



Annexe accessibilité

Préparé pour le compte de la :
COBAS

Version finale



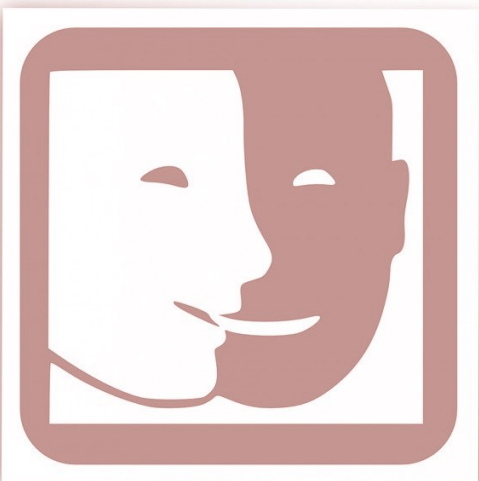


SOMMAIRE

ANNEXE ACCESSIBILITE	4
CADRE LEGAL ET ENJEUX	6
LES LOIS SUR L'ACCESSIBILITE	6
LES OUTILS DE PLANIFICATION DE L'ACCESSIBILITE	8
LE SCHEMA DIRECTEUR D'ACCESSIBILITE – AGENDA D'ACCESSIBILITE PROGRAMMEE.....	8
LES PLANS DE MISE EN ACCESSIBILITE DE LA VOIRIE ET DES ESPACES PUBLICS (PAVE).....	8
L'ANNEXE ACCESSIBILITE.....	8
ETAT DES LIEUX DE L'ACCESSIBILITE	9
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	15
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	19
ACTION 12 : ASSURER UNE MISE EN ŒUVRE COORDONNEE DES DIFFERENTS DOCUMENTS STRATEGIQUES	20
ACTION 13 : POURSUIVRE LA MISE EN ACCESSIBILITE DE LA VOIRIE ET DES TRANSPORTS, NOTAMMENT EN AMELIORANT L'ACCES A L'INFORMATION.....	21
ACTION 14 : AMENAGER LA VOIRIE EN FONCTION DE LA HIERARCHISATION DES VOIES POUR UN USAGE MULTIMODAL	23
ACTION 22 : HARMONISER LES REGLEMENTATIONS	24
ACTION 25 : ASSURER LE SUIVI DES ACTIONS DU PLAN DE MOBILITE.....	25
LA PROGRAMMATION DES ACTIONS DU PDM	26
ANNEXE	27
LES PLANS D'ACCESSIBILITE DE LA VOIRIE ET DES ESPACES PUBLICS REALISES	27
COMMUNE D'ARCACHON.....	27
COMMUNE DE LA TESTE-DE-BUCH.....	27
COMMUNE DE GUJAN-MESTRAS	27
COMMUNE DU TEICH	27



ANNEXE ACCESSIBILITE





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



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 :

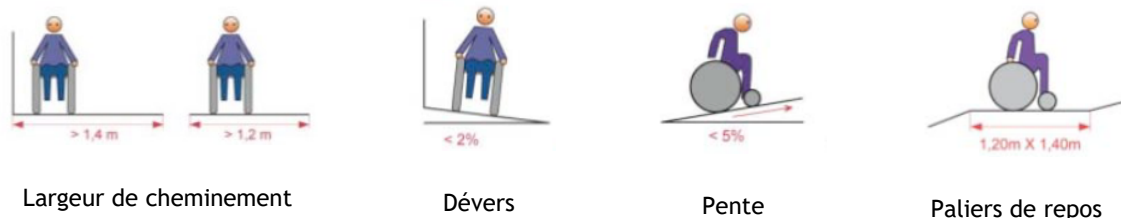
- La notion de « **personne à mobilité réduite** » : Toutes les formes de handicap et toutes les situations de mobilité réduite doivent être considérées. Cette définition inclut **l'ensemble des personnes qui éprouvent des difficultés à se déplacer, de manière provisoire ou permanente**. Sont concernées 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 répéteurs 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*





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 et des aménagements des espaces publics, fait partie intégrante du PDM lorsqu'il existe.

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.



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.

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.



Quelques aménagements récents de mise en accessibilité sur les arrêts de transport collectif routiers



Arrêt au centre-ville du Teich



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 :



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 Teste-de-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 • Niveau 3 : programmation en 2021	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



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	FAIBLESSES
- 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.	- 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 « Maîtriser 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

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 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	• Communes • Bailleurs sociaux • Promoteurs 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.

Maître d'ouvrage	Principaux financeurs	Partenaires	Budget prévisionnel
• COBAS • Communes	• COBAS • Communes • Département	• Département • Région	• Investissement : 2,5 M€



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	- COBAS - Communes	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	- Communes - Région - Département	Fonctionnement : 5 k€/an



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)





Exemple de traversée piétonne accessible (Source : Cerema)



Maitre d'ouvrage	Principaux financeurs	Partenaires	Budget prévisionnel
- COBAS - Communes - Région - Département	- COBAS - Communes - Région - Département	- Associations - COBAN - Sybarval	Investissement : 2,5 M€



Action 14 : Aménager la voirie en fonction de la hiérarchisation des voies pour un usage multimodal

Objectifs et enjeux

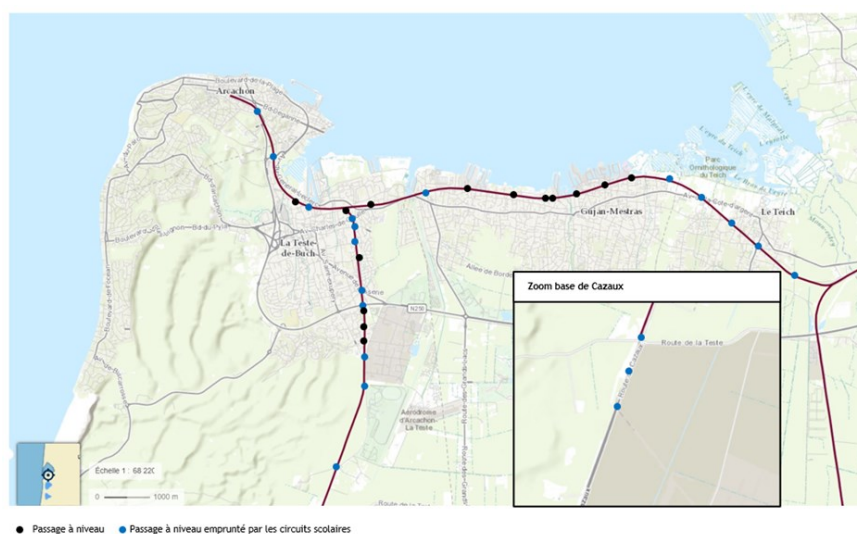
- Sécuriser les conditions de déplacements sur le réseau routier et les franchissements des passages à niveau.
- Rééquilibrer le partage de la voirie, en accordant plus de place aux modes alternatifs à l'automobile sur les voies de liaison interquartiers et intercommunales

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 dédiés 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.

Emplacement des passages à niveaux (Source : Explain, fond de plan ESRI Géoportail)



Maitre d'ouvrage	Principaux financeurs	Partenaires	Budget prévisionnel
➤ COBAS ➤ Communes ➤ Etat ➤ Région ➤ Département ➤ SNCF	➤ COBAS ➤ Communes ➤ Etat ➤ Région ➤ Département	➤ Gestionnaires de voirie	➤ Investissement : 25 M€



Action 22 : Harmoniser les réglementations

Objectifs et enjeux

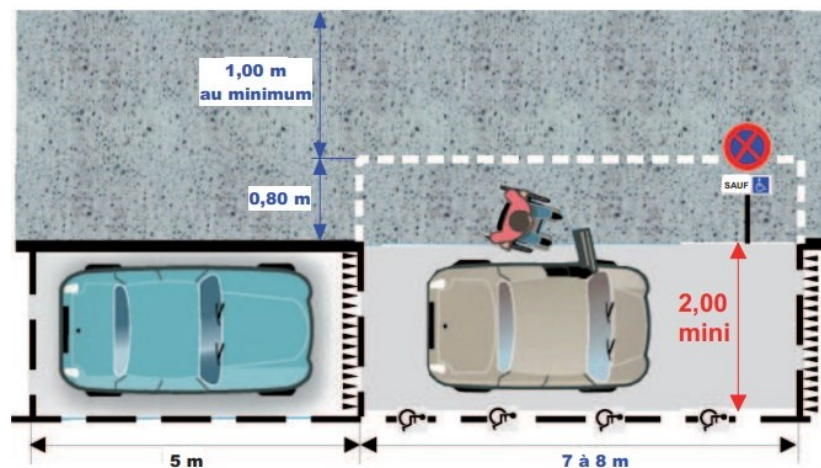
- Faire de la politique de stationnement, un levier du report modal, en assurant un bon équilibre entre stationnement public et stationnement privé
- Améliorer la lisibilité de la réglementation du stationnement

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)



Maitre d'ouvrage	Principaux financeurs	Partenaires	Budget prévisionnel
Communes	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 ci-dessous :

Figure 4 : Echancier 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