



Révision du Plan de Mobilité de la COBAS

Préparé pour le compte de la :
COBAS

Version finale



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	7
QU'EST-CE QU'UN PLAN DE MOBILITE ?.....	8
LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU BASSIN D'ARCACHON SUD, UN TERRITOIRE ATTRACTIF ET TOURISTIQUE	10
LA DEMARCHE MENEES.....	11
ETAT DES LIEUX	15
URBANISME ET DEPLACEMENT	16
DIAGNOSTIC PAR THEMATIQUE	19
LES TRANSPORTS EN COMMUN ET L'INTERMODALITE	19
LES MODES ACTIFS ET L'ECOMOBILITE	21
LES MODES ACTIFS ET L'ECOMOBILITE	22
L'ACCESSIBILITE DES PERSONNES A MOBILITE REDUITE ET HANDICAPEES	23
LA CIRCULATION ROUTIERE	24
LE STATIONNEMENT	26
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 MOBILITES	38
ACTION 1 : ANTICIPER L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE EN VISANT UNE MOBILITE PLUS DURABLE	39
ACTION 2 : ORGANISER ET COORDONNER LES INTERVENTIONS ENTRE LES ACTEURS DANS LE CADRE DE PROJETS D'AMENAGEMENT URBAIN	43
THEMATIQUE B : RENDRE PLUS ATTRACTIF LES RESEAUX DE TRANSPORT COLLECTIFS ET FAVORISER L'INTERMODALITE	45
ACTION 3 : RENFORCER LES CONNEXIONS AVEC L'EXTERIEUR	46
ACTION 4 : HIERARCHISER ET RENFORCER LE RESEAU DE BUS	51



ACTION 5 : FACILITER L'ACCES AUX SITES TOURISTIQUES TOUS MODES	56
ACTION 6 : ETUDIER PLUSIEURS AMENAGEMENTS/EQUIPEMENTS EN FAVEUR DE L'AMELIORATION DE LA VITESSE DES BUS.....	60
ACTION 7 : RENFORCER ET AMELIORER L'INTERMODALITE ET LA MULTIMODALITE	63

THEMATIQUE C : POURSUIVRE ET VALORISER LE DEVELOPPEMENT DES MODES ACTIFS (VELOS, MARCHE A PIED)

ACTION 8 : DENSIFIER, SECURISER ET HIERARCHISER LE RESEAU CYCLABLE	67
ACTION 9 : DEVELOPPER FORTEMENT LE STATIONNEMENT VELO.....	72
ACTION 10 : METTRE EN PLACE DES SERVICES VELOS	76
ACTION 11 : FAIRE DE LA RUE, UN ESPACE AGREABLE POUR LES PIETONS, INCLUANT LES ENGINES DE DEPLACEMENTS PERSONNELS.....	80

THEMATIQUE D : COORDONNER ET FACILITE LA MISE EN ACCESSIBILITE

ACTION 12 : ASSURER UNE MISE EN ŒUVRE COORDONNEE DES DIFFERENTS DOCUMENTS STRATEGIQUES	85
ACTION 13 : POURSUIVRE LA MISE EN ACCESSIBILITE DE LA VOIRIE ET DES TRANSPORTS, NOTAMMENT EN AMELIORANT L'ACCES A L'INFORMATION	87

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	92
ACTION 15 : APAISER LES VITESSES DE CIRCULATION EN FAVEUR DES MODES ALTERNATIFS A LA VOITURE.....	99

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	108
ACTION 18 : INCITER AU DEVELOPPEMENT DES MOBILITES DURABLES DANS LES ENTREPRISES ET ADMINISTRATIONS, NOTAMMENT PAR LA REALISATION DE PLAN DE MOBILITE EMPLOYEUR.....	111

THEMATIQUE G : INCITER AU TRANSPORT DE MARCHANDISES DURABLE

ACTION 19 : METTRE EN PLACE UNE INSTANCE DE COORDINATION ACTEURS PUBLICS/PRIVES	116
ACTION 20 : ETUDIER UN SCHEMA DIRECTEUR LOGISTIQUE, POUR PROPOSER DES EVOLUTIONS DE REGLEMENTATION ET ENGAGER DES REFLEXIONS SUR UN FRET ALTERNATIF	119
ACTION 21 : DEVELOPPER LES SERVICES DE PROXIMITE ET ETUDIER L'IMPLANTATION DE NOUVEAUX ESPACES LOGISTIQUES	124

THEMATIQUE H : AGIR SUR LE STATIONNEMENT POUR FAVORISER LES ALTERNATIVES A LA VOITURE

ACTION 22 : HARMONISER LES REGLEMENTATIONS.....	130
--	------------

Marie-Hélène DES ESGAULX, Présidente de la COBAS



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 AVEC 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	149

ANNEXES..... **151**

ANNEXE 1 : ANNEXE ACCESSIBILITE	152
ANNEXE 2 : EVALUATION ENVIRONNEMENTALE.....	153
ANNEXE 3 : SIGLES.....	154



LA DEMARCHE DU PLAN DE MOBILITE





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 réglementaires 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.



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 « ... ».



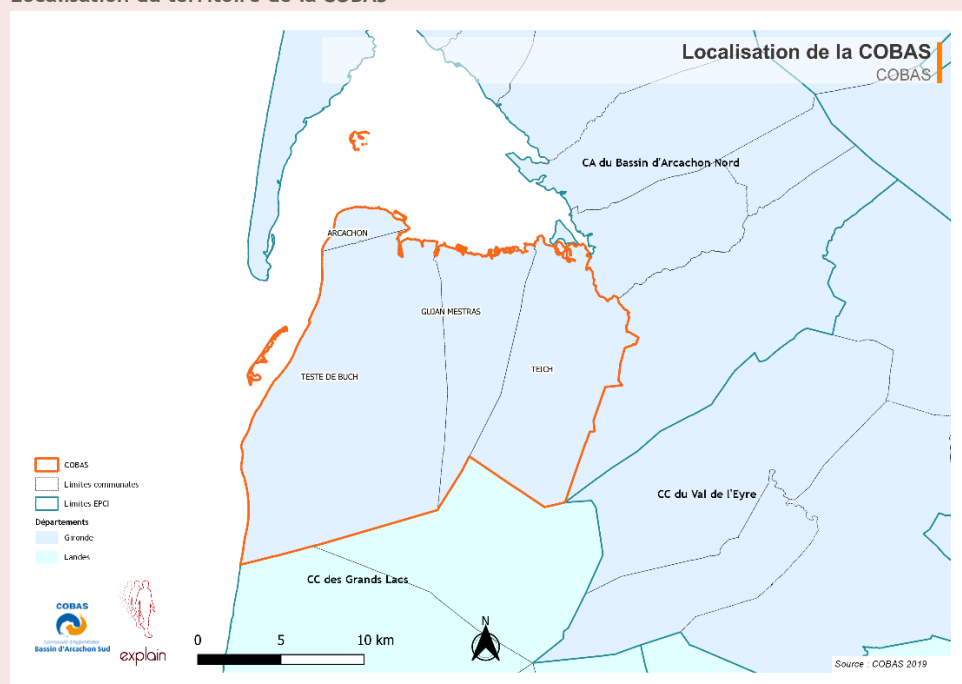
LA DEMARCHE DU PLAN DE MOBILITE

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).

Localisation du territoire de la COBAS



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.



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 réglementaire (Loi d'Orientation des Mobilités).

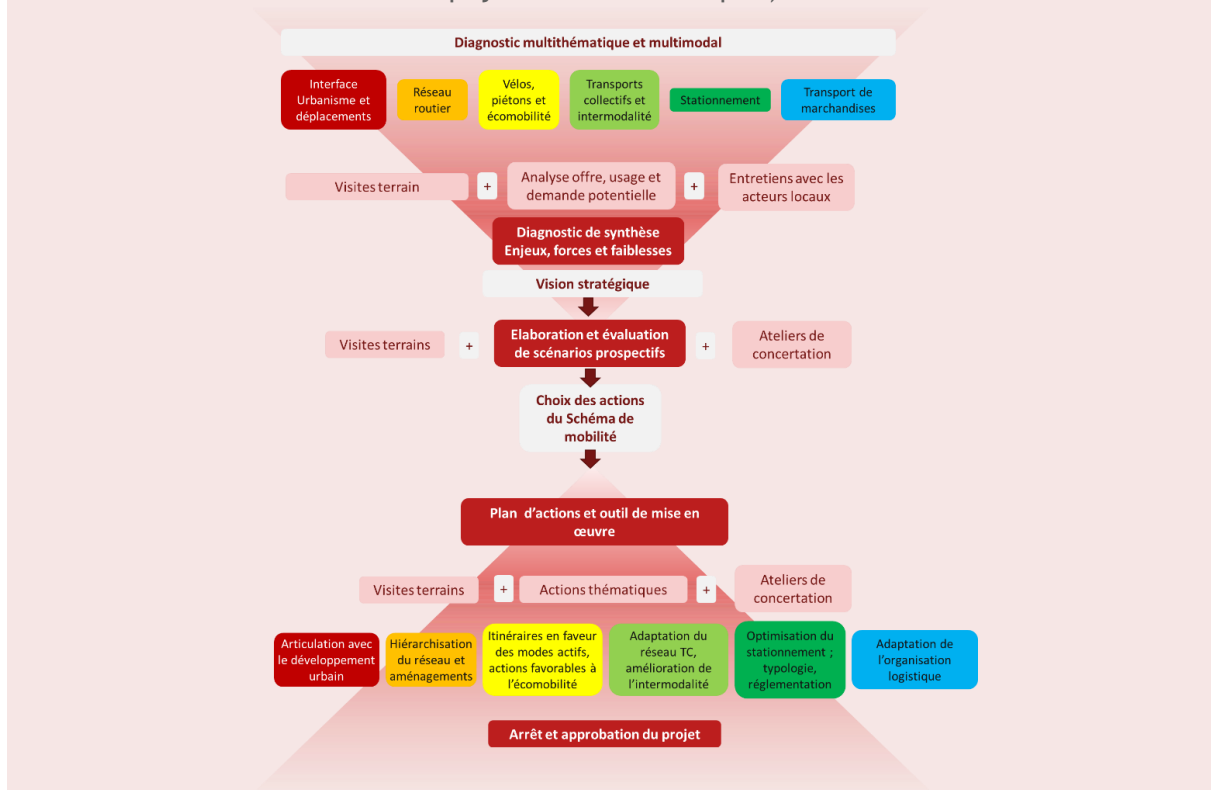
À l'issue de cette révision, le PDU deviendra « Plan de Mobilité ».

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.

Schéma du déroulement de la rédaction du projet de PDM (source = Explain)





LA DEMARCHE DU PLAN DE MOBILITE

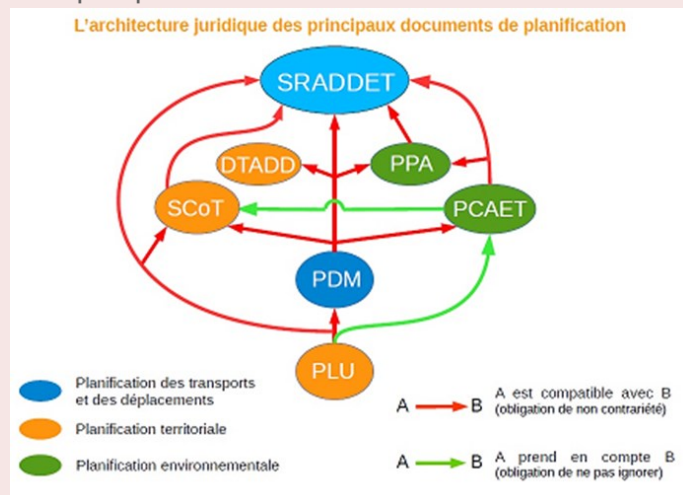
Un document lié aux autres démarches en cours

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 :

Comptabilité entre le PDM et les principaux documents cadres



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.



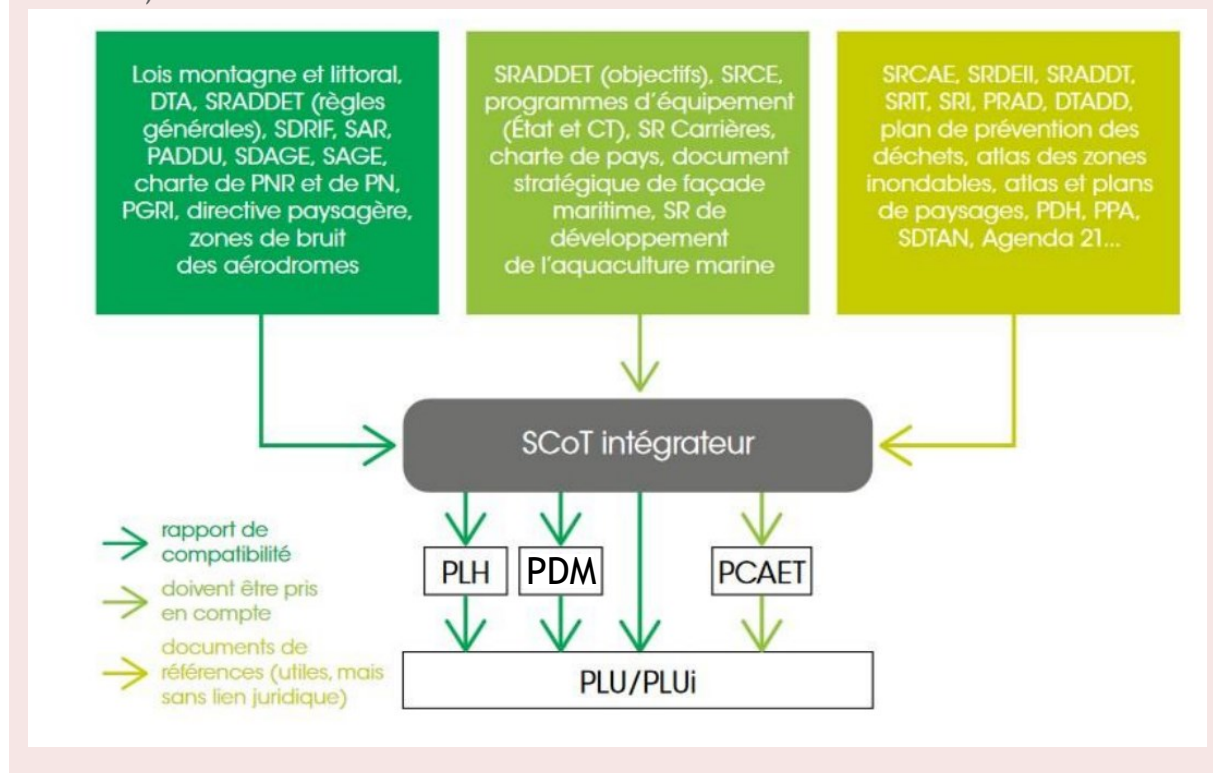
LA DEMARCHE DU PLAN DE MOBILITE

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.

Schéma de l'articulation entre les documents stratégiques (Source : SCOT Bassin d'Arcachon Val de l'Eyre - Porter à connaissance)





ETAT DES LIEUX





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

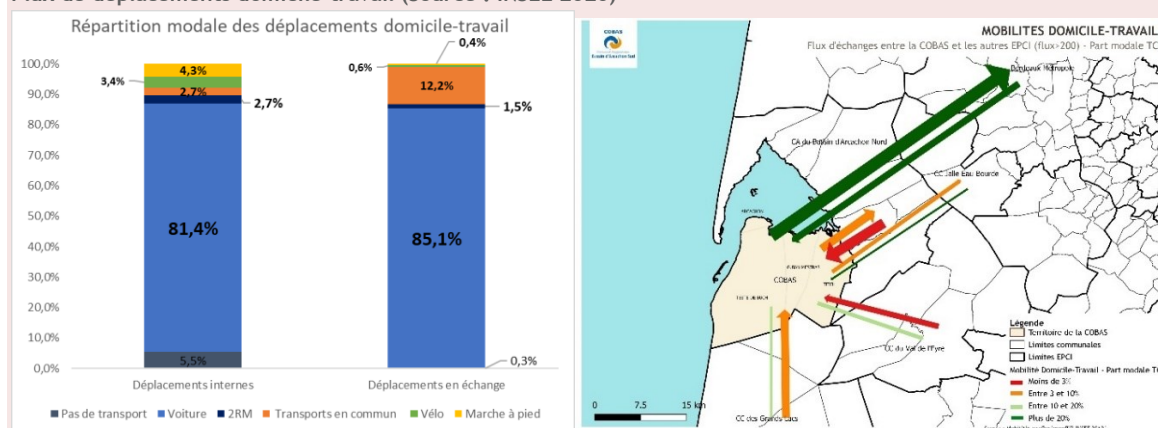
En 2020, 56% des déplacements domicile-travail se font au sein du territoire de la COBAS, principalement au sein des communes de La Teste-de-Buch et de Gujan-Mestras. Les déplacements d'échange (entre une commune de la COBAS et l'extérieur) représentent 44% des flux Domicile-Travail. La principale destination 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 la 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.



ETAT DES LIEUX

Flux de déplacements domicile-travail (Source : INSEE 2020)



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

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 - 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	- Une population vieillissante - L'influence de la métropole et les flux touristiques, cause d'encombrements routiers - La typologie de l'habitat et la densité moyenne de population ne favorisent pas l'utilisation des transports en commun



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 desservant 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 aéroport 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 +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 »



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).

ATOUTS	FAIBLESSES
- 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	- 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 Teste-de-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



ETAT DES LIEUX

Les modes actifs et l'écobilité

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'écobilité 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 Véloodyssée ;
- 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 non-respect 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 ;



ETAT DES LIEUX

Les modes actifs et l'écobilité

Concernant la mobilité électrique, 32 points de recharge pour les véhicules électriques sont recensés en 2021.

ATOUTS	FAIBLESSES
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'écobilité : 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 - 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



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 Aquitain 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	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



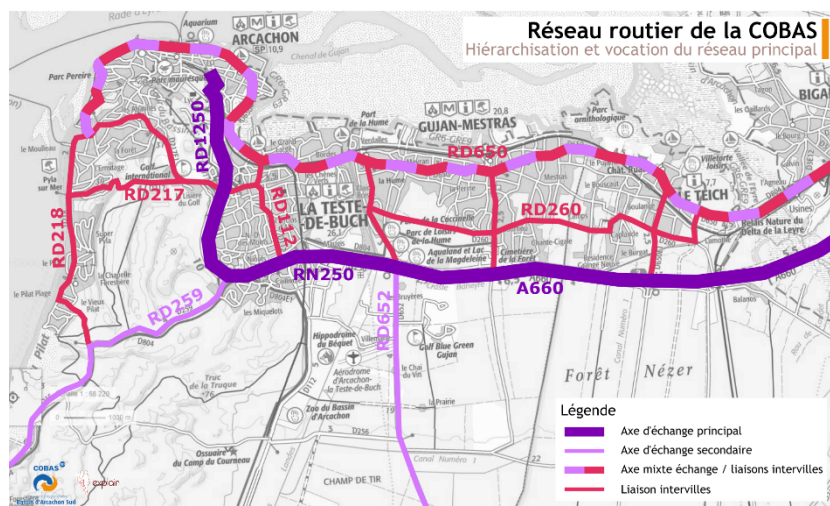
ETAT DES LIEUX

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 :

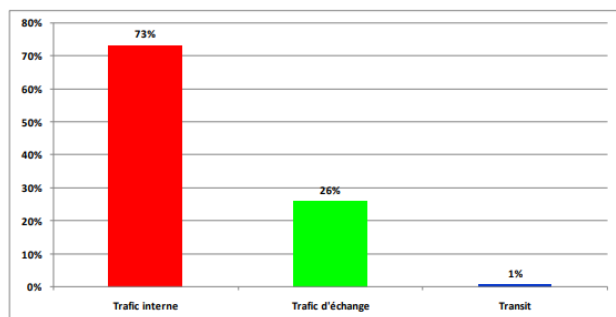
- La RD650, orientée est-ouest qui relie les 4 communes de la COBAS ;
- La RD1250, orientée nord-sud en prolongement de la N250,
- Des axes secondaires : RD260, RD217, RD112, RD218, RD662...



Traffic journaliers annuels moyens (TMJA) des principaux axes de la COBAS



Source : données et cartographie CD33, année 2014



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)

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).

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).



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 inadaptees. 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 ;
- Aggressivité des conducteurs et comportements accidentogènes ;
- Encombres 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	FAIBLESSES
• 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)	• 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



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 centre-ville 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), entraînant 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).

Stationnement sauvage à la Dune du Pilat



ATOUTS	FAIBLESSES
• 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 Teste-de-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	• 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



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	FAIBLESSES
• 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	• 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	FAIBLESSES
- 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, seniors, jeunes et pour les déplacements professionnels	- 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



LES AMBITIONS DU PDM





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



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.

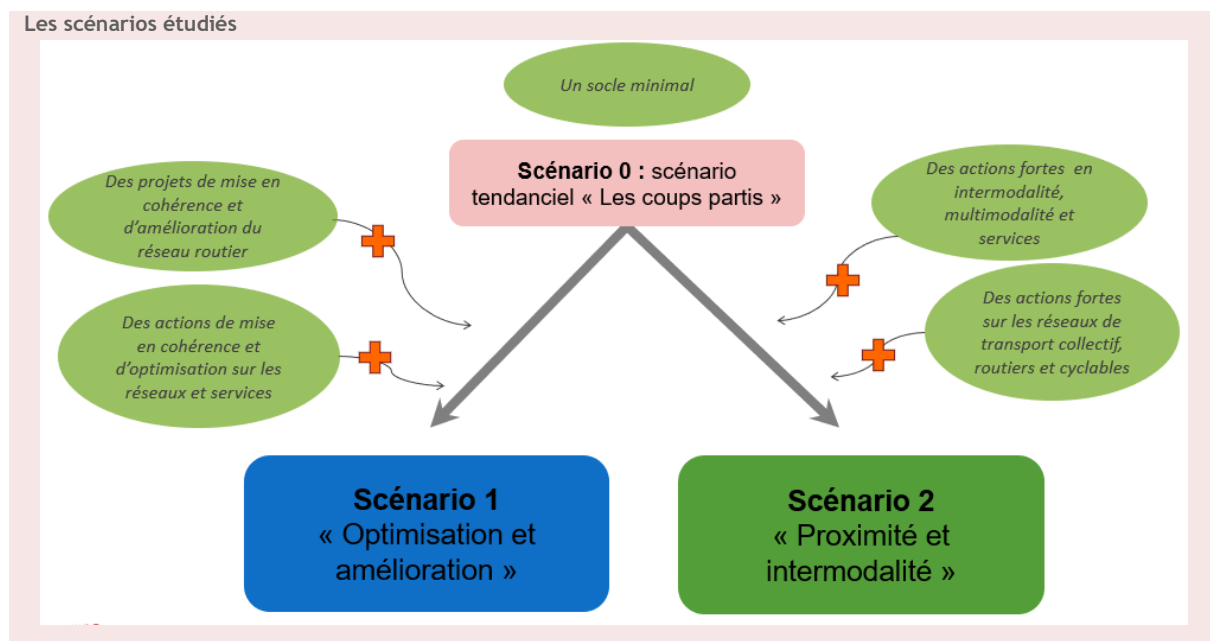
Qu'est-ce qu'un scénario d'un Plan de Mobilité ?

- 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.





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		
	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 compte

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.

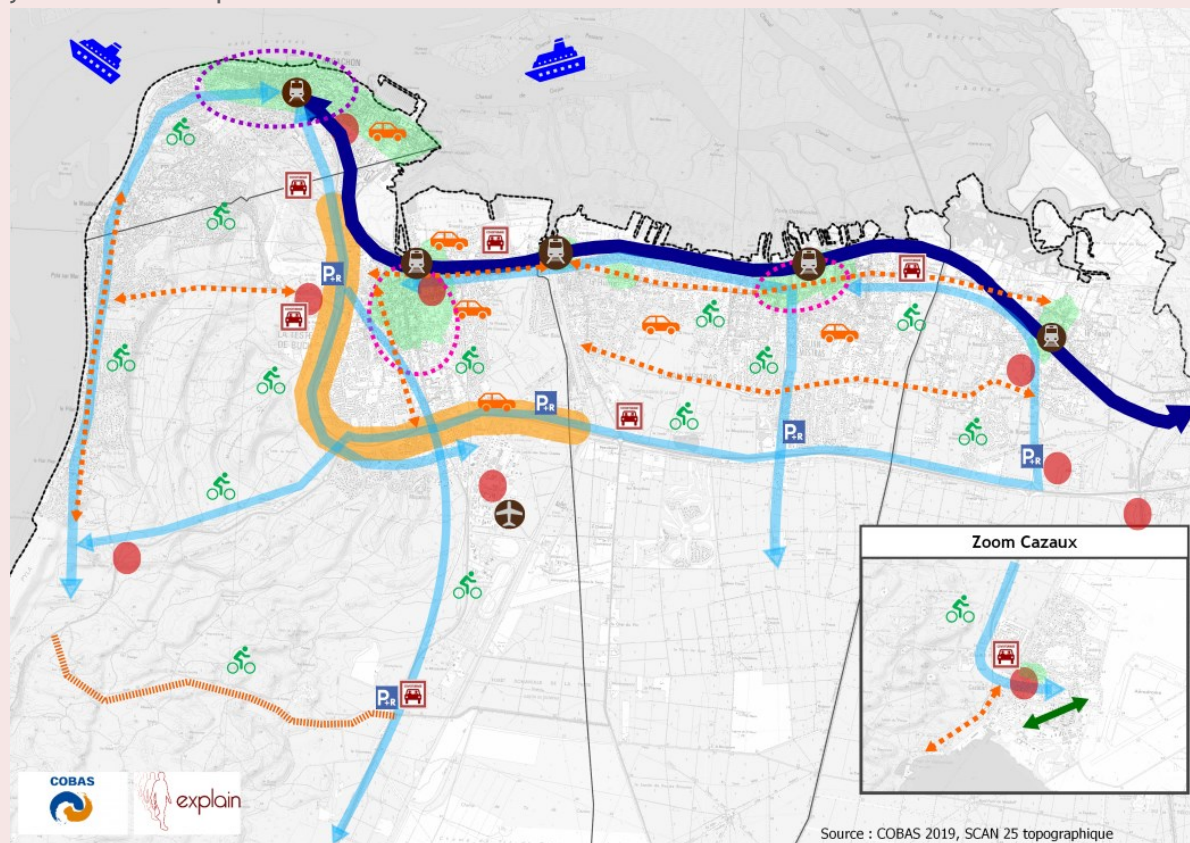
Chaque fiche-action vient préciser l'intention exprimée dans le schéma du scénario retenu, avec :

- 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.



LES AMBITIONS DU PDM

Synthèse du scénario préférentiel



- | | | |
|---|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> Renforcement de l'offre ferroviaire Hiérarchisation et simplification du réseau de bus Réflexion sur la création de navettes maritimes Création de parking relais Résorption des discontinuités, densification et identification de la hiérarchisation du réseau cyclable Extension/création de zones apaisées | <ul style="list-style-type: none"> 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 | <ul style="list-style-type: none"> Requalification de la voirie en faveur des mobilités alternatives à la voiture 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 |
|---|---|---|



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-responsable	Axe B : « « , 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 véhicules (dont vélos) à carburants alternatifs	L'ensemble des actions de l'Axe C « Poursuivre et valoriser le développement des modes actifs (marche à pied, vélos) » Et de l'Axe F « Développer les pratiques d'écomobilité »
Poursuivre le développement de pôles d'échanges hors gares pour renforcer le maillage multimodal	Action 7 « Renforcer et améliorer l'intermodalité et la multimodalité » Action 14 « Aménager la voirie en fonction de la hiérarchisation des voies pour un usage multimodal »
Développer la pratique du vélo (dont électriques) par les habitants et les touristes	L'ensemble de l'Axe C « Poursuivre et valoriser le développement des modes actifs (marche à pied, vélos) »
Coordonner l'offre de mobilité sur le territoire	Axe B - « Rendre plus attractif les réseaux de transport collectifs et favoriser l'intermodalité » Axe C « Poursuivre et valoriser le développement des modes actifs (marche à pied, vélos) » Action 12 : « Assurer une mise en œuvre coordonnée des différents documents stratégiques »
Inciter à l'émergence de plans de mobilité publics et privés	Action 18 : « Inciter au développement des mobilités durables dans les entreprises et administrations, notamment par la réalisation de Plan de Mobilité Employeur »
Promouvoir des mobilités maritimes à moindre impact environnemental	Action 3 : « Renforcer les connexions avec l'extérieur »
Organiser les livraisons et la logistique urbaine	Axe G : «
Poursuivre l'apaisement de la traversée des communes	Axe E : « Maîtriser et sécuriser la circulation routière et favoriser la multimodalité », notamment l'action 15 « Apaiser les vitesses de circulation en faveur des modes alternatifs à la voiture »
Agir pour la résilience du territoire face aux risques naturels	Limitation du risque d'inondation grâce à la végétalisation de certains espaces (action 1, action 5) et limitation du risque de transport de matières dangereuses (actions 14, 15, 19, 20 et 21).



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 :

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 - 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 - 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 - 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 - 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 - Inciter 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
I - Poursuivre 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



THEMATIQUE A : MIEUX ARTICULER L'INTERFACE ENTRE URBANISME ET MOBILITES





A - MIEUX ARTICULER L'INTERFACE ENTRE URBANISME ET MOBILITES

Action 1 : Anticiper l'aménagement du territoire en visant une mobilité plus durable

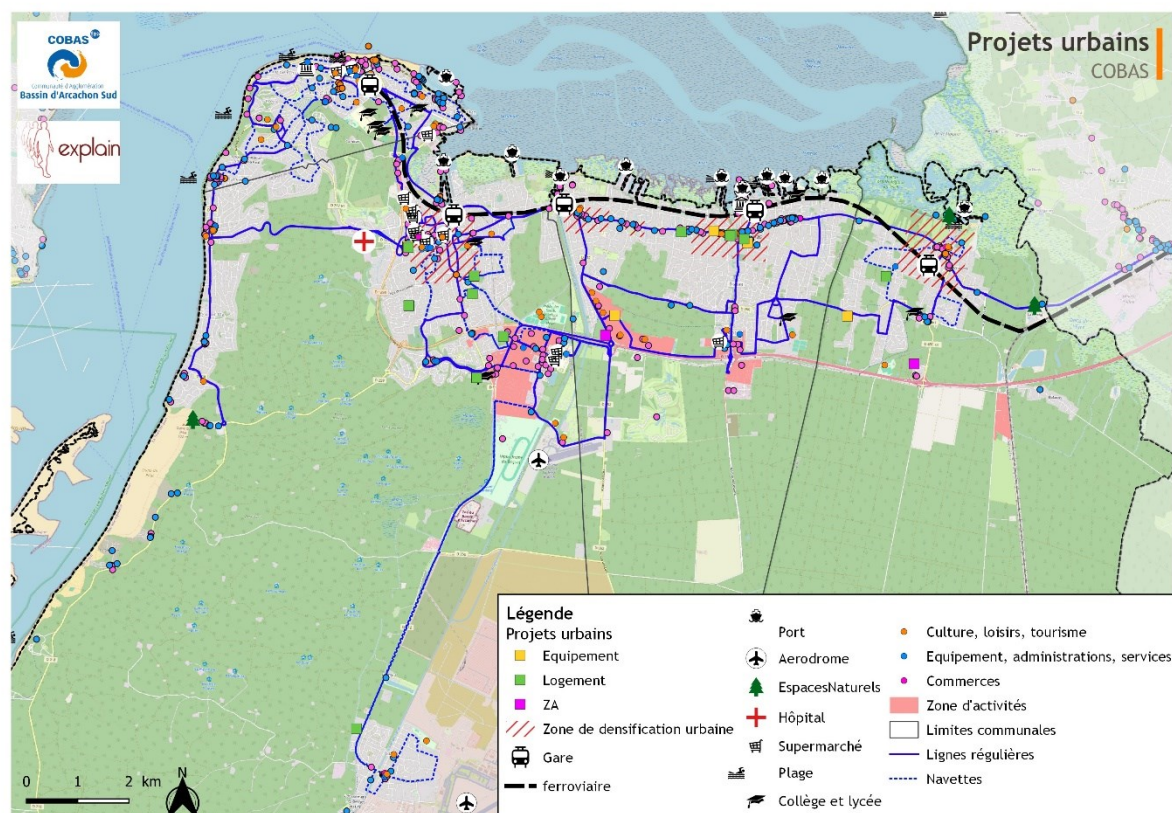


CONSTATS

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 habitées, 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.

Projets de développement urbain et transports collectifs





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 par 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.



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.



A - MIEUX ARTICULER L'INTERFACE ENTRE URBANISME ET MOBILITES

Action 1 : Anticiper l'aménagement du territoire en visant une mobilité plus durable

Mode de transport	IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX																						
Marche à pied	<table><tr><td>Air</td><td>++</td></tr><tr><td>GES</td><td>++</td></tr><tr><td>Energie</td><td>++</td></tr><tr><td>Bruit</td><td>++</td></tr><tr><td>Milieux naturels et biodiversité</td><td>+</td></tr><tr><td>Consommation d'espace</td><td>+</td></tr><tr><td>Risques naturels et technologiques</td><td>+</td></tr><tr><td>Paysage - Patrimoine</td><td></td></tr><tr><td>Eau / sol</td><td>+</td></tr><tr><td>Ressources minérales</td><td></td></tr><tr><td>Déchets</td><td></td></tr></table>	Air	++	GES	++	Energie	++	Bruit	++	Milieux naturels et biodiversité	+	Consommation d'espace	+	Risques naturels et technologiques	+	Paysage - Patrimoine		Eau / sol	+	Ressources minérales		Déchets	
Air	++																						
GES	++																						
Energie	++																						
Bruit	++																						
Milieux naturels et biodiversité	+																						
Consommation d'espace	+																						
Risques naturels et technologiques	+																						
Paysage - Patrimoine																							
Eau / sol	+																						
Ressources minérales																							
Déchets																							
Vélo																							
Bus																							
Train																							
Navette maritime																							
Voiture																							
Poids-lourds																							
Maitrise d'ouvrage																							
COBAS																							
Principaux financeurs																							
COBAS																							
Partenaires																							
Communes																							
SYBARVAL																							
Promoteurs immobiliers																							
Aménageurs																							
Budget prévisionnel																							
Fonctionnement : 5 k€/an (équivalent 1/8 ETP)																							
Lien avec les autres actions																							
Action A.2																							

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.

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)	



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 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).



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

Mode de transport	IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX																						
Marche à pied	<table><tr><td>Air</td><td>+</td></tr><tr><td>GES</td><td>+</td></tr><tr><td>Energie</td><td>+</td></tr><tr><td>Bruit</td><td>+</td></tr><tr><td>Milieux naturels et biodiversité</td><td>+</td></tr><tr><td>Consommation d'espace</td><td>+</td></tr><tr><td>Risques naturels et technologiques</td><td></td></tr><tr><td>Paysage - Patrimoine</td><td></td></tr><tr><td>Eau / sol</td><td></td></tr><tr><td>Ressources minérales</td><td></td></tr><tr><td>Déchets</td><td></td></tr></table>	Air	+	GES	+	Energie	+	Bruit	+	Milieux naturels et biodiversité	+	Consommation d'espace	+	Risques naturels et technologiques		Paysage - Patrimoine		Eau / sol		Ressources minérales		Déchets	
Air	+																						
GES	+																						
Energie	+																						
Bruit	+																						
Milieux naturels et biodiversité	+																						
Consommation d'espace	+																						
Risques naturels et technologiques																							
Paysage - Patrimoine																							
Eau / sol																							
Ressources minérales																							
Déchets																							
Vélo																							
Bus																							
Train																							
Navette maritime																							
Voiture																							
Poids-lourds																							
Maitrise d'ouvrage																							
COBAS																							
Principaux financeurs																							
COBAS																							
Partenaires																							
Communes																							
Bailleurs sociaux																							
Promoteurs immobiliers																							
Budget prévisionnel																							
Fonctionnement : 5 k€/an (équivalent 1/8 ETP)																							
Lien avec les autres actions																							
Actions A.1, I.25																							

La mise en place d'actions de coordination entre les différents acteurs permettra de partager les connaissances et de mettre en œuvre des actions cohérentes et efficaces en matière d'urbanisme et de mobilité. Cette coordination sera également bénéfique d'un point de vue environnemental de manière indirecte.

INDICATEURS DE SUIVI ET D'EVALUATION ET CALENDRIER	
Indicateur de suivi et d'évaluation	Calendrier de mise en œuvre
Nombre de projets lancés ayant fait l'objet de réunions de coordination	En continu



THEMATIQUE B : RENDRE PLUS ATTRACTIF LES RESEAUX DE TRANSPORT COLLECTIFS ET FAVORISER L'INTERMODALITE



Source : Explain



Source : Explain



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 relie 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.

Projet de RER métropolitain (Source : projet-rer-m.fr)





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.

Navette maritime Baïa (Source : Explain)



- 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



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.

Projet de liaison maritime étudié sur le bassin d'Arcachon (Source : Etude d'un transport maritime sur le bassin d'Arcachon - Avril 2009)

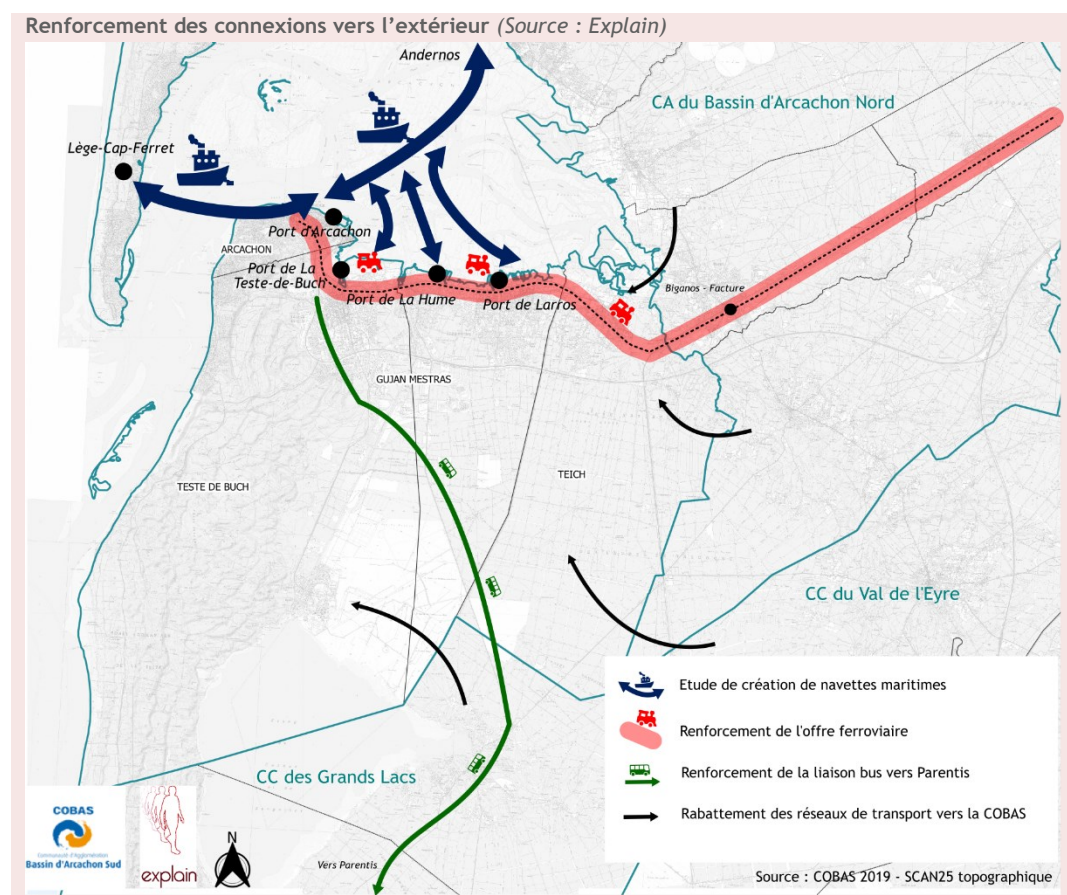


- De **mettre en correspondance les horaires de passage des bus aux horaires de départ et d'arrivée des trains** en gare, principalement en heure de pointe (cf. action B.4). La COBAS devra être informée en amont des changements d'horaires de circulation des trains par la Région et bénéficiera d'un lien 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.



B - RENDRE PLUS ATTRACTIF LES RESEAUX DE TRANSPORT COLLECTIFS ET FAVORISER L'INTERMODALITE

Action 3 : Renforcer les connexions avec l'extérieur

Mode de transport	IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX																						
 Marche à pied	<table><tr><td>Air</td><td>++</td></tr><tr><td>GES</td><td>++</td></tr><tr><td>Energie</td><td>++</td></tr><tr><td>Bruit</td><td></td></tr><tr><td>Milieux naturels et biodiversité</td><td></td></tr><tr><td>Consommation d'espace</td><td></td></tr><tr><td>Risques naturels et technologiques</td><td></td></tr><tr><td>Paysage - Patrimoine</td><td></td></tr><tr><td>Eau / sol</td><td>-</td></tr><tr><td>Ressources minérales</td><td></td></tr><tr><td>Déchets</td><td></td></tr></table>	Air	++	GES	++	Energie	++	Bruit		Milieux naturels et biodiversité		Consommation d'espace		Risques naturels et technologiques		Paysage - Patrimoine		Eau / sol	-	Ressources minérales		Déchets	
Air	++																						
GES	++																						
Energie	++																						
Bruit																							
Milieux naturels et biodiversité																							
Consommation d'espace																							
Risques naturels et technologiques																							
Paysage - Patrimoine																							
Eau / sol	-																						
Ressources minérales																							
Déchets																							
 Vélo																							
 Bus																							
 Train																							
 Navette maritime																							
 Voiture																							
 Poids-lourd																							
Maitrise d'ouvrage																							
- COBAS - COBAN - Région - Département																							
Principaux financeurs																							
- COBAS - COBAN - Région - Département																							
Partenaires																							
- SNCF - Transdev - UBA																							
Budget prévisionnel																							
- Investissement : 40 k€ (études) - Fonctionnement : 1 M€/an (Coût d'exploitation des services de trains supplémentaires sur le territoire de la COBAS)																							
Lien avec les autres actions																							
Action B.4																							

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.

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 - Taux de personnes disposant d'un abonnement en transports collectifs (EMC²)	Moyen à long terme



B - RENDRE PLUS ATTRACTIF LES RESEAUX DE TRANSPORT COLLECTIFS ET FAVORISER L'INTERMODALITE

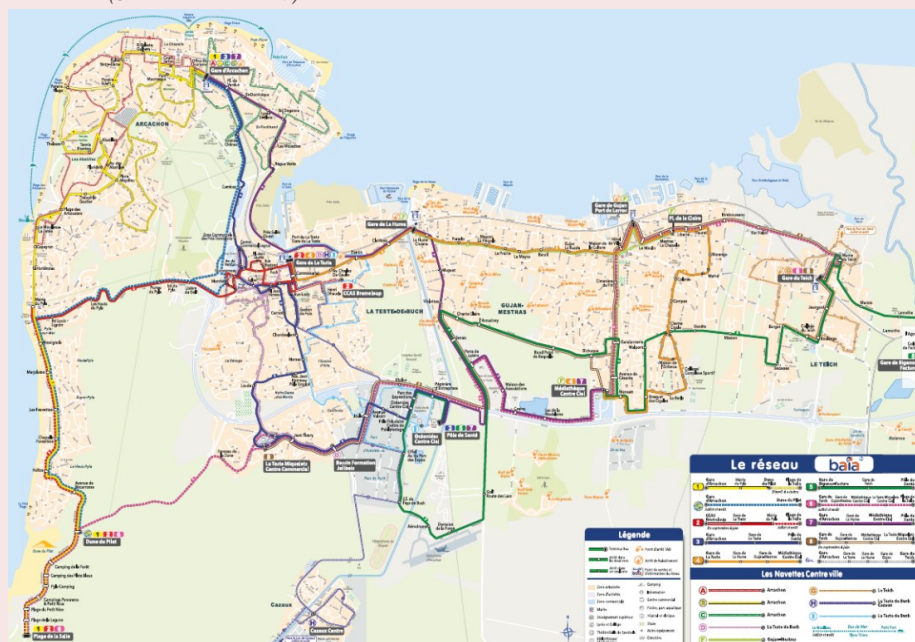
Action 4 : Hiérarchiser et renforcer le réseau de bus



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.

Plan du réseau Baïa (Source : Baïa 2019)



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.



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 TPRM, 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 de 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

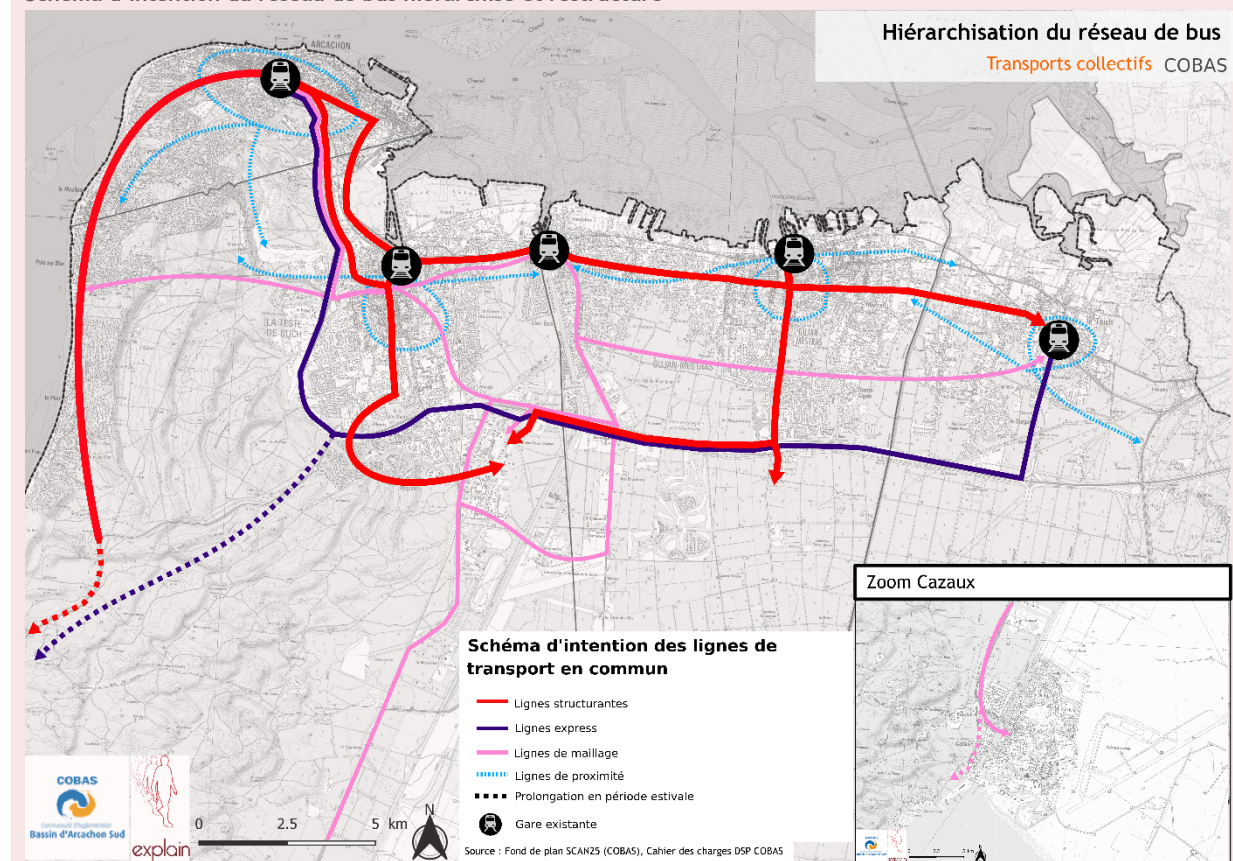
Action 4 : Hiérarchiser et renforcer le réseau de bus

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.

Schéma d'intention du réseau de bus hiérarchisé et restructuré



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.



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 I.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).



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																						
Marche à pied Vélo Bus Train Navette maritime Voiture Poids-lourd	<table> <tr><td>Air</td><td>++</td></tr> <tr><td>GES</td><td>++</td></tr> <tr><td>Energie</td><td>++</td></tr> <tr><td>Bruit</td><td>+</td></tr> <tr><td>Milieus naturels et biodiversité</td><td></td></tr> <tr><td>Consommation d'espace</td><td></td></tr> <tr><td>Risques naturels et technologiques</td><td></td></tr> <tr><td>Paysage - Patrimoine</td><td></td></tr> <tr><td>Eau / sol</td><td></td></tr> <tr><td>Ressources minérales</td><td></td></tr> <tr><td>Déchets</td><td></td></tr> </table>	Air	++	GES	++	Energie	++	Bruit	+	Milieus naturels et biodiversité		Consommation d'espace		Risques naturels et technologiques		Paysage - Patrimoine		Eau / sol		Ressources minérales		Déchets	
Air	++																						
GES	++																						
Energie	++																						
Bruit	+																						
Milieus naturels et biodiversité																							
Consommation d'espace																							
Risques naturels et technologiques																							
Paysage - Patrimoine																							
Eau / sol																							
Ressources minérales																							
Déchets																							
Maitrise d'ouvrage	La restructuration et hiérarchisation des lignes de bus (4 niveaux de ligne) permettront de rendre le réseau de bus plus attractif et favorisera l'usage de ce mode collectif moins polluant, énergivore et émetteur de GES.																						
COBAS	L'optimisation des temps de trajet et du nombre d'arrêts, l'augmentation des amplitudes horaires des lignes, et la prise en compte des futures zones d'aménagements urbains iront également dans ce sens.																						
Principaux financeurs	Le renforcement de la desserte de la base de Cazaux (fonctionnement le dimanche, adaptation aux horaires de travail, création d'un arrêt de bus) permettra de limiter de manière importante l'usage de la voiture sur cet axe de déplacement domicile-travail et les impacts négatifs liés.																						
COBAS	Enfin, l'ajustement des services de transport à la demande (adaptation au nouveau réseau de bus) contribuera à l'usage de ces services dont les impacts négatifs (Air, GES, énergie) sont moins importants sur l'environnement.																						
Partenaires																							
- Communes - Exploitant du réseau de transport collectif urbain																							
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 - 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)	Moyen terme																						



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).

Brochure publicitaire du parc relais à Arcachon (Source : COBAS 2019)



Parc relais complet à Arcachon (Source : Explain)



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 recensés en été 2022, et 55 227 tickets de bus vendus (source : bilan d'activité parkings relais 2022).



B - RENDRE PLUS ATTRACTIF LES RESEAUX DE TRANSPORT COLLECTIFS ET FAVORISER L'INTERMODALITE

Action 5 : Faciliter l'accès aux sites touristiques tous modes



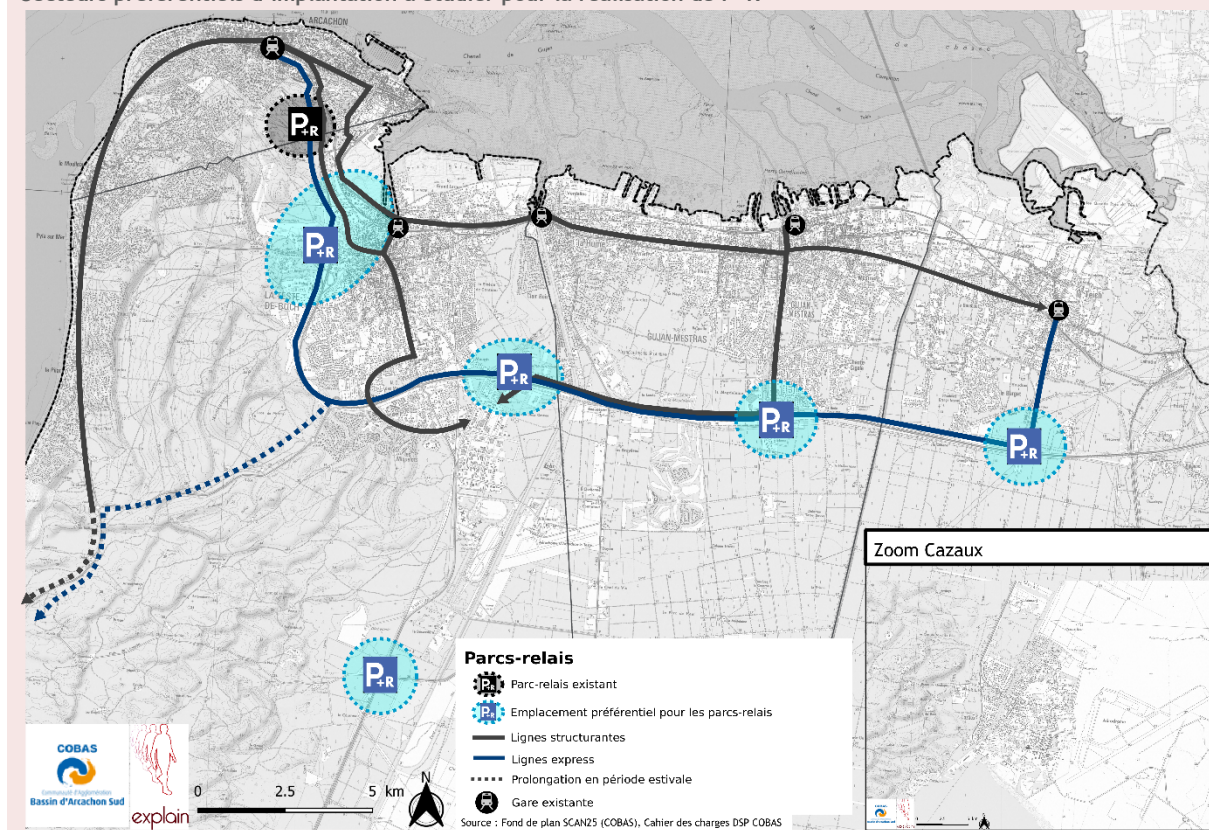
OBJECTIFS ET ENJEUX

- 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.

Secteurs préférentiels d'implantation à étudier pour la réalisation de P+R





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. action H.23).
- 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)





B - RENDRE PLUS ATTRACTIF LES RESEAUX DE TRANSPORT COLLECTIFS ET FAVORISER L'INTERMODALITE

Action 5 : Faciliter l'accès aux sites touristiques tous modes

Mode de transport	IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX																						
 Marche à pied	<table><tr><td>Air</td><td>+</td></tr><tr><td>GES</td><td>+</td></tr><tr><td>Energie</td><td>+</td></tr><tr><td>Bruit</td><td></td></tr><tr><td>Milieus naturels et biodiversité</td><td>+-</td></tr><tr><td>Consommation d'espace</td><td>--</td></tr><tr><td>Risques naturels et technologiques</td><td>-</td></tr><tr><td>Paysage - Patrimoine</td><td>+</td></tr><tr><td>Eau / sol</td><td>+</td></tr><tr><td>Ressources minérales</td><td>-</td></tr><tr><td>Déchets</td><td>-</td></tr></table>	Air	+	GES	+	Energie	+	Bruit		Milieus naturels et biodiversité	+-	Consommation d'espace	--	Risques naturels et technologiques	-	Paysage - Patrimoine	+	Eau / sol	+	Ressources minérales	-	Déchets	-
Air	+																						
GES	+																						
Energie	+																						
Bruit																							
Milieus naturels et biodiversité	+-																						
Consommation d'espace	--																						
Risques naturels et technologiques	-																						
Paysage - Patrimoine	+																						
Eau / sol	+																						
Ressources minérales	-																						
Déchets	-																						
 Vélo																							
 Bus																							
 Train																							
 Navette maritime																							
 Voiture																							
 Poids-lourd																							
Maitrise d'ouvrage																							
 COBAS																							
 Communes																							
Principaux financeurs																							
 COBAS																							
 Communes																							
 Département																							
Partenaires																							
 Département																							
 Région																							
Budget prévisionnel																							
 Investissement : 2,5 M€																							
Lien avec les autres actions																							
 Actions C.9, C.11, F.17, G.21, H.23																							

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 GES.

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 fraîcheur » 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.

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...)	



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



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.



OBJECTIFS 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 :

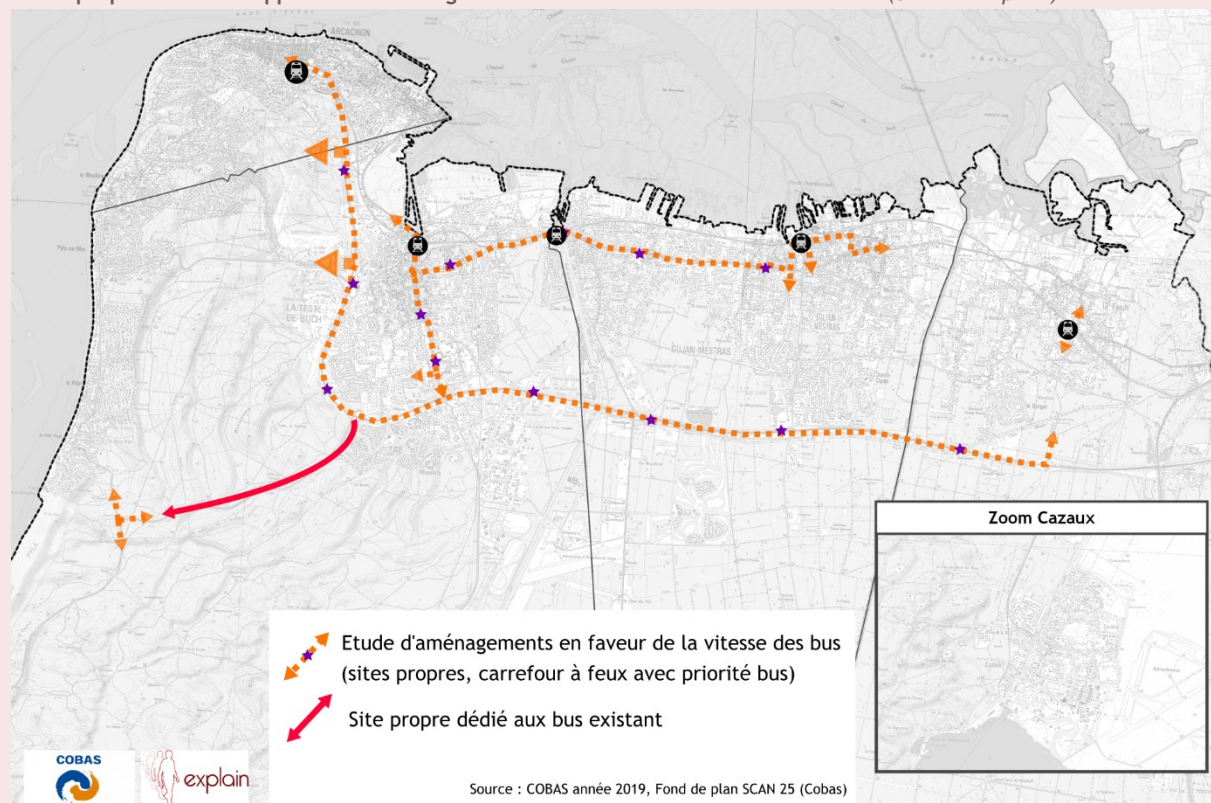
- La faisabilité de **création de sites propres** (voies dédiées à la circulation des bus) en double sens ou à sens unique, sur le réseau intercommunal principal, notamment sur les voies les plus congestionnées (RD650, RN250, RD212 et RD1250). Il sera étudié la possibilité de créer des aménagements en 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.



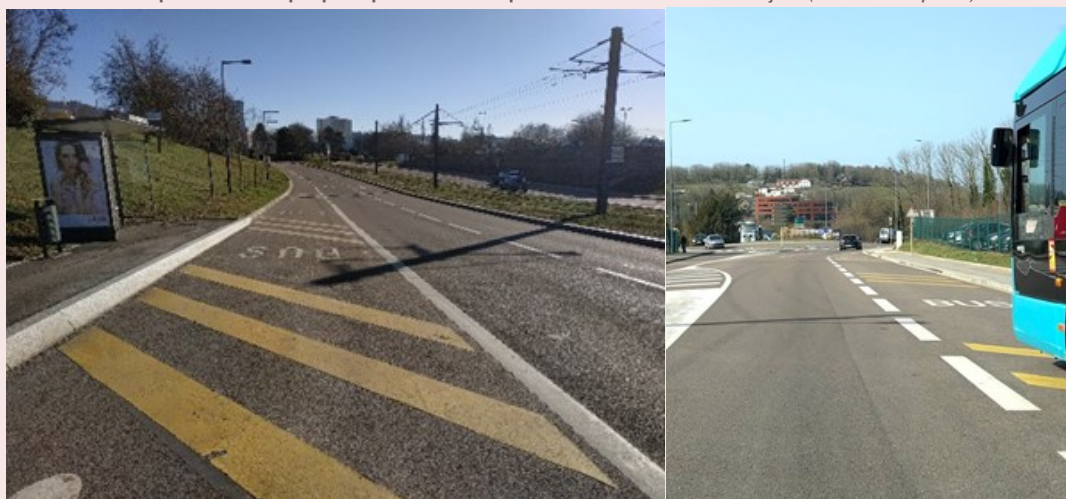
B - RENDRE PLUS ATTRACTIF LES RESEAUX DE TRANSPORT COLLECTIFS ET FAVORISER L'INTERMODALITE

Action 6 : Etudier plusieurs aménagements/équipements en faveur de l'amélioration de la vitesse des bus

Zones propices au développement d'aménagements en faveur de la circulation des bus (Source : Explain)



Exemples de sites propres pour les transports en commun à Besançon (Source : Explain)





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

Mode de transport	IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX
Marche à pied	Air +
Vélo	GES +
Bus	Energie +
Train	Bruit
Navette maritime	Milieux naturels et biodiversité
Voiture	Consommation d'espace -
Poids-lourd	Risques naturels et technologiques
	Paysage - Patrimoine
	Eau / sol
	Ressources minérales
	Déchets
Maitrise d'ouvrage	
COBAS	
Principaux financeurs	
COBAS	
Partenaires	
Communes	
Exploitant du réseau de transport collectif urbain	
Budget prévisionnel	
Investissement : 30 k€	
Lien avec les autres actions	
Action E.14	

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)	



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 (snconnect) 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.

Affichage dynamique aux arrêts de bus - COBAS

(Source : Explain)



Affichage dynamique en gare - COBAS

(Source : Explain)



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



B - RENDRE PLUS ATTRACTIF LES RESEAUX DE TRANSPORT COLLECTIFS ET FAVORISER L'INTERMODALITE

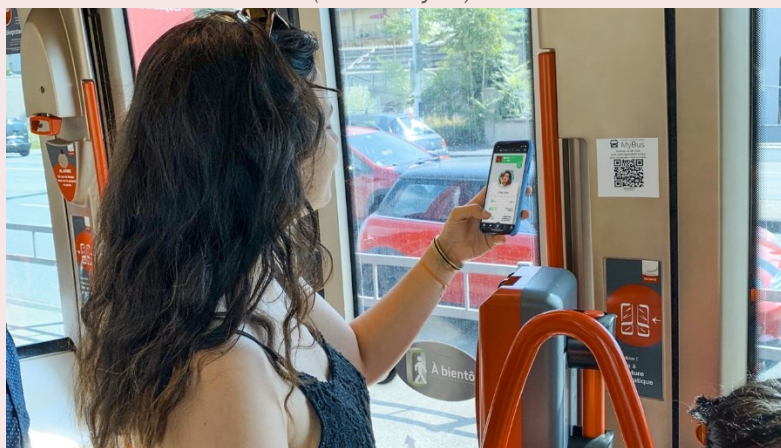
Action 7 : Renforcer et améliorer l'intermodalité et la multimodalité

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.

Ticket dématérialisé sur l'application MyBus
(Source : MyBus)



Exemple d'affichage dynamique
(Source : www.lumiplan.com)



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).



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 transport	IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX																						
 Marche à pied	<table><tr><td>Air</td><td>+</td></tr><tr><td>GES</td><td>+</td></tr><tr><td>Energie</td><td>+</td></tr><tr><td>Bruit</td><td>+</td></tr><tr><td>Milieus naturels et biodiversité</td><td></td></tr><tr><td>Consommation d'espace</td><td></td></tr><tr><td>Risques naturels et technologiques</td><td></td></tr><tr><td>Paysage - Patrimoine</td><td></td></tr><tr><td>Eau / sol</td><td></td></tr><tr><td>Ressources minérales</td><td></td></tr><tr><td>Déchets</td><td></td></tr></table>	Air	+	GES	+	Energie	+	Bruit	+	Milieus naturels et biodiversité		Consommation d'espace		Risques naturels et technologiques		Paysage - Patrimoine		Eau / sol		Ressources minérales		Déchets	
Air	+																						
GES	+																						
Energie	+																						
Bruit	+																						
Milieus naturels et biodiversité																							
Consommation d'espace																							
Risques naturels et technologiques																							
Paysage - Patrimoine																							
Eau / sol																							
Ressources minérales																							
Déchets																							
 Vélo																							
 Bus																							
 Train																							
 Navette maritime																							
 Voiture																							
 Poids-lourd																							
Maitrise d'ouvrage																							
 COBAS																							
 Région																							
Principaux financeurs																							
 COBAS																							
 Région																							
Partenaires																							
 SNCF																							
 COBAN																							
 Bordeaux Métropole																							
Budget prévisionnel																							
 Investissement : 1,75 M€																							
 Fonctionnement : 59 k€/an																							
Lien avec les autres actions																							

L'intégration tarifaire (titres combinés et multimodaux, support unique de transport) et le développement de l'information numérique (développement de titres de transport dématérialisés, d'une application mobile, affichages multimodaux dynamiques) favoriseront l'usage des transports collectifs ainsi que les modes alternatifs à la voiture individuelle.

Ces incidences positives seront produites en matière de réduction des émissions de polluants et de GES, des consommations d'énergie, des nuisances sonores, etc.

Indicateur de suivi et d'évaluation	Calendrier de mise en œuvre
 Nombre de gare(s) et d'arrêt(s) de bus équipé(s) d'affichage multimodal dynamique	 Court à moyen terme
 Part des titres multimodaux dans les ventes de titres	



THEMATIQUE C : POURSUIVRE ET VALORISER LE DEVELOPPEMENT DES MODES ACTIFS (VELOS, MARCHÉ A PIED)





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 Véloodyssée,
- 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 Véloodyssée, 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.

Trottoir aménagé en voie verte - COBAS

(Source : Explain)



Piste cyclable sur trottoir - COBAS

(Source : Explain)





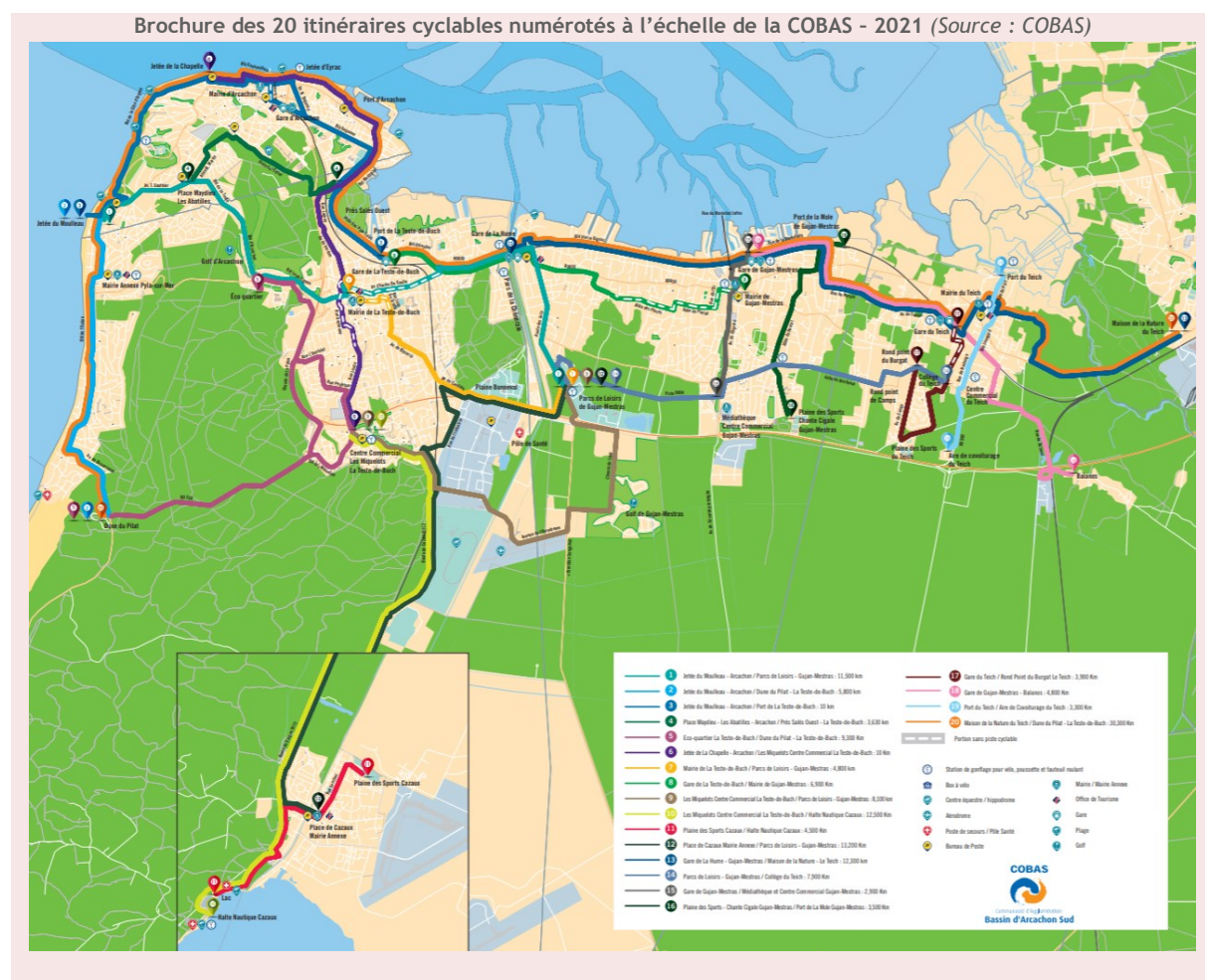
C - POURSUIVRE ET VALORISER LE DEVELOPPEMENT DES MODES ACTIFS

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.





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**.

Exemple de réseau cyclable numéroté à Grenoble (Source : france3-regions.francetvinfo.fr)



Exemple de jalonnement cyclable numéroté, avec temps de parcours (Source : Notice régionale de signalisation et signalétique - Tourisme Bretagne)





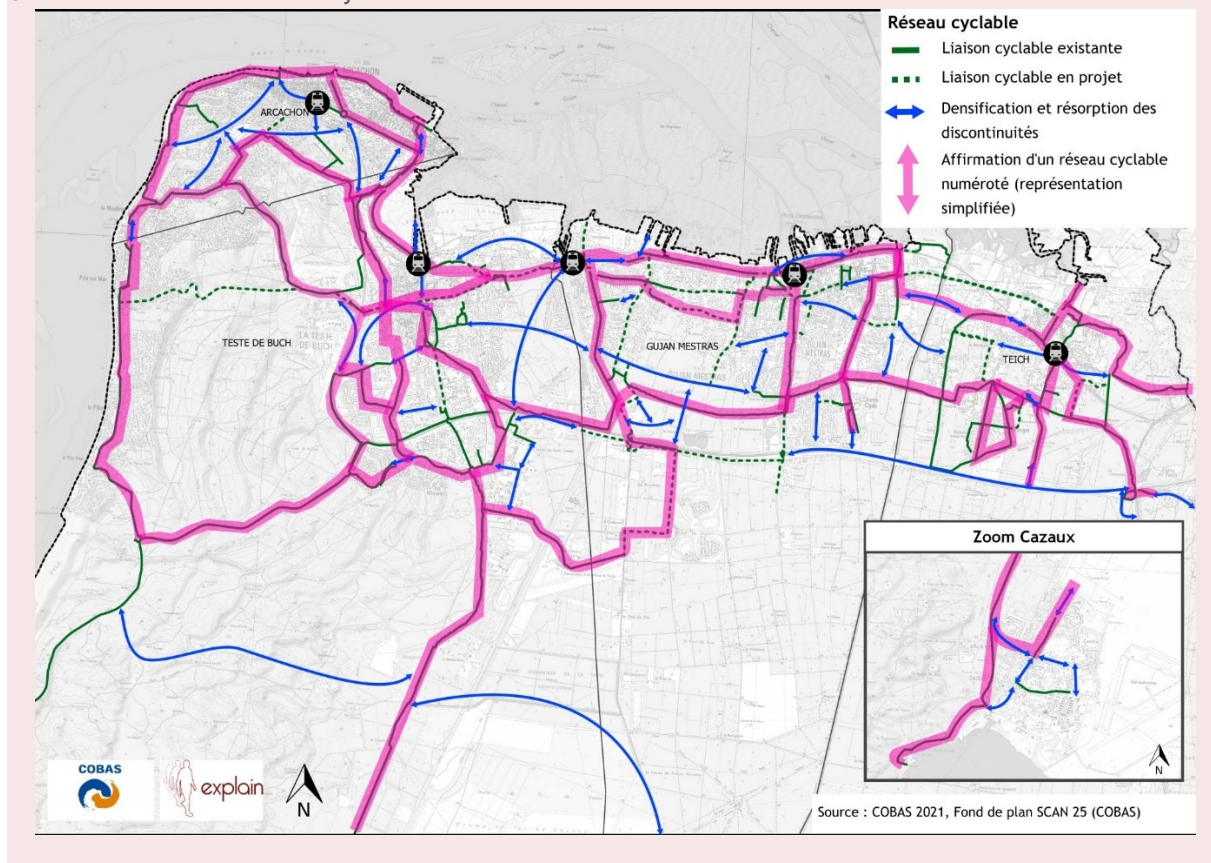
C - Poursuivre et valoriser le développement des modes actifs

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.

Schéma d'intention des liaisons cyclables





C- POURSUIVRE ET VALORISER LE DEVELOPPEMENT DES MODES ACTIFS

Action 8 : Densifier, sécuriser et hiérarchiser le réseau cyclable

Mode de transport



Marche à pied



Vélo



Bus



Train



Navette maritime



Voiture



Poids-lourds

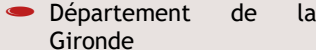
Maitrise d'ouvrage



COBAS



Communes



Département de la Gironde

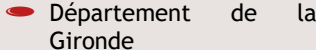
Principaux financeurs



COBAS

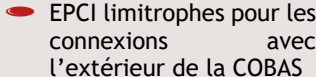


Communes

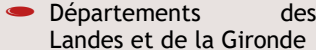


Département de la Gironde

Partenaires



EPCI limitrophes pour les connexions avec l'extérieur de la COBAS



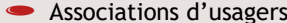
Départements des Landes et de la Gironde



Région

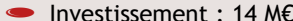


SYBARVAL



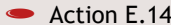
Associations d'usagers

Budget prévisionnel



Investissement : 14 M€

Lien avec les autres actions



Action 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	

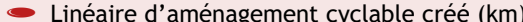
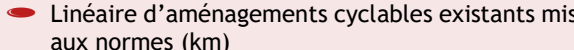
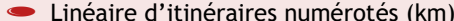
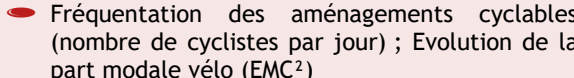
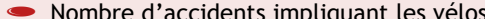
Dans la continuité de la poursuite des projets cyclables en cours et de la résorption des principales discontinuités cyclables, l'action envisage la densification du réseau cyclable actuelle. Celle-ci permettra d'élargir l'offre cyclable et de développer l'usage du vélo. Le vélo est un mode actif de 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
     	



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...).

Stationnement vélo le long des barrières d'un ponton - COBAS (Source : Explain)



Pince-roues sur un lieu touristique - COBAS (Source : Explain)



OBJECTIFS ET ENJEUX

- Augmenter significativement les dispositifs de stationnements vélos, adaptés en fonction des besoins, pour développer la pratique cyclable pour tous



C - Poursuivre et valoriser le développement des modes actifs

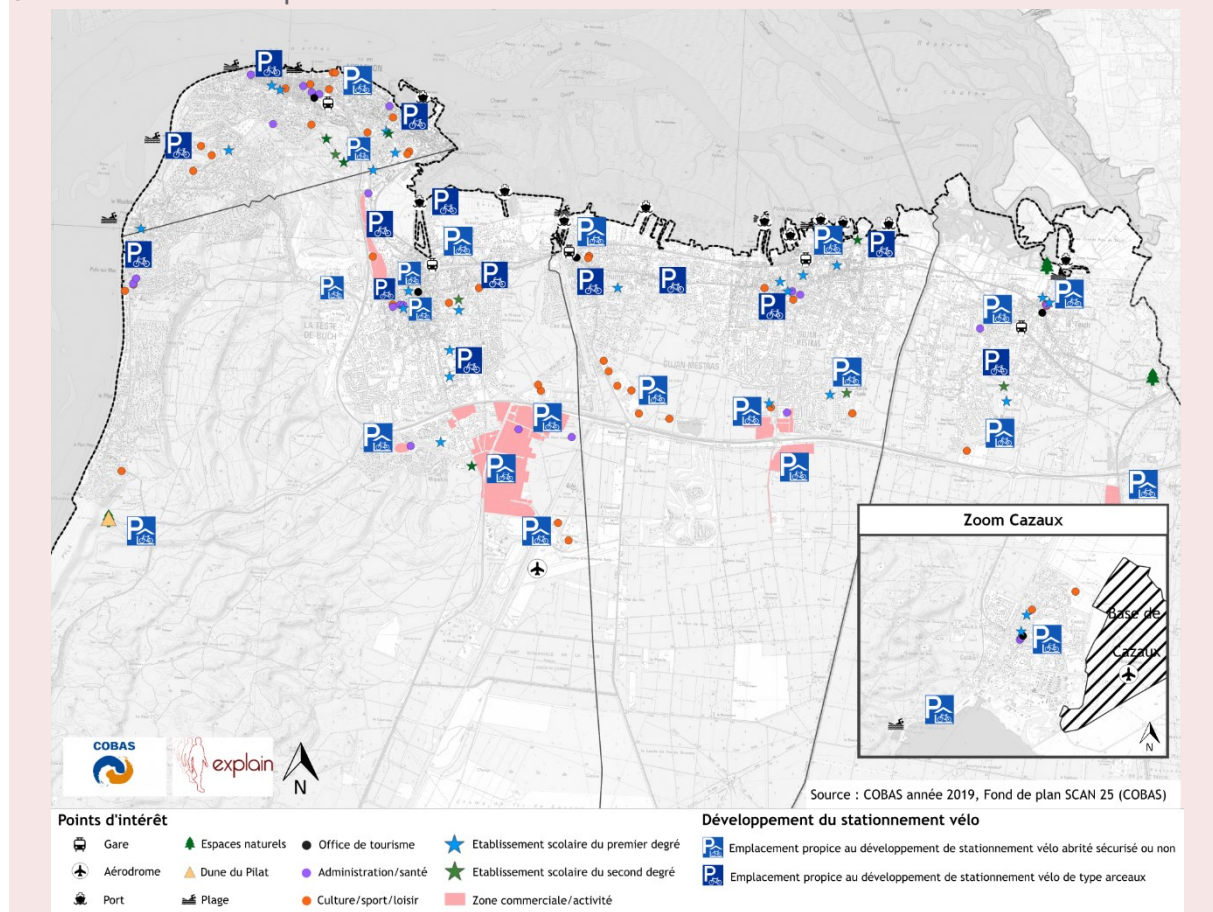
Action 9 : Développer fortement le stationnement vélo

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.

Schéma d'intention de l'implantation du stationnement vélo





C - Poursuivre et valoriser le développement des modes actifs

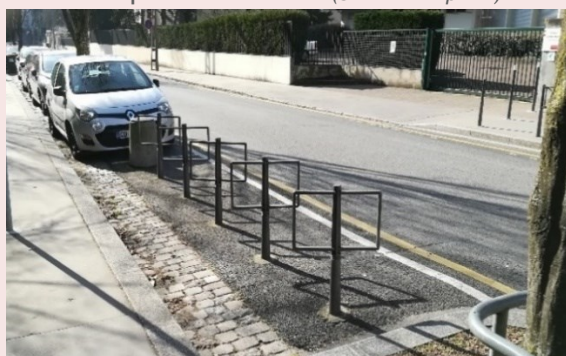
Action 9 : Développer fortement le stationnement vélo

Les futurs stationnements vélos devront être **adaptés aux usages** (courte, moyenne ou longue durée), et respecter les caractéristiques suivantes :

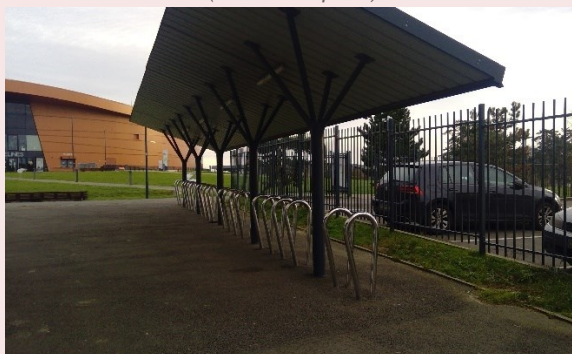
- Une implantation au plus près des endroits à desservir (dans un rayon de 50 mètres) ;
- Un dispositif de fixation permettant d'attacher la roue et le cadre du vélo à un point fixe ;
- Un stationnement non sécurisé (abrité ou non) en centre-ville, au sein des rues commerçantes, à proximité des établissements 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 d'arceaux vélos (Source : Explain)



Exemple d'abris vélo (Source : Explain)



Exemple de box à vélo sécurisé (Source : Site ville Lille)



Exemple de stationnement vélo sécurisé à la gare de la Hume (Source : Explain)





C- POURSUIVRE ET VALORISER LE DEVELOPPEMENT DES MODES ACTIFS

Action 9 : Développer fortement le stationnement vélo

Mode de transport	IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX				
Marche à pied	Air +				
Vélo	GES +				
Bus	Energie +				
Train	Bruit +				
Navette maritime	Milieus naturels et biodiversité				
Voiture	Consommation d'espace				
Poids-lourd	Risques naturels et technologiques				
	Paysage - Patrimoine				
	Eau / sol				
	Ressources minérales				
	Déchets				
Maitrise d'ouvrage					
- COBAS - Communes	L'implantation de dispositifs de stationnement adaptés en fonction des besoins participe à l'encouragement de la pratique cyclable sur le territoire dont les bénéfices pour l'environnement et la santé (qualité de l'air, énergie et GES, bruit) sont indéniables. L'état des lieux du stationnement cyclable et la mise en place d'une étude quantitative en amont favorisera la mise en place de nouveaux stationnements vélo pertinents et attractifs pour le développement de ce mode actif.				
Principaux financeurs	MESURES ENVIRONNEMENTALES COMPLEMENTAIRES				
- COBAS - Communes - Région	Le stationnement vélo sera implanté dans des espaces artificialisés existants.				
Partenaires	INDICATEURS DE SUIVI ET D'EVALUATION ET CALENDRIER				
SNCF pour le stationnement en gare	<table> <tr> <th>Indicateur de suivi et d'évaluation</th><th>Calendrier de mise en œuvre</th></tr> <tr> <td> - Nombre de stationnements vélos implantés par type (abris, arceaux et sécurisés) - Part des pôles générateurs disposant de stationnements vélos - Nombre de places de stationnement sécurisées dans les gares </td><td> - Court à moyen terme </td></tr> </table>	Indicateur de suivi et d'évaluation	Calendrier de mise en œuvre	- Nombre de stationnements vélos implantés par type (abris, arceaux et sécurisés) - Part des pôles générateurs disposant de stationnements vélos - Nombre de places de stationnement sécurisées dans les gares	Court à moyen terme
Indicateur de suivi et d'évaluation	Calendrier de mise en œuvre				
- Nombre de stationnements vélos implantés par type (abris, arceaux et sécurisés) - Part des pôles générateurs disposant de stationnements vélos - Nombre de places de stationnement sécurisées dans les gares	Court à moyen terme				
Budget prévisionnel					
Investissement : 0,34 M€					
Lien avec les autres actions					
B.5					



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



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.

Station VAE (Vélo à Assistance Electrique) en libre-service à St-Nazaire
(Source : www.saintnazaire.fr)



Station de vélos en libre-service sur la COBAS
(Source : Pays Barval SD)





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.

Service de freefloating Indigo Weel à Bordeaux. Les vélos sont déposés sur les arceaux identifiés comme des stations virtuelles sur l'application mobile. Le vélo doit être attaché et verrouillé pour que la location se termine. (Source : www.group-indigo.com)



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.

Station de réparation en libre-service à Montreuil
(Source : Explain)





C- POURSUIVRE ET VALORISER LE DEVELOPPEMENT DES MODES ACTIFS

Action 10 : Mettre en place des services vélos

Mode de transport	IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX																						
 Marche à pied	<table><tr><td>Air</td><td>+</td></tr><tr><td>GES</td><td>+</td></tr><tr><td>Energie</td><td>+</td></tr><tr><td>Bruit</td><td>+</td></tr><tr><td>Milieux naturels et biodiversité</td><td></td></tr><tr><td>Consommation d'espace</td><td></td></tr><tr><td>Risques naturels et technologiques</td><td></td></tr><tr><td>Paysage - Patrimoine</td><td></td></tr><tr><td>Eau / sol</td><td></td></tr><tr><td>Ressources minérales</td><td></td></tr><tr><td>Déchets</td><td></td></tr></table>	Air	+	GES	+	Energie	+	Bruit	+	Milieux naturels et biodiversité		Consommation d'espace		Risques naturels et technologiques		Paysage - Patrimoine		Eau / sol		Ressources minérales		Déchets	
Air	+																						
GES	+																						
Energie	+																						
Bruit	+																						
Milieux naturels et biodiversité																							
Consommation d'espace																							
Risques naturels et technologiques																							
Paysage - Patrimoine																							
Eau / sol																							
Ressources minérales																							
Déchets																							
 Vélo																							
 Bus																							
 Train																							
 Navette maritime																							
 Voiture																							
 Poids-lourd																							
Maitrise d'ouvrage																							
 COBAS																							
Principaux financeurs																							
 COBAS																							
 Communes																							
Partenaires																							
 Communes																							
 Associations cyclistes																							
 Offices de tourisme																							
Budget prévisionnel																							
 Investissement : 52 k€																							
Lien avec les autres actions																							
MESURES ENVIRONNEMENTALES COMPLEMENTAIRES																							
L'étude d'un service de location de vélos sur le territoire permettra d'analyser si cette pratique peut être développée sur le territoire et à quelle échelle.																							
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.																							
Les services (location, gonflage, réparation et entretien) seront proposés à proximité des sites stratégiques, ce qui permettra de favoriser l'intermodalité et l'usage d'autres modes alternatifs à la voiture individuelle dont les impacts négatifs sont réduits.																							
INDICATEURS DE SUIVI ET D'EVALUATION																							
Indicateur de suivi et d'évaluation	Calendrier de mise en œuvre																						
 Nombre d'ateliers de réparation implantés	 Long terme																						
 Nombre de stations de gonflage implantées																							
 Nombre de vélos classiques ou électriques mis en location et loués par an																							



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.

Signalétique cœur de ville - La Teste-de-Buch (Source : Explain)



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



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 jalonement 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 banc végétalisé
(Source : www.tolerie-forezienne.com)



Exemple de nudges - passage piéton incitatif à la réduction des vitesses
(Source : demainlaville.com)





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)



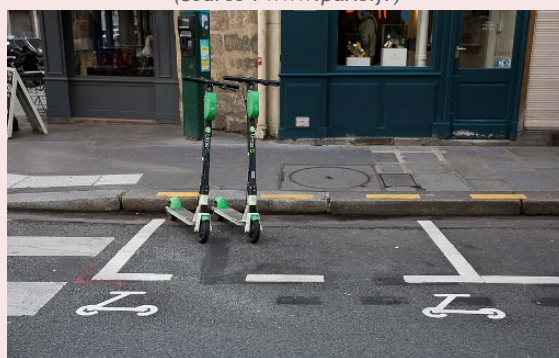
L'accompagnement du développement **des engins de déplacements personnels** se fera par la **sensibilisation** des usagers, notamment dans les établissements scolaires et au sein des entreprises (en lien avec les actions I.26). Des veilles sur les nouvelles mobilités seront programmées pour renforcer 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)





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 transport	IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX																						
 Marche à pied	<table><tr><td>Air</td><td>+</td></tr><tr><td>GES</td><td>+</td></tr><tr><td>Energie</td><td>+</td></tr><tr><td>Bruit</td><td>+</td></tr><tr><td>Milieux naturels et biodiversité</td><td></td></tr><tr><td>Consommation d'espace</td><td></td></tr><tr><td>Risques naturels et technologiques</td><td></td></tr><tr><td>Paysage - Patrimoine</td><td>+</td></tr><tr><td>Eau / sol</td><td></td></tr><tr><td>Ressources minérales</td><td></td></tr><tr><td>Déchets</td><td></td></tr></table>	Air	+	GES	+	Energie	+	Bruit	+	Milieux naturels et biodiversité		Consommation d'espace		Risques naturels et technologiques		Paysage - Patrimoine	+	Eau / sol		Ressources minérales		Déchets	
Air	+																						
GES	+																						
Energie	+																						
Bruit	+																						
Milieux naturels et biodiversité																							
Consommation d'espace																							
Risques naturels et technologiques																							
Paysage - Patrimoine	+																						
Eau / sol																							
Ressources minérales																							
Déchets																							
 Vélo																							
 Bus																							
 Train																							
 Navette maritime																							
 Voiture																							
 Poids-lourd																							
Maitrise d'ouvrage																							
 Communes																							
Principaux financeurs																							
 Communes																							
 COBAS																							
Partenaires																							
 COBAS																							
Budget prévisionnel																							
 Investissement : 1 M€																							
Lien avec les autres actions																							
 Action I.26																							

L'identification en amont des lieux pour lesquels il est important de donner aux piétons confort et sécurité est tout d'abord un prérequis pour la mise en œuvre d'aménagements piétons pertinents.

Les aménagements piétons prévus (jalonnement piéton, la réalisation d'aménagements plus qualitatifs, développement d'expérimentations et innovations, tournées vers le numérique, l'environnement et le ludique) permettront de développer l'usage de la marche. La marche est bénéfique notamment pour la santé mais est aussi une alternative aux modes de déplacements motorisés (voiture individuelle notamment) dont les impacts sur l'environnement sont globalement négatifs.

Ces aménagements qualitatifs engendreront par ailleurs une plus-value paysagère notable.

Indicateur de suivi et d'évaluation	Calendrier de mise en œuvre
 Nombre de kilomètres jalonnés pour les piétons	 Court à moyen terme
 Nombre et type d'aménagement piéton réalisé	
 Nombre d'espaces de stationnement dédiés aux engins de déplacements personnels réalisés	



THEMATIQUE D : COORDONNER ET FACILITE LA MISE EN ACCESSIBILITE





D- COORDONNER ET FACILITER LA MISE EN ACCESSIBILITE

Action 12 : Assurer une mise en œuvre coordonnée des différents documents stratégiques



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.



D- COORDONNER ET FACILITER LA MISE EN ACCESSIBILITE

Action 12 : Assurer une mise en œuvre coordonnée des différents documents stratégiques

Mode de transport	DESCRIPTIF DE L'ACTION																						
 Marche à pied	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.																						
 Vélo																							
 Bus																							
 Train																							
 Navette maritime																							
 Voiture																							
 Poids-lourd																							
Maitrise d'ouvrage	COBAS																						
Principaux financeurs																							
COBAS	IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX Aucun impact environnemental induit par l'action. <table><tr><td>Air</td><td></td></tr><tr><td>GES</td><td></td></tr><tr><td>Energie</td><td></td></tr><tr><td>Bruit</td><td></td></tr><tr><td>Milieux naturels et biodiversité</td><td></td></tr><tr><td>Consommation d'espace</td><td></td></tr><tr><td>Risques naturels et technologiques</td><td></td></tr><tr><td>Paysage - Patrimoine</td><td></td></tr><tr><td>Eau / sol</td><td></td></tr><tr><td>Ressources minérales</td><td></td></tr><tr><td>Déchets</td><td></td></tr></table>	Air		GES		Energie		Bruit		Milieux naturels et biodiversité		Consommation d'espace		Risques naturels et technologiques		Paysage - Patrimoine		Eau / sol		Ressources minérales		Déchets	
Air																							
GES																							
Energie																							
Bruit																							
Milieux naturels et biodiversité																							
Consommation d'espace																							
Risques naturels et technologiques																							
Paysage - Patrimoine																							
Eau / sol																							
Ressources minérales																							
Déchets																							
Partenaires																							
- Communes - Région - Département																							
Budget prévisionnel																							
Fonctionnement : 5 k€/an (équivalent à 1/8 ETP)																							
Lien avec les autres actions																							
D.13																							

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



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



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.



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



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.

Exemple de bande de guidage pour les mal-voyants PMR
(Source : Cerema)



Exemple de traversée piétonne accessible
(Source : Cerema)



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.



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 transport	IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX
 Marche à pied	Air +
 Vélo	GES +
 Bus	Energie +
 Train	Bruit +
 Navette maritime	Milieux naturels et biodiversité
 Voiture	Consommation d'espace
 Poids-lourd	Risques naturels et technologiques
	Paysage - Patrimoine
	Eau / sol
	Ressources minérales
	Déchets
Maitrise d'ouvrage	
 COBAS	
 Communes	
 Région	
 Département	
Principaux financeurs	
 COBAS	
 Communes	
 Région	
 Département	
Partenaires	
 Associations	
 COBAN	
 Sybarval	
Budget prévisionnel	
 Investissement : 2,5 M€	
Lien avec les autres actions	
 Actions B.3, C.11 et D.12	

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).

Indicateur de suivi et d'évaluation	Calendrier de mise en œuvre
 Nombre de kilomètres de voirie rendus accessibles	 Court à long terme
 Nombre d'arrêts de bus accessibles par commune	
 Nombre de consultations du système audio Baïa	
 Nombre de consultations de la carte des arrêts et cheminements accessibles	



THEMATIQUE E : MAITRISER ET SECURISER LA CIRCULATION ROUTIERE ET FAVORISER LA MULTIMODALITE





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 :

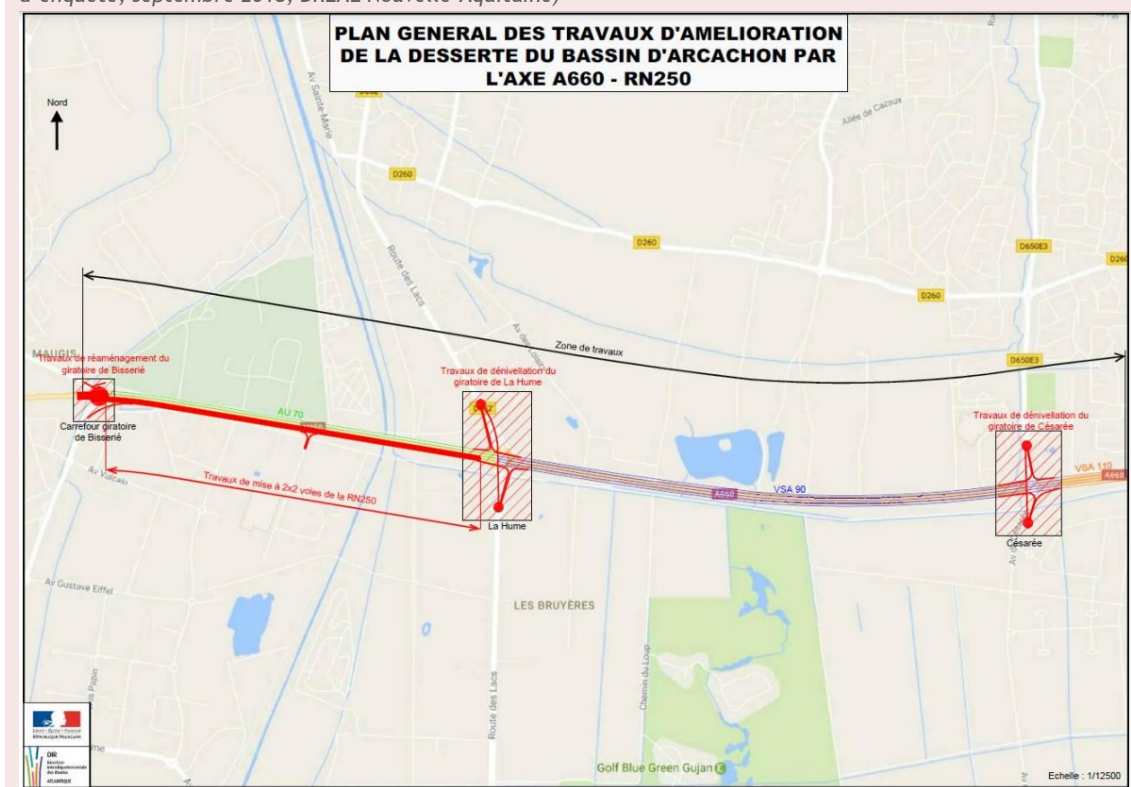
- Une révision du plan de circulation de la Teste-de-Buch a été engagée en 2021. L'objectif est de trouver les meilleures solutions permettant de rationaliser les sens de circulation pour faciliter les déplacements à pied et à vélo. L'étude concerne le centre-Ville de La Teste de Buch, entre le Port 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.



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)



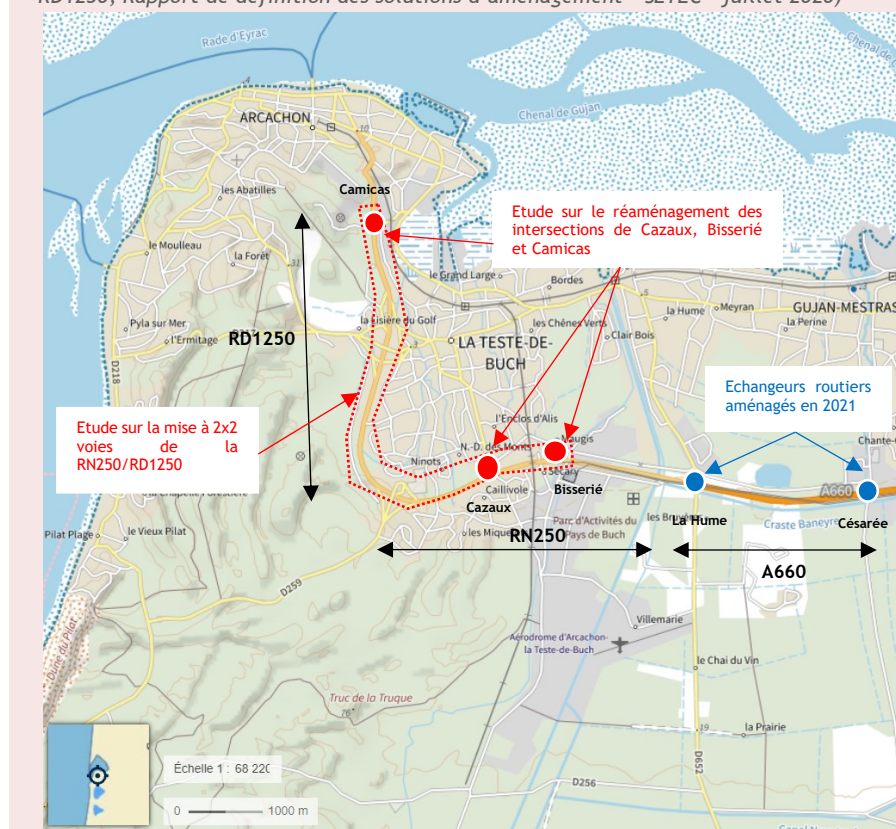


E- MAITRISER ET SECURISER LA CIRCULATION ROUTIERE, ET FAVORISER LA MULTIMODALITE

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.

Plan de l'étude sur la poursuite de l'amélioration de la desserte sur l'axe RN250/RD1250
(Source : Carte réalisée par Explain (fond de plan : IGN - Géoportail) ; Données issues du document : Poursuite de l'amélioration de la desserte du Bassin d'Arcachon Sud sur l'axe RN250 - RD1250, Rapport de définition des solutions d'aménagement - SETEC - juillet 2020)



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.

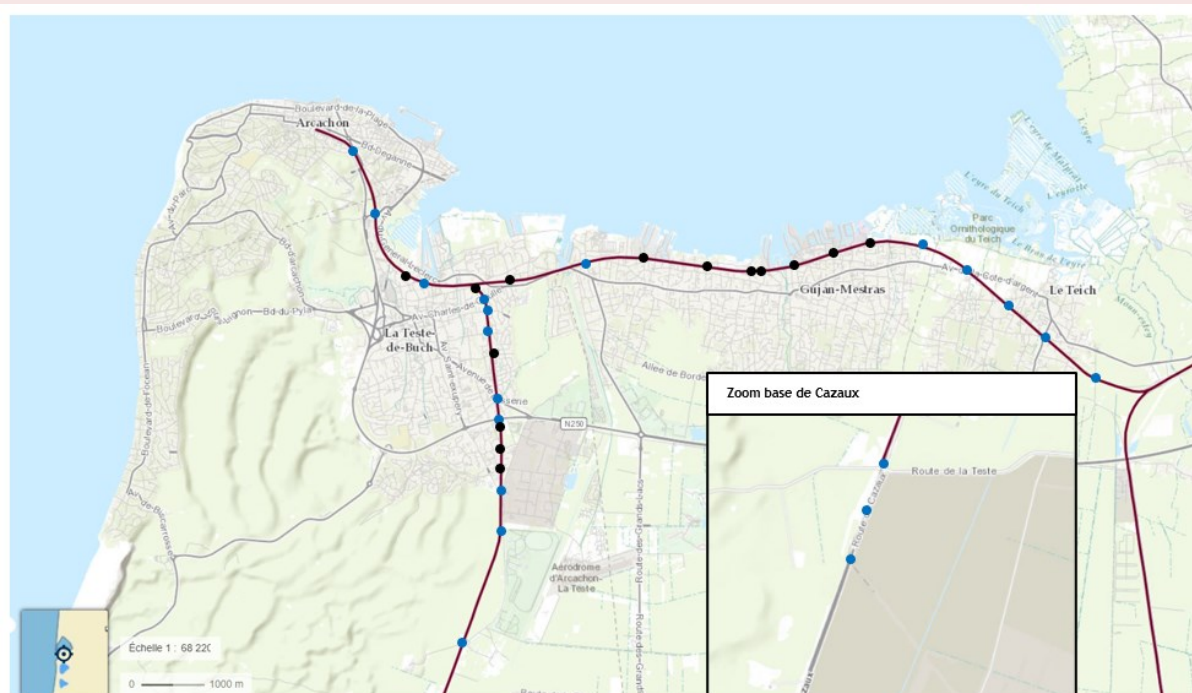


E- MAITRISER ET SECURISER LA CIRCULATION ROUTIERE, ET FAVORISER LA MULTIMODALITE

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.

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



● Passage à niveau ● Passage à niveau emprunté par les circuits scolaires

Exemple de passage à niveaux sans espace piéton sur la COBAS (Source : Google Maps)



Exemple de passage à niveau avec uniquement des panneaux de signalisation sur la COBAS (Source : Google Maps)





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

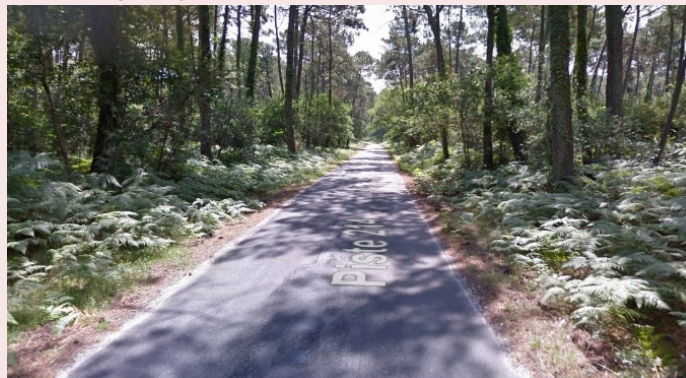
- Sécuriser les conditions de déplacements sur le réseau routier et les franchissements des passages à niveau
- Rééquilibrer le partage de la voirie, en accordant plus de place aux modes alternatifs à l'automobile sur les voies de liaison interquartiers et intercommunales

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 largeur 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.

Piste forestière 214
(Source : Google Maps)





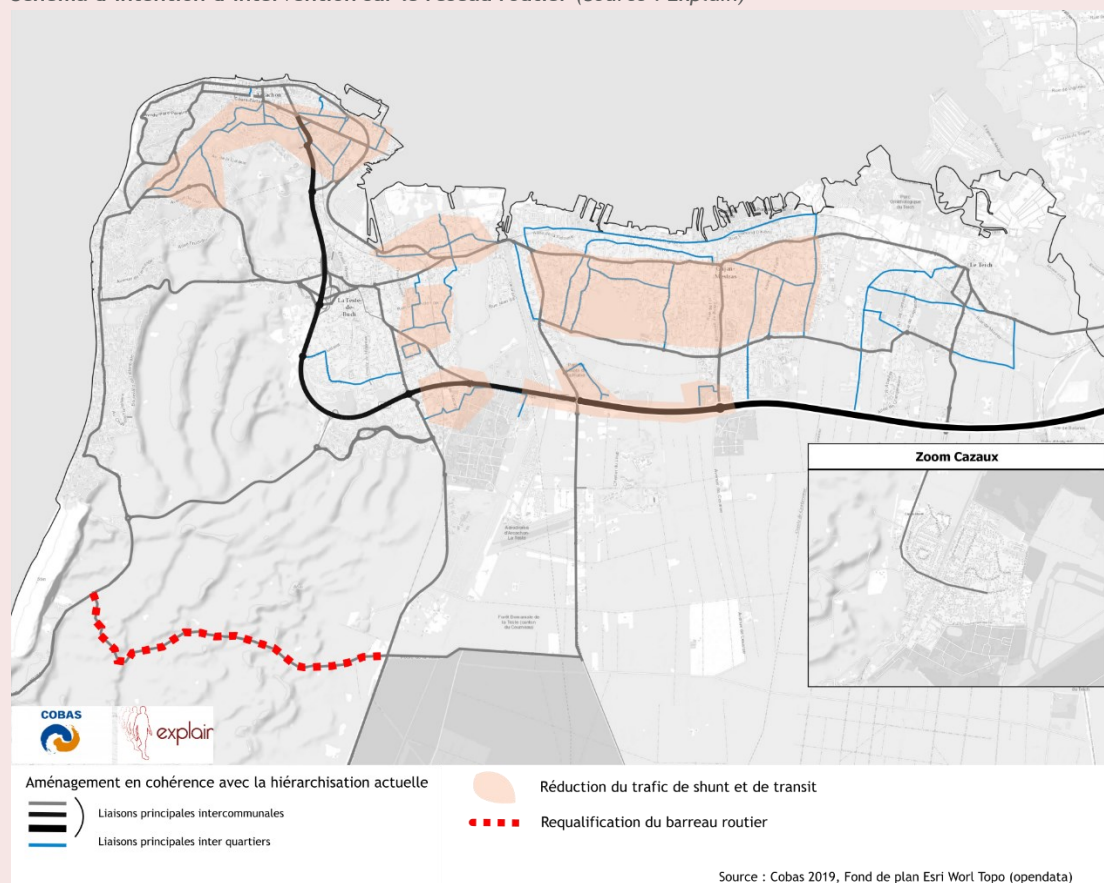
E- MAITRISER ET SECURISER LA CIRCULATION ROUTIERE, ET FAVORISER LA MULTIMODALITE

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.

Schéma d'intention d'intervention sur le réseau routier (Source : Explain)





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	IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX
 Marche à pied	Air +
 Vélo	GES +
 Bus	Energie +
 Train	Bruit
 Navette maritime	Milieux naturels et biodiversité -
 Voiture	Consommation d'espace -
 Poids-lourd	Risques naturels et technologiques +-
	Paysage - Patrimoine
	Eau / sol
	Ressources minérales -
	Déchets -
Maitrise d'ouvrage	
 COBAS	
 Communes	
 Etat	
 Région	
 Département	
 SNCF	
Principaux financeurs	
 COBAS	
 Communes	
 Etat	
 Région	
 Département	
Partenaires	
 Gestionnaires de voirie	
 Syndicat Mixte de la Grande Dune du Pilat	
 Armée (Base de Cazaux)	
Budget prévisionnel	
 Investissement : 25 M€	
Lien avec les autres actions	
 Actions B.4, B.6, C.8, E.15	

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.

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



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.



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)



OBJECTIFS ET ENJEUX

- Apaiser les vitesses de circulation, en faveur des modes actifs
- Améliorer la sécurité et la qualité du cadre de vie



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

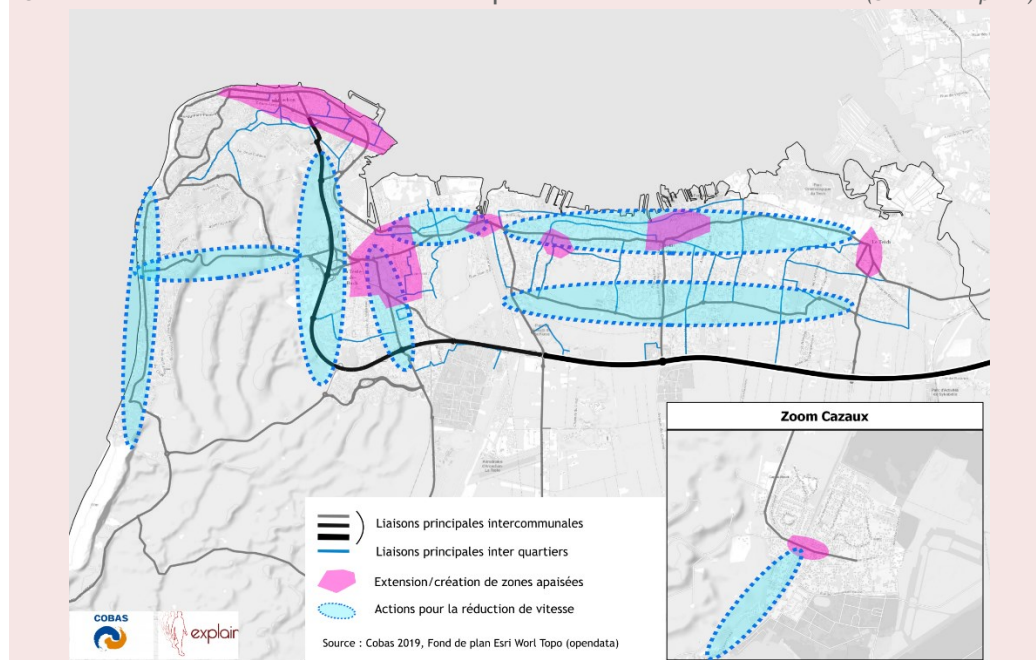
DESCRIPTIF DE L'ACTION

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 I.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.

Schéma d'intention des actions en faveur de l'apaisement des vitesses de circulation (Source : Explain)





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 +
 Bus	Energie +
 Train	Bruit ++
 Navette maritime	Milieux naturels et biodiversité
 Voiture	Consommation d'espace
 Poids-lourd	Risques naturels et technologiques ++
Maitrise d'ouvrage	Paysage - Patrimoine
• Communes	Eau / sol
• Département	Ressources minérales
Principaux financeurs	Déchets
• Communes	
• Département	
• COBAS	
Partenaires	
• Aucun	
Budget prévisionnel	
• Investissement : 7,3 M€	
Lien avec les autres actions	
• Action I.26	

Les actions de réduction de la vitesse et l'extension des zones apaisées existantes seront bénéfiques vis-à-vis :

- De la diminution des nuisances sonores ;
- De la réduction du risque d'accident et du risque lié au transport de matières dangereuses ;
- De la diminution de la pollution atmosphérique, des consommations d'énergie et des émissions de GES.
- Les dispositions et aménagements qui seront mises en place permettront de réduire significativement les vitesses et d'augmenter l'usage des modes actifs (marche, vélo notamment).

INDICATEURS DE SUIVI ET D'EVALUATION

Indicateur de suivi et d'évaluation	Calendrier de mise en œuvre
• Nombre de kilomètres de voirie apaisée	• Moyen terme
• Nombre de kilomètres de voies aménagées en faveur du respect des limitations de vitesse	



THEMATIQUE F : DEVELOPPER LES PRATIQUES D'ECOMOBILITE





F - DEVELOPPER LES PRATIQUES D'ECOMOBILITE

Action 16 : Poursuivre le renouvellement des véhicules par des modes moins polluants



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.

Bornes IRVE au Moulleau
(Source : Explain)



Borne IRVE à Arcachon
(Source : Explain)



OBJECTIFS ET ENJEUX

- 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

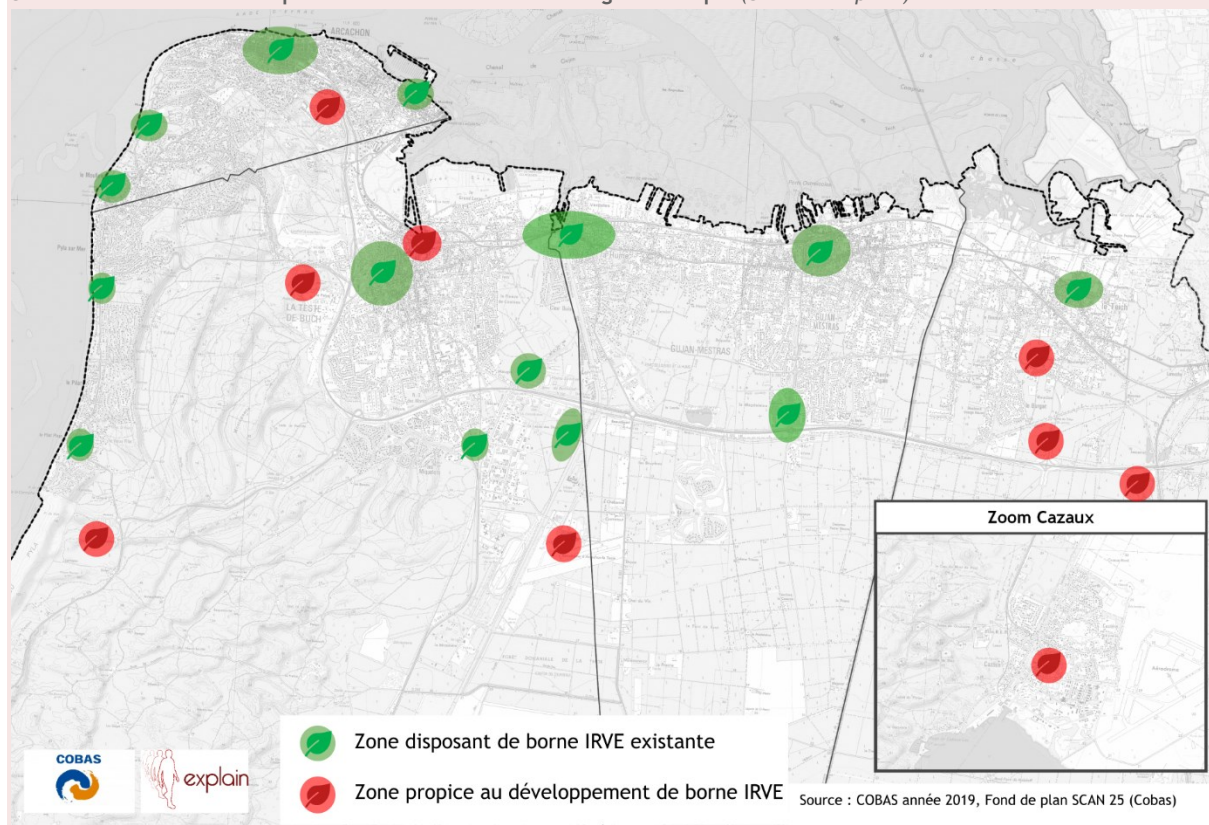
Action 16 : Poursuivre le renouvellement des véhicules par des modes moins polluants

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.

Schéma d'intention de l'implantation des bornes de recharge électrique (Source : Explain)



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.





F - DEVELOPPER LES PRATIQUES D'ECOMOBILITE

Action 16 : Poursuivre le renouvellement des véhicules par des modes moins polluants

Mode de transport	IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX
Marche à pied	Air +
Vélo	GES +
Bus	Energie +
Train	Bruit +
Navette maritime	Milieux naturels et biodiversité
Voiture	Consommation d'espace
Poids-lourd	Risques naturels et technologiques
	Paysage - Patrimoine
	Eau / sol
	Ressources minérales
	Déchets
Maitrise d'ouvrage	
Communes	L'ajout de stations de recharge pour les véhicules électriques ou hybrides rechargeables permettra de développer leur usage sur le territoire.
Principaux financeurs	
Communes	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). Ils sont également plus silencieux.
SDEEG	Des impacts négatifs sont toutefois à prendre en compte sur l'ensemble du cycle de vie (construction et traitement des batteries usagées).
Partenaires	
COBAS	MESURES ENVIRONNEMENTALES COMPLEMENTAIRES
SDEEG	L'implantation des bornes de recharge sur des espaces artificialisés existants sera privilégiée.
Département	
Budget prévisionnel	
Investissement : 0,3 M€	
Fonctionnement : 4 k€/an	
Lien avec les autres actions	
Actions B.5 et F.17	
INDICATEURS DE SUIVI ET D'EVALUATION	
Indicateur de suivi et d'évaluation	Calendrier de mise en œuvre
Nombre de bornes de recharge électriques implantées	Moyen terme
Fréquentation des bornes de recharge électriques	



F - DEVELOPPER LES PRATIQUES D'ECOMOBILITE

Action 17 : Améliorer et développer les mobilités alternatives



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 total 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 ».

Aire de covoiturage de l'allée Perrault - COBAS
(Source : Explain)



OBJECTIFS 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.

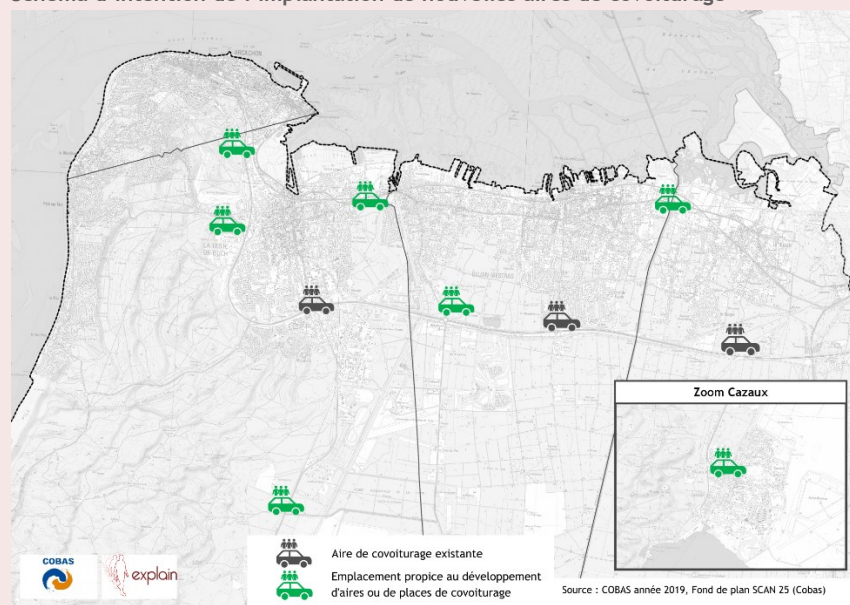
Les aires de covoiturage (actuelles et futures) seront aménagées comme de **véritables pôles multimodaux avec des services intégrés variés**, comme : des bornes de recharges (cf. action F.16), du jalonnement piéton et cyclable (cf. action C.11), des aménagements cyclables (cf. action C.8), des stationnements 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).

Signalisation aire de covoiturage adaptée (Source : Cerema)



Schéma d'intention de l'implantation de nouvelles aires de covoiturage





F - DEVELOPPER LES PRATIQUES D'ECOMOBILITE

Action 17 : Améliorer et développer les mobilités alternatives

Mode de transport	IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX
Marche à pied	Air +
Vélo	GES +
Bus	Energie +
Train	Bruit +
Navette maritime	Milieux naturels et biodiversité
Voiture	Consommation d'espace -
Poids-lourd	Risques naturels et technologiques
	Paysage - Patrimoine +
	Eau / sol
	Ressources minérales -
	Déchets

La création d'environ 7 aires de covoiturage permettra de favoriser la pratique du covoiturage et de limiter le nombre de véhicules en circulation (réduction de la part modale). En diminuant le nombre de véhicules en circulation, les incidences négatives qui en découlent sont également réduites (principalement les émissions de polluants et de GES, les consommations d'énergies le plus souvent fossiles, les nuisances sonores, etc.).

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.

Maitrise d'ouvrage	MESURES ENVIRONNEMENTALES COMPLEMENTAIRES									
- COBAS (étude) - Gestionnaires de voirie (Etat, Département, communes)	L'implantation des aires de covoiturage sur des espaces artificialisés existants ou des aires de stationnements existantes seront privilégiées.									
Principaux financeurs	INDICATEURS DE SUIVI ET D'EVALUATION									
- Gestionnaires de voirie - COBAS		Indicateur de suivi et d'évaluation	Calendrier de mise en œuvre		---	--		- Nombre de places dédiées au covoiturage implantées - Fréquentation des aires de covoiturage	Moyen à long terme	
Partenaires										
- Aucun										
Budget prévisionnel										
- Investissement : 0,5 M€										
Lien avec les autres actions										
- Actions B.5, C.8, C.9, C.11, F.16 et F.18										



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) :

1.-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 (PMD-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 deux-roues motorisés le développement d'outils de visio-conférence....

Exemples de fiches actions Plan de Mobilité - Pays Barval (Source : Plan de Mobilité Sybarval)

PLAN DE MOBILITÉ COLLECTIVITÉS Bassin d'Arcachon Val de l'Eyre 13

THÉMATIQUE : RÉDUIRE L'IMPACT DES DÉPLACEMENTS PROFESSIONNELS

Intitulé de l'action
Inciter les agents à utiliser des outils de réunion à distance

Objectifs

- Réduire la consommation de carburant des collectivités
- Diminuer les temps de déplacement agent

Description de l'action
Les déplacements professionnels (trajets effectués dans le cadre de la mission de l'agent) représentent souvent un enjeu important pour les employeurs notamment car ils peuvent entraîner des coûts élevés (versement d'indemnités kilométriques, consommation de carburant pour les véhicules de service, etc.).
Bien que de nombreux déplacements soient certainement nécessaires, d'autres pourraient être évités. En effet, les temps de parcours aller-retour en voiture sont parfois plus longs que la réunion en elle-même.
Réaliser un état des lieux des outils disponibles soit sur les postes informatiques, soit en salle de réunion (exemple d'un équipement de visioconférence) :
- Sensibiliser les agents aux différents outils (audio, visio ou webconférence) en :
- Mettant en avant le temps gagné à rester sur site plutôt qu'à se déplacer ;
- En rappelant les cas échéant les fonctionnalités des outils disponibles et leurs avantages ;
- Rappelant que les agents peuvent eux-mêmes sensibiliser leurs partenaires externes à l'utilisation d'outils de réunion à distance.
- Si besoin, organiser une formation en interne.
- En parallèle, sensibiliser les directeurs de service afin qu'ils incitent leurs équipes à organiser des réunions à distance ;
- Si besoin, équiper certains postes d'un outil de réunion en ligne, notamment pour ceux qui sont amenés à organiser régulièrement des réunions.
Exemple d'outils gratuits (à privilégier) :
- Zoom
- Skype
- Webroom
- Etc.

Exemples d'outils payants qui permettent souvent d'organiser des réunions à plusieurs avec partage de documents :
- Lync Online qui permet de se connecter à d'autres ordinateurs équipés de Lync ou Skype mais également possible d'inviter des participants non équipés. Dispose de toutes les fonctionnalités de Webconférence (transmission audio ou vidéo, partage d'écran, etc.)
- GoToMeeting permet d'organiser des réunions et conférences en ligne (les participants doivent juste télécharger une application de connexion), avec possibilité de changer les animateurs de réunion, utiliser tableau blanc, etc.
- Webex qui propose toutes les fonctionnalités pour réussir des conférences en ligne.
- Etc.
- Dans le cas où les collectivités disposeraient d'un outil de réservation de véhicules en ligne, voir s'il est possible d'afficher un message de sensibilisation lorsqu'un agent réserve une voiture (paramètres de l'outil).

Remarque importante :
- <https://zoom.us/join?join=1&url=https://zoom.us/join?join=1&url=https://zoom.us/join?join=1>
- <https://zoom.us/join?join=1&url=https://zoom.us/join?join=1&url=https://zoom.us/join?join=1>
- <https://zoom.us/join?join=1&url=https://zoom.us/join?join=1&url=https://zoom.us/join?join=1>

PLAN DE MOBILITÉ COLLECTIVITÉS Bassin d'Arcachon Val de l'Eyre 12

THÉMATIQUE : RÉDUIRE L'IMPACT DES DÉPLACEMENTS PROFESSIONNELS

Intitulé de l'action
Mettre à disposition des agents des vélos/trottinettes (électriques) pour les trajets domicile-travail, professionnels et de la pause déjeuner

Objectifs

- Réduire les émissions de gaz à effet de serre liées aux différents déplacements des agents
- Permettre aux agents de pouvoir se déplacer à vélo
- Réduire les coûts de fonctionnement d'une flotte de véhicules de service

Description de l'action
Il existe plusieurs façons de mettre à disposition des agents, des vélos, que ce soit pour les déplacements de la journée ou pour les trajets domicile-travail :
- La collectivité acquiert des vélos et les intègre dans sa flotte
- La collectivité acquiert des vélos puis les propose à la location pour ses agents
- La collectivité a recours à une location longue durée (LLD) pour sa flotte
- La collectivité a recours à un opérateur location longue durée (LLD) pour proposer des vélos en location à ses agents
- Dans un premier temps, il s'agit de mener un benchmark permettant de comparer les offres LLD et les tarifs à l'achat
Exemple :
- Solutions « plans de mobilité » par Insacycles (fourniture d'une flotte de vélos classiques/électriques – prestations de maintenance et de remise en selle possible)
- Achat d'un vélo électrique chez un vendeur, entre 1 450€ et 1 750€ HT (par exemple chez CoccoVélos à Gujan-Mestras)
- hors maintenance
- Location longue durée : tarifs qui varient fortement d'une offre à une autre
- Si la collectivité fait le choix de disposer d'une flotte de vélos à destination de ses agents, valider :
- Le type de vélos : classique et/ou électrique ;
- Le nombre de vélos à intégrer dans cette flotte ;
- Le mode de réservation à mettre en place ;
- L'emplacement et le choix du type de stationnement.
- Si la collectivité choisit de proposer une location à ses agents :
- Définir les modalités de location et notamment le tarif, avec possibilité pour l'agent d'acheter le vélo après une période définie avec la collectivité.
Exemple :
- A la CDC Saint-Méen – Montauban (35), la collectivité propose aux habitants et aux personnes travaillant sur son territoire, une location de vélos électriques à 300€/mois ou 250€/an ; le service Transports gère les demandes de location et les usagers règlent la facture au service Trésorerie – 35 vélos ont été acquis par la collectivité (prise en charge partielle via le programme LEADER).

Remarque importante :
- <https://www.banquedesterritoires.fr/velos-assistance-electrique-en-location-longue-duree-pour-les-deplacements-professionnels>
- <https://www.banquedesterritoires.fr/velos-assistance-electrique-en-location-longue-duree-pour-les-deplacements-professionnels>
- <https://www.banquedesterritoires.fr/velos-assistance-electrique-en-location-longue-duree-pour-les-deplacements-professionnels>
- Si la collectivité veut proposer une location de vélos pour ses agents, via un opérateur, valider :
- La possibilité de pouvoir essayer le vélo au préalable ;
- D'inclure la maintenance du vélo dans le contrat ;
- Que le tarif reste avantageux pour l'agent.
Pour cela, il sera nécessaire de consulter les tarifs proposés par les opérateurs de location de vélos.
A noter qu'il est également possible de proposer aux agents une LLD avec possibilité d'acheter le vélo à la fin de la période de location (ce qui devient une location avec option d'achat - LOA).
Exemple :
- Location longue durée (36 mois) d'un vélo chez Bee cycle (gestionnaire de flotte de vélos en entreprise situé à Bordeaux) : à partir de 1045€/an (87€/mois) avec la maintenance et en fonction du modèle ; l'agent choisit au préalable son modèle (avec variation du coût en conséquence).
- Pour l'agent, il sera plus rentable de louer un vélo à la collectivité plutôt qu'à un opérateur.
- Si la collectivité intègre des vélos dans sa flotte, prévoir les équipements à mettre à disposition des agents de type stationnement puis casques, gilets et ardoirs, panier de transport (voir fiche action n°1).
- Prévoir la gestion d'emprunt des vélos (via une réservation en ligne ? manuelle ?), assurer le suivi et gérer la maintenance (notamment des vélos électriques).
- Bien communiquer auprès des agents sur la mise à disposition



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



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

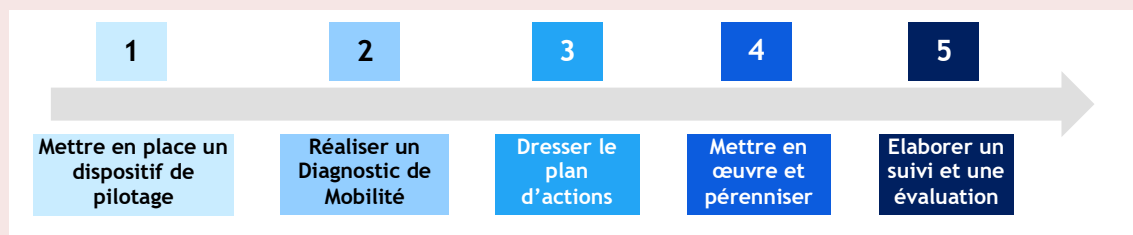
DESCRIPTIF DE L'ACTION

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 I.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.

Les cinq étapes clés d'un Plan de Mobilité Employeur / Administration / Etablissement Scolaire





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

Mode de transport	IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX
Marche à pied	Air +
Vélo	GES +
Bus	Energie +
Train	Bruit +
Navette maritime	Milieux naturels et biodiversité
Voiture	Consommation d'espace
Poids-lourd	Risques naturels et technologiques
	Paysage - Patrimoine
	Eau / sol
	Ressources minérales
	Déchets
Maitrise d'ouvrage	L'incitation au développement des mobilités durables dans les entreprises et administration (écomobilité) sera bénéfique de manière 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.
COBAS	
Principaux financeurs	INDICATEURS DE SUIVI ET D'EVALUATION
COBAS	Indicateur de suivi et d'évaluation
Partenaires	Calendrier de mise en œuvre
Communes	Nombre de PDM-e et PDM-a réalisés
SYBARVAL	Court à long terme
Pays Barval	
Administrations	
Entreprises (de plus de 50 salariés)	
Budget prévisionnel	
Investissement : 40 k€ (Budget communication)	
Fonctionnement : 5 k€/an	
Lien avec les autres actions	
Action I.26	



THEMATIQUE G : INCITER AU TRANSPORT DE MARCHANDISES DURABLE





G - INCITER AU TRANSPORT DE MARCHANDISES DURABLE

Action 19 : Mettre en place une instance de coordination acteurs publics/privés

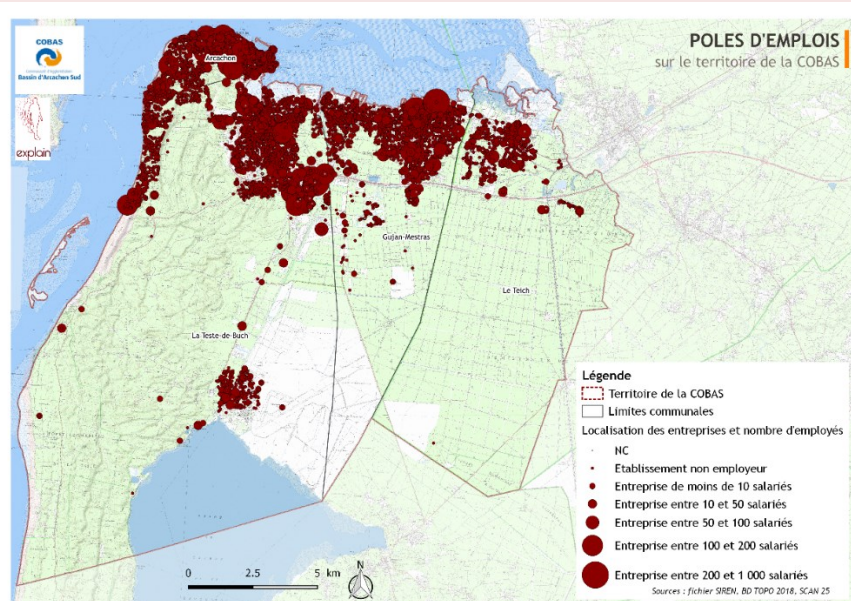


CONSTATS

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.

Les zones d'emplois de la COBAS



OBJECTIFS ET ENJEUX

- 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



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.



G - INCITER AU TRANSPORT DE MARCHANDISES DURABLE

Action 19 : Mettre en place une instance de coordination acteurs publics/privés

Mode de transport	IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX
 Marche à pied	Air +
 Vélo	GES +
 Bus	Energie +
 Train	Bruit +
 Navette maritime	Milieux naturels et biodiversité
 Voiture	Consommation d'espace
 Poids-lourd	Risques naturels et technologiques +
	Paysage - Patrimoine
	Eau / sol
	Ressources minérales
	Déchets
Maitrise d'ouvrage	
 COBAS	
Principaux financeurs	
 COBAS	
Partenaires	
 Communes	
 Entreprises	
 CCI	
 Fédération de transporteurs routiers	
Budget prévisionnel	
 Fonctionnement : 10 k€/an (Equivalent à ¼ ETP)	
Lien avec les autres actions	
 G.20 et G.21	

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.

Indicateur de suivi et d'évaluation	Calendrier de mise en œuvre
 Nombre de membres de l'instance	 Court terme
 Nombre de propositions validées par l'instance	



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



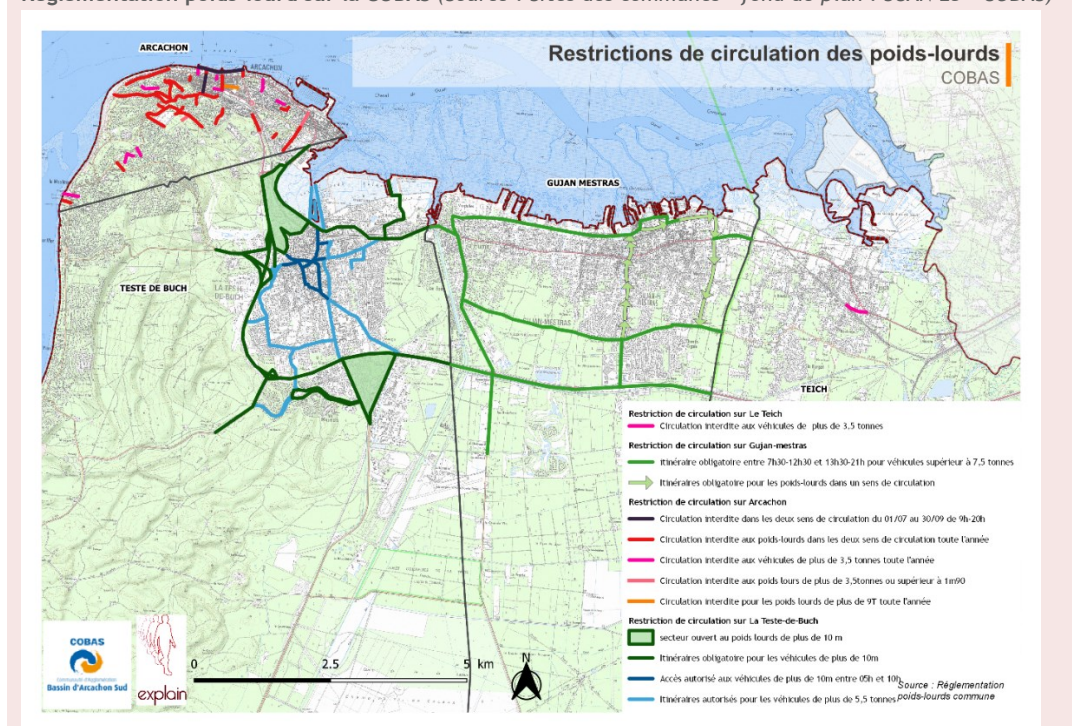
CONSTATS

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.

Réglementation poids-lourd sur la COBAS (Source : Sites des communes - fond de plan : SCAN 25 - 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)





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 chaînes 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 connaître 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.

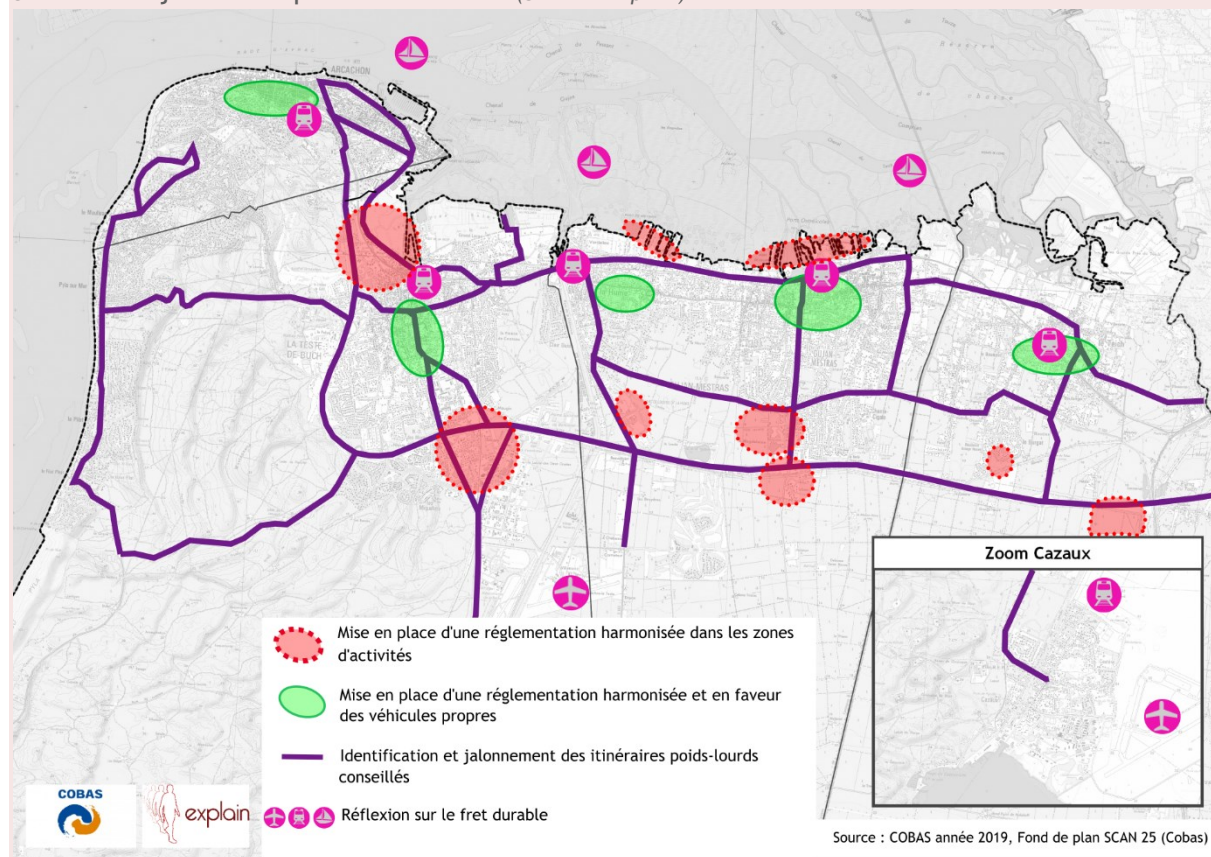


G - INCITER AU TRANSPORT DE MARCHANDISES DURABLE

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.

Schéma des enjeux du transport de marchandises (Source : Explain)



Les actions s'appuieront sur le DAACL (Document d'Aménagement Artisanal, Commercial et Logistique) du BARVAL, ainsi que le SCoT (Schéma de Cohérence Territoriale), comme outil de référence.



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

Mode de transport	IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX
 Marche à pied	Air +
 Vélo	GES +
 Bus	Energie +
 Train	Bruit +
 Navette maritime	Milieus naturels et biodiversité
 Voiture	Consommation d'espace
 Poids-lourd	Risques naturels et technologiques +
	Paysage - Patrimoine
	Eau / sol
	Ressources minérales
	Déchets
Maitrise d'ouvrage	
 COBAS	
 Communes	
Principaux financeurs	
 COBAS	
 Communes	
Partenaires	
 Région	
 Département	
 Entreprises	
 Fédération de transporteurs routiers	
Budget prévisionnel	
 Investissement : 170 k€	
Lien avec les autres actions	
 Action G.19	

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).

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	



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.

Consigne automatique en gare de la COBAS (Source : Explain)



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



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)

Arrivée massifiée 17 rue Eugène Varlin, 75010 Paris et préparation des tournées au fond d'une cour d'immeuble



Accès depuis la rue pour une livraison massifiée par palette



Vue de l'intérieur : répartition des colis dans les triporteurs



G - INCITER AU TRANSPORT DE MARCHANDISES DURABLE

Action 21 : Développer les services de proximité et étudier l'implantation de nouveaux espaces logistiques

Exemples d'espaces logistiques urbains

(Source : APUR, *Insérer des espaces logistiques dans le tissu dense*, 2016)

Implantation de l'ELU dans un parking sous la Place de la Concorde et tournée en chariot



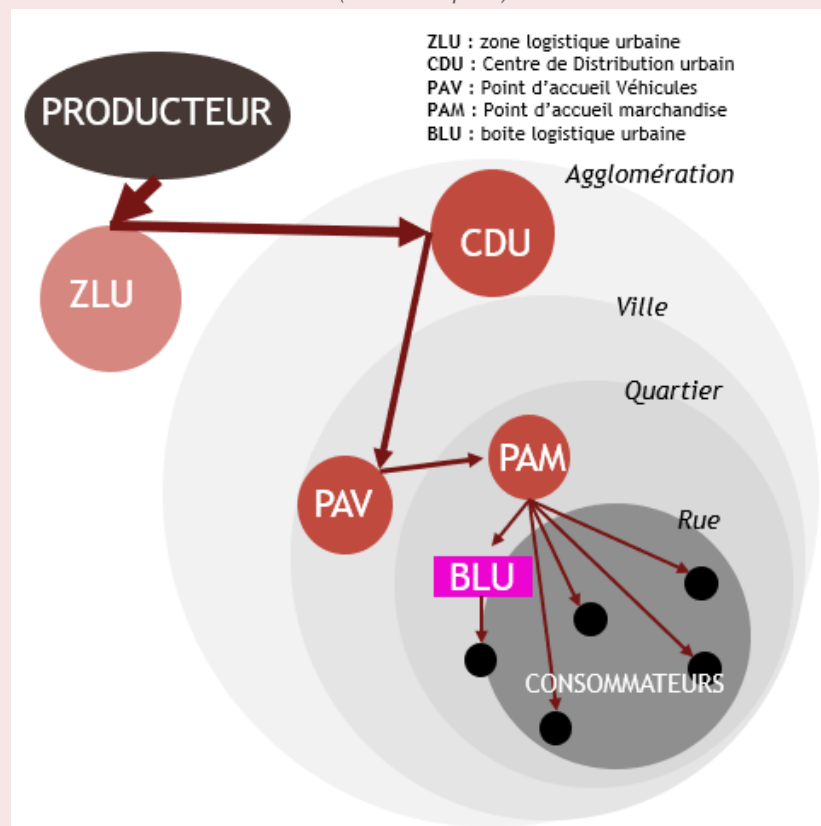
Implantation du parking accueillant l'ELU



Livraison des colis en chariots électriques Chronocity

Schéma des espaces logistiques urbains à différentes échelles

(Source : Explain)





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) ...

Drone aérien testé par une filiale de la Poste

(Source : Le figaro : www.lefigaro.fr)



Triporteur électrique

(Source : voiriepour tous.cerema.fr)



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.



G - INCITER AU TRANSPORT DE MARCHANDISES DURABLE

Action 21 : Développer les services de proximité et étudier l'implantation de nouveaux espaces logistiques

Mode de transport	IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX
 Marche à pied	Air +
 Vélo	GES +
 Bus	Energie +
 Train	Bruit +
 Navette maritime	Milieux naturels et biodiversité
 Voiture	Consommation d'espace
 Poids-lourd	Risques naturels et technologiques +
Maitrise d'ouvrage	Paysage - Patrimoine
 COBAS	Eau / sol
 Communes	Ressources minérales
Principaux financeurs	Déchets
 COBAS	
 Communes	
Partenaires	
 Entreprises	
 CCI	
Budget prévisionnel	
 Investissement : 0,3 M€	
 Fonctionnement : 63 k€/an	
Lien avec les autres actions	
 Actions G.19, G.20, I.26	

Les différents services de proximités proposés entraineront une diminution du nombre de véhicules lourds circulant dans les centres-urbains (notamment une diminution de l'exposition au bruit et aux polluants atmosphériques) et une augmentation de la sécurité tous mode.

En matière d'énergie, les véhicules propres (triporteur électrique, normes Euro VI, véhicules électriques, etc.) seront encouragés pour le dernier kilomètre.

INDICATEURS DE SUIVI ET D'EVALUATION

Indicateur de suivi et d'évaluation	Calendrier de mise en œuvre
 Nombre de consignes automatiques	 Moyen à long terme
 Nombre de veille(s) réalisée(s) sur la livraison de marchandises du dernier kilomètre	



THEMATIQUE H : AGIR SUR LE STATIONNEMENT POUR FAVORISER LES ALTERNATIVES A LA VOITURE



Source : Explain



Source : Explain



H - AGIR SUR LE STATIONNEMENT POUR FAVORISER LES ALTERNATIVES A LA VOITURE

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 possédés 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.

Exemple de stationnement en zone bleue sans panneau de signalisation et sans inscription « zone bleue »

(Source : Explain)



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



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.

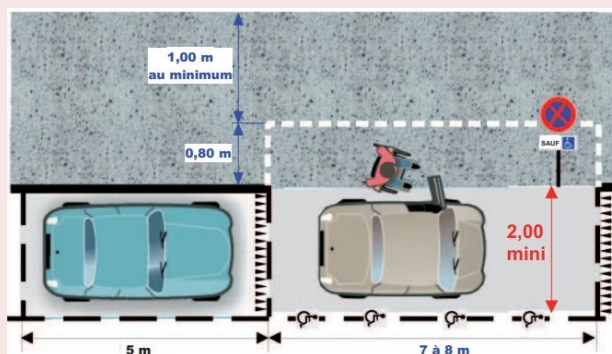
La mise en cohérence de la rédaction des normes de stationnement dans les PLU (Plans Locaux d'Urbanisme) sera effectuée, afin de proposer une offre privée résidentielle en adéquation avec les besoins et en cohérence avec les services de transport collectif à proximité. Pour ce faire, une réflexion sera 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).

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)





H - AGIR SUR LE STATIONNEMENT POUR FAVORISER LES ALTERNATIVES A LA VOITURE

Action 22 : Harmoniser les réglementations

Mode de transport	IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX																						
 Marche à pied	<table><tr><td>Air</td><td>+</td></tr><tr><td>GES</td><td>+</td></tr><tr><td>Energie</td><td>+</td></tr><tr><td>Bruit</td><td>+</td></tr><tr><td>Milieux naturels et biodiversité</td><td></td></tr><tr><td>Consommation d'espace</td><td></td></tr><tr><td>Risques naturels et technologiques</td><td></td></tr><tr><td>Paysage - Patrimoine</td><td></td></tr><tr><td>Eau / sol</td><td></td></tr><tr><td>Ressources minérales</td><td></td></tr><tr><td>Déchets</td><td></td></tr></table>	Air	+	GES	+	Energie	+	Bruit	+	Milieux naturels et biodiversité		Consommation d'espace		Risques naturels et technologiques		Paysage - Patrimoine		Eau / sol		Ressources minérales		Déchets	
Air	+																						
GES	+																						
Energie	+																						
Bruit	+																						
Milieux naturels et biodiversité																							
Consommation d'espace																							
Risques naturels et technologiques																							
Paysage - Patrimoine																							
Eau / sol																							
Ressources minérales																							
Déchets																							
 Vélo																							
 Bus																							
 Train																							
 Navette maritime																							
 Voiture																							
 Poids-lourd																							
Maitrise d'ouvrage																							
 Communes																							
Principaux financeurs																							
 COBAS																							
 Communes																							
Partenaires																							
 <i>Aucun</i>																							
Budget prévisionnel																							
 Investissement : 0,9 M€																							
Lien avec les autres actions																							

L'harmonisation des normes de stationnement aura pour objectif de favoriser le report modal (réduction de la voiture et augmentation des modes collectifs, de la marche à pied et du vélo).

En réduisant l'insertion de la voiture dans certain espaces urbains, l'action aura aussi pour conséquence de diminuer l'exposition de la population aux nuisances (polluants atmosphériques, bruit).

Indicateur de suivi et d'évaluation	Calendrier de mise en œuvre
 Part des places PMR réglementaires par commune	 Court terme
 Parts des places de stationnement réglementées mises aux normes	
 Pourcentage de passages piétons sans présence de place de stationnement à moins de 5 mètres en amont	



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)



Plan de la zone de stationnement à durée limitée La Teste-de-Buch (Source : Site internet de la commune La Teste De Buch)



OBJECTIFS ET ENJEUX

- Améliorer la rotation des véhicules en centre-ville
- Poursuivre le développement de l'affichage dynamique



H - AGIR SUR LE STATIONNEMENT POUR FAVORISER LES ALTERNATIVES A LA VOITURE

Action 23 : Améliorer la rotation des véhicules en centre-ville

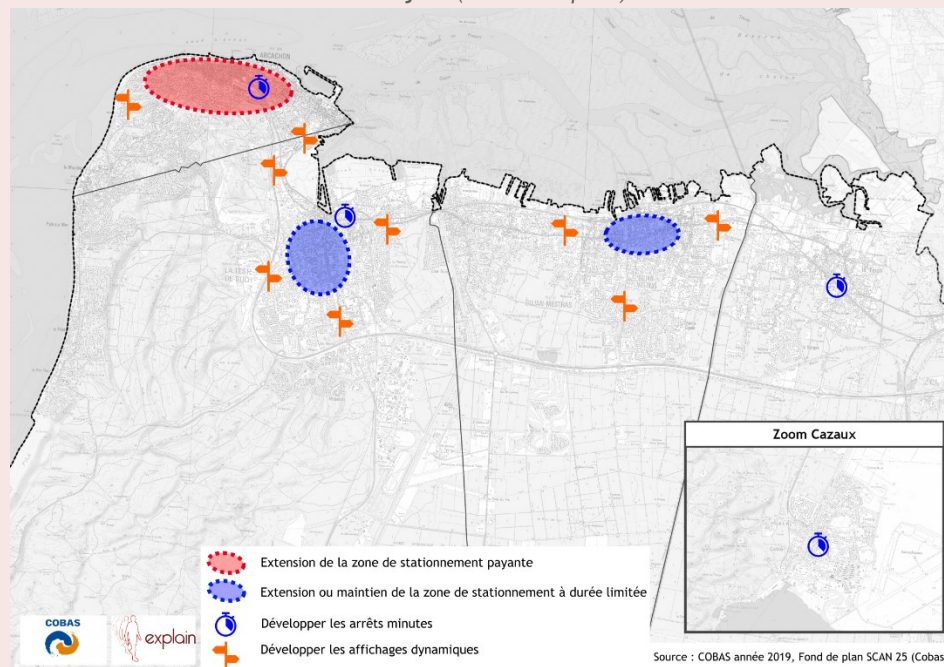
DESCRIPTIF DE L'ACTION

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.

Localisation des zones de stationnement à enjeux (Source : Explain)





H - AGIR SUR LE STATIONNEMENT POUR FAVORISER LES ALTERNATIVES A LA VOITURE

Action 23 : Améliorer la rotation des véhicules en centre-ville

Mode de transport	IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX																						
 Marche à pied	<table><tr><td>Air</td><td>+</td></tr><tr><td>GES</td><td>+</td></tr><tr><td>Energie</td><td>+</td></tr><tr><td>Bruit</td><td>+</td></tr><tr><td>Milieux naturels et biodiversité</td><td></td></tr><tr><td>Consommation d'espace</td><td></td></tr><tr><td>Risques naturels et technologiques</td><td></td></tr><tr><td>Paysage - Patrimoine</td><td></td></tr><tr><td>Eau / sol</td><td></td></tr><tr><td>Ressources minérales</td><td></td></tr><tr><td>Déchets</td><td></td></tr></table>	Air	+	GES	+	Energie	+	Bruit	+	Milieux naturels et biodiversité		Consommation d'espace		Risques naturels et technologiques		Paysage - Patrimoine		Eau / sol		Ressources minérales		Déchets	
Air	+																						
GES	+																						
Energie	+																						
Bruit	+																						
Milieux naturels et biodiversité																							
Consommation d'espace																							
Risques naturels et technologiques																							
Paysage - Patrimoine																							
Eau / sol																							
Ressources minérales																							
Déchets																							
 Vélo																							
 Bus																							
 Train																							
 Navette maritime																							
 Voiture																							
 Poids-lourd																							
Maitrise d'ouvrage																							
 Communes																							
Principaux financeurs																							
 Communes																							
Partenaires																							
 <i>Aucun</i>																							
Budget prévisionnel																							
 Investissement : 145 k€																							
 Fonctionnement : 5 k€/an <i>(coût fonctionnement des panneaux d'affichage dynamique)</i>																							
Lien avec les autres actions																							

L'amélioration de la rotation des véhicules en centre-ville favorisera le report modal vers les modes de transports alternatifs à la voiture (réduction de la voiture et augmentation des modes collectifs et modes actifs).

En contraignant le stationnement des véhicules thermiques, l'action aura aussi pour conséquence de diminuer l'exposition de la population aux nuisances (polluants atmosphériques, bruit).

Indicateur de suivi et d'évaluation	Calendrier de mise en œuvre
 Nombre de places de stationnement payantes	 Moyen terme
 Nombre de places de stationnement à durée limitée	
 Nombre de panneaux d'affichage dynamiques	



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

(Source : Explain)



Stationnement illicite en période estivale - COBAS

(Source : Explain)



Stationnement sur trottoir en période estivale - COBAS

(Source : Explain)



Stationnement illicite sur trottoir - COBAS

(Source : Explain)



OBJECTIFS ET ENJEUX

- Lutter contre le stationnement illicite, par des équipements dissuasifs ou le renforcement du contrôle



H - AGIR SUR LE STATIONNEMENT POUR FAVORISER LES ALTERNATIVES A LA VOITURE

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 I.26).

Exemple de borne automatisée pour les arrêts minutes (Source : Explain)



Exemple de barrière empêchant le stationnement illicite au Teich (Source : Explain)





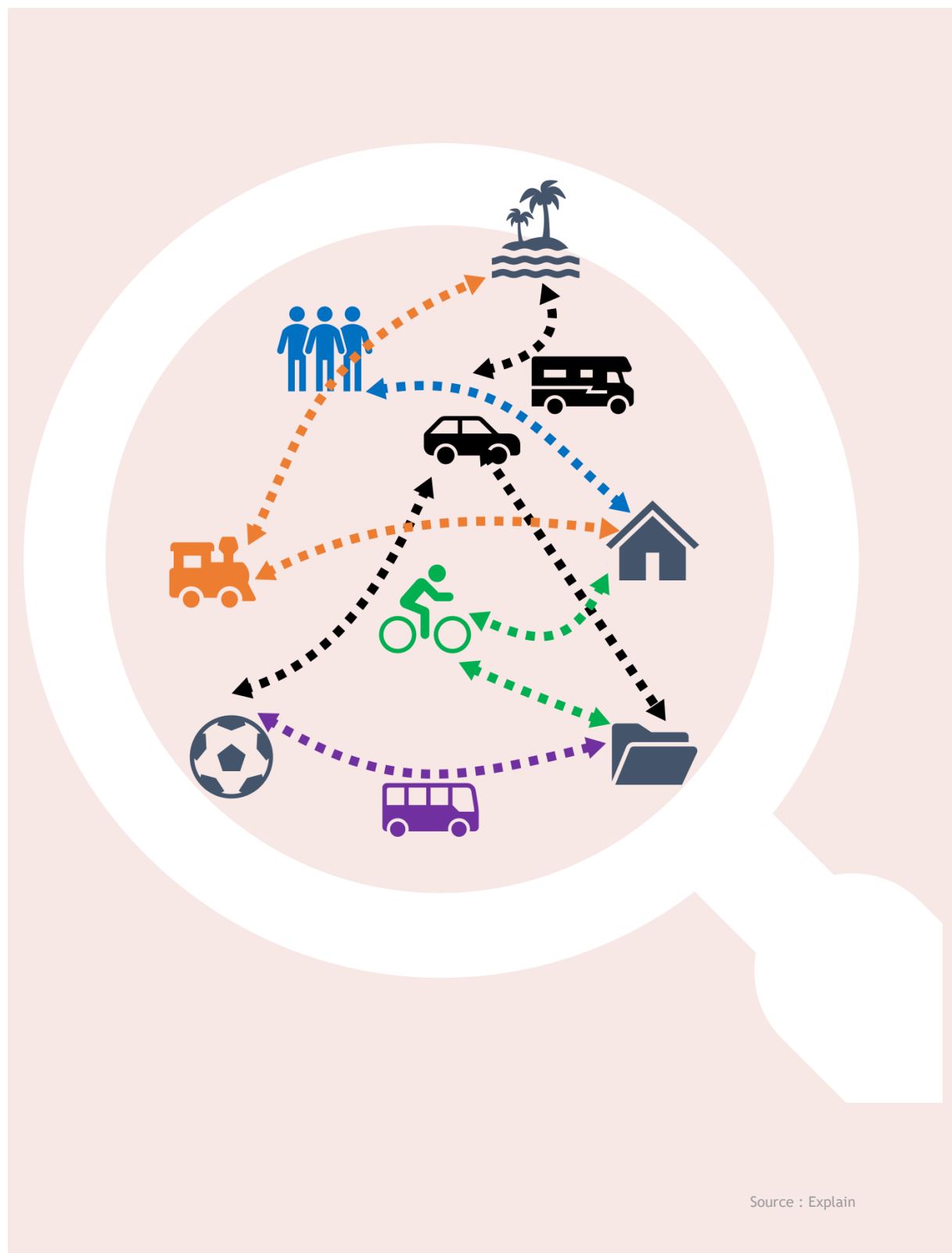
H - AGIR SUR LE STATIONNEMENT POUR FAVORISER LES ALTERNATIVES A LA VOITURE

Action 24 : Agir contre le stationnement illicite

Mode de transport	IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX				
Marche à pied	Air				
Vélo	GES				
Bus	Energie				
Train	Bruit				
Navette maritime	Milieux naturels et biodiversité				
Voiture	Consommation d'espace				
Poids-lourd	Risques naturels et technologiques				
	Paysage - Patrimoine				
	Eau / sol				
	Ressources minérales				
	Déchets				
Maitrise d'ouvrage	INDICATEURS DE SUIVI ET D'EVALUATION				
- Communes - Etat	<table> <tr> <th>Indicateur de suivi et d'évaluation</th><th>Calendrier de mise en œuvre</th></tr> <tr> <td> - Nombres de PV dressés - Linéaire de voirie contrôlé par an - Nombre de places par type disposant d'un contrôle automatisé </td><td> - Moyen terme </td></tr> </table>	Indicateur de suivi et d'évaluation	Calendrier de mise en œuvre	- Nombres de PV dressés - Linéaire de voirie contrôlé par an - Nombre de places par type disposant d'un contrôle automatisé	Moyen terme
Indicateur de suivi et d'évaluation	Calendrier de mise en œuvre				
- Nombres de PV dressés - Linéaire de voirie contrôlé par an - Nombre de places par type disposant d'un contrôle automatisé	Moyen terme				
Principaux financeurs					
- Communes - Etat					
Partenaires					
Aucun					
Budget prévisionnel					
- Investissement : 130 k€ - Fonctionnement : 37 k€/an (1 ETP supplémentaire pour les contrôles manuels)					
Lien avec les autres actions					
Actions I.26 et H.22					



THEMATIQUE I : POURSUIVRE UNE MISE EN ŒUVRE COLLECTIVE ET EFFICIENTE AVEC LES ACTEURS DU TERRITOIRE



Source : Explain



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. »



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

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.



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 PM_{2,5}),
- ✓ Quantité d'émission de gaz à effet de serre par le secteur des transports routiers (tonnes d'équivalents CO₂),
- ✓ 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 réglementaires en NO₂, PM₁₀, et PM_{2,5},
- ✓ Nombre de points noirs du bruit (PNB) recensés sur le territoire,
- ✓ Nombre d'habitants exposés à la valeur limite réglementaire de 68 dB(A),
- ✓ Surface artificialisée suite à l'aménagement d'infrastructures de transport (hectares),
- ✓ Nombre de projets inscrits au PDM ayant fait l'objet d'un traitement paysager,
- ✓ Linéaire d'infrastructures concernées par les inondations (km),
- ✓ Etc.



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

Mode de transport	IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX
Marche à pied	Aucun impact environnemental induit par l'action.
Vélo	
Bus	
Train	
Navette maritime	
Voiture	
Poids-lourd	
Maitrise d'ouvrage	
COBAS	
Principaux financeurs	
COBAS	
Partenaires	
Communes	
SYBARVAL	
Département	
Région	
Etat	
Exploitants de réseaux de transport collectif	
Atmo Nouvelle-Aquitaine	
Budget prévisionnel	
Fonctionnement : 9 k€/an (Equivalent à ¼ ETP)	
Lien avec les autres actions	

IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX	
Air	+
GES	+
Energie	+
Bruit	+
Milieux naturels et biodiversité	
Consommation d'espace	
Risques naturels et technologiques	
Paysage - Patrimoine	
Eau / sol	
Ressources minérales	
Déchets	

Le renseignement des indicateurs environnementaux permettra de suivre leur évolution suite à la mise en œuvre du PDM et éventuellement d'ajuster ou prioriser plus efficacement certaines actions du PDM à mi-parcours afin de contribuer à l'atteinte des objectifs environnementaux.

INDICATEURS DE SUIVI ET D'EVALUATION	
Indicateur de suivi et d'évaluation	Calendrier de mise en œuvre
Nombre d'actions inscrites au PDM réalisées	Court à long terme
Degré d'avancement du plan d'actions du PDM	
Mesure des impacts des actions du PDM	
Parts d'usage de chaque mode (flux domicile-travail issus du recensement général de la population ou enquête dans les secteurs de densification urbaine - Etat initial : année 2020)	

L'Enquête Mobilité Cerema (EMC²) réalisée en 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.



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...).



OBJECTIFS ET ENJEUX

- 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...)



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'événements** 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).



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	IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX																						
 Marche à pied	<table><tr><td>Air</td><td>+</td></tr><tr><td>GES</td><td>+</td></tr><tr><td>Energie</td><td>+</td></tr><tr><td>Bruit</td><td>+</td></tr><tr><td>Milieus naturels et biodiversité</td><td></td></tr><tr><td>Consommation d'espace</td><td></td></tr><tr><td>Risques naturels et technologiques</td><td></td></tr><tr><td>Paysage - Patrimoine</td><td></td></tr><tr><td>Eau / sol</td><td></td></tr><tr><td>Ressources minérales</td><td></td></tr><tr><td>Déchets</td><td></td></tr></table>	Air	+	GES	+	Energie	+	Bruit	+	Milieus naturels et biodiversité		Consommation d'espace		Risques naturels et technologiques		Paysage - Patrimoine		Eau / sol		Ressources minérales		Déchets	
Air	+																						
GES	+																						
Energie	+																						
Bruit	+																						
Milieus naturels et biodiversité																							
Consommation d'espace																							
Risques naturels et technologiques																							
Paysage - Patrimoine																							
Eau / sol																							
Ressources minérales																							
Déchets																							
 Vélo																							
 Bus																							
 Train																							
 Navette maritime																							
 Voiture																							
 Poids-lourd																							
Maitrise d'ouvrage																							
- COBAS - Communes - Etat - Région - Département - Pays Barval	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 aux 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).																						
Principaux financeurs																							
- COBAS - Communes - Etat - Région - Département - SYBARVAL - Pays Barval																							
Partenaires																							
- Entreprises - Offices du tourisme - Associations																							
Budget prévisionnel																							
Investissement : 90 k€																							
Lien avec les autres actions																							
Action F.18																							

Indicateur de suivi et d'évaluation	Calendrier de mise en œuvre
- Budget investi dans les actions de communication - Nombre de documents de communication élaboré - Nombre de campagnes de sensibilisation effectuées - Nombre de personnes ayant participé à des animations	Court à long terme



PROGRAMMATION ET ESTIMATION FINANCIERE





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'entraînera donc pas forcément des dépenses nouvelles, mais peut se traduire par la réorientation des budgets de fonctionnement et d'investissement des collectivités et autres maîtres 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 maîtres 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 I.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 maîtrises 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.



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 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 d'aménagement urbain	Aucun coût	0,05	0,05	0	0,05
Thématique B : Rendre plus attractif les réseaux de transports collectifs et favoriser l'intermodalité					
Action 3 : Renforcer les connexions avec l'extérieur	0,04	10	10	0,26	9,8
Action 4 : Hiérarchiser et renforcer le réseau Baïa	0,3	5	5,3	4,3	0,9
Action 5 : Faciliter l'accès aux sites touristiques tous 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
Thématique C : Poursuivre et valoriser le développement des modes actifs (vélo, marche à pied)					
Action 8 : Densifier, sécuriser et hiérarchiser le réseau cyclable	14	0	14	0	14
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
Thématique D : Coordonner et faciliter la mise en accessibilité					
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 voirie et des transports, notamment en améliorant l'accès à l'information	2,5	0	2,5	0	2,5
Thématique E : 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	25	0	25	0	25
Action 15 : Apaiser les vitesses de circulation en faveur des modes alternatifs à la voiture	7,3	0	7,3	0	7,3
Thématique F : Développer les pratiques d'écomobilité					
Action 16 : Poursuivre le renouvellement des véhicules par des modes moins polluants	0,3	0,04	0,34	0	0,34
Action 17 : Améliorer et développer les mobilités alternatives	0,5	0	0,5	0	0,5
Action 18 : Inciter au développement des mobilités durables dans les entreprises et administrations, notamment par la réalisation de Plan de Mobilité Employeur	0,04	0,05	0,09	0	0,09
Thématique G : Inciter au transport de marchandises durable					
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 logistiques	0,3	0,6	0,9	0	0,9
Thématique H : Agir sur le stationnement pour favoriser les alternatives à la voiture					
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
Thématique 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	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

*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 varier en fonction de l'année de mise en œuvre et de la durée de l'action.



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.



PROGRAMMATION ET ESTIMATION FINANCIERE

Plan d'action	Echéancier	Maitre d'ouvrage	Partenaires
Thématique A : Mieux articuler l'interface entre urbanisme et mobilités			
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 attractif les réseaux de transports collectifs et favoriser l'intermodalité			
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 valoriser le développement des modes actifs (vélo, marche 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 faciliter 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 : 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	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 transport 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
Thématique H : Agir sur le stationnement pour favoriser les alternatives à la voiture			
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 mise en œuvre collective et efficiente avec les acteurs du territoire			
Action 25 : Assurer le suivi des actions du Plan de Mobilité	En continu	COBAS	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



ANNEXES

Annexe 1 : Annexe accessibilité

Annexe 2 : Evaluation environnementale

Annexe 3 : Sigles



ANNEXES

ANNEXE 1 : Annexe accessibilité

Voir document à part



ANNEXES

ANNEXE 2 : Evaluation environnementale

Voir document à part



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