FACILITE LA MISE EN ACCESSIBILITE

ACTION 12: ASSURER UNE MISE EN OEUVRE COORDONNEE DES DIFFERENTS DOCUMENTS STRATEGIQUES

ACTION 13 : POURSUIVRE LA MISE EN ACCESSIBILITE DE LA VOIRIE ET DES TRANSPORTS, NOTAMMENT EN AMELIORANT L'ACCES A L'INFORMATION

THEMATIQUE E : MAITRISER ET SECURISER LA CIRCULATION ROUTIERE ET FAVORISER LA MULTIMODALITE

ACTION 14: AMENAGER LA VOIRIE EN FONCTION DE LA HIERARCHISATION DES VOIES POUR UN USAGE MULTIMODAL

ACTION 15: APAISER LES VITESSES DE CIRCULATION EN FAVEUR DES MODES ALTERNATIFS A LA VOITURE

THEMATIQUE F: DEVELOPPER LES PRATIQUES D'ECOMOBILITE

ACTION 16: POURSUIVRE LE RENOUVELLEMENT DES VEHICULES PAR DES MODES MOINS POLLUANTS

ACTION 17: AMELIORER ET DEVELOPPER LES MOBILITES ALTERNATIVES

ACTION 18: INCITER AU DEVELOPPEMENT DES MOBILITES DURABLES DANS LES ENTREPRISES ET ADMINISTRATIONS, NOTAMMENT PAR LA REALISATION DE PLAN DE MOBILITE EMPLOYEUR

THEMATIQUE G: INCITER AU TRANSPORT DE MARCHANDISES DURABLE

ACTION 19: METTRE EN PLACE UNE INSTANCE DE COORDINATION ACTEURS PUBLICS/PRIVES

ACTION 20: ETUDIER UN SCHEMA DIRECTEUR LOGISTIQUE, POUR PROPOSER DES EVOLUTIONS DE REGLEMENTATION ET ENGAGER DES REFLEXIONS SUR UN FRET ALTERNATIF

ACTION 21 : DEVELOPPER LES SERVICES DE PROXIMITE ET ETUDIER L'IMPLANTATION DE NOUVEAUX ESPACES LOGISTIQUES

THEMATIQUE H : AGIR SUR LE STATIONNEMENT POUR FAVORISER LES ALTERNATIVES A LA VOITURE

ACTION 22: HARMONISER LES REGLEMENTATIONS

ACTION 23: AMELIORER LA ROTATION DES VEHICULES EN CENTRE-VILLE

ACTION 24: AGIR CONTRE LE STATIONNEMENT ILLICITE

THEMATIQUE I : POURSUIVRE UNE MISE EN OEUVRE COLLECTIVE ET EFFICIENTE AVEC LES ACTEURS DU TERRITOIRE

ACTION 25 : ASSURER LE SUIVI DES ACTIONS DU PLAN DE MOBILITE

ACTION 26: MENER DES ACTIONS DE COMMUNICATION ET DE SENSIBILISATION AUPRES DES USAGERS

A noter que les actions retenues couvrent un large spectre d'intervention :

- Des actions visant des changements de comportement à travers l'éducation et la sensibilisation (N°13, N°18, N°26...)
- Des actions structurant l'action publique de manière coordonnée (ex.: N°2, N°6, N°12, N°19, N°20...)
- Des actions visant à mettre en conformité le réseau de la COBAS avec la réglementation (N°22...)
- Des actions touchant aux différents modes de déplacement et aux infrastructures (N°3, N°4, N°9, N°14, N°16...). Cette dernière famille implique des travaux publics ou l'achat de flottes de véhicules. Ce sont les plus coûteuses.





Le projet à 10 ans combine donc un ensemble d'actions pour agir à différents niveaux sur la place de la voiture individuelle thermique et des mobilités plus propres dans les déplacements sur le territoire. Les choix ont été faits pour répondre aux multiples exigences d'amélioration de la qualité de vie et de la qualité de l'air, de rationalisation des dépenses publiques et de réduction de la consommation de l'espace.

2.4.2. Le projet et les objectifs cadres

Il est rappelé que la majorité des améliorations attendues grâce à la mise en œuvre du PDM (diminution des émissions de polluants atmosphériques et de GES, de la consommation énergétique liée aux transports, des émissions sonores, ...) découlera principalement d'un changement significatif des comportements des usagers, avec notamment un report des parts modales vers les modes actifs et collectifs en lieu et place du véhicule particulier.

Le PDM de la COBAS prend fortement en compte les objectifs du SRADDET Nouvelle-Aquitaine concernant la mobilité. En effet, par l'intermédiaire de ses différentes actions, il permet d'optimiser les offres de mobilité, la multimodalité et l'intermodalité. Le PDM prend également en compte certains objectifs relevant de la transition énergétique grâce au développement de l'écomobilité, à la favorisation des modes de déplacements doux et des déplacements de proximité ainsi qu'aux études concernant le transport de marchandises.

Les actions du PDM coïncident fortement avec celles du PCAET concernant le transport et la mobilité. Elles s'accordent aussi sur le volet économique (favorisation d'un tourisme éco-responsable) et sur le volet résilience face aux changements climatiques.

Par rapport aux objectifs,

Émissions totales liées au transport en 1990		Objectifs 2030	Objectifs 2050	
Sur le territoire	93,0 kteqCO ₂			
Objectif SRADDET		56,0 kteqCO ₂	6,1 kteqCO ₂	
Objectif PCAET		73,0 kteqCO ₂	26,9 kteqCO ₂	
Objectifs SNBC (facteur 6)			15,5 kteqCO ₂	

Des perspectives d'évolution des parts modales des véhicules particuliers et des transports collectifs résultent du scénario retenu :

	État initial	Scénario Fil de l'eau 2035	Scénario PDM 2035
Part modale VP (%)	82,0	82	69
Part modale TC (%)	8,0	8	11
Taux de remplissage VP	1,3	1,1	1,5
Taux de remplissage TC (Bus)	10,8	10,8	23
Population	66 420 (2017)	84 294	84 294

Ce scénario devrait induire des baisses d'émissions de CO₂ pour le transport de voyageurs de 38% par rapport au scénario au fil de l'eau. Il montre une nette plus-value par rapport au scénario tendanciel (126,5 kteqCO₂ en 2035) qui inscrivent le territoire dans une réduction des émissions de GES liées au transport s'établissant à l'horizon 2035 à78,5 ktCO₂. Par rapport aux objectifs cadres, la tendance baissière sera plus lente que souhaitée par les documents cadres.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet 02/07/2024

Publication : 02/07/2024 d'Arcachon Sud

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



Analyse des incidences

1. Analyse des incidences environnementales

Conformément à l'article R. 122-20 du Code de l'environnement, le rapport environnemental comprend :

- 5° L'exposé :
 - a) Des effets notables probables de la mise en œuvre du plan, schéma, programme ou autre document de planification sur l'environnement, et notamment, s'il y a lieu, sur la santé humaine, la population, la diversité biologique, la faune, la flore, les sols, les eaux, l'air, le bruit, le climat, le patrimoine culturel architectural et archéologique et les paysages.
 - Les effets notables probables sur l'environnement sont regardés en fonction de leur caractère positif ou négatif, direct ou indirect, temporaire ou permanent, à court, moyen ou long terme ou encore en fonction de l'incidence née du cumul de ces effets. Ils prennent en compte les effets cumulés du plan, schéma, programme avec d'autres plans, schémas, programmes ou documents de planification ou projets de plans, schémas, programmes ou documents de planification connus;
 - **[...]**
- 6° La présentation successive des mesures prises pour :
 - a) Éviter les incidences négatives sur l'environnement du plan, schéma, programme ou autre document de planification sur l'environnement et la santé humaine;
 - b) Réduire l'impact des incidences mentionnées au a) ci-dessus n'ayant pu être évitées ;
 - c) Compenser, lorsque cela est possible, les incidences négatives notables du plan, schéma, programme ou document de planification sur l'environnement ou la santé humaine qui n'ont pu être ni évités ni suffisamment réduits. S'il n'est pas possible de compenser ces effets, la personne publique responsable justifie cette impossibilité.

Le présent chapitre présente ainsi l'analyse des incidences potentiellement attendues à la mise en œuvre du PDM et les mesures d'évitement, réduction et compensation prises en conséquence, en particulier sur les zones qui sont susceptibles d'être touchées par la mise en œuvre du plan (soit les secteurs susceptibles d'être impactés).

1.1. Méthode d'analyse des incidences du PDM

L'objectif de l'analyse du PDM est d'évaluer deux éléments :

- Les impacts du document sur l'environnement ;
- La performance des dispositions prises au regard des enjeux du territoire du PDM de la COBAS. Il s'agit d'analyser comment les actions du PDM répondent ou prennent en compte les enjeux du territoire.

La méthode repose sur plusieurs outils d'analyse :

- Une analyse multicritère quantitative qui considère la portée territoriale, règlementaire et novatrice du projet et tous les volets de l'environnement ;
- Une analyse des émissions de GES évitées.





Ces outils ont été déployées de manière à s'adapter à la particularité des plans de mobilité qui intègrent un scénario, une stratégie et un plan d'action. Les scénarios proposés pour le PDM de la COBAS ont, ainsi, été analysés au regard de leurs impacts sur les émissions de GES et sur les différents enjeux environnementaux. Les fiches actions ont, quant à elles, fait l'objet d'une évaluation environnementale multicritère qualitative directement intégrée dans chacune.

1.1.1. L'analyse matricielle multicritère (AMC) comme outil de choix des scénarios

Afin d'accompagner la COBAS dans le choix du scénario, l'analyse multicritère a porté sur les trois scénarii envisagés. Chacun des éléments des scénarii ont été croisés avec les enjeux hiérarchisés issus de l'analyse de l'état initial de l'environnement. Bien qu'il s'agisse d'une analyse essentiellement qualitative, à « dire d'expert » du projet de schéma, un système de notation est utilisé de manière à qualifier et comparer les incidences prévisibles. Des notes de -3 à + 3 par impact sont attribuées à chaque incidence relevée. Le système de notation est détaillé dans les paragraphes suivants.

L'évaluation des incidences vise à apprécier les incidences cumulées de sa mise en œuvre par une lecture transversale et globale du plan d'actions. L'objectif de l'analyse des incidences est d'évaluer d'une part les incidences prévisibles du projet sur l'environnement et d'autre part la performance des choix effectués au regard des enjeux environnementaux.

→ En abscisse de la matrice : les enjeux environnementaux

L'état initial de l'environnement a identifié treize enjeux environnementaux. Ceux-ci représentent les axes d'évaluation des incidences prévisibles du document évalué. Ils représentent également les enjeux des tendances évolutives du territoire présentées dans le scénario au fil de l'eau de l'environnement. Ils servent finalement de base à l'identification des critères d'évaluation. L'objectif est d'analyser comment le plan y répond ou les prend en compte.

	Réduire les émissions de polluants atmosphériques		
Santé : pollution de l'air et	Réduire la population exposée à la pollution atmosphérique		
nuisances sonores	Réduire les nuisances sonores d'origine routière		
	Réduire la population exposée aux nuisances sonores		
Energie et émissions de CES	Réduire les émissions de gaz à effet de serre		
Energie et émissions de GES	Réduire les consommations d'énergie fossile liées au transport		
Milieux naturels et biodiversité	Préserver les milieux naturels, la biodiversité et les fonctionnalités écologiques		
Consommation d'espace	Limiter la consommation d'espaces naturels et agricoles		
Risques majeurs	Réduire ou ne pas aggraver les risques actuels et les accidents		
Paysages et patrimoine	Préserver les paysages et le patrimoine		
Eau	Limiter les risques de pollution de l'eau et par voie de conséquence des sols		
Ressources minérales	Favoriser les ressources locales et optimiser les transports de matériaux		
Déchets	Mieux gérer les déchets issus du BTP		

→ En ordonnée : les principales orientations et actions du scénario

La matrice d'analyse a été adaptée à chacun des scénarii envisagés :

- Le scénario tendanciel correspond à la poursuite des projets en cours et politiques actuelles selon quatre thématiques (développement urbain, transports collectifs et intermodalité, modes actifs et PMR, réseau routier).
- Le scénario 1 vise à résoudre les principales difficultés et à améliorer le système global de déplacements. Il compte 7 axes, 25 orientations et 37 actions ;
- Le scénario 2 instaure un changement de paradigme regroupant des actions plus volontaristes. Il compte 7 axes, 33 orientations et 69 actions.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE

Accusé certifié exécutoires S Réception par le préfet 102/07/2024 Publication : 02/07/2102/4^dArcachon Sud

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



Les résultats de l'analyse de leurs incidences ont été portés à la connaissance des acteurs du territoire et a ainsi contribué au choix du scénario du PDM (voir le chapitre Justification du projet).

PDM COBAS – Annexe environnementale – version avant approbation

→ La notation des incidences

De manière à évaluer chaque incidence de l'action par enjeu, l'évaluation environnementale s'interroge sur :

- Comment l'action infléchit-elle, de façon positive ou négative, la tendance attendue au fil de l'eau ?
- Quel niveau d'incidence positive ou négative aura l'action ?

L'évaluation se déroule alors en trois étapes. Deux premiers critères sont analysés :

L'impact de l'action : aura-t-elle un effet positif, nul ou négatif sur l'enjeu environnemental étudié ?

Notation: +, 0 ou rien d'indiqué, -

• La portée opérationnelle de l'action : aura-t-elle un impact fort (3), moyen (2) ou faible (1) sur l'enjeu environnemental étudié ?

Notation: 3, 2, 1 en positif ou en négatif

La portée opérationnelle est évaluée en procédant à une analyse plus fine à partir des trois sous-critères suivants :

Opposabilité

La rédaction de l'action se traduit-elle par des prescriptions (caractère « impératif » de mise en œuvre de la mesure), des recommandations (incitation « insistante », mais non obligatoire) ou de simples citations (absence d'influence directe du Plan, incitation pédagogique ou rappel de la loi) ?

Échelle de mise en œuvre

L'impact attendu s'exerce-t-il à l'échelle du territoire couvert par le Plan ou seulement sur une portion du territoire (ex : sur une ville identifiée, un secteur géographique) ? En d'autres termes, l'action concerne-t-elle l'intégralité de la région ou seulement une portion restreinte des territoires impliqués ?

Caractère innovant ou novateur

L'action propose-t-elle une plus-value environnementale au regard des outils déjà existants, notamment au regard des mesures règlementaires en vigueur, ou n'est-elle qu'un simple rappel de l'existant ?

Notation : de 0 à 3 en positif ou en négatif

Chaque action est ainsi **évaluée** à dire d'expert par cette notation composite, sur une échelle allant de -3 à + 3 pour chaque enjeu de l'environnement.

Les notes obtenues par chaque action au regard de chaque enjeu sont ensuite sommées de deux manières pour obtenir deux scores :

- D'une part, les incidences cumulées d'une action sur chaque thématique environnementale. Ce score transversal traduit la contribution du projet à l'ensemble des enjeux environnementaux et permet d'identifier les actions présentant des faiblesses, et sur lesquelles le travail de réécriture doit se concentrer pendant la phase itérative. En phase arrêt, ce score permet d'identifier les points de vigilance et les mesures d'évitement, de réduction et de compensation (ERC) nécessaires.
- D'autre part, la plus-value de l'ensemble des actions par thématique environnementale. Ce score thématique met en évidence l'incidence globale du projet par thématique environnementale des choix effectués. Il permet d'établir le profil environnemental du projet et reflète sa prise en compte de chaque enjeu ainsi que la cohérence entre les enjeux et la stratégie développée. Pendant la phase itérative, il permet de réorienter les choix et de combler les manques. En phase arrêt, ce score traduit la plus-value environnementale finale du PDM par rapport à la tendance au fil de l'eau et permet également d'identifier les mesures ERC finales.

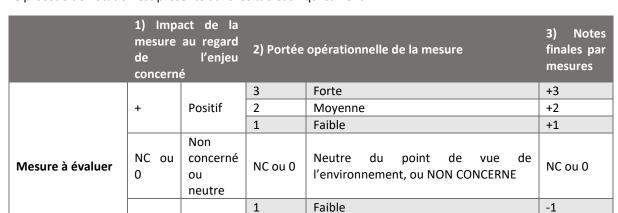
-2

-3

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet 02/07/2024
Publication : 02/07/2024 d'Arrachon Sud

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

Le procédé de notation est présenté dans les tableaux qui suivent.



Moyenne

Forte

Moyenne des 3 sous-critères

2

3

Négatif



2) Po	2) Portée opérationnelle					
Éche	lle de mise en œuvre	Орро	pposabilité		Caractère innovant	
3	Extrarégional	3	Très prescriptif, règle, fortes conséquences	3	Très innovant, original	
2	Régional	2	Prescriptif, orientation	2	Innovant	
1	Localisé dans la région	1	Recommandation, citation, rappel peu prescriptif	1	Existant, peu innovant	

La note totale par action est calculée en faisant la somme des notes issues des croisements mesure/enjeux divisée par 3 afin d'obtenir une moyenne arrondie variant de -3 et 3. Les recommandations, du fait de leur faible opposabilité (elles ne sont pas obligatoires), sont en générales évaluées par une note de 0 ou 1 selon leur intérêt pour la mise en œuvre du projet.

Cette notation « qualitative » garde une part de **subjectivité** en fonction de l'évaluateur. Ainsi, les notes peuvent plus ou moins varier selon l'appréciation individuelle des sous-critères et de la prise en compte des enjeux environnementaux. Une série d'allers-retours entre la maitrise d'ouvrage et l'évaluateur sur la notation des dispositions permet de mieux argumenter les notes attribuées.

1.1.2. L'analyse des réductions des émissions de GES

→ Rappels

Atmo Nouvelle Aquitaine, l'Association Agréée pour la Surveillance de la Qualité de l'Air en région met en œuvre des mesures et modélisations permettant d'estimer les émissions de polluants atmosphériques à l'échelle de chaque commune, en fonction des secteurs émetteurs. Ainsi, une estimation des émissions passées de CO₂ liées aux transports routiers sur le territoire est disponible à partir de 2010.

Émissions totales liées aux transports routiers dans la COBAS (Source Atmo Nouvelle Aquitaine)			
CO ₂ en 2010	101 866 tonnes		
CO ₂ en 2017	107 298 tonnes		

Objectif « Facteur 4 »

Le Facteur 4 désigne l'engagement pris par la France en 2003 de « diviser par un facteur 4 les émissions nationales de gaz à effet de serre de 1990 d'ici 2050 ». Cet objectif, issu des accords de Kyoto, validé par le « Grenelle de





l'environnement » en 2007 a été revu avec la COP21 ayant conduit à l'objectif de neutralité carbone en 2050 (facteur 6).

Selon les chiffres établis par le ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie, les émissions de gaz à effet de serre issues des transports ont augmenté de 9,5 % entre 1990 et 2010. En appliquant ce taux, on estime donc facilement les émissions de 1990.

Émissions totales 1990				
CO ₂ en 1990	93 028 tonnes			
CO ₂ Facteur 4 en 2050	23257 tonnes			
CO ₂ Facteur 6 en 2050	15505 tonnes			

Les émissions estimées en 1990 et en 2050 issues de l'application d'un taux national doivent être considérées avec une marge d'erreur estimée à 10 %.

→ Principes de calcul et hypothèses de travail

L'analyse vise à vérifier si les objectifs de part modale proposés par le PDM sont cohérents avec les objectifs de référence en matière de réduction d'émissions de gaz à effet de serre et de pollution atmosphérique.

Le PDM ne dispose pas de modèle de trafic pour évaluer les reports modaux susceptibles d'intervenir à la suite de sa mise en œuvre. La démarche proposée s'appuie donc sur une approche simplifiée des émissions moyennes par habitant du territoire pour le secteur des transports. Celle-ci permet de vérifier des ordres de grandeur dans un souci d'accompagnement stratégique. Il ne s'agit pas d'un outil de calcul fin ni de prédiction des émissions. Il est toutefois adapté au calibrage des ambitions du PDM.

L'estimation se base sur des facteurs d'émission de polluants par habitant. Les émissions projetées se font en fonction de la population, des parts modales et du taux de remplissage des véhicules particuliers (VP) et des autobus (TC) (le train n'est pas pris en compte).

Le calcul pose l'hypothèse que la distance moyenne parcourue quotidiennement par un habitant du territoire reste identique entre 2018 et 2030 et que le nombre de déplacements moyens par habitant reste stable.

Parts modales

La part modale se définit comme la proportion du trafic effectuée par un mode de transport donné. Elle est mesurée en divisant le total des déplacements pour un mode donné par le nombre total de déplacements (tous modes confondus) sur une période de référence.

La part modale sur le territoire, identifiée dans le diagnostic du PDM, est projetée en 2035 puis reportée sur un trajet type moyen d'un habitant. Cette part modale prend ainsi en compte les déplacements motorisés comme non motorisés. Les parts modales des modes doux (piétons, cycles...) ne sont pas considérées ; leur taux d'émissions étant nuls ou négligeables (trottinettes ou vélos électriques).

Le diagnostic du PDM a estimé la part modale liée aux véhicules particuliers à 82 % en 2016, tandis que celle des transports collectifs est estimée à 8 % (soit une part modale pour les bus, aucune ligne de tramway et/ou de métro n'existant sur le territoire). Les hypothèses s'appuient sur les habitudes de déplacements recensées pour le motif Domicile-Travail (Fichier MOBPRO de l'Insee) ainsi que sur les évolutions démographiques du territoire (taux de croissance données Omphale de l'Insee).

Le scénario du PDM envisage à l'horizon 2035 une part modale véhicule particulier de 69 % et une part modale transport collectif de 11 %.

Répartition des parts modales sur la COBAS	État initial	Scénario PDM 2035	
Part modale VP (%)	82 %	69 %	
Part modale TC (%)	8 %	11 %	
Population	66420 (2017)	84 294	





Facteurs d'émission

Les émissions « VP » représentent le taux d'émission d'un véhicule particulier type pour un déplacement présentant un taux de remplissage moyen de 1,1. Ce qui signifie qu'en moyenne, un trajet en voiture particulière se fait avec 1,1 personne à bord.

Les taux d'émission utilisés correspondent aux facteurs agrégés calculés par l'IFSTTAR (Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux – anciennement INRETS). Ces taux d'émissions prennent en compte les progrès technologiques pour chaque type de polluants. Les facteurs d'émissions 2050 n'étant pas calculés par l'IFSTTAR, ils ont été considérés identiques à ceux de 2015 (hypothèse de ralentissement des progrès et limites technologiques).

Concernant les émissions « TC » (transports collectifs), elles représentent le taux d'émissions d'un bus type sur un parcours type. On admet ici que les trajets effectués en bus représentent 100 % des déplacements en transports collectifs (déplacements limités via le train) avec pour hypothèse un taux de remplissage moyen de 10,8 passagers.

Facteurs <i>agrégés en</i> g/km (source INRETS 2015)	2010	2020	2030	2050
Facteurs d'émission VP CO ₂	164,4740	133,7880	123,4780	123,4780
Facteurs d'émission TC CO ₂	1199,5180	1202,5820	1203,2780	1203,2780

L'utilisation de facteurs agrégés entraîne une marge d'erreur estimée à 20 %.

Scénario tendanciel : évolution démographique et évolution des GES

D'après les données issues du diagnostic, la population estimée à 66 420 habitants en 2017 devrait atteindre 84 294 en 2035.

Les données disponibles pour estimer les émissions initiales sont celles de 1990, 2010 et 2017.

Taux de remplissage

Le remplissage moyen des bus est estimé d'après la moyenne nationale concernant les transports collectifs (10,8), celui des véhicules particuliers (1,1 personne) ayant été identifié par le diagnostic du PDM. Le remplissage moyen d'un véhicule particulier à l'horizon 2035 est estimé à 1,5 pers/VP et 23 pers/bus.

→ Limites et pistes d'amélioration

- La part des émissions dues au transit et au fret est incluse dans les chiffres du transport routier d'Atmo. Or, le PDM possède peu de moyens d'action sur ce dernier. Afin d'obtenir une évaluation plus fine des effets attendus du PDM, il conviendrait d'identifier la part représentant le transit dans les émissions de référence afin de pouvoir les soustraire des estimations actuelles et de celles attendues en 2035 ;
- Les NOx ne sont pas pris en compte dans le calcul malgré leur fort pouvoir de réchauffement du fait de l'absence de données initiales.
- La prise en compte de la distance moyenne et des distances parcourues par types de mode permettrait d'affiner le modèle, et de prendre en compte d'autres critères que les parts modales et les taux de remplissage. En effet, au-delà d'une utilisation moindre de véhicules particuliers en termes de fréquence, c'est essentiellement le raccourcissement des distances quotidiennes qui permet de réduire les émissions de GES. Cette notion n'est pas considérée dans les calculs.
- L'évolution technologique du parc automobile vers des modèles électriques, hybrides ou à hydrogène n'est pas prise en compte. Pour autant, cette évolution relève de facteurs exogènes au PDM.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire

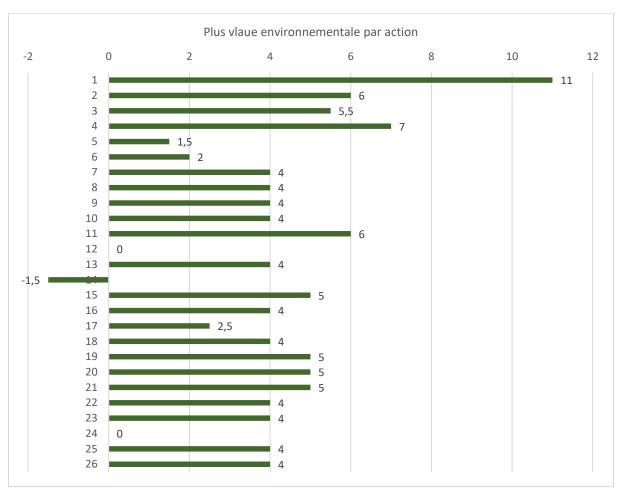
Accusé certifié exécutoire Réception par le préfet 02/07/2024 Publication : 02/07/2024 d'Arcachon sud

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



1.2. Analyse globale des incidences des actions du PDM

Le graphique suivant présente les résultats de l'analyse des incidences cumulées pour chaque action. Les codes couleurs correspondent aux thématiques du plan d'action.



Seule une action ne contribue pas à la plus-value environnementale du PDM : « Aménager la voirie en fonction de la hiérarchisation des voies pour un usage multimodal » malgré la recherche d'un usage multimodal. En effet, il a été estimé que la requalification de la piste 214 forestière pouvait entraîner une augmentation du risque d'incendie, une augmentation de la fragmentation du milieu dans la zone protégée traversée ainsi que des nuisances.

Les actions qui contribuent véritablement à la plus-value environnementale du PDM (par ordre décroissant) sont les suivantes :

- 1 : Anticiper l'aménagement du territoire en visant une mobilité plus durable
- 4 : Hiérarchiser et renforcer le réseau de bus
- 15 : Faire de la rue, un espace agréable pour les piétons, incluant les engins de déplacements personnels Ces actions sont nécessaires à une organisation des mobilités plus favorable à l'intermodalité et aux modes alternatifs à la voiture individuelle. Elles visent à poursuivre la densification urbaine en cohérence avec les axes forts de transports collectifs existants et futurs, en particulier aux abords des gares et des axes forts de lignes de bus. Elles permettront de favoriser les déplacements de proximité. Elles augmenteront l'attractivité des transports en commun et des modes actifs et à contraindre l'usage de la voiture dans les centres-villes et les centres-bourgs. Elles vont permettre de rendre le réseau de bus plus compétitif (enquête origine-destination, horaires, amélioration globale de la desserte du territoire, développement de quatre niveaux de lignes), d'améliorer la vitesse commerciale des bus (voies propres, connexions...), d'adapter les fréquences en hautesaison. Elles entraîneront une réduction des vitesses sur les axes routiers majeurs et d'étendre les zones apaisées existantes en centre-ville et sur certains axes structurants, pour favoriser les déplacements piétons et cycles.





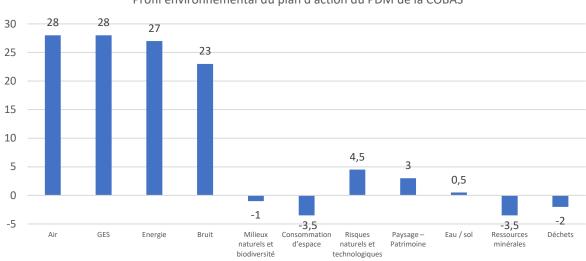
Elles présentent une plus-value plus importante que d'autres actions très bénéfiques sur le plan des thématiques énergie, GES et air car elles n'impliquent pas des travaux sources d'impacts environnementaux.

Deux actions présentent une plus-value environnementale nulle car elles d'actions stratégiques sans incidences directes qualifiables :

- 12 : Assurer une mise en œuvre coordonnée des différents documents stratégiques
- 24 : Agir contre le stationnement illicite

1.2.1. Prise en compte des enjeux : le profil environnemental du Plan d'action

L'histogramme suivant présente le profil environnemental du plan d'action, c'est-à-dire les incidences du plan sur chaque thématique environnementale.



Profil environnemental du plan d'action du PDM de la COBAS

Les principaux effets attendus sur l'environnement sont :

- Une **incidence globale positive** du fait de l'optimisation de l'usage de la voiture, des reports de l'autosolisme vers les transports publics et les modes actifs ;
- Une nécessaire vigilance sur l'artificialisation et l'imperméabilisation d'espaces par les nouveaux aménagements (P+R, adaptation des voiries, parking de covoiturage), sur l'utilisation de ressources minérales et la gestion des déchets des travaux publics.

Les principaux effets attendus sur la santé et le cadre de vie sont :

- Une diminution des nuisances dans les centres villes/bourgs;
- Une amélioration de la sécurité tout mode ;
- Une amélioration du cadre de vie grâce aux projets d'aménagement et de mise en accessibilité des espaces ;
- Un développement des modes actifs bénéfiques à la santé.

Les principaux effets attendus sur les pratiques de mobilité sont :

- Une évolution des comportements par une meilleure information et la sensibilisation des habitants du territoire.
- Un renforcement de l'usage des transports publics par une meilleure couverture du territoire, une meilleure adéquation avec les besoins des usagers et une amélioration des temps de parcours
- Une amélioration de la fluidité du trafic par certains aménagements,
- Le développement d'espaces et d'aménagement pour favoriser les usages piétons et cyclistes,
- Une diminution et une rationalisation du trafic automobile en centre-ville,
- Un développement d'offres et de services alternatifs à la voiture plus compétitifs,





Les chapitres suivants détaillent les incidences par enjeu. A noter que les actions 12 et 24 n'ayant pas d'incidences, il n'y est pas fait référence.

Concernant le projet de mise à 2x2 voies de la RN250/RD1250, des cartes d'enjeux écologiques sont rappelées en annexe.

→ Énergie et gaz à effet de serre

Note : voir également l'analyse menée sur les incidences du PDM sur les émissions de GES

Grands enjeux thématiques	ENJEUX	Effets attendus du PDM
Énergie et gaz à	Réduire les émissions de gaz à effet de serre liées aux transports	Diminution des consommations
effet de serre	Réduire les consommations d'énergie fossile liées au transport	énergétiques liées aux transports

Les multiples actions du plan d'action permettront de réduire les consommations d'énergie fossile liées aux déplacements :

- renforcement de l'offre ferroviaire cadencé toutes les 30 minutes et étude pour le développement de liaisons maritimes à travers le golf d'Arcachon
- restructuration et hiérarchisation des lignes de bus (sites propres, optimisation des temps de trajet et du nombre d'arrêts, augmentation des amplitudes horaires)
- ajustement des services de transport à la demande
- création de places dédiées au covoiturage
- stationnement vélo abrité et/ou sécurisé (environ 120 places)
- aménagement de cheminements piétons et cyclables
- densification du réseau cyclable (étude d'un schéma directeur cyclable)
- révision du plan de circulation de la Teste-de-Buch
- réduction de la vitesse (sur environ 20 km) et l'extension des zones apaisées (28 km de voiries)
- stations de recharge électriques (environ 20 bornes)
- création d'environ 6 aires de covoiturage et de parcs relais (entre 3 à 6)
- incitation au développement des mobilités durables dans les entreprises et administration

Ainsi, les consommations d'énergie liées aux déplacements routiers du quotidien et des loisirs ainsi que les émissions de GES en seront réduites.

Concernant les impacts des déplacements liés à la logistique, le plan d'action prévoit la réalisation d'une étude en vue d'établir un schéma directeur logistique.

→ Santé — Pollutions atmosphériques et nuisances sonores

Grands enjeux thématiques	ENJEUX	Effets attendus du PDM
Santé – Pollutions atmosphériques/qualité de l'air et nuisances sonores	Réduire les émissions de polluants atmosphériques liées aux transports, particulièrement les véhicules particuliers Réduire la population exposée à la pollution atmosphérique, principalement au niveau des grands axes routiers Réduire les nuisances sonores d'origine routière Réduire la population exposée aux nuisances	Diminution des émissions de polluants et de bruits Diminution de l'exposition des populations
	sonores	

Toutes les actions du plan d'action permettent globalement de :

- Réduire les émissions atmosphériques liées aux transports, notamment les véhicules particuliers;
- Réduire la population exposée à la pollution atmosphérique.
- Une grande part des actions contribuent à réduire les nuisances sonores et l'exposition des populations à ces dernières





Les actions 1: Anticiper l'aménagement du territoire en visant une mobilité plus durable, 2: Organiser et coordonner les interventions entre les acteurs dans le cadre de projets d'aménagement urbain, 4: Hiérarchiser et renforcer le réseau de bus, 8: Densifier, sécuriser et hiérarchiser le réseau cyclable et 11: Faire de la rue, un espace agréable pour les piétons, incluant les engins de déplacements personnels offrent la plus grande plus-value concernant l'enjeu sur la qualité de l'air. L'amélioration de la cyclabilité et de la piétonnisation du territoire, le renforcement de l'intensité urbaine autour d'axes de TC et de l'offre de TC permettront de réduire l'utilisation des véhicules personnels et favoriseront des modes moins ou non polluants et meilleurs pour la santé.

Concernant les nuisances sonores, toutes les actions du plan d'action qui visent à réduire les déplacements en véhicule automobile contribuent à la réduction des bruits routiers. Pour autant, le renforcement de l'offre de transports en commun amplifie les nuisances acoustiques liées aux redémarrages des autobus à chaque arrêt de bus.

De manière cumulée, l'ensemble des actions du PDM devraient permettre de diminuer le nombre de déplacements automobiles, mais la baisse de trafic devra être importante pour avoir un effet significatif sur les niveaux de bruit. Il est rappelé que pour avoir une amélioration de l'ambiance acoustique significative (diminution du niveau sonore de 2 dB(A)), il est nécessaire de réduire le trafic routier de l'ordre de 60 %.

→ Milieux naturels et biodiversité

Grands enjeux thématiques	ENJEUX	Effets attendus du PDM			
Milioux poturols of	Milieux naturels et Preserver les milieux naturels, la biodiversité et les fonctionnalités écologiques	Destruction de milieux naturels et			
		fragmentation potentielle de			
Diodiversite		continuités écologiques			

Les impacts des infrastructures de transport sur les milieux naturels et les espèces sont multiples : perte d'habitats, mortalité d'individus, nuisances sonores, lumineuses, fragmentation (amplifiée par la largeur et la fréquentation des voies). Toutes les actions situées hors du milieu urbain et susceptibles de provoquer ou d'augmenter une fragmentation ou de détruire un milieu seront à l'origine d'incidences négatives : création de parcs relais et de stationnements (n°5), d'aires de covoiturage (n°17) et la création de pistes cyclables (n°8).

Toutefois, les infrastructures créées devraient se situées soit en milieu urbain, soit en lisière d'infrastructures existantes sur des secteurs ne présentant pas d'enjeu écologique majeur. L'impact écologique devrait rester peu significatif et devra être justifié par les études d'impacts des projets. La réalisation de ces aménagements pourrait toutefois engendrer des pertes d'éléments végétaux intéressants (haie arbustive ou arborée, arbre isolé, etc.) participant à la biodiversité ordinaire urbaine et périurbaine.

Aussi, le PDM indique:

- Les parcs relais seront végétalisés pour désimperméabiliser et renaturer les sols pour lutter contre les risques d'inondation et les îlots de chaleur. De la végétation pourra être ajoutée. L'aménagement offrira flexibilité et réversibilité
- Un traitement paysager est prévu au niveau des aires de covoiturage et constituera une plus-value en matière de cadre de vie. L'implantation des aires de covoiturage sur des espaces artificialisés existants ou des aires de stationnements existantes seront privilégiées.
- L'objectif est de libérer de l'espace de stationnement privé au profit du développement de la végétalisation ou des modes alternatifs notamment.

Les actions n°1 peut avoir un impact positif sur la biodiversité ordinaire par le biais de la végétalisation.

On relève donc des incidences positives et négatives. La plus-value du projet consiste essentiellement dans le report modal qui permet de réduire les flux automobiles et donc les risques de mortalité des espèces et de manière indirecte dans la baisse des émissions de GES. Pour rappel, la fragmentation des territoires et le réchauffement climatique est deux principales causes d'érosion de la biodiversité.

→ Consommation d'espace foncier





Grands enjeux thématiques	ENJEUX	Effets attendus du PDM	
Consommation	Limiter la consommation d'espaces naturels et	Artificialisation	et
d'espaces	agricoles	imperméabilisation des sols	

Les systèmes de transport nécessitent de l'espace foncier non seulement des voieries pour circuler, mais aussi des espaces de stationnement. Chaque voiture nécessite en moyenne 3 emplacements de stationnement de 20 m² (domicile, travail, loisir). Pour un trajet donné, un bus standard (70 places) en zone dense, nécessite 7 à 10 fois moins d'espace de circulation et 80 à 100 fois moins d'espace de stationnement que 70 automobiles. Un bus de 70 personnes équivaut à environ 54 voitures en heure de pointe.

La consommation d'espace est liée directement à la mise en œuvre des actions du PDM impliquant la création ou le renforcement de voieries ou d'aménagements routiers. Toutes les actions situées hors du milieu urbain entraîneront l'artificialisation de nouveaux espaces : création de parcs relais et de stationnements (n°5), création de pistes cyclables (n°8), création d'aires de covoiturage (n°17). En milieu urbain, soit elles se feront à emprise constante, soit elles empièteront sur des espaces dédiés à l'aménagement urbain des bords de voierie (trottoirs, linéaires végétaux, alignement d'arbres).

De manière indirecte, elle est reliée à la reconfiguration du partage de la voirie, aux réorganisations du stationnement et aux implantations périphériques des zones d'habitat et d'activités à proximité des axes de transports et des équipements.

Le contenu du PDM ne permet pas d'apporter des précisions sur la consommation d'espace impliquée par ces aménagements, qui reste donc estimative et indicative.

→ Paysages et patrimoine

Grands enjeux thématiques	ENJEUX	Effets attendus du PDM
Paysages et patrimoine	Préserver les paysages et le patrimoine	Dégradation des paysages par les infrastructures de transport Requalification environnementale de voieries

La plus-value paysagère du PDM est très limitée (note de 3) et ne concernera que les paysages urbains. Trois actions présentent une plus-value paysagère : n°5 la végétalisation des cheminements et des parcs relais, n°11 par les aménagements piétons qualitatifs et n°17 qui prévoit un traitement paysager au niveau des aires de covoiturage.

→ Risques majeurs

Grands enjeux thématiques	ENJEUX	Effets attendus du PDM
Risques naturels et technologiques	Réduire ou ne pas aggraver les risques actuels et les accidents	Diminution ou aggravation des risques d'inondation au niveau des infrastructures de transports Diminution des risques d'accident

Les actions du PDM peuvent avoir un impact sur les risques majeurs naturels et technologiques par la construction d'aménagements susceptibles de renforcer ou diminuer :

- L'intensité de l'aléa: ex. obstacles à l'écoulement des eaux dans les zones inondables, imperméabilisation des sols qui augmente le ruissellement,
- L'exposition des biens et des personnes : ex. augmentation du trafic sur des axes exposés, construction d'infrastructures dans des zones soumises à des risques.

Plusieurs actions envisagent des aménagements de ce type : parcs relais, aires de covoiturage, stationnements vélos, pistes cyclables, sites propres.

Aucune action n'évoque directement le risque de transports de matière dangereuse (TMD). L'action n°15 présente une plus-value du fait de la réduction des vitesses et donc du risque d'accidentologie. Les actions n°19,





20 et 21 peuvent également participer à réduire les risques TMD par une meilleure coordination, une meilleure gestion logistique et la réduction des véhicules poids lourds en ville.

L'action n°1 et n°5 entraîneront une végétalisation de certains espaces pouvant réduire les ruissellements pluviaux. L'augmentation du trafic sur la piste 214 par l'action n°15 est susceptible d'engendrer une augmentation du risque de feu de forêt (à la suite des incendies, l'élargissement de la piste 214 n'est plus retenue).

→ Eau

Grands enjeux thématiques	ENJEUX	Effets attendus du PDM
Eau	Limiter les risques de pollution de l'eau et par voie de conséquence des sols	Dégradation de la qualité des eaux par les ruissellements sur voierie Imperméabilisation des sols

Les eaux de ruissellement de voirie sont un vecteur important de micropolluants en milieu urbain, dont certains identifiés comme polluants prioritaires par la Directive Cadre sur l'Eau de l'Union Européenne. Dans le cadre de la réalisation de parkings P+R ou d'aires de covoiturage, des solutions de captation des hydrocarbures et toutes solutions permettant une nouvelle infiltration des eaux seront mises en œuvre pour diminuer le risque de pollution des eaux par le ruissellement.

Une approche possible pour maîtriser cette pollution à la source est celle de la biofiltration, au moyen de systèmes végétalisés conçu pour le stockage, la filtration et éventuellement l'infiltration de l'eau. Ce type de système permet de réduire les flux de macropolluants, tels que les matières en suspension et les nutriments, via une amélioration de la qualité du ruissellement combinée à une réduction de son volume.

L'intensification urbaine (n°1) permet de réduire les linéaires de réseaux et ainsi les pertes potentielles d'eau. Plusieurs actions prévoient la construction d'infrastructures (parcs, aires, voies cyclables, remaniement de voieries) sans qu'il soit prévu une meilleure gestion des ruissellements. L'action n°1 et n°5 impliquent toutefois une végétalisation pouvant réduire les risques de pollution par ruissellement pluvial.

Une étude est prévue pour développer des liaisons maritimes régulières sur le bassin d'Arcachon (n°3). Les navettes seraient mises en service à l'année, à raison de quelques allers-retours par jour adaptés aux horaires de travail et d'école pour attirer les actifs et les étudiants. Le développement de navettes maritimes pourrait provoquer une pollution des eaux côtières (n°3).

→ Ressources minérales / déchets du BTP

Grands enjeux thématiques	ENJEUX	Effets attendus du PDM
Ressources	Favoriser les ressources locales et optimiser les	Utilisation de granulats extraits
minérales	transports de matériaux	ou de matériaux recyclés
Déchets	Mieux gérer les déchets issus du BTP	Utilisation de granulats extraits ou de matériaux recyclés

L'ensemble des actions de construction nécessitent des granulats communs pour la réalisation des fondations, des bâtiments, des assises et des enrobés routiers. Des techniques de réemploi des matériaux issus de la démolition d'infrastructures préexistantes ainsi que l'utilisation de ressources secondaires permettent aujourd'hui de réduire les pressions sur les ressources extraites. Sur cette thématique, la mise en œuvre du PDM présente des incidences négatives (n°5, 8, 14, 17).

De manière corollaire, une production de déchets du BTP est susceptible de découler de ces actions. Par ailleurs, le renouvellement des véhicules thermiques par de nouvelles motorisations engendrera la reprise de ces véhicules. Le PDM ne dispose pas de leviers d'action sur ce sujet

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE

Accusé certifié exécutoire

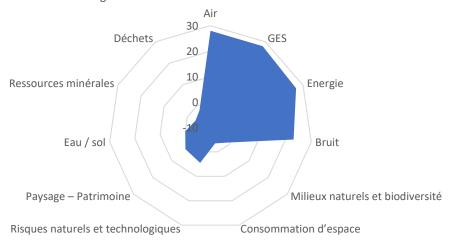
Accusé certifié exécutoires Réception par le préfet 102/07/2024 Publication : 02/07/2024 d'Arcachon sud

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



1.2.2. Synthèse des incidences sur les enjeux : la stratégie environnementale du PDM





Le plan d'action prend en compte une partie des enjeux identifiés par l'état initial de l'environnement comme le montre le graphique représentant sa stratégie environnementale. Celle-ci est cohérente avec les attendus d'un PDM qui se doit de bien répondre aux quatre thématiques environnementales associées aux impacts des mobilités sur l'environnement :

- GES
- Énergie
- Santé Pollutions atmosphériques Qualité de l'air
- Nuisances sonores

La plus-value environnementale globale du document découle principalement de ces quatre thématiques pour lesquelles les incidences sont positives et beaucoup plus élevées que celles des autres enjeux environnementaux.

Les autres enjeux restent ponctuellement abordés, Des incidences négatives peuvent être constatées sur la ressource foncière, les ressources minérales et les déchets. Précisons que l'évaluation a été menée de manière très fine en prenant en compte toutes les incidences sur le foncier : de l'ajout de stationnements pour les vélos à l'élargissement de voiries pour les lignes de bus ou les pistes cyclables. Ces réaménagements nécessaires à la mise en œuvre des dispositions du PDM seront également source de déchets du BTP et sont également susceptibles de provoquer l'arrachage d'arbres, la destruction de linéaires végétaux ou d'espaces de biodiversité ordinaire.

1.2.3. Zoom sur les incidences du PDM en matière d'émissions de gaz à effet de serre

→ Synthèse des données entrantes

Les actions entreprises par le PDM se traduisent en amélioration des taux de remplissage des véhicules particuliers (actions favorisant le covoiturage) et des bus (en relation avec l'augmentation de leurs parts modales). Ainsi, les données entrantes retenues sont :

	État initial	Scénario Fil de l'eau 2035	Scénario PDM 2035
Part modale VP (%)	82,0	82	69
Part modale TC (%)	8,0	8	11
Taux de remplissage VP	1,3	1,1	1,5
Taux de remplissage TC (Bus)	10,8	10,8	23
Population	66 420 (2017)	84 294	84 294





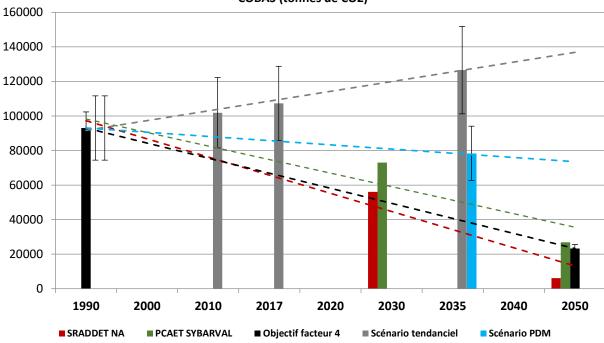
Résultats et discussion

L'évolution des parts modales et des taux de remplissage conduit aux résultats suivants :

Émissions liées aux transports routiers de voyageurs	2035 Fil de l'eau	2035 PDM
CO2 (tonnes)	126 545	78 407

Ces estimations sont données avec une marge d'erreur de +/- 20 %, vu les incertitudes existantes. Seules les grandes tendances sont à considérer.

Estimation des émissions de GES liées au transport de voyageurs sur le territoire de la COBAS (tonnes de CO2)



Le graphique obtenu représente les tendances des émissions de CO₂ sur le territoire selon le scénario au fil de l'eau et celui du PDM par rapport aux trajectoires pour atteindre les objectifs du PCAET de SYBARVAL, du SRADDET Nouvelle-Aquitaine et du Facteur 4.

Le scénario du PDM induit une nette amélioration quant aux émissions de CO₂ du secteur des transports de voyageurs vis-à-vis du scénario au fil de l'eau. On estime une baisse d'environ 38 % des émissions de CO₂ en 2035 à travers la mise en œuvre du PDM par rapport au fil de l'eau.

Rappelons que la part des transports routiers des voyageurs dans l'ensemble des émissions de GES sur le territoire n'est pas connue.

Conclusion

Les progrès technologiques des véhicules particuliers (VP) vont permettre une réduction des émissions de polluants et de gaz à effet de serre. Ces progrès compensent d'ores et déjà significativement l'augmentation de la population (émissions n'augmentant pas au même niveau que la population).

Toutefois, la mise en œuvre du scénario du PDM, dont le plan d'action va permettre une modification des parts modales et potentiellement du taux de remplissage moyen des transports, devrait apporter une plus-value supplémentaire en termes de réduction des émissions de polluants atmosphériques et de CO₂ (et de l'ensemble des GES) par rapport au scénario au fil de l'eau.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE

Réception par le préfet 02/07/2024 Publication: 02/07/2024 d'Arcachon Sud

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



La mise en œuvre du PDM permet d'envisager une diminution des émissions de CO2 de 38 % en 2035. Cette baisse va dans le sens du Facteur 4 et des objectifs réglementaires et devra être renforcée par la suite pour les

PDM COBAS – Annexe environnementale – version avant approbation

Eu égard aux marges d'erreur, des marges de progrès seront à rechercher lors des futures révisions du PDM:

- Viser un report encore plus ambitieux vers les modes actifs. Le PDM amorce une évolution favorable à renforcer ultérieurement afin de garantir l'atteinte de l'objectif « facteur 4 » en matière de transport ;
- Faire progresser les taux de remplissage des VP et TC
- Favoriser l'évolution du parc routier vers des motorisations plus sobres en énergie et émissions

1.2.4. Mesures d'évitement, de réduction et de compensation

Les actions proposées dans le PDM vont dans le sens d'une optimisation des flux de transports individuels et collectifs et d'un développement des modes actifs. Aucune mesure n'est donc à mettre en place dans le cadre de sa mise en œuvre sur les aspects énergie, gaz à effets de serre, nuisances sonores et qualité de l'air.

Comme il l'a été relevé précédemment, le PDM apporte une moins-value sur certains enjeux environnementaux. Aussi des mesures d'évitement, de réduction voire de compensation sont identifiées. Elles sont présentées dans un chapitre spécifique « Mesures ERC ».

1.3. Secteurs susceptibles d'être impactés à la mise en œuvre du PDM

1.3.1. Présentation des secteurs susceptibles d'être impactés

Au-delà de ses actions et dispositions variées, le plan d'action du PDM porte et spatialise via ses cartes un certain nombre de projets structurants dont la localisation peut être connue. Leur réalisation est susceptible d'impacter les secteurs sur lesquels ils sont localisés. Il s'agit donc des secteurs susceptibles d'être impactés (SSEI).

Conformément à l'article R. 122-20 du Code de l'environnement, ce chapitre décrit les caractéristiques environnementales des zones susceptibles d'être touchées par la mise en œuvre du plan d'action, analyse les incidences potentielles de sa mise en œuvre et propose le cas échéant des mesures d'évitement, réduction et compensation permettant de diminuer l'impact environnemental sur ces secteurs spécifiques.

Les secteurs susceptibles d'être impactés présentés par la suite constituent la liste la plus exhaustive possible, selon le niveau de connaissance donné par le plan d'action du PDM. Tous les secteurs de projets identifiés bénéficient donc d'une évaluation environnementale rigoureuse et argumentée dans ce chapitre, qu'ils soient concernés ou non par le réseau Natura 2000.

Les actions entraînant une artificialisation de nouveaux espaces sont concernées : création de parcs relais et de stationnements (n°5), création de pistes cyclables (n°8), création d'aires de covoiturage (n°17), études de travaux sur la RN250, RD1250 et sur les giratoires (n°14).

Chacun de ces projets est potentiellement générateur d'incidences notables à une échelle très « locale ». Les pages suivantes présentent donc les caractéristiques et les incidences potentielles de ces projets, afin de proposer le cas échéant des mesures d'évitement, réduction et/ou de compensation adéquates.

→ Méthode d'analyse

La localisation de ces projets dans un logiciel SIG permet d'identifier les incidences potentielles en fonction des périmètres des enjeux environnementaux. Ce recoupement permet d'avoir une première approche des sensibilités environnementales de chacun et de caractériser leur prise en compte par le projet de PDM. Des tampons ont été utilisés pour représenter leur emprise potentielle en phase travaux et utilisation. Ces tampons sont croisés avec les périmètres à enjeux relatifs à l'occupation du sol, les milieux naturels, le patrimoine et le paysage ainsi que les risques.

Rappelons que le niveau de précision ne saurait atteindre celui des études d'impact spécifiquement dédiées à ces projets, en accord avec l'article R122-20 du Code de l'environnement.





→ Limites de l'analyse

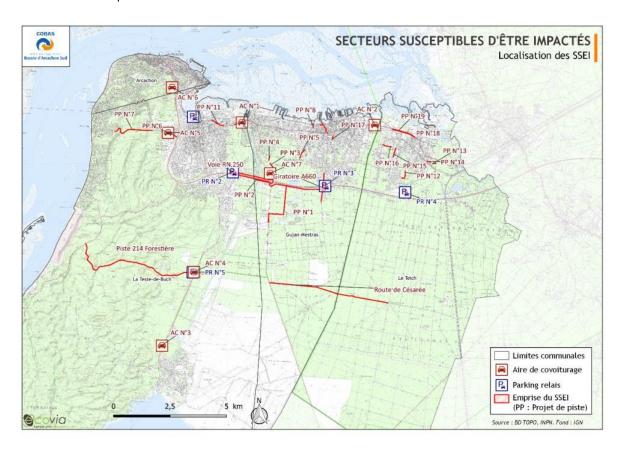
Pour permettre d'affiner l'analyse des impacts potentiels de ces aménagements, leur localisation précise est nécessaire. Néanmoins, en l'état, une analyse fine, satisfaisante est impossible au regard des imprécisions des projets prévus. En effet, les emprises des projets et leur localisation géographique ne sont pas définies (cf. cartes illustrant les actions). D'autre part, en l'absence d'éléments cartographiés des continuités écologiques de la COBAS, les continuités écologiques régionales ont été utilisées malgré la maille peu précise pour un projet de territoire. Rappelons que l'identification des continuités écologiques doit être établie par les SCoT et les documents d'urbanisme à partir de celles du SRADDET Nouvelle Aquitaine.

→ Localisation des secteurs de projet

Sont identifiés les projets suivants :

- 21 tronçons de pistes cyclables
- 7 aires de covoitures
- 5 parcs relais
- 3 projets portant sur des aménagements d'infrastructures routières : Giratoire A660, Route de Césarée, et RN 250

La carte suivante localise l'ensemble des secteurs de projet sur le territoire. A noter que les projets au stade d'intention ne sont pas identifiés sur la carte.



Les tableaux d'après présentent les interactions potentielles pour chacun des éléments de connaissance environnementaux concernés (à la suite des incendies, l'élargissement de la piste 214 forestière n'est plus retenue.

1.3.2. Analyse « macro » territoriale des secteurs de projet

La localisation de ces projets par rapport aux sensibilités environnementales permet d'ores et déjà d'identifier ceux pouvant entrer en conflit avec des enjeux environnementaux (voir carte suivante).

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE

Accusé certifié exécutoire

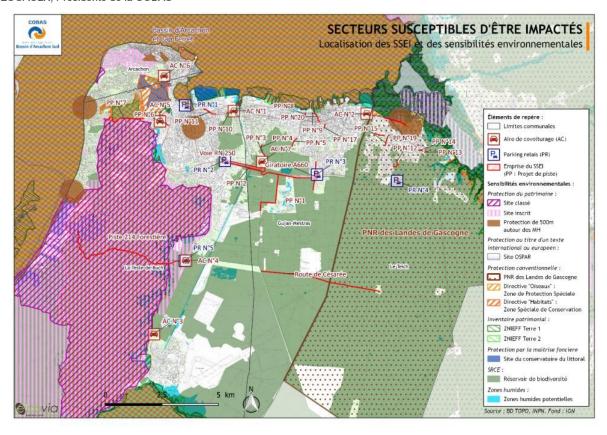
Réception par le préfet 12/07/2024

Publication : 02/07/2024

Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS





→ Aires de covoiturage

Aires de covoiturage	N°1	N°2	N°3	N°4	N°5	N°6	N°7
Biodiversité et milieux naturels							
Inventaire patrimonial, protection au titre d'un texte inte	Inventaire patrimonial, protection au titre d'un texte international						
ZNIEFF 1 (Lette de la Craste de Nezer)	-	-	-	-	-	-	-
ZNIEFF 2 (Bassin d'Arcachon)	-	-	-	-	-	-	-
OSPAR	-	-	-	-	-	-	-
Protection conventionnelle							
PNR des Landes de Gascogne	-	-	-	-	-	-	-
N2000 ZPS - Bassin d'Arcachon et banc d'Arguin	1	ı	-	-	ı	-	-
N2000 ZSC (détail ci-dessous)							
Zones humides de l'arrière-dune du pays de Born	-	-	-	-	-	-	-
Bassin d'Arcachon et Cap Ferret	-	-	-	-	-	-	-
Dunes modernes du littoral landais d'Arcachon à Mimizan Plage	-	-	-	-	-	-	-
Vallées de la Grande et de la Petite Leyre	-	-	-	-	-	-	-
Forêts dunaires de La Teste de Buch	-	-	-	-	-	-	-
Protection par la maitrise foncière							
Site du conservatoire du littoral - Dune du Pilat	-	-	-	-	-	-	-
Ancien SRCE							
Réservoirs de biodiversité	-	-	OUI	-	-	-	-
Corridors écologiques	1	-	-	-	1	-	-
Inventaire et caractérisation des zones humides du bassin versant des étangs littoraux Born et Buch (AEAG)	-	-	-	OUI	-	-	-

Accusé certifié exécutoi

 ${\it PDM COBAS-Annexe\ environnementale-version\ avant\ approbation}$

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



Paysage et patrimoine							
Périmètre de protection de 500m autour des monuments historiques	-	-	-	ı	-	-	-
Site classé - Dune du Pyla et forêt usagère	1	-	-	1	1	1	-
Site inscrit - Chateau de Ruat, parc et dépendances	-	-	-	1	-	-	-
Site inscrit - Forêt usagère de La Teste	-	-	-	-	-	-	-
Site inscrit - Littoral et site de la forêt usagère	-	-	-	OUI	-	-	-

L'aire de covoiturage n°3 se situe dans un réservoir de biodiversité défini à l'échelle régionale par l'ancien SRCE. L'aire n°4 se situe, quant à elle, dans le zonage du site inscrit « Littoral et site de la forêt usagère ».

Les projets d'aire de covoiturage sont plutôt situés en « contexte urbain », sur des terrains dégradés en bordure de voiries et n'interfèrent pas avec des enjeux paysagers ou écologiques même s'ils semblent situés sur des réservoirs de biodiversité d'échelle régionale.

Accusé certifié exécutoire

COBAS

Réception par le préfet : 02/07/2024

Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

Bassind/Raction 5/04



Note: pour les chapitres suivants, seuls les périmètres concernés sont listés.

Pistes cyclables	N°1	N°2	N°3	N°4	N°5	N°6	N°7	N°8	N°9	N°10	N°11	N°12	N°13	N°14	N°15	N°16	N°17	N°18	N°19	N°20	N°21
Biodiversité et mi	lieux n	aturels																			
Inventaire patrim	nventaire patrimonial, protection au titre d'un texte international																				
ZNIEFF 2 (Bassin d'Arcachon)	-	-	-	-	-	-	OUI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	OUI	-	-
OSPAR	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	OUI	-	-
Protection conventi	onnelle																				
PNR	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	-	OUI	OUI	-	OUI
N2000 ZPS - Bassin d'Arcachon et banc d'Arguin	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	OUI	-	-
N2000 ZSC (détail ci	12000 ZSC (détail ci-dessous)																				
Bassin d'Arcachon et Cap Ferret	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	OUI	-	-
Forêts dunaires de La Teste de Buch	-	-	-	-	-	-	OUI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ancien SRCE																					
Réservoirs de biodiversité	OUI	OUI	OUI	OUI	-	-	OUI	-	-	-	-	OUI	OUI	-	-	-	-	-	OUI	-	-
ZH du BV des étangs littoraux Born et Buch (AEAG)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	OUI	oui	-
Paysage et patri	imoine																				
Périmètre de protection de 500m (MH)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	OUI	OUI	-	-
Site inscrit : Chateau de	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	OUI	-	-

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 02/07/2024 Publication : 02/0<mark>7/2</mark>024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

PDM COBAS – Annexe environnementale – version avant approbation



Ruat, parc et dépendances																					
Site inscrit :																					
Littoral et site de	-	-	-	-	-	-	OUI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
la forêt usagère																					

Le linéaire prévu à construire de plus de 150 km croise des secteurs à enjeux divers. Ainsi, plusieurs pistes se retrouvent au sein de réservoirs de biodiversité de l'ancien SRCE, ou dans des secteurs à enjeux (sites inscrits, périmètres de protection des monuments historiques, secteurs d'inventaire écologique). Le projet de piste N°19 présente le plus d'enjeux devant la piste N°7.

Les travaux et impacts reliés à la mise en place de voies cyclables restent néanmoins marginaux que ce soient vis-à-vis des continuités écologiques ou des paysages, par rapport aux gains attendus sur la consommation énergétique, la production de GES ou de polluants aériens et la réduction des nuisances sonores. L'évitement semble difficile à réaliser une fois le projet finalisé et la compensation n'est a priori pas nécessaire.

En ce qui concerne la gestion des paysages remarquables, que ce soient les sites inscrits ou les sites classés, le développement de pistes cyclables n'est pas de nature à remettre en cause la qualité des paysages locaux. À l'inverse, permettre une circulation aisée et sécurisée à vélo pourrait être l'occasion de développer des entrées de ville et un aménagement urbain présentant un caractère plus qualitatif. Les mesures de réduction à mettre en œuvre devront aller dans ce sens.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 02/07/2024 Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



→ Parcs relais

Parcs relais	N°1	N°2	N°3	N°4	N°5
Biodiversité et milieux naturels					
Inventaire patrimonial, protection au titre d'un texte international					
ZNIEFF 2 (Bassin d'Arcachon)	OUI	-	-	-	-
OSPAR	OUI	-	-	-	-
Protection conventionnelle					
PNR des Landes de Gascogne	-	-	-	OUI	-
N2000 ZPS - Bassin d'Arcachon et banc d'Arguin	OUI	-	-	-	-
N2000 ZPS - Bassin d'Arcachon et Cap Ferret	OUI	-	-	-	-
Ancien SRCE					
Réservoirs de biodiversité	OUI	OUI	-	OUI	OUI
Paysage et patrimoine					
Site inscrit : Littoral et site de la forêt usagère	-	-	-	-	OUI

On note que parmi les parcs relais, le projet n°1 présente le plus d'enjeux écologique.

Tout comme les projets d'aire de covoiturage, les projets de création de parcs relais sont plutôt situés en « contexte urbain », sur des terrains dégradés en proximité de voiries et n'interfèrent pas avec des enjeux paysagers ou écologiques même s'ils se situent en limite de réservoirs de biodiversité d'échelle régionale. Leur construction soulève toutefois la problématique paysagère selon leur hauteur et intégration.

A noter que les deux Parcs relais localisés à La Hume et Césarée ne disposent pas de réserves foncières et que selon les indications de la commune, leur localisation sur les stationnements actuels du Bassin des Loisirs ne peuvent être dévolus à cet effet considérant leur fréquentation maximale en période estivale.

Des mesures de réduction des impacts sont à prévoir lors de la réalisation des parcs relais (voir chapitres suivants).

→ Travaux sur voiries

Les travaux devant être réalisés sur les infrastructures routières existantes sont en phase d'étude (réaménagement des échangeurs routiers, mise à 2x2 voies de la RN250/RD1250). Ces dernières comprennent notamment la réalisation d'études d'impact, bien plus précises que la présente évaluation environnementale du PDM de la COBAS.

→ Bilan : les secteurs susceptibles d'être impactés

Parmi les secteurs de projets, les secteurs susceptibles d'être impactés suivants ont été retenus :

- Aires de covoiturage N°3 et N°4, notamment au titre du site classé
- Parc relais N°1, notamment au titre des sites Natura 2000
- Pistes cyclables N°7 et N°19, également au titre des sites Natura 2000

1.4. Zoom sur les secteurs les plus sensibles

Note : ne sont présentés ci-dessous que les sites présentant des enjeux autres que ceux reliés à la présence d'un site Natura 2000.



033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE Accusé certifié exécutoire

Accusé certifié exécutoire Réception par le préfet : 02/07/2024 Publication : 02/07/2024 d'Arcachon Sud

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

1.4.1. Les aires de covoiturage



La carte ci-dessous localisent au moyen de tampons les secteurs de localisation des aires de covoiturage $N^{\circ}3$ et





L'aire de covoiturage N°3 a été située sur un espace semi-ouvert par manque d'information. Etant donné la présence du giratoire et du parking, sa localisation sera plus appropriée en proximité directe de ces deux espaces afin d'éviter les impacts sur les milieux naturels. L'aire de covoiturage n°4 est localisée dans un site inscrit qui recouvre une zone de moto-cross.

L'action 17 précise « il est préconisé de réaliser une étude à une échelle intercommunale afin d'établir une politique cohérente de localisation de ces équipements, ces derniers pouvant être mutualisés avec des aires de stationnement existantes. Les aires de covoiturage seront aménagées comme de **véritables pôles multimodaux avec des services intégrés variés** (bornes de recharges, jalonnement piéton et cyclable, aménagements cyclables stationnements vélos et à proximité d'arrêts de transport collectif urbain).

Etant donné ses informations, l'évaluation environnementale édicte les mesures d'évitement et de réduction suivante :

- Localiser l'aire de covoiturage N°3 sur le parking déjà existant
- Aménager l'aire de covoiturage N°4 en continuité avec le terrain de moto-cross au plus proche des voiries existantes.

Les mesures définies au chapitre 3 devront être appliquées.

1.4.2. Parc relais N°1

Le site se trouve pour partie sur un espace assurant déjà la fonction de parking et sur un espace dégradé inclus dans le site Natura 2000 « Bassin d'Arcachon et banc d'Arguin. Force est de constater que la précision des périmètres de la ZNIEFF et du réservoir de biodiversité de l'ancien SRCE ne correspondent pas à la réalité du terrain.

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE

Accusé certifié exécutoires Réception par le préfet 02/07/2024 Publication : 02/07/2024 d'Arcachon sud

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS





Au regard de ces éléments, le projet n'est pas susceptible d'engendrer des incidences significatives au regard des continuités écologiques et de la ZNIEFF. L'ensemble des mesures ERC définies au chapitre 3 devront toutefois être appliquées, notamment au regard de la consommation foncière et des risques d'imperméabilisation.

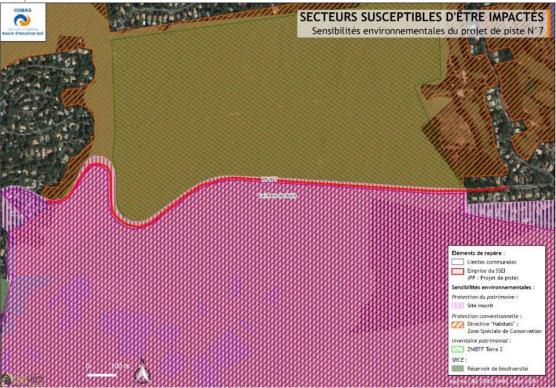
1.4.3. Pistes cyclables N°7 et N°19

La piste cyclable N°7 suit une voie déjà existante qui traverse le site Natura 2000 « Forêts dunaires de La Teste de Buch » et longe le site inscrit. Etant donné la nature du projet, les incidences demeureront négligeables. Les mesures ERC définies au chapitre 3 devront être appliquées.

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet 02/07/2024
Publication : 02/07/2024 d'Arcachon Sud

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS





Comme on le voit, la piste cyclable N°19 est en bordure du site inscrit, du site Natura 2000 et traverse le PNR et le périmètre de 500 m de protection du monument inscrit. Etant donné la nature du projet, les incidences demeureront négligeables. Les mesures ERC définies au chapitre 3 devront être appliquées.







1.5. Étude des incidences au titre de Natura 2000

1.5.1. Rappels réglementaires

Le décret n° 2010-365 du 9 avril 2010 relatif à l'évaluation des incidences Natura 2000 impose la réalisation d'une analyse des incidences Natura 2000 pour les PDM qui sont soumis à évaluation environnementale. Cette évaluation est proportionnée à l'importance du document ou de l'opération et aux enjeux de conservation des habitats et des espèces en présence.

Le décret précise que l'évaluation environnementale tient lieu de dossier d'évaluation des incidences Natura 2000 si elle satisfait aux prescriptions de l'article R. 414-23, à savoir qu'elle comprend :

- 1°) Une présentation simplifiée du document de planification accompagnée d'une carte permettant de localiser l'espace terrestre ou marin sur lequel il peut avoir des effets et les sites Natura 2000 susceptibles d'être concernés par ces effets; lorsque des travaux, ouvrages ou aménagements sont à réaliser dans le périmètre d'un site Natura 2000, un plan de situation détaillé est fourni.
- 2°) Un exposé sommaire des raisons pour lesquelles le document de planification, le programme, le projet, la manifestation ou l'intervention est ou non susceptible d'avoir une incidence sur un ou plusieurs sites Natura 2000; dans l'affirmative, cet exposé précise la liste des sites Natura 2000 susceptibles d'être affectés, compte tenu de la nature et de l'importance du document de planification, ou du programme, projet, manifestation ou intervention, de sa localisation dans un site Natura 2000 ou de la distance qui le sépare du ou des sites Natura 2000, de la topographie, de l'hydrographie, du fonctionnement des écosystèmes, des caractéristiques du ou des sites Natura 2000 et de leurs objectifs de conservation.

Le présent dossier d'incidence Natura 2000 est donc un dossier « simplifié » (exposé sommaire) qui s'inscrit en complément de l'évaluation environnementale du PDM de la COBAS.

→ Présentation du réseau Natura 2000

Le réseau Natura 2000 renvoie à un ensemble de sites naturels européens, terrestres et marins, identifiés pour

la rareté ou la fragilité des espèces sauvages, animales ou végétales, et/ou de leurs habitats alors considérés d'intérêt communautaires.



Ce réseau correspond ainsi aux sites identifiés au titre de deux directives européennes : la Directive « Oiseaux » et la Directive « Habitats Faune Flore », qui ont été mises en place pour atteindre les objectifs de protection et de conservation. Les sites désignés au titre de ces deux directives forment le réseau Natura 2000 transposé en droit

français par ordonnance du 11 avril 2001. Le réseau Natura 2000 regroupe deux grandes catégories de sites :

- Les ZPS (zones de protection spéciale) sont pour la plupart issues des ZICO (zones importantes pour la conservation des oiseaux), elles participent à la préservation d'espèces d'oiseaux d'intérêt communautaire.
 Les ZSC ont été créées en application de la directive européenne 2009/147/CE, plus communément appelée « Directive Oiseaux ».
- Les ZSC (zones spéciales de conservation) présentent un fort intérêt pour le patrimoine naturel exceptionnel qu'elles abritent. Les ZSC ont été créées en application de la directive européenne 92/43/CEE, appelée « Directive Habitats ». Les habitats naturels et les espèces inscrits à cette directive permettent la désignation d'un site d'importance communautaire (SIC). Après arrêté ministériel, le SIC devient une zone spéciale de conservation (ZSC) et sera intégré au réseau européen Natura 2000.

L'outil Natura 2000 s'appuie sur un comité de pilotage formé par les acteurs locaux. Les objectifs de gestion et moyens associés sont déclinés dans un document d'objectif appelé DOCOB. Natura 2000 permet de mobiliser des fonds nationaux et européens et des outils (mesures agroenvironnementales) sur des actions ciblées dans le DOCOB. Le réseau Natura 2000 n'a pas de portée règlementaire, mais doit être pris en compte dans les documents d'aménagement.

Le territoire de la COBAS est concerné par 5 zones spéciales de conservation (ZSC) et 1 zone de protection spéciale (ZPS). Celles-ci couvrent 9 133 ha, soit environ 28,4 % de la superficie du territoire.

Publication : 02/07/2024 d'Arcadon Sud

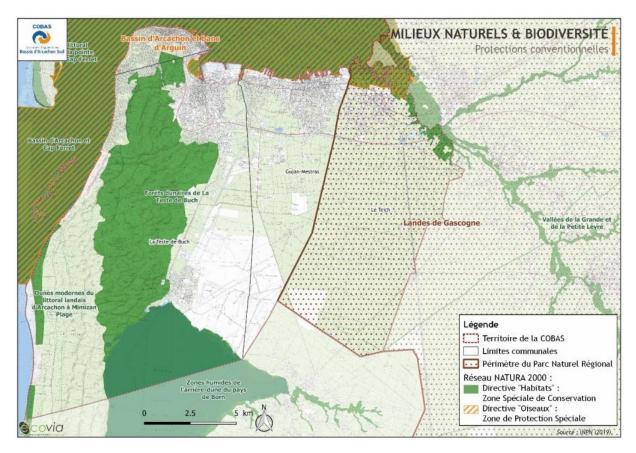
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



Tableau 11 : Sites Natura 2000 présents sur le territoire de la COBAS

Natura 2000	Code	Surface totale du site (ha)	Surface N2000 PDM (ha)	Part comprise dans la COBAS (%)	Part de la COBAS concernée (%)			
Zone Spéciale de Conservation (Directive Habitats)								
Bassin d'Arcachon et Cap Ferret	FR7200679	22 638,75	520,49	2,30	1,62			
Dunes modernes du littoral landais	FR7200710	738,00	287,89	39,01	0,90			
d'Arcachon à Mimizan Plage								
Forêts dunaires de La Teste-de-Buch	FR7200702	5333,78	5333,78	100	16,59			
Vallées de la Grande et de la Petite	FR7200721	5597,23	209,81	3,75	065			
Leyre								
Zones humides de l'arrière-dune du	FR7200714	12 915,22	2260,19	17,50	7,03			
pays de Born								
Zone de Protection Spéciale (Directive Oiseaux)								
Bassin d'Arcachon et banc d'Arguin	FR7212018	22 639,14	520,49	2,30	1,62			

La carte suivante illustre le réseau Natura 2000 sur le territoire.



1.5.2. Sites Natura 2000 potentiellement concernés et étude simplifiée des incidences potentielles

Sur l'ensemble de ces périmètres NATURA 2000, des secteurs de projet sont prévus :

- La ZSC FR7200702 « Forêts dunaires de La Teste-de-Buch » située sur le territoire, 16,6% de la superficie de la COBAS est impactée par le projet de piste cyclable (piste N°7).
- La ZPS « Bassin d'Arcachon et banc d'Arguin », qui se superpose sur le domaine maritime avec la ZSC « Bassin d'Arcachon et cap Ferret », est concernée par le parc relais N°1 et le projet de piste N°19.
- → Site « Bassin d'Arcachon et banc d'Arguin »





Description

Le bassin d'Arcachon regroupe différents milieux caractéristiques qui en font une zone de reproduction, d'alimentation et d'abri pour l'avifaune marine. Les habitats marins et côtiers représentent seulement 7% du site qui couvre essentiellement le secteur marin.

La présence de la plus grande surface d'Europe d'herbiers à zostères, une biodiversité importante de mollusques et de crustacés, la présence de dunes hydrauliques sous-marines et de bancs découverts, de zones de frayères et de nurseries de poissons offrent des zones d'alimentations importantes pour les oiseaux d'eau et marins.

La lagune abrite une importante communauté d'oiseaux d'eau d'origine européenne (100 000 oiseaux d'eau) pendant l'hiver dont les Sternes Caugek. Le Banc d'Arguin est classé dans la catégorie des secteurs sensibles pour le développement et la croissance de cette espèce pendant la saison estivale ainsi que pour les puffins des Baléares, espèce classée par l'UICN en danger critique d'extinction.

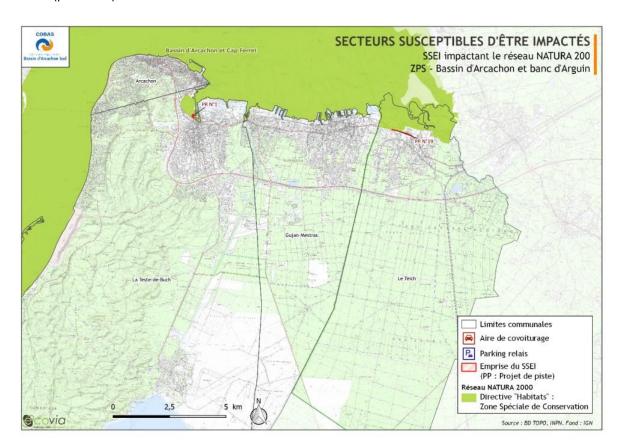
Pressions et enjeux

Le site comprend le sémaphore de Cap Ferret. Plus généralement, les espaces marins inclus dans le périmètre sont mobilisés pour assurer la protection du territoire national, y compris à un niveau stratégique. Les activités de défense, d'assistance et de sauvetage, de prévention et de lutte contre la pollution et de police en mer n'ont pas été remises en cause lors de la désignation du site. Le site est géré par le PNM du Bassin d'Arcachon (un plan de gestion est en préparation).

Par ailleurs, le site présente une vulnérabilité liée à la qualité de l'eau (pollutions agricoles et urbaines), à l'artificialisation des berges et de la côte, et à la perturbation de la tranquillité des espaces de nidification ou de gagnage par les loisirs aquatiques ou la fréquentation des berges.

Etude simplifiée des incidences potentielles

Le plan d'action implique des réaménagements en secteur urbanisés en bordure sud-ouest du site (PR n°1) et sud-est (piste n°17).







Comme déjà précisé, le parc relais N°1 et le projet de piste N°19 se situent en bordure du site en contexte urbain déjà aménagé ou dégradé comme le montre les deux zooms suivants.

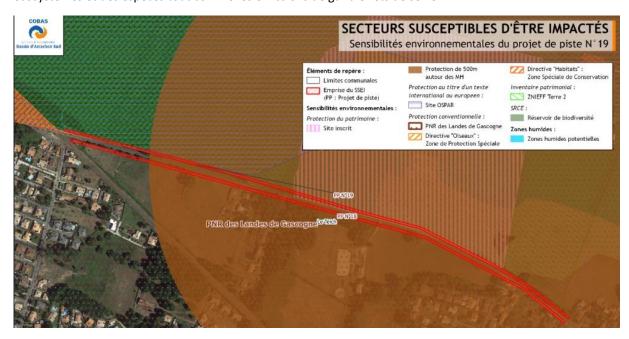
Les pressions constatées sur le site se localisent surtout dans l'espace maritime et sur le long du rivage. Or, ces deux projets situés au sud du site sont éloignés des secteurs à enjeux de conservation.

Les parcs relais visent à faciliter l'accès aux sites touristiques en période estivale, en étant localisé en amont des sites. 30 à 70 stationnements sont



prévus. Par ailleurs, le PDM précise que « les parcs relais seront **végétalisés** pour désimperméabiliser et renaturer les sols pour lutter contre les risques d'inondation et les îlots de chaleur. De la végétation pourra être ajoutée pour améliorer le confort des usagers et créer des zones d'ombres [...]. L'aménagement offrira **flexibilité et réversibilité**, permettant de s'adapter aux évolutions des besoins au cours de l'année et dans les années à venir. Ils relais fonctionneront uniquement en période haute (de juin à septembre), puis pourront fonctionner à l'année en fonction de la fréquentation. Il sera nécessaire de réaliser pour chacun des secteurs envisagés, une étude de définition précise.

Ces deux projets ont donc pour objectifs d'apaiser les circulations automobiles à travers le report modal vers les transports collectifs et l'utilisation du vélo. Ainsi, la qualité de l'air devrait s'améliorer au bénéfice également des écosystèmes et des espèces tout comme les émissions de gaz à effets de serre.







→ Site « Forêts dunaires de La Teste-de-Buch »

Description

Le site s'étire au sud du bassin d'Arcachon sur plus de 15 kilomètres de long et s'étend sur 5312 ha sur les communes de La Teste de Buch et Arcachon (seulement 38ha). Il est entouré par les prés salés ouest de la Teste de Buch au Nord, le lac de Cazaux Sanguinet au Sud, la craste de Nezer à l'Est et la Dune du Pilat à l'Ouest.

Plusieurs périmètres se retrouvent sur le site avec deux espaces naturels sensibles - le site classé de la « Dune du Pyla et de la forêt usagère » et le site inscrit de la « Forêt usagère de la Teste » (littoral et extension) - quatre zones naturelles d'intérêt floristiques et faunistiques (ZNIEFF), un statut forestier particulier (forêt privée usagère dont la valeur originale est reconnue).

Le site comprend 7 habitats d'intérêt communautaire dont 2 d'intérêt prioritaire :

- Dunes boisées des régions atlantique, continentale et boréale (566 ha);
- Dunes boisées littorales thermo-atlantiques à Chêne vert (149 ha);
- Arrières-dunes boisées à Chêne pédonculé (4054 ha);
- Aulnaies, saulaies, bétulaies et chênaies pédonculées marécageuses arrière dunaires (256 ha);
- Chênaies pédonculées à Molinie bleue (9 ha);
- Pelouses rases annuelles arrière dunaires (habitat prioritaire) (10 ha).
- Ourlets acidiphiles héliophiles à Ciste à feuille de sauge et Garance voyageuse (habitat prioritaire, présent sur l'ensemble de la zone mais sous forme très localisé).

La quasi-totalité de ces habitats communautaires est représenté par des boisements (environ 90%). Une très faible proportion est occupée par les landes sèches (< à 0.5 %) et les pelouses arrière dunaires d'intérêt prioritaire (< à 1 %).

Le site n'abrite aucune espèce végétale d'intérêt communautaire, mais 3 espèces végétales présentant un intérêt patrimonial, de niveau national ou régional, ont été recensées (Bruyère du Portugal, Fougère des marais, Leucobryum glauque).

L'intérêt faunistique repose sur la présence de 6 espèces faunistiques inscrites à l'annexe II de la Directive « Habitats » :

- Insectes : Grand Capricorne, Damier de la succise, Fadet des Laîches.
- Mammifères : Grand rhinolophe, Petit Rhinolophe, Minioptère de Schreibers.

Ces trois dernières espèces ont été observées au niveau du site de l'Eden au Nord-ouest du site (ensemble de bunkers). Ces bunkers constituent des gîtes pour les chauves-souris cavernicoles tandis que les chênes (vert et pédonculé) présentent un intérêt certain pour ces espèces.

Pressions et enjeux

L'activité sylvicole est très représentée, avec 95% du site recouvert par les forêts dunaires. La chasse est également importante. Ensuite, l'extraction pétrolière représente 13 % de la production d'hydrocarbures en France. Enfin, les activités touristiques exercent une forte pression touristique en été (Bassin d'Arcachon, Dune du Pilat, Cazaux...).

On constate sur l'ensemble du site un état de conservation des boisements dunaires moyen à mauvais. Ceci s'explique principalement par la rareté des feuillus âgés et sénescents en strate arborée, la difficulté de régénération du Pin maritime et le caractère intensif de certains boisements. Aussi, l'état de conservation des populations des deux espèces d'insectes saproxylophages ne semble pas bon.

Enfin, les boisements humides (intérêt patrimonial majeur), localisés à l'Est du site, s'assèchent progressivement, et des espèces invasives (notamment à proximité des cabanes) sont relevés.

Etude simplifiée des incidences potentielles

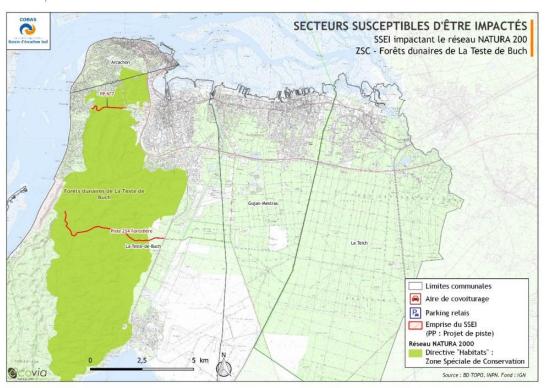
Le plan d'action implique des réaménagements le long de deux axes routiers traversant le site au nord le long de la D217 (aménagement d'une piste cyclable n°7).

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE Accusé certifié exécutoi^{COBAS} Réception par le préfet 02/07/2024

Publication: 02/07/2624 d'Arcachon Sud

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS





Le projet de piste n°7 longera la D217 (boulevard Lignon) qui traverse l'espace forestier. Le PDM ne précise pas si l'aménagement de la voirie induira un élargissement de la voie ou bien sera réalisé sur l'emprise existante. Il est précisé à l'action 8 « Les aménagements cyclables réalisés limiteront autant que possible l'artificialisation des sols, en particulier dans le cas de la traversée d'espaces naturels et sensibles. »

Précisons qu'à la suite des incendies de feux de forêt, la piste 214 forestière qui servait aux véhicules des pompiers et aux riverains pourra être interdite à la circulation motorisée. Ceci engendrerait un apaisement des pressions liées à la circulation sur le secteur.

1.5.3. Mesures ERC recommandées

L'évaluation environnementale recommande en complément des mesures du chapitre 3, les mesures suivantes :

- Réaliser une étude d'impact des trois projets afin de qualifier les incidences plus précisément
- Etudier la possibilité de transplanter les arbres devant être supprimés. Si cela n'était possible, veiller à leur valorisation en bois d'œuvre ou énergétique.
- Mettre en œuvre les mesures ERC définies par l'étude d'impact
- Ne pas engendrer de nouvelle rupture de continuité entre les deux côtés du massif boisé par l'ajout de dispositifs de sécurisation des voies cyclables

Les aménagements devront être le plus naturel possible (privilégier l'utilisation de bois d'œuvre, revêtement naturel, perméable pour les piste cyclables) afin de respecter le caractère des sites traversés.

1.5.4. Conclusion sur les incidences potentielles du PDM sur le Réseau Natura 2000

Trois secteurs de projets se situent dans deux sites du réseau Natura 2000 : « Forêts dunaires de La Teste-de-Buch » « Bassin d'Arcachon et banc d'Arguin ». Deux projets correspondent à la réalisation de pistes cyclables le long de voies routières existantes. Ces pistes cyclables ont pour objectif d'apaiser le trafic automobile, d'où une réduction potentielle du risque de mortalité par choc. Le PDM précise que « les aménagements cyclables réalisés limiteront autant que possible l'artificialisation des sols, en particulier dans le cas de la traversée d'espaces naturels et sensibles ». Au regard de l'emprise des pistes cyclables et de leur localisation, leurs incidences ne sont pas estimées de nature à remettre en cause l'état de conservation des habitats et espèces à l'origine de la désignation des deux sites.





Le parc relais n°1 est prévu en bordure sud-ouest du site « Bassin d'Arcachon et banc d'Arguin » sur un espace déjà dégradé, localisé en bordure de voirie, à l'opposé des espaces à enjeux de conservation des espèces d'intérêt communautaire du site. Au regard de ces informations, de la qualité des aménagements recherchés et en l'absence de localisation précise, la présente évaluation estime que les incidences sur le fonctionnement du site ne seront pas significatives.

Pour autant, des mesures ERC ont été définies. Les études de définition devront s'assurer à l'échelle de chacun de ces projets de retenir la meilleure solution et d'établir précisément les mesures ERC s'appliquant. La COBAS devra s'assurer de leur mise en œuvre effective à travers le suivi du PDM prévu en action 25.

Aussi, le PDM n'engendrera pas d'incidences susceptibles de remettre en cause les habitats et espèces ayant conduits à la désignation des sites NATURA 2000.

2. Mesures ERC

Les actions proposées dans le PDM vont dans le sens d'une optimisation des flux de transports individuels et collectifs et d'un développement des modes actifs. Aucune mesure n'est donc à mettre en place dans le cadre de sa mise en œuvre sur les aspects énergie, gaz à effets de serre, nuisances sonores et qualité de l'air.

Comme il l'a été relevé précédemment, le PDM apporte une moins-value sur certains enjeux environnementaux. Aussi des mesures d'évitement, de réduction (éventuellement de compensation) ont été identifiées.

2.1. Les mesures inclues dans le plan d'action

Le tableau suivant récapitule les mesures inclues dans les fiches actions :

1	Anticiper l'aménagement du territoire en visant une mobilité plus durable	Les espaces libérés le seront au profit de la végétalisation (lutte contre les îlots de chaleur, développement de la biodiversité en ville, lutte contre les inondations, infiltration des eaux, etc.) et au profit des modes alternatifs moins consommateurs d'énergie et moins polluants que la voiture individuelle.
5	Faciliter l'accès aux sites touristiques tous modes	La végétalisation des cheminements et des parcs relais permettra de désimperméabiliser, renaturer les sols et ne pas aggraver les risques d'inondation.
11	Faire de la rue, un espace agréable pour les piétons, incluant les engins de déplacements personnels	Ces aménagements qualitatifs engendreront par ailleurs une plus- value paysagère notable.
17	Améliorer et développer les mobilités alternatives	Un traitement paysager est prévu au niveau de ces aires et constituera une plus-value en matière de cadre de vie.
20	Etudier un schéma directeur logistique, pour proposer des évolutions de réglementation et engager des réflexions sur un fret alternatif	Une vigilance pourra être portée sur les incidences environnementales négatives de certains de certains modes (fret aérien et fret maritime notamment).
21	Développer les services de proximité et étudier l'implantation de nouveaux espaces logistiques	En matière d'énergie, les véhicules propres (triporteur électrique, normes Euro VI, véhicules électriques, etc.) seront encouragés pour le dernier kilomètre.
26	Mener des actions de communication et de sensibilisation auprès des usagers	La communication et la sensibilisation à l'écomobilité





La réalisation des pistes cyclables et des cheminements piétons participera à l'évolution des perceptions paysagères dans l'espace urbain et dans les espaces périurbains des autres communes de l'agglomération. Des principes d'intégration paysagère seront suivis lors de ces réalisations et lors des réaménagements de voiries ou d'arrêts de transport dans un respect des identités paysagères locales.

2.2. Mesures ERC complémentaires

Il est rappelé que les projets de construction d'infrastructures routières font l'objet d'une étude d'impact conformément à la règlementation en vigueur et que l'évaluation environnementale du PDM ne se substitue en aucun cas à celle-ci.

Une vigilance importante sera de mise sur les aménagements réalisés pour s'assurer de la prise en compte des enjeux de biodiversité et la mise en œuvre de la démarche ERC (éviter, réduire, compenser).

2.2.1. Consommation d'espace

La création de voieries en site propre, la requalification de la piste 214 forestière, la création de pistes cyclables peuvent être source d'artificialisation supplémentaire suivant la largeur actuelle des voies et leur localisation. La création d'aires de covoiturage et de parc relais seront également à l'origine de nouvelles emprises bâties.

Aussi, l'évaluation environnementale recommande les mesures de réduction suivantes selon un principe d'économie d'espace :

- La largeur des voiries sera adaptée au mieux des usages prévus ;
- Le stationnement pourra être envisagé en parkings souterrains ou en silo lorsque cela sera possible;
- Les nouveaux aménagements devront être privilégiés sur les espaces déjà urbanisés ou dégradés;
- Les principes de mutualisation des différents espaces seront développés afin de garantir une utilisation maximale de l'offre par différents usagers, par exemple :
 - Installation de systèmes de production d'énergie renouvelable sur les parkings et les aires de stationnement;
 - Végétalisation (toitures, murs, abords, etc.) par des espèces endémiques ou adaptées aux évolutions climatiques;

2.2.2. Milieu naturel, biodiversité

Les mesures pour réduire les incidences des actions du PDM sur les milieux naturels et la biodiversité consisteront à :

- Tenir compte, en amont des différents projets, de l'intérêt écologique du site, des espaces verts et arborés ;
- Privilégier les projets ayant le moindre impact sur le milieu ;
- Intégrer au financement et à la mise en œuvre des projets des mesures de compensation (restauration des corridors écologiques, reconstitution de milieux, aménagement de passages à faune, etc.).

En milieu urbain, la préservation des alignements d'arbres, des arbres isolés et de tout élément végétal et la reconstitution de zones végétalisées devront être une priorité lors du réaménagement des voies.

Pour suivre la mise en œuvre du PDM et ses effets sur les espaces naturels, il est intéressant d'assurer un suivi écologique de chaque projet, de sa conception à sa réalisation : choix du projet en fonction des critères environnementaux, mesures de réduction entreprises, mesures de compensation mises en place (rétablissement d'une continuité, reconstitution d'un milieu...).

2.2.3. Ressources en eau

Les navettes pourront provoquer des rejets polluants des eaux côtières dus aux moteurs thermiques (action 3) aussi l'expérimentation de navettes à propulsion électrique devrait être privilégiée.

Par ailleurs, afin de réduire l'incidence des actions du PDM sur la ressource en eau, différentes mesures peuvent être envisagées à l'échelle des projets :





- Réduire l'imperméabilisation des différents aménagements (croisant le principe d'économie d'espace) ;
- Mettre en place les mesures adaptées au regard de la sensibilité et la vulnérabilité des milieux, pour chaque ouvrage ou aménagement potentiellement polluant (protection des captages d'alimentation en eau potable, gestion alternative des eaux pluviales, traitement adapté des eaux de ruissellement avant rejet dans le milieu récepteur);
- Mettre en place les précautions particulières durant les phases de chantiers (protection des rivières, surveillance des dépôts...).

2.2.4. Risques naturels et technologiques

Les aménagements devront prendre en compte les contraintes hydrauliques en recherchant la transparence hydraulique et en limitant l'imperméabilisation de sols. Des matériaux drainants seront préférés dans toute opération de création ou réaménagement de voirie. Les surfaces végétalisées seront maximisées.

2.2.5. Ressources minérales et déchets

Ces mesures sont regroupées du fait de la nature commune des pressions exercées sur ces deux enjeux. La création de parcs relais, le mobilier urbain modifié ainsi que les réaménagements de voirie nécessiteront des matériaux de construction et produiront des déchets du BTP

Le réemploi direct sur chantier et l'usage de techniques plus économes en matériaux doivent être recherchés :

- Les cahiers des charges des travaux devront prévoir une part de matériaux recyclés ou de ressources secondaires afin de réduire les extractions de granulat.
- Une gestion optimale des déchets des chantiers sera mise en place de manière à favoriser leur réemploi et leur recyclage.
- La proximité des sources de production sera recherchée.

3. Méthodologie utilisée pour la réalisation de l'évaluation

Conformément à l'article R. 122-20 du Code de l'environnement, le rapport environnemental comprend :

• 8 ° Une présentation des méthodes utilisées pour établir le rapport sur les incidences environnementales et, lorsque plusieurs méthodes sont disponibles, une explication des raisons ayant conduit au choix opéré.

Le présent chapitre présente ainsi la méthodologie utilisée pour la réalisation de l'évaluation environnementale du PDM de la COBAS.

3.1. Généralités sur la démarche d'évaluation environnementale du PDM de la COBAS

L'évaluation environnementale du PDM de la COBAS a été conçue de façon à placer l'environnement au cœur du processus de décision. Elle a été conduite en parallèle de l'élaboration du PDM avec des phases d'échanges avec l'intercommunalité (services techniques urbanisme, environnement, les élus en charge du dossier, etc.), les communes, le bureau d'études en charge de l'élaboration du projet de PDM et les services d'Etat.

Il s'agit donc d'une démarche itérative accompagnant chaque étape de l'élaboration du document de planification et permettant d'ajuster le projet. Des modifications conséquentes ont donc été inscrites dans le PDM, à la suite de cette démarche d'allers-retours entre le projet et les résultats de son analyse environnementale.

L'analyse finale des incidences environnementales du PDM est en grande partie axée sur les secteurs susceptibles d'être impactés où les risques d'incidences y sont, en effet, plus importants.

3.2. Limites de l'évaluation environnementale

La méthode d'évaluation environnementale reprend, en l'adaptant, le contenu de l'étude d'impact des projets. Mais les propositions d'actions et les projets qui en découlent ne sont pas toujours définis et localisés avec précision sur le territoire. Chaque projet, notamment ceux d'infrastructures, doit donc faire l'objet d'une étude d'impact particulière.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE

Accusé certifié exécutoico Réception par le préfet 02/07/2024 Publication : 02/07/2024 d'Arrachon sud

PDM COBAS – Annexe environnementale – version avant approbation

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



Les enjeux à prendre en compte et les mesures à proposer ne sont ni de même nature, ni de même échelle et de même degré de précision que ceux évalués lors d'un projet d'aménagement localisé et défini techniquement. Ainsi, les incidences des différents projets inscrits dans le PDM ne sont abordées qu'au regard de leur état d'avancement. En revanche, l'évaluation environnementale formule des recommandations visant à encadrer les projets dont les contours précis restent flous par rapport aux enjeux environnementaux identifiés à leur niveau ou à proximité.

Les incidences environnementales de la mise en œuvre du PDM sont quantifiées dans la mesure du possible. L'estimation des surfaces consommées par les projets demeure relativement accessible, ce n'est pas le cas pour toutes les données environnementales.

L'évaluation quantitative des actions du PDM est donc réalisée dans la mesure du possible (disponibilité des outils) tandis que l'analyse qualitative des orientations du PDM est systématiquement menée.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet 02/07/2024

Publication : 02/07/2024 d'Arcachon Sud

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



Dispositif de suivi environnemental

Conformément à l'article R. 122-20 du Code de l'environnement, le rapport environnemental comprend :

- la présentation des critères, indicateurs et modalités y compris les échéances retenues :
 - a) pour vérifier, après l'adoption du plan, schéma, programme ou document de planification, la correcte appréciation des effets défavorables identifiés au 5° et le caractère adéquat des mesures prises au titre du 6°;
 - b) pour identifier, après l'adoption du plan, schéma, programme ou document de planification, à un stade précoce, les impacts négatifs imprévus et permettre, si nécessaire, l'intervention de mesures appropriées;

Le présent chapitre concerne l'analyse des résultats de l'application du PDM sur l'environnement. La COBAS sera responsable du suivi des indicateurs présentés ci-après.

1. Les différents types d'indicateurs de suivi

Un indicateur quantifie et agrège des données pouvant être mesurées et surveillées pour suivre l'évolution environnementale du territoire.

Plusieurs méthodes de classification des indicateurs existent, notamment celles établies par l'Organisation de Coopération et de Développement économiques (OCDE) qui fait référence. De ce son côté, le MEDAD propose aussi de suivre des indicateurs d'état, de pression et de réponse :

- Les **indicateurs d'état**. En matière d'environnement, ils décrivent l'état de l'environnement du point de vue de la qualité du milieu ambiant, des émissions et des déchets produits. Exemple : Taux de polluants dans les eaux superficielles, indicateurs de qualité du sol, etc.
- Les **indicateurs de pression**. Ils décrivent les pressions naturelles ou anthropiques qui s'exercent sur le milieu. Exemple : Évolution démographique, Captage d'eau, Déforestation, etc.
- Les **indicateurs de réponse**. Ils décrivent les politiques mises en œuvre pour limiter les impacts négatifs. Exemple : Développement des transports en commun, Réhabilitation du réseau d'assainissement, etc.

Dans le tableau présenté en page suivante, les indicateurs sont classés selon ces 3 catégories élémentaires. De plus, il est précisé qu'il a été proposé un nombre d'indicateurs limité, facilement mobilisables, et les plus pertinents possibles pour compléter les indicateurs déjà associés aux actions du PDM.

2. Propositions d'indicateurs

Le tableau ci-après liste, pour les différentes thématiques environnementales étudiées, une première série d'indicateurs identifiés comme étant intéressants pour le suivi de l'état de l'environnement du territoire de la COBAS. Ils permettent de mettre en évidence des évolutions en matière d'amélioration ou de dégradation de l'environnement, sous l'effet notamment des aménagements prévus par le PDM.

Il est proposé que ces indicateurs soient mis à jour selon des périodicités variables. Avant la mise en place effective d'un tel tableau de bord, il sera important de valider le choix des indicateurs finalement les plus pertinents à suivre, en fonction de leur utilité et de leur disponibilité.

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE Accusé certifié exécutoicobas Réception par le préfet 02/07/2024 Publication : 02/07/2024 d'Arcachon Sud

. Marie-Hélène DES <u>ESGAULX, Pr</u>ésidente de la COBAS



ESGAULX, Présiden	te de la COBAS		1	
Thématiques environnementales	Indicateurs/Variables	Type d'indicateurs	Source	Fréquence de suivi
Émissions de GES	Mesures des GES émis annuellement (en tCO ₂ e) par le secteur des transports	État	AREC Nouvelle Aquitaine	4 ans
	Parts d'usage de chaque mode (flux domicile-travail issu du recensement général de la population ou enquête dans les secteurs de densification urbaine)	État	COBAS (action 1)	en continu
	Distance moyenne quotidienne parcourue par les habitants de la COBAS	État	COBAS (action 1)	en continu
Maitrise de la demande	Nombre de kilomètres de sites propres dédiés aux bus	Réponse	COBAS (action 8)	moyen terme
énergétique	Nombre de parcs relais réalisés et nombre de places de stationnement correspondantes	Réponse	COBAS (action 5)	court terme
	Fréquentation des parcs relais	État	COBAS (action 5)	court terme
	Nombre et type d'aménagement piéton réalisé	Réponse	COBAS (action 11)	Court à moyen terme
	Mesures des NOx émis annuellement (en tonnes équivalent CO ₂) par le secteur des transports	État	Atmo Nouvelle Aquitaine	4 ans
Qualité de l'air &	Nombre de dépassements annuels de la valeur limite règlementaire en NO2	État	Atmo Nouvelle Aquitaine	Annuel
santé	Evolution de la densité de population (notamment aux abords des axes forts de transports)	Réponse	COBAS (action 1 du PDM)	continu
	Nombre de dépassements annuels de la valeur limite règlementaire en PM2,5	État	Atmo Nouvelle Aquitaine, Invent'Air	Annuel
	Nombre de kilomètres de voirie apaisée	Réponse	COBAS (action 15)	Moyen terme
	Nombre de kilomètres de voies aménagées en faveur du respect des limitations de vitesse	Réponse	COBAS (action 15)	Moyen terme
	Linéaire des différentes catégories de voies selon le classement sonore des infrastructures DDT	État	DDT	5 ans
Nuisances sonores	Evolution du nombre de points noirs du bruit (PNB) recensés sur le territoire	État	COBAS	5 ans dans le cadre de la révision des cartes de bruit du PPBE
	Part de la population exposée à la valeur limite règlementaire de 68 dB(A)	État	COBAS	5 ans dans le cadre de la révision des cartes de bruit du PPBE
	Fréquentation du réseau ferroviaire, de la navette maritime, des lignes de bus, des lignes de cars	État	COBAS (action 1)	5 ans
	Linéaire d'aménagement cyclable créé (km)	Réponse	COBAS (action 6)	moyen terme
	Fréquentation des aménagements cyclables (nombre de cyclistes par jour)	État	COBAS (action 8)	Annuel
	Nombre de kilomètres de voirie requalifiée ou doublée	État	COBAS (action 14)	Long terme (Infrastructure)
	Nombre de bornes de recharge électriques implantées	Réponse	COBAS (action 17)	Moyen terme
	Consommation énergétique du territoire par le secteur du transport	État	AREC Nouvelle Aquitaine	5 ans
	Part des énergies renouvelables consommées par le secteur des transports	État	AREC Nouvelle Aquitaine	5 ans
Impact des projets portés par le PDM	Artificialisation des sols liées aux infrastructures et aménagements réalisées (extension en ha)	État		
	Nombre d'infrastructures fragmentant les réservoirs de biodiversité et coupant des corridors écologiques (trames vertes et bleues)	Pression]	
	Linéaire de voie verte bénéficiant d'un traitement adapté au maintien des fonctionnalités écologiques	Réponse	COBAS (action 29 et	En continu de la réalisation des
	Nombre de projets inscrits au PDM ayant fait l'objet d'un traitement paysager ou d'une revégétalisation	Réponse	25)	projets - Bilan à 5 ans
	Linéaire d'infrastructures concernées par un périmètre (rapproché et/ou éloigné) de captage	Réponse		
	Linéaire d'infrastructures concernées par l'atlas des zones inondables	État		
	Taux de réemploi direct des déchets de chantiers	Réponse		

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE

Accusé certifié exécutoicobas

Réception par le préfet 02/07/2024

Publication : 02/07/2024

Accusé certifié exécutoicobas

Réception par le préfet 02/07/2024

PDM COBAS – Annexe environnementale – version avant approbation

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



, o, to E, t, 1 1001a01.	10 40 14 000710		
	Taux d'incorporation de ressources recyclées et de produits bois dans les matériaux de construction	Réponse	
	Linéaire aménagé favorisant l'infiltration des eaux pluviales	Réponse	

3. Modalités de suivi

Le suivi du PDM comprend :

- le calcul des indicateurs ;
- leurs interprétations ;
- les propositions éventuelles de mesures correctrices à apporter.

Il sera réalisé dans le délai légal imparti de 5 ans à compter de la date d'approbation du PDM. Il pourra être réalisé par un spécialiste de l'environnement, ou une autre structure compétente en la matière.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE Accusé certifié exécutoi^{COBAS®}

Réception par le préfet 102/07/2024 Publication : 02/07/2024 d'Arcachon Sud

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



Annexes

PDM COBAS – Annexe environnementale – version avant approbation



Annexe 1 : Réglementation concernant la qualité de l'air (Source : ATMO Grand Est)

Objectifs de qualité de l	'air		
Dioxyde d'azote (NO ₂)	Santé	40 μg/m³ — moyenne annuelle	Article R221-1 Modifié par le décret n° 2010-1250 du 21 octobre 2010 — art.1 Version en vigueur au 7/01/2011
Dioxyde de soufre (SO₂)	Santé	50 μg/m³ — moyenne annuelle	Article R221-1 Modifié par le décret n° 2010-1250 du 21 octobre 2010 — art.1 Version en vigueur au 7/01/2011
Particules (PM10)	Santé	30 μg/m³ — moyenne annuelle (particules en suspension de diamètre aérodynamique inférieur ou égal à 10 μm)	Article R221-1 Modifié par le décret n° 2010-1250 du 21 octobre 2010 — art.1 Version en vigueur au 7/01/2011
Particules (PM2,5)	Santé	10 μg/m³ — moyenne annuelle (particules en suspension de diamètre aérodynamique inférieur ou égal à 2,5 μm)	Article R221-1 Modifié par le décret n° 2010-1250 du 21 octobre 2010 — art.1 Version en vigueur au 7/01/2011
Benzène (C₆H₆)	Santé	2 μg/m³ — moyenne annuelle	Article R221-1 Modifié par le décret n° 2010-1250 du 21 octobre 2010 — art.1 Version en vigueur au 7/01/2011
Plomb (Pb)	Santé	0,25 μg/m³ — moyenne annuelle	Article R221-1 Modifié par le décret n° 2010-1250 du 21 octobre 2010 — art.1 Version en vigueur au 7/01/2011
Ozono (O.)	Santé	120 µg/m³ — maximum journalier de la moyenne sur 8 heures, calculé sur une année civile	Article R221-1 Modifié par le décret n° 2010-1250 du 21
Ozone (O₃)	Végétation	6000 μg/m³.h — AOT 40 calculé à partir de valeurs horaires entre 8 h et 20 h de mai à juillet	octobre 2010 — art.1 Version en vigueur au 7/01/2011

Valeurs limites									
Dioxyde d'azote (NO ₂)	Santé	200 μg/m³ — moyenne horaire — à ne pas dépasser plus de 18 heures par an (centile 99,8)	Article R221-1 Modifié par le décret n° 2010-1250 du 21						
bloxyde d azote (NO2)		40 μg/m³ — moyenne annuelle	octobre 2010 — art.1 Version en vigueur au 7/01/2011						
Dioxyde de soufre (SO₂)	Santé	125 µg/m³ — moyenne journalière À ne pas dépasser plus de 3 jours par an (centile 99,2)	Article R221-1 Modifié par le décret n° 2010-1250 du 21 octobre 2010 — art.1						
	Santé	350 μg/m³ — moyenne horaire À ne pas dépasser plus de 24 heures par an (centile 99,7)	Version en vigueur au 7/01/2011						
Particules (PM10)	Santé	50 μg/m³ — moyenne journalière À ne pas dépasser plus de 35 jours par année civile (centile 90,4)	Article R221-1 Modifié par le décret n° 2010-1250 du 21 octobre 2010 — art.1 Version en vigueur au						
		40 μg/m³ — moyenne annuelle	7/01/2011						

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE Accusé certifié exécutoicobas Réception par le préfet 02/07/2024 Publication : 02/07/2024 d'Arcachon Sud

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



Particules (PM2,5)	Santé	25 μg/m³ — moyenne annuelle (particules en suspension de diamètre aérodynamique inférieur ou égal à 2,5 μm) — marges de dépassement autorisées avant la date d'applicabilité : 2010 = 4μg/m³; 2011 = 3μg/m³; 2012 = 2μg/m³; 2013 et 2014 = 1μg/m³	à partir de 2015
Benzène (C ₆ H ₆)	Santé	5 μg/m³ — moyenne annuelle	Article R221-1 Modifié par le décret n° 2010-1250 du 21 octobre 2010 — art.1 Version en vigueur au 7/01/2011
Monoxyde de carbone (CO)	Santé	10 mg/m³ — maximum journalier de la moyenne glissante sur 8 heures	Article R221-1 Modifié par le décret n° 2010-1250 du 21 octobre 2010 — art.1 Version en vigueur au 7/01/2011
Plomb (Pb)	Depuis 2002	0,5 μg/m³ — moyenne annuelle	Article R221-1 Modifié par le décret n° 2010-1250 du 21 octobre 2010 — art.1 Version en vigueur au 7/01/2011

Valeurs cibles				
Ozono (02)	Santé	120 µg/m³ — maximum journalier de la moyenne sur 8 heures à ne pas dépasser plus de 25 jours par an, moyenne sur 3 ans. Applicable au 01/01/2010	Article R221-1 Modifié par le décret n° 2010-1250 du 21	
Ozone (O3)	Végétation	18 000 μg/m³.h — AOT 40 calculé à partir de valeurs horaires entre 8 h et 20 h de mai à juillet en moyenne sur 5 ans. Applicable au 01/01/2010	octobre 2010 — art.1 Version en vigueur au 7/01/2011	
Particules (PM2,5)	Santé	20 μg/m³ — moyenne annuelle (particules en suspension de diamètre aérodynamique inférieur ou égal à 2,5 μm)	Article R221-1 Modifié par le décret n° 2010-1250 du 21 octobre 2010 — art.1 Version en vigueur au 7/01/2011	
Arsenic (As)	Santé	6 ng/m³ — moyenne annuelle du contenu total de la fraction PM10	Applicable au 01/01/2013	
Cadmium (Cd)	Santé	5 ng/m³ — moyenne annuelle du contenu total de la fraction PM10	Applicable au 01/01/2013	
Nickel (Ni)	Santé	20 ng/m³ — moyenne annuelle du contenu total de la fraction PM10	Applicable au 01/01/2013	
Benzo(a)Pyrène (B [a] P)	Santé	1 ng/m³ — moyenne annuelle du contenu total de la fraction PM10	Applicable au 01/01/2013	

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE Accusé certifié exécutoicobas Réception par le préfet 02/07/2024 Publication : 02/07/2024 d'Arcachon Sud

Marie-Hélène DES <u>ESGAULX</u>, <u>Présidente</u> de la COBAS



	sidente de la COBAS					
Seuils de	recommandat	ion et d'alerte				
		Recommandation et information	200 μg/m³ — moyenne horaire			
			400 μg/m³ — moyenne horaire	Article R221-1		
Dioxyde d'a	azote (NO ₂)	Alerte	200 µg/m³ — moyenne horaire Si la procédure d'information et de recommandation a été déclenchée la veille et le jour même et que les prévisions font craindre un nouveau risque de déclenchement pour le lendemain.	Modifié par le décret n° 2010-1250 du 21 octobre 2010 — art.1 Version en vigueur au 7/01/2011		
		Recommandation et information	300 μg/m³ — moyenne horaire	Article R221-1 Modifié par le décret n°		
Dioxyde de soufre (SO ₂)	Alerte	500 μg/m³ — moyenne horaire 3 heures consécutives	2010-1250 du 21 octobre 2010 — art.1 Version en vigueur au 7/01/2011			
		Recommandation et information	180 μg/m³ — moyenne horaire			
		Alerte	240 μg/m³ — moyenne horaire			
Ozone (O₃)	1	Alerte+mesures d'urgence 1	240 µg/m³ — moyenne horaire (3 heures consécutives pour la mise en œuvre de plan d'action à court terme)	Article R221-1 Modifié par le décret n° 2010-1250 du 21 octobre 2010 — art.1		
		Alerte+mesures d'urgence 2	300 µg/m³ — moyenne horaire (3 heures consécutives pour la mise en œuvre de plan d'action à court terme)	Version en vigueur au 7/01/2011		
		Alerte+mesures d'urgence 3	360 μg/m³ — moyenne horaire			
Particules (PM10)		Recommandation et information	50 μg/m³ — moyenne journalière	Article R221-1 Modifié par le décret n°		
	PM10)	Alerte	80 μg/m³ — moyenne journalière	2010-1250 du 21 octobre 2010 relatif à la qualité de l'air Version en vigueur au 7/01/2011		

Niveaux critiques										
Dioxyde de soufre (SO ₂)	Végétation	20 μg/m³ — moyenne annuelle et du 1 ^{er} octobre au 31 mars	Article R221-1 Modifié par le décret n° 2010-1250 du 21 octobre							
Oxydes d'azote (NO _x)	Végétation	30 μg/m³ — moyenne annuelle	2010 — art.1 Version en vigueur au 7/01/2011							

Accusé certifié exécutoir Accusé Certifié ex

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



Annexe 2 : Classement sonore du réseau routier

Source : Classement sonore du département de la Gironde – annexe à l'arrêté préfectoral du 02/06/2016 - DDTM 33

Commune	Voie	Début du tronçon	Fin du tronçon	Tissu	Largeur	TMJA	Vitesse	Pourcentage PL	Laeq jour	Laeq nuit	Catégorie
Arcachon	Boulevard de la Côte d'Argent	Boulevard de l'Océan	Avenue du Parc	О	7	5000	50	3	64	56	5
Arcachon	Boulevard de la Côte d'Argent	Avenue du Parc	av de Montaut	0	7	5000	50	3	64	56	5
Arcachon	Boulevard de la Côte d'Argent	av de Montaut	Allée Risque tout	0	7	5000	50	3	61	53	5
Arcachon	D1250	Fin D1250 48+1070	Panneau agglo Arcachon 47+660	0	7	21 614	50	3	71	63	3
Arcachon	D1250	Panneau agglo Arcachon 47+660	limite de commune La Teste-de-Buch	0	7	26 385	50	3	72	63	3
Arcachon	D650	Av N Deganne	limite de commune La Teste-de-Buch	0	7	9510	50	3	67	58	4
Arcachon	D650	Av N Deganne	Boulevard de l'Océan	0	7	9510	50	3	67	59	4
Gujan- Mestras	A660	D650e3	D652	О	12	38 357	90	6	78	71	2
Gujan- Mestras	A660	limite de commune Le Teich	D650e3	0	20	38 357	130	6	80	73	2
Gujan- Mestras	D260	RD 652	Entrée d'agglomération	0	7	5640	50	3	65	55	5
Gujan- Mestras	D260	D652	Entrée d'agglomération	0	7	5640	50	3	65	55	5
Gujan- Mestras	D260	D652	Entrée d'agglomération	0	7	5640	50	3	65	55	5
Gujan- Mestras	D260	Sortie d'agglomération	RD 650 E3	0	7	5640	50	3	65	55	5
Gujan- Mestras	D260	Allée des écureuils	Allée de Malpont	0	7	5640	50	3	65	55	5
Gujan- Mestras	D260	Rond-Point (Rue Chante Cigale)	Allée des Corsaires	0	7	5640	50	3	65	55	5
Gujan- Mestras	D260	Allée des Corsaires	Allée du Haurat	0	7	5640	50	3	65	55	5
Gujan- Mestras	D260	Allée du Haurat	Limite commune Gujan-Mestras	0	7	5640	90	3	69	60	4
Gujan- Mestras	D260	D650E3	Allée des écureuils	0	7	5640	50	3	65	55	5
Gujan- Mestras	D260	Allée de Malpont	Rond-Point (Rue Chante Cigale)	0	7	5640	50	3	65	55	5
Gujan- Mestras	D260	Sortie d'agglomération Gujan-Mestras	Rue Aime Broustaut	0	7	5640	90	3	69	60	4
Gujan- Mestras	D650	Allée de Canteranne	Entrée d'agglomération	0	7	10 270	70	3	70	61	4
Gujan- Mestras	D650	Entrée d'agglomération	Allée du Haurat	0	7	10 270	50	3	67	59	4
Gujan- Mestras	D650	Allée du Haurat	Rue Camille Dignac	0	7	10 270	50	3	67	59	4
Gujan- Mestras	D650	Rue Camille Dignac	Rue du Maréchal Foch	0	7	10 270	50	3	67	59	4
Gujan- Mestras	D650	Rue du Maréchal Foch	Allée de Fontebride	0	7	10 270	50	3	67	59	4
Gujan- Mestras	D650	Allée de Fontebride	Allée des Places	0	7	10 270	50	3	67	59	4
Gujan- Mestras	D650	Allée des places	Allée des Coquelicots	0	7	10 270	50	3	67	59	4
Gujan- Mestras	D650	Allée des coquelicots	Sortie d'agglomération	0	7	10 270	50	3	67	59	4
Gujan- Mestras	D650E3	Rond-Point (Allée Mansart)	Allée Joseph Vernet	0	7	10 320	50	3	67	59	4
Gujan- Mestras	D650E3	Piste cyclable	D260 (Rond- Point)	0	7	10 320	50	3	67	59	4
Gujan- Mestras	D650E3	Allée François Mauriac	Allée du Lavoir	0	7	10 320	50	3	67	59	4
iviestras		IVIauriac									

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE Accusé certifié exécutoicobas Réception par le préfet 02/07/2024 Publication : 02/07/2024 d'Arcachon Sud

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



Gujan- Mestras	D650E3 D650E3 D650E3 D650E3 D650E3 D650E3 D650E3 D650E3 Route des	tronçon Allée Joseph Vernet Allée du Lavoir D260 (Rond- Point) Allée Natier Bretelle Allée du Fin A660 Début limitation 90 km/h D652 39+000	Piste cyclable Allée du Fin Allée Nattier Allée François Mauriac Rond-Point (Allée Mansart) D650 Bretelle RD 256	0 0 0 0 0	7 7 7 7 7	10 320 10 320 10 320 10 320	50 50 50 50 50	3 3 3	67 67 67 67	59 59 59 59	4 4 4
Gujan- Mestras	D650E3 D650E3 D650E3 D650E3 D650E3 D650E3 Route des	Allée du Lavoir D260 (Rond- Point) Allée Natier Bretelle Allée du Fin A660 Début limitation 90 km/h	Allée Nattier Allée François Mauriac Rond-Point (Allée Mansart) D650 Bretelle RD 256	0 0 0	7 7 7	10 320 10 320 10 320	50	3	67	59 59	4
Gujan- Mestras	D650E3 D650E3 D650E3 D650E3 D650E3 N250 Route des	Point) Allée Natier Bretelle Allée du Fin A660 Début limitation 90 km/h	Allée François Mauriac Rond-Point (Allée Mansart) D650 Bretelle	0 0	7 7 7	10 320 10 320	50		67	59	4
Gujan- Mestras	D650E3 D650E3 D650E3 D650E3 N250 Route des	Allée Natier Bretelle Allée du Fin A660 Début limitation 90 km/h	Mauriac Rond-Point (Allée Mansart) D650 Bretelle RD 256	0	7	10 320		3			
Gujan- Mestras Gujan- Mestras Gujan- Mestras Gujan- Mestras Gujan- Mestras Gujan-	D650E3 D650E3 D650E3 D650E3 N250 Route des	Bretelle Allée du Fin A660 Début limitation 90 km/h	Rond-Point (Allée Mansart) D650 Bretelle RD 256	0	7	10 320		_			
Gujan- Mestras Gujan- Mestras Gujan- Mestras Gujan-	D650E3 D650E3 D652 N250 Route des	Allée du Fin A660 Début limitation 90 km/h	D650 Bretelle RD 256	0	7		30	3		59	4
Gujan- Mestras Gujan- Mestras Gujan-	D650E3 D652 N250 Route des	A660 Début limitation 90 km/h	Bretelle RD 256				50		67		
Mestras Gujan- Mestras Gujan-	D652 N250 Route des	Début limitation 90 km/h	RD 256	0		10 320	50	3	67	59	4
Mestras Gujan-	N250 Route des	90 km/h			7	10 320	50	3	67	59	4
	Route des	D652 39+000	10 00 1	0	7	6680	90	4	70	61	4
			limite de commune La Teste-de-Buch	0	7	35 236	90	5	78	70	2
Gujan- Mestras	Lacs	Allée de Bordeaux	N250	О	7	5000	50	3	64	56	5
Gujan- Mestras	Route des Lacs	Allée de Bordeaux	N250	0	7	5000	70	3	67	58	4
	Route des Lacs	Av du Maréchal de Lattre de Tassigny	Allée de Bordeaux	0	7	5000	50	3	64	56	5
La-Teste- de-Buch	Bd de l'Ocean	Entrée d'agglomération	RD217	0	7	5000	50	3	64	56	5
La-Teste- de-Buch	D112	D217	Fin sens unique	0	7	5000	50	2	64	55	5
La-Teste- de-Buch	D112	Fin sens unique	Début zone 30	0	7	5000	50	2	64	55	5
La-Teste- de-Buch	D112	Début zone 30	Fin zone 30	0	7	5000	30	2	60	52	5
La-Teste- de-Buch	D112	Fin zone 30	RN250	0	7	5000	50	2	64	55	5
La-Teste-	D112	RN250	Sortie	0	7	5000	50	2	64	55	5
de-Buch La-Teste-	D112	Sortie	d'agglomération RD256	0	7	5000	90	2	69	60	4
de-Buch La-Teste- de-Buch	D1250	d'agglomération Panneau agglo Arcachon 47+660	limite de commune La Teste-de-Buch	0	7	26 385	50	3	72	63	3
La-Teste- de-Buch	D1250	limite de commune Arcachon	D259 42+800	0	7	26 385	90	3	76	67	3
La-Teste- de-Buch	D1251	Rue de la Regue Blanque	D650	0	7	21 614	50	3	71	62	3
La-Teste- de-Buch	D1251	Avenue de la Regue Verte	Rue de la Regue Blanque	0	7	21 614	50	3	71	62	3
La-Teste- de-Buch	D1251	D1250	Avenue de la Regue Verte	0	7	21 614	50	3	71	62	3
La-Teste-	D217	Bretelle	Allée du Bois de	0	7	11 698	50	3	68	59	4
de-Buch La-Teste-	D217	RD217E1	Rome Fin zone 30	0	7	11 698	30	2	64	55	5
de-Buch La-Teste-	D217	Fin zone 30	Bretelle d'accès	0	7	11 698	50	2	68	59	4
de-Buch La-Teste-	D217	Bretelle (Bd du	RN250 Bretelle	0	7	11 698	50	3	68	59	4
de-Buch La-Teste-		Pyla)									
de-Buch La-Teste-	D217	Bd Louis Lignon Avenue des	Pare-Feu	0	7	11 698	90	3	73	63	3
de-Buch La-Teste-	D217	Chênes Verts	Bd Louis Lignon Avenue de	0	7	11 698	50	3	68	59	4
de-Buch	D217	D218 Avenue de	l'Eden Avenue des	0	7	11 698	50	3	68	59	4
La-Teste- de-Buch	D217	l'Eden	Chênes Verts	0	7	11 698	50	3	68	59	4
La-Teste- de-Buch	D217	Pare-Feu	Rond-Point (Boulevard d'Arcachon)	0	7	11 698	90	3	73	63	3
La-Teste- de-Buch	D217	Rue du Port	Av Charles de Gaulle	0	7	5000	50	3	64	55	5
La-Teste- de-Buch	D217	Rue du Port	Av Charles de Gaulle	0	7	5000	50	3	64	55	5
La-Teste- de-Buch	D217	Rue du Port	Av Charles de Gaulle	0	7	5000	50	3	64	55	5



Commune	Voie	Début du	Fin du tronçon	Tissu	Largeur	TMJA	Vitesse	Pourcentage	Laeq	Laeq 	Catégorie
La-Teste-	D217	tronçon Rue du Port	Av Charles de	О	7	5000	50	PL 3	jour 64	nuit 55	5
de-Buch La-Teste-	D217	Rue des	Gaulle Rue du Chemin	0	7	5000	50	3	64	55	5
de-Buch La-Teste-	D217	Maraîchers Rue des	des Dames Rue du Chemin	0	7	5000	50	3	64	55	5
de-Buch La-Teste-		Maraîchers	des Dames Av Charles de		7						
de-Buch La-Teste-	D217	Rue du Port	Gaulle rue du Chemin	0		5000	50	3	64	55	5
de-Buch La-Teste-	D217	D112 Allée du Bois de	des Dames	0	6	5000	50	0	64	54	5
de-Buch	D217	Rome	D1250	0	7	11 698	50	3	68	59	4
La-Teste- de-Buch	D218	RD217	Allée Jean Armand	0	7	5000	50	4	65	56	5
La-Teste- de-Buch	D218	Allée Jean Armand	Sortie d'agglomération	0	7	5000	50	4	65	56	5
La-Teste- de-Buch	D218	Sortie d'agglomération	Rond-point du Pyla	0	7	5000	90	4	69	60	4
La-Teste- de-Buch	D218	Garde-Feu n°19	Voie Forestière	О	7	14 928	90	3	74	65	3
La-Teste- de-Buch	D218	La Salie-Nord	Plage de la Salie-Nord	0	7	14 928	90	3	74	65	3
La-Teste- de-Buch	D218	Dulet	Voie Forestière	0	7	14 928	90	3	74	65	3
La-Teste- de-Buch	D218	Plage de la Salie-Nord	Piste cyclable	О	7	14 928	90	3	74	65	3
La-Teste- de-Buch	D218	Voie Forestière	Piste 214	0	7	14 928	90	3	74	65	3
La-Teste- de-Buch	D218	La Salie-Sud	Terrain militaire	0	7	14 928	90	3	74	65	3
La-Teste- de-Buch	D218	Voie Forestière	La Lagune	0	7	14 928	90	3	74	65	3
La-Teste- de-Buch	D218	Observatoire	La Salie-Nord	0	7	14 928	90	3	74	65	3
La-Teste- de-Buch	D218	La lagune	Observatoire	0	7	14 928	90	3	74	65	3
La-Teste-	D218	Piste 214	Voie Forestière	0	7	14 928	90	3	74	65	3
de-Buch La-Teste-	D218	Rond-Point	Dulet	0	7	14 928	90	3	74	65	3
de-Buch La-Teste-	D218	D259 La Roquette	Garde-Feu n°19	0	7	14 928	90	3	74	65	3
de-Buch La-Teste-	D218	Terrain militaire	D83	0	7	14 928	90	3	74	65	3
de-Buch La-Teste-	D218	Piste cyclable	La Salie-Sud	0	7	14 928	90	3	74	65	3
de-Buch La-Teste-	D218	Voie Forestière	Garde-feu de	0	7	14 928	90	3	74	65	3
de-Buch La-Teste-		Garde-feu de	Bayonne		7			3			3
de-Buch La-Teste-	D218	Bayonne Rond-point du	La Roquette	0		14 928	90		74	65	
de-Buch La-Teste-	D259	Pyla Sortie	RN250 Entrée	0	7	12 087	90	2	73	63	3
de-Buch La-Teste-	D650	d'agglomération Entrée	d'agglomération Début de 2 × 2	0	7	12 087	70	3	70	61	4
de-Buch La-Teste-	D650	d'agglomération Début de 2 × 2	voies fin de 2 × 2	0	7	12 087	50	5	68	59	4
de-Buch La-Teste-	D650	voies fin de 2 × 2	voies	0	15	12 087	50	3	67	58	4
de-Buch	D650	voies	100m avant feu	0	7	9510	50	3	67	58	4
La-Teste- de-Buch	D650	100m après feu	sortie d'agglomération	0	7	9510	50	3	67	58	4
La-Teste- de-Buch	D650	Sortie d'agglomération	Entrée d'agglomération	0	7	9510	70	3	70	61	4
La-Teste- de-Buch	D650	limite de commune Arcachon	D1251	О	15	9510	50	3	67	58	4
La-Teste- de-Buch	N250	limite de commune Gujan-Mestras	D259 42+800	0	7	35 236	90	5	78	70	2
Le Teich	A660	limite de commune	limite de commune	О	20	38 357	130	6	80	73	2
Le Teich	D216	Limite de departement	Entree d'agglomeration	0	7	6672	90	1	70	80	4
Le Teich	D260	Allée de Cantaranne	Rond-Point (Avenue de Camps)	0	7	5640	50	3	65	55	5

Accusé certifié exécutoires

Réception par le préfet 02/07/2024

Publication : 02/07/2024

d'Arcachon Sud

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



LOGNOLX, I	residente	Début du						Pourcentage	Laeq	Laeq	
Commune	Voie	tronçon	Fin du tronçon	Tissu	Largeur	TMJA	Vitesse	PL	jour	nuit	Catégorie
Le Teich	D260	D650E1	Rue de Française	0	7	5640	50	3	65	55	5
Le Teich	D260	Rond-Point (Avenue de Camps)	Rue de Caplande	0	7	5640	50	3	65	55	5
Le Teich	D260	Rue de Française	Rond-Point (Rue de Balanos)	0	7	5640	50	3	65	55	5
Le Teich	D260	Rond-Point	D650E1	0	7	5640	50	3	65	55	5
Le Teich	D260	Rue de Caplande	Rond-Point (Le Burgat)	0	7	5640	50	3	65	55	5
Le Teich	D260	Rond-Point (Le Burgat)	Rond-Point	0	7	5640	50	3	65	55	5
Le Teich	D260	Rond-Point (Rue de Balanos)	Rue de Mourey	0	7	5640	50	3	65	55	5
Le Teich	D260	Rond-Point (Le Burgat)	Rond-Point (Le Burgat)	0	7	5640	50	3	65	55	5
Le Teich	D260	Rue de Mourey	D650	0	7	5640	50	3	65	55	5
Le Teich	D260	Rue du Hourney ; sortie Le Teich	Limite commune Gujan-Mestras	0	7	5640	90	3	69	60	4
Le Teich	D650	Limitation commune LE TEICH	Debut limitation 70 km/h	0	7	8750	70	5	70	61	4
Le Teich	D650	Debut limitation 70 km/h	Fin limitation 70 km/h	0	7	8750	70	5	70	61	4
Le Teich	D650	Fin limitation 70 km/h	Entree d'agglomeration	0	7	8750	90	5	72	63	3
Le Teich	D650	Entree d'agglomeration	Rond-point parc regional	0	7	10 270	50	3	67	59	4
Le Teich	D650	Rond-point parc regional	Rue de Jeangard	0	7	10 270	50	3	67	59	4
Le Teich	D650	Rue de Jeangard	Rue du stade	0	7	10 270	50	3	67	59	4
Le Teich	D650	Rue du stade	Sortie d'agglomeration	0	7	10 270	50	3	67	59	4
Le Teich	D650	Sortie d'agglomeration	Debut limitation 70 km/h	0	7	10 270	70	3	70	61	4
Le Teich	D650	Debut limitation 70 km/h	Allee de Canteranne	0	7	10 270	70	3	70	61	4
Le Teich	D650E1	Rue des Pins	D650	0	7	6620	90	3	70	61	4
Le Teich	D650E1	A660	Fin échangeur	0	7	6620	90	3	70	61	4
Le Teich	D650E1	D260	Rue des Pins	0	7	6620	90	3	70	61	4
Le Teich	D650E1	Fin échangeur	D260	0	7	6620	90	3	70	61	4

Annexe 3 : Classement sonore du réseau ferroviaire

Source : Classement sonore du département de la Gironde – annexe à l'arrêté préfectoral du 02/06/2016 - DDTM 33

Commune	Numéro de l'axe	Voie	Début du tronçon	Fin du tronçon	Nombre de voies	Laeq jour	Laeq nuit	Catégorie
Le Teich	655 000	Bordeaux à Irun	Talence	Lamothe	2 voies ou plus	81	78	2
Le Teich	655 000	Bordeaux à Irun	Lamothe	Limite Dept	2 voies ou plus	80	78	2

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet 12/07/2024

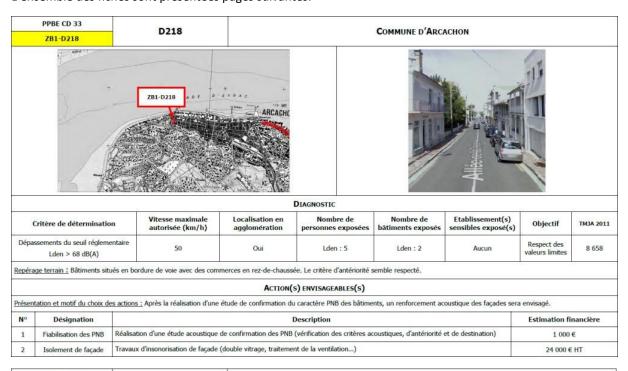
Publication : 02/07/2024 d'Arcachon Sud

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



Annexe 4 : Zones bruyantes sur les routes départementales

Source : Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de 2ème échéance du Département de la Gironde L'ensemble des fiches sont présentées pages suivantes.



	PPBE CD 33	5550				2/5/2/5/2		
	ZB1-D650	D650			COMMUNE D'ARCA	ACHON		
		ARCACHON ZBI-D650	Chenal Proper a basis Notice			Booker		
	7 (12)		19973		F V All			
	N. J. J. S. S.		7 1973	DIAGNOSTIC	1 A			<u> </u>
	Critère de détermination	on Vitesse maximale autorisée (km/h)	Localisation en agglomération	DIAGNOSTIC Nombre de personnes exposées	Nombre de bâtiments exposés	Etablissement(s) sensibles exposé(s)	Objectif	TM3A 2011
	Critère de détermination ssements du seuil réglem Lden > 68 dB(A)	autorisée (km/h)	Localisation en	Nombre de			Objectif Respect des valeurs limites	TMJA 2011 8 778
Dépa	ssements du seuil réglem Lden > 68 dB(A)	autorisée (km/h)	Localisation en agglomération	Nombre de personnes exposées Lden : 6	bâtiments exposés Lden : 5	sensibles exposé(s)	Respect des	A SACTOR OF GROOM
Dépa	ssements du seuil réglem Lden > 68 dB(A)	autorisée (km/h) entaire 30 et 50	Localisation en agglomération Oui a route est en bon état.	Nombre de personnes exposées Lden : 6	bâtiments exposés Lden : 5	sensibles exposé(s)	Respect des	A SACTOR OF GROOM
Dépa Repéra	ssements du seuil réglem Lden > 68 dB(A) ige terrain : Une partie de	autorisée (km/h) entaire 30 et 50	Localisation en agglomération Oui a route est en bon état. I	Nombre de personnes exposées Lden : 6 Le critère d'antériorité semb (s) ENVISAGEABLES(s)	Lden: 5	sensibles exposé(s) Aucun	Respect des valeurs limites	A SACTOR OF GROOM
Dépa Repéra	ssements du seuil réglem Lden > 68 dB(A) ige terrain : Une partie de	autorisée (km/h) entaire 30 et 50 e la rue est pavée, le revêtement de l	Localisation en agglomération Oui a route est en bon état. I ACTION(Nombre de personnes exposées Lden : 6 Le critère d'antériorité semb (s) ENVISAGEABLES(s)	Lden: 5	sensibles exposé(s) Aucun	Respect des valeurs limites	8 778
Dépa Repéra Présen	ssements du seuil réglem Lden > 68 dB(A) ige terrain : Une partie de tation et motif du choix de	autorisée (km/h) entaire 30 et 50 e la rue est pavée, le revêtement de l	Localisation en agglomération Oui a route est en bon état. I ACTION(Nombre de personnes exposées Lden : 6 Le critère d'antériorité semt (S) ENVISAGEABLES(S) u caractère PNB des bâtime Description	Lden : 5 le respecté. ents, un renforcement ac	Aucun Aucun coustique des façades sera	Respect des valeurs limites	8 778

Accusé certifié exécutoires

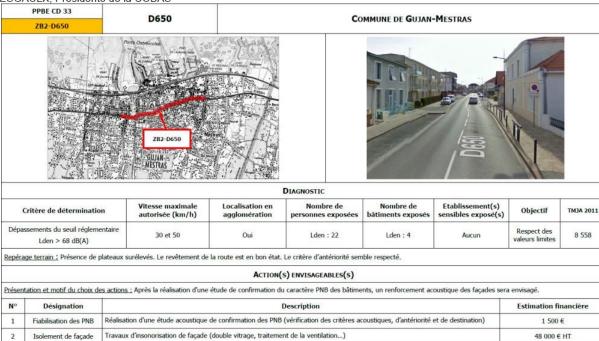
Réception par le préfet 02/07/2024

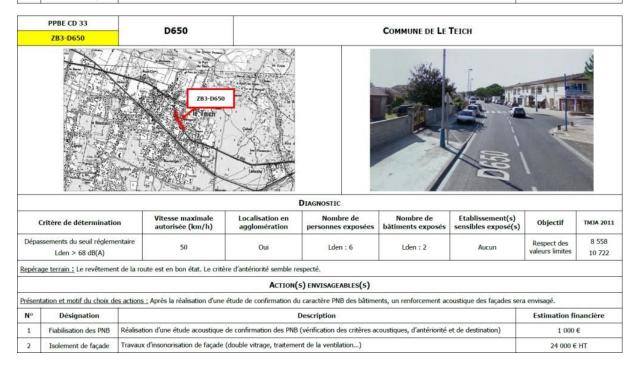
Publication : 02/07/2024

Accusé certifié exécutoires

Réception par le préfet 02/07/2024







Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



Annexe 5 : Liste des sites BASOL

Source : Base de données BASOL – Géorisques – consultée le 05/12/2019

Commune	Nom usuel	Adresse	Activité	Principaux polluants constatés	Situation technique du site
Arcachon	Ancienne usine à gaz - Agence EDF GDF Services du Bassin d'Arcachon	18, rue Georges Méran	Cokéfaction, usines à gaz	?	Site libre de toutes restrictions, travaux réalisés, aucune restriction, pas de surveillance nécessaire
Arcachon	ELF DISTRIBUTION	Quai du Commandant SILHOUETTE	_	?	Site à connaissance sommaire, diagnostic éventuellement nécessaire
Gujan- Mestras	Ancienne décharge Delorme de Gujan-Mestras	Delorme	Décharges d'ordures ménagères	Déchets non dangereux Polluants présents dans les nappes : Cadmium (Cd), Hydrocarbures	Site traité avec surveillance, travaux réalisés, surveillance imposée par AP ou en cours (projet d'AP présenté au CODERST)
Gujan- Mestras	Station-service SHELL	142, Cours de Verdun	Détail de carburants	Polluants présents dans les sols : BTEX, Hydrocarbures Polluants présents dans les nappes : BTEX, Hydrocarbures	Site mis à l'étude, diagnostic prescrit par arrêté préfectoral
Le Teich	BEYNEL MANUSTOCK	7, rue de la Petite Forêt	Scierie avec traitement du bois	ŗ	Site sous surveillance après diagnostic, pas de travaux complets de réhabilitation dans l'immédiat
Le Teich	MANUSTOCK	Avenue de la Côte d'Argent	Traitement du bois	Polluants présents dans les sols ou les nappes : Hydrocarbures	Site traité avec restrictions d'usages, travaux réalisés, restrictions d'usages ou servitudes imposées ou en cours
Le Teich	SIBA - Le Teich	"Lande de la Berle du Tchan"	Ancien site de stockage de boues urbaines	?	Site libre de toutes restrictions, travaux réalisés, aucune restriction, pas de surveillance nécessaire
La Teste- de-Buch	Ancienne station-service jacqueline DEISS	52, rue St- Exupéry	Ancien garage avec station- service exploitée de 1962 à 2000	?	Site mis à l'étude, diagnostic prescrit par arrêté préfectoral
La Teste- de-Buch	COBAS Décharge de Natus	Le Corneau	Décharges d'ordures ménagères	Déchets non dangereux Polluants présents dans les sols : Plomb (Pb)	Site traité avec surveillance, travaux réalisés, surveillance imposée par AP ou en cours (projet d'AP présenté au CODERST)
La Teste- de-Buch	Décharge de Mariolan	Mariolan	Décharges d'ordures ménagères	Hydrocarbures	Site traité avec restrictions d'usages, travaux réalisés, restrictions d'usages ou servitudes imposées ou en cours
La Teste- de-Buch	SHELL Pyla	5 Rond-Point du Figuier	Détail de carburants	Polluants présents dans les nappes : BTEX, Hydrocarbures	Site traité avec surveillance, travaux réalisés, surveillance imposée par AP ou en cours (projet d'AP présenté au CODERST)
La Teste- de-Buch	SNC ALVEA	260 Avenue Henry Becquerel	Station-service	?	Site libre de toutes restrictions, travaux réalisés, aucune restriction, pas de surveillance nécessaire
La Teste- de-Buch	Station-service LISA MAXIMUM CARBURANT	5 avenue Binghamton	Station-service	?	Site nécessitant des investigations supplémentaires
La Teste- de-Buch	UIOM de la Teste	UIOM de La Teste	Traitement de déchets urbains	Polluants présents dans les sols : Plomb (Pb)	Site traité avec restrictions d'usages, travaux réalisés, restrictions d'usages ou servitudes imposées ou en cours
La Teste- de-Buch	VERMILION EMERAUDE REP	Av Gustave Eiffel bp 63	Dépôts de pétrole, produits dérivés ou gaz naturel	Polluants présents dans les sols ou les nappes : H.A.P., Hydrocarbures	Site traité avec surveillance, travaux réalisés, surveillance imposée par AP ou en cours (projet d'AP présenté au CODERST)

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur 033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE

Accusé certifié exécutoires

Réception par le préfet 02/07/2024

Publication : 02/07/2024

d'Arcachon Sud

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



Annexe 6 : Liste des sites recensés par l'iREP en 2017

Source : Base nationale des émissions polluantes des installations industrielles (IREP) – Géorisques consulté

Commune	Nom établissement	Adresse	Activité
LA TESTE-DE-BUSH	Vermilion Rep Dépôt de Cazaux	Rue de la Caone	Extraction de pétrole brut
LA TESTE-DE-BUSH	LIXOL	ZI 525 boulevard de l'Industrie	Fabrication de matières plastiques de base
LA TESTE-DE-BUSH	BA 120 Cazaux	331640Cazaux Air	Défense
LA TESTE-DE-BUSH	DEA CAZAUX	BA 120 BP 70413	Défense
LA TESTE-DE-BUSH	DGA Essais en vol - Antenne de Cazaux	BP 10416 33 164	Défense
LA TESTE-DE-BUSH	STEP de la TESTE DE BUCH	160 avenue de l'Aérodrome	Collecte et traitement des eaux usées
LA TESTE-DE-BUSH	NANNI INDUSTRIES SAS	11 avenue Edmée Mariotte	Fabrication de moteurs et turbines, à l'exception des moteurs d'avions et de véhicules

Annexe 7 : Liste des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE)

Source : Base des installations classées du ministère de la transition écologique et solidaire - http://www.installationsclassees.developpement-durable.gouv.fr - consultée le 04/12/2019

Commune	Nom établissement	Adresse	Activité	Etat d'activité	Régime	Priorité nationale	IED- MTD
ARCACHON	COBAS - déchetterie	Boulevard Mestrezat	Collecte de déchets non dangereux	En fonctionnement	Enregistrement	Non	Non
ARCACHON	ESSO - Arcachon (Pins1)	-	Liquides inflammables (remplissage ou distribution) autres que 1435	En cessation d'activité	Inconnu	Non	Non
ARCACHON	MUSEE AQUARIUM ARCACHON	2 rue Professeur Jolyet	Présentation au public d'animaux d'espèces non domestiques	En fonctionnement	Inconnu	Non	Non
ARCACHON	SEMA	Les Abatilles 157 Boulevard de la Côte d'Argent	Fabrication de boissons	En fonctionnement	Enregistrement	Non	Non
ARCACHON	SOCIETE SCIENTIFIQUE D'ARCACHON	Rue Professeur Jolyet	Présentation au public d'animaux d'espèces non domestiques	En cessation d'activité	Inconnu	Non	Non
GUJAN- MESTRAS	COBAS - déchetterie	Lieudit Delorme Avenue de Césarée	Collecte de déchets non dangereux	En fonctionnement	Enregistrement	Non	Non
GUJAN- MESTRAS	CONSEIL REGIONAL D'AQUITAINE	Port de la Barbotière	Ateliers d'essais sur banc de moteurs à combustion interne ou à réaction, turbines	En fonctionnement	Autorisation	Non	Non
GUJAN- MESTRAS	CRCAA	Port de Canal	Déchets non dangereux non inertes (transit)	En fonctionnement	Enregistrement	Non	Non
GUJAN- MESTRAS	LASSIE - (ex Lartigue)	'Delorme' Allée de Bordeaux	Ordures ménagères (stockage et traitement)	En cessation d'activité	Inconnu	Non	Non
GUJAN- MESTRAS	MAIRIE - Gujan- Mestras 'Delorme'	'Delorme'	Ordures ménagères (stockage et traitement)	En cessation d'activité	Inconnu	Non	Non

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoicos
Réception par le préfet 02/07/2024
Publication : 02/07/2024 d'Arcachon Sud



Commune	Nom	Adresse	Activité	Etat d'activité	Régime	Priorité	IED-
CHASS	établissement	DOMAINE DE	Chiens (élevage,	-		nationale	MTD
GUJAN- MESTRAS	SARL DE MALPONT	TAURES TAURES	vente, transit, garde, fourrières)	En fonctionnement	Enregistrement	Non	Non
GUJAN- MESTRAS	SIBA - Gujan (Craste de Zarra)	Le Timounet	Carrières (exploitation de)	En cessation d'activité	Inconnu	Non	Non
GUJAN- MESTRAS	SIBA - Gujan- Mestras	Verdalles	Déchets non dangereux non inertes (transit)	En fonctionnement	Enregistrement	Non	Non
GUJAN- MESTRAS	SMPBA	Port de la Molle Allée de la Barbotière	Déchets non dangereux non inertes (transit)	En fonctionnement	Enregistrement	Non	Non
GUJAN- MESTRAS	STB ORENSANZ	Avenue de Césarée prolongée lieu-dit 'Terre Neuve'	Broyage, concassage,et autres produits minéraux ou déchets non dangereux inertes Produits minéraux ou déchets non dangereux inertes (transit)	En fonctionnement	Enregistrement	Non	Non
LA TESTE DE BUCH	COBAS -transit-	Avenue de l'Aérodrome	Collecte, traitement et élimination des déchets ; récupération	En fonctionnement	Enregistrement	Non	Non
LA TESTE DE BUCH	COBAS-NATUS-(ex District Sud Bassin)	'Le Corneau'	Enseignement	En cessation d'activité	Inconnu	Non	Non
LA TESTE DE BUCH	DISTRICT SUD BASSIN - La Teste (Transit)	Station transfert déchets ménagers Zone Industrielle	Ordures ménagères (stockage et traitement)	En cessation d'activité	Inconnu	Non	Non
LA TESTE DE BUCH	LIXOL - Groupe BERKEM	525 Boulevard de l'Industrie	Industrie chimique	En fonctionnement	Autorisation	Non	Non
LA TESTE DE BUCH	NANNI INDUSTRIES SAS	ZI, 11 Avenue Mariotte	Fabrication de machines et équipements n.c.a.	En fonctionnement	Autorisation	Non	Non
LA TESTE DE BUCH	SAS CAPY	436 Avenue de l'Aérodrome	Collecte, traitement et élimination des déchets ; récupération	En fonctionnement	Enregistrement	Non	Non
LA TESTE DE BUCH	VERMILION REP S.A.S.	15 rue de la Caone Cazaux	Extraction d'hydrocarbures	En fonctionnement	Autorisation (SEVESO Seuil Haut)	Oui	Non
LA TESTE DE BUCH	ZOOLAND PARK DU BASSIN D'ARCACHON	Route de Cazaux	Présentation au public d'animaux d'espèces non domestiques	En fonctionnement	Inconnu	Non	Non
LE TEICH	BEYNEL MANUSTOCK-Le Teich-	7, rue de la Petite Forêt	Travail du bois et fabrication d'articles en bois et en liège, à l'exception des meubles; fabrication d'articles en vannerie et sparterie	En fonctionnement	Autorisation	Non	Non
LE TEICH	COBAS	Centre de Valorisation des Déchets 'Graulin'	Collecte, traitement et élimination des déchets ; récupération	En fonctionnement	Autorisation	Non	Non

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE Accusé certifié exécutoi COBAS

Accusé certifié exécutoipe de la Réception par le préfet 102/07/2024 Publication : 02/07/2024 d'Arcachon Sud

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



Commune	Nom établissement	Adresse	Activité	Etat d'activité	Régime	Priorité nationale	IED- MTD
LE TEICH	L'ESTURGEONNIERE S.A.S.	Route de Mios Balanos	Pêche et aquaculture	En fonctionnement	Autorisation	Non	Non
LE TEICH	SIBA - Le Teich	SIBA lieu-dit « Landes de la Berle de Tchan »	Déchets non dangereux non inertes (transit)	En fonctionnement	Enregistrement	Non	Non
LE TEICH	SOVASOL Goupe SOLVALOR	Lieudit 'Graulin'	Produits minéraux ou déchets non dangereux inertes (transit) Déchets non dangereux non inertes (transit) Déchets non dangereux (traitement)	En fonctionnement	Autorisation	Non	Non

Annexe 8 : Les arrêtés portant reconnaissance de l'état de catastrophe naturelle

Source : Base de données Gaspar consultée le 03/12/2019

Catastrophe	Début	Fin	Publication arrêté	Publication JO	Communes concernées
Tempête	06/11/1982	10/11/1982	30/11/1982	02/12/1982	Toutes les communes de la COBAS (4 communes)
	08/12/1982	31/12/1982	11/01/1983	13/01/1983	Arcachon, Le Teich et La Teste-de-Buch (3 communes)
Inondations et coulées de boues	08/08/1992	09/08/1992	19/03/1993	28/03/1993	La Teste-de-Buch (1 commune)
	24/12/1993	10/01/1994	12/04/1994	29/04/1994	Gujan-Mestras, Le Teich et La Teste-de-Buch (3 communes)
Inondations, coulées de boues, glissements et chocs mécaniques liés à l'action des vagues	25/12/1999	29/12/1999	29/12/1999	30/12/1999	Toutes les communes de la COBAS (4 communes)
Mouvements de terrain différentiels consécutifs à la sécheresse et à la réhydratation des sols	01/07/2003	30/09/2003	26/06/2008	05/07/2008	Le Teich (1 commune)
Inondations et chocs mécaniques liés à l'action des vagues	24/01/2009	27/01/2009	28/01/2009	29/01/2009	Toutes les communes de la COBAS (4 communes)
Chocs mécaniques liés à	27/02/2010	28/02/2010	11/03/2010	13/03/2010	Arcachon et La Teste-de-Buch (3 communes)
l'action des vagues	28/02/2010	01/03/2010	11/03/2010	13/03/2010	Gujan-Mestras (1 commune)
Inondations et coulées de boues	26/07/2013	27/07/2013	10/09/2013	13/09/2013	Arcachon (1 commune)
Mouvements de terrain	26/07/2013	27/07/2013	27/02/2014	01/03/2014	Arcachon (1 commune)
Incudations at soulf d-	26/07/2013	27/07/2013	10/09/2013	13/09/2013	Gujan-Mestras et La Teste-de- Buch (2 communes)
Inondations et coulées de	29/01/2014	31/01/2014	07/07/2014	09/07/2014	Gujan-Mestras (1 commune)
boues	01/02/2014	03/02/2014	27/04/2015	06/05/2015	Le Teich (1 commune)
	01/07/2018	01/07/2018	17/09/2018	20/10/2018	Arcachon (1 commune)



Accusé certifié exécutoires
Réception par le préfet 02/07/2024
Publication : 02/07/202/4^d Arcachon Sud

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



Annexe 9 : Tableau de synthèse des enjeux du TRI du Bassin d'Arcachon

Source : Stratégie locale de gestion des risques d'inondation (SLGRI) du bassin d'Arcachon — SIBA

	jeux		Arcacho	n	La Te	este-de-E	Buch	Guj	an-Mest	ras		Le Teich	
En	jeux	F	М	E	F	М	E	F	М	E	F	М	E
Enjeux sur les	Population	80	515	1695	170	2900	4975	790	3530	5345	0	145	305
personnes	Emplois	<50	735	1515	<50	1415	2530	775	1300	2510	0	0	55
Zones d'activité	Surface d'activité économique	-	1	1	2	6	7	5	5	5	_	_	_
Bâtiments et	Établissement hospitalier	-	1	1	_	1	1	_	1	2	_	-	_
sites sensibles	Établissement d'enseignement	_	_	2	_	_	1	_	1	4	_	_	2
	Camping		_	_	_	1	1		3	3	_		_
·	olluantes et ereuses	-	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_
	utiles à la gestion crise	-	3	4	_	_	2	_	_	2	_	_	_
	Gare	_	_	_	_	1	1	_	1	2	_	_	_
Diagram	Aéroport, aérodrome	-	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_
Réseaux et installations utiles pour la	Autoroutes, quasi- autoroute	-	_	_	-	_	-	-	_	-	-	_	_
gestion de crise	Route, liaison principale	-	1	_	_	2	2	_	_	1	_	_	1
	Voie ferrée principale	-	_	_	_	1	1	1	1	1	_	_	_
Établissements	Installation d'eau potable	_	_	_	_	1	1	_	1	1	_	_	_
ou installations	Transformateur électrique	-	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_
susceptibles d'aggraver la gestion de crise	Autre établissement sensible à la gestion de crise	-	-	3	_	_	1	_	_	1	-	_	_
Patrimoi	ne culturel		_	1	_	_	2	_	2	4	_	_	
TC	TAL	0	6	12	2	13	19	6	15	26	0	0	5

F: évènement fréquent, M: évènement moyen, E: évènement extrême

Annexe 10 : Les principaux ouvrages de protection existants

Source : résumé du PAPI

Le territoire dispose de plusieurs dispositifs de protection contre les submersions marines (principalement des digues). Ils sont listés dans le tableau ci-dessous.

Commune	Ouvrage	État	Niveau de protection actuel	Gestionnaire
	Digue Couach	Bon	3,3 m NGF (2015)	SIBA
	Digue Johnston	Bon	3,3 m NGF (2015)	SIBA
La Teste-de-Buch	Digue des Prés salés (est et ouest)	Moyen (tronçons en bons états et tronçons dégradés)	3,3 m NGF (2015)	SIBA
	Digue Safran	_		SARL Domaine des Bordes
	Digue de la Hume à Meyran	_		SIBA
Cuion Mastros	Digue Ostrea edulis	_		Privé
Gujan-Mestras	Digue du Lycée de la mer	-		CR Nouvelle Aquitaine
Le Teich	Digue du parc ornithologique	Moyen	2,8 m NGF (2014)	SIBA

Un Plan Submersion rapide (PSR) a par ailleurs été labellisé par la commission inondation de Bassin le 9 mars 2017 pour la restauration de la digue Johnston sur la commune de La Teste-de-Buch.

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 02/07/2024 Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



Annexe 11 : Les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE)

Source : Base des installations classées du ministère de la Transition écologique et solidaire — http://www.installationsclassees.developpement-durable.gouv.fr — consultée le 04/12/2019

Commune	Nom établissement	Adresse	Activité	État d'activité	Régime	Priorité nationale	IED- MTD
ARCACHON	COBAS — déchetterie	Boulevard Mestrezat	Collecte de déchets non dangereux	En fonctionnement	Enregistrement	Non	Non
ARCACHON	ESSO — Arcachon (Pins1)	_	Liquides inflammables (remplissage ou distribution) autres que 1435	En cessation d'activité	Inconnu	Non	Non
ARCACHON	MUSÉE AQUARIUM ARCACHON	2 rue Professeur Jolyet	Présentation au public d'animaux d'espèces non domestiques	En fonctionnement	Inconnu	Non	Non
ARCACHON	SEMA	Les Abatilles 157 boulevard de la Côte d'Argent	Fabrication de boissons	En fonctionnement	Enregistrement	Non	Non
ARCACHON	SOCIÉTÉ SCIENTIFIQUE D'ARCACHON	Rue Professeur Jolyet	Présentation au public d'animaux d'espèces non domestiques	En cessation d'activité	Inconnu	Non	Non
GUJAN- MESTRAS	COBAS — déchetterie	Lieudit Delorme Avenue de Césarée	Collecte de déchets non dangereux	En fonctionnement	Enregistrement	Non	Non
GUJAN- MESTRAS	CONSEIL RÉGIONAL D'AQUITAINE	Port de la Barbotière	Ateliers d'essais sur banc de moteurs à combustion interne ou à réaction, turbines	En fonctionnement	Autorisation	Non	Non
GUJAN- MESTRAS	CRCAA	Port de Canal	Déchets non dangereux non inertes (transit)	En fonctionnement	Enregistrement	Non	Non
GUJAN- MESTRAS	LASSIE — (ex Lartigue)	« Delorme » Allée de Bordeaux	Ordures ménagères (stockage et traitement)	En cessation d'activité	Inconnu	Non	Non
GUJAN- MESTRAS	MAIRIE — Gujan- Mestras « Delorme »	« Delorme »	Ordures ménagères (stockage et traitement)	En cessation d'activité	Inconnu	Non	Non
GUJAN- MESTRAS	SARL DE MALPONT	DOMAINE DE TAURES TAURES	Chiens (élevage, vente, transit, garde, fourrières)	En fonctionnement	Enregistrement	Non	Non
GUJAN- MESTRAS	SIBA — Gujan (Craste de Zarra)	Le Timounet	Carrières (exploitation de)	En cessation d'activité	Inconnu	Non	Non
GUJAN- MESTRAS	SIBA — Gujan- Mestras	Verdalles	Déchets non dangereux non inertes (transit)	En fonctionnement	Enregistrement	Non	Non
GUJAN- MESTRAS	SMPBA	Port de la Molle Allée de la Barbotière	Déchets non dangereux non inertes (transit)	En fonctionnement	Enregistrement	Non	Non
GUJAN- MESTRAS	STB ORENSANZ	Avenue de Césarée prolongée lieu-dit « Terre Neuve »	Broyage, concassage et autres produits minéraux ou déchets non dangereux inertes Produits minéraux ou déchets non dangereux inertes (transit)	En fonctionnement	Enregistrement	Non	Non



033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoicos
Réception par le préfet 02/07/2024
Publication : 02/07/2024 d'Arcachon Sud



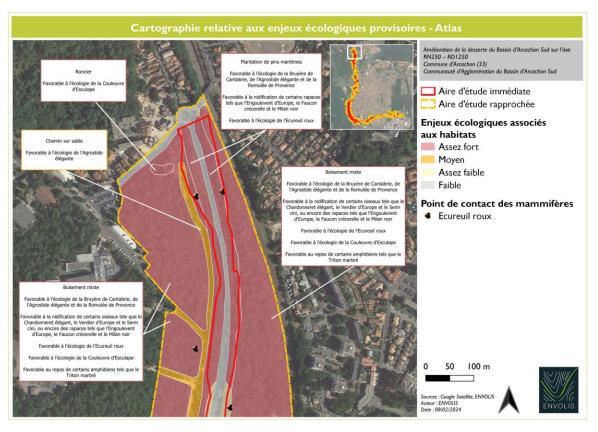
Commune	Nom établissement	Adresse	Activité	État d'activité	Régime	Priorité nationale	IED- MTD
LA TESTE- DE-BUCH	COBAS — transit —	Avenue de l'Aérodrome	Collecte, traitement et élimination des déchets ; récupération	En fonctionnement	Enregistrement	Non	Non
LA TESTE- DE-BUCH	COBAS-NATUS — (ex-District Sud Bassin)	« Le Corneau »	Enseignement	En cessation d'activité	Inconnu	Non	Non
LA TESTE- DE-BUCH	DISTRICT SUD BASSIN — La Teste (transit)	Station transfert déchets ménagers Zone industrielle	Ordures ménagères (stockage et traitement)	En cessation d'activité	Inconnu	Non	Non
LA TESTE- DE-BUCH	LIXOL — Groupe BERKEM	525 boulevard de l'Industrie	Industrie chimique	En fonctionnement	Autorisation	Non	Non
LA TESTE- DE-BUCH	NANNI INDUSTRIES SAS	ZI, 11 Avenue Mariotte	Fabrication de machines et équipements n.c.a.	En fonctionnement	Autorisation	Non	Non
LA TESTE- DE-BUCH	SAS CAPY	436 avenue de l'Aérodrome	Collecte, traitement et élimination des déchets ; récupération	En fonctionnement	Enregistrement	Non	Non
LA TESTE- DE-BUCH	VERMILION REP S.A.S.	15 rue de la Caone Cazaux	Extraction d'hydrocarbures	En fonctionnement	Autorisation (SEVESO Seuil haut)	Oui	Non
LA TESTE- DE-BUCH	ZOOLAND PARK DU BASSIN D'ARCACHON	Route de Cazaux	Présentation au public d'animaux d'espèces non domestiques	En fonctionnement	Inconnu	Non	Non
LE TEICH	BEYNEL MANUSTOCK-Le Teich —	7, rue de la Petite Forêt	Travail du bois et fabrication d'articles en bois et en liège, à l'exception des meubles; fabrication d'articles en vannerie et sparterie	En fonctionnement	Autorisation	Non	Non
LE TEICH	COBAS	Centre de valorisation des déchets « Graulin »	Collecte, traitement et élimination des déchets ; récupération	En fonctionnement	Autorisation	Non	Non
LE TEICH	L'ESTURGEONNIERE S.A.S.	Route de Mios Balanos	Pêche et aquaculture	En fonctionnement	Autorisation	Non	Non
LE TEICH	SIBA — Le Teich	SIBA lieu-dit « Landes de la Berle de Tchan »	Déchets non dangereux non inertes (transit)	En fonctionnement	Enregistrement	Non	Non
LE TEICH	SOVASOL Goupe SOLVALOR	Lieudit « Graulin »	Produits minéraux ou déchets non dangereux inertes (transit) Déchets non dangereux non inertes (transit) Déchets non dangereux (traitement)	En fonctionnement	Autorisation	Non	Non

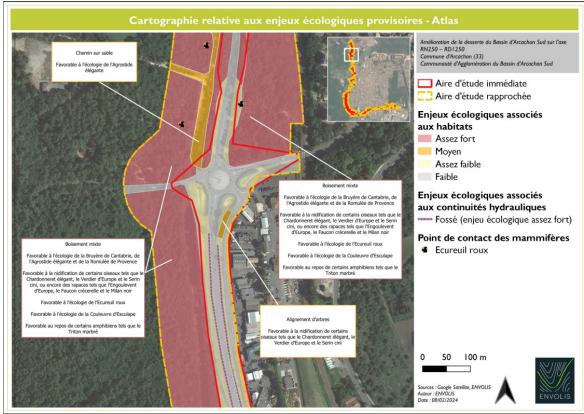
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet 02/07/2024
Publication : 02/07/2024 d'Arcachon Sud

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



Annexe 12 : Cartographies relatives aux enjeux écologiques provisoires — Etude projet RN250/RD1250

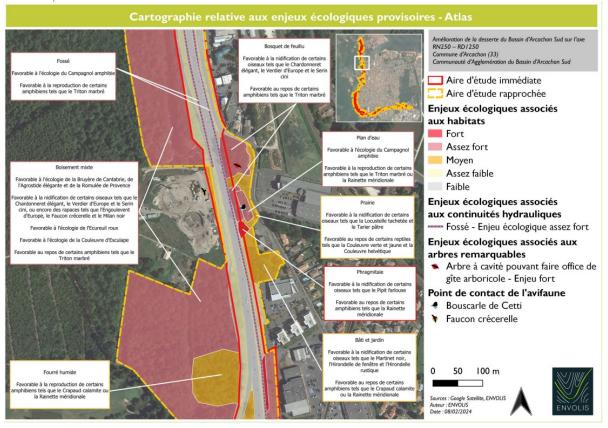


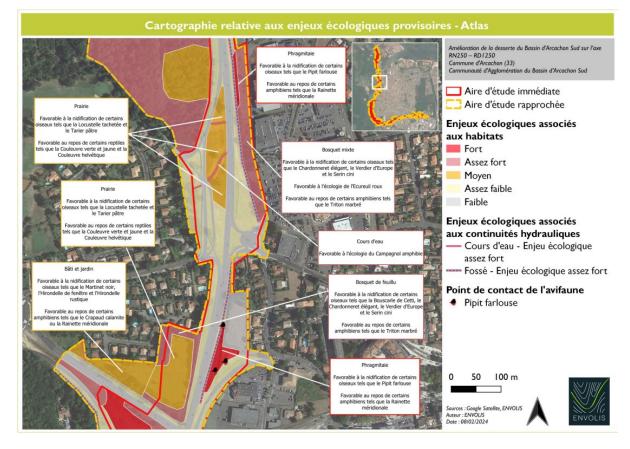


033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoires
Réception par le préfet 02/07/2024

Publication: 02/07/2624 d'Arcachon Sud







033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE Accusé certifié exécutoi

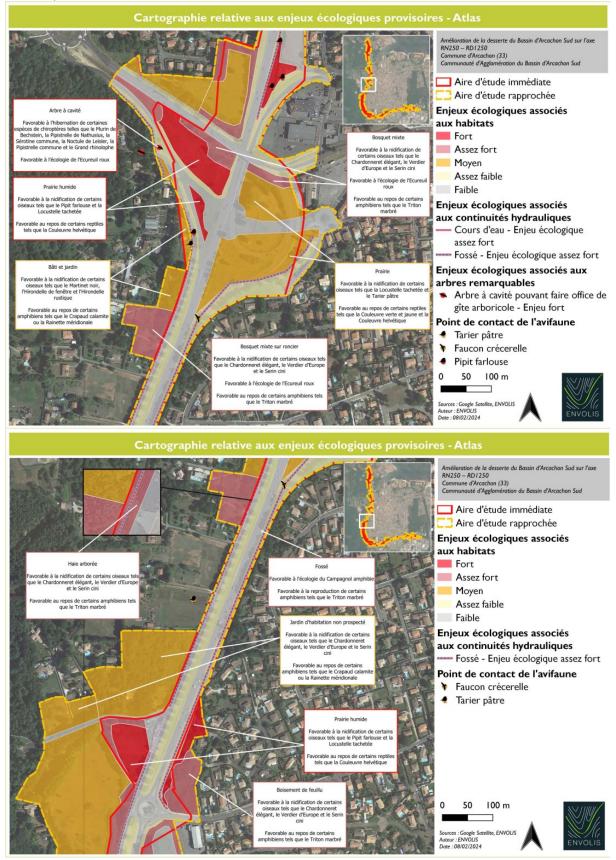
Accuse certifie executors

Réception par le préfet 02/07/2024

Publication : 02/07/2024

d'Arcachon sud



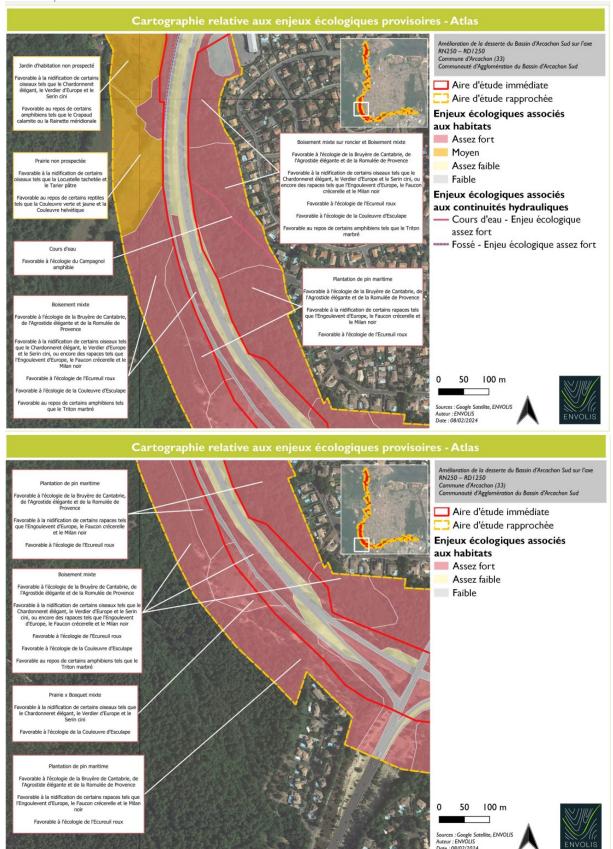


Accusé certifié exécutoires

Réception par le préfet 02/07/2024

Publication : 02/07/2024 d'Arradion sud





Accusé certifié exécutoires

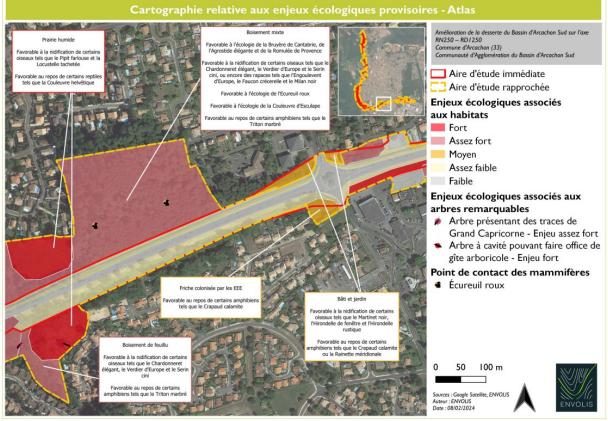
Réception par le préfet 02/07/2024

Publication : 02/07/2024

d'Arcachon Sud



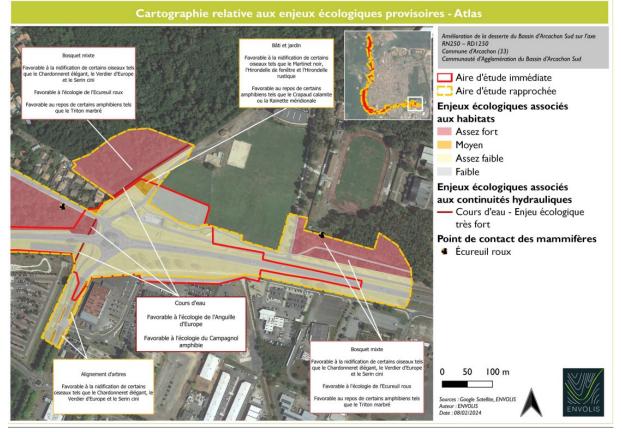




Réception par le préfet 102/07/2024
Publication : 02/07/2024
d'Arcachon sud







033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 02/07/2024

Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



Révision du Plan de Mobilité de la COBAS

Préparé pour le compte de la : COBAS

Version finale













033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 02/07/2024 Publication : 02/07/2024



033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 02/07/2024 Publication : 02/07/2024

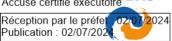
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



SOMMAIRE

LA DEMARCHE DU PLAN DE MOBILITE	<u> 7</u>
Qu'est-ce qu'un Plan de Mobilite ?	O
LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU BASSIN D'ARCACHON SUD, UN TERRITOIRE ATTRACTIF E	
LA DEMARCHE MENEE	11
ETAT DES LIEUX	15
URBANISME ET DEPLACEMENT	
DIAGNOSTIC PAR THEMATIQUE	
LES TRANSPORTS EN COMMUN ET L'INTERMODALITE	
LES MODES ACTIFS ET L'ECOMOBILITE	
LES MODES ACTIFS ET L'ECOMOBILITE	
L'ACCESSIBILITE DES PERSONNES A MOBILITE REDUITE ET HANDICAPEES	
LA CIRCULATION ROUTIERE	
LE STATIONNEMENT	_
LE TRANSPORT DE MARCHANDISES	27
LA SECURITE DES DEPLACEMENTS	28
LES AMBITIONS DU PDM	29
LA STRATEGIE	30
LES AXES STRATEGIQUES	30
LES ENJEUX	31
LES SCENARIOS	32
LES 3 SCENARIOS ETUDIES	32
LA COMPARAISON DES SCENARIOS	33
LE SCENARIO RETENU EN FAVEUR DE LA MULTIMODALITE	33
UN SCENARIO PDM COMPATIBLE AVEC LES AMBITIONS DU PCAET	35
LE PLAN D'ACTIONS	36
	,
THEMATIQUE A: MIEUX ARTICULER L'INTERFACE ENTRE URBANISME ET MC	BILITES 38
ACTION 1: ANTICIPER L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE EN VISANT UNE MOBILITE PLUS DURABLE	
ACTION 2 : ORGANISER ET COORDONNER LES INTERVENTIONS ENTRE LES ACTEURS DANS LE CADRE D	
D'AMENAGEMENT URBAIN	43
THEMATIQUE B : RENDRE PLUS ATTRACTIF LES RESEAUX DE TRANSPORT CO	OLLECTIFS ET
FAVORISER L'INTERMODALITE	45
ACTION 3: RENFORCER LES CONNEXIONS AVEC L'EXTERIEUR	46
ACTION 4: HIERARCHISER ET RENFORCER LE RESEAU DE BUS	51

Révision du Plan de Mobilité COBAS





ACTION 5: FACILITER L'ACCES AUX SITES TOURISTIQUES TOUS MODES
ACTION 6 : ETUDIER PLUSIEURS AMENAGEMENTS/EQUIPEMENTS EN FAVEUR DE L'AMELIORATION DE LA VITESSE DES
BUS
ACTION 7: RENFORCER ET AMELIORER L'INTERMODALITE ET LA MULTIMODALITE
THEMATIQUE C : POURSUIVRE ET VALORISER LE DEVELOPPEMENT DES MODES ACTIFS
THEMATIQUE C : POURSUIVRE ET VALORISER LE DEVELOPPEMENT DES MODES ACTIFS (VELOS, MARCHE A PIED)
<u>, , , , , , , , , , , , , , , , , , , </u>
ACTION 8 : DENSIFIER, SECURISER ET HIERARCHISER LE RESEAU CYCLABLE
ACTION 9: DEVELOPPER FORTEMENT LE STATIONNEMENT VELO
ACTION 10 : METTRE EN PLACE DES SERVICES VELOS
ACTION 10: FAIRE DE LA RUE, UN ESPACE AGREABLE POUR LES PIETONS, INCLUANT LES ENGINS DE DEPLACEMENTS
PERSONNELS
FERSONNELS
THEMATIQUE D : COORDONNER ET FACILITE LA MISE EN ACCESSIBILITE84
ACTION 12: ASSURER UNE MISE EN ŒUVRE COORDONNEE DES DIFFERENTS DOCUMENTS STRATEGIQUES
ACTION 13: POURSUIVRE LA MISE EN ACCESSIBILITE DE LA VOIRIE ET DES TRANSPORTS, NOTAMMENT EN
AMELIORANT L'ACCES A L'INFORMATION
ANTELONANT E ACCES A E INI ONNIA HON
THE MATION E. MAITDISED ET SECHDISED I A CIDCUI ATION DOUTIEDE ET EAVODISED I A
THEMATIQUE E: MAITRISER ET SECURISER LA CIRCULATION ROUTIERE ET FAVORISER LA
MULTIMODALITE91
ACTION 14: AMENAGER LA VOIRIE EN FONCTION DE LA HIERARCHISATION DES VOIES POUR UN USAGE MULTIMODAL
92
ACTION 15: APAISER LES VITESSES DE CIRCULATION EN FAVEUR DES MODES ALTERNATIFS A LA VOITURE
THEMATIQUE F: DEVELOPPER LES PRATIQUES D'ECOMOBILITE
ACTION 16: POURSUIVRE LE RENOUVELLEMENT DES VEHICULES PAR DES MODES MOINS POLLUANTS 104
ACTION 17: AMELIORER ET DEVELOPPER LES MOBILITES ALTERNATIVES
ACTION 18: INCITER AU DEVELOPPEMENT DES MOBILITES DURABLES DANS LES ENTREPRISES ET ADMINISTRATIONS,
NOTAMMENT PAR LA REALISATION DE PLAN DE MOBILITE EMPLOYEUR
THEMATIQUE G: INCITER AU TRANSPORT DE MARCHANDISES DURABLE
THEMATIQUE OF INCITER AS TRAINSFORT DE MARCHARDISES DORABLE
Action 10 - Nation to the state water and the second section of the second sections of the second sections of the second section section section sections of the second section section section sections of the section sect
ACTION 19: METTRE EN PLACE UNE INSTANCE DE COORDINATION ACTEURS PUBLICS/PRIVES
ACTION 20: ETUDIER UN SCHEMA DIRECTEUR LOGISTIQUE, POUR PROPOSER DES EVOLUTIONS DE REGLEMENTATION
ET ENGAGER DES REFLEXIONS SUR UN FRET ALTERNATIF
LOGISTIQUES
THEMATIQUE H : AGIR SUR LE STATIONNEMENT POUR FAVORISER LES ALTERNATIVES A LA VOITURE
LA VUITURE
ACTION 22: HARMONISER LES REGLEMENTATIONS

Accusé certifié exécutoffe BAS

Réception par le préfet 02/01/2024

Publication : 02/07/2024



ACTION 23: AMELIORER LA ROTATION DES VEHICULES EN CENTRE-VILLE	133
ACTION 24 : AGIR CONTRE LE STATIONNEMENT ILLICITE	136
THEMATIQUE I : POURSUIVRE UNE MISE EN ŒUVRE COLLECTIVE ET EFFICIENTE AV	EC LES
ACTEURS DU TERRITOIRE	139
ACTION 25 : ASSURER LE SUIVI DES ACTIONS DU PLAN DE MOBILITE	140
ACTION 26: MENER DES ACTIONS DE COMMUNICATION ET DE SENSIBILISATION AUPRES DES USAGERS	143
PROGRAMMATION ET ESTIMATION FINANCIERE	146
FINANCEMENT	147
ECHEANCIER ET PARTENARIATS	
ANNEXES	151
ANNEXE 1 : Annexe accessibilite	152
ANNEXE 2 : EVALUATION ENVIRONNEMENTALE	
ANNEXE 3 : Sigles	

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet 02/07/<mark>2</mark>024 Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



LA DEMARCHE DU PLAN DE MOBILITE



7

Accusé certifié exécutoire BAS Réception par le préfet 02/07/2024 Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



LA DEMARCHE DU PLAN DE MOBILITE

Qu'est-ce qu'un Plan de Mobilité?

Un PDM, Plan De Mobilité (ex. Plan de développement urbain), est un document de planification des déplacements et de la mobilité. Obligatoire pour la majorité des agglomérations dépassant les 100 000 habitants (liste fixée à l'arrêté du 28 juin 2016), il programme les décisions des autorités publiques et les actions à mener en matière de déplacements et d'urbanisation. La Communauté d'Agglomération du Bassin d'Arcachon Sud Atlantique (COBAS), totalisant moins de 70 000 habitants, s'est engagée volontairement dans la révision de son PDM.

Le PDM détermine les principes régissant l'organisation du transport de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement, dans le périmètre de Ressort Territorial de l'Autorité Organisatrice de la Mobilité (ici, la Communauté d'Agglomération du Bassin d'Arcachon Sud). Il fixe les orientations du territoire en matière de déplacements pour les 10 années à venir en collaboration avec les acteurs du territoire.

Le PDM fait obligatoirement l'objet d'une évaluation, et le cas échéant, d'une révision, tous les 5 ans, ceci afin de s'assurer de la mise en œuvre des actions préconisées et également de les adapter en fonction de l'évolution du territoire, des besoins et de la législation.

Le PDM vise à instaurer à un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et à la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part.

Le contenu et le régime du PDM sont régis par les dispositions du code des transports (Articles L. 1214-1 et suivants et leurs dispositions règlementaires d'application), en application des lois suivantes :

- La Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982, qui crée l'outil de Plan de Déplacements Urbains (PDU),
- La Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE) du 30 décembre 1996, qui souligne l'équilibre durable entre les besoins en mobilité et la nécessité de protéger l'environnement et la santé,
- La Loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU) du 13 décembre 2000, mettant en cohérence les différentes politiques de la Ville,
- La Loi du 11 février 2005 relative à l'égalité des droits et des chances, la participation citoyenne et la citoyenneté des personnes handicapées qui rend obligatoire l'insertion d'une annexe accessibilité au sein des PDM pour garantir la mobilité des personnes handicapées,
- Les Lois Grenelle 1 et 2 (respectivement du 3 août 2009 et 12 juillet 2010) qui rendent obligatoires la réalisation de l'annexe environnementale, exposant notamment les incidences du projet sur l'environnement,
- La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) du 24 décembre 2019, transformant en profondeur la politique des mobilités, dans l'objectif de transports plus faciles, moins coûteux et plus propres ; renommant le Plan de Déplacements Urbains (PDU) en Plan de Mobilité (PDM).

Entre autres, le PDM définit au travers d'un plan d'action, une stratégie globale de maîtrise du trafic automobile, de développement des transports en commun, des usages partagés des véhicules motorisés et des modes actifs, d'organisation du stationnement et des conditions d'approvisionnement, dans un projet de réduction des nuisances environnementales, d'amélioration de la santé, de la sécurité de tous les modes de déplacement, et de renforcement de la cohésion sociale et urbaine.

Dans ce cadre, le PDM participe pleinement à l'aménagement du territoire en proposant une vision cohérente des politiques d'urbanisme et de mobilité et cherche à faire évoluer les comportements de mobilités individuels.

Accusé certifié exécutore BAS Réception par le préfet 02/07/2024 Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



Définition du PDM issue du Code des Transports

Le Plan de Mobilité détermine les principes régissant l'organisation du transport de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement dans le périmètre de ressort territorial défini par les dispositions de l'article L1214-2.

Les orientations obligatoires fixées par le Code des Transports (Article L1214-2 du code des transports - version au 25 août 2021)

- 1° L'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part, « ... », ; en tenant compte de la nécessaire limitation de l'étalement urbain, « ... » ;
- 2° Le renforcement de la cohésion sociale et territoriale, notamment l'amélioration de l'accès aux services de mobilité des habitants des territoires moins denses ou ruraux et des quartiers prioritaires de la politique de la ville ainsi que des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite;
- 3° L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements, en opérant, pour chacune des catégories d'usagers, un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport et en effectuant le suivi des accidents impliquant au moins un piéton, un cycliste ou un utilisateur d'engin de déplacement personnel;
- 4° La diminution du trafic automobile et le développement des usages partagés des véhicules terrestres à moteur;
- 5° Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants, « ... ».
- 6° L'amélioration de l'usage du réseau principal de voirie dans l'agglomération, y compris les infrastructures routières nationales et départementales, par une répartition de son affectation entre les différents modes de transport et des mesures d'information sur la circulation;
- 7° L'organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement, « ... » ;
- 7° bis La localisation des parcs de rabattement à proximité des gares ou entrées de ville, le nombre de places de stationnement de ces parcs, « ... », et la mise en place de stationnements sécurisés pour les vélos et engins de déplacement personnel;

- 8° L'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales et des particuliers, « ... », dans une perspective multimodale;
- 9° L'amélioration des mobilités quotidiennes des personnels des entreprises et des collectivités publiques en incitant ces divers employeurs, notamment dans le cadre d'un plan de mobilité employeur ou en accompagnement du dialogue social « ... », à encourager et faciliter l'usage des transports en commun et le recours au covoiturage, aux autres mobilités partagées et aux mobilités actives « ... »;
- 9° bis L'amélioration des mobilités quotidiennes des élèves et des personnels des établissements scolaires, en incitant ces établissements à encourager et faciliter l'usage des transports en commun et le recours au covoiturage, aux autres mobilités partagées et aux mobilités actives;
- 9° ter L'amélioration des conditions de franchissement des passages à niveau, notamment pour les cyclistes, les piétons et les véhicules de transport scolaire;
- 10° L'organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements, incluant sur option le stationnement en périphérie et favorisant l'utilisation des transports collectifs par les familles et les groupes;
- 11° La réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables ; ainsi que la localisation du réseau d'avitaillement à carburant alternatif « ... ». Le plan de mobilité peut tenir lieu de schéma directeur de développement des infrastructures de recharges ouvertes au public pour les véhicules électriques et les véhicules hybrides rechargeables « ... ».

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet 02072024

Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

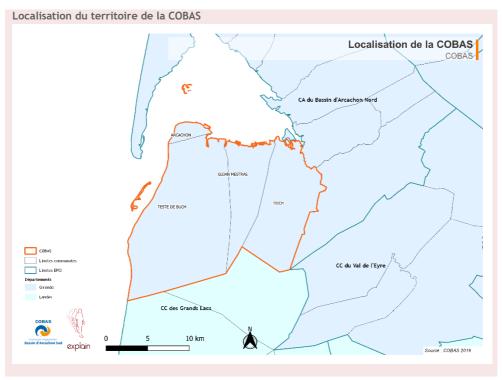


LA DEMARCHE DU PLAN DE MOBILITE

La Communauté d'Agglomération du Bassin d'Arcachon Sud, un territoire attractif et touristique

La Communauté d'Agglomération du Bassin d'Arcachon Sud (ci-après « la Communauté » ou la COBAS ») est située en bordure du littoral du Bassin d'Arcachon et de l'océan Atlantique. Elle appartient au département de la Gironde (région Nouvelle-Aquitaine) et est limitrophe du département des Landes. Le territoire apparaît attractif et touristique, notamment grâce à son environnement naturel exceptionnel.

La Communauté rayonne au-delà des limites de son territoire, en lien avec la métropole bordelaise, située à moins d'une heure en voiture ou en train. Elle se compose de 4 communes (Arcachon, La Teste-de-Buch, Gujan-Mestras, Le Teich), de superficies et de densité de population différentes. La COBAS est en relation directe avec 3 autres Etablissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) limitrophes: la communauté d'agglomération du Bassin d'Arcachon Nord, la communauté de communes du Val de l'Eyre, et la communauté de communes des Grands Lacs (département des Landes).



Une démarche volontariste

La COBAS a poursuivi une démarche volontariste depuis de nombreuses années. En effet, un précédent Plan de Déplacements Urbains (PDU) avait été mis en place en 2006 autour de 4 objectifs, partiellement atteints à ce jour :

- Développer les transports collectifs sur l'ensemble du territoire de la COBAS et les rendre attractifs,
- Maîtriser les flux automobiles pour un meilleur fonctionnement de la communauté d'agglomération,
- Développer l'usage des modes doux (vélos et piétons), aussi bien pour la promenade que pour un usage quotidien,

Assurer un caractère durable au PDU.

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



LA DEMARCHE DU PLAN DE MOBILITE

La démarche menée

Une démarche de construction du projet en 4 étapes

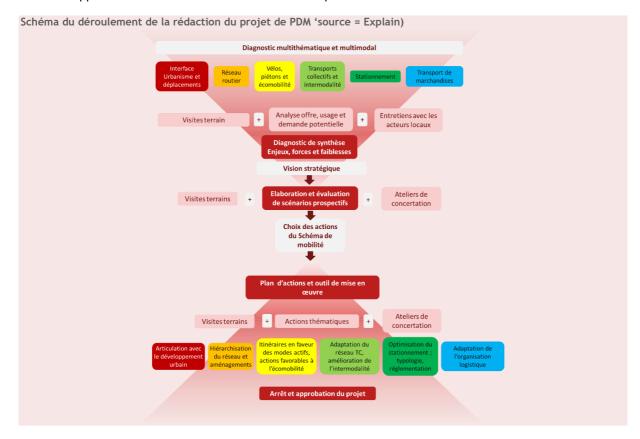
La COBAS souhaite aujourd'hui procéder à la révision de son PDU en prenant en compte les actions précédemment inscrites, évolutions observées et envisageables, et le nouveau cadre législatif et règlementaire (Loi d'Orientation des Mobilités).

À l'issue de cette révision, le PDU deviendra « Plan de Mobilité ».

La procédure de révision du PDU est calquée sur la procédure d'adoption du PDM/PDU (articles L. 1214-14 et suivants du code des transports).

Dans ce cadre, sont prévues les étapes suivantes :

- 1 La réalisation d'un diagnostic, ayant permis de décliner 10 axes stratégiques en matière d'organisation des mobilités sur le territoire;
- 2 L'élaboration de scénarios d'organisation des mobilités et l'aide au choix des actions qui composent le projet PDM;
- 3 L'élaboration d'un plan d'actions, formalisant les actions retenues, sous la forme de fiches actions.
- 4 L'arrêt du projet PDM par le conseil communautaire de la COBAS
- 5 La soumission du projet de PDM révisé aux personnes publiques associées puis à une enquête publique
- 6 L'approbation du PDM dans sa version définitive par le conseil communautaire de la COBAS.





Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



LA DEMARCHE DU PLAN DE MOBILITE

L'élaboration du PDM est le fruit d'un travail de concertation important mené tout au long de l'étude, avec :

- Des entretiens avec les acteurs locaux et les communes,
- Des ateliers de concertation regroupant les acteurs locaux,
- Des comités techniques et de pilotage.

Ces réunions et ateliers ont permis aux différents acteurs d'échanger sur le projet, afin de mieux l'appréhender, et, ainsi, de pouvoir faire intégrer leurs besoins dans le présent document PDM.

La démarche de concertation s'est accompagnée de relevés de terrain (en période et hors période estivale) pour compléter l'appréciation qualitative.

Un précédent PDU datant de 2006

Le PDU devait répondre à quatre objectifs définis par les élus du territoire :

- 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

Un bilan plutôt positif du précédemment PPDU, avec une grande partie des actions réalisées ou en cours :

- Création du réseau de transport collectif urbain d'agglomération
- Doublement de la RN250 et aménagement des principaux giratoires
- Aménagement des pôles d'échange multimodaux
- Réalisation de nombreux aménagements cyclables

Et des actions non réalisées ou partiellement :

- Logistique et transport de marchandises
- Liaisons maritimes en transport collectif (Bus de Mer)
- Stationnement et articulation avec la compétence communale

Le tableau ci-dessous, synthétise le bilan des actions menées sur la base du diagnostic.

Bilan des actions du PDU 2006				
Objectifs	Action		Remarques	
du territoire dela COBAS et les rendre attractifs	1. Créer un véritable réseau de transports collectifs urbain d'agglomération		Réseau Baïa développé	
	2. Procéder à l'intégration tarifaire de la ligne SNCF au réseau TCU		Prix différent selon le ditributeur (plus cher SNCF que Baïa)	
	3. Aménager des pôles d'échange		4 pôles réalisés sur 5	
	4. Réaliser des aménagements de voirie en faveur de la circulation des bus		Aucun site propre réalisé	
	5. Intégration de la liaison maritime Arcachon - Lège Cap Ferret au réseau TCU		Aucune liaison publique proposée	
Maîtriser les flux	1. Mettre en œuvre les principes d'aménagement définis pour la voirie principale d'agglomération		Doublement de la RN250	
automobiles pour un	2. Réglementer les livraisons de marchandises et définir des itinéraires poids lourds		Réglementations disparates à l'échelle communale	
meilleur fonctionnement	3. Organiser et réglementer le stationnement dans une logique d'agglomération multimodale		Réglementations communales, faible modification de l'offre	
de l'agglomération	4. Faire évoluer les plans de circulation des centres-villes		Faibles évolutions	
	Poursuivre la mise en œuvre du réseau cyclable d'agglomération actualisé		Nombreux aménagements réalisées	
Développer l'usage des	2. Développer l'offre en stationnement pour les vélos et les deux roues en général		Quelques dispositifs implantés	
modes doux, aussi bien	3. Faire connaître les aménagements cyclables : jalonner, informer, sensibiliser		Mise en œuvre du jalonnement	
pour la promenade que comme mode utilitaire	4. Aménager des zones 30 dans les lieux de centralié traversé par le réseau principal d'agglomération		Réalisation de zones 30	
	5. Permettre aux personnes à mobilité réduite de se déplacer confortablement et sûrement		Mise en œuvre progressive des PAVE et Ad'AP	
	6. Définir une charte d'aménagement des espaces publics		Aucune charte réalisée	
Assurer un caractère durable au PDU	1. Inciter à la mise en œuvre de plans de mobilité durables des salariés		Quelques rencontres organisées par la COBAS	
	2. Campagnes de sensibilisation des acteurs et de promotions des transports collectifs		Quelques actions menées par l'exploitant du réseau Baïa	
	3. Associer la problématique des déplacements et celle du développement urbain		PLU réalisés, parfois anciens, considérant l'articulation avec les mobilités	

Complétement réalisé Réalisé en grande partie Faiblement réalisé Non réalisé



Accusé certifié exécutoire Réception par le préfet 02/07/2024 Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



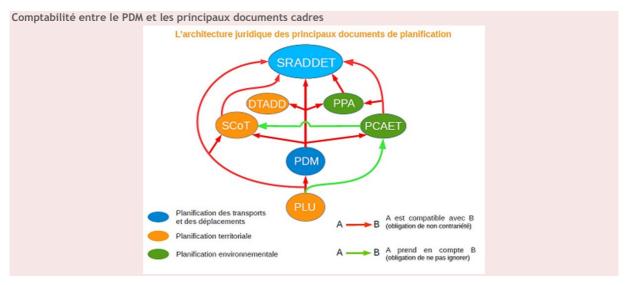
LA DEMARCHE DU PLAN DE MOBILITE

Un document lié aux autres démarches en cours

Le PDM engage la Communauté d'Agglomération du Bassin d'Arcachon Sud Atlantique sur sa stratégie en matière de mobilité. Il s'inscrit lui-même dans un ensemble de politiques et documents de planification de l'aménagement et de protection de l'environnement, à différentes échelles.

En cours de révision, le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) du Bassin d'Arcachon et du Val de l'Eyre s'imposera dès son approbation aux documents de planification (Plan Local de l'Habitat, Plan de Mobilité) et aux documents d'urbanisme locaux (Plan Local d'Urbanisme), avec un rapport de compatibilité.

En application des textes de Lois, le principe de compatibilité entre les différents documents d'urbanisme (Plan Local d'Urbanisme - PLU - de chaque commune, Schéma de Cohérence Territoriale du Bassin d'Arcachon Val de l'Eyre en cours de révision, Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires - SRADDET - approuvé le 27 mars 2020), d'organisation des déplacements (Plan de Mobilité) et d'amélioration de la qualité de l'air (Plan Climat Air et Energie - PCAET du Bassin d'Arcachon Val de l'Eyre approuvé le 20 décembre 2018) doit être respecté sur la base suivante :



NB: Le rapport de compatibilité est à distinguer de la conformité ou de la prise en compte :

- Compatibilité: s'inscrire dans la logique de, contribuer à la réalisation, ne pas contrarier ou faire obstacle.
- Prise en compte : possibilité de s'écarter des orientations fondamentales du document de portée supérieure s'il existe un motif tiré de l'intérêt général de l'opération dans la mesure où ce motif le justifie.



Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

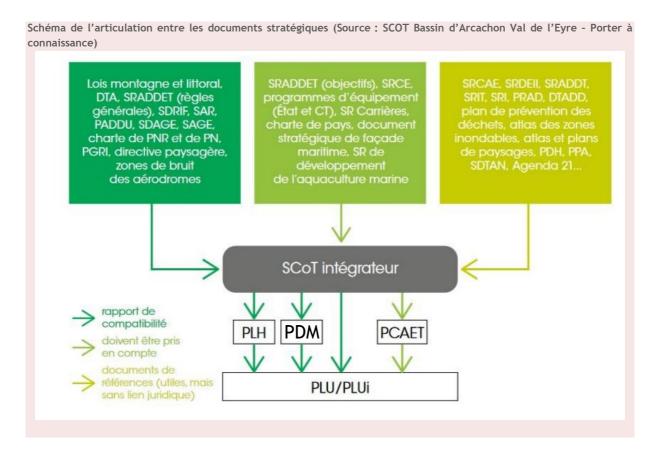


LA DEMARCHE DU PLAN DE MOBILITE

Chaque collectivité devra s'approprier les enjeux du SCoT du pays BARVAL et du PDM afin de les traduire dans ses documents de planification communale ou intercommunale.

Le Pays d'Arcachon Val de L'Eyre ou Pays BARVAL regroupe 3 intercommunalités :

- La COBAS,
- La COBAN,
- La communauté de communes du Val de l'Eyre.



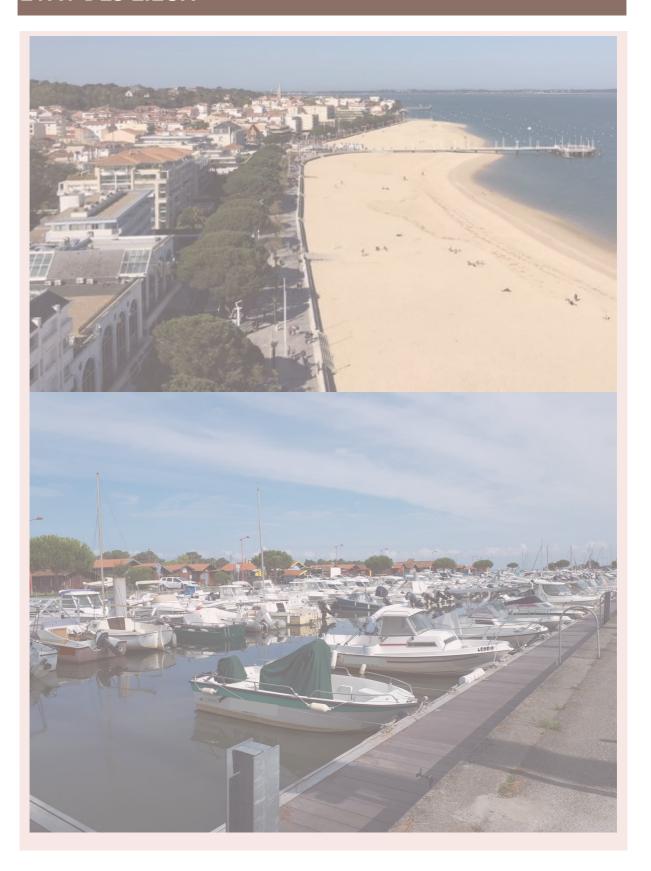
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE Accusé certifié exécutoffe

Réception par le préfet Publication : 02/07/202

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



ETAT DES LIEUX



033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE Accusé certifié exécutoire

Accuse certifie executorie

Réception par le préfet 02/01/2024

Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



ETAT DES LIEUX

Urbanisme et déplacement

Cadrage socio-économique du territoire

En 2020, selon l'INSEE, les 4 communes de la COBAS comptabilisaient au total 68 200 habitants, dont 26 300 à La Teste-de-Buch et 22 000 à Gujan-Mestras. Entre 2014 et 2020, la population a augmenté de +1,0%/an (contre 0,4% pour la Région Nouvelle Aquitaine) et le nombre d'emplois de +9,2% entre 2014 et 2020. La population se concentre principalement au nord du territoire et à proximité du littoral.

La population sur le territoire est relativement âgée, avec 15,4% de la population ayant plus de 75 ans en 2020 (contre 11,5% à l'échelle de la région) et un nombre élevé de retraités résidants sur le territoire de la COBAS à hauteur de 39% (contre 32% à l'échelle régionale). De plus, la population apparaît vieillissante, avec une progression de +25% de personnes âgées de plus de 75 ans entre 2009 et 2020, impliquant de nouveaux besoins de déplacements.

Le territoire est fortement résidentiel et peu densément peuplé. Les pôles générateurs sont diffus sur le territoire, engendrant des déplacements plus nombreux et ne favorisant pas l'utilisation des transports en commun.

Toutefois, le développement récent et raisonné de l'habitat, avec un ralentissement du développement urbain à partir des années 1990, participe à restreindre les déplacements. Ainsi, la COBAS affiche la densité moyenne la plus élevée (24 logements/hectare) et le poids d'artificialisation des sols le plus faible du territoire du SCoT. Ce développement s'accompagne de mesures encourageant la densification urbaine au niveau des gares et des centres-villes existants.

Déplacements tous modes

En 2020, 56% des déplacements domicile-travail se font au sein du territoire de la COBAS, principalement au sein des communes de La Teste-de-Buch et de Gujan-Mestras. Les déplacements d'échange (entre une commune de la COBAS et l'extérieur) représentent 44% des flux Domicile-Travail. La principale destination étant la métropole Bordelaise, avec 33% des échanges. Pour les déplacements internes à la COBAS, la voiture est largement préférée, avec 81,4% de part modale. Cette part augmente pour les déplacements d'échange à 85,1%. Toutefois, pour les destinations desservies par le train, la part modale voiture diminue au profit des transports en commun. Notamment, pour les déplacements avec le métropole Bordelaise, où la part modale des transports en commun est de plus de 26% (source : Mobilités professionnelles de l'Insee 2020).

A contrario, malgré des échanges importants entre la COBAS et la COBAN (29% des déplacements en échanges avec les territoires extérieurs de la COBAS domicile-travail), seuls 5% sont effectués en transport en commun.

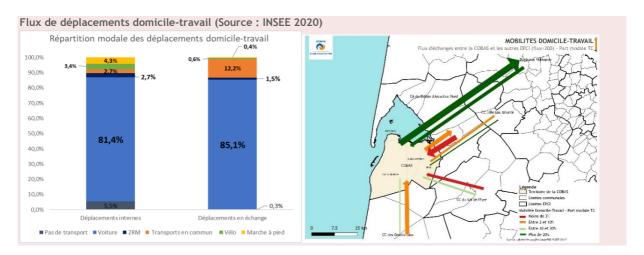
Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur 033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE

Accusé certifié exécutore BAS Réception par le préfet 02/07/2024 Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



ETAT DES LIEUX



L'enquête EDGT (Enquête Déplacement Grand Territoire) réalisée auprès des ménages du Pays Bassin d'Arcachon Val de l'Eyre en 2009, même relativement ancienne, permet de disposer les parts modales de déplacements, pour tous les motifs confondus à l'échelle du Pays Barval :

- Une part modale prépondérante et élevée de la voiture : 72,2%
- Une part modale modérée de la marche : 20,1%
- Une part modale élevée du vélo : 5,6%
- Une part modale faible des transports en commun : 2,1%.

En 2021, une Enquête mobilité (EMC²) a été réalisée sur la Gironde. Les parts modales sur les territoires non métropolitains de la Gironde sont les suivantes :

- 71% part modale voiture
- 18% de part modale de la marche à pied
- 2% part modale vélo
- 5% part modale transports en commun

La comparaison entre les parts modales de l'EDGT 2009 et l'EMC²2021 permet de faire plusieurs constats :

- La part modale des modes actifs (piétons, vélos) mesurée en 2009 à l'échelle du Pays Barval, est supérieure à la part modale des modes actifs mesurée en 2021 à l'échelle des territoires non métropolitains de la Gironde. Cette part modale plus élevée du Pays Barval peut s'expliquer par la présence d'aménagements cyclables structurants (Vélodyssée, itinéraire côtier), par un relief favorable aux déplacements en modes actifs, et par un territoire touristique propice aux déplacements de loisirs.
- La part modale faible des transports en commun sur la COBAS en 2009 (en comparaison à l'ensemble des territoires non métropolitain de la Gironde en 2021). L'usage des transports en commun se fait majoritairement pour les déplacements en échange avec les territoires voisins, au travers de la ligne TER permettant la connexion entre la COBAS et la Métropole Bordelaise. Concernant les flux domicile-travail, la part modale TC représente 13% des déplacements en échange avec les territoires extérieurs à la COBAS, contre seulement 3% des déplacements internes à la COBAS (donnée Insee 2019). En cause, des déplacements plutôt fluides en voiture sur les courtes distances (excepté sur le réseau viaire principal), quasiment aucun aménagement donnant la priorité aux bus, un étalement urbain et une faible densité de population, ainsi que des lignes longues.

Sur la COBAS, la forte utilisation de la voiture est associée à un taux de motorisation (part des ménages disposant d'au moins une voiture) relativement important de 90% en 2020 contre 84% à l'échelle nationale. Le taux de motorisation d'Arcachon apparaît plus faible à 80%, s'expliquant notamment par une plus forte densité urbaine et une superficie plus réduite, favorisant la proximité entre les aménités du quotidiens et les habitations, et

Accusé certifié exécutoffe BAS
Réception par le préfet 102/01/2024
Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



favorisant le recours aux modes alternatifs. Les trois autres communes disposent d'un taux de motorisation supérieur à 90%.

Une période estivale marquée par de nombreux visiteurs

Hormis les déplacements quotidiens, la COBAS accueille chaque été, un nombre important de visiteurs et de saisonniers. Près de 3 000 emplois touristiques et 4 000 emplois saisonniers ont lieu chaque année sur la COBAS (Source: Recueil de données touristiques - Bassin d'Arcachon 2017 - Syndicat Intercommunal du Bassin d'Arcachon). Près de 2 millions de visiteurs/an se rendent à la Dune du Pilat pendant la période estivale entre juillet et août. Ces nombreux flux touristiques causent de la congestion en période estivale, sur les principaux axes routiers et aux abords des sites touristiques (voir la partie sur la circulation routière et sur le stationnement). Par ailleurs, la part des résidences secondaires (y compris les logements occasionnels) s'élève à 33,5%, contre 12,1% à l'échelle régionale en 2020 (source: Insee 2020). Ces données témoignent d'un fonctionnement du territoire en deux saisons: haute saison (octobre à avril), basse saison (mai à septembre).

ATOUTS	FAIBLESSES		
 Un territoire dynamique démographiquement et économiquement Une maîtrise du développement de l'urbanisation inscrite dans les documents de planification 	 Une population vieillissante L'influence de la métropole et les flux touristiques, cause d'encombrements routiers 		
 Des documents cadre encourageant la densité au niveau des gares et centres-villes existants, favorables aux modes alternatifs à la voiture Des réseaux de transport cohérents avec l'organisation des flux et des projets urbains, desservis par les réseaux de transport collectif 	 La typologie de l'habitat et la densité moyenne de population ne favorisent pas l'utilisation des transports en commun 		



Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet 02/07/2024

Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



ETAT DES LIEUX

Diagnostic par thématique

Les transports en commun et l'intermodalité

Une bonne couverture globale, mais une superposition des réseaux complexe et peu lisible pour les usagers

Le territoire regroupe une superposition de réseaux de transports collectifs, gérés en partie par la COBAS et la Région Nouvelle-Aquitaine :

- 1 Ligne TER « Bordeaux-Arcachon », desservant toutes les gares de la COBAS, et cadencée à la demi-heure en période de pointe et à l'heure en période creuse, en semaine.
- 1 ligne TGV entre Arcachon et Paris-Montparnasse.
- 1 ligne routière régionale Parentis-en-Born La Teste-de-Buch qui circule à raison de 8 allers-retours/jour en semaine, et 5 allers-retours le samedi.
- Des circuits scolaires régionaux, composés de 18 lignes desservants les établissements scolaires d'Arcachon et de Gujan-Mestras, depuis les communes extérieures à la COBAS.
- Un ancien réseau urbain Baïa, composé en 2021 de : 7 lignes régulières, 2 lignes estivales, 26 lignes scolaires, 8 navettes, de transport à la demande et de transport de personne à mobilité réduite. (Depuis 2022, un nouveau réseau urbain a été mis en circulation).
- Des liaisons maritimes privées sur le bassin d'Arcachon.
- Un aérodrome privé.

Une superposition des réseaux apparaît complexe et parfois peu lisible pour les usagers : nombreux services, quelques détours, sens alternés (liés aux sens uniques ou à l'étroitesse des voies), superpositions de lignes...

Le réseau urbain Baïa est développé autour des principaux axes de circulation routière, avec une convergence des lignes au niveau des gares. Globalement, les lignes assurent une bonne desserte des pôles générateurs sur le territoire : les lignes de bus relient principalement les zones d'habitation aux gares, centres commerciaux et établissements scolaires. Toutefois, la hiérarchie entre les différents services manque de lisibilité et quelques secteurs bénéficient d'une desserte plus réduite : les zones d'activités et d'habitat au sud de l'A660, ainsi que le secteur de Cazaux.

Le réseau urbain Baïa est en forte hausse ces dernières années, la fréquentation a augmenté de +25% entre 2021 et 2022 sur l'ensemble du réseau (hors circuits scolaires) - *Source : Rapport annuel Baïa 2022*. La fréquentation est également en hausse sur le réseau ferroviaire, avec un total de 1 955 000 voyageurs en 2018, soit une augmentation de de +10% par rapport à 2016 (Source : Opendata SNCF).

Un réseau qui s'adapte aux besoins en période estivale

Le réseau Baïa s'adapte aux besoins des vacanciers, nombreux sur le mois de juillet et août. Pour cela, les services suivants sont mis en place pour desservir les zones touristiques :

- Un prolongement de la ligne gare d'Arcachon-Dune du Pilat, jusqu'à la plage de la Salie
- Un prolongement de la ligne gare d'Arcachon-Cazaux centre, jusqu'au Lac de Cazaux
- Des lignes express reliant Arcachon et Le Teich, à la Dune du Pilat ou la Plage de la Salie
- Une navette « Parc Expo La teste vers la Dune du Pilat », ainsi qu'un parking relais au Parc des Expositions (depuis 2021-2022)

Un bus de mer « Petit Port (Arcachon) - Le Moulleau »

Révision du Plan de Mobilité COBAS

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE

Accusé certifié exécutore BAS

Réception par le préfet 02/07/2024

Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



ETAT DES LIEUX

Un parking relais est présent à l'entrée d'Arcachon, et fonctionne en été uniquement. Il permet de réduire le trafic routier dans le centre-ville d'Arcachon et d'offrir aux usagers des possibilités de déplacement alternatives via le réseau Baïa.

Des visiteurs de plus en plus nombreux sur le réseau Baïa : les voyageurs occasionnels représentent 25% de la fréquentation totale du réseau Baïa en 2022, soit 7 points de pourcentage de plus comparé à l'année 2021 (source : Rapport d'activité Baïa 2022). Les usagers occasionnels (lié au tourisme ou loisirs) correspondent à 48% des titres vendus en 2022.

Cinq gares sont présentes sur le territoire et relativement qualitatives. Les accès et le stationnement voiture aux gares sont facilités, avec des parkings et des arrêts minutes. Toutefois, certaines traversées de voies sont insécuritaires et des discontinuités de cheminements cyclables et piétons peuvent être observés. Un réseau ferroviaire prisé par la clientèle touristique, puisque les usagers occasionnels représentent 48% des voyageurs sur la ligne TER à l'année (source : SNCF 2019).

ATOUT!

- Un axe TER structurant, cadencé et 4 gares récemment aménagées
- Un réseau Baïa maillé, offrant une bonne desserte des principaux points attractifs du territoire
- Des services de transports à la demande dans les zones les moins desservies
- Une hausse de la fréquentation des lignes régulières et de certaines navettes
- Un parking relais à Arcachon très utilisé en période estivale
- Une tarification unique du réseau Baïa et un accord tarifaire avec la SNCF pour les trajets internes à la COBAS
- Une prise en compte des seniors, avec un transport à la demande spécifique
- Une mise en accessibilité progressive des réseaux pour les personnes à mobilité réduite et handicapées
- Un RER métropolitain en réflexion, avec une augmentation prévue du nombre de trains desservant la COBAS

FAIBLESSES

- Une superposition complexe de réseaux de transport avec peu de coordination et un manque de lisibilité: hiérarchie des lignes régulières, nombreux transports à la demande, quelques doublons sur les lignes régulières ...
- Un besoin de coordination entre les trains et le réseau Baïa, sur les correspondances horaires, et sur la gestion des imprévus (ex : train immobilisé ou annulé nécessitant de réorienter les usagers vers le réseau de bus)
- Une ligne ferroviaire TER moyennement fréquente en heure de pointe et en période estivale malgré la hausse de fréquentation
- Un manque d'aménagement autour de la gare de La Testede-Buch
- Une inadéquation entre fréquence et demande
- Quelques zones non desservies par les lignes régulières
- Un manque de fiabilité des horaires lié aux encombrements routiers, stationnement illicite
- Seul un aménagement spécifique réalisé en faveur de la vitesse des bus (site propre sur la RD259 réalisé en 2021)
- Une organisation limitée des correspondances entre les lignes de bus et les trains en gare
- Une absence d'enquête origine-destination pour approfondir la connaissance des usages sur le réseau Baïa
- Un usage du réseau Baïa principalement de captifs, majoritairement de scolaires et peu attractif et connu par les actifs



Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



ETAT DES LIEUX

Les modes actifs et l'écomobilité

Des solutions alternatives à la voiture particulière en développement

La mobilité est centrale dans la vie quotidienne, elle est au cœur des activités humaines, culturelles, économiques, etc. Cette mobilité n'est pas sans impact et a des effets sur la santé (polluants atmosphériques, bruit, accidents) et sur l'environnement (gaz à effet de serre, consommation de terres agricoles, nuisances visuelles, etc.). Ainsi, l'ADEME définit l'écomobilité comme une mobilité durable, moins pénalisante pour l'humain, son cadre de vie et l'environnement.

Les actions menées en faveur du vélo sont nombreuses sur la COBAS :

- Un réseau d'aménagements cyclables d'environ 133 kilomètres, composé de liaisons communales et intercommunales, dont l'itinéraire européen Vélodyssée;
- Des zones apaisées (zone 30, zone de rencontre) sont aménagées dans les centres-villes, favorisant le partage de la voirie;
- Du stationnement vélo, composé principalement d'arceaux vélos (permettant une attache en trois points) et de pinces-roues. L'offre en stationnement est globalement sous-dimensionnée, pouvant occasionner du stationnement sauvage sur des emplacements non prévus à cet effet. Quatre gares disposent de consignes vélos sécurisées;
- Un jalonnement piéton et cycle bien développé et lisible ;
- Des stations de gonflage pour les vélos ;
- Une douzaine d'établissements labellisés Accueil Vélo ;
- Des subventions et aides à l'achat de vélo proposées par certaines communes ;
- Une dizaine de professionnels proposant de la location de vélos et une association proposant de la location et de la réparation de vélo;
- Une mise à disposition d'un vélo pour chaque arcachonnais de plus de 14 ans à Arcachon depuis 2013 (13 800 vélos ont été distribués);
- Un plan des pistes cyclables facilement accessible, pédagogique, qui permet de repérer les infrastructures dédiées, les stations de gonflage ainsi que les loueurs de vélos;
- Une communication touristique engagée en faveur des mobilités actives (vélos, piétons);
- Des opérations de sensibilisation à la sécurité routière et de prévention sur la pratique du vélo dans les établissements scolaires.

Toutefois, quelques discontinuités demeurent et un manque de qualité et confort est observé, voire de nonrespect de la réglementation, s'expliquant notamment par l'ancienneté des aménagements (des pistes cyclables sur trottoirs laissant parfois des espaces piétons relativement réduits, le traitement des intersections avec des interruptions brutales, une absence de priorité pour les cyclistes, des aménagements globalement de largeur réduite...). En outre, en haute saison, les vélos en stationnement peuvent encombrer de manière massive certains secteurs touristiques et la fréquentation dense peut générer des conflits avec les piétons.

Sur le territoire de la COBAS, d'autres alternatives à l'usage de la voiture particulière en « autosoliste » sont proposées :

- Le site Transgironde propose un site de covoiturage à l'échelle du département ;
- Trois aires de covoiturage sont aménagées sur le territoire de la COBAS (de 30 à 45 places), à proximité de l'autoroute A660 et de la RD250;
- Des opérateurs privés proposent de la location de véhicules thermiques par des particuliers;



Réception par le préfet 02/07/2024 Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



ETAT DES LIEUX

Les modes actifs et l'écomobilité

Concernant la mobilité électrique, 32 points de recharge pour les véhicules électriques sont recensés en 2021.

ATOUTS

FORCES

- Un relief relativement plat
- De nombreux aménagements cyclables maillant bien l'ensemble des pôles d'attractivité, et la mise en place d'aménagements pour réduire les vitesses
- Un jalonnement cyclable (panneaux indiquant les directions) développé et lisible
- Une signalétique locale pour les piétons, parfois incitative (temps de parcours indiqués)
- Une forte fréquentation cycliste, notamment l'été
- Un fort équipement des Arcachonnais en vélos
- Un sentier de Grande Randonnée de Pays
- 4 gares aménagées récemment
- Des politiques cyclables menées par les autres acteurs : schéma modes doux de la communauté de communes du Val de l'Eyre et de la COBAN et plan vélo de la Gironde
- Une émergence d'actions en faveur de l'écomobilité : dynamique engagée de plan de mobilité d'administration sur 2 communes, 32 bornes de recharge électrique, 3 parkings de covoiturage et un site Transgironde de mise en relation des covoitureurs
- Le Plan Climat Air Energie Territoire du SYBARVAL fixant des objectifs de réductions de Gaz à effets de Serre

FAIBLESSES

FAIBLESSES

- Un faible niveau qualitatif de certains aménagements cyclables
- Quelques discontinuités d'aménagements piétons et vélos pour desservir tous les pôles d'attractivité
- Des zones apaisées insuffisantes (zone 30, zone de rencontre) en centre-ville, où les flux piétons et cycles sont les plus importants
- Un manque de respect des règles : habitudes récréatives de l'usage du vélo touristique, stationnement illicite sur trottoir des voitures, encombrement des espaces publics touristiques par le stationnement vélo, conflits sur les voies vertes
- Un développement émergent de l'usage des engins de déplacements personnels motorisés, pouvant générer des conflits
- Une absence de plan de mobilité employeur, malgré la sensibilisation faite par la COBAS et les obligations légales

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet 02/01/2024
Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



ETAT DES LIEUX

L'accessibilité des personnes à mobilité réduite et handicapées

Une mise en accessibilité découlant des obligations légales (Loi du 11 février 2005)

Chaque Autorité Organisatrice de la Mobilité intervenant sur le périmètre de la COBAS a réalisé son schéma directeur d'accessibilité des Transports collectifs :

- Le Schéma Directeur Régional d'Accessibilité des transports (SDRA), a été approuvé par le Conseil Régional Aquitaine en juillet 2009;
- Le Schéma Départemental d'Accessibilité du réseau TransGironde, a été approuvé par le Conseil Général de la Gironde en octobre 2008. Depuis 2017 (Loi NOTRe), la Région a repris la compétence en matière d'organisation des transports collectifs de la Gironde et est donc responsable de la mise en accessibilité du réseau TransGironde;
- Le Schéma Directeur d'Accessibilité des Transports Collectifs de la COBAS, a été approuvé en 2011. Ce schéma a permis :
 - Une mise en accessibilité progressive mais pas totale des arrêts identifiés ;
 - La mise en place d'un service de transport à la demande pour les personnes à mobilité réduite (réservé aux personnes justifiant d'une invalidité supérieure ou égale à 80% et après avis de la commission d'admission);
 - L'équipement des véhicules avec des hayons élévateurs et des annonces sonores et visuelles sur les lignes de bus régulières.

Chaque commune a réalisé son Plan d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics : Arcachon en octobre 2015, La Teste-de-Buch en novembre 2016, Gujan-Mestras en janvier 2011, et Le Teich en février 2014. Les quatre communes de la COBAS possèdent une programmation échelonnée dans le temps en fonction de la priorité des actions à mettre en place. Toutefois, aucun suivi des actions réalisées n'a été effectué.

ATOUTS

- Des réseaux de transport collectif régionaux quasiment tous mis en accessibilité, avec une haute qualité d'aménagement des arrêts et du matériel roulant adapté, notamment au niveau des 4 gares récemment aménagées
- Des centres-villes globalement bien aménagés, avec quelques problèmes ponctuels : mobilier, traversées avec ressaut...
- Des pôles générateurs de déplacements bien accessibles
- Une information numérique et papier correcte sur les réseaux de transport
- Une agence Baïa mise en accessibilité

FAIBLESSES

- Une part de mise en accessibilité des arrêts du réseau de transport collectif Baïa par les communes, variant entre 9% et 53%
- Une signalétique piétonne parfois peu visible ou absente
- En dehors des centres-villes, une accessibilité plus limitée, avec :
 - De nombreuses rues étroites ne permettant pas la continuité des cheminements en toute sécurité
 - Une absence de cheminements piétons, notamment pour se rendre aux arrêts de bus
 - Une mixité d'usage vélos/piétons pouvant gêner les personnes à mobilité réduite et handicapées
- Une absence d'information sonore sur les sites internet des réseaux de transport collectif Baïa et TransGironde



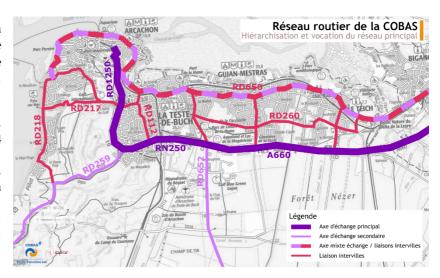
ETAT DES LIEUX

La circulation routière

Une circulation routière encombrée en haute saison

Le réseau routier principal de la COBAS est structuré autour de l'axe A660-N250 qui en constitue l'épine dorsale est-ouest, complétée par :

- La RD650, orientée estouest qui relie les 4 communes de la COBAS;
- La RD1250, orientée nordsud en prolongement de la N250,
- Des axes secondaires:
 RD260, RD217, RD112,
 RD218, RD662...

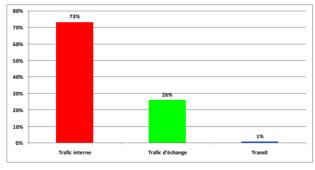


Trafics journaliers annuels moyens (TMJA) des principaux axes de la COBAS



Source : données et cartographie CD33, année 2014

L'axe A660-N250 est le principal support des échanges avec l'extérieur (en particulier avec la métropole bordelaise). La RD650 relie les 4 communes du territoire, et supporte une part des échanges avec la COBAN et la métropole Bordelaise. En 2022, le trafic routier sur la RN250 était d'environ 37 000 véh/jour (au niveau de l'échangeur avec la RD652). et de 38 000 véh/jour sur l'A660 (au niveau de l'échangeur Césarée). Sur la RD1250, 22 000 véh/jour sont mesurés, au niveau du Boulevard du Pyla (données 2022 - Etude sur la poursuite de l'amélioration de la desserte du Bassin d'Arcachon Sud sur l'axe RN250-RD1250).



Flux de circulation VL identifiés sur la RD650 (journées ouvrables des 6 et 8 septembre (Etude sur la poursuite de l'amélioration de la desserte du Bassin d'Arcachon Sud sur l'axe RN250-RD1250)2022)

La RD650 abrite un trafic interne de 73%, (déplacements dont l'origine et la destination se situent sur le ressort territorial de la COBAS) et un trafic d'échanges de 26% (dont principalement avec la métropole bordelaise (1 300 véh/jour), et les secteurs Est du Bassin (700 à 800 véh/jour). Le trafic total est d'environ 15 300 véh/jour (données 2022 - Etude sur la poursuite de l'amélioration de la desserte du Bassin d'Arcachon Sud sur l'axe RN250-RD1250).

Accusé certifié exécutofre BAS Réception par le préfet 02/01/2024 Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



ETAT DES LIEUX

Les autres axes départementaux permettent d'assurer les échanges de proximité entre communes et avec le département des Landes.

Hors période touristique, le fonctionnement du réseau est globalement bon, à l'exception de certaines sections de l'axe A660-RN250 qui connaît des difficultés récurrentes aux heures de pointe et conduit à des itinéraires de shunt sur des voies inadaptées. Les difficultés de circulation se concentrent entre les giratoires de Cazaux et de la Hume.

En période touristique, les trafics routiers augmentent en raison de la fréquentation intensive du bassin par les vacanciers. Cette augmentation est inégalement répartie dans le temps et l'espace, et touche particulièrement le réseau principal (A660, RN250 et la RD1250). Le trafic sur l'axe A660-RN250 augmente entre 5 à 30% en période estivale par rapport au reste de l'année (source : DREAL- Etudes d'amélioration de la desserte du Sud du Bassin d'Arcachon par l'axe A660-RN250 - 2016). En période estivale, les difficultés de circulation augmentent et sont croissantes à mesure que l'on va vers l'ouest du territoire. Sur les axes menant à l'A660, des augmentations de 20 à 40% du trafic routier en période estivale sont constatées sur l'échangeur de la Hume (source : DREAL- Etudes d'amélioration de la desserte du Sud du Bassin d'Arcachon par l'axe A660-RN250 - 2016). La saturation des axes majeurs induit des phénomènes qui nuisent à la qualité de vie des résidents :

- Itinéraires alternatifs empruntés par les visiteurs sur des voies résidentielles non adaptées;
- Agressivité des conducteurs et comportements accidentogènes ;
- Encombrements routiers dans des secteurs résidentiels...

Les communes ont mis en place des solutions pour répondre à ces comportements : mise en place de sens uniques, de radars pédagogiques, de feux intelligents, aménagements en faveur de la réduction de la vitesse des automobilistes (plateaux, ralentisseurs...). Notamment, la commune d'Arcachon a révisé son plan de circulation, avec la mise en place de nombreux sens uniques pour éviter les possibilités de shunt. Le front de mer a également été piétonnisé en période estivale.

ATOUTS

- Un réseau routier dense et maillé
- De nombreux aménagements en faveur des zones apaisées (zone 30, zone 20 et aires piétonnes) réalisés
- Un jalonnement routier clair et lisible des principaux axes
- Un doublement récent de l'axe A660-RN250 apportant de la fluidité et sécurité sur le réseau routier, notamment au niveau de l'hôpital
- Plusieurs projets en cours ou à l'étude devraient permettre de redonner de la fluidité sur la quasi-totalité du réseau routier, notamment sur la RD1250 entre La Teste-de-Buch et Arcachon
- Quelques réflexions menées pour développer le maillage routier
- Le Plan de Déplacement Du Nord Bassin à suivre (requalification de la RD3 et éventuelle voie rétro-littorale)

FAIBLESSES

- Une part prédominante accordée à la voiture, souvent prioritaire, au détriment des autres modes
- Des hiérarchisations de réseaux communaux parfois peu claires, en particulier les liaisons interquartiers
- Quelques plans de circulation peu lisibles
- Des pratiques de shunt et des difficultés de circulation sur le réseau principal aux heures de pointe
- Une congestion forte des axes secondaires et principaux en heure de pointe sur 3 communes (Arcachon, La Teste-de-Buch, Gujan-Mestras), avec un allongement de la période touristique conduisant à une augmentation des trafics
- Des informations sur l'usage du réseau routier peu nombreuses
- Certains franchissements de réseau ferré cause d'insécurité pour les piétons et vélos

Révision du Plan de Mobilité COBAS

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire

Accusé certifié exécutore Réception par le préfet 02/01/2024 Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



ETAT DES LIEUX

Le stationnement

Une offre de stationnement diversifiée

Plusieurs formes de stationnement s'observent sur le territoire de la COBAS : stationnement sur voirie, stationnement en ouvrage (aérien ou souterrain), parkings relais. L'offre de stationnement est importante sur l'ensemble des communes et permet de satisfaire les besoins des usagers quotidiens et occasionnels.

La réglementation est adaptée dans le centre-ville de certaines communes, avec :

- Une zone de stationnement payant dans le centre-ville d'Arcachon (excepté le weekend en basse saison).
 L'offre est complétée par du jalonnement dynamique vers les parkings payants en ouvrage pour faciliter l'orientation des visiteurs.
- Une zone bleue autorisant un stationnement gratuit et limité à une heure (du lundi au samedi) sur le centreville de La Teste-de-Buch et de Gujan-Mestras. La zone bleue de La Teste-de-Buch a été rénovée et étendue en été 2019 afin de satisfaire la forte demande de stationnement.

Toutefois, la réglementation du stationnement en zone bleue est peu lisible : absence de panneau précisant la durée de stationnement autorisée, bandes en pointillés de couleur bleue ou blanche effacées au sol...

Le stationnement est globalement saturé en haute saison (notamment en juillet-août), entrainant du stationnement sauvage sur les trottoirs en centre-ville, et à proximité des sites touristiques, notamment au niveau de la Dune du Pilat, de la jetée d'Eyrac et du Moulleau. Le parking de la gare d'Arcachon est souvent complet l'après-midi. En août 2019, un tiers du parking était rempli entre 8h et 9h (source : visite terrain). À Arcachon, les taux d'occupation des parkings en ouvrage varient de 35% à 60% en basse saison, contre 65% à 95% en haute saison (source : Indigo 2019).



ΔΤΟΙΙΤ

Des réglementations de Plan Local d'Urbanisme relativement homogènes, favorable à la mise à disposition de stationnement privé (2 places par logement) et restreignant le nombre de places à moins de 500 mètres autour d'une gare

- Une facilité de stationnement et une offre de stationnement diversifiée (ouvrage ou voirie)
- Une offre de stationnement public importante
- Une réglementation du stationnement par le temps permettant une bonne rotation des véhicules:
 - Zones bleues sur les communes de La Testede-Buch et Gujan-Mestras
 - Stationnement payant et limité à Arcachon
 - Arrêts minutes dans chaque commune
- Un bon fonctionnement du parc relais à Arcachon, mis en place par la ville
- Un jalonnement parking dynamique à Arcachon

FAIBLESSES

- Une offre de stationnement globalement importante et attractive, n'incitant pas à l'usage des modes alternatifs
- Un taux de motorisation élevé des ménages et un taux de ménages disposant d'au moins une place de stationnement relativement faible
- Des politiques de stationnement communales disparates
- Hors période touristique: des places bien occupées sur les centres-villes d'Arcachon et La Teste-de-Buch en comparaison de Gujan-Mestras et du Teich, du stationnement illicite sur trottoir, des parkings de gares souvent remplis (rabattement plutôt sur La Teste gratuit qu'Arcachon payant)
- En période estivale : un stationnement sauvage aux abords de la Dune du Pilat et un stationnement congestionné dans le centre d'Arcachon
- Une signalétique utilisée pour la réglementation (panneau et marquage) parfois peu lisible, et ne facilitant pas le respect
- Un stationnement gratuit le week-end à Arcachon limitant la rotation de véhicules
- Une absence de stationnement mutualisé

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet 02072024

Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



ETAT DES LIEUX

Le transport de marchandises

Un transport de marchandise quasi-exclusivement routier

Le transport de marchandises dépend étroitement du tissu économique en présence. Il est organisé majoritairement par les acteurs privés, les acteurs publics agissant principalement en matière de réglementation en vue de réduire les nuisances générées (bruit, pollution, dégradation des chaussées...).

Le territoire de la COBAS se compose d'une majorité d'entreprises de petite taille, qui opèrent dans le secteur du service (aux entreprises et particuliers) et du commerce. Le territoire est dynamique économiquement, avec des taux de création d'entreprises élevés. 1 100 établissements (et 919 entreprises) ont ainsi été créés en 2018. Près de 70% de ces nouvelles entreprises sont des entreprises individuelles (Source : INSEE).

64% des entreprises, à l'échelle de la COBAS et de la COBAN, génèrent du trafic de marchandises (Source : enquête « impact des déplacements sur l'activité économique », CCI Gironde, 2018). A l'échelle de la COBAS, la quasi-totalité de ce trafic de marchandises est réalisé par la route. Les autres modes réalisent une part infime des expéditions/réceptions :

- Train: approvisionnement en carburant de la base militaire de Cazaux (la ligne de Bordeaux Arcachon ne transporte que des voyageurs);
- Bateau : uniquement les bateaux de pêche arrivant au port d'Arcachon.

Quelques dispositifs en faveur de livraisons plus durables sont utilisés : triporteurs électriques, consignes automatiques dans les gares, transpalette électrique.

L'ensemble des communes de la COBAS ont mis en place des arrêtés pour réglementer la circulation des poids lourds sur leur territoire. Toutefois, les réglementations ne sont pas harmonisées entre les communes.

ATOUTS

- Une localisation géographique à l'écart des flux de transit et une typologie d'entreprises limitant les trafics lourds et donc les nuisances générées
- De nombreux commerces pouvant servir de points relais pour la distribution des colis
- Une enquête auprès de 125 entreprises réalisée en 2018 ayant permis d'approfondir les flux, les difficultés et attentes des entreprises
- Une disponibilité de la voie d'eau et du rail pour diversifier les modes d'approvisionnement/expédition des entreprises
- Le développement du e-commerce et d'innovations à l'échelle nationale

FAIBLESSES

- Un transport quasi-exclusivement par la route (sauf voie ferrée de Cazaux et bateaux de pêche)
- Un tissu économique fait de petites entreprises, limitant les flux massifiés et donc l'intérêt des modes alternatifs à la route
- Une réglementation poids lourds communale complexe, rendant plus difficile son respect
- Une configuration des aires de livraison parfois non conforme
- Une absence d'infrastructure dédiée à la « logistique du dernier kilomètre »
- Une absence de recensement des aires de livraison
- Aucune réglementation en faveur d'un fret durable
- La difficulté de fédérer des acteurs privés pour organiser un fret plus durable, tout en considérant les logiques économiques





ETAT DES LIEUX

La sécurité des déplacements

Des accidents plus nombreux en période estivale

Globalement, les accidents sur le territoire ont diminué au fil des années, ce qui peut s'expliquer d'une part, par la mise en place d'aménagements en faveur de la réduction des vitesses de circulation et d'autre part par des actions de sensibilisation à la sécurité routière.

Toutefois, la part d'accidents graves a augmenté. En 2018, environ 66% des accidents se sont déroulés entre juin et septembre, en partie à cause de la hausse du trafic estival, dont 23% uniquement sur le mois d'août. Les accidents corporels se localisent principalement au nord-ouest du territoire.

ATOUTS

- Une diminution des accidents corporels sur les 5 dernières années
- La mise en place d'aménagements pour réduire les vitesses de circulation (zone 30, zone de rencontre, radars pédagogiques, feux intelligents)
- Les accès aux établissements scolaires sécurisés
- Des actions de sensibilisation à la sécurité routière menée par chaque police municipale
- Une politique menée par le département de la Gironde 2018-2022 visant une amélioration pour la réduction des accidents des deux roues motorisées, séniors, jeunes et pour les déplacements professionnels

FAIBLESSES

- Une hausse des accidents et de leur gravité en été, en heure de pointe du matin, du soir et le midi
- La hausse de trafic en période estivale générant des comportements potentiellement dangereux
- Une concentration des accidents au nord-ouest de la COBAS
- Les deux roues motorisés et légers fortement impliqués dans les accidents
- Plusieurs aménagements cyclables non sécurisés, avec :
 - Une discontinuité des aménagements cyclables
 - Des conflits vélos-piétons en période estivale
- Des difficultés de circulation pour les transports en commun en raison de certaines chaussées étroites et de l'absence d'aménagement spécifique
- Des accidents piétons majoritaires en été dans les zones touristiques
- Un non-respect ponctuel des vitesses de circulation
- Une dégradation du réseau viaire

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet 02/07/2024 Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



LES AMBITIONS DU PDM



Accusé certifié exécutoire BAS Réception par le préfet 02/01/2024 Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



LES AMBITIONS DU PDM

La stratégie

Les axes stratégiques

Sur la base du diagnostic multithématique réalisé, les enjeux qui guident l'élaboration du PDM ont été définis et validés par les élus de la COBAS, puis regroupés selon 10 axes.

Ces axes répondent aux enjeux généraux de croissance démographique, économique, sociétale et environnemental du territoire :

- Axe 1 : Mieux articuler l'interface entre urbanisme et mobilités
- Axe 2 : Rendre plus attractif les réseaux de transport collectifs et favoriser l'intermodalité
- Axe 3 : Poursuivre et valoriser le développement des modes actifs
- Axe 4 : Coordonner et faciliter la mise en accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite
- Axe 5 : Maîtriser la circulation routière et favoriser la multimodalité
- Axe 6 : Améliorer la sécurité routière
- Axe 7 : Développer les pratiques d'écomobilité
- Axe 8 : Inciter au transport de marchandises durable
- Axe 9: Agir sur le stationnement pour favoriser les alternatives à la voiture
- Axe 10 : Préserver l'environnement et réduire les nuisances générées par les déplacements

Les axes traduisent le choix politique d'organisation des mobilités du territoire, pour les 10 années à venir, à partir duquel se sont construits les scénarios d'organisation des déplacements qui ont guidés les élus pour l'élaboration du plan d'actions.

L'ensemble de ces thématiques, fortement imbriquées les unes avec les autres, permet ensuite de dessiner un véritable système de mobilités sur le territoire et en lien avec les territoires voisins, tous types d'usagers et tous modes confondus.





LES AMBITIONS DU PDM

Les enjeux

Les enjeux par thématique sont détaillés dans le tableau suivant :		
Thématiques	Enjeux	
Environnement	 Réduire les émissions de polluants atmosphériques liées aux transports Réduire la population exposée à la pollution atmosphérique, principalement au niveau des grands axes routiers Réduire les émissions de gaz à effet de serre liées aux transports Limiter la consommation d'énergies (en particulier fossiles) liée aux transports Favoriser l'utilisation d'énergies alternatives : électricité, GNV, hydrogène, etc. Réduire les nuisances sonores liées aux déplacements, etc. 	
Interface urbanisme et mobilités	Prendre en compte les récentes évolutions inscrites dans la LOM, les documents cadres et réflexions menées Poursuivre l'urbanisation maîtrisée, les projets de mixité des fonctions urbaines S'assurer d'une accessibilité aisée par les modes alternatifs à l'automobile aux futurs projets Agir davantage en faveur de la mobilité solidaire et des mobilités spécifiques Suivre l'évolution de l'urbanisation et des mobilités, avec une veille sur les innovations	
Réseaux de transport collectifs et intermodalité	 Renforcer l'attractivité du TER, avec la mise en œuvre du RER métropolitain Rendre le réseau de transport collectif Baïa plus attractif, en particulier pour les actifs, en ajustant les niveaux de services par rapport à la demande Améliorer la complémentarité entre les offres avec les territoires limitrophes Améliorer l'intermodalité 	
Modes actifs	 Poursuivre le maillage du réseau cyclable et hiérarchiser le réseau cyclable Mieux dessiner l'espace public pour faciliter les mobilités douces Remettre à niveau les aménagements et améliorer le confort de la marche et du vélo Améliorer et déployer des dispositifs de stationnement vélos adaptés Proposer des services vélos complémentaires aux offres existantes Poursuivre l'aménagement des lieux d'intermodalité: jetées, gares, parcs relais Anticiper le développement des engins de déplacements individuels 	
Ecomobilité	 Développer la sensibilisation à l'écomobilité auprès de tous les publics Développer le covoiturage Réaliser des actions de communication et sensibilisation Inciter à la marche à pied Réaliser une programmation des équipements de bornes de recharge électrique et autres énergies 	
Accessibilité Personne à Mobilité Réduite	 Mettre en œuvre la programmation et assurer le suivi des PAVE, SDA TC et Ad'AP Améliorer l'accessibilité des cheminements piétons Rendre accessible 100% des arrêts de transports en commun sur le territoire de la COBAS Développer et améliorer l'accès aux informations papiers et numériques 	
Circulation routière	 Maîtriser la croissance des trafics routiers, en particulier sur les flux d'échange importants Réduire le trafic routier en développant les modes alternatifs Réfléchir à des solutions pour réduire les encombrements Aménager de façon cohérente la voirie et faire évoluer la réglementation en cohérence avec la hiérarchisation souhaitée Poursuivre les aménagements en faveur d'une réduction des vitesses Privilégier les projets en faveur de la réduction de la circulation automobile et de la multimodalité 	
Sécurité routière	Diminuer le nombre d'accidents Aménager les axes où des vitesses excessives sont observées Sensibiliser les usagers aux risques routiers	
Stationnement	 Harmoniser les réglementations du stationnement privé aux PLU Agir sur le stationnement public pour favoriser les alternatives à la voiture Développer les aires de covoiturage, les P+R en entrée de ville, des offres adaptées sur les zones touristiques Proposer des stationnements deux roues motorisés Aménager qualitativement et durablement les parkings existants et futurs et les stationnements sur voirie Améliorer la lisibilité des réglementations et leur respect 	
Transport de marchandises	 Limiter les nuisances liées au trafic de poids lourds Développer les livraisons plus durables, voire innovantes Harmoniser les réglementations de circulation et de stationnement poids lourds entre les communes Coordonner les acteurs logistiques et mener des actions de sensibilisation au transport durable 	

Publication : 02/07/202

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



LES AMBITIONS DU PDM

Les scénarios

Les 3 scénarios étudiés

Présentation de la démarche des scénarios et du choix retenu

Sur la base des axes stratégiques validés par les élus de la COBAS, trois scénarios d'organisation des mobilités ont été élaborés.

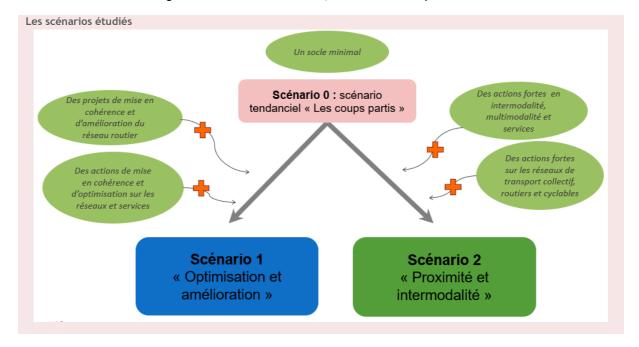
Qu'est-ce qu'un scénario d'un Plan de Mobilité?

- Un ensemble d'orientations cohérentes rassemblées dans un schéma de principe
- Une présentation didactique et schématique d'évolution possible du système des déplacements
- Un support de discussion en vue d'affiner les souhaits stratégiques des décideurs
- Une cible à long terme (environ 10 ans)

Ces trois scénarios se déclinent comme suit :

- Scénario 0, appelé scénario « tendanciel » ou « fil de l'eau », intégrant les « coups partis » et la poursuite des évolutions actuelles, c'est-à-dire un scénario prenant en compte les projets actés par les maîtres d'ouvrage correspondants. Ce scénario est le socle de la comparaison des 2 scénarios suivants.
- Scénario 1, appelé « optimisation et amélioration », résolvant les principales difficultés des réseaux de transports et amélioration du système global de déplacements.
- Scénario 2, appelé « proximité et intermodalité », proposant des réseaux de transport davantage maillé et développant les lieux d'intermodalité.

Ces scénarios suivent un degré de volontarisme croissant, avec des actions plus volontaristes dans le scénario 2.





Réception par le préfet 02/0/2024 Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



LES AMBITIONS DU PDM

La comparaison des scénarios

Ces scénarios ont ensuite été comparés à l'aide de divers critères financiers, environnementaux, et réponse aux axes identifiés. La solution retenue a pris la forme d'un scénario constitué par un panachage des actions des scénarios 1 et 2. Les actions du scénario 2 sont majoritaires, car répondant globalement mieux aux enjeux environnementaux, et aux besoins des usagers. Toutefois, le coût élevé de certaines actions a conduit à retenir un panachage des actions des scénarios 1 et 2.

Tableau de comparaison des scénarios relatif aux axes identifiés			
Axes	Degré de prise en compte		
Avez	Scénario 0	Scénario 1	Scénario 2
Axe 1 : Mieux articuler l'interface entre urbanisme et mobilités			
Axe 2 : Rendre plus attractif les réseaux de transport collectifs			
et favoriser l'intermodalité			
Axe 3 : Poursuivre et valoriser le développement des modes			
actifs			
Axe 4 : Coordonner et faciliter la mise en accessibilité PMR			
Axe 5 : Maîtriser la circulation routière et favoriser la			
multimodalité			
Axe 6 : Améliorer la sécurité routière			
Axe 7 : Développer les pratiques d'écomobilité			
Axe 8 : Inciter au transport de marchandises durable			
Axe 9 : Agir sur le stationnement pour favoriser les alternatives à			
la voiture			
Axe 10 : Préserver l'environnement et réduire les nuisances			
générées par les déplacements			
Degré de prise en contre	Minime, voir à l'encontre	Moyen	Fort

Le scénario retenu en faveur de la multimodalité

Les principales actions retenues sont représentées schématiquement sur la carte suivante. Ce schéma a ensuite été décliné en plan d'actions, illustré sous forme de fiches actions détaillées, en collaboration avec les maîtres d'ouvrage concernés.

Chaque fiche-action vient préciser l'intention exprimée dans le schéma du scénario retenu, avec :

- Un constat de l'existant permettant de saisir la portée de l'action
- Un rappel des objectifs liés à la thématique
- Une description de l'action visant à guider les maîtres d'ouvrage dans la mise en œuvre
- Une indication de la maîtrise d'ouvrage et des financeurs et partenaires théoriques
- Une estimation des coûts d'investissement et de fonctionnement attendus, sur la base de ratios indicatifs à considérer avec précaution (hors acquisition foncière, modification des réseaux...)
- Une échéance prévisible de réalisation (court terme, moyen terme, long terme)
- Une évaluation des impacts environnementaux.

Accusé certifié exécutoire BAS

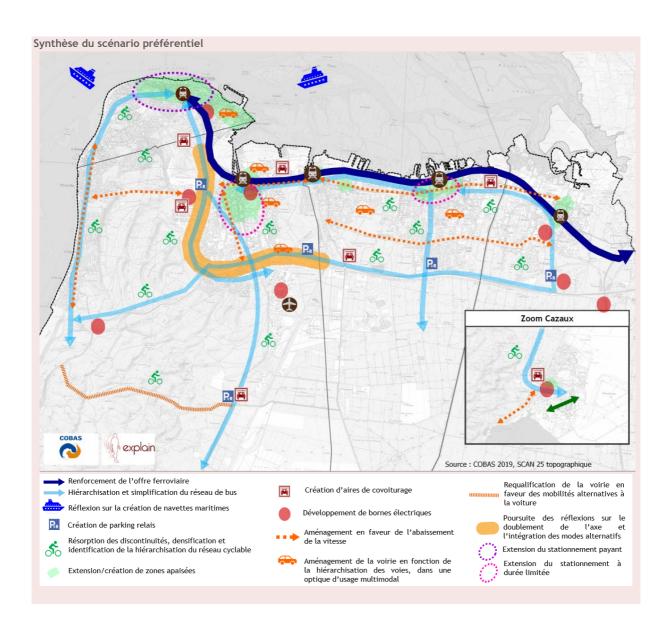
Réception par le préfet 02/07/2024

Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



LES AMBITIONS DU PDM







Réception par le préfet Publication : 02/07/202

Un scénario PDM compatible avec les ambitions du PCAET

Les ambitions du PDM répondent aux enjeux portés par le PCAET (Plan Climat Air Energie Territorial du SYBARVAL approuvé en 2018, en favorisant la diversification des modes de déplacements : modes actifs, transports en commun, usages partagés de la voiture. L'ensemble de la stratégie du PDM est pensée afin de favoriser l'intermodalité, les modes actifs, le covoiturage ou les modes alternatifs à la voiture particulière, ce qui participe à l'atteinte des enjeux globaux du PCAET. Le tableau ci-dessous synthétise la compatibilité et l'articulation entre les actions du PCAET et du PDM.

Actions du PCAET	Actions du PDM
Favoriser un tourisme éco-	Axe B: «
responsable	«, avec l'action 5 « Faciliter l'accès aux sites touristiques tous
	modes », et l'action 7 : « Renforcer et améliorer l'intermodalité et la
	multimodalité »
	L'ensemble de l'Axe C « Poursuivre et valoriser le développement des modes
	actifs (marche à pied, vélos) »
Promouvoir l'utilisation de	L'ensemble des actions de l'Axe C « Poursuivre et valoriser le développement
véhicules (dont vélos) à	des modes actifs (marche à pied, vélos) »
carburants alternatifs	Et de l'Axe F « Développer les pratiques d'écomobilité »
Poursuivre le développement de	Action 7 « Renforcer et améliorer l'intermodalité et la multimodalité »
pôles d'échanges hors gares pour	Action 14 « Aménager la voirie en fonction de la hiérarchisation des voies pour
renforcer le maillage	un usage multimodal »
multimodal Développer la pratique du vélo	L'ensemble de l'Axe C « Poursuivre et valoriser le développement des modes
(dont électriques) par les	actifs (marche à pied, vélos) »
habitants et les touristes	actifs (marche a pieu, vetos) »
	Axe B - « Rendre plus attractif les réseaux de transport collectifs et favoriser
	l'intermodalité »
Coordonner l'offre de mobilité	Axe C « Poursuivre et valoriser le développement des modes actifs (marche à
sur le territoire	pied, vélos) »
	Action 12 : « Assurer une mise en œuvre coordonnée des différents documents
	stratégiques »
In air an à l'éireannan an de mhaire de	Action 18 : « Inciter au développement des mobilités durables dans les
Inciter à l'émergence de plans de mobilité publics et privés	entreprises et administrations, notamment par la réalisation de Plan de
mobilité publics et prives	Mobilité Employeur »
Promouvoir des mobilités	Action 3 : « Renforcer les connexions avec l'extérieur »
maritimes à moindre impact	
environnemental	
Organiser les livraisons et la logistique urbaine	Axe G: «
	Axe E: « Maîtriser et sécuriser la circulation routière et favoriser la
Poursuivre l'apaisement de la	multimodalité », notamment l'action 15 « Apaiser les vitesses de circulation en
traversée des communes	faveur des modes alternatifs à la voiture »
Agir pour la résilience du	Limitation du risque d'inondation grâce à la végétalisation de certains espaces
territoire face aux risques	(action 1, action 5) et limitation du risque de transport de matières
naturels	dangereuses (actions 14, 15, 19, 20 et 21).

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet 02/07/2024 Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



LE PLAN D'ACTIONS







LE PLAN D'ACTIONS

Le prochain chapitre présente les 26 actions détaillées du Plan de Mobilité de la COBAS, basées sur :

- Les enjeux relevés lors de l'état des lieux du territoire et des mobilités,
- Les ateliers de concertation et échanges avec les acteurs publics et privés,
- Les obligations fixées par la LOM relatives au contenu d'un Plan de Mobilité,

Ces actions sont réparties selon les 9 axes retenus qui découlent du diagnostic, le dixième axe « Préserver l'environnement et réduire les nuisances générées par les déplacements » étant considéré de façon transversale sur l'ensemble des fiches actions et faisant l'objet d'une annexe spécifique « Evaluation environnementale ».

Les actions sont synthétisées dans le tableau suivant :

Δ - Mi	eux articuler l'interface entre urbanisme et mobilités
1	Anticiper l'aménagement du territoire en visant une mobilité plus durable
2	Organiser et coordonner les interventions entre les acteurs dans le cadre de projets d'aménagement urbain
_	endre plus attractif les réseaux de transport collectifs et favoriser l'intermodalité
3	Renforcer les connexions avec l'extérieur
4	Hiérarchiser et renforcer le réseau de bus
5	Faciliter l'accès aux sites touristiques tous modes
6	Etudier plusieurs aménagements/équipements en faveur de l'amélioration de la vitesse des bus
7	Renforcer et améliorer l'intermodalité et la multimodalité
C - Po	oursuivre et valoriser le développement des modes actifs (marche à pied, vélos)
8	Densifier, sécuriser et hiérarchiser le réseau cyclable
9	Développer fortement le stationnement vélo
10	Mettre en place des services vélo
11	Faire de la rue, un espace agréable pour les piétons, incluant les engins de déplacements personnels
D - Co	oordonner et faciliter la mise en accessibilité
12	Assurer une mise en œuvre coordonnée des différents documents stratégiques
13	Poursuivre la mise en accessibilité de la voirie et des transports, notamment en améliorant l'accès à l'information
E - Ma	îtriser et sécuriser la circulation routière et favoriser la multimodalité
14	Aménager la voirie en fonction de la hiérarchisation des voies pour un usage multimodal
15	Apaiser les vitesses de circulation en faveur des modes alternatifs à la voiture
F - Dé	velopper les pratiques d'écomobilité
16	Poursuivre le renouvellement des véhicules par des modes moins polluants
17	Améliorer et développer les mobilités alternatives
18	Inciter au développement des mobilités durables dans les entreprises et administrations, notamment par la
	réalisation de Plan de Mobilité Employeur
	citer au transport de marchandises durable
19	Mettre en place une instance de coordination acteurs publics/privés
20	Etudier un schéma directeur logistique, pour proposer des évolutions de réglementation et engager des réflexions
21	sur un fret alternatif Développer les services de proximité et étudier l'implantation de nouveaux espaces logistiques
	gir sur le stationnement pour favoriser les alternatives à la voiture
22	Harmoniser les réglementations
23	Améliorer la rotation des véhicules en centre-ville
24	Agir contre le stationnement illicite
	ursuivre une mise en œuvre collective et efficiente avec les acteurs du territoire
25	Assurer le suivi des actions du Plan de Mobilité
26	Mener des actions de communication et de sensibilisation auprès des usagers
20	mener des decions de communication et de sensibilisación dapres des asagers

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet 02/07/2024 Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



THEMATIQUE A: MIEUX ARTICULER L'INTERFACE ENTRE URBANISME ET MOBILITES



Révision du Plan de Mobilité COBAS

Accusé certifié exécutore BAS Réception par le préfet 02/01/2024 Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



A - MIEUX ARTICULER L'INTERFACE ENTRE URBANISME ET MOBILITES

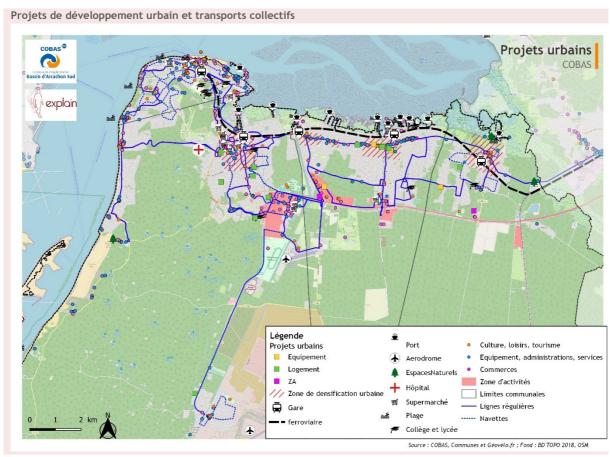
Action 1 : Anticiper l'aménagement du territoire en visant une mobilité plus durable

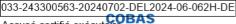


CONSTATS

Le territoire de la Communauté d'agglomération Bassin d'Arcachon Sud-Pôle Atlantique (COBAS) regroupe une population moyennement dense, principalement concentrée au nord du périmètre. Les pôles générateurs de déplacements (établissements scolaires, commerces, zone d'activités...) sont repartis sur l'ensemble du territoire urbanisé. L'éloignement de certains pôles d'activité des zones habités, peut complexifier les déplacements et allonger les temps de parcours quotidiens des usagers. La typologie actuelle de l'habitat, majoritairement des maisons individuelles, et la densité de population moyenne ne favorisent pas l'utilisation des transports en commun.

Toutefois, les politiques actuelles et les projets de développement urbain tendent à favoriser le renouvellement urbain et la densification urbaine plutôt que l'étalement urbain pratiqué ces dernières décennies. De plus, les contraintes environnementales du territoire conduisent également à une limitation des projets d'extension de l'urbanisation dans les années à venir. Ainsi, les projets urbains sont prévus majoritairement à proximité des lignes de transports collectifs existantes.





Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet 02/07/2024

Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



A - MIEUX ARTICULER L'INTERFACE ENTRE URBANISME ET MOBILITES

Action 1 : Anticiper l'aménagement du territoire en visant une mobilité plus durable



OBJECTIFS ET ENJEUX

- Mettre en cohérence les réseaux de transports collectifs avec le développement urbain
- Limiter les volumes de déplacements, optimiser le stationnement privé et réduire les distances moyennes de déplacement
- Densifier l'urbanisation autour des axes forts de transports et des gares
- Favoriser la mixité urbaine

DESCRIPTIF DE L'ACTION

L'organisation territoriale est étroitement liée à l'organisation des déplacements. Il est donc primordial de travailler en amont sur l'organisation du territoire, pour limiter les volumes de déplacements et optimiser la mobilité durablement.

Dans le cadre de l'élaboration et de la révision des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU), il s'agira de :

- Proposer un appui technique et un accompagnement auprès des communes souhaitant intégrer les enjeux de mobilité dans les PLU (Plans Locaux d'Urbanisme). Pour chaque PLU accompagné, un avis sera systématiquement exprimé par la COBAS, dans l'objectif d'assurer une cohérence sur le territoire. La COBAS définira un référent technique chargé de répondre aux questions des collectivités.
- Favoriser le développement de la mixité habitat-emplois-services, pour augmenter les déplacements de proximité et réduire la distance entre les zones d'habitats et les zones d'activités. Les documents cadre devront encourager l'implantation de commerces de proximité dans les tissus d'habitat urbains. Le développement de la mixité habitat-emplois-services induira une hausse des déplacements à vélo et à pied. Cette mixité devra s'accompagner d'une adaptation du réseau de transports collectifs aux besoins du territoire. Une charte pour la conception des nouvelles zones d'activités pourra être réalisée, en lien avec les entreprises et les concepteurs. Cette charte déclinera les principes fondamentaux à suivre pour le renouvellement ou la création de nouvelles zones d'activités, dans l'objectif de favoriser l'usage des modes alternatifs à la voiture particulière. Des indicateurs pourront être définis concernant : la densité d'habitat et d'emploi, la diversification des fonctions urbaines, la longueur des cheminements à vélo et à pied, la fréquence de desserte des transports en commun, et le nombre de services à la mobilité durable proposés (location de vélo, borne de recharge électrique...).
- Poursuivre la densification urbaine en cohérence avec les axes forts de transports collectifs existants et futurs, en particulier aux abords des gares et des axes forts de lignes de bus. Le PLU devra favoriser la densification urbaine aux abords des gares ferroviaires et des principaux arrêts de transport en commun, desservies pas les lignes « à haut niveau de services » ou lignes de bus structurantes, c'est-à-dire disposant d'une fréquence élevée (au moins 30 minutes à l'heure de pointe). L'action porte dans un premier temps sur l'identification des lignes de transports collectifs fortes irriguant le territoire, puis de l'ensemble des secteurs à potentiel d'urbanisation autour de ces axes et des arrêts desservis. Une fois ces potentiels identifiés, il s'agira, en accord avec les objectifs de nombre d'habitants par commune fixés au Schéma de Cohérence Territoriale du SYBARVAL et en coopération avec les communes, d'adapter les documents d'urbanisme. Ainsi, des seuils de densité de construction minimaux seront définis dans les secteurs à proximité des axes forts, en tenant compte de la population et des emplois existants.

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet 02/07/2024 Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



A - MIEUX ARTICULER L'INTERFACE ENTRE URBANISME ET MOBILITES

Action 1 : Anticiper l'aménagement du territoire en visant une mobilité plus durable

Optimiser les conditions de stationnement privés en identifiant les capacités de mutualisation des espaces, avec des usagers différents tels que des actifs le jour et des résidents la nuit par exemple, et en limitant le nombre de places de stationnement privé autour des gares¹. L'objectif est de libérer de l'espace de stationnement au profit du développement de la végétalisation ou des modes alternatifs notamment.

La réflexion sur la charte d'habitat entamée par l'Etat en 2019, sera poursuivie à l'échelle de la COBAS. Cette charte, concernant les logements sociaux, permettra d'inciter à une amélioration qualitative des nouvelles constructions et en particulier la mise en place d'équipements minimaux (stationnement vélo, bornes de recharge, ...).

¹ Article L.151-32 : « Lorsque les conditions de desserte par les transports publics réguliers le permettent, le règlement peut fixer un nombre maximal d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés à réaliser lors de la construction de bâtiments destinés à un usage autre que d'habitation. » ; Article L. 151-36 : Pour les constructions destinées à l'habitation, …, situées à moins de cinq cents mètres d'une gare ou d'une station de transport public guidé ou de transport collectif en site propre et dès lors que la qualité de la desserte le permet, il ne peut, nonobstant toute disposition du plan local d'urbanisme, être exigé la réalisation de plus d'une aire de stationnement par logement.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE

Accusé certifié exécutor BAS

Accusé certifié exécutore BAS
Réception par le préfet 02/01/2024
Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



A - MIEUX ARTICULER L'INTERFACE ENTRE URBANISME ET MOBILITES

Action 1 : Anticiper l'aménagement du territoire en visant une mobilité plus durable

וווטטווונ	e pius durab	ופ
Mode de t	transport	
	Marche à pied	
50	Vélo	
	Bus	
	Train	
	Navette maritime	
	Voiture	
	Poids-lourds	L
Maitrise o	l'ouvrage	١
COBA	S	f
		ι
Principau	x financeurs	٥
COBA	S	S
		t
		l
		i
Partenair	es	٥
Comn		0
SYBAI		ľ
	oteurs immobiliers	
Amén		
	·évisionnel	
	ionnement : 5 k€/ quivalent 1/8 ETP)	
Lien avec	les autres actions	

Action A.2

IMPACTS	ENVIRONNE	MENTAUX
----------------	------------------	---------

Air	++
GES	++
Energie	++
Bruit	++
Milieux naturels et biodiversité	+
Consommation d'espace	+
Risques naturels et technologiques	+
Paysage - Patrimoine	
Eau / sol	+
Ressources minérales	
Déchets	

Le développement de la mixité habitat-emplois-services et la densification urbaine permettront de limiter les volumes de déplacements et réduire les distances moyennes de déplacement. Ainsi, ces mesures permettront de favoriser les déplacements de proximité moins polluants, énergivores et émetteurs de GES. Par ailleurs, cela aura pour conséquence d'éviter et de limiter également la création d'infrastructures sources de consommation d'espaces naturels et agricoles. L'optimisation des conditions de stationnement privé, via la mutualisation des espaces et la limitation des places de stationnement privé autour des gares, entrainera une diminution des besoins d'espaces pour les infrastructures de stationnement. Les espaces libérés le seront au profit de la végétalisation (lutte contre les îlots de chaleur, développement de la biodiversité en ville, lutte contre les inondations, infiltration des eaux, etc.) et au profit des modes alternatifs moins consommateurs d'énergie et moins polluants que la voiture individuelle.

INDICATEURS DE SUIVI ET D'EVALUATION ET CALENDRIER

Indicateur de suivi et d'évaluation	Calendrier de mise en œuvre
 Parts d'usage de chaque mode (flux domicile- travail issu du recensement général de la population ou enquête dans les secteurs de densification urbaine et enquête EMC²) 	En continu
 Distance moyenne par personne et par jour parcourue par les habitants de la COBAS (EMC²) 	
 Evolution de la densité de population (notamment aux abords des axes forts de transports) 	
 Evolution du taux de motorisation des ménages (EMC²) 	

Accusé certifié exécutore BAS Réception par le préfet 02/07/2024 Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



A - MIEUX ARTICULER L'INTERFACE ENTRE URBANISME ET MOBILITES

Action 2 : Organiser et coordonner les interventions entre les acteurs dans le cadre de projets d'aménagement urbain



CONSTATS

La réalisation de projets urbains prenant pleinement en compte la mise en place d'un système de mobilité durable, nécessite d'une part une meilleure appropriation par les acteurs locaux des implications du PLM dans l'élaboration des PLU et d'autre part de dépasser ce cadre réglementaire pour développer un urbanisme « négocié » entre toutes les parties prenantes : collectivités, aménageurs, promoteurs... Aujourd'hui, les échanges entre les acteurs concernés ont lieu majoritairement au moment de la dépose du permis de construire et pourraient être anticipés.



OBJECTIFS ET ENJEUX

- Développer la coopération entre acteurs les locaux, à l'échelle de la COBAS, sur la question de l'interaction entre urbanisme et mobilités
- Améliorer et partager les connaissances en matière de mobilité sur le territoire

DESCRIPTIF DE L'ACTION

Il s'agira principalement d'assurer la coordination des projets urbains par des échanges entre les acteurs impliqués, en amont des réalisations. Ainsi, des réunions d'échanges seront organisées, pour assurer la mise en place d'actions coordonnées et cohérentes entre les différents acteurs (aménageurs, promoteurs immobiliers/bailleurs sociaux/COBAS/Communes).

Ces actions pourront concerner les thématiques suivantes :

- Les seuils de densité à favoriser dans les zones de densification urbaine (cf. Action A.1), en fonction de la desserte en transport en commun existante et future;
- La requalification des espaces urbains à proximité des pôles d'échange (gares, ports, parcs relais, parcs de covoiturage...) ou de création/renouvellement de zones d'activités, pour en faire des lieux apaisés et conviviaux, en favorisant la mixité urbaine, en développant les services tous modes et en limitant les distances de déplacements;
- La définition de critères de choix d'implantation des logements pour les populations à plus faible revenu (logements sociaux). Les logements devront se situer à proximité des lignes de transports collectifs, ou des zones d'emplois et d'équipements publics avec un accès aisé à pied ou à vélo;
- L'aménagement des zones apaisées (zone 30, zone 20 et aires piétonnes), des cheminements piétons en tenant compte de l'accessibilité des personnes à mobilité réduite, et des cheminements cyclables, notamment sur les types d'aménagement à mettre en place en fonction du tissu urbain et du trafic routier en présence.

Les instances créées pour le suivi du Plan de Mobilité (cf. action I.25) seront mobilisées pour échanger sur une bonne prise en compte des orientations du PDM dans les propositions réalisées. La Communauté d'Agglomération Bassin d'Arcachon Sud participera également aux réunions relatives à l'élaboration des documents d'urbanisme des communes, pour veiller à la prise en compte des actions du Plan de Mobilité, notamment en phase de proposition (élaboration du Plan d'Aménagement de Développement Durable et Orientations d'Aménagement et de Programmation).

de

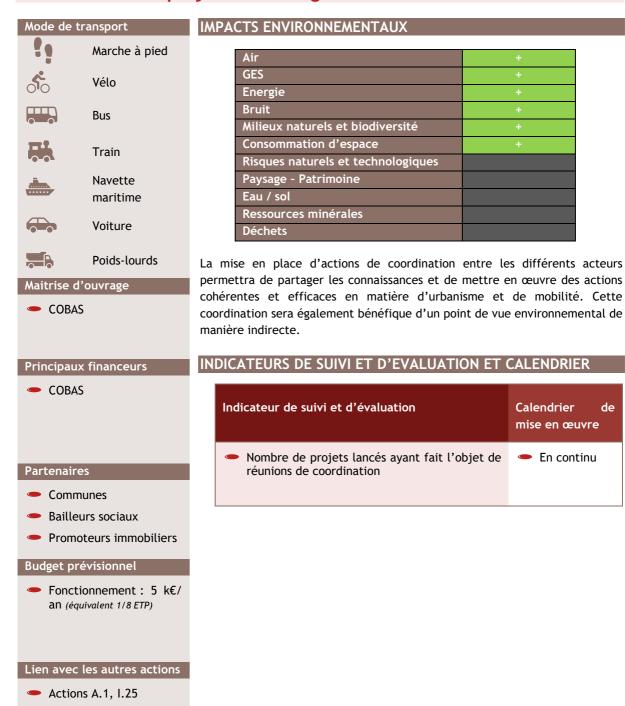


Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



A - MIEUX ARTICULER L'INTERFACE ENTRE URBANISME ET MOBILITES

Action 2: Organiser et coordonner les interventions entre les acteurs dans le cadre de projets d'aménagement urbain



Accusé certifié exécutore BAS
Réception par le préfet 02/01/2024
Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



THEMATIQUE B: RENDRE PLUS ATTRACTIF LES RESEAUX DE TRANSPORT COLLECTIFS ET FAVORISER L'INTERMODALITE









B - RENDRE PLUS ATTRACTIF LES RESEAUX DE TRANSPORT COLLECTIFS ET FAVORISER L'INTERMODALITE

Action 3 : Renforcer les connexions avec l'extérieur

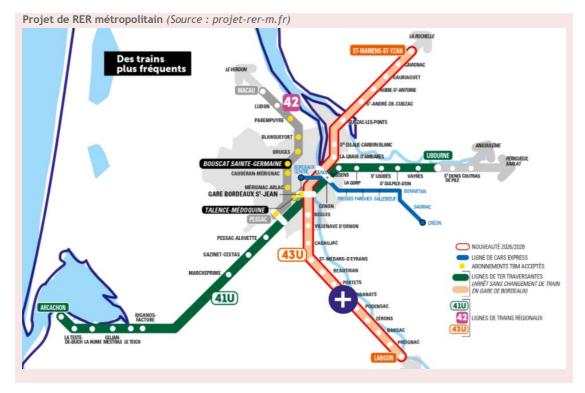


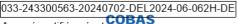
CONSTATS

Les échanges entre la COBAS et l'extérieur représentent 44% des déplacements domicile-travail en lien avec la COBAS (Source : Recensement Général de la Population INSEE 2020). Les principaux flux d'échanges sont vers Bordeaux Métropole (près de 4 600 déplacements Domicile-Travail quotidiens, soit 33% des échanges vers l'extérieur), et plus de 26% des trajets vers/depuis la Métropole sont effectués en transport en commun (source : Mobilité professionnelle de l'Insee 2020). A contrario, malgré des échanges importants entre la COBAS et la COBAN (29% des déplacements en échanges avec les territoires extérieurs de la COBAS domicile-travail), seuls 5% sont effectués en transport en commun.

Les connexions en transport en commun avec l'extérieur sont principalement assurées par :

Le réseau ferroviaire. Une ligne TER (Train Express Régional) dessert toutes les gares ferroviaires de la COBAS. La ligne relit Arcachon à Bordeaux, et est cadencée à 30 minutes en heure de pointe et à toutes les heures en période creuse (hors saison estivale). Les gares de la COBAS sont fortement fréquentées et la fréquentation est en hausse ces dernières années, avec +10% de voyageurs entre 2016 et 2018 (Source: SNCF Open data 2018), illustrant l'intérêt des voyageurs pour cette ligne. Dans l'optique de renforcer la connexion avec les territoires voisins et la métropole de Bordeaux, une réflexion est actuellement menée par la Région Nouvelle-Aquitaine, Bordeaux Métropole et la SNCF pour la mise en place d'un RER Métropolitain à l'horizon 2028. Le RER (Réseau Express Régional) métropolitain offrirait un service plus cadencé et régulier, ainsi que des temps de parcours plus courts. Le RER desservirait la COBAS, et permettrait de relier Arcachon à Libourne en passant par la gare Bordeaux-Saint-Jean sans nécessiter de correspondance comme aujourd'hui.





Accusé certifié exécutore BAS Réception par le préfet 02/07/2024 Publication : 02/07/2024

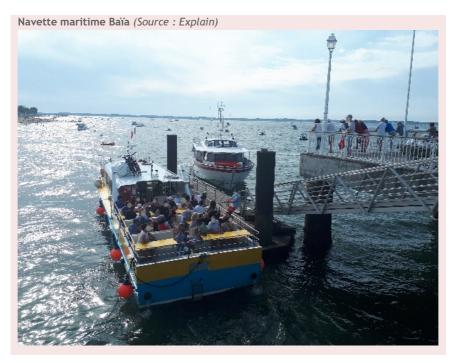
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



B - RENDRE PLUS ATTRACTIF LES RESEAUX DE TRANSPORT COLLECTIFS ET FAVORISER L'INTERMODALITE

Action 3: Renforcer les connexions avec l'extérieur

- Le réseau de 18 lignes de cars scolaires régionaux, dessert les établissements scolaires d'Arcachon et de Gujan-Mestras à partir des communes extérieures à la COBAS. Ce réseau est calé aux besoins des collégiens et lycéens.
- Le réseau maritime. Une navette maritime (appelée également « bus de mer ») assure la liaison entre Le Moulleau et le Petit port d'Arcachon, en passant par la jetée Thiers. Le service est disponible en juillet et août uniquement.



- La ligne routière régionale Parentis-en-Born La Teste de Buch, mise en place en 2019, permettant de rejoindre les gares de Gujan-Mestras et La Teste-de-Buch.
- La Communauté d'Agglomération du Bassin d'Arcachon Nord vient d'acquérir la compétence mobilité et réfléchit actuellement à la mise en place d'un réseau de transport collectif. Les autres communautés de communes voisines n'ont pas acquis la compétence mobilité, la Région Nouvelle-Aquitaine demeure alors gestionnaire des services de mobilité sur ces autres territoires.



OBJECTIFS ET ENJEUX

Améliorer les échanges en transport collectif avec les territoires voisins

Accusé certifié exécutore BAS Réception par le préfet 02/07/2024 Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



B - RENDRE PLUS ATTRACTIF LES RESEAUX DE TRANSPORT COLLECTIFS ET FAVORISER L'INTERMODALITE

Action 3: Renforcer les connexions avec l'extérieur

DESCRIPTIF DE L'ACTION

Les connexions vers les territoires voisins seront renforcées pour encourager l'usage des transports collectifs. Il s'agira :

- De renforcer l'offre ferroviaire existante, pour obtenir une fréquence de 30 minutes tout au long de la journée, grâce à la mise en place du RER métropolitain. Le renforcement de la ligne ferroviaire permettra également un meilleur accès au pôle d'échange intermodaux de Biganos, et au nouveau réseau urbain de transport de la COBAN (mentionné dans son PDMS approuvé en juin 2023).
- D'approfondir les études de mise en place de liaisons maritimes régulières sur le bassin d'Arcachon, jusqu'à l'élaboration d'un DCE (Dossier de Consultation des Entreprises) pour les entreprises de transport maritime. Les liaisons suivantes seront concernées: Andernos Arcachon, Cap Ferret Arcachon. Des réflexions seront aussi menées sur de potentielles liaisons maritimes depuis/vers les ports de La Hume, de Larros, et de La Teste-de-Buch. Les navettes seront mises en service à l'année, à raison de quelques allers-retours par jour adaptés aux horaires de travail et d'école pour attirer les actifs et les étudiants. Les partenaires se réuniront pour déterminer le ou les porteur(s) de projet. Une réflexion pourra être engagée sur l'opportunité de fonctionnement du bus de mer à d'autres périodes de forte fréquentation touristique.



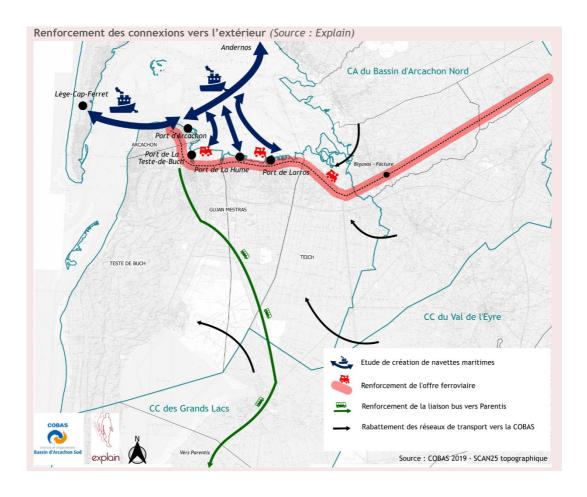
- De mettre en correspondance les horaires de passage des bus aux horaires de départ et d'arrivée des trains en gare, principalement en heure de pointe (cf. action B.4). La COBAS devra être informée en amont des changements d'horaires de circulation des trains par la Région et bénéficiera d'un lien aisé en termes de communication avec l'opérateur ferroviaire.
- De renforcer la liaison Parentis-en-Born La Teste-de-Buch.
- D'engager des réflexions avec la Région Nouvelle-Aquitaine et la SNCF sur le renfort d'offre TER pour des événements occasionnels culturels ou touristiques de grande ampleur.





B - RENDRE PLUS ATTRACTIF LES RESEAUX DE TRANSPORT COLLECTIFS ET FAVORISER L'INTERMODALITE

Action 3: Renforcer les connexions avec l'extérieur



Dans son PDMS adopté en juin 2023, la COBAN a intégré un examen de la mobilité maritime, menée avec la Région Nouvelle-Aquitaine, ainsi que de faciliter la desserte urbaine vers les territoires limitrophes, notamment vers la gare du Teich, et la zone d'activité de La Teste-de-Buch. Une coordination sur ces actions sera nécessaire entre les deux EPCI.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
BAS

Accusé certifié exécutore Réception par le préfet 02/01/2024 Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



B - RENDRE PLUS ATTRACTIF LES RESEAUX DE TRANSPORT COLLECTIFS ET FAVORISER L'INTERMODALITE

Action 3: Renforcer les connexions avec l'extérieur

Action 3	: Kenforcei		
Mode de tra	ansport		
9	Marche à pied		
50	Vélo		
	Bus		
	Train		
	Navette maritime		
-	Voiture		
	Poids-lourd	ı	
Maitrise d'o	ouvrage	-	
COBAS			
COBAN			
Région		ı	
_	Département		
Principaux	Illianceurs		
COBAS			
COBAN			
Région			
Départe	ement		
Partenaires			
SNCF		Ì	
Transde	ev		
UBA			
Budget pré	visionnel		
Investis (études)	sement: 40 k€		
1 M€/aı (Coût services suppléme territoire	d'exploitation des de trains		
A -4:			

Action B.4

IMPACTS	ENVIRO	NNEMEN	TAUX

Air	++
GES	++
Energie	++
Bruit	
Milieux naturels et biodiversité	
Consommation d'espace	
Risques naturels et technologiques	
Paysage - Patrimoine	
Eau / sol	-
Ressources minérales	
Déchets	

Le renforcement de l'offre ferroviaire cadencé toutes les 30 minutes via la mise en place d'un RER métropolitain permettra de favoriser l'usage du train moins polluant, énergivore et émetteur de GES que la voiture individuelle (contribution au report modal). Le renforcement de la liaison Parentis-en-Born - La Teste-de-Buch aura pour conséquence de favoriser l'usage du bus lui aussi moins polluant, énergivore et émetteur de GES.

D'autre part, la réalisation éventuelle de liaisons maritimes permettra d'éviter l'usage de la voiture tout autour du bassin, dont les impacts sont très importants du fait de la distance parcourue. Toutefois, ces navettes pourront avoir des incidences sur la pollution des eaux côtières. Par conséquent, si des navettes sont mises en place, il est souhaitable d'utiliser un système de propulsion moins polluant.

La mise en correspondance des horaires de passage des bus aux horaires de départ et d'arrivée des trains en gare aura pour effet de favoriser l'usage de ces deux modes de transports collectifs dont les incidences environnementales négatives sont plus faibles.

INDICATEURS DE SUIVI ET D'EVALUATION

Indicateur de suivi et d'évaluation	Calendrier de mise en œuvre
 Nombre d'allers-retours de trains par jour Fréquentation du réseau ferroviaire, de la navette maritime, des lignes de bus, des lignes de cars 	Moyen à long terme
 Taux de personnes disposant d'un abonnement en transports collectifs (EMC²) 	

Révision du Plan de Mobilité COBAS

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet 020172024

Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



B - RENDRE PLUS ATTRACTIF LES RESEAUX DE TRANSPORT COLLECTIFS ET FAVORISER L'INTERMODALITE

Action 4 : Hiérarchiser et renforcer le réseau de bus



CONSTATS

L'ancien réseau Baïa (en date de 2021) se composait de 7 lignes de bus régulières, de huit navettes, ainsi que de services de transport à la demande. Le réseau offrait une bonne desserte des principales zones attractives du secteur (gares, centres-villes, centres commerciaux) et des zones d'habitation. La fréquentation des lignes régulières et des navettes était globalement en hausse, malgré des niveaux de service pas toujours adaptés et compétitifs par rapport à la voiture.



Quelques problèmes étaient observés, nuisant à l'attractivité du réseau :

- Quelques zones d'activités au sud du Teich et de Gujan-Mestras non desservies ;
- Des amplitudes horaires des lignes Baïa restreintes et des fréquences assez faibles (entre 30 minutes et 1h30 de fréquence de passage en heure de pointe);
- Un service de bus vers Cazaux peu adapté aux besoins des personnes travaillant à la base militaire de Cazaux;
- Des systèmes de navettes nombreux et peu lisibles ;
- Une organisation des correspondances entre les lignes de bus et les trains limitée.

Accusé certifié exécutoire BAS Réception par le préfet 02/07/2024 Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



B - RENDRE PLUS ATTRACTIF LES RESEAUX DE TRANSPORT COLLECTIFS ET FAVORISER L'INTERMODALITE

Action 4 : Hiérarchiser et renforcer le réseau de bus

Suite à la nouvelle Délégation de service publics des transports, deux nouveaux services de transport à la demande ont été créés et se substituent aux services de l'ancien transport à la demande :

- Le service TAD (Transport A la Demande) sénior, qui fonctionne en journée du lundi au samedi. Le service remplace les anciens TAD sénior et TAD PMR (Personne à Mobilité Réduite). Le service garde sa fonction de TPMR, et ouvre les ayants-droits à toutes les personnes de plus de 75 ans. Le service est un transport « porte-à-porte ».
- Le service TAD (Transport A la Demande) nuit, qui fonctionne le soir sur l'ensemble de la COBAS. Le TAD assure une correspondance avec les trains de soirée, et permet un accès aux activités culturelles et de loisirs. Il s'agit d'un transport d'arrêt à arrêt. Les arrêts utilisés seront ceux de l'ancien « Baïa la nuit », ainsi qu'au niveau de Gujan-Mestras à Actipôle et au Centre Commercial Grand Large (parking de covoiturage). Ce service remplace l'ancien TAD Gare et le bus de nuit.



OBJECTIFS ET ENJEUX

- Hiérarchiser le réseau de bus et améliorer sa lisibilité
- Rendre plus attractif et compétitif le réseau de bus, notamment pour les actifs

DESCRIPTIF DE L'ACTION

L'objectif de l'action est d'améliorer l'efficacité et la lisibilité du réseau de bus. Il s'agira dans un premier temps de restructurer et de hiérarchiser les lignes de bus. Le niveau de service des bus devra être adapté à l'usage et au fonctionnement des pôles générateurs desservis. Les lignes seront articulées autour des 5 gares du territoire, ainsi que du réseau routier et autoroutier, permettant ainsi la desserte des parcs-relais et aires de covoiturage, favorisant l'intermodalité.

Pour cela, quatre niveaux de lignes seront définis :

- Les lignes structurantes à haut niveau de service (fréquence de passage d'environ 20/30 min en heure de pointe). Ces lignes assureront une desserte directe des principaux pôles générateurs de déplacement, notamment de quatre gares ferroviaires du territoire. Les horaires de passage des bus seront mis en cohérence avec les horaires de passage des trains (cf. action B.3).
- La ligne express (fréquence de passage d'environ 30 min en heure de pointe). Cette ligne permettra de relier la gare du Teich à la gare d'Arcachon, en desservant tous les parcs-relais et les aires de covoiturage du territoire situés à proximité de l'autoroute A660, de la RN250 et de la RD1250. La ligne express empruntera la rocade et permettra de compléter la desserte TER.
- Les lignes de maillage à niveau de service modéré (fréquence de passage d'environ 30/45 min en heure de pointe). Ces lignes assureront une desserte des zones d'habitation, vers les pôles générateurs et les grands équipements (zones d'activités, centres commerciaux). Elles seront reliées aux gares du territoire pour assurer une connexion avec le réseau ferré.
- Les lignes de proximité (fréquence de passage d'environ 45/60 min en heure de pointe). Les lignes de proximité assureront une desserte plus fine des services et commerces de proximité des centres-villes, depuis les zones d'habitation. Elles assureront également un lien avec les communes voisines pour les déplacements de proximité. Elles seront dédiées à un usage plus quotidien. Chaque commune disposera d'une ligne de proximité.



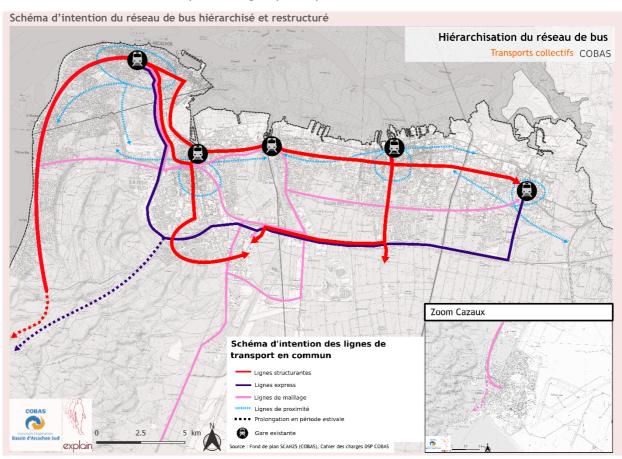
B - RENDRE PLUS ATTRACTIF LES RESEAUX DE TRANSPORT COLLECTIFS ET FAVORISER L'INTERMODALITE

Action 4: Hiérarchiser et renforcer le réseau de bus

Le réseau apportera des niveaux de services plus homogènes, tout en étant adaptés aux spécificités du territoire. Les tracés des lignes de bus structurantes et express auront un objectif de linéarité maximum, en s'appuyant sur une optimisation des temps de trajet, et un nombre d'arrêts limité. L'amplitude horaire des lignes structurantes sera étendue tôt le matin, jusqu'en début de soirée pour convenir aux heures de travail de la population active. Le tracé des lignes prendra en compte les futures zones d'aménagements urbains sur le territoire.

De manière globale, les tracés et les fréquences de passage des lignes seront optimisés pour s'adapter au mieux aux usages et aux besoins.

La carte suivante schématise la hiérarchisation souhaitée pour les lignes. Il s'agit de liaisons d'intention qui seront ensuite à décliner en tracé précis de lignes pour répondre au mieux aux besoins identifiés.



La ligne de bus vers Cazaux fonctionnera le dimanche, et les horaires seront adaptés aux entrées et sorties de travail de la base de Cazaux.



Accusé certifié exécutoire BAS Réception par le préfet 02/07/2024 Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



B - RENDRE PLUS ATTRACTIF LES RESEAUX DE TRANSPORT COLLECTIFS ET FAVORISER L'INTERMODALITE

Action 4: Hiérarchiser et renforcer le réseau de bus

Le réseau s'adaptera aux saisons, avec des fonctionnements différenciés au cours de l'année selon **deux périodes** :

- De mai à septembre,
- D'octobre à avril.

Le réseau de lignes de bus régulières sera renforcé en haute saison (de mai à septembre), par :

- L'ajout d'une ligne express reliant la gare d'Arcachon à la Dune du Pilat;
- Le renforcement de l'offre de service entre 15h et 19h, avec une fréquence de 20 minutes;
- L'augmentation de l'amplitude horaire le soir ;
- Le prolongement des lignes régulières et express vers la Salie.

Une attention particulière sera accordée à la desserte des parcs relais par les lignes régulières.

Les services de transport à la demande seront ajustés en cohérence avec les lignes régulières du réseau de bus et avec les usages et attentes de la population.

Pour ce faire, la réalisation d'une enquête Origine-Destination auprès des usagers des bus permettra de connaître les principaux trajets effectués, et d'adapter plus finement les évolutions du réseau. Cette enquête portera par exemple sur : l'origine et la destination du déplacement, le motif, les lignes empruntées, la satisfaction...

La hiérarchisation du réseau de bus, s'accompagnera d'actions de communication auprès de tous les publics (cf. action 1.26), d'une amélioration de l'accessibilité des arrêts de bus (cf. action D.13) et de la mise en place d'affichage dynamique (cf. action B.7).

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet 02/07/2024 Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



B - RENDRE PLUS ATTRACTIF LES RESEAUX DE TRANSPORT COLLECTIFS ET FAVORISER L'INTERMODALITE

Action 4: Hiérarchiser et renforcer le réseau de bus

Mode de transport		IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX		
19	Marche à pied			
	marche a pieu	Air	++	
00	Vélo	GES	++	
010	7010	Energie	++	
	Bus	Bruit	+	
		Milieux naturels et biodiversité		
FA.	Train	Consommation d'espace		
		Risques naturels et technologiques		
4	Navette	Paysage - Patrimoine		
	maritime	Eau / sol		
A	Vaituus	Ressources minérales		
0-0	Voiture	Déchets		
Poids-lourd Maitrise d'ouvrage COBAS		La restructuration et hiérarchisation des lignes de bus (4 niveaux de lignermettront de rendre le réseau de bus plus attractif et favorisera l'usage ce mode collectif moins polluant, énergivore et émetteur de GES.		
		L'optimisation des temps de trajet et du nombre d'arrêts, l'augmentation		
		amplitudes horaires des lignes, et la prise en compte des futures zo d'aménagements urbains iront également dans ce sens.		
Principaux financeurs				
COBAS		Le renforcement de la desserte de la base de Cazaux (fonctionnement dimanche, adaptation aux horaires de travail, création d'un arrêt de b permettra de limiter de manière importante l'usage de la voiture sur cet a de déplacement domicile-travail et les impacts négatifs liés.		
Partenaires				
Communes				
 Exploitant du réseau de transport collectif urbain 		Enfin, l'ajustement des services de transport à la demande (adaptation nouveau réseau de bus) contribuera à l'usage de ces services dont les impa négatifs (Air, GES, énergie) sont moins importants sur l'environnement.		

Budget prévisionnel

Investissement : 0,3 M€ (Enquête)

Fonctionnement: 0,5 M€/an

Lien avec les autres actions

 Actions B.3, B.7, D.13 et I.26

INDICATEURS DE SUIVI ET D'EVALUATION

Indicateur de suivi et d'évaluation	Calendrier de mise en œuvre
 Nombre de kilomètre parcourus sur le réseau urbain par an 	Moyen terme
 Fréquentation mensuelle et annuelle par ligne du réseau urbain 	
 Note de satisfaction des usagers du réseau urbain 	
 Fréquentation annuelle des services de transports à la demande 	
 Evolution de la part modale des transports collectifs (EMC²) 	

Accusé certifié exécutoffe BAS Réception par le préfet 02/01/2024 Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



B - RENDRE PLUS ATTRACTIF LES RESEAUX DE TRANSPORT COLLECTIFS ET FAVORISER L'INTERMODALITE

Action 5: Faciliter l'accès aux sites touristiques tous modes



CONSTATS

En période estivale, la COBAS accueille un nombre important de touristes venus se rendre sur les sites touristiques de la côte, avec près de 3 000 emplois touristiques et 4 000 emplois saisonniers sur l'ensemble de Bassin, et environ 2 millions de visiteurs par an pour la Dune du Pilat (source : Bassin d'Arcachon 2017 - SIBA). Beaucoup utilisent la voiture pour s'y rendre ou s'y déplacer, engendrant une augmentation de la congestion routière et des nuisances sonores. Le trafic sur l'axe A660-RN250 augmente entre 5 à 30% en période estivale par rapport au reste de l'année (source : DREAL- Etudes d'amélioration de la desserte du Sud du Bassin d'Arcachon par l'axe A660-RN250 - 2016). Du stationnement sauvage, est observé à proximité de plusieurs sites touristiques, dénaturant le cadre paysager et détériorant l'accès aux piétons et vélos.

Pour favoriser l'usage des transports collectifs à la place de la voiture durant l'été (uniquement en juillet et août) sur la commune d'Arcachon, un seul parc relais (P+R) a été mis en place par la commune. Il est situé en entrée de ville, et permet un accès au centre-ville via une navette circulant tous les jours. Le parc relais rencontre un vif succès (souvent complet), mais engendre des stationnements anarchiques à proximité. Sur le réseau Baïa, la fréquentation est en hausse sur la période mai à septembre entre 2021 et 2022 (malgré les incendies survenus en 2022). Les recettes liées aux usages occasionnels ont augmenté d'environ 30% pour les titres de transports liés à la clientèle touristique ou loisirs purs (source : rapport d'activité Baïa 2022).





L'amélioration des accès aux sites touristiques via des modes alternatifs à la voiture particulière, nécessite d'être poursuivie.

Depuis 2021, un nouveau parking relais au Parc des Expositions a ouvert. Celui-ci est desservi par une navette. 6 782 véhicules ont été recensées en été 2022, et 55 227 tickets de bus vendus (source : bilan d'activité parkings relais 2022).





Publication : 02/07/202

B - RENDRE PLUS ATTRACTIF LES RESEAUX DE TRANSPORT COLLECTIFS ET FAVORISER L'INTERMODALITE

Action 5 : Faciliter l'accès aux sites touristiques tous modes

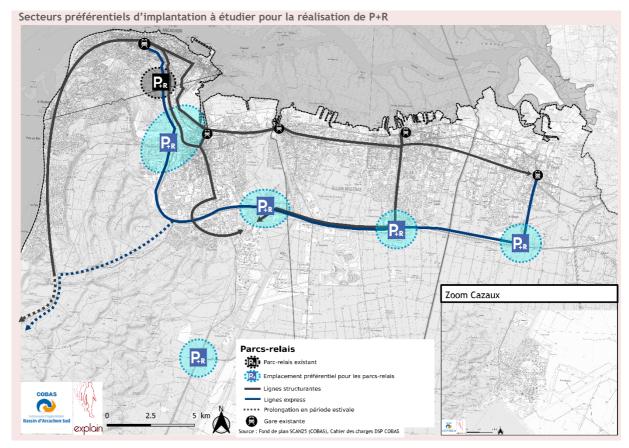


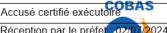
OBJECTIFS ET ENJEUX

- Développer les pratiques d'intermodalité à destination des sites touristiques
- Faciliter l'accès aux sites touristiques en transport collectif, en organisant le rabattement des voitures en amont

DESCRIPTIF DE L'ACTION

L'action vise à développer de **nouveaux parcs relais** pour faciliter l'accès aux sites touristiques en période estivale, en les localisant en amont des sites. Les emplacements préférentiels pour les différents parcs relais envisagés sur le territoire figurent sur la carte ci-dessous. Il ne s'agit pas d'un positionnement précis, ce dernier devant être défini par le biais d'une étude préalable, qui devra estimer le positionnement le plus adapté eu égard aux contraintes (foncier, environnement...), aux besoins, à sa faisabilité et aux coûts, avant d'engager sa réalisation. Il est souhaité que les parcs relais se composent d'environ 30 à 70 places de stationnement, et contiennent des places de stationnement PMR à hauteur de 2% du nombre total de places.





Réception par le préfet Publication : 02/07/202

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



B - RENDRE PLUS ATTRACTIF LES RESEAUX DE TRANSPORT COLLECTIFS ET FAVORISER L'INTERMODALITE

Action 5: Faciliter l'accès aux sites touristiques tous modes

Pour être efficace et attractif, les parcs relais prendront en compte les objectifs suivants :

- Être facile d'accès. Les parcs relais devront être accessibles depuis le réseau routier principal (national ou départemental). Ils seront placés principalement en entrée de zone urbaine. L'accès sera jalonné par des panneaux routiers et des panneaux de jalonnement dynamique, indiquant le nombre de places restantes (cf.
- Être desservis par une ligne structurante du réseau de transports collectifs ou une ligne desservant les pôles touristiques de la COBAS.
- Mettre en place une signalétique adaptée aux piétons et aux cycles pour accompagner les usagers vers les équipements et services proposés au sein de chaque parc relais et de leurs abords (cf. action C.11).
- Développer des aménagements et services confortables et multimodaux, notamment : la création de places dédiées au covoiturage (cf. action F.17), l'implantation de stationnement vélo abrité et/ou sécurisé (cf. action C.9), l'implantation de consignes automatiques (cf. action G.21), l'aménagement de cheminements piétons et vélos qualitatifs, accessibles et confortables et du mobilier urbain permettant de se reposer (cf. action C.11). Les cheminements et les traversées piétonnes devront respecter la réglementation concernant l'accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite, pour faciliter l'accès à tous.

Les parcs relais pourront être végétalisés pour désimperméabiliser et renaturer les sols pour lutter contre les risques d'inondation et les îlots de chaleur. De la végétation pourra être ajoutée pour améliorer le confort des usagers et créer des zones d'ombres, visant d'une part à limiter les effets négatifs sur l'environnement et d'autre part à disposer de lieux qualitatifs et confortables donnant envie aux usagers de s'arrêter. L'aménagement offrira flexibilité et réversibilité, permettant de s'adapter aux évolutions des besoins au cours de l'année et dans les années à venir.

Le nombre de places de chaque parc relais sera a priori proche de celui réalisé par la commune d'Arcachon. Les parcs relais fonctionneront uniquement en période haute (de juin à septembre), puis pourront fonctionner à l'année en fonction de la fréquentation. Le parking de la Dune du Pilat pourra être transformé sur une partie en parc relais, avec un tarif préférentiel pour les usagers disposant d'un titre de transport utilisé datant du jour même. Il sera nécessaire de réaliser pour chacun des secteurs envisagés, une étude de définition précise.

Exemple de parking végétalisé (Source: Explain)



Exemple de jalonnement dynamique (Source : Explain)



Exemple de zone d'accueil de parc relais, avec du stationnement vélo sécurisé et des brochures touristiques à disposition - ville de Nîmes (Source : Explain)



Exemple de signalétique piétonne (Source : Explain)



Accusé certifié exécutore Réception par le préfet 02/01/2024 Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



B - RENDRE PLUS ATTRACTIF LES RESEAUX DE TRANSPORT COLLECTIFS ET FAVORISER L'INTERMODALITE

Action 5 : Faciliter l'accès aux sites touristiques tous modes

ACCIOIT .	J. I acilitei	i acce.	
Mode de ti	ransport	IMPAC	
	Marche à pied		
50	Vélo		
	Bus		
5	Train		
	Navette maritime		
	Voiture		
	Poids-lourd	La mise	
Maitrise d'	pour ef alternat de GES. La créat		
COBAS			
Comm			
Commi			
Principaux	financeurs	vélo ab	
COBAS	l'aména		
	l'usage		
Comm	l'air, d		
Départ	végétali désimpe		
	d'inond		
		l'optiqu	
Partenaire	PS .		
Départ	tement	Une att	
Région		parcs re	
· ·		chantie recherc	
Budget pre	Budget prévisionnel		
	issement : 2,5 M€	des hyd	
- 1114630	33cmenc . 2,3 Me	INDIC	
		INDICA	

Lien avec les autres actionsActions C.9, C.11, F.17,

G.21, H.23

IMPACTS ENVIRONNEMENTALIX						
	TAAR A	CC	E 13 /16	ONDIE	A 150 A 15	я

Air	+
GES	+
Energie	+
Bruit	
Milieux naturels et biodiversité	4+
Consommation d'espace	
Risques naturels et technologiques	-
Paysage - Patrimoine	+
Eau / sol	+
Ressources minérales	-
Déchets	-

La mise en place d'une signalétique adaptée aux piétons et aux cycles aura pour effet de favoriser le report modal en renforçant l'usage des modes alternatifs à la voiture individuelle moins polluants, énergivores et émetteurs de GFS

La création de places dédiées au covoiturage, l'implantation de stationnement vélo abrité et/ou sécurisé, l'implantation de consignes automatiques et l'aménagement de cheminements piétons et cyclables rendront plus attractif l'usage de ces modes alternatifs dont les impacts en matière de qualité de l'air, de consommation d'énergie et d'émission de GES sont réduits. La végétalisation des cheminements et des parcs relais permettra de désimperméabiliser, renaturer les sols et ne pas aggraver les risques d'inondation. Elle permettra également de créer des « îlots de fraicheur » dans l'optique de la lutte contre les effets du changement climatique.

Une attention devra être toutefois apportée sur le dimensionnement des trois parcs relais en matière de consommation d'espace. Le réemploi direct sur chantier et l'usage de techniques plus économes en matériaux doivent être recherchés. Les nouvelles surfaces seront équipées de solution de captation des hydrocarbures et toutes solutions permettant une infiltration des eaux.

INDICATEURS DE SUIVI ET D'EVALUATION

Indicateur de suivi et d'évaluation	Calendrier de mise en œuvre
 Nombre de parcs relais réalisés et nombre de places de stationnement correspondantes 	Court terme
 Fréquentation des parcs relais 	
 Nombre de services implantés dans les P+R (bornes de recharge, places de covoiturage, stationnements vélos) 	



Réception par le préfet 02/01/2024
Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



B - RENDRE PLUS ATTRACTIF LES RESEAUX DE TRANSPORT COLLECTIFS ET FAVORISER L'INTERMODALITE

Action 6 : Etudier plusieurs aménagements/équipements en faveur de l'amélioration de la vitesse des bus

QI

CONSTATS

Mêlés à la circulation motorisée individuelle, les transports collectifs ne parviennent pas toujours à concurrencer un trajet en automobile en termes de temps de parcours. Des retards de desserte et des correspondances mal assurées peuvent être les signes d'une sous-optimisation du fonctionnement des réseaux due à la circulation des autres modes motorisés individuels, dégradant alors leur image auprès des voyageurs en transports collectifs. Ainsi, la congestion routière pénalise à la fois la circulation automobile et celle des transports collectifs qu'il s'agit de rendre plus attractifs. Sur le périmètre de la COBAS, seul un aménagement permettant d'améliorer le temps de parcours des bus a récemment créé en 2021. Il s'agit d'une voie de circulation dédiée aux bus située sur la route départementale 259, permettant de relier la nationale 250 à la Dune du Pilat.



OBJECTIES ET ENJEUX

- Améliorer les temps de parcours du réseau de transport en commun, par rapport à la voiture
- Développer les pratiques d'intermodalité

DESCRIPTIF DE L'ACTION

Les lignes structurantes (à haut niveau de services) et express (Arcachon - Le Teich) bénéficieront d'une étude sur la faisabilité de création d'aménagements en faveur de la circulation des bus. Il sera étudié :

- La faisabilité de création de sites propres (voies dédiées à la circulation des bus) en double sens ou à sens unique, sur le réseau intercommunal principal, notamment sur les voies les plus congestionnées (RD650, RN250, RD212 et RD1250). Il sera étudié la possibilité de créer des aménagements en sites propres en amont d'intersections. Une attention particulière sera apportée aux possibilités de créations de sites propres au niveau des accès des gares ferroviaires et des parcs relais, pour faciliter l'intégration des bus dans la circulation routière.
- La possibilité d'implanter des systèmes de priorité bus aux principaux carrefours à feux (l'approche des véhicules de transport en commun déclenchera le feu vert à l'intersection), lorsque les emprises ne permettent pas d'implanter des sites propres.

Accusé certifié exécutoire

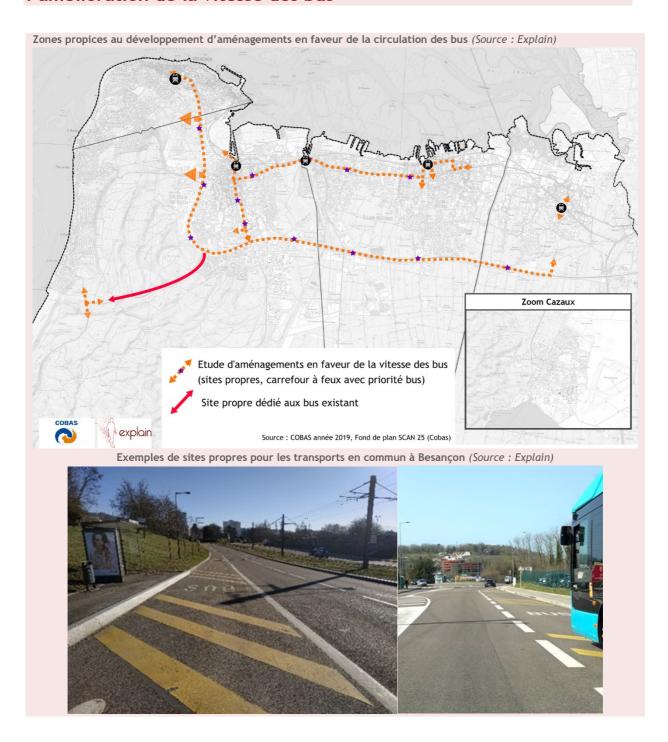
Réception par le préfet 02/01/2024 Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



B - RENDRE PLUS ATTRACTIF LES RESEAUX DE TRANSPORT COLLECTIFS ET FAVORISER L'INTERMODALITE

Action 6 : Etudier plusieurs aménagements/équipements en faveur de l'amélioration de la vitesse des bus



Accusé certifié exécutoire Réception par le préfet Publication : 02/07/202

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



B - RENDRE PLUS ATTRACTIF LES RESEAUX DE TRANSPORT COLLECTIFS ET FAVORISER L'INTERMODALITE

Action 6 : Etudier plusieurs aménagements/équipements en faveur de l'amélioration de la vitesse des bus

Paysage - Patrimoine

Ressources minérales

Eau / sol

Déchets

Mode de	transport
:	Marche à pied
00	Vélo
	Bus
E.	Train
	Navette maritime
	Voiture
	Poids-lourd
Maitrise o	l'ouvrage
COBA	S
Principau	x financeurs
COBA	
Partenair	es
Comr	nunes
trans urbai	
	tissement : 30 k€
- mycs	essement. So Re
Lien avec	les autres actions
Actio	n E.14

IMPACTS E	IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX				
Air		+			
GES		+			
Energ	gie	+			
Bruit					
Milie	ux naturels et biodiversité				
Conso	ommation d'espace				
Risqu	ies naturels et technologiques				

Révision du Plan de Mobilité COBAS

La création envisagée de sites propres permettrait d'augmenter la vitesse des bus et de rendre leur usage plus attractif. L'implantation de systèmes de priorité bus aux principaux carrefours à feux permettrait également d'augmenter la vitesse des bus et favoriser leur usage. L'usage des bus en site propre en alternative à la voiture individuelle contribuera à réduire la pollution atmosphérique, les émissions de GES et les consommations d'énergie. Cependant, cette création pourra potentiellement suivant les emprises actuelles et leur localisation engendrer une artificialisation supplémentaire.

INDICATEURS DE SUIVI ET D'EVALUATION

Indicateur de suivi et d'évaluation	Calendrier de mise en œuvre
 Nombre de kilomètres de sites propres dédiés aux bus 	Moyen terme
 Nombre d'intersections aménagées avec priorité aux bus (feux ou sites propres) 	

Accusé certifié exécutoffe BAS Réception par le préfet 02/01/2024 Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



B - RENDRE PLUS ATTRACTIF LES RESEAUX DE TRANSPORT COLLECTIFS ET FAVORISER L'INTERMODALITE

Action 7 : Renforcer et améliorer l'intermodalité et la multimodalité



CONSTATS

La tarification Baïa permet de voyager avec un même et unique titre de transport sur tout le réseau Baïa. Les titres de transport sont disponibles sous forme de ticket, de carte Baïa ou de M-ticket (titre dématérialisé) sur l'application mobile « MyBus ». Une convention a été signée entre la SNCF et Baïa, pour que les titres de transports Baïa soient utilisés sur le réseau SNCF. Toutefois, il est possible de voyager avec un titre SNCF entre le Teich et Arcachon, dont le tarif est supérieur à celui de l'accord entre Baïa et la SNCF lorsque le billet est pris sur le réseau Baïa.

Le réseau Baïa a développé une application mobile « MyBus », qui permet d'avoir accès aux horaires, de calculer des itinéraires, d'acheter et de valider les titres de transports avec le téléphone. En outre, la nouvelle application de la SNCF (sncfconnect) intègre le réseau de bus urbain Baïa dans la recherche d'itinéraire. Elle permet d'afficher les horaires de correspondance entre le réseau de la SNCF et le réseau urbain de la COBAS.

La carte multimodale Modalis (développée par la Région Nouvelle-Aquitaine), permet de charger des titres et abonnements SNCF directement sur la carte. Cette carte permet de combiner des abonnements de différents réseaux de transports facilitant ainsi l'intermodalité sur le territoire, mais n'intègre pas le réseau Baïa (la COBAS n'étant pas adhérente au Syndicat mixte Nouvelle-Aquitaine Mobilités).

Des affichages dynamiques sont disponibles en gare et à certains arrêts de bus du réseau Baïa pour informer des prochains passages de bus ou de train.





OBJECTIFS ET ENJEUX

 Améliorer la performance des réseaux de transport en commun par des outils billettiques plus faciles d'usage et des tarifs plus lisibles et attractifs, tout en facilitant l'accès à l'information en temps réel

Accusé certifié exécutore BAS Réception par le préfet 02/01/2024 Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



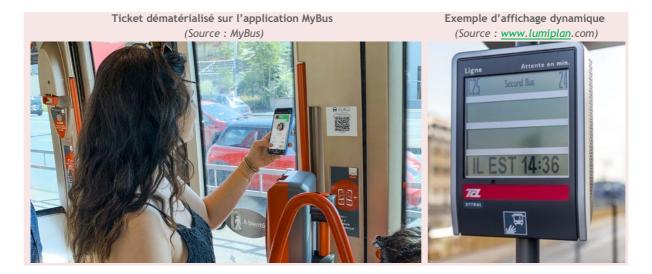
B - RENDRE PLUS ATTRACTIF LES RESEAUX DE TRANSPORT COLLECTIFS ET FAVORISER L'INTERMODALITE

Action 7 : Renforcer et améliorer l'intermodalité et la multimodalité

DESCRIPTIF DE L'ACTION

Pour assurer un service de transport en commun attractif, l'intégration tarifaire et le développement de l'information numérique multimodale doivent être renforcés. Il s'agira :

- De réaliser une étude sur le développement de titres combinés et multimodaux, afin d'améliorer la multimodalité sur le territoire, et en lien avec les territoires voisins.
- De créer un support unique de transport sur l'ensemble du territoire et en lien avec les territoires voisins, avec une unification des abonnements et des titres de transport sur la COBAS. Ainsi, au sein de la COBAS, un trajet train ou bus aura un prix identique, en considérant des gammes tarifaires cohérentes (prix unitaire, tarif social, abonné). Une carte unique de transport sera créée et servira de support d'hébergement de tous les titres de transports et autres services de mobilité: TER, cars interurbains, bus, navette maritime, stationnement vélo sécurisé, services de vélo en libre-service, autopartage. Par ailleurs, les tarifications favoriseront si possible l'utilisation des transports collectifs pour les familles et les groupes. Une cohérence pourra être recherchée avec la COBAN, dans le cadre de son nouveau réseau de transport collectif adopté dans son PDMS en juin 2023.
- De poursuivre le développement de titre de transport dématérialisé, via le développement d'une application mobile permettant le chargement de tous les titres de transport. Il s'agira a priori, de faire évoluer l'application « My Bus », d'ores et déjà utilisée par la COBAS. Des bornes de validation dédiées devront être installées dans les véhicules.
- De poursuivre l'affichage multimodal dynamique dans toutes les gares et dans environ la moitié des arrêts de bus de la COBAS. Les affichages dynamiques seront installés en priorité au sein des arrêts de bus desservis par des lignes de bus structurantes à haut niveau de service, et au sein des parcs relais et des gares. Les affichages dynamiques informeront les usagers des prochains horaires de passages et des potentielles perturbations sur le réseau.



Pour favoriser l'intermodalité train/vélo, des discussions pourront être menées avec la Région, pour améliorer les conditions d'accès aux trains pour les cyclistes (usagers quotidiens et touristes).



Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



B - RENDRE PLUS ATTRACTIF LES RESEAUX DE TRANSPORT COLLECTIFS ET FAVORISER L'INTERMODALITE

Action 7: Renforcer et améliorer l'intermodalité et la multimodalité

Mode de tr	ansport	IMPA	ACTS ENVIRONNEMENTAUX		
-	Marche à pied		Air		+
	•		GES		+
50	Vélo		Energie		+
	_		Bruit		+
	Bus		Milieux naturels et biodiversité		
TI.	- ·		Consommation d'espace		
0-0	Train		Risques naturels et technologiques		
all man	Navette		Paysage - Patrimoine		
•••••	maritime		Eau / sol Ressources minérales		
	Voituro		Déchets		
0-0	Voiture		Decilets		
Maitrise d' COBAS Région Principaux COBAS Région	financeurs	de tit multi que le Ces i émiss sonor	port) et le développement de l'information tres de transport dématérialisés, d'une apmodaux dynamiques) favoriseront l'usage des modes alternatifs à la voiture individuelle incidences positives seront produites en sions de polluants et de GES, des consommates, etc. CATEURS DE SUIVI ET D'EVALUATION DE SUIVI ET D'EVALUAT	oplication des trans e. matière cions d'é	n mobile, affichages sports collectifs ainsi
Partenaire SNCF	s	Ir	ndicateur de suivi et d'évaluation		Calendrier de mise en œuvre
COBAN			Nombre de gare(s) et d'arrêt(s) d	le hus	Court à
Bordea	aux Métropole		équipé(s) d'affichage multimodal dynam		moyen terme
			 Part des titres multimodaux dans les ver 	ntes de	
Budget prévisionnel			titres		
Investi	ssement : 1,75 M€				
Fonction59 k€/	onnement : an				
Lien avec l	les autres actions				

Accusé certifié exécutore BAS Réception par le préfet 02/01/2024 Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



THEMATIQUE C: POURSUIVRE ET VALORISER LE DEVELOPPEMENT DES MODES ACTIFS (VELOS, MARCHE A PIED)





Accusé certifié exécutore BAS Réception par le préfet 02/07/2024 Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



C - POURSUIVRE ET VALORISER LE DEVELOPPEMENT DES MODES ACTIFS

Action 8 : Densifier, sécuriser et hiérarchiser le réseau cyclable



CONSTATS

Plusieurs schémas cyclables concourent à la mise en place d'aménagements cyclables et de jalonnement d'itinéraires (panneaux indiquant la direction pour un cycliste) en faveur du développement de la pratique cyclable :

- Le Schéma Régional Véloroutes et Voies Vertes 2014-2024 de la Région Nouvelle-Aquitaine, avec deux itinéraires cyclables touristiques majeurs: le tour de Gironde à vélo et la Vélodyssée,
- Le Schéma de jalonnement et de stationnement cyclable de la COBAS, ayant conduit à la mise en place de panneaux de jalonnement le long de l'itinéraire côtier,
- Le Schéma cyclable intercommunal de la COBAN, avec un territoire de réflexion élargi, incluant la COBAS et la communauté de communes du Val de l'Eyre,
- Le Plan vélo collège du Département de la Gironde.

Un total de 133 kilomètres d'aménagements cyclables de type pistes ou bandes cyclables ont été réalisés sur l'ensemble de la COBAS (Source : COBAS 2019). La programmation annuelle des aménagements cyclables est réalisée par la COBAS en collaboration avec les communes. Toutefois, de nombreuses discontinuités demeurent, ne permettant pas d'assurer des liaisons sécurisées et confortables pour les usagers. Ces discontinuités sont principalement visibles là où le potentiel de développement de la pratique cyclable apparaît élevé (forte densité de population et d'urbanisation, liaison entre deux itinéraires cyclables majeurs, ...), notamment sur les axes suivants : entre le littoral et la Vélodyssée, au niveau de la RD650, de La Teste-de-Buch à Pyla le long de la RD127, de l'Allée de Bordeaux et cours de la Marne à Gujan-Mestras, du chemin de la Palue à La Teste-de-Buch, de l'avenue Victor Hugo et des cours Tartas et Desbiey à Arcachon. Des projets d'aménagements sont en cours de réflexion ou de réalisation par la COBAS ou les communes (Par exemple : aménagement d'une piste cyclable sur l'allée Bouillaud à Arcachon).

Malgré une majorité de pistes cyclables structurantes et séparées de la chaussée, les aménagements actuels sont hétérogènes et manquent globalement de cohérence, en raison principalement de l'ancienneté de certains aménagements. Un manque d'entretien est parfois observé (racines d'arbres, revêtement dégradé...) réduisant ainsi le confort pour les cyclistes.







Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



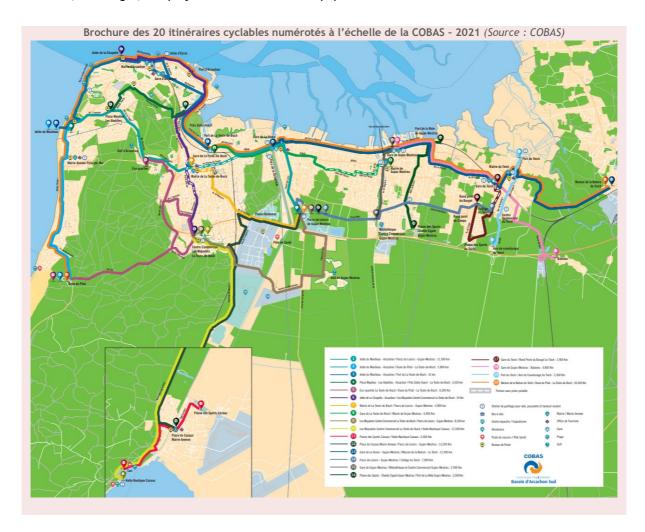
C - POURSUIVRE ET VALORISER LE DEVELOPPEMENT DES MODES ACTIFS

Action 8 : Densifier, sécuriser et hiérarchiser le réseau cyclable



CONSTATS

La COBAS a réalisé en 2021 une brochure répertoriant une vingtaine d'itinéraires vélos numérotés, afin d'encourager à la pratique cyclable et d'améliorer la lisibilité des itinéraires vélos. Cette numérotation, à l'image d'un plan de lignes de transport en commun, a pour but d'orienter plus facilement les usagers vers les itinéraires permettant de desservir les principaux pôles générateurs (équipements publics, commerces, zones d'activités...). Les tracés et les itinéraires numérotés définis sur la brochure pourront évoluer pour s'adapter au territoire, aux usages, aux projets et aux besoins de la population.



033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE Accusé certifié exécutoire

Accuse certifie executoric

Réception par le préfet 02/01/2024

Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



C - Poursuivre et valoriser le développement des modes actifs

Action 8 : Densifier, sécuriser et hiérarchiser le réseau cyclable



OBJECTIFS ET ENJEUX

- Résorber les principales discontinuités du réseau cyclable et densifier le maillage cyclable
- Améliorer la lisibilité du réseau cyclable
- Assurer une pratique sécurisée du vélo
- Développer la pratique cyclable sur l'ensemble du territoire et la rendre compétitive par rapport à la voiture, notamment pour les déplacements domicile-travail

DESCRIPTIF DE L'ACTION

Il s'agira de poursuivre les projets cyclables en cours ou en réflexion, et de résorber les principales discontinuités cyclables pour former des itinéraires continus et sécurisés. Lors de projets cyclables, la concertation en amont avec des associations d'usagers pourra être intéressante à développer, pour une meilleure compréhension des besoins et des attentes.

Ensuite, le maillage cyclable sera également densifié pour assurer la connexion avec les principaux pôles générateurs : établissements scolaires, centres commerçants, pôles touristiques, gares...

Par ailleurs, les **aménagements existants** jugés non satisfaisants seront **mis aux normes et sécurisés** pour les rendre plus qualitatifs et les pérenniser. Pour ce faire, les préconisations réglementaires seront respectées en vue de garantir cette homogénéité à terme sur le territoire. Une attention particulière sera portée à la distinction entre une voie verte et une piste cyclable (les piétons étant autorisés à cheminer sur la voie verte uniquement), ainsi qu'entre une zone 30 et une voie limitée à 30 km/h (le cycliste étant prioritaire sur la voiture dans la zone 30 et étant autorisé à circuler à double-sens dans les sens uniques - sauf décision contraire de la commune).

Enfin, dans l'optique d'améliorer la lisibilité du réseau cyclable et d'encourager l'usage du vélo, les itinéraires numérotés sur la brochure de la COBAS, présentée ci-après, seront signalés par des panneaux verticaux et/ou un marquage au sol.





Réception par le préfet 02/01/2024
Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

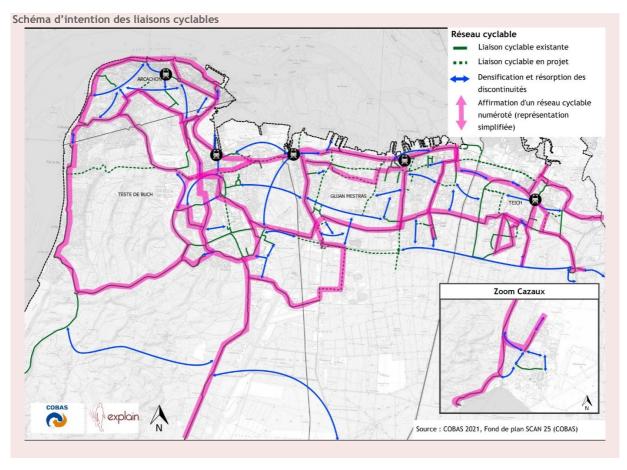


C - Poursuivre et valoriser le développement des modes actifs

Action 8 : Densifier, sécuriser et hiérarchiser le réseau cyclable

DESCRIPTIF DE L'ACTION

La carte ci-dessous représente un schéma d'intention de maillage du réseau cyclable. Il s'agit de liaisons indicatives (représentées en bleu) entre des aménagements existants ou en projet, restant à affiner en termes de tracé et type d'aménagement cyclable souhaité. Une attention particulière sera accordée aux connexions avec les territoires limitrophes. Des réflexions sur la réalisation d'une boucle touristique autour du lac de Cazaux pourraient être intéressantes, notamment en période estivale pour les touristes, et à l'année pour les employés de la base aérienne.



Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur 033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet 02/07/2024

Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



C- POURSUIVRE ET VALORISER LE DEVELOPPEMENT DES MODES ACTIFS

Action 8 : Densifier, sécuriser et hiérarchiser le réseau cyclable

ACI	.1011 6	. De	11211	ıeı ,	,
Mod	de de tra	nsport			
	•	Marche	à pied	t	
5	,)	Vélo			
		Bus			
5	4	Train			
	<u> </u>	Navette maritim			
G	7	Voiture			
	6	Poids-lo	ourds		
Mai	trise d'o	uvrage			
	COBAS				
	Commu	nes			
	Départe Gironde		de	la	
Prir	ncipaux 1	financeı	urs		
	COBAS				
	Commu	nes			
	Départe Gironde		de	la	
Par	tenaires				
	EPCI lim connexi l'extério		a	vec	
	Départe Landes	ements et de la		des de	
	Région				
	SYBARV	AL			
	Associat	tions d'u	ısager	S	
Bud	lget prév	/isionne	l		
	Investis	sement	: 14 M	€	
Lier	n avec le	es autre	s actio	ons	
	Action E	E.14			

IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX	
Air	+
GES	+
Energie	+
Bruit	+
Milieux naturels et biodiversité	
Consommation d'espace	
Risques naturels et technologiques	
Paysage - Patrimoine	
Eau / sol	
Ressources minérales	
Déchets	

Dans la continuité de la poursuite des projets cyclables en cours et de la résorption des principales discontinuités cyclables, l'action envisage la densification du réseau cyclable actuelle. Celle-ci permettra d'élargir l'offre cyclable et de développer l'usage du vélo. Le vélo est un mode actif de déplacement dont les impacts « Air, énergie, GES » sont négligeables. En outre, il s'agit d'un mode de déplacement silencieux et bénéfique pour la santé.

La numérotation et le jalonnement du réseau cyclable participeront également au développement de la pratique cyclable et de ses effets positifs pour la santé et l'environnement.

MESURES ENVIRONNEMENTALES COMPLEMENTAIRES

Les aménagements cyclables réalisés limiteront autant que possible l'artificialisation des sols, en particulier dans le cas de la traversée d'espaces naturels et sensibles.

INDICATEURS DE SUIVI ET D'EVALUATION ET CALENDRIER

Indicateur de suivi et d'évaluation	Calendrier de mise en œuvre
 Linéaire d'aménagement cyclable créé (km) 	Moyen terme
 Linéaire d'aménagements cyclables existants mis aux normes (km) 	
 Linéaire d'itinéraires numérotés (km) 	
 Fréquentation des aménagements cyclables (nombre de cyclistes par jour); Evolution de la part modale vélo (EMC²) 	
 Nombre d'accidents impliquant les vélos 	



Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet 02/01/2024

Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



C - POURSUIVRE ET VALORISER LE DEVELOPPEMENT DES MODES ACTIFS

Action 9 : Développer fortement le stationnement vélo



CONSTATS

Une politique est menée de développement du stationnement vélo autour des lieux publics, des établissements publics (bien équipés) et des gares (4 gares sont équipées de consignes vélos sécurisées, la gare de La teste-de-Buch ne dispose pas de stationnement sécurisé pour les vélos). Malgré une majorité d'équipements ou d'établissements recevant du public, équipés de stationnements vélos, le dispositif de stationnement n'est pas homogène sur les communes de la COBAS. Peu de diversité de types de stationnement est observée, avec du stationnement sécurisé et abrité en gare et dans les établissements scolaires, et du stationnement non couvert et non sécurisé sur le reste du territoire. Le stationnement sur voirie se compose d'arceaux qualitatifs non abrités, mais également de pince-roues, particulièrement inadaptés (rendant le vol plus facile).

Un manque de stationnement vélo est observé à proximité de certains établissements recevant du public occasionnant du stationnement ponctuel non sécurisé et sur des emplacements non prévus à cet effet. En particulier, en période estivale, où le stationnement vélo peut encombrer fortement certains secteurs touristiques et générer des conflits avec les piétons et les engins de déplacements personnels (trottinettes, hoverboards...).







OBJECTIES ET ENJELIX

 Augmenter significativement les dispositifs de stationnements vélos, adaptés en fonction des besoins, pour développer la pratique cyclable pour tous

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



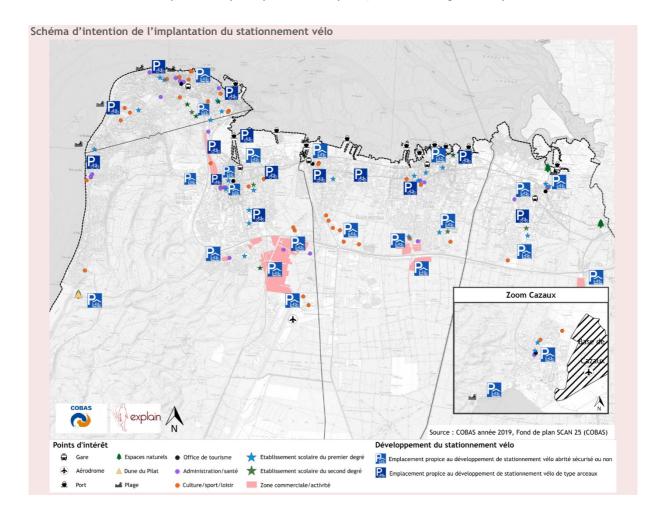
C - Poursuivre et valoriser le développement des modes actifs

Action 9 : Développer fortement le stationnement vélo

DESCRIPTIF DE L'ACTION

L'implantation de dispositifs de stationnement adaptés en fonction des besoins (arceau, abri, abri ou local sécurisé) participe à l'encouragement de la pratique cyclable sur le territoire. Pour développer un stationnement vélo efficace, il faudra être vigilant quant à la qualité des stationnements proposés en fonction des usages.

Avant toute programmation d'implantation vélo, un état des lieux de l'offre de stationnements vélos actuelle (publique et privée), pourrait être pertinent. Un recensement via une opération participative (où les usagers viennent comptabiliser et localiser les stationnements vélos), ou une étude quantitative de terrain pourrait être envisagée. Une programmation des nouveaux stationnements vélos pourrait être réalisée au niveau communal, en cohérence avec la localisation des principaux générateurs de déplacements (établissements scolaires, bâtiments administratifs, pôles d'emplois, pôles touristiques...) et des aménagements cyclables.



Accusé certifié exécutore

Réception par le préfet 02/01/2024

Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



C - Poursuivre et valoriser le développement des modes actifs

Action 9 : Développer fortement le stationnement vélo

Les futurs stationnements vélos devront être **adaptés aux usages** (courte, moyenne ou longue durée), et respecter les caractéristiques suivantes :

- Une implantation au plus près des endroits à desservir (dans un rayon de 50 mètres);
- Un dispositif de fixation permettant d'attacher la roue et le cadre du vélo à un point fixe;
- Un stationnement non sécurisé (abrité ou non) en centre-ville, au sein des rues commerçantes, à proximité des établissements recevant du public et des établissements scolaires;
- Un stationnement vélo sécurisé et couvert pour des longues durées de stationnement, implantés souvent à proximité des gares (La gare de La Teste-de-Buch reste à équiper), des zones d'activités ou d'emplois, ou des pôles d'échange suivants : ports, parcs relais, aires de covoiturage.

En outre, des bornes de recharges pour les vélos à assistance électrique seront également installées. Ces bornes pourront être principalement mises en place à proximité des zones commerciales, des centres-villes, des lieux touristiques et des zones résidentielles.





Exemple de box à vélo sécurisé (Source : Site ville Lille)



Exemple de stationnement vélo sécurisé à la gare de la Hume (Source : Explain)



Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur 033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE

Accusé certifié exécutofre Réception par le préfet 02/01/2024 Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

● B.5



C- POURSUIVRE ET VALORISER LE DEVELOPPEMENT DES MODES ACTIFS

Action 9 : Développer fortement le stationnement vélo

Mode de t	ransport	IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX	
20	Marche à pied	Air	+
		GES	+
50	Vélo	Energie	+
	D	Bruit	+
	Bus	Milieux naturels et biodiversité	
TI.		Consommation d'espace	
	Train	Risques naturels et technologiques	
-	Navette	Paysage - Patrimoine	
***************************************	maritime	Eau / sol	
		Ressources minérales	
	Voiture	Déchets	
Maitrise d COBAS Comm Principaux COBAS Comm Région	s financeurs S	L'implantation de dispositifs de stationnement ad participe à l'encouragement de la pratique cyclabénéfices pour l'environnement et la santé (qua bruit) sont indéniables. L'état des lieux du stationnement cyclable et la quantitative en amont favorisera la mise en place vélo pertinents et attractifs pour le développement MESURES ENVIRONNEMENTALES COMPLE Le stationnement vélo sera implanté dans des especiales de la complexión de	ble sur le territoire dont les lité de l'air, énergie et GES, misse en place d'une étude de nouveaux stationnements ent de ce mode actif. EMENTAIRES
Partenaire	es	INDICATEURS DE SUIVI ET D'EVALUATION	N ET CALENDRIER
SNCF station	pour le nnement en gare	Indicateur de suivi et d'évaluation	Calendrier de mise en œuvre
Invest	évisionnel cissement : 0,34 M€	 Nombre de stationnements vélos implan par type (abris, arceaux et sécurisés) Part des pôles générateurs disposant stationnements vélos Nombre de places de stationnem sécurisées dans les gares 	de
Lien avec	les autres actions	stationnements vélos Nombre de places de stationnem	

Accusé certifié exécutore BAS Réception par le préfet 02/07/2024 Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



C - POURSUIVRE ET VALORISER LE DEVELOPPEMENT DES MODES ACTIFS

Action 10 : Mettre en place des services vélos



CONSTATS

La COBAS a mis en place d'une vingtaine de stations de gonflage, qui ont été installées sur les 4 communes, en centre-ville ou aux abords des pistes cyclables et de lieux pertinents.

La commune d'Arcachon propose aux habitants une subvention pour l'acquisition d'un vélo à assistance électrique (VAE), ou la mise à disposition d'un vélo pour chaque arcachonnais de plus de 14 ans depuis 2013. Au total, 11 300 vélos ont été distribués aux résidents entre 2013 et 2019.

Pour compléter cette offre communale, environ 16 professionnels privés et associatifs proposent la location de vélos sur l'ensemble des communes de la COBAS. Également, une douzaine d'établissements détiennent le label Accueil Vélo sur la COBAS. Ces établissements garantissent un accueil et des services de qualité le long des itinéraires cyclables pour les cyclistes en itinérance : un hébergement, un loueur ou un réparateur de cycles, un restaurateur, un office de tourisme, etc. Toutefois, ces services sont principalement orientés pour un usage touristique et non quotidien.

Station de gonflage en libre-service à la COBAS (Source : www.agglo-cobas.fr)



Label Accueil Vélo (Source : gironde-tourisme.fr)





OBJECTIFS ET ENJEUX

- Développer les services vélos (location VAE et vélos classiques, entretien et réparation en libre-service)
- Encourager l'usage du vélo pour les trajets quotidiens ou occasionnels, notamment sur les courtes distances

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet 02/07/2024
Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



C - Poursuivre et valoriser le développement des modes actifs

Action 10 : Mettre en place des services vélos

DESCRIPTIF DE L'ACTION

Le développement de l'offre de services vélo nécessite la réalisation d'une étude d'opportunité pour la mise en place d'un système de location de vélos mécaniques et électriques. Cette étude permettra d'analyser le besoin et les futurs usages d'un service de location de vélos sur le territoire. Elle permettra également de définir les tarifications envisageables et les potentielles localisations des services, en considérant l'absence de concurrence par rapport aux offres existantes (loueurs privés ou Association Insercycles présente au Teich). La composante touristique, particulièrement importante sur la COBAS, sera à prendre en compte pour rendre opportune la mise en place d'une offre en libre-service.

Plusieurs composantes seront à étudier afin d'offrir de la flexibilité aux usagers, voire permettre une certaine réversibilité des services mis en place. Les services pourront être étudiés en considérant les diverses possibilités isolément ou par des systèmes hybrides : vélo en libre-service, freefloating et/ou location de vélo dans un local avec un accueil personnalisé. Les lieux de location pourront se situer à proximité des sites stratégiques : gares ferroviaires, centres-villes, sites touristiques, zones d'activités, zones commerciales et grands équipements.

Système de Vélo en libre-service: Un système de vélos en libre-service met à disposition du public des vélos, gratuitement ou non, via des stations accessibles sur l'espace public. La mise à disposition de vélos en libre-service permet de renforcer l'attractivité et la compétitivité du vélo par rapport à la voiture individuelle, notamment pour les déplacements de proximité quotidiens ou occasionnels.







Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



C - Poursuivre et valoriser le développement des modes actifs

Action 10 : Mettre en place des services vélos

Freefloating: Flotte de vélo partagé, en libre-service, et non rattaché à une station ou une borne. Les vélos sont disponibles partout et à toute heure. Le service fonctionne généralement avec une application mobile, permettant le déverrouillage et l'utilisation des vélos. Afin de limiter l'encombrement des espaces publics, il est toutefois conseillé de déterminer une zone où l'on peut déposer/reprendre le vélo ou d'établir un guide à l'attention des usagers sur les bonnes pratiques de stationnement.



L'usage quotidien et occasionnel du vélo s'accompagnera de la mise à disposition de services permettant d'entretenir ou de réparer son vélo. L'implantation de nouvelles stations de gonflage au niveau des sites touristiques et des zones d'activités sera réalisée sur la COBAS. Également, la création d'ateliers de réparation vélo en libre-service sur chaque commune (sur l'espace public) sera étudiée, à proximité par exemple des gares ferroviaires.



Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet 02/01/2024

Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



C- POURSUIVRE ET VALORISER LE DEVELOPPEMENT DES MODES ACTIFS

Action 10 : Mettre en place des services vélos

Mode de ti	ransport	IM	PACTS ENVIRONNEMENTAUX		
10	Marche à pied		Air	+	
			GES	+	
50	Vélo		Energie	+	
	D		Bruit	+	
	Bus		Milieux naturels et biodiversité		
EL.	Turadina		Consommation d'espace		
0-0	Train		Risques naturels et technologiques		
<u></u>	Navette		Paysage - Patrimoine Eau / sol		
	maritime		Ressources minérales		
	Voiture		Déchets		
-0-0-	voicai e	.,,			
	Poids-lourd		etude d'un service de location de vélos sur le territo cette pratique peut être développée sur le territoir		
Maitrise d'	'ouvrage	١.		6 11	
COBAS		La mise à disposition de vélos en location permettra de renforcer l'attractivité			
		et la compétitivité du vélo par rapport à la voiture individuelle. Les impacts du vélo sur l'environnement et la santé (pollution de l'air, consommation			
			d'énergie, émission de GES, bruit) sont positifs.		
Principaux	c financeurs		g,		
COBAS		Les services (location, gonflage, réparation et entretien) seront proposés à			
		proximité des sites stratégiques, ce qui permettra de favoriser l'intermodalité			
Comm	unes	et l'usage d'autres modes alternatifs à la voiture individuelle dont les impacts			
		nég	gatifs sont réduits.		
		MESURES ENVIRONNEMENTALES COMPLEMENTAIRES			
Partenaire	NC .	MAX-	SORES ENVIRONNEMENTALES COMPLEME	MIAINES	
		Les	Les divers services vélos seront implantés au sein d'espaces artificialisés		
Comm	unes	exi	stants.		
Associa	ations cyclistes				
Office:	s de tourisme	INI	DICATEURS DE SUIVI ET D'EVALUATION		
Budget pre	évisionnel	l i			
Investi	issement : 52 k€		Indicateur de suivi et d'évaluation	Calendrier de	
				mise en œuvre	
			 Nombre d'ateliers de réparation implantés 	Long terme	
Lien avec	les autres actions			- Long terme	
			 Nombre de stations de gonflage implantées 		
			 Nombre de vélos classiques ou électriques n en location et loués par an 	iS	
			ch tocation of todes par an		

Accusé certifié exécutore BAS Réception par le préfet 02/07/2024 Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



C - POURSUIVRE ET VALORISER LE DEVELOPPEMENT DES MODES ACTIFS

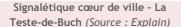
Action 11: Faire de la rue, un espace agréable pour les piétons, incluant les engins de déplacements personnels



CONSTATS

La COBAS dispose de nombreux atouts favorables à l'usage de la marche à pied, que ce soit pour des déplacements quotidiens, de loisirs ou touristiques : des centres-villes attractifs, de nombreux commerces et services de proximité en centre-ville et des sites touristiques. Les cheminements piétons sont globalement bien définis dans les centres-villes, avec la présence d'aires piétonnes, de trottoirs et de signalétique locale et incitative. En ce sens, la commune d'Arcachon a débuté l'élaboration d'un plan piéton en 2021, indiquant les temps de parcours et les itinéraires à privilégier à pied. La commune de La Teste-de-Buch a également mis en place des panneaux indiquant des temps de parcours à pied.

Toutefois, les axes du territoire sont majoritairement routiers (hors centre-ville), et la place accordée aux piétons est relativement réduite, rendant les déplacements parfois peu agréables et lisibles.





Aire piétonne à Arcachon (Source : Explain)



Plan piéton Arcachon (Source : Mairie d'Arcachon)



En période estivale, du stationnement sauvage par les engins de déplacements personnels (trottinettes, hoverboards...) peut être observé sur les lieux touristiques. Ce stationnement sauvage est induit notamment par un manque de stationnement adapté. L'aménagement public nécessite d'inclure des espaces dédiés pour ces engins de déplacement individuel.

Engins de déplacement personnels ou engins de déplacement individuel : Les engins de déplacement personnel sont des véhicules de petite dimension, motorisés ou sans moteur. Ils regroupent des engins tels que les des trottinettes, patinettes électriques, gyropodes, monoroues ou les hoverboards. Considéré auparavant dans la réglementation comme des jouets (et donc interdits d'usage dans l'espace public), les engins de déplacement individuel sont désormais entrés dans le code de la route.



OBJECTIFS ET ENJEUX

- Encourager la pratique de la marche et sécuriser les cheminements piétons
- Faire de la rue, un espace agréable, ludique et artistique
- Anticiper, accompagner et sécuriser le développement de l'usage des engins de déplacements individuels
- Approfondir les connaissances sur l'usage des nouvelles mobilités sur le territoire

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE Accusé certifié exécutoire

Accuse certifie executorie

Réception par le préfet 02/01/2024

Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



C - POURSUIVRE ET VALORISER LE DEVELOPPEMENT DES MODES ACTIFS

Action 11: Faire de la rue, un espace agréable pour les piétons, incluant les engins de déplacements personnels

DESCRIPTIF DE L'ACTION

Le manque de confort et de sécurité des cheminements piétons représente un frein au développement de la marche. Le potentiel de développement de la marche apparaît important en centre-ville (où se situe les commerces et services de proximité), aux alentours des établissements scolaires et aux abords des pôles d'échanges (gares, ports, parcs relais, parcs de covoiturage) et touristiques.

Dans un premier temps, il s'agira donc d'identifier les lieux pour lesquels il est important de donner aux piétons confort et sécurité. Ces lieux concerneront en priorité les alentours des gares, des parcs relais, des pôles d'emplois, des pôles générateurs majeurs (établissements scolaires, établissement de santé, principaux établissements recevant du public), des pôles touristiques et au sein des centres-villes et zones apaisées (aire piétonne, zone 20 et zone 20).

Les aménagements en faveur des piétons prendront les formes suivantes :

- Le développement d'un jalonnement piéton adapté et ludique, avec notamment des durées de parcours et/ou des distances kilométriques, principalement en centre-ville et à proximité de pôles importants.
- La réalisation d'aménagements plus qualitatifs et confortables, pour donner envie de se déplacer davantage à pied. Ces aménagements passeront par le développement de mobiliers urbains innovants et ludiques pour faire de la rue un espace de passage, mais également un espace de détente et de contemplation. Les mobiliers pourront être des passages piétons ludiques en zone apaisée, des espaces paysagers, du marquage artistique, ou un éclairage innovant. Une attention particulière sera portée à la conformité des aménagements vis-à-vis de l'accessibilité pour les Personnes à Mobilité Réduite.
- La création de nouvelles zones piétonnes ou apaisées, permettant un meilleur partage de l'espace public, un abaissement des vitesses de circulation, et une sécurisation des traversées piétonnes.
- Le développement d'expérimentations et innovations tournées vers le numérique, l'environnement et le ludique, comme du mobilier urbain dédié à l'orientation des piétons, du revêtement de couleur pour baliser les itinéraires touristiques, des mobiliers connectés ou des démarches expérimentales de type nudges.

Principe des nudges: Les nudges sont des outils incitatifs permettant d'influencer les choix et les comportements des usagers.

Des démarches seront également mises en place pour la poursuite de la mise en œuvre du plan piéton d'Arcachon, avec le développement de mobiliers urbains innovants et ludiques adaptés.



Exemple de nudges - passage piéton incitatif à la réduction des vitesses (Source : demainlaville.com)



033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet 02/07/2024 Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



C - POURSUIVRE ET VALORISER LE DEVELOPPEMENT DES MODES ACTIFS

Action 11: Faire de la rue, un espace agréable pour les piétons, incluant les engins de déplacements personnels

Exemple d'itinéraire touristique balisé avec marquage au sol (Source : Cerema)



Exemple de marquage artistique au sol à Nancy (Source : Cerema)



L'accompagnement du développement des engins de déplacements personnels se fera par la sensibilisation des usagers, notamment dans les établissements scolaires et au sein des entreprises (en lien avec les actions 1.26). Des veilles sur les nouvelles mobilités seront programmées pour renforcer les connaissances sur le sujet et agir en conséquence.

Il s'agira également de **développer des espaces signalisés et dédiés** au stationnement pour les engins de déplacements personnels motorisés, afin de les intégrer pleinement dans l'espace public et de limiter le stationnement gênant. En outre, des espaces de stationnement pour les engins de déplacements personnels seront créés en gares.

Expérimentation du stationnement des trottinettes sur les arceaux vélos à Lyon (Source : www.le-tout-lyon.fr)



Emplacement de stationnement dédié aux trottinettes à Paris sur d'anciennes places de stationnement (Source : www.paris.fr)



Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur 033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE

Accusé certifié exécutore

Réception par le préfer 02/07/2024

Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

Action I.26



C- POURSUIVRE ET VALORISER LE DEVELOPPEMENT DES MODES ACTIFS

Action 11: Faire de la rue, un espace agréable pour les piétons, incluant les engins de déplacements personnels

Mode de t	transport	IMI	PACTS ENVIRONNEMENTAUX	
20	Marche à pied		Air	+
	,		GES	+
00	Vélo		Energie	+
			Bruit	+
	Bus		Milieux naturels et biodiversité	
			Consommation d'espace	
	Train		Risques naturels et technologiques	
_	Navette		Paysage - Patrimoine	+
	maritime		Eau / sol	
	mantime		Ressources minérales	
	Voiture		Déchets	
Poids-lourd Maitrise d'ouvrage Communes Principaux financeurs Communes COBAS		Les d'a inno per not dép l'er	dentification en amont des lieux pour lesquels il de piétons confort et sécurité est tout d'abord un provre d'aménagements piétons pertinents. aménagements piétons prévus (jalonnement ménagements plus qualitatifs, développement ovations, tournées vers le numérique, l'environ mettront de développer l'usage de la marche. L'amment pour la santé mais est aussi une altolacements motorisés (voiture individuelle notamment invironnement sont globalement négatifs.	piéton, la réalisation d'expérimentations et le ludique) a marche est bénéfique ernative aux modes de lent) dont les impacts sur
COBAS		INDICATEURS DE SUIVI ET D'EVALUATION		
Budget pr	évisionnel tissement : 1 M€		Indicateur de suivi et d'évaluation	Calendrier de mise en œuvre
	les autres actions		 Nombre de kilomètres jalonnés pour les piéto Nombre et type d'aménagement piéton réali Nombre d'espaces de stationnement dédiés a engins de déplacements personnels réalisés 	moyen terme

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet 02/07/2024 Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



THEMATIQUE D : COORDONNER ET FACILITE LA MISE EN ACCESSIBILITE





Accusé certifié exécutoire BAS Réception par le préfet 02/01/2024 Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



D- COORDONNER ET FACILITER LA MISE EN ACCESSIBILITE

Action 12: Assurer une mise en œuvre coordonnée des différents documents stratégiques

Q

CONSTATS

Chaque commune de la COBAS a réalisé son Plan d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics (PAVE) : Arcachon, en octobre 2015 ; La Teste-de-Buch, en novembre 2016 ; Gujan-Mestras en janvier 2011, Le Teich en février 2014. Les PAVE déterminent les programmes de travaux de mise en accessibilité à mettre en œuvre. Les quatre communes de la COBAS possèdent une programmation échelonnée dans le temps en fonction de la priorité des actions à effectuer. Toutefois, aucun bilan de l'avancée de la programmation ou de suivi des actions réalisées n'est mis en place.

PAVE (Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et de l'Espace Public): Le plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics est prévu par l'article 45 de la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées. Il fixe les dispositions susceptibles de rendre accessible aux personnes handicapées ou à mobilité réduite l'ensemble des circulations piétonnes et des aires de stationnement présentes sur le territoire de la commune.

Chaque Autorité Organisatrice de la Mobilité a réalisé son schéma directeur d'accessibilité des Transports collectifs :

- Le Schéma Directeur Régional d'Accessibilité des transports (SDRA), approuvé par le Conseil Régional Aquitaine en juillet 2009,
- Le Schéma Départemental d'Accessibilité du réseau TransGironde, approuvé par le Conseil Général de la Gironde en octobre 2008,
- Le Schéma Directeur d'Accessibilité des Transports Collectifs de la COBAS, approuvé en 2011.

Le Schéma Directeur d'Accessibilité des Transports Collectifs visait une mise en conformité progressive par les communes, d'ici février 2015, des arrêts de bus inscrits. Fin 2019, la part des arrêts mis en accessibilité variait de 9% à 53% en fonction des communes (source : COBAS 2019).

SDA TC ou AD'AP: Le Schéma Directeur d'accessibilité d'un Transport collectif, renommé Agenda d'accessibilité programmée (Ad'AP) est un outil de programmation de la mise en accessibilité d'un réseau de transport collectif.



OBJECTIFS ET ENJEUX

- Améliorer l'accessibilité de la voirie et des espaces publics pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR), et donc améliorer le confort de déplacement pour tous les usagers
- Assurer une mise en accessibilité coordonnée à l'échelle du territoire de la COBAS.



Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



D- COORDONNER ET FACILITER LA MISE EN ACCESSIBILITE

Action 12: Assurer une mise en œuvre coordonnée des différents documents stratégiques

Mode de transport Marche à pied Vélo Bus Train Navette maritime Voiture Poids-lourd Maitrise d'ouvrage COBAS

DESCRIPTIF DE L'ACTION

Une **mise en œuvre coordonnée** des plans, schémas et programmes liés à l'accessibilité pourra être assurée via la réalisation d'un programme de suivi de la mise en œuvre des actions. Ce suivi concernera les éléments suivants :

- Plan de Mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics (PAVE),
- Schéma d'Accessibilité des Transports Collectifs (SDA TC),
- Agenda d'Accessibilité programmée (Ad'AP).

Cette coordination pourra prendre la forme d'un document de suivi des actions de mises en accessibilité de la voirie et des transports en commun à l'échelle de la COBAS, en partenariat avec l'ensemble des acteurs concernés. Il pourra contenir la localisation des arrêts et cheminements accessibles sur une carte, en vue de la diffusion de l'information aux usagers ayant des difficultés de déplacements (cf. Action D.13).

Le document de suivi pourra comporter à minima les informations suivantes autour des principaux pôles générateurs de déplacement du territoire : arrêt de bus et/ou train accessibles, cheminements piétons accessibles à 350 m autour du pôle, présence de jalonnement modes actifs, présence d'un éclairage. Les pôles générateurs à considérer sont les gares, l'hôpital, les collèges et lycées, les arrêts de bus desservis par des lignes structurantes ou express, les aires de covoiturage, et les sites touristiques.

1771

Partenaires

COBAS

- Communes
- Région
- Département

Budget prévisionnel

 Fonctionnement :
 5 k€/an (équivalent à 1/8 ETP)

Lien avec les autres actions

D.13

IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX

Aucun impact environnemental induit par l'action.

Air	
GES	
Energie	
Bruit	
Milieux naturels et biodiversité	
Consommation d'espace	
Risques naturels et technologiques	
Paysage - Patrimoine	
Eau / sol	
Ressources minérales	
Déchets	

INDICATEURS DE SUIVI ET D'EVALUATION

Indicateur de suivi et d'évaluation	Calendrier de mise en œuvre
Mise en place de l'action	Court à long terme

Accusé certifié exécutore BAS Réception par le préfet 02/07/2024 Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



D- COORDONNER ET FACILITER LA MISE EN ACCESSIBILITE

Action 13 : Poursuivre la mise en accessibilité de la voirie et des transports, notamment en améliorant l'accès à l'information

Q

CONSTATS

L'ensemble des gares ferroviaires de la COBAS sont inscrites au Schéma Directeur Régional d'Accessibilité. Les gares d'Arcachon, la Teste-de-Buch et de Gujan-Mestras ont bénéficié d'un investissement prioritaire pour leur transformation. Les trains desservant la COBAS sont d'ores et déjà conformes et des systèmes d'information sonore et visuelle ont été déployés en 2017. Bien que les bâtiments voyageurs soient conformes, les quais de la gare de La Hume et d'Arcachon ne sont pas complètement accessibles : revêtement dégradé, mobilier gênant, et manque de signalétique.

Concernant les arrêts de bus, le Schéma Directeur d'Accessibilité approuvé en 2011, visait une mise en conformité de 76 arrêts en 2015. Aujourd'hui, seuls 19% des arrêts de bus sont accessibles à Arcachon, 45% à la Teste-de-Buch, 9% au Teich et 53% à Gujan-Mestras (Source : COBAS 2019).

Les centres-villes des communes sont globalement accessibles, avec néanmoins un besoin d'harmonisation et quelques aménagements ponctuels non adaptés. En particulier, de nombreuses traversées piétonnes demeurent non conformes (absence de bande d'éveil vigilance, absence de potelet...). Les établissements scolaires (collèges et lycées) de la COBAS sont tous accessibles, avec notamment la présence de voies vertes qualitatives et conformes. Hors centre-ville, des cheminements piétons sont absents, étroits ou discontinus. Certaines rues ne possèdent pas de trottoir, et des obstacles fixes ou mobiles peuvent gêner le cheminement des piétons.

Arrêt de bus non conforme - COBAS (Source : Explain)



Une absence de cheminement piéton - COBAS (Source : Explain)



Le Schéma Directeur d'accessibilité de la COBAS préconise les mesures à mettre en place pour les systèmes d'information, comme l'édition d'un guide d'information papier avec des caractères de plus grande taille ou la mise en place d'une information sonore sur Internet. D'autres actions sont mises en place pour favoriser l'accès à l'information :

- La réalisation d'une centrale de réservations pour les services de substitution de transport à la demande,
- La mise en place de boucles d'amplification magnétiques et l'aménagement de comptoirs adaptés pour les usagers en fauteuil roulant au sein de l'agence commerciale Boutik'Baïa.

Accusé certifié exécutore BAS Réception par le préfet 02/01/2024 Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



D- COORDONNER ET FACILITER LA MISE EN ACCESSIBILITE

Action 13 : Poursuivre la mise en accessibilité de la voirie et des transports, notamment en améliorant l'accès à l'information

Ces systèmes d'accès à l'information nécessitent d'être poursuivis et adaptés à l'ensemble des handicaps. Actuellement, aucune information sonore n'est disponible sur le site internet Baïa et l'application MyBus n'est pas accessible aux non-voyants.

Personne à Mobilité Réduite: Toute personne rencontrant une difficulté à se déplacer, telles que les personnes handicapées (comprenant les personnes ayant des incapacités sensorielles ou intellectuelles, les personnes ayant des incapacités motrices et les personnes en fauteuil roulant), les personnes de petite taille, les personnes avec des bagages encombrants, les personnes âgées, les femmes enceintes, et des personnes avec de jeunes enfants.





OBJECTIFS ET ENJEUX

- Poursuivre la mise en accessibilité des arrêts de bus, gares, ports, parcs relais et parcs de covoiturage
- Améliorer l'accessibilité des cheminements piétons par des aménagements qualitatifs et conformes aux normes en vigueur
- Améliorer et développer l'information à destination des personnes en situation de handicap
- Faciliter les déplacements pour tous

Accusé certifié exécutore BAS Réception par le préfet 02/01/2024 Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



D- COORDONNER ET FACILITER LA MISE EN ACCESSIBILITE

Action 13 : Poursuivre la mise en accessibilité de la voirie et des transports, notamment en améliorant l'accès à l'information

DESCRIPTIF DE L'ACTION

L'aménagement d'un territoire pour tous nécessite la réalisation de mesures favorisant l'accessibilité des piétons et des personnes à mobilité réduite. Cette accessibilité est d'autant plus importante aux abords des pôles générateurs et des réseaux de transports collectifs. Par conséquent, il s'agira d'assurer la poursuite de la mise en accessibilité de l'ensemble des gares ferroviaires (notamment des quais), et de rendre accessible environ 50% des arrêts de transport collectif inscrits au SD'AP, en fonction de la faisabilité technique. Une amélioration de l'accessibilité des bateaux effectuant les liaisons maritimes sera également visée (bus de mer et future liaison Arcachon - Cap Ferret ; cf. Action B.3). Une étude pourra être menée à l'échelle du bassin d'Arcachon avec les territoires voisins, pour réfléchir à une uniformisation des pontons d'embarquement, et faciliter l'accessibilité pour tous.

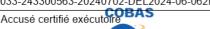
Il est souhaité que les cheminements piétons soient rendus accessibles aux abords des gares, des parcs relais, des aires de covoiturage, des jetées, ainsi qu'au sein des zones apaisées (aires piétonnes, zones 20 et zones 30). La mise en accessibilité concerne les traversées piétonnes et les trottoirs, pour un objectif global d'environ 5 kilomètres de linéaire à aménager. Les aménagements réalisés seront adaptés et qualitatifs, avec : du revêtement podotactile sans obstacle et non-glissant, des largeurs de trottoirs conformes et adaptées à la fréquentation, des abaissés de trottoirs aux intersections, des interventions ludiques et artistiques (cf. action C.11). Lors de projets de mise en accessibilité, les commissions d'accessibilité pourront être sollicitées.





La poursuite de la mise en accessibilité s'accompagnera du développement de l'information à destination des personnes en situation de handicap. Des **outils d'information** pourront être établis, notamment :

- Un système d'information audio à développer sur le site internet Baïa,
- Une carte à destination du grand public accessible par tous (via des supports numériques et physiques). La carte comportera des informations sur les arrêts de bus accessibles, ainsi que sur les cheminements accessibles et les itinéraires à privilégier pour les personnes à mobilité réduite. La carte sera mise à jour avec les outils de suivi cités à l'action D.12. Cette action visera à informer les citoyens sur les cheminements et arrêts de transport conformes aux normes d'accessibilité.



Accusé certifié exécutore

Réception par le préfer 02/01/2024

Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



D- COORDONNER ET FACILITER LA MISE EN ACCESSIBILITE

Action 13 : Poursuivre la mise en accessibilité de la voirie et des transports, notamment en améliorant l'accès à l'information

Mode de tr		IMPA	
19	Marche à pied		
50	Vélo		
	Bus		
	Train		
	Navette maritime		
	Voiture		
	Poids-lourd	La mis des n	
Maitrise d'	ouvrage	(dépla	
COBAS	déplac		
Commu	Communes		
Région	réduite		
Départe	INDIC		
Principaux	financeurs		
COBAS		Inc	
Commu			
Région			
Départe			
Partenaires	5		
Associa			
COBAN			
Sybarva			
Budget pré	visionnel		
Investig	ssement: 2,5 M€		
Lien avec l	es autres actions		

Actions B.3, C.11 et D.12

CTS ENVIRONNEMENTAUX			
Air	+		
GES	+		
Energie	+		
Bruit	+		
Milieux naturels et biodiversité			
Consommation d'espace			
Risques naturels et technologiques			
Paysage - Patrimoine			
Eau / sol			
Ressources minérales			
Déchets			

La mise en accessibilité de la voirie et des transports encouragera à l'usage des modes de déplacements collectifs (bus, train, etc.), et actifs (déplacements en fauteuil, marche guidée, etc.) en alternative aux modes de déplacement dont les impacts sont plus importants (voiture, etc.). Cela permettra également de réduire la sédentarité des personnes à mobilité réduite (bénéfice notable d'un point de vue de la santé).

INDICATEURS DE SUIVI ET D'EVALUATION

Indicateur de suivi et d'évaluation	Calendrier de mise en œuvre
 Nombre de kilomètres de voirie rendus accessibles Nombre d'arrêts de bus accessibles par commune 	Court à long terme
 Nombre de consultations du système audio Baïa Nombre de consultations de la carte des arrêts et cheminements accessibles 	

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet 02/07/2024 Publication : 02/07/2024

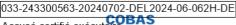
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



THEMATIQUE E: MAITRISER ET SECURISER LA CIRCULATION ROUTIERE ET FAVORISER LA MULTIMODALITE







Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet 02/01/2024

Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



E- MAITRISER ET SECURISER LA CIRCULATION ROUTIERE, ET FAVORISER LA MULTIMODALITE

Action 14: Aménager la voirie en fonction de la hiérarchisation des voies pour un usage multimodal



CONSTATS

Une part prédominante de l'espace public est accordée à la voiture (circulation et stationnement), souvent prioritaire, au détriment des autres modes sur le territoire de la COBAS.

Le réseau viaire, essentiellement composé d'axes est-ouest, est structuré autour de l'autoroute A660 et de la route nationale 250, qui en constitue l'épine dorsale. L'armature routière est complétée par la RD650 qui relie les 4 communes de la COBAS.

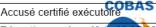
L'axe A660-N250-RD1250 est le principal support des échanges avec l'extérieur (en particulier avec la métropole bordelaise). La route départementale 650 a une vocation plutôt mixte, puisqu'elle constitue l'axe routier urbain principal. La RD650 abrite un trafic interne de 73%, (déplacements dont l'origine et la destination se situent sur le ressort territorial de la COBAS) et un trafic d'échanges de 26% (dont principalement avec la métropole bordelaise (1 300 véh/jour), et les secteurs Est du Bassin (700 à 800 véh/jour). Le trafic total est d'environ 15 300 véh/jour (données 2022 - Etude sur la poursuite de l'amélioration de la desserte du Bassin d'Arcachon Sud sur l'axe RN250-RD1250).

En 2022, le trafic routier sur la RN250 était d'environ 37 000 véh/jour (au niveau de l'échangeur avec la RD652), et de 38 000 véh/jour sur l'A660 (au niveau de l'échangeur Césarée). Sur la RD1250, 22 000 véh/jour sont mesurés, au niveau du Boulevard du Pyla (données 2022 - Etude sur la poursuite de l'amélioration de la desserte du Bassin d'Arcachon Sud sur l'axe RN250-RD1250).

En dehors de ces axes principaux, il est observé une inadéquation entre les flux routiers et les capacités de voirie. Les hiérarchisations des réseaux communaux sont parfois peu claires, en particulier pour les liaisons intercommunales et interquartiers. Ce manque de clarté dans la hiérarchisation et les plans de circulation peut avoir tendance à favoriser les pratiques de shunt et engendrer des difficultés de circulation. En outre, la hausse de fréquentation en période estivale génère des tensions chez les automobilistes et des comportements potentiellement dangereux.

Des projets ont été réalisés ou sont en cours de réalisation concernant l'axe A660-N250-D1250, pour fluidifier le trafic, améliorer les connexions et permettre une intégration des modes alternatifs à la voiture :

- Une révision du plan de circulation de la Teste-de-Buch a été engagée en 2021. L'objectif est de trouver les meilleures solutions permettant de rationaliser les sens de circulation pour faciliter les déplacements à pied et à vélo. L'étude concerne le centre-Ville de La Teste de Buch, entre le Port ostréicole et la place Thiers. Cette révision permet d'améliorer la lisibilité et la circulation dans la ville, ainsi que les connexions avec l'extérieur.
- L'amélioration de la desserte sur la RN250/A660 a été finalisée en 2021. La mise à 2x2 voies a été réalisée jusqu'au carrefour de Bisserié, situé sur la RN250. Des échangeurs dénivelés ont été réalisés en lieu et place des giratoires de Césarée et de La Hume et le carrefour de Bisserié a également été aménagé pour faciliter les connexions avec les axes perpendiculaires.



Réception par le préfet Publication: 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



E- MAITRISER ET SECURISER LA CIRCULATION ROUTIERE, ET FAVORISER LA MULTIMODALITE

Action 14: Aménager la voirie en fonction de la hiérarchisation des voies pour un usage multimodal

Plan des travaux de l'A660/RN250 (Source : Amélioration de la desserte du sud du Bassin d'Arcachon, Dossier d'enquête, septembre 2018, DREAL Nouvelle-Aquitaine)



Accusé certifié exécutore BAS Réception par le préfet 02/07/2024 Publication : 02/07/2024

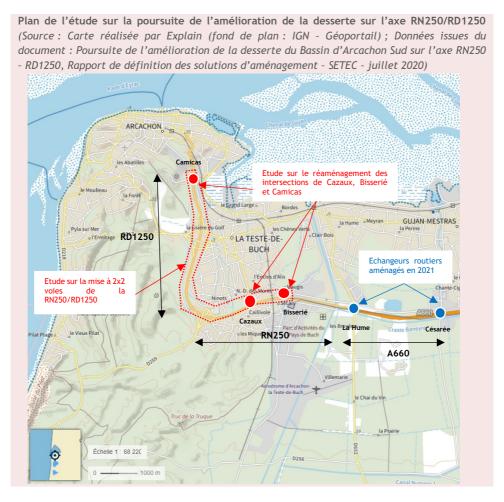
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



E- MAITRISER ET SECURISER LA CIRCULATION ROUTIERE, ET FAVORISER LA MULTIMODALITE

Action 14: Aménager la voirie en fonction de la hiérarchisation des voies pour un usage multimodal

À la suite des travaux de l'axe A660-RN250, les études se sont poursuivies sur la RN250 et RD1250 en direction d'Arcachon pour améliorer la desserte du Bassin d'Arcachon Sud. Il est étudié le passage à 2x2 voies de la RN250 et RD1250, entre les carrefours de la Bisserié et des Camicas. Des congestions sont observées sur ces carrefours. L'étude a pour objectif d'analyser la mise en place d'un tronçon à 2x2 voies entre les carrefours Bisserié et Camicas, ainsi que le réaménagement des intersections de Cazaux, Bisserié et Camicas. L'étude prévoit la possibilité d'aménager des voies dédiées aux transports en commun et au covoiturage dans chaque sens de circulation. L'amélioration de la desserte sur la RN250 et RD1250 offre également la possibilité de réaménager et de sécuriser les traversées pour les modes actifs.



18 passages à niveaux sont présents sur l'axe ferroviaire Bordeaux-Arcachon, orienté est-ouest, emprunté par les TER et TGV. Toutes les communes disposent de passages à niveau, aménagés avec des barrières. Certains passages à niveaux n'ont pas de traversées aménagées pour les piétons. Sur la ligne entre la Teste-de-Buch et Cazaux, orientée nord-sud, 16 passages à niveaux sont comptabilisés. Cette ligne est empruntée occasionnellement pour du transport de carburant à destination de la base aérienne de Cazaux (un train une à deux fois par mois). Une partie d'entre-deux disposent seulement de panneaux de signalisation, sans barrières de protection ou de feux.

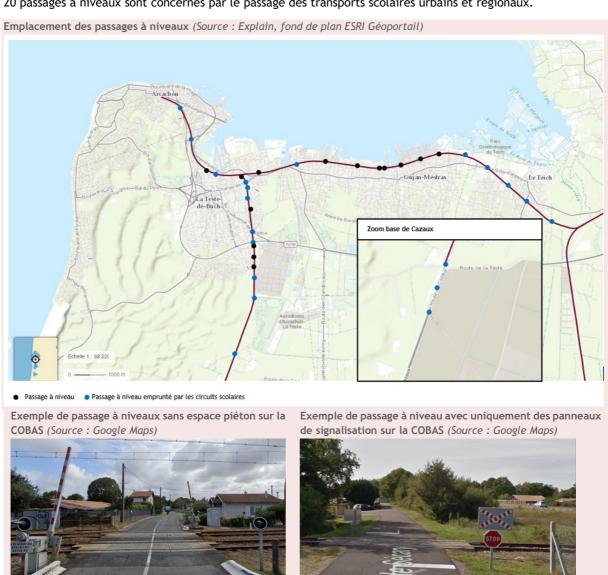




E- MAITRISER ET SECURISER LA CIRCULATION ROUTIERE, ET FAVORISER LA MULTIMODALITE

Action 14: Aménager la voirie en fonction de la hiérarchisation des voies pour un usage multimodal

20 passages à niveaux sont concernés par le passage des transports scolaires urbains et régionaux.



Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfer 02/01/2024 Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



E- MAITRISER ET SECURISER LA CIRCULATION ROUTIERE, ET FAVORISER LA MULTIMODALITE

Action 14: Aménager la voirie en fonction de la hiérarchisation des voies pour un usage multimodal



OBJECTIFS ET ENJEUX

- Sécuriser les conditions de déplacements sur le réseau routier et les franchissements des passages à niveau
- Rééquilibrer le partage de la voirie, en accordant plus de place aux modes alternatifs à l'automobile sur les voies de liaison interquartiers et intercommunales

DESCRIPTIF DE L'ACTION

En cohérence avec les projets et études en cours, les actions suivantes ont pour objectif de sécuriser le trafic routier, et d'intégrer les modes alternatifs à la voiture. Il s'agira :

- De poursuivre l'étude des projets routiers en réflexion ou en cours permettant l'amélioration de la sécurité routière et la possible insertion des modes alternatifs (bus, vélo, piéton). Ces projets concerneront les axes routiers suivants : A660, RN250, RD1250. L'implantation de voies de circulation dédiées aux transports en commun sur l'A660, RN250 et la RD1250 pourra être étudiée, pour permettre le passage de lignes express urbaines (cf. action B.4). À la suite de l'étude sur la RN250, les aménagements des intersections Bisserié et de Cazaux seront réalisés.
- D'aménager la voirie en fonction de la hiérarchisation des voies, dans une optique d'usage multimodal. Les voiries intercommunales et interquartiers seront aménagées en fonction de la vocation de la voirie, et en donnant une place plus importante aux modes alternatifs à la voiture particulière (en cohérence avec les actions B.6, C.8 et E.15, relatives au déploiement des itinéraires cyclables, à l'apaisement des centres-villes et au développement d'aménagements en faveur de la régularité des bus). La reprise de la voirie pourra s'accompagner d'une amélioration du jalonnement routier pour éviter les trafics de shunt.
- De requalifier la piste 214 forestière, pour favoriser les mobilités alternatives à la voiture en période estivale, et notamment pour favoriser et sécuriser la pratique cyclable. En effet, la piste est constituée de 2 voies de circulation étroites en zone forestière, avec une faible largeur d'emprise publique (environ 10-15m de largueur d'emprise foncière Source : Cadastre). La piste 214 est actuellement gérée par l'Etat et sert aux véhicules des pompiers et aux riverains. La piste pourra être rendue interdite à la circulation motorisée.





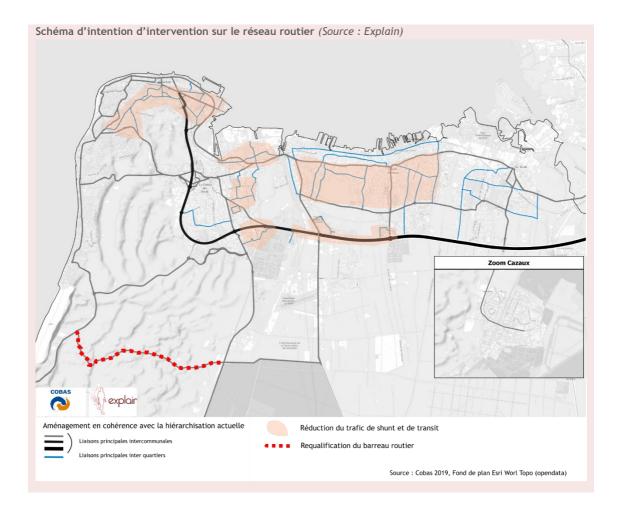


E- MAITRISER ET SECURISER LA CIRCULATION ROUTIERE, ET FAVORISER LA MULTIMODALITE

Action 14: Aménager la voirie en fonction de la hiérarchisation des voies pour un usage multimodal

D'améliorer les conditions de franchissement des passages à niveau les plus insécuritaires, notamment pour les piétons, les cycles et les transports scolaires. Les passages à niveau seront aménagés avec de la signalisation, des barrières et/ou des feux indiquant le passage d'un train sur la ligne La Teste-de-Buch - Cazaux. Des espaces dédiés aux piétons seront créés à chaque passage à niveau pour séparer le flux piétons du flux voiture. Seront concernés en priorité, les passages à niveaux les plus fréquentés par les modes actifs (vélos/piétons), et ceux empruntés par les lignes de transports scolaires.

L'aménagement du réseau de voirie en faveur des modes alternatifs devra prendre en compte l'amélioration de l'accessibilité pour tous, en particulier pour les personnes à mobilité réduite.







E- MAITRISER ET SECURISER LA CIRCULATION ROUTIERE, ET FAVORISER LA MULTIMODALITE

Action 14: Aménager la voirie en fonction de la hiérarchisation des voies pour un usage multimodal

	,		
Mode de	transport		
	Marche à pied		
50	Vélo		
	Bus		
	Train		
	Navette maritime		
	Voiture		
	Poids-lourd		
Maitrise o	d'ouvrage		
COBA	S		
Communes			
Etat			
Région			
Département			
SNCF			
Principaux financeurs			
COBAS			
Communes			
Etat			
Région			
DépartementPartenaires			
 Gestionnaires de voirie 			
 Syndicat Mixte de la Grande Dune du Pilat 			
Armée (Base de Cazaux)Budget prévisionnel			
Invest	cissement : 25 M€		
Lien avec	: les autres actions		
Action	ns B.4, B.6, C.8, E.15		

	DNNEMENTAUX

Air	+
GES	+
Energie	+
Bruit	
Milieux naturels et biodiversité	-
Consommation d'espace	-
Risques naturels et technologiques	+-
Paysage - Patrimoine	
Eau / sol	
Ressources minérales	-
Déchets	-

L'aménagement de la voirie en fonction de la hiérarchisation des voies, la révision du plan de circulation de la Teste-de-Buch et les projets routiers en réflexion contribueront au développement des modes alternatifs à la voiture individuelle (développement des itinéraires cyclables, sites propres dédiés aux bus, aménagements piétons) dont les impacts en matière de pollution de l'air, de consommation d'énergie et d'émission de GES sont moins importants. De plus, les projets routiers auront pour objectif d'améliorer la sécurité routière (notamment diminution du risque lié au transport de matières dangereuses). L'amélioration des conditions de franchissement des passages à niveau poursuivra également cet objectif. Le réemploi direct sur chantier et l'usage de techniques plus économes en matériaux doivent être recherchés.

Néanmoins, la requalification de la piste 214 forestière ne pourrait être source d'artificialisation des sols en raison de la zone protégée traversée, même si les emprises actuelles n'étaient pas suffisantes.

INDICATEURS DE SUIVI ET D'EVALUATION

Indicateur de suivi et d'évaluation	Calendrier de mise en œuvre
 Nombre de kilomètres de voirie aménagés en cohérence avec la hiérarchisation 	Moyen terme (étude)
 Nombre de kilomètres de voirie requalifiée ou doublée 	Long terme (Infrastructure)
 Réalisation du plan de circulation de la Teste-de-Buch 	
 Nombre de passages à niveau améliorés en termes de sécurité 	
 Evolution annuelle des accidents corporels impliquant un piéton, un vélo ou un engin de déplacement personnel 	





E- MAITRISER ET SECURISER LA CIRCULATION ROUTIERE, ET FAVORISER LA MULTIMODALITE

Action 15 : Apaiser les vitesses de circulation en faveur des modes alternatifs à la voiture

Q

CONSTATS

Des zones apaisées sont présentes ponctuellement dans les centres-villes, dans les zones résidentielles et près des sites touristiques côtiers. Les zones apaisées se composent majoritairement de zones 30, et de quelques zones de rencontre sur le territoire. Une forte hétérogénéité des aménagements et de la signalétique au sein de ces zones est observée entre les communes. Certaines opérations se limitent souvent à de la signalétique, sans aménagement spécifique, ce qui conduit à un manque de respect et de compréhension de la part des usagers. Certaines rues à sens unique en zones 30 ne disposent pas de double-sens cyclable matérialisé au sol ou par de la signalétique, alors que ces derniers sont obligatoires. Tandis que d'autres, plus récentes, sont correctement aménagées. Quelques zones de rencontre ponctuelles ont été réalisées de façon disparate.

Les zones apaisées (Source : Code de la route)



La zone 30 : « section ou ensemble de sections de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, la vitesse des véhicules est limitée à 30 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable ».



La zone de rencontre: « section ou ensemble de sections de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties

de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable ».



L'aire piétonne: « section ou ensemble de sections de voies, hors routes à grande circulation, constituant une zone affectée à la circulation des piétons de façon temporaire ou permanente. Dans cette zone, sous réserve des dispositions de l'article R 431-9, seuls les véhicules nécessaires à la desserte interne de la zone sont autorisés à circuler à l'allure du pas et les piétons sont prioritaires sur ceux-ci. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par

une signalisation »

Les axes routiers départementaux 650 et 260 (hors zone apaisée) disposent d'un dimensionnement large et de voies rectilignes favorisant des vitesses de circulations élevées en zone urbanisée. Le non-respect de ces vitesses réglementaires implique des nuisances sonores plus importantes pour les riverains et une insécurité pour tous les usagers.

Accusé certifié exécutore BAS
Réception par le préfet 02/07/2024
Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



E- MAITRISER ET SECURISER LA CIRCULATION ROUTIERE, ET FAVORISER LA MULTIMODALITE

Action 15 : Apaiser les vitesses de circulation en faveur des modes alternatifs à la voiture

Zone 30 avec marquage au sol et sans aménagement spécifique - COBAS (Source : Explain)



Zone 30 avec panneau de signalisation - COBAS (Source : Explain)



Zone 30 avec des panneaux de signalisation et des plateaux surélevés - COBAS (Source : Explain)



Zone de rencontre avec marquage au sol - COBAS (Source : Explain)





OBJECTIES ET ENJEUX

- Apaiser les vitesses de circulation, en faveur des modes actifs
- Améliorer la sécurité et la qualité du cadre de vie



Réception par le préfer 02/01/2024 Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



E- MAITRISER ET SECURISER LA CIRCULATION ROUTIERE, ET FAVORISER LA MULTIMODALITE

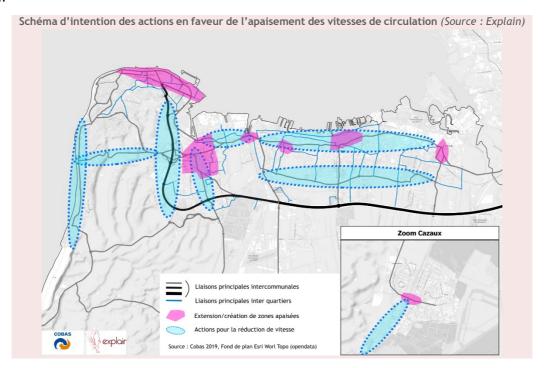
Action 15 : Apaiser les vitesses de circulation en faveur des modes alternatifs à la voiture

DESCRIPTIF DE L'ACTION

L'action vise à apaiser et à faire respecter les vitesses de circulation, pour sécuriser et faciliter les déplacements tous modes. Il s'agira en fonction du tissu urbain :

- De mettre en place des actions de réduction des vitesses sur les axes routiers majeurs, en faveur des modes alternatifs à la voiture. Des ralentisseurs (plateaux surélevés, coussins berlinois, ...) ou des radars pédagogiques seront mis en place pour faire respecter les limitations de vitesse. Cette action sera appuyée par une campagne de communication en termes de sécurité routière à destination de la population (cf. action 1.26).
- D'étendre les zones apaisées existantes en centre-ville et sur certains axes structurants, pour favoriser les déplacements piétons et cycles. Des zones apaisées seront également étendues ou créées à proximité des gares et des zones touristiques (Dune du Pilat, Le Moulleau). Ces zones seront aménagées avec une signalisation adaptée et des infrastructures en faveur de la réduction des vitesses de circulation. Les zones apaisées devront respecter les prescriptions réglementaires suivantes :
 - Les entrées et sorties de la zone doivent être annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagée de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable,
 - Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police.

Ces aménagements auront pour objectif principal d'obliger les véhicules motorisés à limiter leur vitesse, de sécuriser la circulation de l'ensemble des usagers (notamment les piétons et les cyclistes), et de favoriser la vie locale.







E- MAITRISER ET SECURISER LA CIRCULATION ROUTIERE, ET FAVORISER LA **MULTIMODALITE**

Action 15: Apaiser les vitesses de circulation en faveur des modes alternatifs à la voiture

Mode de	transport	IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX
!	Marche à pied	Air
~	Vélo	GES
50	velo	Energie
	Bus	Bruit Milieux naturels et biodiversité
(0-0)		Consommation d'espace
E	Train	Risques naturels et technologiques
_	Novette	Paysage - Patrimoine
	Navette maritime	Eau / sol
	maritime	Ressources minérales
	Voiture	Déchets
Maitrise o	Poids-lourd	Les actions de réduction de la vitesse et existantes seront bénéfiques vis-à-vis :
Comr	munes	 De la diminution des nuisances son
		 De la réduction du risque d'accide
• Depa	rtement	matières dangereuses ;
D : :	<i>c</i> :	De la diminution de la pollution at
Principau	x financeurs	d'énergie et des émissions de GES.
Comr	nunes	 Les dispositions et aménagement permettront de réduire significativement le
Dépa	rtement	des modes actifs (marche, vélo notamment).
COBA	NS .	
		INDICATEURS DE SUIVI ET D'EVALUA
Partenair	es	
Aucui	n	Indicateur de suivi et d'évaluation
Aucu	•	
		 Nombre de kilomètres de voirie apa
Budget pi	révisionnel	 Nombre de kilomètres de voies am
	tissement : 7,3 M€	faveur du respect des limitations de
liives	cissement. 7,3 me	
Lien avec	les autres actions	
Actio	n I.26	

MPACTS ENVIRONNEMENTAUX	
Air	+
GES	+
Energie	+
Bruit	++
Milieux naturels et biodiversité	
Consommation d'espace	
Risques naturels et technologiques	++
Paysage - Patrimoine	

et l'extension des zones apaisées

- nores;
- ent et du risque lié au transport de
- tmosphérique, des consommations
- ents qui seront mises en place es vitesses et d'augmenter l'usage

IATION

Indicateur de suivi et d'évaluation	Calendrier de mise en œuvre
 Nombre de kilomètres de voirie apaisée Nombre de kilomètres de voies aménagées en faveur du respect des limitations de vitesse 	Moyen terme

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE

Accusé certifié exécutoire

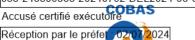
Réception par le préfet 02/07/2024 Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



THEMATIQUE F: DEVELOPPER LES PRATIQUES D'ECOMOBILITE







Publication : 02/07/202

F - DEVELOPPER LES PRATIQUES D'ECOMOBILITE

Action 16 : Poursuivre le renouvellement des véhicules par des modes moins polluants

Q

CONSTATS

La COBAS compte 32 points de recharge pour les véhicules électriques (Source : Chargemap.com). L'offre est principalement concentrée sur les communes d'Arcachon et de La-Teste-Sur-Buch totalisant environ deux tiers des bornes IRVE (Infrastructure de Recharge pour les Véhicules électriques). Leur localisation est souvent stratégique : en centre-ville, sur le parvis de la gare, à l'hôpital. Seulement 3 IRVE offrent une recharge rapide tandis que 18 proposent une recharge accélérée.

Bornes IRVE: Infrastructure de Recharge pour les Véhicules Electriques. Les bornes se composent d'une ou plusieurs bornes permettant la recharge des véhicules électriques ou hybrides rechargeables.





OBJECTIES ET ENJELIX

 Favoriser l'usage de véhicules à faibles émissions de polluants, en poursuivant l'implantation de bornes de recharges pour les véhicules électriques ou hybrides rechargeables





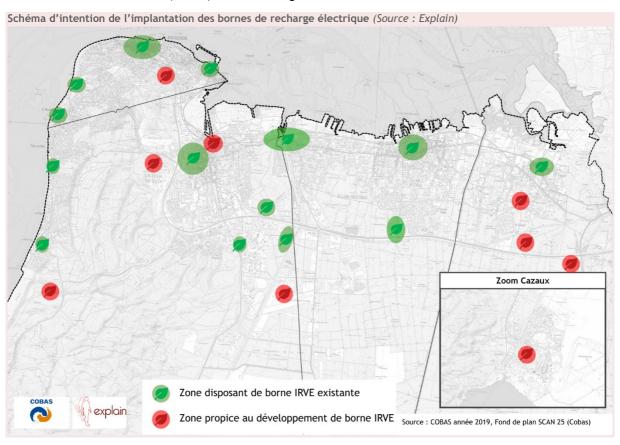
F - DEVELOPPER LES PRATIQUES D'ECOMOBILITE

Action 16 : Poursuivre le renouvellement des véhicules par des modes moins polluants

DESCRIPTIF DE L'ACTION

Il s'agira de développer de manière raisonnée des IRVE (Infrastructures de Recharge pour Véhicules Electriques) avec l'ajout d'au moins une vingtaine de stations de recharge pour les véhicules électriques ou hybrides rechargeables. Les bornes de recharge seront implantées dans des endroits stratégiques, à savoir au niveau : des zones d'activités, des zones de densification urbaine, des gares, des établissements scolaires du second degré, des parcs relais, et des aires de covoiturage. A titre indicatif, le schéma ci-dessous recense les endroits stratégiques à privilégier pour l'implantation de ces nouvelles bornes.

L'implantation de bornes de recharge s'appuiera sur le Schéma Directeur pour le développement des Infrastructures de Recharges pour les Véhicules Electriques, porté par le Syndicat Départemental Energies et Environnement de la Gironde (SDEEG) et entré en vigueur en mars 2023.



Le développement des bornes IRVE pourra s'accompagner de l'acquisition de véhicules électriques ou véhicules hybrides rechargeables pour la flotte des véhicules d'entretien des communes.





F - DEVELOPPER LES PRATIQUES D'ECOMOBILITE

Action 16 : Poursuivre le renouvellement des véhicules par des modes moins polluants

Des réflexions seront menées sur la mise en place de bornes hydrogène sur le territoire de la COBAS.



Accusé certifié exécutore BAS Réception par le préfet 02/01/2024 Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



F - DEVELOPPER LES PRATIQUES D'ECOMOBILITE

Action 16 : Poursuivre le renouvellement des véhicules par des modes moins polluants

Mode de t	transport	IMP.	ACTS ENVIRONNEMENTAUX	
:	Marche à pied		Air	+
	·		GES	+
50	Vélo		Energie	+
ПП	Descri		Bruit	+
	Bus		Milieux naturels et biodiversité	
mi.	Total		Consommation d'espace	
0-0	Train		Risques naturels et technologiques	
Allen.	Navette		Paysage - Patrimoine	
	maritime		Eau / sol	
			Ressources minérales Déchets	
	Voiture		Dechets	
	Poids-lourd			4
		-	out de stations de recharge pour les véhicules	
Maitrise d	d'ouvrage	recn	argeables permettra de développer leur usage su	r te territoire.
Comn	nunes	Durant leur phase de fonctionnement, contrairement aux véhicules		
		thermiques, les véhicules électriques émettent très peu de polluants et		
		consomment une énergie électrique essentiellement décarbonée (en France).		
Principaux financeurs		Ils sont également plus silencieux.		
		Designation of matife and toutefair bounded on a country and Designation		
Communes		Des impacts négatifs sont toutefois à prendre en compte sur l'ensemble du cycle de vie (construction et traitement des batteries usagées).		
SDEEC	G	cycle	e de vie (construction et traitement des batteries	usagees).
		MESURES ENVIRONNEMENTALES COMPLEMENTAIRES		
		MLS	TORES ENVIRONNEMENTALES COMPLEM	LIVIAINLO
		L'im	plantation des bornes de recharge sur des espac	es artificialisés existants
Partenair	es	sera	privilégiée.	
COBA	S			
SDEEC	G	IND	ICATEURS DE SUIVI ET D'EVALUATION	
Dénai	rtement			
•	révisionnel		ndicateur de suivi et d'évaluation	Calendrier de
				mise en œuvre
Invest	tissement : 0,3 M€			
	cionnement :		 Nombre de bornes de recharge électrique 	es Moyen terme
4 k€/	an		implantées	
			 Fréquentation des bornes de rechar 	ge

PDM DE LA COBAS

électriques

Lien avec les autres actions

Actions B.5 et F.17

Accusé certifié exécutoire BAS Réception par le préfet 02/07/2024 Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



F - DEVELOPPER LES PRATIQUES D'ECOMOBILITE

Action 17: Améliorer et développer les mobilités alternatives

Q

CONSTATS

Une émergence des actions en faveur de l'écomobilité est observée depuis quelques années sur la COBAS. Le site Transgironde propose et organise un site de covoiturage à l'échelle du département, et plus spécifiquement à l'échelle du pays BARVAL, permettant aux usagers d'utiliser les aires de covoiturage existantes. Fin décembre 2019, le site revendiquait 383 annonces de covoiturage. Trois aires de covoiturage sont implantées sur la COBAS, à proximité d'échangeurs de l'autoroute A660 et de la RN250, pour un d'approximativement 120 places : l'aire de la Plaine des sports, l'aire allée Perrault, et l'aire du Teich. L'aire de la Plaine des Sports comporte une bonne rotation des véhicules et l'aire de covoiturage du Teich est utilisée à hauteur de 50% (Source: Commune du Teich 2019).

Par ailleurs, les sites tels que Getaround et Ouicar proposent la location de véhicules thermiques par des particuliers sur le territoire. Environ 40 voitures étaient disponibles fin 2019 sur la commune d'Arcachon, permettant un usage partagé d'un véhicule privé.

Également, la plateforme régionale Modalis facilite la mise en relation des covoitureurs et des covoiturés, en intégrant sur sa plateforme des

trajets en covoiturage proposés par des opérateurs de covoiturage partenaires.

Ces initiatives offrent des alternatives à l'utilisation de la voiture personnelle « autosoliste ».





OBJECTIES ET ENJEUX

Promouvoir et développer les usages de la voiture « partagée »





F - DEVELOPPER LES PRATIQUES D'ECOMOBILITE

Action 17: Améliorer et développer les mobilités alternatives

DESCRIPTIF DE L'ACTION

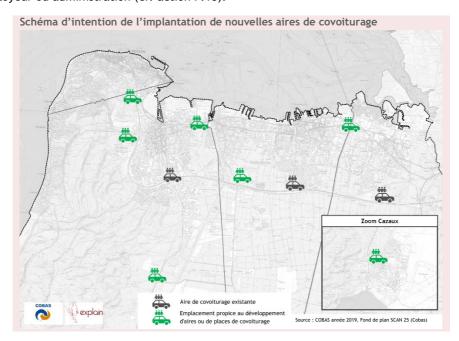
Le développement des aires de covoiturage doit permettre de limiter l'usage de la voiture sur le territoire, en complémentarité des services de transports en commun et cyclables.

Environ 7 aires de covoiturage pourront être développées par les gestionnaires de voiries, en lien avec les services de transports en commun et le réseau autoroutier. Toutefois, il est préconisé de réaliser une étude à une échelle intercommunale afin d'établir une politique cohérente de localisation de ces équipements, ces derniers pouvant être mutualisés avec des aires de stationnement existantes (exemple : aménagement de places de stationnement dédiées au covoiturage sur le parking du Bassin des Loisirs). Ainsi, quelques places dédiées au covoiturage seront mises en place sur les parcs relais existants et à venir. Ces aires respecteront la signalisation routière obligatoire et partageront une signalisation labellisée et homogène.

Les aires de covoiturage (actuelles et futures) seront aménagées comme de véritables pôles multimodaux avec des services intégrés variés, comme : des bornes de recharges (cf. action F.16), du jalonnement piéton et cyclable (cf. action C.11), des aménagements cyclables (cf. action C.8), des stationnements vélos (cf. action C.9) et à proximité d'arrêts de transport collectif urbain. Le jalonnement sera amélioré aux abords des aires de covoiturage (en cohérence avec l'action C.11), ainsi que les cheminements doux (piétons et vélos) avec du paysagement et du mobilier urbain adapté.



Par ailleurs, la mise en relation des covoitureurs sera facilitée par les sites institutionnels existants (exemple : plateforme Modalis) ou à développer dans le cadre des Plans de Mobilité Employeur ou administration (cf. action F.18).



Accusé certifié exécutoire Réception par le préfet Publication : 02/07/202

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



F - DEVELOPPER LES PRATIQUES D'ECOMOBILITE

Action 17 : Améliorer et développer les mobilités alternatives

ACTION	17: Amelior	er et developper les mobilités à	alternatives	
Mode de t	transport	IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX		
! 0	Marche à pied	Air	+	
		GES	+	
50	Vélo	Energie	+	
ПП	D	Bruit	+	
00	Bus	Milieux naturels et biodiversité		
mt.		Consommation d'espace	-	
	Train	Risques naturels et technologiques		
	Navette	Paysage - Patrimoine	+	
	maritime	Eau / sol		
_		Ressources minérales	-	
	Voiture	Déchets		
	Poids-lourd	La création d'environ 7 aires de covoiturage perme covoiturage et de limiter le nombre de véhicules		
Maitrise d'ouvrage		part modale). En diminuant le nombre de véhicules en circulation, les incidences		
COBAS (étude)		négatives qui en découlent sont également réduites (principalement les émissions de polluants et de GES, les consommations d'énergies le plus souvent fossiles, les		
 Gestionnaires de voirie (Etat, Département, 		nuisances sonores, etc.).	5.05 to plus sourcine rossites, tes	
COIIIII	nunes)	L'intégration de borne de recharge participera à	l'augmentation de l'usage des	

L'intégration de borne de recharge participera à l'augmentation de l'usage des véhicules électriques. Le jalonnement piéton et cyclable, les aménagements cyclables, le stationnement vélo permettront de développer l'usage des modes actifs. La localisation à proximité d'arrêt de transports urbains collectif favorisera l'usage du bus ou du train. Tous ces aménagements permettront de réduire les incidences associées aux véhicules thermiques individuels.

Ces aires de covoiturage selon leur emprise et leur localisation seront potentiellement à l'origine de consommations d'espaces naturels et/ou agricoles. Le réemploi direct sur chantier et l'usage de techniques plus économes en matériaux doivent être recherchés. Les nouvelles surfaces seront équipées de solution de captation des hydrocarbures et toutes solutions permettant une infiltration des eaux.

Un traitement paysager est également prévu au niveau de ces aires et constituera une plus-value en matière de cadre de vie.

Partenaires

COBAS

Aucun

Budget prévisionnel

Principaux financeurs

Gestionnaires de voirie

Investissement : 0,5 M€

Lien avec les autres actions

Actions B.5, C.8, C.9, C.11, F.16 et F.18

MESURES ENVIRONNEMENTALES COMPLEMENTAIRES

L'implantation des aires de covoiturage sur des espaces artificialisés existants ou des aires de stationnements existantes seront privilégiées.

INDICATEURS DE SUIVI ET D'EVALUATION

Indicateur de suivi et d'évaluation	Calendrier de mise en œuvre
 Nombre de places dédiées au covoiturage implantées 	Moyen à long
 Fréquentation des aires de covoiturage 	terme



Accusé certifié exécutoire Réception par le préfet 02/07/2024 Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



F - DEVELOPPER LES PRATIQUES D'ECOMOBILITE

Action 18 : Inciter au développement des mobilités durables dans les entreprises et administrations, notamment par la réalisation de Plan de Mobilité Employeur



CONSTATS

La loi LOM (Loi d'Orientation des Mobilités) définit de nouvelles obligations légales concernant les déplacements Domicile-Travail des entreprises de plus de 50 salariés sur un même site. Parmi les négociations obligatoires à mener dans les entreprises, des accords doivent ainsi être conclus sur la manière dont les employeurs s'engagent pour faciliter les trajets Domicile-Travail des salariés (horaires décalés, télétravail, prise en charge d'une partie des frais de transport, etc.). Si aucun accord n'est trouvé, l'entreprise est tenue de mettre en place un Plan de Mobilité Employeur. Cette mesure concernerait une quarantaine d'établissements de la COBAS (Source : fichier SIREN de l'Insee 2019). Actuellement, aucun plan de mobilité employeur n'a été mis en place sur la COBAS.

Article L1214-8-2 du Code des Transports (version en vigueur depuis le 01 janvier 2020) :

I.-Le plan de mobilité employeur prévu au 9° de l'article L. 1214-2 vise à optimiser et à augmenter l'efficacité des déplacements liés à l'activité de l'entreprise, en particulier ceux de son personnel [...]

Le plan de mobilité employeur évalue l'offre de transport existante et projetée, analyse les déplacements entre le domicile et le travail et les déplacements professionnels, comprend un programme d'actions adapté à la situation de l'établissement, un plan de financement et un calendrier de réalisation des actions, et précise les modalités de son suivi et de ses mises à jour. Le programme d'actions peut notamment comporter des mesures relatives à la promotion des moyens et usages de transports alternatifs à la voiture individuelle, à l'utilisation des transports en commun, au covoiturage et à l'auto-partage, à la marche et à l'usage du vélo, à l'organisation du travail, au télétravail et à la flexibilité des horaires, à la logistique et aux livraisons de marchandises.

Le plan de mobilité employeur est transmis à l'autorité organisatrice de la mobilité territorialement compétente. [...]

Il bis.-A défaut d'accord sur les mesures visant à améliorer la mobilité des salariés entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail, tel que prévu au 8° de l'article L. 2242-17 du code du travail, les entreprises soumises à l'obligation prévue au 2° de l'article L. 2242-1 du même code, mentionnées à l'article L. 2143-3 dudit code et dont cinquante salariés au moins sont employés sur un même site, élaborent un plan de mobilité employeur sur leurs différents sites pour améliorer la mobilité de leur personnel. Ce plan de mobilité employeur inclut des dispositions concernant le soutien aux déplacements domicile-travail de leur personnel, notamment le cas échéant concernant la prise en charge des frais mentionnés aux articles L. 3261-3 et L. 3261-3-1 du même code.[...]

Toutefois, plusieurs acteurs s'accordent pour entreprendre ce genre de démarche, notamment la COBAS qui avait engagé des actions pour sensibiliser les entreprises regroupées au sein du Club d'entreprises (animation du débat, participation aux échanges à l'ouverture de l'hôpital intercommunal, réalisation d'un livret à l'attention de la Base aérienne de Cazaux, réalisation d'une enquête auprès des agents de la COBAS).

Le SYBARVAL, en partenariat avec le Pays Barval, a mené également une démarche collective d'élaboration de Plans de Mobilité d'Administration (PDM-a) auprès des collectivités publiques à l'échelle du Val de l'Eyre. Dans ce cadre, les communes de La Teste-de-Buch et de Gujan-Mestras ont participé à cette démarche et des fiches actions-type ont été réalisées pour servir d'exemple à tous.





F - DEVELOPPER LES PRATIQUES D'ECOMOBILITE

Action 18 : Inciter au développement des mobilités durables dans les entreprises et administrations, notamment par la réalisation de Plan de Mobilité Employeur

PDM-e, PMD-a: Un Plan de Mobilité Employeur (PDM-e), ou d'Administration (PDM-a) est un outil de connaissance et d'action consistant à réaliser un diagnostic de la mobilité pour la structure concernée, et à mettre en œuvre des actions visant à promouvoir une gestion durable des déplacements liés à l'activité de la structure. En concertation avec les agents et salariés, il s'agit d'encourager les solutions alternatives à l'usage individuel de la voiture particulière pour se déplacer. Un plan d'action contiendra par exemple : des incitations à l'usage des transports collectifs, au covoiturage, la mise en place de stationnement pour les vélos et les deuxroues motorisés le développement d'outils de visio-conférence....





OBJECTIFS ET ENJEUX

- Encourager les entreprises, les zones d'activités regroupant plusieurs entreprises, les établissements scolaires et les collectivités publiques à élaborer des Plans de Mobilité Employeur, Administration et Etablissements Scolaires; en particulier des Plans de Mobilité regroupant plusieurs entreprises (Plan Interentreprises)
- Développer les actions en faveur d'une mobilité plus durable, en ciblant les publics jeunes et les actifs : incitation au développement des pratiques de covoiturage, à l'usage de la marche, du vélo et des transports collectifs, développement du télétravail, de l'e-formation...
- Partager les connaissances en matière de mobilités sur le territoire

Accusé certifié exécutorre

Réception par le préfer 02/01/2024

Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



F - DEVELOPPER LES PRATIQUES D'ECOMOBILITE

Action 18 : Inciter au développement des mobilités durables dans les entreprises et administrations, notamment par la réalisation de Plan de Mobilité Employeur

DESCRIPTIF DE L'ACTION

L'accompagnement par la COBAS au développement des PDM-e et PDM-a sur son territoire, se déroulera en plusieurs étapes :

- Une première étape de prise de contact avec les entreprises, les zones d'activités regroupant plusieurs entreprises, les collectivités et les établissements scolaires sera réalisée. L'objectif est d'identifier et de solliciter les entreprises (ou regroupement d'entreprises) et collectivités publiques employant le plus de salariés (de préférence de plus de 50 salariés sur site), en leur présentant les bienfaits et les obligations réglementaires de la réalisation de PDM-e/PDM-a. Le démarchage des entreprises s'accompagnera de l'envoi de documents relatifs à la réglementation (loi LOM) et à la méthodologie d'élaboration d'un Plan de Mobilité Employeur, Administration ou Etablissement Scolaire. L'accroissement des pôles d'activité et l'implantation de nouvelles entreprises seront à surveiller, afin de proposer de façon opportune la réalisation de ce type d'étude.
- Une deuxième étape concernera la poursuite des actions d'information, et de sensibilisation, en travaillant notamment sur la diffusion des outils existants et leur mise à jour en fonction de la mise en place progressive de nouvelles offres de déplacements et de services (en cohérence avec l'action 1.26). Les fiches actions type réalisées dans le cadre de l'étude menée par le Sybarval serviront de guide à la mise en œuvre, avec en complément les conseils techniques apportés par la COBAS.

Des ateliers d'échange seront animés avec les acteurs mobilisés pour discuter d'actions à coordonner, voire mutualiser, à l'échelle de la COBAS. En particulier, le décalage des horaires d'entrée et de sortie de travail sera abordé avec les entreprises, afin d'améliorer les périodes de congestion.



Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet 020172024

Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



F - DEVELOPPER LES PRATIQUES D'ECOMOBILITE

Action 18 : Inciter au développement des mobilités durables dans les entreprises et administrations, notamment par la réalisation de Plan de Mobilité Employeur



Action I.26

IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX

Air	+
GES	+
Energie	+
Bruit	+
Milieux naturels et biodiversité	
Consommation d'espace	
Risques naturels et technologiques	
Paysage - Patrimoine	
Eau / sol	
Ressources minérales	
Déchets	

L'incitation au développement des mobilités durables dans les entreprises et administration (écomobilité) sera bénéfique de matière indirecte pour les thématiques air, GES et énergie et bruit. Cette action a pour finalité de développer les modes alternatifs ou diminuer le nombre de déplacements pour les déplacements domicile-travail ou professionnels.

INDICATEURS DE SUIVI ET D'EVALUATION

Indicateur de suivi et d'évaluation	Calendrier de mise en œuvre
Nombre de PDM-e et PDM-a réalisés	Court à long terme

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet 02/07/2024 Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



THEMATIQUE G: INCITER AU TRANSPORT DE MARCHANDISES DURABLE



Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet 02/07/2024

Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



G - INCITER AU TRANSPORT DE MARCHANDISES DURABLE

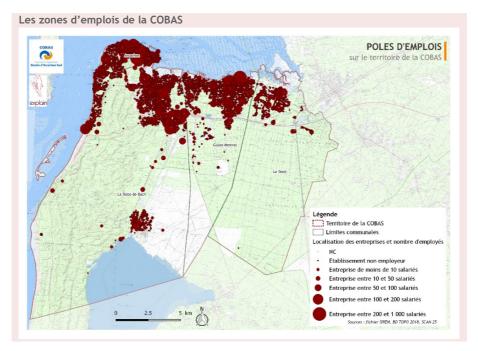
Action 19 : Mettre en place une instance de coordination acteurs publics/privés

Q

CONSTATS

Les principaux acteurs du transport de marchandises sont les acteurs privés œuvrant quotidiennement pour acheminer, émettre ou réceptionner des marchandises quasi-exclusivement transportées par la route à l'aide de poids lourds ou de véhicules utilitaires légers (camionnettes). Les acteurs publics se positionnent davantage en termes de réglementation (autorisation de circuler ou stationner des poids lourds établie par une commune) ou de coordination (COBAS). A ce jour, les échanges entre acteurs privés et publics demeurent limités sur le territoire de la COBAS.

En 2019, une enquête a été réalisée auprès des entreprises du secteur et 84% ont déclaré avoir des difficultés liées au transport (Source : enquête « impact des déplacements sur l'activité économique », CCI Gironde, 2019), en particulier pour les entreprises se situant le plus à l'ouest. Parmi les principaux points durs, il est énoncé un manque de stationnement poids lourds adapté et des problèmes de desserte de l'entreprise ou de la zone d'activité.





OBJECTIES ET ENJELIX

- Renforcer la cohérence entre les politiques publiques et les acteurs de la logistique urbaine et intégrer le transport de marchandises dans la politique globale des déplacements
- Partager les connaissances et les savoir-faire
- Favoriser le dialogue entre les différents acteurs

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet 02/07/2024

Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



G - INCITER AU TRANSPORT DE MARCHANDISES DURABLE

Action 19 : Mettre en place une instance de coordination acteurs publics/privés

DESCRIPTIF DE L'ACTION

La réalisation d'une logistique urbaine globale ne repose pas uniquement sur la volonté des collectivités locales, mais également sur l'adhésion de tous les acteurs concernés : l'expéditeur, le chargeur et le destinataire de la marchandise. La création d'une structure permanente d'échange et de consultation, de type « instance de coordination » sera mise en place dans l'optique d'un transport de marchandises plus durable et de fédérer les principaux acteurs du transport de marchandises publics et privés.

La COBAS coordonnera la mise en place de l'instance de coordination, en définissant, les membres, les missions, et les modalités de concertation. Il s'agira de mobiliser le plus d'acteurs possible liés au transport de marchandises sur son territoire. L'objectif de cette instance sera ensuite de mettre en place des actions de type :

- Etablir un lieu de dialogue et d'échanges entre tous les acteurs,
- Construire un plan d'actions,
- Conduire des expérimentations et en faire l'évaluation,
- Mener un travail de veille sur la logistique urbaine,
- Participer aux échanges entre collectivités.

Afin d'assurer la pérennité de cette instance, des référents techniques et politiques seront désignés au sein de la COBAS. Le référent technique de la COBAS développera des contacts auprès des partenaires de l'instance, mais aussi dans les différents services ayant un impact sur l'organisation du transport de marchandises au sein de la COBAS et des communes membres. Des documents de coordination seront élaborés, dont :

- Un tableau de bord, avec la planification des comités et des actions menées ou envisagées,
- Un carnet d'adresses des principaux acteurs du transport de marchandises œuvrant sur le territoire,
- Un lexique sur le transport de marchandises.



Fonctionnement: 10 k€/an (Equivalent à ¼ ETP)

G.20 et G.21

Lien avec les autres actions



G - INCITER AU TRANSPORT DE MARCHANDISES DURABLE

Action 19 : Mettre en place une instance de coordination acteurs publics/privés

Mode de t	ransport	IMPA	CTS ENVIRONNEMENTAUX		
20	Marche à pied		Air		+
~			GES		+
00	Vélo		Energie		+
	Bus		Bruit		+
	Dus		Milieux naturels et biodiversité		
E.	Train		Consommation d'espace		
0-0	Train		Risques naturels et technologiques		+
dia.	Navette		Paysage - Patrimoine		
	maritime		Eau / sol		
			Ressources minérales Déchets		
	Voiture		Decnets		
Poids-lourd Maitrise d'ouvrage COBAS Principaux financeurs COBAS		La mise en place d'une instance de coordination acteurs publics/privés permettra de mettre en œuvre des actions coordonnées et efficaces liées au transport de marchandises (réglementation, fret alternatif au routier, expérimentations, etc.). Les incidences de ces actions sur l'environnement seront très probablement positives. Ainsi, cette action engendrera indirectement une plus-value positive globale vis-à-vis des principales thématiques environnementales liées à la mobilité (air, énergie, GES, bruit) et aussi vis-à-vis du risque lié au transport de matières dangereuses.			
Partenaires		INDICATEURS DE SUIVI ET D'EVALUATION			
Comm	iunes	In	dicateur de suivi et d'évaluation		Calendrier de
Entrep	orises				mise en œuvre
CCI			Nombre de membres de l'instance		Court terme
Fédéra	ation de				- court terme
	orteurs routiers		Nombre de propositions validées par l'in	stance	
Budget pre	évisionnel				



G - Inciter au transport de marchandises durable

Action 20 : Etudier un schéma directeur logistique, pour proposer des évolutions de réglementation et engager des réflexions sur un fret alternatif

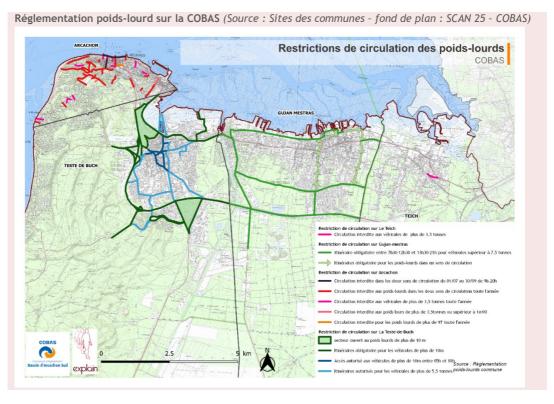


CONSTATS

Bien que le transport de voyageurs soit souvent mis en avant, toute activité humaine engendre et nécessite également un transport de marchandises. Ces déplacements forment une chaîne logistique, plus ou moins longue et complexe, avec des enjeux fonctionnels, économiques, urbanistiques, environnementaux et sociaux. Alors que le transport de personnes est une compétence des collectivités largement structurée depuis plusieurs décennies, la logistique urbaine a longtemps été ignorée dans les politiques publiques. Aujourd'hui, elle représente un maillon essentiel pour assurer une mobilité durable.

Sur la COBAS, le transport de marchandises s'effectue principalement via le réseau routier, engendrant des nuisances sonores et dégradant l'état des infrastructures routières existantes. Toutes les communes disposent de réglementations et de restrictions de circulation non harmonisées, ce qui nuit à la lisibilité, complexifie les déplacements et ne facilite pas le contrôle et le respect des règles.

En dehors du transport par route, seule la voie ferrée menant à la base aérienne de Cazaux effectue du transport de carburant, à raison d'un train une à deux fois par mois (la ligne Bordeaux-Arcachon ne transporte que des voyageurs). Au port d'Arcachon, les bateaux de pêche constituent le seul transport par voie maritime en lien avec la COBAS.







G - INCITER AU TRANSPORT DE MARCHANDISES DURABLE

Action 20 : Etudier un schéma directeur logistique, pour proposer des évolutions de réglementation et engager des réflexions sur un fret alternatif

Des aires de livraison sont présentes sur l'ensemble du territoire, mais aucun recensement n'a été réalisé à l'échelle de la COBAS. Toutefois, 20 aires sont comptabilisées dans l'arrêté de la commune d'Arcachon. Une mutualisation du stationnement est proposée sur ces aires, avec un possible stationnement des voitures, en dehors du créneau 9h à 11h, réservé aux poids lourds.

En période estivale (où les livraisons apparaissent plus nombreuses en raison de l'activité touristique intense), quelques pratiques de stationnement illicite (en double-file, sur trottoir...) ont été observées, gênant ponctuellement les autres usagers. Aussi, quelques aires de livraison ne respectent pas la réglementation (dimensions étroites, absence de marquage et/ou de signalisation) et ne permettent pas aux véhicules de livraison de se stationner facilement.

Poids-lourds stationnés sur les voies de circulation - COBAS (Source : Explain)



Poids-lourd stationné sur les places de stationnement voiture -COBAS (Source : Explain)



Emplacement mutualisé poids lourds / voitures - COBAS (Source : Explain)



033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet 02/07/2024

Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



G - INCITER AU TRANSPORT DE MARCHANDISES DURABLE

Action 20 : Etudier un schéma directeur logistique, pour proposer des évolutions de réglementation et engager des réflexions sur un fret alternatif



OBJECTIFS ET ENJEUX

- Adapter, rendre lisible et compréhensible la réglementation du transport de marchandises et faciliter le contrôle de la réglementation
- Rationaliser les chaines logistiques, en identifiant les itinéraires d'accès aux pôles générateurs de flux marchandises et en optimisant les conditions de livraison dans les centres
- S'assurer de la mise en œuvre coordonnée et cohérente des actions en faveur d'un transport de marchandises et des livraisons moins générateurs de nuisances (bruit, pollution), et engager des réflexions en faveur d'un fret alternatif au mode routier

DESCRIPTIF DE L'ACTION

La réalisation d'une étude en vue d'établir un Schéma Directeur durable de la Logistique et du dernier kilomètre de livraison visera à établir un outil d'aide à la décision opérationnel et spatialisé permettant d'alimenter les démarches et projets en cours et à venir. Il s'agira de réaliser une étude, en vue d'établir ce schéma, en associant les acteurs locaux privés et publics, notamment ceux générant du trafic lourd (supermarchés, source des Abatilles, Base aérienne de Cazaux...) ou de nombreuses livraisons (commerces, pharmacie, poste...) (cf. action G.19). Des ateliers de travail permettront d'aborder les points suivants :

- L'harmonisation de la réglementation de la circulation et du stationnement poids lourds. Des limitations spécifiques portant sur les centres-villes et les zones d'activités pourront être définies et étudiées, en fonction des besoins, tout en étant harmonisées entre chaque commune.
- L'évolution des réglementations en vue de faciliter l'accès pour les véhicules de livraison « propre », c'est-à-dire à faibles émissions de polluants atmosphériques tel que des véhicules électriques, (ouverture de créneaux de livraison plus larges pour les véhicules propres par exemple), notamment pour les centres-villes.
- La mise en conformité des aires de livraison. Une campagne de recensement des aires de livraison sera menée afin de connaitre l'offre sur le territoire et de l'adapter aux besoins. Les aires de livraison non-réglementaires seront mises aux normes. L'usage mixte des aires de livraison poids-lourds/voitures sera généralisé à l'ensemble du territoire communautaire.
- Les bonnes pratiques à respecter pouvant s'inscrire au sein d'une charte de logistique urbaine: renouvellement des véhicules par des véhicules plus récents générant moins de nuisances (véhicules à faibles émissions), mutualisation des espaces de livraison ou des véhicules...
- L'identification du foncier logistique (entrepôts, plateformes) et des espaces logistiques dédiés (points relais, consignes automatiques...) en vue d'engager une réflexion sur l'évolution des services (cf. action G.21).
- Le potentiel du fret alternatif, visant à identifier d'une part les volumes de marchandises pouvant être reportés de la route par voie maritime, aérienne ou ferrée et d'autre part la faisabilité technique et financière. Les potentialités de fret ferroviaire sur la voie ferrée nord-sud menant à la base aérienne de Cazaux seront plus particulièrement abordées.

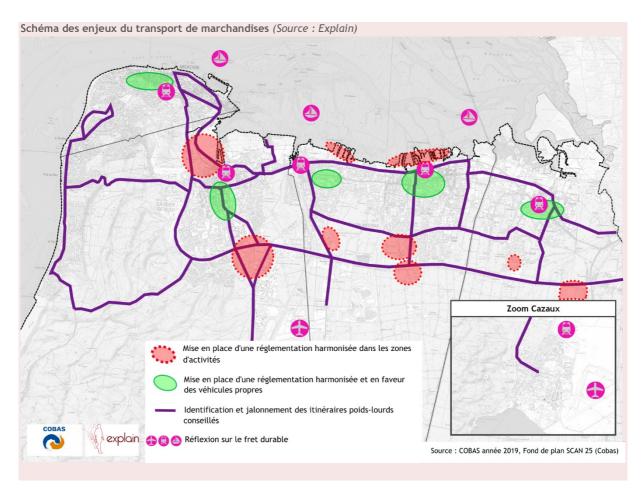




G - Inciter au transport de marchandises durable

Action 20 : Elaborer un schéma directeur logistique, pour proposer des évolutions de réglementation et engager des réflexions sur un fret alternatif

La réalisation d'une étude réglementaire sur le jalonnement des poids-lourds. Des itinéraires poids-lourds obligatoires seront étudiés et définis, en vue de les jalonner, pour accompagner et encadrer les flux de marchandises.



Les actions s'appuieront sur le DAACL (Document d'Aménagement Artisanal, Commercial et Logistique) du BARVAL, ainsi que le SCoT (Schéma de Cohérence Territorial), comme outil de référence.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



Publication : 02/07/202

G - Inciter au transport de marchandises durable

Déchets

Action 20 : Elaborer un schéma directeur logistique, pour proposer des évolutions de réglementation et engager des réflexions sur un fret alternatif

atternatii			
Mode de tra	ansport	IM	
: 9	Marche à pied		
50	Vélo		
	Bus		
	Train		
	Navette maritime		
	Voiture		
	Poids-lourd	La I	
Maitrise d'ouvrage			
COBAS			
Communes			
Principaux financeurs			
COBAS			
Communes			
Partenaires		En	
Région			
Département			
Entreprises			
Fédération de			
transpo	rteurs routiers	INI	
Budget pré	visionnel	шхі	
Investis	ssement : 170 k€		

Lien avec les autres actions

Action G.19

PA	ACTS ENVIRONNEMENTAUX		
	Air	+	
	GES	+	
	Energie	+	
	Bruit	+	
	Milieux naturels et biodiversité		
	Consommation d'espace		
	Risques naturels et technologiques	+	
	Paysage - Patrimoine		
	Eau / sol		
	Ressources minérales		

La réalisation d'une étude en vue d'établir un schéma directeur logistique et les sujets qu'il traitera auront de multiples incidences positives sur l'environnement.

L'harmonisation de la réglementation de la circulation et du stationnement poids lourds et la définition de limitations spécifiques dans les centres-villes et les zones d'activités permettront de réduire l'exposition à la pollution de l'air, aux nuisances sonores et au risque lié au transport de matières dangereuses.

La facilité d'accès pour les véhicules propres incitera au développement de ce type de véhicules sur le territoire de la COBAS.

En outre, la réalisation d'une étude sur le potentiel du fret alternatif (ferroviaire, maritime et aérien) pourra déboucher à la mise en œuvre de nouveau mode de transport de marchandises dont les incidences « air, GES, énergie, bruit » pourront être réduites. Une vigilance pourra être portée sur les incidences environnementales négatives de certains de certains modes (fret aérien et fret maritime notamment).

NDICATEURS DE SUIVI ET D'EVALUATION

Indicateur de suivi et d'évaluation	Calendrier de mise en œuvre
 Nombre d'ateliers de travail relatifs à l'étude en vue d'établir un Schéma Directeur Logistique 	Moyen terme
 Nombre d'actions menées suite à l'étude en vue d'établir un Schéma Directeur Logistique 	

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE

Accusé certifié exécutoire BAS Réception par le préfet 02/07/2024 Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



G - Inciter au transport de marchandises durable

Action 21: Développer les services de proximité et étudier l'implantation de nouveaux espaces logistiques

CONSTATS

La COBAS constitue un territoire peu dense, avec de nombreuses entreprises de petites tailles. L'organisation des livraisons de marchandises représente un enjeu majeur pour améliorer les conditions de circulation tous modes, notamment en centre-ville. La COBAS dispose de nombreux commerces de proximité, pouvant servir de points relais pour la distribution des colis. Des consignes automatiques sont présentes en gare, et permettent aux usagers de réceptionner leurs colis avant ou après de prendre le train.



Actuellement, aucun Espace Logistique Urbain (ELU) n'est implanté sur le territoire.

ELU: Les Espaces Logistiques Urbains sont des espaces supplémentaires de la chaîne logistique, créant une rupture de charge qui permet d'adapter le transport des marchandises au contexte urbain. Il s'agit de faire transiter les flux de marchandises par un équipement logistique physique. Les flux arrivent par de gros véhicules. Les marchandises sont déchargées dans l'ELU, puis sont ensuite redistribuées par des modes de transport plus léger. Les ELU se développent à plusieurs échelles et peuvent prendre plusieurs formes, comme des consignes à l'échelle d'un immeuble ou d'un Centre de Distribution Urbain à l'échelle d'une communauté d'agglomération.



OBJECTIFS ET ENJEUX

 Organiser la logistique du dernier kilomètre pour rationaliser le trafic de poids-lourds dans les zones urbanisées et réduire les nuisances (pollution et bruit), en expérimentant de nouveaux espaces logistiques et développant les services de proximité



Réception par le préfet Publication : 02/07/202

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



G - INCITER AU TRANSPORT DE MARCHANDISES DURABLE

Action 21: Développer les services de proximité et étudier l'implantation de nouveaux espaces logistiques

DESCRIPTIF DE L'ACTION

L'optimisation du transport de marchandises contribue à renforcer le dynamisme économique et commercial de la COBAS. Par conséquent, une étude de faisabilité sera menée pour déterminer les caractéristiques d'un projet d'espace logistique de type Centre de Distribution Urbaine (CDU) ou d'un Point d'Accueil de Véhicules (PAV) et de sa mise en œuvre sur le territoire de la COBAS. Les caractéristiques principales suivantes seront étudiées : nature du fret, surface nécessaire, viabilité du système logistique, localisation de l'implantation. Des réunions pourront être organisées via l'instance de coordination (cf. l'action G.19) pour mobiliser les acteurs. L'étude de faisabilité permettra d'étudier les possibilités de mise en œuvre de véhicules de livraison adaptés au tissu urbain. Les véhicules propres pourront être encouragés pour le dernier kilomètre (triporteur électrique, normes Euro VI, véhicules électriques...), via une potentielle évolution de la réglementation (cf. l'action G.20).

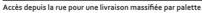
Centre de Distribution Urbain (CDU): Plateforme logistique située en entrée de ville ou d'agglomération recevant des marchandises en provenance de divers expéditeurs. Le centre assure ensuite les livraisons du dernier kilomètre, en utilisant autant que possible des véhicules de plus petite taille et à faibles émissions.

Point d'Accueil de Véhicules (PAV): Lieu de stationnement sécurisé et réservée depuis lequel le livreur rejoint à pied son lieu de livraison. Ces aires concernent des livraisons de petites quantités, avec parfois l'appui de personnes pour aider les conducteurs à acheminer leurs marchandises.

Exemples d'espaces logistiques urbains

(Source : APUR, Insérer des espaces logistiques dans le tissu dense, 2016)







Vue de l'intérieur : répartition des colis dans les triporteurs

Accusé certifié exécutore BAS
Réception par le préfet 02/07/2024
Publication : 02/07/2024

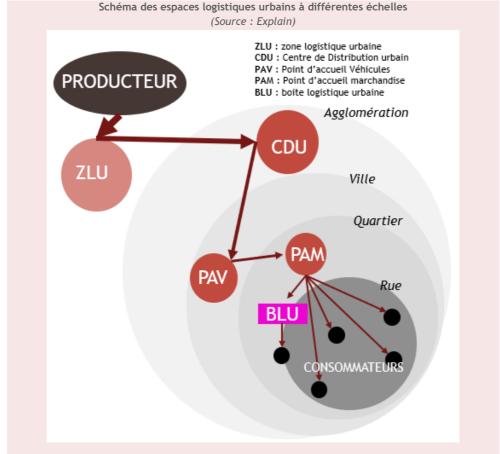
Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



G - INCITER AU TRANSPORT DE MARCHANDISES DURABLE

Action 21: Développer les services de proximité et étudier l'implantation de nouveaux espaces logistiques





Réception par le préfet 02/01/2024
Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



G - INCITER AU TRANSPORT DE MARCHANDISES DURABLE

Action 21: Développer les services de proximité et étudier l'implantation de nouveaux espaces logistiques

En outre, l'organisation des livraisons du dernier kilomètre, impliquera la mise en place des actions suivantes :

- La poursuite du développement des consignes automatiques, notamment implantées dans tous les parcs relais existants ou futurs de la COBAS.
- L'accompagnement des acteurs privés (commerces) au développement des points relais, via des actions de communication (cf. action I.26).
- La réalisation d'une veille sur l'utilisation de modes alternatifs pour la livraison du dernier kilomètre (cf. action I.26): véhicules à énergie propre, vélos, transpalettes électriques, moyen de transport innovant tels que: drones, véhicules autonomes, crowdshipping (livraison collaborative de proximité par des particuliers via une plateforme numérique, avec une contrepartie financière) ...



Les actions s'appuieront sur le DAACL (Document d'Aménagement Artisanal, Commercial et Logistique) du BARVAL, ainsi que le SCoT (Schéma de Cohérence Territorial), comme outil de référence.



k€/an

Lien avec les autres actions Actions G.19, G.20, I.26



G - Inciter au transport de marchandises durable

Action 21: Développer les services de proximité et étudier l'implantation de nouveaux espaces logistiques

i iiiptai	itation de n	ouvedux espaces
Mode de t	ransport	IMPACTS ENVIRONN
!	Marche à pied	Air
		GES
50	Vélo	Energie
	D	Bruit
	Bus	Milieux naturels
mi.	T t	Consommation of
	Train	Risques naturels
-	Navette	Paysage - Patrim
*******	maritime	Eau / sol
	V	Ressources miné Déchets
	Voiture	Dechets
	Poids-lourd	Les différents services de
Maitrise d	ouvrage	nombre de véhicules loui
COBAS		diminution de l'exposition de la século augmentation de la século augmentation de la século augmentation de la século augmentation de l'exposition augmentation de l'exposition augmentation au
Comm	unes	augmentation de la secu
•		En matière d'énergie, les
Principaux	financeurs	VI, véhicules électriques
COBAS		INDICATEURS DE SU
Comm	unes	INDICATEURS DE 30
		Indicateur de suivi e
Partenaire	?S	
Entrep	orises	Nombre de cons
CCI		 Nombre de veill
		de marchandises
Budget pre	évisionnel	
Invest	issement : 0,3 M€	
Foncti	onnement: 63	

NEMENTAUX

Air	+
GES	+
Energie	+
Bruit	+
Milieux naturels et biodiversité	
Consommation d'espace	
Risques naturels et technologiques	+
Paysage - Patrimoine	
Eau / sol	
Ressources minérales	
Déchets	

le proximités proposés entraineront une diminution du irds circulant dans les centres-urbains (notamment une ion au bruit et aux polluants atmosphériques) et une ırité tous mode.

es véhicules propres (triporteur électrique, normes Euro s, etc.) seront encouragés pour le dernier kilomètre.

JIVI ET D'EVALUATION

Indicateur de suivi et d'évaluation	Calendrier de mise en œuvre
 Nombre de consignes automatiques Nombre de veille(s) réalisée(s) sur la livraison	Moyen à long
de marchandises du dernier kilomètre	terme

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet 02/07/2024 Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



THEMATIQUE H : AGIR SUR LE STATIONNEMENT POUR FAVORISER LES ALTERNATIVES A LA VOITURE





Accusé certifié exécutore BAS Réception par le préfet 02/01/2024 Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



H - AGIR SUR LE STATIONNEMENT POUR FAVORISER LES ALTERNATIVES A

Action 22 : Harmoniser les réglementations



CONSTATS

La voiture dispose d'une place prédominante au sein du territoire de la COBAS, dont elle est le mode de transport le plus privilégié auprès de ses habitants. Le taux de motorisation (nombre de véhicules motorisés possédées par les ménages) y est particulièrement élevé (89% en 2015 - Recensement Général de la Population, INSEE), et trois communes enregistrent un taux de motorisation de plus de 90% (Le Teich, Gujan-Mestras et La Teste-de-Buch). De plus, le taux de motorisation est supérieur au taux de ménages disposant au moins d'une place de stationnement privé, conduisant les habitants à utiliser les espaces de stationnement publics.

Afin de faciliter le report modal (utilisation des transports collectifs, du vélo et de la marche à la place de la voiture), dans le cadre des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU), les dispositions réglementaires concernant le stationnement à usage d'habitation sont plus restrictives à proximité des gares (par exemple, pour Arcachon, 1 place de stationnement est préconisée pour les logements collectifs à moins de 500 mètres d'une gare, contre 1,5 places à plus de 500 mètres). Par ailleurs, les normes de stationnement privé apparaissent disparates entre les communes de la COBAS.

En matière de réglementation du stationnement public, il existe une zone de stationnement payant à Arcachon et des zones de stationnement à durée limitée à la Teste-de-Buch et Gujan-Mestras. Les règles de stationnement sont peu lisibles sur ces zones (absence de panneau précisant la durée de stationnement autorisée, présence de bandes en pointillé bleu et blanc où n'est pas indiquée l'inscription « zone bleue », présence de bandes blanches avec l'inscription « zone bleue » et de bandes bleues sans inscription) et nuisent au respect de la réglementation.





OBJECTIFS ET ENJEUX

- Faire de la politique de stationnement, un levier du report modal, en assurant un bon équilibre entre stationnement public et stationnement privé
- Améliorer la lisibilité de la réglementation du stationnement



Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



H - AGIR SUR LE STATIONNEMENT POUR FAVORISER LES ALTERNATIVES A LA VOITURE

Action 22: Harmoniser les réglementations

DESCRIPTIF DE L'ACTION

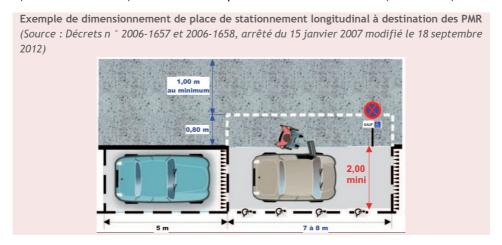
Cette action vise d'une part à optimiser le nombre de places de stationnement publique et privée sur le territoire de la COBAS, en cohérence avec les usages souhaités ; et d'autre part à améliorer la lisibilité des règles du stationnement à durée limitée.

La mise en cohérence de la rédaction des normes de stationnement dans les PLU (Plans Locaux d'Urbanisme) sera effectuée, afin de proposer une offre privée résidentielle en adéquation avec les besoins et en cohérence avec les services de transport collectif à proximité. Pour ce faire, une réflexion sera menée à l'échelle intercommunale sur l'évolution et l'harmonisation des normes de stationnement dans les PLU qui ambitionnera de se fixer l'objectif de réduire les normes de stationnement privé dans les cœurs urbains, et autour des axes forts de transports collectifs, notamment à proximité des gares et des lignes de bus structurantes à haut niveau de service, pour favoriser le report modal.

Au sein de l'espace public, le marquage et la signalisation des places de stationnement à durée limitée sera mis en conformité pour favoriser le respect de la réglementation et améliorer la lisibilité. Les places de stationnement en zones « bleues » seront reprises avec du marquage bleu et l'inscription « Zone bleue » sera inscrite au sol. Des panneaux de signalisation indiquant la durée de stationnement autorisé seront ajoutés aux endroits ne disposant pas de l'information. Une réflexion à l'échelle intercommunale sur la durée autorisée sera également menée pour assurer une cohérence à terme (cf. action H.23). En outre, une mise en cohérence de la signalétique sera également recherchée pour les arrêts minutes.

De plus, les places de stationnement PMR seront mises aux normes, et/ou créées pour respecter les 2% de places de stationnement à destination des PMR réglementaires par commune, nécessitant d'effectuer un recensement au préalable. En outre, une attention particulière sera portée à localisation des places pour les stationnements spécifiques, en cohérence avec les besoins : taxis, convoyeurs de fond, deux roues motorisés, livraisons (cf. action G.20), vélos (cf. action 9).

Pour répondre aux obligations de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), les places de stationnement à moins de 5 mètres en amont des passages piétons seront supprimées, ou transformées en faveur de l'agrandissement des trottoirs (cf. actions 11 et 13) ou de la mise en place de stationnement vélo (cf. action 9).



Accusé certifié exécutoire Réception par le préfet Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



H - AGIR SUR LE STATIONNEMENT POUR FAVORISER LES ALTERNATIVES A LA VOITURE

Action 22 : Harmoniser les réglementations

	transport	IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX	
10	Marche à pied	Air	+
~	V/1	GES	+
00	Vélo	Energie	+
	Bus	Bruit	+
	543	Milieux naturels et biodiversité Consommation d'espace	
EL.	Train	Risques naturels et technologiques	
-0-07		Paysage - Patrimoine	
	Navette	Eau / sol	
	maritime	Ressources minérales	
—	Voiture	Déchets	
		En réduisant l'insertion de la voiture dans certain	•
COBA		En réduisant l'insertion de la voiture dans certain aura aussi pour conséquence de diminuer l'expos nuisances (polluants atmosphériques, bruit). INDICATEURS DE SUIVI ET D'EVALUATION	sition de la population au
COBA		aura aussi pour conséquence de diminuer l'expos nuisances (polluants atmosphériques, bruit).	sition de la population au
COB/	AS munes	aura aussi pour conséquence de diminuer l'expos nuisances (polluants atmosphériques, bruit). INDICATEURS DE SUIVI ET D'EVALUATION	Calendrier de mise en œuvre
COBA	AS munes res	aura aussi pour conséquence de diminuer l'expos nuisances (polluants atmosphériques, bruit). INDICATEURS DE SUIVI ET D'EVALUATION Indicateur de suivi et d'évaluation	Calendrier de mise en œuvre
COBA Com Partenai Aucu Budget p	AS munes res	aura aussi pour conséquence de diminuer l'expos nuisances (polluants atmosphériques, bruit). INDICATEURS DE SUIVI ET D'EVALUATION Indicateur de suivi et d'évaluation Part des places PMR réglementaires par com Parts des places de stationnement réglementaires	Calendrier de mise en œuvre mune Court terme entées sence



Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet 02/07/2024

Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



H - AGIR SUR LE STATIONNEMENT POUR FAVORISER LES ALTERNATIVES A LA VOITURE

Action 23: Améliorer la rotation des véhicules en centre-ville



CONSTATS

Sur le territoire de la COBAS, trois communes disposent d'un stationnement réglementé. Près de 2 000 places de stationnement payantes sont présentes à Arcachon dans le centre-ville. La tarification augmente en période estivale, en raison des flux touristiques, permettant de limiter la durée de stationnement sur place et de favoriser l'accès à la ville via les autres modes de transport. La ville dispose également de panneaux d'affichage dynamique, indiquant le nombre de places disponibles par parking.

Des zones de stationnement à durée limitée gratuite sont présentes sur les communes de La Teste-de-Buch et de Gujan-Mestras, et favorisent la rotation des véhicules.

Affichage dynamique du nombre de places de stationnement restantes sur les parkings publics à Arcachon

(Source : Explain)









OBJECTIFS ET ENJEUX

- Améliorer la rotation des véhicules en centre-ville
- Poursuivre le développement de l'affichage dynamique

Réception par le préfet 02/07/2024 Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



H - AGIR SUR LE STATIONNEMENT POUR FAVORISER LES ALTERNATIVES A LA VOITURE

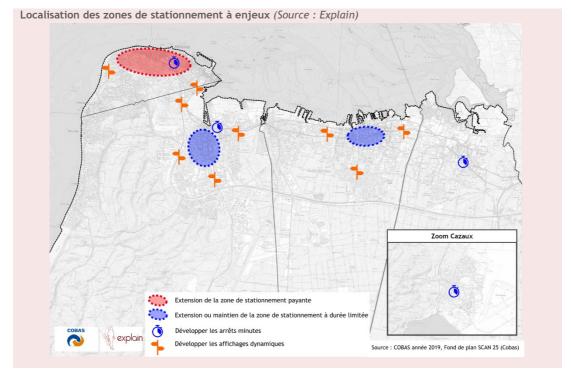
Action 23: Améliorer la rotation des véhicules en centre-ville

DESCRIPTIF DE L'ACTION

L'objectif est de poursuivre la transformation du stationnement existant en stationnement réglementé pour dynamiser les centres-villes et favoriser le report modal. La dynamisation du centre-ville est recherchée en améliorant de la rotation des véhicules pour les chalands et visiteurs notamment, utilisant majoritairement les stationnements à durée limitée. En effet, un stationnement payant ou à durée limitée incite à libérer plus vite sa place de stationnement pour d'autres usagers, contribuant ainsi à augmenter l'usage de l'espace public.

Dans cette optique, il s'agira:

- D'étendre la zone de stationnement payant à Arcachon, à certaines rues adjacentes, notamment vers le parc relais existant, pour favoriser son utilisation et encourager l'utilisation des modes de transport alternatifs à la voiture.
- D'étendre le périmètre de la zone de stationnement réglementée de La Teste-de-Buch, avec une harmonisation des limitations de durée pour améliorer la lisibilité, et de maintenir la zone de stationnement à durée limitée sur Gujan-Mestras.
- De créer des arrêts minute à proximité des lieux d'intermodalité (gares, port, parc relais), en transformant plutôt les places de stationnement « classiques » existantes en arrêt-minute.
- De mettre en place un jalonnement dynamique en amont des parcs de stationnement publics et parcs relais pour orienter les usagers vers les parkings les plus proches, en indiquant le nombre de places libres.



Accusé certifié exécutoire Réception par le préfet Publication: 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

Aucun

Budget prévisionnel

Fonctionnement : k€/an fonctionnement des panneaux d'affichage dynamique) Lien avec les autres actions

Investissement : 145 k€



H - AGIR SUR LE STATIONNEMENT POUR FAVORISER LES ALTERNATIVES A LA VOITURE

Action 23: Améliorer la rotation des véhicules en centre-ville

		er la rocación des venicul
Mode de	transport	IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX
: i	Marche à pied	Air
50	Vélo	GES Energie
	Bus	Bruit Milieux naturels et biodiversit
5 3	Train	Consommation d'espace Risques naturels et technologi
	Navette	Paysage - Patrimoine Eau / sol
	maritime	Ressources minérales
-	Voiture	Déchets
	Poids-lourd	L'amélioration de la rotation des véhic
Maitrise o	d'ouvrage	modal vers les modes de transports a
	munes	voiture et augmentation des modes co
		En contraignant le stationnement des v pour conséquence de diminuer l'exp
Principau	ıx financeurs	(polluants atmosphériques, bruit).
Comr	munes	INDICATEURS DE SUIVI ET D'EV
		Indicateur de suivi et d'évaluatio
Partenair	res	 Nombre de places de stationn

ACTS ENVIRONNEMENTAUX				
Air	+			
GES	+			
Energie	+			
Bruit	+			
Milieux naturels et biodiversité				
Consommation d'espace				
Risques naturels et technologiques				
Paysage - Patrimoine				
Eau / sol				
Ressources minérales				
Déchets				

icules en centre-ville favorisera le report alternatifs à la voiture (réduction de la ollectifs et modes actifs).

véhicules thermiques, l'action aura aussi position de la population aux nuisances

VALUATION

Indicateur de suivi et d'évaluation	Calendrier de mise en œuvre
 Nombre de places de stationnement payantes Nombre de places de stationnement à durée limitée Nombre de panneaux d'affichage dynamiques 	Moyen terme

Accusé certifié exécutore BAS Réception par le préfet 02/07/2024 Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



H - AGIR SUR LE STATIONNEMENT POUR FAVORISER LES ALTERNATIVES A LA VOITURE

Action 24: Agir contre le stationnement illicite



CONSTATS

Du stationnement illicite sur trottoir est observé ponctuellement dans les centres-villes, ainsi qu'au niveau des zones touristiques en période estivale. Ce stationnement engendre une gêne pour le cheminement des piétons. La réglementation n'est pas toujours respectée par les automobilistes, en raison d'une réglementation parfois peu lisible ou d'une absence de contrôle régulier.

Stationnement illicite sur trottoir - COBAS



Stationnement sur trottoir en période estivale - COBAS (Source : Explain)



Stationnement illicite en période estivale - COBAS



Stationnement illicite sur trottoir - COBAS (Source : Explain)





OBJECTIFS ET ENJEUX

Lutter contre le stationnement illicite, par des équipements dissuasifs ou le renforcement du contrôle

Accusé certifié exécutore BAS

Réception par le préfet 02/01/2024

Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



H - AGIR SUR LE STATIONNEMENT POUR FAVORISER LES ALTERNATIVES A

Action 24: Agir contre le stationnement illicite

DESCRIPTIF DE L'ACTION

L'amélioration du respect de la réglementation et la limitation du stationnement illicite passera par la mise en place d'actions variées et complémentaires. Il s'agira :

- De développer des équipements dissuasifs sur les trottoirs, de type plots, barrières ou potelets. Ces aménagements seront déployés principalement dans les centres-urbains et à proximité d'équipements publics (établissements scolaires, mairies...); voire dans les zones résidentielles.
- D'ajouter un contrôle automatisé via des bornes automatiques, avec un affichage du temps restant. Les bornes pourront permettre l'envoi d'un message par téléphone pour alerter les usagers. Les bornes automatiques seront implantées à des endroits stratégiques, au niveau des arrêts minutes. Pour les zones ne disposant pas de stationnement à durée limitée ou payant, des contrôles manuels seront renforcés.
- D'améliorer la lisibilité de la réglementation par une signalétique et un marquage adapté et explicite (cf. action H.22).
- De mettre en place des actions de sensibilisation auprès des habitants sur la réglementation du stationnement et sur les risques d'accidents liés au stationnement illicite (cf. action 1.26).



Exemple de borne automatisée pour les arrêts





Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



H - AGIR SUR LE STATIONNEMENT POUR FAVORISER LES ALTERNATIVES A LA VOITURE

Action 24: Agir contre le stationnement illicite

Mode de t	ransport	IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX	
:	Marche à pied	Air	
50	Vélo	GES Energie	
	Bus	Bruit Milieux naturels et biodiversité	
	Train	Consommation d'espace Risques naturels et technologiques	
	Navette maritime	Paysage - Patrimoine Eau / sol Ressources minérales	
	Voiture	Déchets	
	Poids-lourd	INDICATEURS DE SUIVI ET D'EVALUATION	
Maitrise d			
CommEtat	unes	Indicateur de suivi et d'évaluation	Calendrier de mise en œuvre
	c financeurs nunes	 Nombres de PV dressés Linéaire de voirie contrôlé par an Nombre de places par type disposant d'un contrôle automatisé 	Moyen terme
Partenaire Aucun			
Budget pr	évisionnel		
budget pro			
	issement : 130 k€		
InvestFoncti37supplén	issement : 130 k€ ionnement : k€/an (1 ETP nentaire pour les es manuels)		
 Invest Foncti 37 supplén contrôle Lien avec 	ionnement : k€/an (1 ETP nentaire pour les		

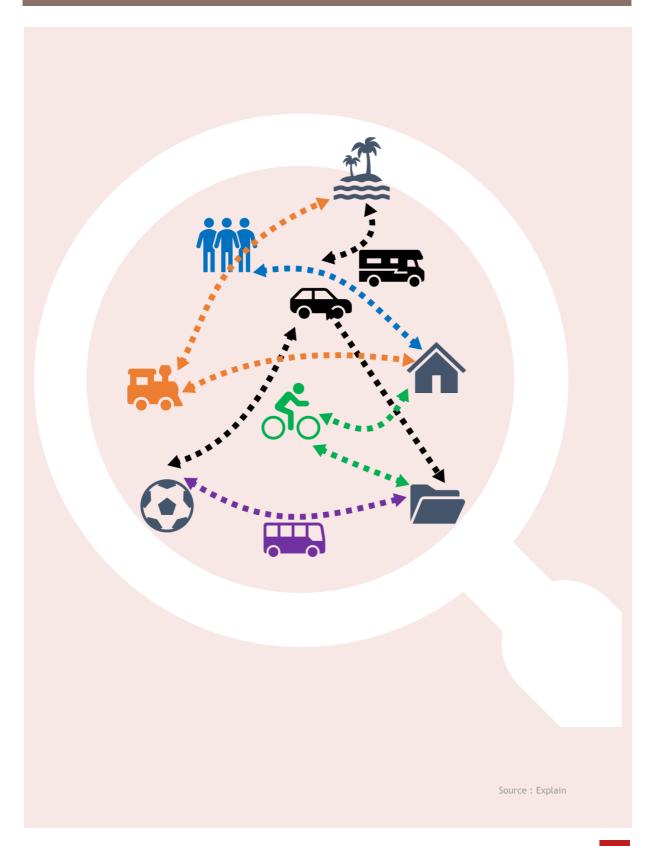
Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet 02/01/2024 Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



THEMATIQUE I: POURSUIVRE UNE MISE EN ŒUVRE COLLECTIVE ET EFFICIENTE AVEC LES ACTEURS DU TERRITOIRE





Accusé certifié exécutore BAS Réception par le préfet 02/01/2024 Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



I- Poursuivre une mise en œuvre collective et efficiente avec les acteurs du territoire

Action 25 : Assurer le suivi des actions du Plan de Mobilité

CONSTATS

Dans le cadre du suivi et de l'évaluation continue du Plan de Mobilité (PDM), l'efficacité de chaque action doit pouvoir s'illustrer, afin de vérifier si l'objectif visé est atteint ou non. La création d'un outil permanent de suivi des actions programmées et des impacts réels sur la population, les pratiques de mobilité, l'environnement, ... apparaît donc nécessaire.

Code des Transports Article L1214-8 : « Le plan de mobilité fait l'objet d'une évaluation tous les cinq ans et, le cas échéant, est révisé. »



OR IECTIES ET EN IELIX

- Suivre l'avancée du PDM et ses effets
- S'assurer de la mise en œuvre coordonnée et cohérente des actions du PDM

DESCRIPTIF DE L'ACTION

Le suivi de l'avancement des actions sera assuré par un **tableau de bord de suivi** du PDM, récapitulant les actions, les acteurs concernés, le degré d'avancement et les indicateurs de suivi et d'évaluation définis à la fin de chaque fiche action. Pour chaque indicateur, il devra être précisé sa définition, l'objectif visé, son horizon de projet, son mode de calcul, l'état de référence, l'objectif visé, sa périodicité, son périmètre spatial, le maître d'ouvrage, et le ou le(s) fournisseur(s) de données.

L'outil de suivi sera rempli régulièrement afin d'établir un bilan à minima annuel de l'avancée du Plan de Mobilité. Le suivi des actions permettra de vérifier leur réalisation, leur efficacité par rapport aux objectifs fixés par le Plan de Mobilité, et apportera une aide à la décision, afin d'orienter la mise en œuvre du Plan de Mobilité, voire d'engager d'éventuelles mesures correctrices. Le suivi et l'évaluation se feront via le renseignement des indicateurs.

Les instances mises en place pour l'élaboration du Plan de Mobilité seront sollicitées régulièrement. La fréquence des réunions de suivi du PDM sera déterminée lors de la première réunion. Elles seront animées par un référent technique et un référent politique de la COBAS, avec nécessairement la participation de chaque commune. L'instance de suivi du PDM pourra se composer :

- D'un comité technique, chargé de mettre à jour le tableau de bord de suivi, et répertoriant l'avancement et l'efficacité des actions du PDM. Le comité se réunira au moins 1 fois par an.
- D'un comité de pilotage et partenarial, composé de la COBAS et des partenaires impliqués dans les actions du PDM. Ce comité coordonnera les financements, la programmation temporelle et spatiale, les maîtres d'ouvrage et partenaires techniques et financiers. Ce comité pourra définir les adaptations éventuelles à apporter aux actions pour répondre aux objectifs tout en prenant en compte les évolutions.



Accusé certifié exécutofre

Réception par le préfet 02/07/2024 Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



I- Poursuivre une mise en œuvre collective et efficiente avec les acteurs du territoire

Action 25 : Assurer le suivi des actions du Plan de Mobilité

Exemples d'indicateurs de suivi et d'évaluation (décrits à la fin de chaque fiche action) :

- ✓ Linéaire d'itinéraires cyclables,
- ✓ Nombre d'aires de covoiturage,
- ✓ Nombre d'accidents impliquant les vélos,
- ✓ Nombre d'ateliers de réparation,
- Linéaire de voirie rendu accessibles aux personnes à mobilité réduite,
- ✓ Nombre d'arrêts de bus accessibles aux personnes à mobilité réduite,
- ✓ Etc.

Indicateurs environnementaux:

- ✓ Quantité d'émissions des principaux polluants atmosphériques par le secteur des transports routiers (tonnes de NO₂, PM₁₀, et PM₂,₅),
- \checkmark Quantité d'émission de gaz à effet de serre par le secteur des transports routiers (tonnes d'équivalents CO_2),
- ✓ Quantité d'énergie consommée par le secteur des transports routiers (MWh),
- ✓ Part des énergies renouvelables consommées par le secteur des transports (%),
- √ Nombre de dépassements annuels des valeurs limites règlementaires en NO₂, PM₁₀, et PM₂,₅,
- ✓ Nombre de points noirs du bruit (PNB) recensés sur le territoire,
- ✓ Nombre d'habitants exposés à la valeur limite règlementaire de 68 dB(A),
- ✓ Surface artificialisée suite à l'aménagement d'infrastructures de transport (hectares),
- \checkmark Nombre de projets inscrits au PDM ayant fait l'objet d'un traitement paysager,
- \checkmark Linéaire d'infrastructures concernées par les inondations (km),
- ✓ Etc

Révision du Plan de Mobilité COBAS

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur 033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE

Accusé certifié exécutoire Réception par le préfet Publication: 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



I - Poursuivre une mise en œuvre collective et efficiente avec les ACTEURS DU TERRITOIRE

Mobilité

Action	25: Assurer	le suivi des actions du Plan de Mo	bilité
Mode de	transport	IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX	
:	Marche à pied	Aucun impact environnemental induit par l'action.	
50	Vélo	Air	+
	Bus	GES Energie	+ +
	Train	Bruit Milieux naturels et biodiversité	+
	Navette maritime	Consommation d'espace Risques naturels et technologiques Paysage - Patrimoine	
	Voiture	Eau / sol Ressources minérales	
	Poids-lourd	Déchets	
● COBA	ux financeurs	Le renseignement des indicateurs environnementaux évolution suite à la mise en œuvre du PDM et éver prioriser plus efficacement certaines actions du PD contribuer à l'atteinte des objectifs environnementa INDICATEURS DE SUIVI ET D'EVALUATION	ntuellement d'ajuster ou DM à mi-parcours afin de
Partenair		Indicateur de suivi et d'évaluation	Calendrier de mise en œuvre
ComrSYBA	munes RVAI	 Nombre d'actions inscrites au PDM réalisées 	terme
	rtement	 Degré d'avancement du plan d'actions du PI Mesure des impacts des actions du PDM 	DM commo
 Région Etat Exploitants de réseaux de transport collectif 		Parts d'usage de chaque mode (flux domici travail issus du recensement général de population ou enquête dans les secteurs densification urbaine - Etat initial : année 20	la de
Atmo Nouvelle-Aquitaine		L'Enquête Mobilité Cerema (EMC²) réalisée en 2020	-2021 sur la Gironde sera

n 2020-2021 sur la Gironde sera utilisée pour fixer l'état initial des indicateurs (sur les habitudes de mobilité), et représentera le point de départ initial de l'évaluation du nouveau PDM.

	Bus					
	Train					
<u></u>	Navette					
	maritime					
	Voiture					
	Poids-lourd					
Maitrise d	'ouvrage					
COBA						
	x financeurs					
COBA	S					
Partenair	es					
Comm	nunes					
SYBAF	RVAL					
Dépar	rtement					
Régio	n					
Etat						
	itants de réseaux ansport collectif					
Atmo	Nouvelle-Aquitaine					
Budget pr	révisionnel					
9 k€/a	Fonctionnement :9 k€/an(Equivalent à ¼ ETP)					
Lien avec	les autres actions					



Réception par le préfet 02/07/2024 Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



I - Poursuivre une mise en œuvre collective et efficiente avec les acteurs du territoire

Action 26 : Mener des actions de communication et de sensibilisation auprès des usagers



CONSTATS

L'amélioration de la mobilité sur un territoire nécessite la sensibilisation et l'accompagnement des usagers au changement. Au sein de la COBAS, des actions de sensibilisation relatives à la sécurité routière sont fréquemment menées dans les établissements scolaires du premier et second degré. L'association Insercycle réalise des actions d'animation dans les établissements scolaires autour du vélo. D'autres événements liés à la mobilité et à la promotion des modes alternatifs sont organisés sur le territoire, notamment la fête du vélo. Ces interventions sont à poursuivre et à développer.

Par ailleurs, la COBAS communique sur son site internet et par l'édition de dépliants (brochure des 20 itinéraires cyclables et services, réseau Baïa...).





OR IECTIES ET EN IELIX

 Promouvoir et informer les usagers en vue d'encourager les alternatives à la voiture « autosoliste », la baisse du nombre de déplacements (télétravail, eformation...) et l'utilisation de véhicules à faibles émissions (électrique, hybride...)

Accusé certifié exécutoire BAS Réception par le préfet 02/07/2024 Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



I - Poursuivre une mise en œuvre collective et efficiente avec les acteurs du territoire

Action 26 : Mener des actions de communication et de sensibilisation auprès des usagers

DESCRIPTIF DE L'ACTION

La mise en place d'aménagements en faveur des transports collectif, du vélo, de la marche et du covoiturage s'accompagnera d'actions de promotion, d'information, et de sensibilisation des publics visés aux services disponibles. Plus globalement, la COBAS définira un ensemble d'actions de communication en vue d'accompagner le changement de mobilités, qui pourront prendre les formes suivantes :

- L'élaboration de documents de communication (flyers, brochure, affiche, ...) présentant les services et infrastructures relatives à la mobilité (bandes cyclables, arrêts accessibles aux personnes à mobilité réduite, réseaux de transports collectifs...),
- L'organisation de campagnes d'information et de sensibilisation auprès de la population, des scolaires et des entreprises : campagne d'information sur la restructuration du réseau de bus, campagne de sensibilisation à la sécurité routière, campagne de sensibilisation à l'usage des engins de déplacements personnels, campagne de sensibilisation au stationnement illicite, campagne de promotion de l'autopartage entre particulier et sur l'écomobilité, campagne de sensibilisation du personnel aux enjeux de l'amélioration de la qualité de l'air,
- La création d'un site en Opendata permettant l'affichage et la dépose de données sur la mobilité,
- La création d'outils numériques permettant la visualisation et la consultation de tous les réseaux et services de mobilité de la COBAS,
- L'organisation d'évènements autour de la mobilité: semaine de la mobilité, ateliers de concertation, jeux-concours...

Ces actions pourront également être menées dans le cadre des Plans de Mobilité Employeur ou Administration (cf. action F.18).

Révision du Plan de Mobilité COBAS

Accusé certifié exécutoffe BAS

Réception par le préfet 02/01/2024

Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



I - Poursuivre une mise en œuvre collective et efficiente avec les acteurs du territoire

Action 26 : Mener des actions de communication et de sensibilisation auprès des usagers

Mode de	transport			
?o	Marche à pied			
~	·			
50	Vélo			
	Bus			
	Train			
	Navette maritime			
	Voiture			
	Poids-lourd			
Maitrise o	d'ouvrage			
COBA	NS .			
Communes				
Etat				
Région				
 Département 				
Pays Barval				
Principaux financeurs				
COBA	v2			
Communes				
Etat				
Région	on			
-	Département			
5.5.	SYBARVAL			
Pays BarvalPartenaires				
Entre	eprises			
	Offices du tourisme			
Assoc				
Budget pi	révisionnel			
Inves	tissement : 90 k€			
Lien avec	: les autres actions			

Action F.18

		ΙΤΔΙΙΧ

Air	+
GES	+
Energie	+
Bruit	+
Milieux naturels et biodiversité	
Consommation d'espace	
Risques naturels et technologiques	
Paysage - Patrimoine	
Eau / sol	
Ressources minérales	
Déchets	

La communication et la sensibilisation à l'écomobilité encouragera la population à adopter des pratiques bénéfiques d'un point de vue environnemental. Les objectifs poursuivis seront de promouvoir les alternatives à la voiture particulière, la multimodalité et de favoriser le report modal.

Les principales thématiques impactées positivement seront : la qualité de l'air (diminution des émissions et de l'exposition au polluants atmosphériques), les gaz à effet de serre (diminution des émissions), l'énergie (diminution de la consommation et consommation d'énergies alternatives aux énergies fossiles) et les nuisances sonores (émissions et exposition au bruit).

INDICATEURS DE SUIVI ET D'EVALUATION ET CALENDRIER

Indicateur de suivi et d'évaluation	Calendrier de mise en œuvre
 Budget investi dans les actions de communication 	Court à long terme
 Nombre de documents de communication élaboré 	
 Nombre de campagnes de sensibilisation effectuées 	
 Nombre de personnes ayant participées à des animations 	

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet 02/07/2024 Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



PROGRAMMATION ET ESTIMATION FINANCIERE



Accusé certifié exécutoffe BAS
Réception par le préfet 02/01/2024
Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



PROGRAMMATION ET ESTIMATION FINANCIERE

Financement

Le plan d'action du PDM regroupe 26 actions de portée et d'avancement très divers :

- Certaines s'inscrivent dans une continuité de projet, ou une poursuite d'actions déjà engagées : exemples des actions B.3, B.4, B.7.
- Certaines renvoient à des études complémentaires, afin de préciser les choix : exemples des actions B.6,
 G.20
- Certaines renvoient à des principes opérationnels : exemples des actions C.8, D.13, F.16.
- Certaines correspondent à des actions nouvelles : exemples des actions G.21, I.25.

La mise en œuvre du PDM n'entrainera donc pas forcément des dépenses nouvelles, mais peut se traduire par la réorientation des budgets de fonctionnement et d'investissement des collectivités et autres maitres d'ouvrage concernés. Seules les dépenses nouvelles ont été estimées. Enfin, pour un certain nombre d'actions, les coûts sont intégrés dans les coûts globaux de l'aménagement de l'espace public et peuvent difficilement être individualisés.

La répartition entre les différents financeurs potentiels, ainsi que la détermination de l'ensemble des sources de financement (notamment les subventions) ne peuvent être déterminées à ce stade de maturation des projets. Par ailleurs, compte-tenu des incertitudes sur l'organisation et les moyens financiers des collectivités territoriales (communes, COBAS, Département, Région...) et de l'Etat, les estimations financières présentées ne peuvent être qu'indicatives. Le chiffrage définitif des actions dépendra des choix opérés in fine par les maitres d'ouvrage et des partenaires financiers. Ces données sont susceptibles d'évoluer au fur et à mesure de la réalisation des actions du PDM. Elles seront affinées projet par projet. Un tableau de bord tenu à jour dans le cadre de l'action 1.25, permettra de suivre régulièrement le bilan financier du PDM.

Le tableau sur la page suivante récapitule les estimations financières de l'ensemble des actions, tous financements et maitrises d'ouvrage confondus. Les coûts affichés correspondent à des ordres de grandeur, dont le prix peut évoluer en fonction de paramètres multiples : faisabilité technique complexe, opportunité offerte par un nouveau dispositif financier... Ces coûts ne prennent pas en compte les coûts d'acquisition foncière, d'entretien des réseaux de voirie, d'entretien des voies ferrées, de modifications des réseaux d'eau ou d'électricité. Ils concernent uniquement le territoire de la Communauté d'Agglomération du Bassin d'Arcachon Sud, et n'intègrent pas les autres territoires.

Le bilan financier regroupe :

- Les coûts d'investissement nécessaire à la mise en place des actions et mesures inscrites au PDM,
- Les coûts et les recettes de fonctionnement, tenant compte des délais estimés de mise en œuvre de certaines mesures, soit environ 10 ans.

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet 02/01/2024 Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



PROGRAMMATION ET ESTIMATION FINANCIERE

Plan d'actions	Coût d'investissement (en millions d'€)	Coûts de fonctionnement sur 10 ans* (en millions d'€)	Coûts totaux sur 10 ans (en millions d'€)	Recettes de fonctionnement sur 10 ans* (en millions d'€)	Bilan financier sur 10 ans (en millions d'€)
Thématique	A : Mieux articuler l'	interface entre urbanisme e	et mobilités		
Action 1 : Anticiper l'aménagement du territoire en visant une mobilité plus durable	Aucun coût	0,05	0,05	0	0,05
Action 2 : Organiser et coordonner les interventions entre les acteurs dans le cadre de projets	Aucun coût	0,05	0,05	0	0,05
d'aménagement urbain	o attuantifia minari	da bususanda sallastifa at	farragia an Dintaga	م ما ما المام	
Action 3 : Renforcer les connexions avec l'extérieur	0,04	x de transports collectifs et 10	10		9,8
Action 3 : Remorcer les connexions avec l'exterieur Action 4 : Hiérarchiser et renforcer le réseau Baïa	,	5		0,26	
Action 4 : Faciliter l'accès aux sites touristiques tous	0,3	3	5,3	4,3	0,9
modes	2,5	0	2,5	0	2,5
Action 6 : Réaliser plusieurs aménagements/équipements en faveur de l'amélioration de la vitesse des bus	0,03	0	0,03	0	0,03
Action 7 : Renforcer et améliorer l'intermodalité et la multimodalité	1,75	0,6	2,35	0	2,35
· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	re et valoriser le dév	eloppement des modes acti	fs (vélo, marche à	pied)	
Action 8 : Densifier, sécuriser et hiérarchiser le réseau	14	0	14	0	14
cyclable					
Action 9 : Développer fortement le stationnement vélo	0,34	0	0,34	0	0,34
Action 10 : Mettre en place des services vélo	0,05	0	0,05	0	0,05
Action 11 : Faire de la rue, un espace agréable pour les piétons, incluant les engins de déplacements personnels	1	0	1	0	1
	ique D : Coordonner	et faciliter la mise en acces	sibilité		
Action 12 : Assurer une mise en œuvre coordonnée des différents documents stratégiques	Aucun coût	0,05	0,05	0	0,05
Action 13 : Poursuivre la mise en accessibilité de la	2.5	0	2.5	0	2.5
voirie et des transports, notamment en améliorant l'accès à l'information	2,5	0	2,5	0	2,5
Thématique E : Maitr	iser et sécuriser la ci	rculation routière et favoris	er la multimodali	té	
Action 14: Aménager la voirie en fonction de la	25	0	25	0	25
hiérarchisation des voies pour un usage multimodal	25	U	25	U	25
Action 15: Apaiser les vitesses de circulation en faveur des modes alternatifs à la voiture	7,3	0	7,3	0	7,3
Thé	matique F : Développ	er les pratiques d'écomobil	ité		
Action 16 : Poursuivre le renouvellement des véhicules	0,3	0,04	0,34	0	0,34
par des modes moins polluants Action 17: Améliorer et développer les mobilités	0.5	0	0.5	0	0.5
alternatives Action 18: Inciter au développement des mobilités	0,5	0	0,5	0	0,5
durables dans les entreprises et administrations,					
notamment par la réalisation de Plan de Mobilité	0,04	0,05	0,09	0	0,09
Employeur					
Théma	tique G : Inciter au tr	ansport de marchandises du	ırable		
Action 19 : Mettre en place une instance de coordination acteurs publics/privés	0	0,1	0,1	0	0,1
Action 20 : Etudier un schéma directeur logistique, pour					
proposer des évolutions de réglementation et engager des réflexions sur un fret alternatif	0,17	0	0,17	0	0,17
Action 21 : Développer les services de proximité et					
étudier l'implantation de nouveaux espaces de	0,3	0,6	0,9	0	0,9
logistiques					
		nt pour favoriser les alterna			0.0
Action 22 : Harmoniser les réglementations	0,9	0	0,9	0	0,9
Action 23 : Améliorer la rotation des véhicules en centre-bourg	0,15	0,05	0,20	0,32	-0,12
Action 24 : Agir contre le stationnement illicite	0,13	0,37	0,5	0	0,5
·	une mise en œuvre o	collective et efficiente avec	les acteurs du te	rritoire	
Action 25 : Assurer le suivi des actions du Plan de Mobilité	Aucun coût	0,09	0,09	0	0,09
Action 26 : Mener des actions de communication et de sensibilité auprès des usagers	0,09	0	0,09	0	0,09
Synthèse	57,4	17	74,4	4,9	69,5
*Los coûts de fonctionnement estimés et les recettes esti		a dos dálais astimás da misa	/	10 ans) Las coûts da	£

*Les coûts de fonctionnement estimés et les recettes estimées tiennent compte des délais estimés de mise en œuvre (environ 10 ans). Les coûts de fonctionnement peuvent variés en fonction de l'année de mise en œuvre et de la durée de l'action.

Accusé certifié exécutore Réception par le préfet 02/01/2024 Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



PROGRAMMATION ET ESTIMATION FINANCIERE

Echéancier et partenariats

La mise en œuvre du plan d'action du PDM relève d'une multiplicité d'acteurs privés et publics, impliquant une diversité de financement, ainsi qu'une multiplicité de temporalités (court, moyen, long terme).

La Communauté d'Agglomération du Bassin d'Arcachon Sud, les communes d'Arcachon, La Teste-de-Buch, Gujan-Mestras, Le Teich, le département de la Gironde, la région Nouvelle-Aquitaine et l'Etat sont les principaux maîtres d'ouvrage des actions à réaliser au titre de la mise en œuvre du PDM. Des partenariats techniques peuvent également être mis en place avec d'autres institutions dans le cadre d'actions ne relevant pas directement d'une maîtrise d'ouvrage institutionnelle, comme pour les thèmes de l'écomobilité ou du transport de marchandises.

La Communauté d'Agglomération du Bassin d'Arcachon Sud, ayant portée l'élaboration et la révision du PDM, n'est donc pas la seule garante de la réussite de la mise en œuvre du PDM et de l'atteinte des objectifs fixés.

Plusieurs maîtres d'ouvrage potentiels pouvant être concernés, les modalités de partenariat et de financement ne peuvent parfois pas être anticipées. Cette programmation pourra donc évoluer dans le temps, notamment en raison des évolutions législatives en cours pouvant toucher à l'organisation des collectivités territoriales et à leurs compétences ou en raison d'évolutions technologiques, sociétale...

Le tableau de la page suivante présente une vision synthétique de ces partenariats potentiels et de l'échéancier prévisionnel, en considérant pour chaque action les échéances approximatives suivantes :

Court terme : moins de 2 ans,Moyen terme : entre 2 et 5 ans,

Long terme : plus de 5 ans.

Accusé certifié exécutore Réception par le préfet 02/01/2024 Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



PROGRAMMATION ET ESTIMATION FINANCIERE

Plan d'action	Echéancier	Maitre d'ouvrage	Partenaires	
	ux articuler l'inter	face entre urbanisme et mobilités	Communication Colored December 1	
Action 1: Anticiper l'aménagement du territoire en visant une mobilité plus durable	En continu	COBAS	Communes, Sybarval, Promoteurs immobiliers, Aménageurs	
Action 2 : Organiser et coordonner les interventions entre les acteurs dans le cadre de projets d'aménagement urbain	En continu	COBAS	Communes, Bailleurs sociaux, Promoteurs immobiliers	
Thématique B : Rendre plus attra	ctif les réseaux de	transports collectifs et favoriser l'i	ntermodalité	
Action 3 : Renforcer les connexions avec l'extérieur	Moyen à long terme	COBAS, COBAN, Région, Département	SNCF, Transdev, UBA	
Action 4 : Hiérarchiser et renforcer le réseau Baïa	Moyen terme	COBAS	Communes, Exploitant du réseau de transport collectif	
Action 5: Faciliter l'accès aux sites touristiques tous modes	Court terme	COBAS, communes	Département, Région	
Action 6 : Réaliser plusieurs aménagements/équipements en faveur de l'amélioration de la vitesse des bus	Moyen terme	COBAS	Communes, Exploitant du réseau de transport collectif	
Action 7: Renforcer et améliorer l'intermodalité et la multimodalité	Court à moyen terme	COBAS, Région	SNCF, COBAN, Bordeaux Métropole	
Thématique C : Poursuivre et va	loriser le développ	pement des modes actifs (vélo, mar	che à pied)	
Action 8 : Densifier, sécuriser et hiérarchiser le réseau cyclable	Moyen terme	COBAS, communes, Département de la Gironde	EPCI limitrophes, Département des Landes, Région, Sybarval, Associations d'usagers	
Action 9 : Développer fortement le stationnement vélo	Court à moyen terme	COBAS, communes	SNCF, Région	
Action 10 : Mettre en place des services vélo	Long terme	COBAS	Communes, associations cyclistes, offices de tourisme	
Action 11 : Faire de la rue, un espace agréable pour les piétons, incluant les engins de déplacements personnels	Court à moyen terme	Communes	COBAS	
Thématique D	: Coordonner et fac	ciliter la mise en accessibilité		
Action 12 : Assurer une mise en œuvre coordonnée des différents documents stratégiques	En continu	COBAS	Communes, Région, Département	
Action 13 : Poursuivre la mise en accessibilité de la voirie et des transports, notamment en améliorant l'accès à l'information	En continu	COBAS, communes, Région, Département	COBAN, Sybarval, Associations	
Thématique E : Maitriser et	sécuriser la circula	tion routière et favoriser la multim	odalité	
Action 14: Aménager la voirie en fonction de la hiérarchisation des voies pour un usage multimodal	Moyen à long terme	COBAS, communes, Etat, Région, Département, SNCF	Gestionnaires de voirie, Syndicat Mixte de la Grande Dune du Pilat, Armée (base de Cazaux)	
Action 15 : Apaiser les vitesses de circulation en faveur des modes alternatifs à la voiture	Moyen terme	Communes, , Département	COBAS	
Thématique F: Développer les pratiques d'écomobilité				
Action 16 : Poursuivre le renouvellement des véhicules par des modes moins polluants	Moyen terme	Communes	SDEEG, Département, COBAS	
Action 17: Améliorer et développer les mobilités alternatives	Moyen à long terme	COBAS, gestionnaires de voirie	Aucun	
Action 18: Inciter au développement des mobilités durables dans les entreprises et administrations, notamment par la réalisation de Plan de Mobilité Employeur	En continu	COBAS	SYBARVAL, Pays Barval, administrations, entreprises, communes	
Thématique G	: Inciter au transp	ort de marchandises durable		
Action 19 : Mettre en place une instance de coordination acteurs publics/privés	Court terme	COBAS	Communes, entreprises, CCI, fédération de transporteurs routiers	
Action 20 : Etudier un schéma directeur logistique, pour proposer des évolutions de réglementation et engager des réflexions sur un fret alternatif	Moyen terme	COBAS, communes	Région, Département, entreprises, fédération de transporteur routier	
Action 21 : Développer les services de proximité et étudier l'implantation de nouveaux espaces de logistiques	Moyen à long terme	COBAS, communes	Entreprises, CCI	
		ur favoriser les alternatives à la vo		
Action 22 : Harmoniser les réglementations	Court terme	Communes	COBAS	
Action 23 : Améliorer la rotation des véhicules en centre- bourg	Moyen terme	Communes	Aucun	
Action 24 : Agir contre le stationnement illicite	Moyen terme	Commune, Etat	Aucun	
Thématique I: Poursuivre une m Action 25: Assurer le suivi des actions du Plan de Mobilité	ise en œuvre collec	COBAS	du territoire Communes, Département, Région, Etat, exploitants réseaux collectifs, Atmo Nouvelle- Aquitaine	
Action 26 : Mener des actions de communication et de sensibilité auprès des usagers	En continu	COBAS, communes, Département, Région, Etat, Pays Barval	Entreprises, offices du tourisme, associations	

Accusé certifié exécutofre

Réception par le préfer 02/01/2024

Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



ANNEXES

Annexe 1: Annexe accessibilité

Annexe 2: Evaluation environnementale

Annexe 3: Sigles

Accusé certifié exécutoire Réception par le préfet 02/07/2024 Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



ANNEXES

ANNEXE 1: Annexe accessibilité

Voir document à part

Révision du Plan de Mobilité COBAS

Révision du Plan de Mobilité COBAS

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet 02/07/2024 Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



ANNEXES

ANNEXE 2: Evaluation environnementale

Voir document à part

Accusé certifié exécutore

Réception par le préfer 02/01/2024

Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



ANNEXES

ANNEXE 3: Sigles

- Ad'AP: Agenda d'accessibilité programmé
- ADEME: Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie
- BARVAL : Pays Bassin d'Arcachon -Val de l'Eyre
- CCI : Chambre de Commerce et d'Industrie
- COBAN: COmmunauté d'agglomération du Bassin d'Arcachon Nord
- COBAS: COmmunauté d'agglomération du Bassin d'Arcachon Sud- Pôle Atlantique
- DDITM : Direction Départementale des Territoires et de la Mer du Nord
- DSP : Délégation de service public
- EDGT : Enquête Déplacements Grand Territoire
- EDP : Engin de Déplacement Personnel
- EPCI : Établissement Public de Coopération Intercommunale
- GES : Gaz à Effet de Serre
- INSEE : Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques
- IRVE : Infrastructure de Recharge pour Véhicules Electrique
- LOM: Loi Orientation des Mobilités
- LOTI: Loi d'Orientation des Transports Intérieurs
- NOTRe : Loi Nouvelle Organisation Territoriale de la République
- ONISR: Observatoire national interministériel de la sécurité routière

- PADD : Plan d'Aménagement et de Développement Durable
- PAVE : Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics
 - PCAET: Plan Climat Air Energie Territoire
- PDU : Plan de Déplacement Urbain
- PDM: Plan de Mobilité
- PLH: Programme Local de l'Habitat
- PLU: Plan Local d'Urbanisme
- PLUi: Plan Local d'Urbanisme intercommunal
- PMR : Personne à Mobilité Réduite
- P+R: Parcs-Relais
- RD: Route Départementale
- RER : Réseau Express Régional d'Ile-de-France
- RN : Route nationale
- SCoT : SChéma de Cohérence Territoriale
- SDA TC : Schéma d'Accessibilité des Transports Collectifs
- SNCF : Société Nationale des Chemins de Fer français
- SRADDET: Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires
- SRU : Loi Solidarité et Renouvellement Urbain
- SYBARVAL : Syndicat Mixte du Pays Bassin d'Arcachon - Val de l'Eyre
- TAD: Transport A la Demande

TC: Transport en commun

TCU: Transport en commun urbain

TER: Transport Express Régional

TGV: Train Grande Vitesse

UBA: Union des Bateliers Arcachonnais

VAE : Vélo à Assistance Electrique

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 02/07/2024

Publication : 02/07/2024

M : H/II DEO EOOMII V D / : I / I I I



Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS

ENQUÊTE PUBLIQUE

PROJET DE PLAN DE MOBILITÉ DE LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU BASSIN D'ARCACHON SUD (COBAS)

Du 12 février 2024 au 12 mars 2024

CONCLUSIONS ET AVIS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR



033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 02/07/2024

Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



- ✓ Vu le Code de l'Environnement articles R123-1 à R123-33 partie réglementaire (procédure, organisation et déroulement de l'enquête publique).
- ✓ Vu les pièces du dossier soumis à l'enquête publique, je soussigné Pierre MASSEY, officier retraité désigné en qualité de Commissaire Enquêteur par décision rendue par Madame la Présidente du Tribunal Administratif de Bordeaux en date du 31 mai 2023 (N°E 23 000 058/33) en vue de conduire l'enquête publique portant sur le Plan de Mobilité de la COBAS.
- ✓ Cette enquête s'est déroulée du 12 février 2024 au 12 mars 2024 (17h00).
- ✓ Je déclare avoir reçu au cours de cette procédure deux contributions. À l'expiration du délai d'enquête, j'ai clos et signé les registres d'enquête qui avaient été mis à disposition du public : au siège de la COBAS et dans les mairies d'Arcachon, la Teste-de-Buch, Cazaux, Gujan-Mestras et le Teich.

I – PROCÉDURE ET DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE :

A) OBJET DE L'ENQUÊTE :

Suite à la Loi 2019-1428 d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019, les plans de déplacement urbain (PDU) deviennent « Plans de Mobilité » (PDM).

La COBAS en charge de la mobilité sur son territoire a la responsabilité de l'élaboration de ce plan visé à l'article L 1214-1 du Code des transports dont l'objet est de définir l'organisation de la mobilité des personnes et du transport de marchandises, la circulation et le stationnement.

Le PDU actuellement en vigueur fera l'objet d'une révision qui le transformera en Plan de Mobilité (PDM).

B) PRÉSENTATION DU PROJET :

La COBAS souhaite aujourd'hui procéder à la révision de son PDU en prenant en compte les actions précédemment inscrites, leurs évolutions et le bilan de leurs réalisations.

Par délibération N°19-82 du Conseil Communautaire du 11 avril 2019, la COBAS a ouvert la procédure de révision de son plan de mobilité.

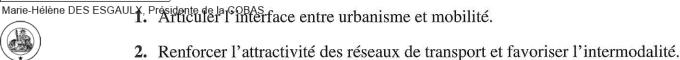
Ce projet comprend 9 axes, le dixième concernant la préservation de l'environnement et la réduction des nuisances induites par les déplacements.

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 02/07/2024

Reception partie prefet : 02/07/ Publication : 02/07/2024



- 3. Poursuivre et valoriser le développement des modes actifs.
- 4. Coordonner et faciliter la mise en accessibilité.
- 5. Maîtriser et sécuriser la circulation routière et favoriser la multimodalité.
- 6. Développer les pratiques d'écomobilité.
- 7. Inciter au transport de marchandise durable.
- 8. Agir sur le stationnement pour favoriser les alternatives à la voiture.
- 9. Poursuivre une mise en œuvre collective avec les acteurs du territoire.

C) <u>DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE :</u>

L'enquête publique s'est déroulée du 12 février 2024 au 12 mars 2024 (17h00).

1. Information du public :

- Par voie de presse : avec la parution de l'avis d'enquête dans le journal « Sud-Ouest » (25.01.2024 et 15.02.2024) et « La Dépêche du Bassin » (25.01.2024 et 15.02.2024).
- *Par voie d'affichage* de l'avis d'enquête sur les panneaux dédiés de chaque Mairie inscrite sur le territoire de la COBAS.

Pendant toute la durée de l'enquête le public pourra consulter le dossier sur support papier :

- Au siège de la COBAS ;
- Dans les hôtels de ville des communes ci-après : Arcachon, La Teste-de-Buch, Cazaux, Gujan-Mestras et Le Teich.

Un registre d'enquête sera mis à la disposition du public dans chaque Mairie pour permettre au public d'y déposer des observations.

Le dossier sera consultable sous forme dématérialisée où le public pourra déposer ses observations sur le registre numérique : https://www.registre-numerique.fr/plan-mobilite-bassin-arcachon-sud

Par courriel à l'adresse suivante : <u>plan-mobilite-bassin-arcachon-sud@mail.registre-numerique.fr</u>

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 02/07/2024

Publication: 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX 2. Présidente de la COBAS public par le Commissaire-Enquêteur :



- Au siège de la COBAS, 2 allée d'Espagne à Arcachon le 12.02.2024 de 9 h à 12 h (ouverture de l'enquête publique).
- Le 17.02.2024 de Mairie de Gujan-Mestras (9 h 12 h)
- Le 24.02.2024 Mairie d'Arcachon (9 h 12 h)
- Le 28.02.2024 Mairie de La Teste-de-Buch (9 h 12 h)
- Le 28.02.2024 Mairie annexe à Cazaux (14 h 17 h)
- Le 02.03.2024 Mairie du Teich (9 h 12 h)
- Le 12.03.2024 siège de la COBAS (clôture de l'enquête)

II – SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS :

AVIS DES PERSONNES PUBLIQUES ET ASSOCIÉES: A)

Les PPA consultées pour avis (répertoriées sur le « recueil des Avis des Personnes Publiques et Associées » joint au dossier d'enquête) ont toutes donné un avis favorable au projet sauf la Mission Régionale Aquitaine Environnement (MRAe) qui a émis des remarques qui ne remettent pas en cause l'économie générale du projet et auxquelles la COBAS a adressé un mémoire en réponse le 30.11.223 joint au dossier d'enquête

SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC: B)

Durant la procédure d'enquête, seulement deux contributions ont été déposées.

Cette faible participation du public souligne son approbation pour ce dossier qui traduit une politique cohérente soucieuse de parvenir à un équilibre entre attractivité et qualité de vie, prenant en compte les enjeux territoriaux en matière de mobilité. Ce jugement est corroboré par les Associations environnementales du Bassin d'Arcachon ou d'acteurs économiques (CEPPBA) qui n'ont déposé aucune contribution.

III - AVIS DU COMMISSAIRE-ENOUÊTEUR:

Le Plan de Mobilité (PDM) – ex Plan de Déplacement Urbain (PDU) – est un document de planification des déplacements et de la mobilité obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 02/07/2024

Publication: 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESCAULX Brésidente de la COBAS moins de 70 000 habitants s'est engagée volontairement en 2006 en mettant en place un Plan de Déplacement Urbain et procède aujourd'hui à sa révision qui, à l'issue, deviendra Plan de Mobilité.

> Ce PDM a pour but de mener une politique cohérente en matière de mobilité sur un territoire attractif et touristique où le problème de la mobilité est un enjeu majeur.

Considérant que :

- Le projet portant sur la révision du PDM présenté lors de la délibération du Conseil Communautaire le 17 avril 2023 a été approuvé à l'unanimité par les Élus Communautaires (42 voix sur 42) DEL 2023-04-33
- Les Personnes Publiques et Associées ont donné un avis favorable au PDM à l'exception de la MRAe qui a formulé des remarques, celles-ci ne remettant pas en cause le projet et ont fait l'objet d'un mémoire en réponse adressé par la COBAS (joint au dossier d'enquête).
- Que la faible contribution du public (deux) et l'absence d'observation de la part des Associations Environnementales du Bassin d'Arcachon et des acteurs économiques soulignent l'adhésion à ce projet.
- Que la COBAS à travers ce Plan redéfinit et réaffirme ses ambitions en matière de politique en faveur des transports collectifs et de modes de déplacements alternatifs à l'automobile.

Pour les raisons exposées ci-dessus, j'émets un avis favorable au projet de Plan de Mobilité de la COBAS.

À Arès le 20 avril 2024

Le Commissaire Enquêteur

Pierre MASSEY

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 02/07/2024

Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



ENQUÊTE PUBLIQUE

PROJET DE PLAN DE MOBILITÉ DE LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU BASSIN D'ARCACHON SUD (COBAS)

Du 12 février 2024 au 12 mars 2024

RAPPORT DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 02/07/2024

Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS TABLE DES MATIÈRES





I – PRÉSENTATION DE LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU BASSIN D'ARCACHON SUD

- II OBJET DE L'ENQUÊTE
- III DÉFINITION DU PROJET
- IV CADRE JURIDIQUE DU PROJET
- V ÉTUDE DU DOSSIER MIS À L'ENQUÊTE PUBLIQUE

- V.1 Inventaire des pièces du dossier
- V.2 Recueil des avis des Personnes Publiques et Associées

VI – DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

- VI.1 Préparation de l'enquête publique
- VI.2 Information du Public
- VII CONTRIBUTION DU PUBLIC
- VIII CLÔTURE DE L'ENQUÊTE

DOCUMENTS ANNEXÉS AU RAPPORT

- 1. Arrêté portant ouverture de l'enquête publique relative au Plan de Mobilité de la COBAS (ARR-2024 01-001).
- 2. Parution dans la Presse de l'avis d'enquête.
- 3. Certificats d'affichage de l'avis d'enquête (siège de la COBAS, commune du Teich, Gujan Mestras, La Teste de Buch, Cazaux et Arcachon).
- 4. Rapport de Synthèse remis le 26 mars 2024 à Madame la Présidente de la COBAS.
- 5. Réponse de la COBAS au rapport de synthèse reçu le 9 avril 2024.

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 02/07/2024

Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COB**PÉPARTEMENT DE LA GIRONDE**



COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU BASSIN D'ARCACHON SUD (COBAS)

RAPPORT DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Je soussigné Pierre MASSEY, officier retraité, a été désigné en qualité de Commissaire Enquêteur par décision rendue par Madame la Présidente du Tribunal Administratif de Bordeaux en date du 31 mai 2023 (N°E 23000058/33) en vue de conduire l'enquête publique portant sur : Le Plan de Mobilité de la COBAS.

<u>I – PRÉSENTATION DE LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU BASSIN D'ARCACHON SUD (COBAS) :</u>

La COBAS a été créée le 7 décembre 2001 et regroupe 4 communes : Le Teich, Gujan Mestras, La Teste de Buch – Cazaux et Arcachon.

Son territoire est situé au Sud-Ouest du département de la Gironde (Région Aquitaine) à une cinquantaine de kilomètres de la Métropole bordelaise ; il est bordé au Nord par le Bassin d'Arcachon et à l'Ouest par l'Océan Atlantique.

Caractérisé par un environnement naturel exceptionnel et un patrimoine culturel spécifique (forêts, site de la dune du Pilat, ostréiculture et métiers de la mer).

Partiellement inscrit dans le Parc Naturel Régional des Landes de Gascogne pour la commune du Teich; cette agglomération d'une surface de 328,83 km² accueille une population de 67 244 habitants permanents (source INSEE 2019).

En dehors des déplacements quotidiens, la COBAS reçoit en période estivale un nombre important de touristes, par exemple près de 2 millions de visiteurs par an se rendent à la Dune du Pilat.

Ces flux touristiques créent une surcharge du trafic sur les axes routiers et aux abords des sites touristiques.

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 02/07/2024 Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESANULXOBSIAME DE CORNOUÊTE :



Suite à la Loi 2019-1428 d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019, les plans de déplacement urbain (PDU) deviennent « Plans de Mobilité » (PDM).

La COBAS en charge de la mobilité sur son territoire a la charge de l'élaboration de ce plan visé à l'article L 1214-1 du code des transports dont l'objet est de définir l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement.

Le PDU actuellement en vigueur a fait l'objet d'une révision qui le transformera en PDM.

III – DÉFINITION DU PROJET :

Le PDM: Plan de Mobilité (ex Plan de Développement Urbain) est un document de planification des déplacements de la mobilité, obligatoire pour les agglomérations dépassant les 100 000 habitants (arrêté du 28 juin 2016).

La COBAS ayant moins de 70 000 habitants s'est engagée volontairement dans l'élaboration de son PDU en 2006 avec quatre objectifs :

- Développer les transports collectifs
- Maîtriser les flux automobiles
- Développer les modes de développement doux (vélos piétons)
- Assurer un caractère durable au PDU.

La COBAS souhaite aujourd'hui procéder à la révision de son PDU en prenant en compte les actions précédemment inscrites, leurs évolutions et le bilan de réalisation.

À l'issue de cette révision, le PDU deviendra Plan de Mobilité (PDM) avec un nouveau code législatif et réglementaire (Loi d'Orientation des Mobilités : LOM).

Par délibération N°19-82 du Conseil Communautaire du 11 avril 2019, la COBAS a ouvert la procédure de révision de son plan de mobilité.

Ce projet comprend 9 axes, le dixième concernant la préservation de l'environnement et la réduction des nuisances induites par les déplacements.

- 1. Articuler l'interface entre urbanisme et mobilité.
- 2. Renforcer l'attractivité des réseaux de transport et favoriser l'intermodalité.
- 3. Poursuivre et valoriser le développement des modes actifs (marche et vélos).

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 02/07/2024

Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULA: Présidente de la Control de la mise en accessibilité.



- 5. Maîtriser et sécuriser la circulation routière et favoriser la multimodalité.
- 6. Développer les pratiques d'écomobilité.
- 7. Inciter au transport de marchandise durable.
- 8. Agir sur le stationnement pour favoriser les alternatives à la voiture.
- 9. Poursuivre une mise en œuvre collective avec les acteurs du territoire.

IV - CADRE JURIDIQUE:

- ◆ Le contenu et le régime du PDM sont régis par les dispositions du Code des Transports (article L 1214-1 et suivants) – version du 30 décembre 1996.
- ◆ La Loi sur l'Air et Utilisation Rationnelle de l'Énergie (LAURE) du 30 décembre 1996.
- ◆ La Loi SRU du 13 décembre 2000.
- ◆ La Loi du 11 février 2005 qui rend obligatoire l'insertion d'une annexe accessibilité au sein des PDM pour garantir la mobilité des personnes handicapées.
- ◆ Les Lois Grenelle 1 et 2 (du 3 août 2009 et du 12 juillet 2010) qui rendent obligatoires la réalisation de l'annexe environnementale avec les incidences du projet sur l'environnement.
- ◆ La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) du 24 décembre 2019.

<u>V – ÉTUDE DU DOSSIER MIS À L'ENQUÊTE PUBLIQUE :</u>

<u>V.1 – LE DOSSIER DU PLAN DE MOBILITÉ DE LA COBAS</u> **COMPREND:**

- Extrait du registre des délibérations de la COBAS (dl 2023- 04-033) le projet du Plan de Mobilité du 13 avril 2023 portant sur
- Arrêté portant ouverture de l'enquête publique (N° 2024-01-001 du 22 janvier 2024).
- L'Avis d'Enquête.
- Le projet de Plan de Mobilité (PDU révisé).
- L'évaluation environnementale et son résumé non technique.

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 02/07/2024

Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente le la COBAS accessibilité.



- ✓ L'avis rendu par la Mission Régionale d'Autorité Environnementale (MRAe) en date du 18 octobre 2023.
- ✓ La réponse de la COBAS à l'avis de la MRAe (30/11/2023).
- ✓ L'avis des Personnes Publiques Associées et les réponses apportées par la COBAS.

V.2 – RECUEIL DES AVIS DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIÉES

Personnes Publiques et Associées	Dossier envoyé le	Réponse en retour le	Avis
Mairie d'Arcachon	16.05.23	13.07.2023 et le 01.09.2023	Favorable
Mairie du Teich	16.05.23	Absence de réponse (délai de 3 mois)	Favorable par défaut
Mairie de Gujan-Mestraas	16.05.23	10.07.2023	Favorable
Mairie de la Teste-de-Buch	16.05.23	31.08.2023	Favorable
CC des Grands Lacs	16.05.23	Absence de réponse (délai de 3 mois)	Favorable par défaut
COBAN	16.05.23		Favorable
CC du Val de l'Eyre	16.05.23	Absence de réponse (délai de 3 mois)	Favorable par défaut
DDTM	16.05.23	08.08.2023	Favorable
DREAL	16.05.23	Absence de réponse (délai de 3 mois)	Favorable par défaut
Préfecture de la Gironde	16.05.23	Absence de réponse (délai de 3 mois)	Favorable par défaut
Région Nouvelle Aquitaine	16.05.23	Absence de réponse (délai de 3 mois)	Favorable par défaut
Département de la Gironde	16.05.23	Absence de réponse (délai de 3 mois)	Favorable par défaut
Sous-Préfecture Arcachon	16.05.23	Absence de réponse (délai de 3 mois)	Favorable par défaut
Conseil de développement	16.05.23	20.07.2023	Favorable
Sybarval	26.06.23	24.07.2023	Favorable
MRAe	13.07.23	18.10.2023	Remarques

Nota: La COBAS a transmis le 30.11.2023 un mémoire en réponse aux remarques de la MRAe, ce document a été joint au dossier d'enquête.

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 02/07/2024

Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ES CAPULX, DÉPROPULES OPENT DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE :



VI.1 – PRÉPARATION DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE :

Le mercredi 4 octobre 2023 s'est tenue au siège de la COBAS à Arcachon une réunion dont le but était la présentation du Plan de Mobilité et d'arrêter les modalités de l'enquête (ouverture et clôture de l'enquête, publicité de l'enquête, permanences du Commissaire Enquêteur).

Étaient présents:

- Monsieur Eric BERNARD, vice-président de la COBAS
- Madame Bleuène COCHET, directrice du Service Mobilités
- Monsieur Nicolas SCHIRR-BONNANS, chef de cabinet de Madame la Présidente de la COBAS
- Madame Marie-Pierre CHASSAING-DEGUINE, directrice générale des services

VI.2 – INFORMATION DU PUBLIC :

- Par voie de presse :
 - Éditions du journal « Sud-Ouest » des 25 janvier et 15 février 2024
 - Éditions du journal « La Dépêche du Bassin » des 25 janvier 2024 et 15 février 2024
- Par voie d'affichage de l'avis d'enquête dans chaque Mairie et sur les panneaux dédiés.
- Sur le site de la COBAS à l'adresse suivante : https://www.registrenumerique.frplan-mobilite-bassin-arcachon-sud

Le public peut également adresser ses observations :

- Par voie électronique sur le registre dématérialisé à l'adresse suivante : https://www.registre-numerique.fr/plan-mobilite-bassin-arcachon-sud
- Par courriel à l'adresse suivante : plan-mobilite-bassin-arcachonsud@mail.registre-numerique.fr

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 02/07/2024

Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente Récéption du public par le Commissaire-Enquêteur :



- Le lundi 12 février 2024 de 9 h à 12 h COBAS
- Le samedi 17 février 2024 de 9 h à 12 h Mairie de Gujan-Mestras
- Le samedi 24 février 2024 de 9 h à 12 h Mairie d'Arcachon
- Le mercredi 28 février 2024 de 9 h à 12 h Mairie de La Teste-de-Buch
- Le mercredi 28 février 2024 de 14 h à 17 h Mairie annexe à Cazaux
- Le samedi 2 mars 2024 de 9 h à 12 h Mairie du Teich
- Le mardi 12 mars 2024 de 14 h à 17 h COBAS, 2 allée d'Espagne Arcachon

En dehors des jours de permanence du Commissaire-Enquêteur, le public pourra consigner ses observations sur les registres d'enquête mis à sa disposition, pendant les jours et heures d'ouverture des mairies (Le Teich, Gujan-Mestras, La Teste-de-Buch, Cazaux, Arcachon) et au siège de la COBAS à Arcachon ou par voie électronique sur les sites dédiés à cette procédure.

VII - CONTRIBUTION DU PUBLIC:

La procédure d'enquête a reçu deux contributions :

- ◆ Le 17 février 2024 sur le registre d'enquête de la commune de Gujan-Mestras ; enregistrée n°1, émanant de Madaem CHEVILLOT Caroline.
- ◆ Le 12 mars 2024 sur le registre numérique transposé en version papier sur le registre de la COBAS enregistré N°1, rédigée par Monsieur DARTIGUES Denys (La Teste-de-Buch).

1) Contribution de Madame CHEVILLOT Caroline

« momentanément privée de voiture suite à une fracture de l'épaule demande que les personnes momentanément handicapées puissent accéder au transport à la demande. J'ai pu constater que les fréquences des bus sont insuffisantes. »

Réponse du Commissaire-Enquêteur :

La population éligible au transport à la demande (à partir de 75 ans) est nombreuse, il n'est pas envisageable d'abaisser l'âge requis pour bénéficier de cette aide ce qui se ferait au détriment de la qualité de ce service.

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 02/07/2024

Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULŽ) Présidente de la COBAS Monsieur DARTIGUES Denys



* Rapport du Commissaire-Enquêteur :

Le Plan de Mobilité (ex Plan de Déplacement Urbain) est un document de planification des déplacements et de la mobilité.

L'élaboration de ce document est obligatoire pour les agglomérations dépassant les 100 000 habitants. La COBAS totalisant moins de 70 000 habitants s'est engagée volontairement en 2006 en mettant en place un Plan de Déplacement Urbain (PDU), elle procède aujourd'hui à la révision de son PDU qui à l'issue de la procédure deviendra Plan de Mobilité (PDM).

Analyse de la contribution de M. DARTIGUES

« On ne peut que regretter que la COBAS n'ait pas réalisé une enquête Déplacement Ville Moyenne [...] et présente des statistiques qui ne dépassaient que rarement le recensement de 2016 ».

Réponse du Commissaire-Enquêteur :

La méthode de recensement de la population par l'INSEE est basée sur des cycles de cinq ans (la prochaine en 2024).

Le rapport de diagnostic induit une analyse à l'échelle du BARVAL, une enquête EMC2 (Enquête Mobilité Certifiée Céréma) a été réalisée sur le Département de la Gironde en 2020-2023.

L'analyse des comportements se base sur l'EDGT ainsi que sur l'évolution socio-économique de l'agglomération.

Enfin les études en cours sur la RN 250 et DD 1250 apporteront de nouveaux éléments sur les pratiques de mobilité actuelles.

« schématiquement on peut observer en termes de mobilité deux ensembles distincts [...]: Arcachon où plus de 20 % des déplacements se font sur place et 65 % en voiture et la Teste-de-Buch, Gujan-Mestras et le Teich: 4 % de déplacements sur place mais 82 % en voiture [...]. »

Réponse du Commissaire-Enquêteur :

La différence de comportement en matière de mobilité entre Arcachon et les autres villes de l'agglomération s'explique par la situation de la population.

Les habitants d'Arcachon sont relativement âgés avec une moyenne d'âge de 58 ans (on note 35 % de plus de 60 ans). Les déplacements sont essentiellement de loisirs – contrairement aux autres villes de la COBAS qui ont une population plus jeune et ayant des activités professionnelles soit au sein de l'agglomération ou sur la métropole bordelaise.

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 02/07/2024

Publication: 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Prési**leate de la ZA** [...]. »



Réponse du Commissaire-Enquêteur :

La ZA de la Teste-de-Buch est desservie par les lignes 1, 4, 5 et 8 du réseau BAIA, compte tenu de la diversité des entreprises sur cette zone (TPE, PME environ 76 et les enseignes commerciales) et de la disparité des horaires propres à chaque entreprise, il ne serait pas rentable de créer une nouvelle desserte.

« Plus généralement, à l'exception des commerces et services du centre-ville d'Arcachon, l'armature ferroviaire ne dessert aucun des plus importants pôles d'activité et d'emploi du territoire de la COBAS ».

Réponse du Commissaire-Enquêteur :

La ligne de chemin de fer Bordeaux-Arcachon a été créée en 1841 et a servi d'axe structurant à partir duquel se sont développées les différentes urbanisations qui composent l'agglomération du Sud Bassin.

La création en 2004 du réseau BAIA a eu pour but en complément de l'axe ferroviaire d'offrir à la population grâce à un maillage important de lignes de bus un service qui correspond à leurs besoins de déplacements.

« Limiter le nombre de places de stationnement privé autour des gares [...] ».

Réponse du Commissaire-Enquêteur :

Le stationnement à proximité des gares est défini par les documents d'urbanisme (PLU) en fonction de la typologie urbaine de chaque commune.

Afin d'aménager des espaces le PDM instaure la possibilité d'un stationnement payant.

Remarque 3

« Hiérarchiser et renforcer le réseau de bus : ces remarques portent sur les points de desserte des lignes structurantes [...], l'itinéraire des lignes express et les horaires et fréquences de passage de lignes de « maillage » et de lignes de proximité [...]. »

Réponse du Commissaire-Enquêteur :

L'action 6 du PDM a pour objectifs l'amélioration des temps de parcours du réseau de transport en commun par rapport à la voiture et d'étudier plusieurs aménagements avec la possibilité d'équipements pour améliorer la vitesse des bus et la ponctualité.

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 02/07/2024

Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Principal de la convivial pour les piétons :

> « La circulation des piétons sur les trottoirs est fréquemment entravée par les containers à ordures ménagères le lendemain de la collecte ».

Réponse du Commissaire-Enquêteur :

Les riverains ont obligation de rentrer sur leur propriété les containers à ordures ménagères le matin dès le passage de la collecte idem pour les personnels préposés à l'entretien des ensembles collectifs.

VIII – CLÔTURE DE L'ENQUÊTE :

L'enquête publique relative au Plan de Mobilité (PDM) s'est déroulée du lundi 12 février 2024 à 9h00 au mardi 12 mars 2024 à 17h00.

Elle a été réalisée dans les formes prévues par les articles R 123-1 à R 123-33 du Code de l'Environnement partie réglementaire.

Le 14 mars, dès réception, j'ai clos et signé les registres qui avaient été mis à disposition du public au siège de la COBAS et dans les mairies de Le Teich, Gujan-Mestras, La Teste-de-Buch, Cazaux et Arcachon.

Durant la procédure d'enquête, deux observations ont été recueillies (une sur le registre de Gujan-Mestras et la seconde sur le registre numérique).

À Arès le 20 avril 2024

Le Commissaire Enquêteur

Pierre MASSEY

033-243300563-20240702-DEL2024-06-062H-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 02/07/2024 Publication : 02/07/2024

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



ANNEXES